**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- 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, 14 Νοεμβρίου 2017, ημέρα Τρίτη και ώρα 17:10, στην **Αίθουσα Γερουσίας** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις» (2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

 Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, ο Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, προσήλθαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Κωνσταντίνος Γαργάλης, Ταμίας της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), Μιχαήλ Σαρλής, Μέλος του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητήριου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), Ιωάννης Τσενεμπής, ναυτιλιακός σύμβουλος και προϊστάμενος υπηρεσιών του Ναυτικού Επιμελητήριου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), Γεώργιος Ρεμούνδος, Α΄ Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος (Σ.Δ.Ν.Μ.Ε.), Γεώργιος Δριβάκος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ.), Αθανάσιος Τσατσουλής, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Αττικής-Πειραιώς και Νήσων (Ε.Π.Λ.Σ. Α-Π-Ν), Αντωνία Ανδρεάκου, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Π.Σ.Υ.Υ.Ε.Ν.), Ζωή Πεντότη, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Π.Ο.Υ.Ε.Ν.), Αντώνιος Στελλιάτος, Πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (Ε.Π.Ε.Σ.Τ.), Ελένη Βρυώνη, Πρόεδρος του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών άνευ Πληρώματος (Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π.), Ευθύμιος Μπίμπης Γραμματέας του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών άνευ Πληρώματος (Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π.), Εμμανουήλ Τσικαλάκης, Πρόεδρος της Ένωσης Πλοιάρχων της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.), Δημήτριος Μακρής, Α΄ Αντιπρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.), Θρασύβουλος Σταυριδόπουλος, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.), Ιφιγένεια Βουρδούνη, νομική σύμβουλος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.), Γεώργιος Πατούλης, Πρόεδρος της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Ε.), Μιχαήλ Σακέλλης, Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), Άγγελος Βασιλάκος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών, Τρύφων Γρυπαίος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας, Ελευθέριος Κεχαγιόγλου, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών, Σταύρος Κατσικάδης, Πρόεδρος της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας, Δημήτριος Τριανταφύλλου, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Επαγγελματικών Τουριστικών Ημερόπλοων Σκαφών (Π.ΕΝ.Ε.Τ.Η.Σ.), Εμμανουήλ Αχλαδιανάκης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Πολυμελών Οικογενειών Τριών Τέκνων Ελλάδος (Ο.Π.Ο.Τ.Τ.Ε.), Σμαρώ Ρούλια, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Εργαζομένων σε φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων Ελλάδας, Αθανάσιος Βαγγελάκης, Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Μ.Ε.Ν.), Δημοσθένης Μπακόπουλος, Διοικητής της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (Δ.Α.Λ.) και Παναγιώτης - Ιάσων Αγγελόπουλος, Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.).

 Η 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. Βράντζα Παναγιώτα, Θελερίτη Μαρία, Δημαράς Γιώργος, Δρίτσας Θεόδωρος, Στέφος Γιάννης, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Ριζούλης Ανδρέας, Σηφάκης Γιάννης, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Δήμας Χρίστος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Τζελέπης Μιχαήλ, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Δανέλλης Σπυρίδων και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καλησπέρα σας. Προτού ξεκινήσουμε με τη διαδικασία, καταρχάς να ενημερώσουμε τα μέλη της Επιτροπής ότι αύριο θα συνέλθει η Διάσκεψη των Προέδρων προκειμένου να επαναπροσδιοριστεί ο προγραμματισμός των συνεδριάσεων για το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας. Όπως γνωρίζετε, υπάρχει το κατεπείγον νομοσχέδιο για το κοινωνικό μέρισμα που αφορά και την Επιτροπή μας και η κοινή συνεδρίαση συμπίπτει με την προγραμματισθείσα 3η συνεδρίαση. Μετά την απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων θα ενημερωθείτε σχετικά, όπως και οι Κοινοβουλευτικές Ομάδες. Τούτων δοθέντων, προχωρούμε κανονικά με τη σημερινή μας συνεδρίαση.

Ευχαριστούμε πολύ τους φορείς οι οποίοι ανταποκρίθηκαν στην πρόσκληση για να συμμετάσχουν στη συζήτηση του πολυνομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ένα νομοσχέδιο που έχει πολλές ρυθμίσεις, πολλά άρθρα, έχουν έρθει και πολλά υπομνήματα από πολλούς σχετικούς φορείς, τα οποία έχουν διαβιβασθεί σε όλα τα μέλη της Επιτροπής μας. Σήμερα λοιπόν, συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις». Πρόκειται για τη 2η συνεδρίαση, με την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και ξεκινάμε τη διαδικασία δίνοντας το λόγο έχει στον εκπρόσωπο της ΕΣΑμεΑ, τον κ. Γαργάλη.

 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΡΓΑΛΗΣ (Ταμίας της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία – ΕΣΑμεΑ): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία θεωρεί απόλυτα αναγκαία την προσθήκη μέτρου, με στόχο την υποστήριξη των νησιωτών με αναπηρία που επλήγησαν ιδιαίτερα από την οικονομική κρίση, οι οποίοι, για λόγους απουσίας υποδομών και υπηρεσιών υγείας, αλλά και προσβασιμότητας στα νησιά τους, αναγκάζονται να μετακινούνται συχνότερα από κάθε άλλον σε μεγαλύτερα νησιά και στην ενδοχώρα. Γι' αυτό ζητάμε την προσθήκη νέας διάταξης «επεκτείνεται η παροχή έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων σε άτομα με ποσοστό αναπηρίας από 67% και άνω και όχι του ισχύοντος σήμερα ποσοστού 80%, καθώς και στα Ι.Χ. επιβατηγά οχήματα με τα οποία μετακινούνται, εφόσον αυτά φέρουν αναπηρικές πινακίδες ή δελτίο στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ και στους συνοδούς αυτών, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία, τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down». Τη συγκεκριμένη ρύθμιση την έχουμε ζητήσει από τότε που είχε τεθεί σε διαβούλευση το νομοσχέδιο και είναι πολύ σημαντική για τους νησιώτες με αναπηρία, όπως θα αναφέρουμε παρακάτω.

 Δεύτερον, αντικατάσταση των αναχρονιστικών όρων «παιδιά ανίκανα για εργασία» ή και «ανικανότητα για εργασία» με τον όρο «παιδιά με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω», στη βάση των απαιτήσεων της ορολογίας που αναφέρεται στη διεθνή σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.

Τρίτον, είναι σημαντική η συμμετοχή της ΕΣΑμεΑ ως ο αντιπροσωπευτικότερος φορέας ατόμων με αναπηρία στη σύσταση του Συμβουλίου Χρηστών Λιμένων και του Συμβουλίου Επιβατικών Μεταφορών Νήσων, για την τήρηση των προδιαγραφών προσβασιμότητας.

Επίσης, είναι υποχρέωση της Πολιτείας για την εφαρμογή των προδιαγραφών προσβασιμότητας παντού και σε υποδομές και στη διδακτέα ύλη των φοιτητών σε ναυτικές σχολές. Στο άρθρο 27, τακτικές και έκτακτες μεταθέσεις στην κατηγορία 2, κοινωνικά κριτήρια, το εδάφιο ββ΄ ζητάμε να τροποποιηθεί ως ακολούθως: «*οι γονείς τριών τέκνων ή γονείς ενός τουλάχιστον τέκνου με ανίατο ή δυσίατο νόσημα ή αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω*» αυτή να είναι η προσθήκη. Στη συνέχεια στην παράγραφο 2 η φράση «*επιμελούνται τέκνων με αναπηρία*» προτείνουμε να αντικατασταθεί με τη φράση «*γονείς ατόμου με αναπηρία*» για την αποφυγή ή παρερμηνεία στην εφαρμογή του νόμου.

Το άρθρο 76, προγραμματικές συμβάσεις, ανάθεση της δημόσιας υπηρεσίας να συμπληρωθεί ως ακολούθως: Στην παράγραφο 15 να προστεθεί «*μεταξύ των οποίων υποχρεωτικά θα περιλαμβάνεται η προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία, να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις, ανάθεση της δημόσιας υπηρεσίας με δήμους κ.λπ*.».

Στο άρθρο 79, μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγή στην εκπαίδευση στελεχών σε παραγωγικές σχολές η παράγραφος 4 να συμπληρωθεί ως ακολούθως: «*η διδακτέα ύλη θα περιλαμβάνει ενότητα σχετική με την αναπηρία και προσβασιμότητα υποδομών και υπηρεσιών στα άτομα με αναπηρία*».

Θα σας καταθέσουμε και σχετικό υπόμνημα με περισσότερες λεπτομέρειες.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Με το υπόμνημα που στείλατε χθες έχουν γίνει αποδεκτά τα αιτήματά σας, εκτός από το ζήτημα του 50%.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΡΓΑΛΗΣ (Ταμίας της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία ΕΣΑμεΑ): Σχετικά με το 50% θα ήθελα να σας πω ότι τα άτομα με αναπηρία που μένουν σε νησιά αναγκάζονται για παράδειγμα να πηγαίνουν στα ΚΕΠΑ, να πηγαίνουν σε διάφορα νοσοκομεία με αποτέλεσμα να ταλαιπωρούνται πολύ. Πολλές φορές χρειάζεται να πηγαίνουν στα μεγάλα νησιά και πολλές φορές ο γιατρός απουσιάζει, ακυρώνεται το ραντεβού και θα πρέπει να πηγαίνουν σε κάποιο άλλο ραντεβού. Είναι πάρα πολύ δύσκολο και έχει πολλές μετακινήσεις. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαρλής.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΡΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.)): Κυρίες και κύριοι, καλησπέρα σας. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος με επανειλημμένες παρεμβάσεις από το 2014 προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τη ρυθμιστική αρχή και τον ΟΛΠ υποστηρίζει την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και ειδικότερα των υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων από τα πλοία. Το Ν.Ε.Ε. έχει υποδείξει το σύστημα που εφαρμόζεται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες που εξασφαλίζει τη σωστή εφαρμογή, ώστε να προστατεύεται το περιβάλλον και παράλληλα είναι ανταποδοτικό ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων. Το κατ’ εφαρμογή του Κανονισμού 352/2017 άρθρο 106 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και οι παρατηρήσεις μας έχουν αποτυπωθεί στην επιστολή μας στις 31/10 προς τον κύριο Γενικό Γραμματέα Λιμένων και η οποία έχει κατατεθεί στην Επιτροπή σας.

Ο διαγωνισμός, όμως, που προκήρυξε ο ΟΛΠ στις 8/11 αντιπαρέρχεται το πνεύμα και την ουσία του προς ψήφιση νόμου και του Κανονισμού συντηρώντας τη μονοπωλιακή παροχή αυτής της υπηρεσίας που αποτέλεσμα έχει το υψηλό κόστος, το οποίο μετακυλίεται στον επιβάτη και τον καταναλωτή και επιδρά αρνητικά στην ανταγωνιστικότητα των λιμανιών μας. Οι Οργανισμοί λιμένων δικαιούνται την είσπραξη τελών για την διαχείριση του συστήματος πληροφοριών και ελέγχου της διαδικασίας παραλαβής αποβλήτων μόνο, δεν δικαιολογείται, όμως, η είσπραξη προμήθειας και μάλιστα υψηλής για υπηρεσίες που δεν προσφέρουν αυτοί.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα του σημερινού συστήματος: Πρώτον, φορτηγό πλοίο αγκυροβολημένο εκτός λιμένος με 16 άτομα πλήρωμα απαιτεί ηθικά 2.500 ευρώ για στερεά απόβλητα και το οποίο κατέληξε σε 750 μετά από διαμαρτυρίες, ενώ το πλοίο το είχε παραδώσει μιάμιση μέρα νωρίτερα στην Αλεξάνδρεια. Πώς θα αναβιώσουμε την ναυπηγοεπισκευαστική με τέτοιες χρεώσεις;

Δεύτερο παράδειγμα, εκπρόσωπος πορθμείου ανέφερε πρόσφατα στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών ότι κάποιες φορές οι χρεώσεις για τα απόβλητα στην Καβάλα υπερβαίνουν τα συνολικά ναύλα του δρομολογίου.

Τρίτο παράδειγμα, στο δήμο Πειραιά δεν επετράπη να παραλάβει απόβλητα χερσαίων χώρων, όταν οι πρόσφυγες είχαν καταυλιστεί στο λιμάνι. Τα μονοπώλια όχι μόνο κοστίζουν, αλλά δημιουργούν αλαζονικές συμπεριφορές με αντίκτυπο στην ποιότητα του έργου. Το Ναυτικό Επιμελητήριο πιστεύει ότι η απελευθέρωση της υπηρεσίας αυτής σε πιστοποιημένους παρόχους και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους θα συμβάλει στην κοινή ωφέλεια και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Αναφορικά με το άρθρο 107, ο ναυτιλιακός σύμβουλος του Επιμελητηρίου ο κ. Τσενεμπής, αν υπάρχει χρόνος, θα αναφέρει επιγραμματικά, γιατί ο κλάδος της επιθεώρησης εμπορικών πλοίων πρέπει να διατηρήσει τις αρμοδιότητές του και την δικαιοδοσία του για τους λόγους που αναφέρονται στην επιστολή μας προς τον κ. Υπουργό και την οποία έχετε στη διάθεσή σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΕΝΕΜΠΗΣ (Προϊστάμενος Υπηρεσιών, Ναυτιλιακός Σύμβουλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος – Ν.Ε.Ε.): Να σημειώσω ότι ο κ. Πρόεδρος, ο κ. Πατέρας, σε προγραμματισμένο ταξίδι εκτός Ελλάδος, δεν μπόρεσε να παραστεί και παριστάμεθα εμείς. Για το άρθρο 107 έχουμε πει, αν μπορούσε να διατηρηθεί τουλάχιστον για κάποια πιστοποιητικά η αρμοδιότητα του Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Αναφέρομαι για μικρά και περιηγητικά πλοία. Να πω για την πατρίδα μου για παράδειγμα, τη Βόρεια Κέρκυρα, υπάρχει ένα σκάφος, το οποίο πηγαίνει από την Κέρκυρα στα Διαπόρια νησιά. Αν αυτό υποχρεωθεί να πάει στον νηογνώμονα δεν ξέρω εάν θα μπορεί να διατηρηθεί ή εάν θα αναγκαστεί να πάει για σκραπ. Γι’ αυτό λέμε εάν δεν μπορεί να μείνει να μπει μία ακόμα εξαίρεση. Είναι πολύ σωστές οι εξαιρέσεις στο άρθρο 107 όπου αναφέρει εξαιρούνται α, β, γ, δ, να μπει μία ακόμα ε, η οποία να λέει «ο έλεγχος και η έκδοση πιστοποιητικού ασφαλείας για κατηγορίες πλοίων και πλοιαρίων, οι οποίες με ΠΔ από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θα προσδιορίζονται». Το λέμε για να δώσουμε στον Υπουργό τη δυνατότητα αν παρουσιαστούν κάποιες ανάγκες να μπορεί με ένα ΠΔ να τις αντιμετωπίσει. Σας ευχαριστούμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ρεμούνδος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΕΜΟΥΝΔΟΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος (ΣΔΝΜΕ)): Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Αν και το νομοσχέδιο αυτό περιλαμβάνει πάρα πολλές διατάξεις εμείς επικεντρώνουμε τα σχόλιά μας και τις προτάσεις μας σε πολύ συγκεκριμένα σημεία, που είναι τεχνικού ενδιαφέροντος κυρίως. Μάλιστα, έχουμε φτιάξει ένα υπόμνημα με ένα προσάρτημα συγκεκριμένων ρυθμίσεων και τροποποιήσεων, που μπορώ να σας το αφήσω. Έτσι λοιπόν σε ότι αφορά τα άρθρα 3 και 4, που αφορούν στον καθορισμό προσόντων ελεγκτών και επιθεωρητών, προτείνουμε κατάλληλες τροποποιήσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της αναλογικότητας της ρύθμισης ως προς τα ελάχιστα και απαιτούμενα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα σε σχέση με τα άρθρα 96, 105 και 119, που είναι θέματα σύνθεσης και λειτουργίας σε άλλες του Συμβουλίου Εμπορικής Ναυτιλίας κ.λπ., θεωρούμε ως επιβεβλημένη τη συμμετοχή εκπροσώπου του Τεχνικού Επιμελητηρίου που είναι και ο τεχνικός σύμβουλος του κράτους, δεδομένου ότι τα συγκεκριμένα συμβούλια και οι επιτροπές εξετάζουν και θέματα τεχνικού ενδιαφέροντος.

Στο άρθρο 108, που υπάρχει μια ρύθμιση που αφορά τις τροποποιήσεις του καθεστώτος χορήγησης παράτασης σε πλοία υπό ελληνική σημαία που εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού, θεωρούμε ότι μπορεί να γίνει μια τροποποίηση, δεδομένου ότι το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο της χώρας μας για πλοία που εκτελούν δρομολόγιο εσωτερικού, είναι ήδη αυστηρότερο σε σχέση με το διεθνές. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι 2ετή σε σχέση με τα 5ετή που εκδίδονται για πλοία τα ποντοπόρα, ενώ σημειώνουμε ότι υπάρχει δυνατότητα παράτασης στα ποντοπόρα πλοία που εκτείνεται μέχρι και 3 μήνες, χωρίς μάλιστα καμία προϋπόθεση επιθεώρησης.

Έχουμε λοιπόν μια συγκεκριμένη πρόταση, η οποία συνάδει, αν το θέλετε, είναι παρόμοια με αυτό που ισχύει στην αντίστοιχη διεθνή σύμβαση SOLAS. Με το άρθρο 109 και πρέπει να πούμε σχετικά με αυτό επιχειρείται η θέσπιση μέτρων απόσυρσης πλοίων που διακινούν ναυτιλιακό καύσιμο με κριτήριο την ηλικία, θεωρούμε ότι δεν παρέχεται επαρκής τεκμηρίωση, τουλάχιστον στις συνοδευτικές εκθέσεις αναφορικά με την αναγκαιότητα και σκοπιμότητα της συγκεκριμένης ρύθμισης, δεδομένου ότι δεν έχουμε ακόμη τα αποτελέσματα διερεύνησης του ναυαγίου του Αγίου Ζώνη 2, το οποίο φαντάζομαι ότι αποτελεί και την αφορμή γι’ αυτή τη ρύθμιση. Δεν έχουμε τα αποτελέσματα ούτε από τον εμπειρογνώμονα, ούτε από το ΑΖΝΑΛ, ούτε από την ελληνική υπηρεσία διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων.

Σε ότι αφορά την ηλικία ενός πλοίου γενικά, μπορούμε να πούμε ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί μονοσήμαντα πως με την αύξηση της ηλικίας, ελαττώνεται οπωσδήποτε το επίπεδο ασφάλειας, καθώς το επίπεδο ασφάλειας του πλοίου έχει να κάνει, κυρίως με τη συντήρησή του. Προτείνουμε λοιπόν την τροποποίηση των διατάξεων, ώστε να μιλάμε για πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο, όχι μόνο ναυτιλιακό καύσιμο, πλοία δεξαμενόπλοια κάτω των 5.000 τόνων. Να πούμε επίσης, επί τη ευκαιρία, χθες είχαμε μια πολύ ενδιαφέρουσα συνάντηση στο σύλλογό μας, μια ημερίδα, όπου μεταξύ άλλων κλήθηκαν επιστήμονες εξειδικευμένοι άνθρωποι του χώρου, αφενός μας παρουσίασαν τα αποτελέσματα της απορρύπανσης που έχει γίνει, που ήταν πραγματικά εντυπωσιακά και εξαιρετικά με σύγχρονες επιστημονικές μεθόδους και πρέπει να δώσουμε συγχαρητήρια σε αυτούς τους ανθρώπους. Από την άλλη μεριά, προέκυψε, ότι το πιο σημαντικό στοιχείο και ρύθμιση που πρέπει να κοιτάξει η Πολιτεία, θα είναι ενδεχομένως να τροποποιήσουμε το π.δ. 11/2002, που είναι το αντίστοιχο εθνικό σχέδιο, ενσωματώνοντας ότι πιο πρόσφατο έχουμε επιστημονικά, την τεχνογνωσία που υπάρχει και την εμπειρία και τροποποιώντας το συγκεκριμένο π.δ..

Σε ότι αφορά τώρα στο 110 και αν μου επιτρέπετε μισό λεπτό και ολοκληρώνω, στο 110 άρθρο που αφορά στην εξουσιοδότηση εμπειρογνωμόνων, ώστε να παρέχουν τις αντίστοιχες υπηρεσίες αντί για την κρατική υπηρεσία, κάνουμε μια συγκεκριμένη πρόταση, θα τη δείτε, με την οποία θεωρούμε ότι αποφεύγουμε αρνητικές συνέπειες, ώστε κάποια πλοία να μην βρίσκουν κάποια νηογνώμονα για να πιστοποιηθούν. Τονώνουμε την «περιφερειακότητα», δηλαδή, για παράδειγμα, ζητάμε ως κριτήριο εξουσιοδότησης ενός οργανισμού, να έχει επιθεωρητές του σε όλη την περιφέρεια, τουλάχιστον εκεί που έχουμε κεντρικά λιμεναρχεία, να μην αυξηθεί το κόστος για τους ανθρώπους που έχουν μικρά σκάφη και να επιτύχουμε υγιή ανταγωνισμό και αύξηση των επιπέδων ασφαλείας.

Τέλος, να δηλώσουμε ότι είμαστε στη διάθεση της Πολιτείας σαν τεχνικός σύλλογος που είμαστε σε συνεργασία με το Εθνικό Επιμελητήριο και την αντίστοιχη επιστημονική επιτροπή της ειδικότητας μας, ώστε να συνδράμουμε στο έργο της στο νομοθετικό έργο ανά πάσα στιγμή για θέσπιση σχετικών μέτρων, όποτε βεβαίως η εξειδικευμένη επιστημονική γνώση και η εμπειρία μας μπορεί να φανεί χρήσιμη. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): To λόγο έχει η κυρία Ανδρεάκου.

ΑΝΤΩΝΙΑ ΑΝΔΡΕΑΚΟΥ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Π.Σ.Υ.Υ.Ε.Ν.): Κύριε Υπουργέ, καλησπέρα σας, κυρία Πρόεδρε, αξιότιμοι κύριοι βουλευτές, σας ευχαριστούμε πάρα πολύ για την πρόσκληση και θα προσπαθήσουμε σε ελάχιστο χρόνο, να παρουσιάσουμε τις θέσεις μας. Ξεκινώντας, θα θίξουμε το άρθρο 84, που τιτλοφορείται «Έλεγχος δηλώσεων περιουσιακής κατάστασης». Σ’ αυτό το άρθρο, όπως έχουμε εξηγήσει και στον κ. Υπουργό, ζητάμε την άρση της υποχρέωσης να υποβάλουμε δηλώσεις περιουσιακής κατάστασης συνολικά, ως πολιτικό προσωπικό. Το παραπάνω αίτημά μας είναι απολύτως δίκαιο, προβλέπεται ήδη αυτή η υποχρέωσή μας από το άρθρο 28 του Δημοσιοϋπαλληλικού Κώδικα, δεν προβλέπεται για αντίστοιχες κατηγορίες συναδέλφων, όπως συμβαίνει επί παραδείγματι με τους πολιτικούς υπαλλήλους του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, οι οποίοι δεν είναι υπόχρεοι.

 Πάμε στο άρθρο 115, που τιτλοφορείται «Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Υπουργείου Ναυτιλίας». Στο σημείο αυτό θέλουμε να κάνουμε μια γρήγορη αναφορά στις σχετικές συγγενικές υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας, που ήδη λειτουργούν σήμερα, όπως η Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων που αφορά στο σύνολο του προσωπικού, στη μονάδα εσωτερικού ελέγχου, στον Επιθεωρητή της Δημόσιας Διοίκησης για όλους τους πολιτικούς υπαλλήλους και τώρα το νεοσύστατο Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών. Υποστηρίζουμε ότι η πολυνομία δημιουργεί από μόνη της δυσδιάκριτα όρια εξουσιών και αρμοδιοτήτων, λέμε ότι πρέπει να συμφωνήσουμε κατ’ αρχήν για τον ορισμό της διαφθοράς, να δεχθούμε ότι η διαφθορά είναι η εκμετάλλευση δημοσίου αξιώματος προς ίδιον όφελος. Τέτοιο αξίωμα μπορεί να είναι πολιτικό, δικαστικό, υπαλληλικό, ενώ το όφελος δεν είναι κατ’ ανάγκη χρηματικό. Κατά συνέπεια, ναι, πρέπει να υπάρχει ελεγκτικός μηχανισμός για την καταπολέμηση της διαφθοράς σε όλο το φάσμα του δημοσίου αξιώματος που θα λειτουργεί, όμως ενιαία και συντεταγμένα και όχι αποσπασματικά και εμβόλιμα.

Τελειώνοντας, θέλω να μιλήσω για το άρθρο 116 που τιτλοφορείται «Αξιοποίηση στελεχών Λ.Σ. ΕΛ.ΑΚΤ. σε θέση εξωτερικού». Το άρθρο αυτό αναφέρεται σε επιμέρους ρυθμίσεις που αφορούν σε στελέχη του Λ.Σ., που υπηρετούν σε θέση εξωτερικού. Παράδειγμα, σε διάφορα φόρουμ, στη μόνιμη επιτροπή την ευρωπαϊκή κ.λπ.. Το Υπουργείο Ναυτιλίας έχει να επιδείξει σημαντική παρουσία στις υπηρεσίες της Ε.Ε., δεδομένου ότι η θάλασσα αποτελεί προνομιακό πεδίο δράσης, τόσο για την Ένωση όσο και για τους πολίτες της. Ωστόσο, είναι πραγματικά εντυπωσιακό ότι οι πολιτικοί υπάλληλοι του Υπουργείου Ναυτιλίας, ουδέποτε έχουν αποστείλει στη μόνιμη αντιπροσωπεία της Ελλάδας, παρά τη μεγάλη τους εξειδίκευση και την επιστημονική τους κατάρτιση. Η προσφορά των στελεχών των φορέων, εμείς λέμε, ότι δεν μπορεί να είναι άβατο, γκέτο για ολίγους, αντίθετα, πρέπει να είναι μια δημιουργική σύνθεση των καλύτερων. Δεδομένης της πολιτικής φύσης του Υπουργείου μας και του μικτού προσωπικού του ωστόσο, υπάρχει αναγκαιότητα ίσης μεταχείρισης όλου του προσωπικού.

Άλλωστε, αυτό που ζητάμε είναι ήδη θεσμοθετημένο για όλο το δημόσιο τομέα με τον ν. 1104/1980. Είναι δίκαιο, θεμιτό και συμβατό με τη θεμελιώδη αρχή της ίσης μεταχείρισης να συμμετέχουν, οι πολιτικοί υπάλληλοι στις εν λόγω αντιπροσωπείες και πραγματικά θα ήταν μεγάλη δικαίωση για εμάς, εάν ο κ. Υπουργός αποδεχθεί το αίτημά μας και συμβάλλει στην αποκατάσταση μιας μεγάλης αδικίας – παράλειψης. Μοιράζω το διαθέσιμο χρόνο μου με την κυρία Πανουσοπούλου, που είναι Γενική Γραμματέας στο Σύλλογο.

ΟΥΡΑΝΙΑ ΠΑΝΟΥΣΟΠΟΥΛΟΥ (Γενική Γραμματέας του Πανελλήνιου Συλλόγου Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Π.Σ.Υ.Υ.Ε.Ν.): Καλησπέρα κι από μένα. Να κάνω κι εγώ μερικές επισημάνσεις. Στις διατάξεις της παρ. 9 του άρθρου 110 και του άρθρου 114, που αφορούν στην απαγόρευση του προσωπικού του Υπουργείου Ναυτιλίας να εργάζεται για χρονικό διάστημα 3 ετών μετά τη συνταξιοδότηση, είτε με οποιοδήποτε άλλο τρόπο αποχώρησής του σε οργανισμούς και οικονομικούς φορείς, που συνάπτουν συμβάσεις προμηθειών με το Υπουργείο. Θέλω να σημειώσω αρχικά ότι δεν διαφαίνεται αν αυτή η ρύθμιση αφορά σε οικονομικούς φορείς, οι οποίοι έχουν συνάψει σύμβαση με το Υπουργείο την περίοδο που λύεται η σχέση εργασίας με τον υπάλληλο ή αφορά και στους φορείς που σε παρελθόντα χρόνο είχαν συνάψει κάποια σύμβαση. Αν αφορά και σε αυτούς, πόσα χρόνια πριν θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι συμβατικές τους υποχρεώσεις;

Επιπλέον, οι διατάξεις αυτών των άρθρων δεν συνάδουν με το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα της επαγγελματικής ελευθερίας του άρθρου 5 του Συντάγματος. Στο άρθρο 25 του Συντάγματος, επιπρόσθετα, ακόμη και στην περίπτωση που επιβάλλονται περιορισμοί στην άσκηση ενός δικαιώματος, οι περιορισμοί αυτοί πρέπει να σέβονται την αρχή της αναλογικότητας και να μην είναι δυσανάλογοι σε σχέση με τον επιδιωκόμενο από τον νόμο σκοπό. Ο σκοπός αυτών των άρθρων αφορά στην ενίσχυση της διαφάνειας και την καταπολέμηση της διαφθοράς, ο οποίος, όμως, ρυθμίζεται ήδη μέσω του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου που εφαρμόζεται για το σύνολο των υπαλλήλων του δημόσιου τομέα. Υπάρχει ο κώδικας δημοσίων υπαλλήλων, το πειθαρχικό δίκαιο, ο κώδικας διοικητικής διαδικασίας και να υπενθυμίσουμε και τη με αριθμό 9/2015 κατευθυντήρια οδηγία της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, που αφορά στην καταπολέμηση της διαφθοράς.

Σε περίπτωση, λοιπόν, που τεθεί σε ισχύ μια οποιαδήποτε νομοθετική ρύθμιση η οποία θα περιορίσει ένα δικαίωμα, δεν μπορεί να εφαρμόζεται μόνο στους υπαλλήλους του Υπουργείου Ναυτιλίας, διότι οδηγεί σε άνιση μεταχείριση των εργαζομένων, αφού μεταβάλλονται οι όροι εργασίας αυτών. Ζητάμε την απαλοιφή των ανωτέρω άρθρων ή την επαναδιατύπωσή τους, διαγράφονται στις φράσεις «*την με οποιονδήποτε άλλο τρόπο αποχώρησή του*» και «*αποχωρεί με οποιονδήποτε άλλον τρόπο*», αφού λόγοι απόλυσης ή παραίτησης δεν μπορούν να αποτελούν τροχοπέδη στην επαγγελματική αποκατάσταση όσων με συνέπεια και εντιμότητα έχουν υπηρετήσει τη δημόσια διοίκηση, ειδικά αυτοί με εξειδικευμένες γνώσεις ναυτιλιακών σπουδών, αλλά και μηχανικών, οι οποίοι τελικά θα έχουν απωλέσει τη δημοσιοϋπαλληλική τους ιδιότητα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Τσατσουλής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΤΣΟΥΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Αττικής - Πειραιά, Ε.Π.Λ.Σ.): Με το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας επιλύονται αρκετά χρονίζοντα θέματα που απασχολούσαν τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, γιατί περιλαμβάνει μια σειρά διατάξεων οι οποίες ήταν προϊόν διαβούλευσης της Ομοσπονδίας εδώ και 2 χρόνια, τόσο με τον πρώην υπουργό, κύριο Δρίτσα, όσο και με τον νυν, τον κύριο Κουρουμπλή. Οι διατάξεις αυτές έχουν την έγκριση από το ανώτατο όργανο της Ομοσπονδίας, που είναι το συνέδριό της. Ευελπιστούμε ότι όλες οι πολιτικές δυνάμεις θα στηρίξετε τις διατάξεις αυτές, αναγνωρίζοντας τον πολλαπλό εθνικό ρόλο που διαδραματίζει το Λιμενικό Σώμα, που, εκτός όλων των άλλων αρμοδιοτήτων του, είναι η φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων, η διάσωση της ανθρώπινης ζωής και η καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος. Τα άρθρα που εντάχθηκαν στο νομοσχέδιο ύστερα από δική μας πρόταση είναι τα άρθρα 65, 67, 68, 71, 72, 73, 79 και 113.

Αναφορικά με τα άρθρα μεταθέσεων, θεωρούμε ως ιδανική εξέλιξη την κατοχύρωση, για πρώτη φορά με νόμο, των θετικών διατάξεων ειδικά για ευπαθείς ομάδες, όπως είναι οι πολύτεκνοι, οι τρίτεκνοι, άτομα με σοβαρά θέματα υγείας και γονείς που είναι άγαμοι ή χήροι. Επίσης, για πρώτη φορά καθορίζονται αντικειμενικά κριτήρια που συνυπολογίζουν τις συνθήκες διαβίωσης του προσωπικού. Εισάγονται βασικές αρχές για τις μεταθέσεις, τις αποσπάσεις και τις διαθέσεις και οι όποιες αλλαγές γίνουν στις βασικές αυτές αρχές αντικειμενικά, θα πρέπει να κυρωθούν με νέο νόμο εδώ και όχι με προεδρικά διατάγματα εν μία νυκτί, όπως έχουν γίνει πάρα πολλά και στο παρελθόν.

Πέραν αυτών, ζητάμε τροποποιήσεις όσον αφορά την παράγραφο 1 του άρθρου 30, αναφορικά με τα 8 έτη παραμονής στον τόπο συμφερόντων. Έχουμε ζητήσει την αύξησή της από τον κύριο Υπουργό στα 10, κατ’ αναλογία των χρόνων υπηρεσίας στο Σώμα από τα 25 στα 40. Σε κάθε περίπτωση, όμως, η παραμονή στον τόπο συμφερόντων δεν πρέπει να περιορίζεται αυστηρά από τη συμπλήρωση του μέγιστου χρόνου, αλλά πάντα να είναι σε συνάρτηση με τις οργανικές θέσεις, με τα μόρια και χωρίς να αλλάξει επί της ουσίας η ερμηνεία του μέγιστου χρόνου παραμονής, όπως αυτή προσδιορίζεται στην ισχύουσα νομοθεσία. Στο άρθρο 29 παράγραφος 1, ζητάμε η λέξη «νόμοι» να γίνει «απόφαση». Με την τροποποίηση αυτή αποκλείεται να χρησιμοποιούνται οι αποσπάσεις για εκδούλευση, αφού το συμβούλιο θα είναι αποφασιστικού και όχι γνωμοδοτικού χαρακτήρα για τις αποσπάσεις. Στο άρθρο 27, παράγραφοι ζ΄ και η΄, ο 30ήμερος περιορισμός ζητάμε να μην αφορά στις στρατιωτικές ποινές. Όσο αφορά το άρθρο 65 και τη στρατιωτική θητεία, θεωρούμε ως δεδομένη την αναδρομική ισχύ για όλα τα στελέχη που έχουν ως προσόν κατάταξης τον στρατό.

Στο άρθρο 71 ζητάμε επιπρόσθετα το λιμενικό φυλάκιο Βατοπεδίου να μετατραπεί σε λιμενικό τμήμα. Επίσης, ζητάμε το λιμενικό τμήμα Νέων Μουδανιών να αναβαθμιστεί σε λιμεναρχείο και την προσάρτηση του λιμενικού τμήματος Νέου Μαρμαρά στη δικαιοδοσία του. Επίσης, ζητάμε το λιμενικό φυλάκιο Αγαθονησίου να γίνει λιμενικός σταθμός. Στο άρθρο 72, παράγραφος 4, λόγω της νησιωτικότητας των λιμενικών τμημάτων Κυθήρων, Σαμοθράκης, Θάσου και Κέας, ο χρόνος παραμονής των στελεχών έχουμε ζητήσει να λογίζεται πριν την ένταξη ισχύος του π.δ.81/2014.

Όσο αφορά την εισαγωγή μέσω πανελληνίων, νομοθετείται επιτέλους ένα πάγιο αίτημα της Ομοσπονδίας, που θα διασφαλίσει, από τη μια, αντικειμενικότητα και διαφάνεια στις προσλήψεις και, από την άλλη, σταθερή ροή στο Σώμα. Υποστηρίζουμε την ψήφιση και άμεση εφαρμογή της διάταξης, όμως ζητάμε η Σχολή Υπαξιωματικών να είναι βραχείας φοίτησης και η εισαγωγή των στελεχών να γίνεται μόνο μέσα από το Σώμα, κατ’ αντιστοιχία της Ελληνικής Αστυνομίας. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσω ότι, με την πρόσληψη 200 μόνο λιμενοφυλάκων και συμπληρώνοντας το 100% των οργανικών θέσεων, αναδεικνύεται περίτρανα η αύξηση των οργανικών θέσεων κυρίως για τα κατώτερα στελέχη.

Τέλος, ειδικά στο άρθρο 69, για την παροχή φαρμακευτικής περίθαλψης, προτείνουμε οι πληρωμές που αφορούν τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος να πραγματοποιούνται από τον ΕΟΠΥΥ, με χρήματα, όμως, που θα λαμβάνει από το ΕΙΝΑΠ και προβλέπονται από τον ετήσιο τακτικό προϋπολογισμό. Είμαστε σίγουροι ότι θα τείνετε ευήκοα ώτα σε αιτήματα δίκαια, ώριμα και ικανά να αναδείξουν τη φυσιογνωμία του Σώματος. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Δριβάκος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΒΑΚΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ.): Οι προτάσεις που θα σας παραθέσω επί του σχεδίου νόμου συμβάλλουν ουσιαστικά στη θεσμική θωράκιση των στελεχών του Σώματος και στην αναβάθμιση των υπηρεσιών, προς όφελος της ελληνικής πολιτείας και κοινωνίας. Ζητήσαμε και επιμένουμε στην απόσυρση από το σχέδιο νόμου των διατάξεων για τις μεταθέσεις, τοποθετήσεις, αποσπάσεις για τους παρακάτω λόγους. Στο άρθρο 26 της αιτιολογικής έκθεσης, το συλλογικό όργανο για τις μεταθέσεις μετατρέπεται σε γνωμοδοτικό. Επίσης, στο άρθρο 29 του σχέδιο νόμου, το συλλογικό όργανο για τις αποσπάσεις μετατρέπεται σε γνωμοδοτικό. Η υπογραφή όλων των μεταθέσεων, αποσπάσεων και τοποθετήσεων, μετά από κύρωση σχετικών πινάκων, θα γίνεται πλέον από τον Υπουργό. Αυτό προκαλεί ακύρωση βασικών δομών λειτουργίας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, αλλαγή στόχων και κατευθύνσεων. Ζητάμε να παραμείνει σε ισχύ ό,τι προβλέπεται από το άρθρο 13 του π.δ.33, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Όσον αφορά τις αποσπάσεις του προσωπικού μόνο σε κενές οργανικές θέσεις, μετά από χθεσινή επικοινωνία με το γραφείο του Υπουργού, μας ενημέρωσαν ότι αυτό θα διορθωθεί. Στην παράγραφο 1, περίπτωση 1, του άρθρου 27, ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας δεν είναι υπηρεσιακό, αλλά αντικειμενικό κριτήριο και θα πρέπει να μεταφερθεί σε αυτά. Στο άρθρο 27, παράγραφος 5, οι μεταθέσεις εντός περιφέρειας χωρίς αντικειμενικά κριτήρια, άρα, χωρίς κανένα μετρήσιμο στοιχείο, απομακρύνει τη διαδικασία από αυτό που ονομάζουμε δίκαιο σύστημα. Στο άρθρο 27, εδάφιο β΄, για τις έκτακτες μεταθέσεις, περίπτωση 1, ζητάμε να γίνει για υπηρεσιακούς λόγους, δηλαδή για κάθε μετάθεση. Οι δε ενδεικτικοί λόγοι στην περίπτωση 3 γίνονται περιοριστικοί, άρα κακώς αναφέρονται. Στην ουσία, οι έκτακτες καταργούν τις τακτικές. Στην περίπτωση 8 του ίδιου άρθρου, «μετά την κρίση ως παραμένων στον αυτό βαθμό», αν ισχύσει αυτό χωρίς περιορισμούς, θα υπάρχει το φαινόμενο μεταθέσεων γιατί κάποιος έχασε το δελτίο ταυτότητάς του. Στο άρθρο 30, παράγραφος 1, η παραμονή στον τόπο επιλογής δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 8 έτη. Σήμερα ισχύει ότι στέλεχος μπορεί να παραμείνει και πέραν αυτού του διαστήματος αν έχει τα περισσότερα μόρια και δεν υπάρχει άλλος να καλύψει τη θέση αυτή. Γιατί αυτό να είναι περιοριστικό;

Ζητήσαμε επίσης και επιμένουμε στην απόσυρση από το σχέδιο νόμου των διατάξεων που αφορούν το πειθαρχικό δίκαιο. Ενδεικτικά, αναφέρουμε στο άρθρο 38, παράγραφος 1, γενικός διευθυντής, πολιτικός υπάλληλος, θα μπορεί να είναι πειθαρχικός προϊστάμενος με στρατιωτικό ποινικό κώδικα. Στο ίδιο άρθρο, παράγραφος 8, αναφέρει ότι ο εισαγγελέας πρωτοδικών αντικαθιστά τον εισαγγελέα του ναυτοδικείου. Στο άρθρο 41, παράγραφος 4, δεν μπορεί ο ασκών την πειθαρχική δίωξη, δηλαδή ο κάθε προϊστάμενος υπηρεσίας, να παραπέμπει σε πειθαρχικά συμβούλια. Αυτό σήμερα το έχει ο Αρχηγός και μόνο. Όσον αφορά το άρθρο 65, για τον υπολογισμό της στρατιωτικής θητείας, θεωρούμε ότι δεν συμπεριλαμβάνει το σύνολο των υπηρετούντων με τυπικό προσόν κατάταξης το ανωτέρω, αποφοίτων Σχολής Λιμενοφυλάκων και Σχολής Υπαξιωματικών. Ζητάμε η διάταξη να εφαρμοστεί για όλους. Επίσης, πέραν της ανωτέρω διάταξης, έχουμε καταθέσει και σχετική τροπολογία με ολοκληρωμένη πρόταση βαθμολογίου για προερχόμενους από τη Σχολή Λιμενοφυλάκων. Στο άρθρο 71 παράγραφος 5, η έδρα του Αγίου όρους να επιτρέπεται να δηλώνετε ως τόπος επιλογής αφού τόπος επιλογής μπορεί να είναι η υπηρεσία που υπηρετεί το στέλεχος. Όπως και να ιδρυθεί το Λιμενικό Τμήμα Βατοπεδίου. Το άρθρο 72 παράγραφος 4, για τα λιμενικά τμήματα η διαδικασία τοποθέτησης. Ενημερωθήκαμε από το γραφείο του κυρίου Υπουργού ότι θα γίνει. Στις Πανελλήνιες, ζητάμε να υπάρξει μεταβατική διάταξη για κάλυψη κενών οργανικών θέσεων, με το υπάρχον σύστημα μέχρι την αποφοίτηση των πρώτων νεοεισερχομένων από το νέο σύστημα πρόσληψης. Και κατάργηση της Σχολής Υπαξιωματικών από πολίτες και εισαγωγή μέσα από το Σώμα.

Στο άρθρο 80, μιλάει για την υγειονομική υποστήριξη πολιτικών υπαλλήλων. Αυτή τη στιγμή στο ιατρείο του Υπουργείου δεν υπάρχει ηλεκτρονική συνταγογράφηση γιατί τα δικά μας βιβλιάρια δεν είναι με ηλεκτρονική συνταγογράφηση, δεν ξέρω πως αυτό μπορεί να συμβεί. Στο άρθρο 107 για τον ΚΕΕΠ. Ο μετασχηματισμός όπως ονομάζεται του συστήματος εποπτείας πλοίων, θα πρέπει να εξυπηρετεί νέες ανάγκες και δικαιολογημένες μεταρρυθμιστικές προτάσεις και όχι να υπαγορεύεται από τον απεγκλωβισμό από δυσάρεστα γεγονότα. Αν αυτό εντάσσεται σε μια από αυτές δηλαδή τις μεταρρυθμιστικές προτάσεις, τότε θα αναμένουμε στην πράξη την ορθότητα των επιλογών. Όμως θα πρέπει να επισημάνουμε ότι στο κομμάτι που αφορά τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης, αυτά θα πρέπει να παραμείνουν στις λιμενικές αρχές για εξυπηρέτηση των πολιτών.

Στο άρθρο 114, να απαλειφθεί η διάταξη γιατί καταδικάζει εκ προοιμίου και στοχοποιεί τα στελέχη του σώματος. Είναι η διάταξη που λέει να μην μπορούν να εργαστούν 3 χρόνια μετά την συνταξιοδότησή τους κλπ. Στο άρθρο 115, να απαλειφθεί δεν είναι δυνατόν τα στελέχη του σώματος να υπόκεινται σε τόσους ελεγκτικούς μηχανισμούς. Και επί πρόσθετα, ζητάμε να συμπεριληφθούν στο σχέδιο νόμου οι τροπολογίες για το ταμείο αρωγής του ΛΣ που μας είπαν πως θα γίνει, η ρύθμιση για τα κλιμάκια ειδικών αποστολών που μας είπαν ότι θα γίνει, ρύθμιση του κανονισμού ωραρίου εργασίας και πέραν του πενθημέρου, γιατί με την προτεινόμενη ρύθμιση επιλύονται οριστικά θέματα που έχουν αποτελέσει σημείο τριβής και λανθασμένων ερμηνειών και τα οποία, λειτουργούν σε βάρος της υπηρεσιακής απόδοσης των στελεχών του σώματος. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Πεντότη.

ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας - Π.Ο.Υ.Ε.Ν.): Ευχαριστούμε για τη δυνατότητα να εκφράσουμε τις απόψεις μας. Πρώτον, ξεκινάω με το άρθρο 57 κανόνες διαφάνειας και δεοντολογίας. Στο εν λόγω άρθρο θεσπίζονται κανόνες διαφάνειας και δεοντολογίας και επί της αρχής μας βρίσκουν σύμφωνους όλοι οι κανόνες παρόλα αυτά, οι συγκεκριμένοι κανόνες δεσμεύουν μόνο το πολιτικό και στρατιωτικό προσωπικό του Υπουργείου και όχι την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου. Δηλαδή, οι επαφές των υπαλλήλων θα έχουν διαφάνεια και δημοσιότητα σύμφωνα με την διάταξη αλλά δεν προβλέπεται το ίδιο για τις επαφές που γίνονται σε πολιτικό επίπεδο.

Η παράγραφος 3 και 5, επαναλαμβάνει στην ουσία διατάξεις του δημοσιοϋπαλληλικού κώδικα και του πειθαρχικού δικαίου που μας διέπει. Οπότε δεν υπάρχει κανένας λόγος να επαναλαμβάνονται καλύπτονται τα θέματα από τον δημοσιοϋπαλληλικό κώδικα. Στο άρθρο 80 και στο κεφάλαιο που αφορά το πολιτικό προσωπικό η διατύπωση αυτού του άρθρου, αποτελεί πρόταση της ΠΟΥΕΝ και μας καλύπτει απολύτως έτσι όπως ακριβώς έχει διατυπωθεί παρόλα αυτά όμως, και πέρα από το ιατρείο του Υπουργείου που αποτελεί πάγιο αίτημα μας, υπήρχε ένα άρθρο στο προηγούμενο νομοσχέδιο που μπήκε σε διαβούλευση, και αφορούσε τα ναυτικά νοσοκομεία της χώρας και την παροχή υγειονομικής περίθαλψης από αυτά στους πολιτικούς υπαλλήλους του Υπουργείου. Η διάταξη αυτή καταργήθηκε χωρίς να καταλαβαίνουμε το λόγο και επειδή παρακολουθήσαμε λίγο τη συζήτηση στις προηγούμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής, εκφράστηκε μια ανησυχία για την οικονομική επιβάρυνση των ναυτικών νοσοκομείων. Τα ναυτικά νοσοκομεία θα πληρωθούν από τα ταμεία μας όπως πληρώνονται και τα υπόλοιπα κρατικά νοσοκομεία όταν μας νοσηλεύουν. Επιθυμούμε δηλαδή, να επανέλθει το προηγούμενο άρθρο που υπήρχε στο προηγούμενο νομοσχέδιο και αφορά τα ναυτικά νοσοκομεία.

Όσον αφορά την ηλεκτρονική συνταγογράφηση που προαναφέρθηκε για το ιατρείο του Υπουργείου, με το που θα μπει το ΛΣ στο ΕΟΠΠΥ θα έχουν και αυτή ηλεκτρονική συνταγογράφηση οπότε και το ιατρείο θα παρέχει την ηλεκτρονική συνταγογράφηση. Τα επόμενα άρθρα 81 και 83, αφορούν στην ναυτική εκπαίδευση και ρυθμίζουν κάποια θέματα που δεν είναι απαραίτητα δικά μας αιτήματα. Τα θέματα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης δυστυχώς, δεν θίγονται σε αυτό το πολυνομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας. Ενώ το άρθρο 82 μεριμνά για τους πλοηγούς και ευτυχώς τροποποιεί τις διατάξεις προσλήψεων όπως και επόμενο άρθρο το 93 αυξάνει τις οργανικές θέσεις των πλοηγών, ανάλογη μέριμνα για την δημόσια ναυτική εκπαίδευση στο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα δεν υπάρχει.

Το άρθρο 93 όπως σας είπα καλύπτει ανάγκες. Το άρθρο 84 που αφορά το πόθεν έσχες, είναι πάγιο αίτημα μας να υπαχθούμε στις ίδιες διατάξεις που υπάγονται και οι υπόλοιποι δημόσιοι πολιτικοί υπάλληλοι του κράτους και όχι να υπάρχει ειδικό καθεστώς για εμάς. Είμαστε το μόνο Υπουργείο που καθολικά υποβάλουμε δήλωση πόθεν έσχες ενώ, ούτε το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως ούτε το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης υποβάλουν καθολικά ως πολιτικό προσωπικό δηλώσεις περιουσιακής κατάστασης. Αυτό είναι πολύ απλά μια γραφειοκρατική διαδικασία που δεν έχει καμία προστιθέμενη αξία για την διαφάνεια.

Να πάω στο φλέγον θέμα του νομοσχεδίου. Μετασχηματισμός συστήματος εποπτείας πλοίων μέρος πρώτο. Όλα αυτά τα άρθρα στην ουσία τι κάνουν, καταργούν μια αρμοδιότητα του ΚΕΕΠ και την μεταφέρουν στους νηογνώμονες. Δυστυχώς το ναυάγιο του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ 2» πυροδότησε εξελίξεις και πολιτικές αποφάσεις, που συνάδουν περισσότερο με το πνεύμα μιας νεοφιλελεύθερης κυβέρνησης και όχι με το πνεύμα μια αριστερής κυβέρνησης που θέλουμε να υποστηρίζουμε ότι έχουμε σήμερα. Επισημαίνεται ότι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, είναι από τις πρώτες υπηρεσίες του Υπουργείου και η οποία τα τελευταία χρόνια, λόγω του ότι όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις την άφησαν παράκμασε λόγω της συνεχώς αυξανόμενης έλλειψης προσωπικού. Πριν λοιπόν δούμε να θα καταργήσουμε μια αρμοδιότητα ή μια υπηρεσία, προσπαθούμε να τη στελεχώσουμε, να την αναμορφώσουμε, να την εξυγιάνουμε και να δούμε αν τελικά μπορεί με το νέο καθεστώς να επιτελέσει το έργο της. Αυτή τη στιγμή θα μειωθούν τα έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού. Άρθρο 110, 114, ασυμβίβαστο για μια τριετία, ρήτρα απαγόρευσης να απασχολήστε σε νηογνώμονα, ασφαλιστικούς φορείς κλπ. Μια διάκριση για το Υπουργείο Ναυτιλίας, εάν θέλουμε όντως να θεσπίζουμε κανόνες διαφάνειας πρέπει να γίνει σε κεντρικό επίπεδο από το Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης και το Υπουργείο Δικαιοσύνης. Υπάρχουν διεθνή πρότυπα, το πώς μπορεί να γίνει αυτό και να καλύπτει τους πάντες και όχι μόνο τους πολιτικούς και στρατιωτικούς υπαλλήλους αλλά και την ίδια την πολιτική ηγεσία. Και όχι μόνο να δουλεύουμε και να μην έχουμε μετοχές κλπ. Για το άρθρο 115, υπάρχουν 5 ελεγκτικά σώματα αυτή τη στιγμή. Θα υποβάλλουμε και υπόμνημα, ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Στελλιάτος.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΕΛΛΙΑΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού - Ε.Π.Ε.Σ.Τ.): Κύριε Υπουργέ κυρία Πρόεδρε, είναι τιμή μου που βρίσκομαι στο Ελληνικό Κοινοβούλιο. Το Ελληνικό yachting χρειάζεται στήριξη όλων των κομμάτων, διότι είναι όπως και ο τουρισμός εθνική υπόθεση. Μέχρι το 2008, συνεισέφερε με το 2,8% από το 18% του ΑΕΠ που σας έφερε ο τουρισμός. Ζούμε σε μια χώρα θεϊκή για θαλάσσιο τουρισμό, με 5.000 νησιά και βραχονησίδες και 16 χλμ ακτογραμμή. Όποιο Πέλαγος και να διασχίζεις αναπνέεις αέρα πολιτισμού, ιστορίας μοναδικό παγκοσμίως. 3.000 Έλληνες ναυτικοί δουλεύουν στα Ελληνικά επαγγελματικά σκάφη και περίπου 6.000 φέρουν την Ελληνική σημαία. Όσον αφορά το νομοσχέδιο, νομίζω ότι το τέλος πλόων για τα επαγγελματικά θα πρέπει να είναι η έκπτωση στο 50% και όχι 25%. Κλείνοντας, δεν θα ήταν δίκαιο να μην αναφερθώ στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο Λιμενικό Σώμα και στις υπηρεσίες του Θαλασσίου Τουρισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για την εξαιρετική δουλειά και τα αποτελέσματα του καλοκαιριού, όσον αφορά στη μάστιγα των παράνομων ναυλώσεων. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει η κυρία Βρυώνη.

ΕΛΕΝΗ ΒΡΥΩΝΗ (Προέδρος του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών άνευ Πληρώματος (Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π.)): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές ο Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π. εκπροσωπεί 750 μικρομεσαίες επιχειρήσεις που διαχειρίζονται πλέον 3.000 σκάφη, χωρίς μόνιμο πλήρωμα, σε όλη την ελληνική Επικράτεια. Κάθε σκάφος είναι ένα εργασιακό κύτταρο και για την κάθε του ναύλωση απασχολούνται 3 έως 5 άτομα, εν πλω και στη ξηρά, των θέσεων εργασίας που δημιουργούνται σε περισσότερα από 60 επαγγέλματα, υποστηρικτικά στη συντήρηση, διαχείριση, προβολή και προώθηση της δραστηριότητάς μας.

Τα σκάφη μας, δίνουν ζωή στα πιο απομακρυσμένα νησιά της χώρας μας από τον Απρίλιο μέχρι το Νοέμβριο. Παρ’ όλο που η Ελλάδα έχει προικιστεί με ιδιαίτερη νησιώτικη μορφολογία, μοναδική σε όλη τη Μεσόγειο, δεν κατέχει τη θέση που της αξίζει. Οι γύρω μας χώρες, της ανατολικής Μεσογείου, έντεχνα και με οικονομική στήριξη από τα κράτη τους μας ξεπερνούν κατά πολύ σε υποδομές, αλλά και σε μειωμένη γραφειοκρατία. Οι δε χώρες της δυτικής Μεσογείου έχουν ήδη επιτύχει στο θαλάσσιο τουρισμό όπου αποτελεί ετήσια δραστηριότητα τους. Πολλά από τα μέλη μας, σε συνεργασία με ξενοδοχεία και τουριστικά γραφεία, προσφέρουν ημερήσιες κρουαζιέρες δίνοντας τη δυνατότητα σε τουρίστες, πέρα από την απλή διανομή σε ξενοδοχείο, να γνωρίζουν ένα ξεχωριστό είδος διακοπών με σκάφος επισκεπτόμενοι απροσπέλαστες παραλίες και ερημικά νησιά.

Αυτοί είναι μελλοντικοί πελάτες μας, για εβδομαδιαίες ναυλώσεις και πολλές φορές αυτό το προϊόν αποτελεί έναν πρόσθετο πόλο έλξης των νησιών. Όσοι κανόνες τίθενται από τη πολιτεία, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ότι ο κλάδος είναι ευάλωτος από διάφορα γεγονότα, όπως τις διμερείς σχέσεις με Τουρκία και μεταναστευτικό, τη δραστηριότητά στα νησιά της Δωδεκανήσου η οποία δεν έχει ανακάμψει ακόμη, τη διαρκή αύξηση του κόστους λειτουργίας των επιχειρήσεων μας σε ποσοστό μεγαλύτερο από τον πληθωρισμό, τα αυξανόμενα λιμενικά τέλη, το κόστος ανταλλακτικών. Αναγνωρίζουμε τις προσπάθειες και τις επιτυχίες που είχε το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στην καταπολέμηση των παράνομων ναυλώσεων. Πιστεύουμε ότι κύριο εργαλείο γι’ αυτό θα αποτελέσει η λειτουργία του ηλεκτρονικού μητρώου, η απαγόρευση της ναύλωσης, αλλά και της διαφήμισης από τα ιδιωτικά σκάφη. Πληροφορούμαστε ότι η εφαρμογή του μητρώου είναι έτοιμη. Θα πρέπει να μπει άμεσα σε δοκιμαστική λειτουργία, ώστε να είμαστε έτοιμοι στο ξεκίνημα της τουριστικής περιόδου.

Ευχαριστούμε την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που μας δέχθηκε σε μια σειρά συναντήσεων και άκουσε τα αιτήματά μας. Δυστυχώς, όμως, υπάρχουν θέματα στα οποία έχουμε διαφορετική αντίληψη. Σχετικά με το νομοσχέδιο έχουμε υποβάλει αναλυτικό υπόμνημα με τις προτάσεις μας. Συνοπτικά θα αναφερθώ στα πιο σημαντικά θέματα. Όσον αφορά το τέλος πλοίων, η έκπτωση για τα επαγγελματικά να είναι 50%. Σχετικά με τις τροποποιήσεις του νόμου 4256/14, η πρόσληψη πλοιάρχου από ναυλωτή ή εκναυλωτή, τα κριτήρια της ναύλωσης δίχως μόνιμο πλήρωμα να είναι τα 24 μέτρα μήκος σκάφος και 25 επιβαίνοντες, να μην υπάρχει περιορισμός ελάχιστων ωρών ναύλωσης για να μπορούμε να πραγματοποιήσουμε πολλές ολιγόωρες ναυλώσεις με αποτέλεσμα αύξηση των εσόδων μας, αλλά και του κράτους από το ΦΠΑ. Στο ναυλοσύμφωνο θα πρέπει να υπάρχει μόνο μνεία για την αλλαγή των επιβαινόντων και θα πρέπει αναλυτικά να καταγράφεται η ενημερωμένη κατάσταση επιβατών. Επίσης, να επεξηγήσει το Υπουργείο τι εννοεί με την γνωστοποίηση του ναυλοσυμφώνου και της κατάστασης των επιβαινόντων. Όχι στη θεώρηση του απόπλου, όπου με αγώνες χρόνου καταφέραμε κάτι που δεν ισχύει πουθενά στον κόσμο. Είναι μια διαδικασία που θα επαναφέρει τις ουρές στα λιμεναρχεία και την ταλαιπωρία πελατών και πλοιοκτητών. Σχετικά με το άρθρο 105 «Συμβούλιο Χρηστών Λιμένων», είναι απολύτως λογικό οι κύριοι χρήστες των λιμένων, σωματεία πλοιοκτητών να συμμετέχουν με εκπρόσωπό τους στο συμβούλιο αυτό.

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, είμαστε θετικοί σε οτιδήποτε μπορεί να προωθήσει την ανάπτυξη του κλάδου και κατά συνέπεια την ανάκαμψη της οικονομίας των νησιών μας. Γραφειοκρατικοί περιορισμοί δεν συμβάλλουν σε αυτό. Λάβετε υπόψη σας ότι λειτουργούμε σε μια άκρως ανταγωνιστική αγορά, όπως τις γειτονικές χώρες Κροατία, Ιταλία και Τουρκία. Εκεί η γραφειοκρατία είναι λιγότερη, όπως και οι επιβαρύνσεις. Σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση να συμμετέχουμε στη συνεδρίαση της Επιτροπής.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Τσικαλάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού – εκπρόσωπος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας - ΠΝΟ): Λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων του Γενικού Γραμματέα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδία κ. Γιάννη Χαλά, τον εκπροσωπώ εγώ ως Προέδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού. Επειδή είχαμε λίγο χρόνο από την παραλαβή του νομοσχεδίου, οι παρατηρήσεις και οι θέσεις μας περιορίζονται αυστηρά σε ό,τι αφορά τους ναυτεργάτες και όχι για τα υπόλοιπα σημεία του νομοσχεδίου. Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω που μας δίνετε τη δυνατότητα να ακουστούν οι θέσεις της Ομοσπονδίας μας. Μετά λύπης μας παρατηρούμε ότι υπάρχουν δεκάδες τροποποιήσεις στο πολυνομοσχέδιο, όμως χωρίς καμία να αναφέρεται στις κυρίαρχες θέσεις της Ομοσπονδίας που γι’ αυτό το λόγο έχει πραγματοποιήσει πολυήμερες απεργιακές κινητοποιήσεις κατά την περίοδο 2016-2017 και πολλαπλές συναντήσεις με τον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος μεσολάβησε και για συναντήσεις με τα άλλα συναρμόδια υπουργεία σχετικά με τα αιτήματά μας, χωρίς να σημαίνει ότι παραγκωνίζουμε τα υπόλοιπα. Αφορούν το ασφαλιστικό, το συνταξιοδοτικό, τη φορολογία των συναδέλφων καθώς επίσης και τις συνθέσεις και τις ειδικές συνθέσεις, οι οποίες αυξάνουν την ανεργία των ναυτεργατών και συντηρούν την «μαύρη» ανασφάλιστη εργασία.

Κλείνοντας θέλω πάλι να τονίσω, ότι λόγω του περιορισμένου χρόνου που είχαμε, οι προτάσεις που καταθέσαμε σε εσάς κύρια Πρόεδρε, αφορά τους ναυτεργάτες και όχι τα υπόλοιπα σημεία, όμως χωρίς να σημαίνει τη θετική θέση και άποψη για τα συγκεκριμένα υπόλοιπα θέματα της Ομοσπονδίας μας. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Μακρής.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΚΡΗΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος - ΕΛΙΜΕ): Η Ένωση Λιμένων Ελλάδος είναι ο συλλογικός εκφραστής των 13 Οργανισμών Λιμένων Ελλάδος Α.Ε. και πλέον στη σύνθεση του περιλαμβάνει και έναν ιδιωτικό οργανισμό, τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά και μετά από κάποιο διάστημα και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, καθώς και οργανισμούς που την πλειοψηφία έχει το Δημόσιο μέσω του ΤΑΙΠΕΔ. Επομένως, είναι ένας φορέας, ο οποίος βλέπει με επαγγελματικό τρόπο τις πραγματικές συνθήκες που υπάρχουν τα λιμάνια και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι φορείς διαχείρισης των λιμένων της Ελλάδας.

Το νομοσχέδιο στη γενική του κατεύθυνση σε αυτά που αφορούν τα έργα στα λιμάνια, τις διαδικασίες και κομμάτια που συνδέονται με τα λιμάνια, κινείται σε σωστή κατεύθυνση και επιλύει χρόνια προβλήματα, επιταχύνει διαδικασίες και διευκολύνει την εκτέλεση έργων που υπήρχε σοβαρή δυσκολία να εκτελεστούν μέσα στα λιμάνια και τις λιμενικές ζώνες. Με βάση αυτή τη γενική τοποθέτηση το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΛΙΜΕ επικεντρώθηκε σε παρατηρήσεις στα δύο άρθρα, τα οποία τα θεωρεί σημαντικά. Επιτρέψτε μου να σας τα παρουσιάσω. Το πρώτο άρθρο, το οποίο μας απασχόλησε, είναι το άρθρο που αφορά το συμβούλιο των χρηστών. Το συμβούλιο των χρηστών είναι μια διαδικασία που υπάρχει σε όλους σχεδόν τους Οργανισμούς λιμένων και είναι μια θετική διαδικασία.

Θέλουμε, όμως, να τονίσουμε ότι πρέπει στη διατύπωση του το άρθρο να θεωρεί το συμβούλιο χρηστών ως επιτροπή διαλόγου των φορέων για την κατάθεση απόψεων, έτσι ώστε να βελτιώνεται η παροχή υπηρεσιών στο λιμάνι και να διευκολύνεται ο κάθε φορέας διαχείρισης να δημιουργεί ευρύτερες συναινέσεις και να μπορεί να παίρνει τις ορθές αποφάσεις. Ο ορισμός των εμπλεκόμενων φορέων πρέπει να γίνεται για κάθε οργανισμό ξεχωριστά και αυτή η απόφαση του φορέα να γίνεται ενημέρωση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και αυτό μετά να κρίνει την έγκριση ή όχι αυτών των φορέων. Να μην είναι όπως είναι η σημερινή διατύπωση που δεν εμφανίζεται πουθενά ο ρόλος του φορέα διαχείρισης του λιμένα.

Όσον αφορά το θέμα του άρθρου 106, θεωρώ ότι το συγκεκριμένο άρθρο αναφέρεται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου. Πρόκειται για ένα δύσκολο άρθρο. Αυτό που θέλουμε να τονίσουμε είναι ότι αποτελεί, με βάση τον κανονισμό 352 της Ε.Ε., λιμενική υπηρεσία και υπάγεται σε συγκεκριμένους κανόνες που προβλέπονται σε αυτό τον κανονισμό. Θεωρούμε ότι όπως είναι διατυπωμένο το άρθρο έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων και στη δυνατότητα να προχωρήσουν γρήγορα οι διαγωνιστικές διαδικασίες που απαιτούνται. Πιστεύουμε ότι έτσι όπως είναι διατυπωμένο αποξενώνεται ο ρυθμιστικός ρόλος του φορέα διαχείρισης του λιμένα, ο οποίος με βάση και τον κανονισμό 59 του 2000 είναι υπεύθυνος για την παραλαβή μέχρι την τελική διάθεση των αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου. Γι' αυτό το λόγο θεωρούμε ότι αυτό το νομοσχέδιο επίσης ότι το υφιστάμενο καθεστώς των ηλεκτρονικών διαγωνισμών του 4442/2006 και του 4444/2013 διασφαλίζουν τη διαφάνεια και τα κριτήρια ποιοτικής εφαρμογής για την επιλογή των αναδόχων που θα παρέχουν τις υπηρεσίες διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και φορτίου.

Με αυτές τις σκέψεις, επειδή αυτό το άρθρο είναι αρκετά σοβαρό και θεωρούμε ότι μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα, πιστεύουμε ότι χρειάζεται να υπάρξει ένας κύκλος εντατικής διαβούλευσης με το Υπουργείο, έτσι ώστε να βρούμε σωστές διατυπώσεις και λύσεις και να πούμε με πολύ καθαρό τρόπο ποια προβλήματα δημιουργούνται. Υπό τη σημερινή, όμως, διατύπωση, όπως είναι, προτείνουμε την απόσυρση του και τη δυνατότητα μελλοντικά μετά από έντονη διαβούλευση να επανακατατεθεί, ώστε να καλύπτει αυτές τις ανησυχίες μας. Ευχαριστούμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Σακέλλης.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΚΕΛΛΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)): Καλησπέρα σας. Ευχαριστούμε πολύ που μας δίνετε τη δυνατότητα να τοποθετηθούμε. Θα ξεκινήσω από το άρθρο 76 που αφορά τις προγραμματικές συμβάσεις. Εδώ ο προβληματισμός μας είναι ότι θεωρούμε ότι οι τοπικές αρχές, οι δήμοι, οι κοινότητες, θα αντιμετωπίσουν πάρα πολύ μεγάλες δυσκολίες στην οργάνωση και στην εξεύρεση πλοίων για την εξυπηρέτηση των αναγκών των νησιών που εκπροσωπούν. Τέτοιες δυνατότητες δεν υπάρχουν ούτε διαθέτουν εμπειρία και τις κατάλληλες γνώσεις. Έχουμε από το παρελθόν παρόμοιες αρνητικές εμπειρίες, όπως από τις εταιρείες λαϊκής βάσεως, που δημιουργήθηκαν κατά καιρούς πάρα πολύ σοβαρά προβλήματα στην εξυπηρέτηση των νησιών και των επιβατών. Επίσης δεν κατανοούμε ότι ενώ επικαλούμαστε έκτακτες κοινωνικές ανάγκες, μιλάμε για ανάθεση της υπηρεσίας για μια πενταετία.

Άλλο θέμα, το οποίο μας απασχολεί, είναι ότι στις περιπτώσεις που ο δήμος ή η περιφέρεια είναι πλοιοκτήτης, τότε έχουμε μια απευθείας ανάθεση από το δήμο στον εαυτό του, πράγμα, το οποίο καταστρατηγεί τις διατάξεις περί ελεύθερου ανταγωνισμού. Για το άρθρο 78 που αφορά την προστασία των εργαζομένων, σαφώς συμφωνούμε να μην υπάρχουν εκκρεμότητες σε ό,τι αφορά τις κανονικές καταβολές των μισθών των πληρωμάτων, αλλά με το προτεινόμενο άρθρο δίνεται η δυνατότητα στη διοίκηση να παρεμβαίνει και μάλιστα με δικαίωμα απαγόρευσης απόπλου σε οικονομικές διαφορές μεταξύ εταιριών και ναυτικών, για την προστασία των οποίων υπάρχει ήδη πλούσιο νομοθετικό πλαίσιο, ενώ από 18/1 προβλέπεται η υποχρεωτική ασφάλιση τεσσάρων μισθών, από τα P & I Clubs.

Επίσης, σε ό,τι αφορά τις ασφαλιστικές εισφορές, δεν είναι δυνατόν να αναχωρήσει πλοίο, εάν αυτές δεν είναι τακτοποιημένες. Συνεπώς, δεν πιστεύουμε ότι το άρθρο αυτό θα προσθέσει τίποτα σε ό,τι αφορά την προστασία των ναυτικών. Το άρθρο 95 αφορά την εκτέλεση δρομολογίων από ημερόπλοια. Τα ημερόπλοια δεν έχουν τις ίδιες υποχρεώσεις για την εκτέλεση δρομολογίων, δεν έχουν παρόμοιες υποχρεώσεις με αυτές, οι οποίες επιβάλλονται στα ακτοπλοϊκά πλοία. Δηλαδή, υποχρεώσεις συνθέσεων, υποχρεώσεις 10μηνης απασχόλησης του προσωπικού και τα λοιπά. Προτείνουμε να μην είναι δυνατή η εκτέλεση των δρομολογίων, εάν αυτά δεν εγκριθούν από το συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Σε ό,τι αφορά την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων, θα τονίσουμε ότι πρέπει να διασφαλιστεί η λειτουργία των τοπικών κλιμακίων, η οποία σε πολλές περιπτώσεις, παίζει σοβαρό ρόλο σε ό,τι αφορά τη δυνατότητα των νηογνωμόνων και να επιτρέπουν τον απόπλου σε περιπτώσεις επειγόντων περιστατικών. Το άρθρο 106 για εμάς είναι πάρα πολύ σημαντικό και αφορά τις λιμενικές υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Θα ήθελα να σας πω ότι οι διαγωνιστικές διαδικασίες που ακολουθήσαμε μέχρι σήμερα απέτυχαν παταγωδώς, διότι δημιούργησαν ένα τεράστιο μονοπώλιο σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδος.

Επίσης, εδώ έχουμε αρνητικά παραδείγματα σε ό,τι αφορά την τιμολόγηση. Θα αναφέρω ότι το 2014 είχαμε αύξηση των τελών αποκομιδής από τον ΟΛΠΑ 140%, στον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας πάλι το 2014 υπερδιπλασιασμό των τελών, ενώ θα αναφερθώ στη γραμμή Καβάλας-Θάσου, όπου τα πλοία υποχρεώνονται να καταβάλουν στο Οργανισμό Λιμένος Καβάλας 500.000 € το χρόνο, ενώ παραδίδουν τα στερεά απόβλητα στη Θάσο. Εδώ υπάρχει ένα σοβαρό θέμα, το οποίο μέχρι σήμερα μας έχει προβληματίσει ιδιαίτερα. Με το άρθρο αυτό βρίσκουμε λύσεις, οι οποίες μας ικανοποιούν. Θα προτείναμε συμπληρωματικά να είναι δυνατή η λειτουργία και η παραλαβή αποβλήτων από πιστοποιημένες εταιρείες, οι οποίες νόμιμα περισυλλέγουν ανακυκλώσιμα υλικά.

Πάρα πολύ σημαντικό θέμα είναι το θέμα της συμμετοχής της Ένωσης Πλοιάρχων –το άρθρο 96- στην ΕΣΑΛ. Εδώ πέρα τα μεγάλα προβλήματα, τα οποία αντιμετωπίζει η ακτοπλοΐα, αφορούν τα λιμάνια μας. Είναι προβλήματα, τα οποία έχουν δημιουργηθεί με λανθασμένες πολιτικές και αδιαφορία εδώ και πολλές δεκαετίες. Πιστεύω ότι η συμμετοχή της Ένωσης Πλοιάρχων στην ΕΣΑΛ θα είναι θετική και αν είχε γίνει και πιο πριν θα είχαμε καταφέρει να αποφύγουμε την ύπαρξη πολλών προβλημάτων, όπως λανθασμένη εκτέλεση έργων, όπως είχε γίνει στην Τήνο, στην Κάλυμνο, στην Κάσο, στον Αη Στράτη κ.τ.λ..

Συμφωνούμε για τη σύσταση του συμβουλίου χρηστών λιμένων. Νομίζω ότι θα είναι επωφελές. Θα πρότεινα συμπληρωματικά ότι θα ήταν χρήσιμο εκτός από το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας που είναι θεσμικός εκπρόσωπος των εταιριών, να συμμετέχουν και εκπρόσωποι των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στα συγκεκριμένα λιμάνια. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Βασιλάκος.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριες και κύριοι, καλησπέρα σας. Το έτος 1955 θεσπίστηκε ο νόμος 3142 περί Πλοηγικής Υπηρεσίας, που αποτελεί έκτοτε, με τις τροποποιήσεις του, το βασικό νόμο για τα θέματα που αφορούν το λειτούργημα του Πλοηγού. Σήμερα η Πλοηγική Υπηρεσία λειτουργεί ως αυτοτελές τμήμα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Βέβαια, εμείς υποστηρίζουμε σθεναρά και με επιχειρήματα τη διατήρηση της, ως διεύθυνση.

Με τη σύντομη αυτή ιστορική αναδρομή, προσπάθησα να καταδείξω την μακρά ιστορία της πλοηγικής υπηρεσίας και το πόσο σημαντικός έχει κριθεί ο ρόλος του πλοηγού στη ναυσιπλοΐα ήδη από τον 19ο αιώνα. Η πλοήγηση είναι μια πράξη προσφοράς προς το κοινωνικό σύνολο και όχι εμπορική πράξη κερδοφορίας, αφού τα πλοηγικά τέλη είναι ανταποδοτικά και άρα στοχεύει στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στην προστασία λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων και στην προστασία του περιβάλλοντος και γι' αυτό το λόγο κατέχει διάφορο νομικό ερμηνευτικό πλαισίο, σε σχέση με τις λοιπές λιμενικές υπηρεσίες.

Η πλοήγηση ως προληπτικός μηχανισμός κατανομής κινδύνου, διενεργείται από νομίμως διορισμένους πλοηγούς, ως κρατικούς θεματοφύλακες του δημόσιου συμφέροντος. Όλες οι δαπάνες λειτουργίας της πλοηγικής υπηρεσίας, καλύπτονται από το κεφάλαιο πλοηγικής υπηρεσίας που σχηματίζεται από τα πλοηγικά δικαιώματα που καταβάλλουν οι χρήστες των πλοηγικών υπηρεσιών. Είναι δε πάντα πλεονασματικό, ουδέποτε η υπηρεσία έχει επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό, αντίθετα, έχει συμβάλει σε αυτόν, σε αυτά τα δύσκολα χρόνια των μνημονίων με έκτακτες εισφορές από τα αποθεματικά του κεφαλαίου.

Δυστυχώς τα έτη 2011 έως 2015 η πλοηγική υπηρεσία αφέθηκε στην τύχη της, ο αριθμός των πλοηγών μειώθηκε δραματικά, διότι κάποιοι από εμάς συνταξιοδοτήθηκαν ή παραιτήθηκαν και δεν αντικαταστάθηκαν. Πλοηγικοί σταθμοί της περιφέρειας λειτουργούσαν χωρίς μόνιμο πλοηγό, με αποσπασμένους συναδέλφους από άλλους σταθμούς, κυρίως από τον Πειραιά. Στο σταθμό του Πειραιά είχε απομείνει ο μισός από τον αναγκαίο αριθμό πλοηγών και οι συνάδελφοί απασχολούνταν σε είκοσι τετράωρες βάρδιες, χωρίς την προβλεπόμενη ανάπαυση, στα όρια πραγματικά της φυσικής εξόντωσης. Ζητούσαμε επίμονα και επιτακτικά την πρόληψη πλοηγών, αντί αυτού όμως νομοθετήθηκε η μείωση των οργανικών θέσεων στον αριθμό των τότε υπηρετούντων, για να μην μπορούμε να διεκδικήσουμε προσλήψεις. Συγχρόνως, τα πλωτά μέσα έβγαιναν το ένα μετά το άλλο εκτός λειτουργίας και η μετακίνηση μας γινόταν δυσχερής. Με τον τρόπο αυτό απαξιωνόταν σταθερά η πλοηγική υπηρεσία και μεθοδευόταν η ιδιωτικοποίηση της. Η παρούσα πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ενέσκηψε στα προβλήματα της πλοηγικής υπηρεσίας, νομοθέτησε αποσαφηνίζοντας το καθεστώς της μισθοδοσίας μας, τα θέματα προμηθειών, κάλυψε κενές οργανικές θέσεις, προχώρησε σε διαγωνιστικές διαδικασίες για την επισκευή των πλωτών μέσων και την προμήθεια νέων.

Συνεχίζοντας την προσπάθεια αυτή, συμπεριλαμβάνει στο παρόν νομοσχέδιο διατάξεις για την αύξηση των οργανικών θέσεων και τη ρύθμιση επιμέρους ζητημάτων στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού της υπηρεσίας, θέματα που εμείς οι πλοηγοί είχαμε θέσει και διαβουλευτεί με τους υπηρεσιακούς παράγοντες. Όλες οι διατάξεις του νομοσχεδίου που αφορούν την πλοηγική υπηρεσία, μας βρίσκουν απόλυτα σύμφωνους, διότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και προασπίσουν το δημόσιο χαρακτήρα της πλοηγικής υπηρεσίας. Περισσότεροι πλοηγοί και σύγχρονα πλωτά μέσα θα βελτιώσουν τις υπηρεσίες μας, θα αποφέρουν σημαντικά έσοδα και θα αναβαθμίσουν τη ναυτιλιακή λιμενική πολιτική της πατρίδας μας. Τέλος, επισημαίνω ότι είναι επιτακτική η ανάγκη να ιδρυθούν νέοι πλοηγικοί σταθμοί σε λιμάνια με μεγάλη κίνηση, όπως η Ηγουμενίτσα, η Αλεξανδρούπολη, το Κατάκολο και η Σαντορίνη, ζητάμε δε να νομοθετηθεί σχετική πρόβλεψη. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε, το λόγο έχει ο κ. Γρυπαίος.

ΤΡΥΦΩΝ ΓΡΥΠΑΙΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας): Κυρία Πρόεδρε, κ. Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, καλησπέρα, ευχαριστούμε για την πρόσκληση όπου μας δίνετε τη δυνατότητα να τοποθετηθούμε επί των άρθρων 93 και 102 του επικείμενου σχεδίου νόμου. Όσον αφορά το άρθρο 93, σχετικά με την αύξηση των οργανικών θέσεων, όπου είχαν καταργηθεί με το Προεδρικό Διάταγμα 103/2014 και οι οποίες αυξάνονται στο παρόν νομοσχέδιο κατά 8 θέσεις για κυβερνήτες, 11 θέσεις για μηχανοδηγός και 9 θέσεις για ναύτες πρυμνοδετών, δεν έχουμε να κάνουμε κάποια παρατήρηση. Εκτός του ότι σε δεύτερο χρόνο και εφόσον το επιτρέπουν οι συνθήκες, ζητάμε να αυξηθούν οι θέσεις των ναυτών πρυμνοδετών σε επαρκή αριθμό, διότι με τις νέες 9 αυτές θέσεις που δημιουργούνται, δεν αγγίζουμε τον επαρκή αριθμό για να μπορεί η πλοηγική υπηρεσία να εξυπηρετεί με ασφάλεια την πρόσδεση και απόδεση των πλοίων και να έχει έσοδα τα οποία αυτή τη στιγμή χάνονται. Καθώς επίσης να μην εμφανίζονται φαινόμενα, όπως η καθυστέρηση στην πρόσδεση κάποιου πλοίου κατά την άφιξή του, λόγω έλλειψης καβοδετών από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, που εξυπηρετεί αυτή τη στιγμή το Λιμένα Ικονίου.

Όσον αφορά την κατανομή των θέσεων ανά πλοηγικό σταθμό και κλάδου, όταν αυτή ρυθμισθεί μια απόφαση του Υπουργού, θα θέλαμε να λάβει υπόψη του τις προτάσεις που έχουμε καταθέσει από τον Οκτώβριο του 2016 στο Γενικό Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και τις οποίες θα καταθέσουμε και σήμερα. Αυτά για το άρθρο 93, για το άρθρο τώρα 102, θα θέλαμε να ζητήσουμε και κάποιες άλλες, επιπλέον τροποποιήσεις, που αφορούν τον νόμο 3142/1955 της πλοηγικής υπηρεσίας. Η αποχώρηση προς συνταξιοδότηση στους μηχανοδηγούς, κυβερνήτες και ναύτες να γίνεται με τη συμπλήρωση του 67ου έτους.

Επίσης, στο άρθρο 12, παράγραφο 1, του νόμου 3142/1955 να αντικατασταθεί το ανώτατο όριο ηλικίας για πρόσληψη από τα 45 έτη που είναι σήμερα, στα 50. Επιπλέον, θα θέλαμε να διορθωθεί κάποια αδικία, που προβλέπει το Βασιλικό Διάταγμα 198, με ΦΕΚ 48/5.3.1966, στο άρθρο 2, παράγραφος 8, περί επιδόματος ταχείας, να συμπεριληφθούν οι κυβερνήτες, μηχανοδηγοί και ναύτες που υπηρετούν στους επαρχιακούς σταθμούς, διότι υπάρχει και θετική εισήγηση από το συμβούλιο της πλοηγικής υπηρεσίας από την 22/4/2003 όπου υπάρχει και σχετική επιστολή, που θα σας την καταθέσω.

Ακόμη, ζητάμε να συμπεριληφθούν οι κυβερνήτες, οι μηχανοδηγοί και οι ναύτες στην απόφαση που έχει υπογραφεί τον Φεβρουάριο του 2016, περί τροποποιήσεως της υπ' αριθμόν 3633/4ος/2005 Υπουργικής Απόφασης με τίτλο, Προϋποθέσεις αντικατάστασης αποδεικτικών στοιχείων ναυτικής ικανότητας, κλάδων προσωπικού, καταστρώματος και μηχανών, όπου εμάς, μας είχε εξαίρεση, ενώ οι πλοηγοί και οι καθηγητές των Σχολών μπορούν να τα αντικαταστήσουν. Τέλος, έχει θεσπιστεί με Υπουργική Απόφαση, για την εύρυθμη λειτουργία των πλοηγικών σταθμών, κανονισμοί διεξαγωγής υπηρεσίας.

Αυτοί έγιναν το 2014, χωρίς καν να πάρουν τη δική μας γνώμη, στο οποίο ζητούμε να αποσυρθεί και να ξανά θεσπιστούν καινούργιοι, με τη δική μας παρουσία, ώστε να κάνουμε και τις δικές μας προτάσεις, για παράδειγμα, αναφέρω ότι στον πλοηγικό σταθμό Θεσσαλονίκης, δεν μπορεί ο εργαζόμενος ο οποίος θα σχολάσει από την υπηρεσία του, να απομακρυνθεί από αυτήν, πέραν των 50 χιλιομέτρων. Κλείνοντας, να πω ότι όλα αυτά θα σας τα καταθέσουμε και με υπόμνημα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς, συνεχίζουμε με τον Πρόεδρο της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος, τον κ. Πατούλη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΟΥΛΗΣ (Πρόεδρος της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, η Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος εκφράζει καταρχήν τη θετική της άποψη, ότι με το εισαγόμενο σχέδιο νόμου δεν επηρεάζει ουσιαστικά το καθεστώς λειτουργίας των δημοτικών λιμενικών ταμείων που λειτουργούν ως Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου των οικείων Δήμων. Στο παρελθόν υπήρξαν νομοθετικές πρωτοβουλίες για κατάργηση των δημοτικών λιμενικών ταμείων και ενσωμάτωσή τους στους Οργανισμούς Λιμένων που λειτουργούν υπό τη μορφή ανωνύμων εταιρειών. Επί των κατ' ιδίαν διατάξεων, πρώτο θεωρούμε θετική τη διάταξη του άρθρου 76 του σχεδίου νόμου, που προβλέπει τη σύναψη προγραμματικών συμβάσεων για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής και προκειμένου να καλυφθούν επειγόντως οι κοινωνικές ανάγκες, που μπορεί να συνάπτει ο Υπουργός Ναυτιλίας με μικρούς νησιωτικούς Δήμους κάτω των 5000 κατοίκων, για την εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκής γραμμής. Με τον τρόπο αυτό, θεωρούμε ότι επιλύεται ένα σοβαρό πρόβλημα επικοινωνίας των κατοίκων των μικρών νησιών.

Δεύτερον, θετική επίσης, είναι η διάταξη του άρθρου 77, που αφορά τη συμμετοχή εκπροσώπων της ΚΕΔΕ και της ΕΛΠΕ στο συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Τρίτον, προς θετική κατεύθυνση, είναι η διάταξη του άρθρου 88, με την οποία επιτρέπεται η συμμετοχή των δημοτικών λιμενικών ταμείων στην ένωση λιμένων Ελλάδος.

Τέταρτον, οι διατάξεις του άρθρου 92, το περιεχόμενο του οποίου αποτελούσε πάγιο αίτημα των δήμων για επισκευές και παρεμβάσεις εργασίας συντήρηση τοπικού χαρακτήρα, αποκατάσταση φθορών και ζημιών που θέτουν σε κίνδυνο των χρηστών και των εργαζομένων, φαίνεται να επιλύεται αφού αυτό θα γίνεται με απόφαση του διοικητικού του οργάνου αντί της απόφασης του Γενικού Γραμματέα Λιμένων που απαιτούσε η προ υπάρχουσα διάταξη.

Πέμπτο, ένα πάγιο αίτημα της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι, ότι πρέπει να υπάρξει σαφής διάταξη που να επιβάλλει την παραχώρηση των τμημάτων των χερσαίων ζωνών, λιμένων που δεν χρησιμοποιούνται από τις λιμενικές δραστηριότητες των οργανισμών λιμένων στους κατά τόπους δήμους, εξαιρώντας τα τμήματα αυτά οριστικά από το ΤΑΥΠΕΔ. Η διάταξη πάντως, του άρθρου 94 για την υλοποίηση αδειοδότησης από την αρμόδια διεύθυνση του οικείου δήμου, είναι προς τη θετική κατεύθυνση. Δεν αρκεί όμως αυτό, αλλά πρέπει να υπάρξει σαφής νομοθετική δέσμευση για την παραχώρηση στους δήμους των πιο πάνω εκτάσεων.

Συμπερασματικά η ΚΕΔΕ, πέρα των ως άνω θετικών διατάξεων, λέει ότι, πρώτον οι ρυθμίσεις που λαμβάνουν χώρα εντός των χερσαίων ζωνών λιμένα, πρέπει να συνδιαμορφώνονται με τους δήμους και να εντάσσονται στο συνολικό πολεοδομικό σχεδιασμό του δήμου, προστατεύοντας το φυσικό περιβάλλον. Είναι γνωστή η σχετική απόφαση του ΣτΕ 716 του 2015, σύμφωνα με την οποία ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε ζώνες λιμένα, δεν μπορεί να γίνεται με απόφαση της ΕΣΑΝ, καθόσον αποτελεί ζήτημα γενικού ενδιαφέροντος και όχι ειδικού θέματος.

Δεύτερον, παραχώρηση στους δήμους όλων των ορφανών λιμανιών, έτσι ώστε να ενταχτούν. Έχει μπει κύριε Υπουργέ; Το θεωρούμε θετικό.

Τρίτον, πρόβλεψη για εγκατάσταση σταθμών μέτρησης της ρύπανσης που προκαλείται από τη λειτουργία των λιμένων και επιβολή τελών σε αυτούς που υπερβαίνουν τα επιτρεπτά όρια, τηρώντας την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) : Το λόγο έχει ο κ. Κεχαγιόγλου.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νήσων) : Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε, κ. Υπουργέ, κύριοι βουλευτές για την ευκαιρία που μας δίνετε να καταθέσουμε τις προτάσεις των μικρών νησιών σχετικά με το νέο νομοσχέδιο. Ξεκινάμε κατευθείαν με τα άρθρα:

Άρθρο 76, θέλουμε να πούμε και την άποψη τη δική μας, ότι δεν πιστεύουμε, ότι θέλουν οι δήμαρχοι να γίνουν εφοπλιστές, αλλά ούτε τους δίνετε και η δυνατότητα από το νομοσχέδιο να γίνουν. Το ότι δύο φορές θα προχωρήσει μια διαδικασία για να γίνει άγονο το … και στη συνέχεια να ξεκινήσει η επόμενη διαδικασία για να προχωρήσει σε μια προγραμματική ο δήμος και συν το ότι, η διάρκεια της σύμβασης θα είναι μονοετής, δεν δίνει αυτό το περιθώριο, για να γίνει. Ως εκ τούτου δεν βλέπουμε ότι υπάρχει κάποιος κίνδυνος να καταλήξουν κάποιοι δήμαρχοι να γίνουν εφοπλιστές, κάποιοι δήμοι σχετικά με το άρθρο για το οποίο συμφωνούμε βέβαια κι εμείς. Απεναντίας, θα ήθελα να προσθέσουμε και το εξής. Συνήθως με την εμπειρία και με το ΣΑΣ το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, ότι οι μονοετείς συμβάσεις, ούτε επιχειρηματικά έχουν ενδιαφέρον, αλλά ούτε είναι και βιώσιμες. Η πρόταση, λοιπόν η δική μας, θα ήταν το όριο των συμβάσεων αυτών και γενικά των συμβάσεων που δίνουμε αν θέλετε και στην ακτοπλοΐα, να ανέβει τουλάχιστον στα 3 έτη. Να μπορεί δηλαδή, να ηρεμήσει κάπως και το συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και να μην έχουμε 6 μήνες ίδρυση και πάλι την αρχή. Άρα, η πρότασή μας είναι οι συμβάσεις να γίνουν τουλάχιστον 3 - 8 έτη κατ' αρχάς.

 Στο τέλος του άρθρου, αναφέρεται ότι για την εκτέλεση των προγραμματικών συμβάσεων του παρόντος άρθρου, μπορούν να χρηματοδοτούνται και μέσω προγραμμάτων συγχρηματοδοτούμενων από την Ε.Ε.. Η πρότασή μας, ήταν να σας προτείνουμε να ανοίξει ακόμα λίγο παραπάνω. Δηλαδή, πείτε ότι έχουμε μια περίπτωση π.χ. η Ύπατη αρμοστεία του ΟΗΕ να θέλει κάποιες γραμμές που χρησιμοποιούμε πάρα πολύ τακτικά για να εξυπηρετήσουμε τους πρόσφυγες, να χρηματοδοτήσει τη γραμμή αυτή. Έτσι λοιπόν θέλουμε να ανοίξει περισσότερο και σε τρίτους φορείς ή ακόμα και ιδίοις πόροις στον ΟΤΑ. Όταν ιδίοις πόροις στον ΟΤΑ, δεν μιλάμε την περίπτωση που ένας δήμος θα έχει τα δικά του χρήματα, απλά μέσα από το ταμείο το δικό του, θα μπορούν να περάσουν κάποια κονδύλια για να εξυπηρετούνται σε αυτή τη γραμμή. Εννοείται, ότι σε θέματα που έχουν να κάνουν ακόμα και με τη δυνατότητα της αύξησης των κονδυλίων στις άγονες γραμμές, είμαστε θετικοί. Επίσης, ίσως θα πρέπει κάποια στιγμή η πολιτεία να δει και την περίπτωση της δημιουργίας ενός Τειρεσία στην ακτοπλοΐα.

Συνεχίζουμε με το άρθρο 78 σχετικά με την προστασία των εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Θα θέλαμε να είναι πιο ξεκάθαρο, ότι μιλάμε εφόσον έχει τελεσιδικήσει η απόφαση, όπου διεκδικεί κάποιος ναυτικός από μια εταιρεία τα χρήματα και αυτό στην περίπτωση που θα τελεσιδικήσει να βαρύνει την εταιρία και όχι το συγκεκριμένο πλοίο. Μη βρεθούμε κάποια φορά, ιδιαίτερα τα μικρά νησιά, με κάποιο πλοίο να μην εκτελέσει δρομολόγια, επειδή κάποιος εργαζόμενος είναι απλήρωτος από μια συγκεκριμένη εταιρεία.

Άρθρο 94 σχετικά με τις αδειοδοτήσεις έργων σε περιοχές ΟΤΑ, θα θέλαμε να προβλέπεται η πρόνοια αδειοδότησης και υλοποίησης και σε όσους μικρούς νησιωτικού δήμους δεν διαθέτουν την ανάλογη τεχνική διεύθυνση για να μπορέσουν να υλοποιήσουν τη συγκεκριμένη εργασία την αδειοδότηση. Όπως προβλέπει ο νόμος, δηλαδή, να μπορεί μέσα από μια συμφωνία προγραμματική με κάποιον άλλο δήμο, η με μια τεχνική υπηρεσία να μπορεί να υλοποιήσει το συγκεκριμένο έργο.

Άρθρο 95. Συγκεκριμένα με το άρθρο 95 θα σας έλεγα το εξής. Ζούμε στα μικρά νησιά μια κατάσταση ορισμένες φορές το χρόνο που έχει να κάνει περισσότερο σε προβλήματα καιρού, να έχουμε απαγορευτικό για το πλοίο της γραμμής. Αλλά, παρόλα αυτά το ημερόπλοιο να ταξιδέψει, δηλαδή να πηγαίνει και να προσεγγίζει κάποια άλλα λιμάνια. Ιδιαίτερα στην Ύδρα το έχουμε πολύ τακτικά αυτό. Θα θέλαμε λοιπόν, αν μπορεί να προβλεφθεί η δυνατότητα μεταφοράς των πλοίων αυτών και απλών επιβατών κάτω από κάποιες έκτακτες περιπτώσεις και πάντα σύμφωνα τη γνώμη του λιμεναρχείου. Δηλαδή έμειναν σε ένα νησί κάποια στιγμή 30 - 40 άτομα και μπορεί το ημερόπλοιο, να τους εξυπηρετήσει και να μπορέσει να γίνει αυτή η μεταφορά τους.

Το άρθρο 125 και το άρθρο 77 που μιλάει για τη συμμετοχή σε δύο όργανα, για τα οποία ζητάμε, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά και εσείς, τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα μικρά νησιά και πόσο κρίσιμη είναι, τόσο για εθνικούς και στρατηγικούς λόγους να ακούγεται η φωνή τους. Για το λόγο αυτό θα προτείναμε τη συμμετοχή και τη δική μας στην παρ.1 του άρθρου ενάτου, στο 4 προβλέπεται, αλλά και στο 125, τόσο εμάς, όσο και της ΕΣΑΜΕΑ. Είναι κάτι, το οποίο το θεωρούμε πολύ ευχάριστο που συμμετέχει πλέον στο άρθρο 77 και η πρότασή μας να συμμετάσχει και στο άρθρο125 στη διάταξη για τη φορολογία.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) : Το λόγο έχει ο κ. Κατσικάδης.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΑΔΗΣ (Πρόεδρος Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι βουλευτές, θα θέλαμε να κάνουμε τις προτάσεις μας σε 3 άρθρα συγκεκριμένα. Στις διατάξεις του άρθρου 86 περί τέλους πλοίων αναψυχής και ημερόπλοιων, όπου έχουμε υποβάλει και υπόμνημα έγγραφο εμείς, συνυπογράφουν εκτός από την Ένωση Μαρίνων Ελλάδος, η Ένωση ναυπηγοεπισκευαστικών εταιριών Περάματος. Θεωρούμε, ότι το εν λόγω τέλος και η εφαρμογή της διάταξης θα φέρει ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα από τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ο επιδιωκόμενος σκοπός είναι σύμφωνα και με την αιτιολογική έκθεση και το γενικό λογιστήριο του κράτους, 15 εκατ. έσοδα ετησίως.

 Εμείς πιστεύουμε, ότι αντί της αύξησης των εσόδων για το δημόσιο, θα έχει ως συνέπεια σημαντικότατες απώλειες και μάλιστα μη αναστρέψιμες, λόγω της άμεσης αποχώρησης σκαφών σε άλλες περιοχές εκτός Ελλάδας. Διότι, τόσο τα Ελληνικά, όσο και τα σκάφη αναψυχής ξένης ιδιοκτησίας που εμπιστεύονται τις ελληνικές μαρίνες, ως λιμένες μόνιμης φιλοξενίας θα αναζητήσουν άλλους γειτονικούς λιμένες σε Κροατία, Τουρκία, ακόμη και Αλβανία, προκειμένου να αποφύγουν το ετήσιο τέλος. Τα ίδια σκάφη θα αποχωρήσουν από τη χώρα μας και θα την επισκέπτεται για μερικές ημέρες μόνο κατά τη θερινή περίοδο. Η ζημιά που θα προκύψει, αφορά μαρίνες, ναυπηγεία, δημόσια έσοδα από φόρους, εργοδοτικές εισφορές και απώλεια θέσεων εργασίας και πληρωμάτων. Καθώς επίσης και θέσεις και έσοδα από συναφείς επαγγελματικές δραστηριότητες σε σκάφη αναψυχής γύρω από τις μαρίνες.

Σχετικά πρόσφατα παραδείγματα άλλων χωρών της Μεσογείου, όπως είναι η Ιταλία με το πρόσφατο παράδειγμα της Σαρδηνίας, όπου εφαρμόστηκαν τέτοιου είδους τέλη, έδιωξαν τουριστικά σκάφη κατά χιλιάδες και αναγκάστηκαν οι κυβερνήσεις να άρουν τις διατάξεις της συγκεκριμένες. Η ζημιά όμως, όπως είπα θα είναι μη αναστρέψιμη, διότι όταν φύγουν τα σκάφη, δεν είναι ακίνητα. Τα σκάφη θα φύγουν και όταν βουλευτούν σε μαρίνες εκτός Ελλάδας που δύσκολα θα γυρίσουν και θα χρειάζεται μετά πολλαπλάσια κίνητρα για να τα φέρουμε πίσω.

 Ένα δεύτερο άρθρο στο οποίο θέλουμε να κάνουμε τις παρεμβάσεις μας, είναι το άρθρο 95, η τροποποίηση του 4256 / 2014, όπου εκεί πέρα, οφείλουμε να σημειώσουμε την έλλειψη της διάταξης που έχουμε προτείνει και προτείνουμε τα τελευταία χρόνια για την άρση του καμποτάζ. Το λεγόμενο δηλαδή περιοριστικών διατάξεων που αφορούν τα επαγγελματικά σκάφη με ξένη σημαία στα οποία απαγορεύεται, πλην εάν είναι άνω των 35 μέτρων και άνω των δώδεκα επιβατών να δραστηριοποιούνται επαγγελματικά στη χώρα μας. Θεωρούμε, ότι αυτό διώχνει έσοδα από τη χώρα, διώχνει σκάφη από τις ελληνικές μαρίνες και μειώνει την επίδραση που θα είχε το home porting ,την ευεργετική επίδραση στις μαρίνες και στον τουρισμό μας. Πρέπει να το σημειώσουμε είναι χρόνια που η Ένωσή μας το σημειώνει αυτό, αλλά βεβαίως ακόμη δεν το είδαμε και στις συγκεκριμένες διατάξεις.

Τέλος θα ήθελα να επισημάνω, ότι το άρθρο 104 για τα ναύδετα, όπου αναφέρεται ότι η τοποθέτηση, η χρήση και η εκμετάλλευση για των ναυδέτων επιτρέπεται μόνο στις περιοχές που δεν λειτουργούν χοροθετημένοι τουριστικοί λιμένες. Θέλουμε να σημειώσουμε τις επιφυλάξεις μας για αυτό το άρθρο, διότι δεν καταλαβαίνουμε πρακτικά, πώς θα εφαρμοστεί και πώς θα οριοθετηθεί μια περιοχή στην οποία λειτουργούν τουριστικοί λιμένες, δεν αναφέρεται κάποια Υπουργική Απόφαση ότι πρόκειται να εκδοθεί, που να καθορίζει αυτά, οπότε δεν ξέρω, εάν μπορεί με μια απόφαση ο Γενικός Γραμματέας να οριοθετήσει για την ελληνική επικράτεια κάτι και ανησυχούμε βεβαίως και για τα θέματα ασφαλείας που θα προκύψουν, διότι δεν προβλέπονται προδιαγραφές. Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε. Ναι κύριε Υπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θέλω να πω στον κύριο Κατσικάδη, να τον καθησυχάσω, ότι η πρόταση του για το πρώτο άρθρο έχει γίνει αποδεκτή. Άρα, λοιπόν, τα τέλη αφορούν τα εν πλω και όχι τα παρκαρισμένα στις μαρίνες πλοία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΑΔΗΣ (Πρόεδρος Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας): Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Τριανταφύλλου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ (Πρόεδρος Πανελλήνιας Ένωσης Επαγγελματικών Τουριστικών Ημερόπλοιων (Π.ΕΝ.Ε.Τ.Η.Σ.)): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, θα ήθελα, να κάνω κάποιες παρεμβάσεις σχετικά με το άρθρο 95, που μιλάει για τροποποίηση του 4256 συγκεκριμένα τροποποιεί το άρθρο 12. Εμείς θέλουμε να προτείνουμε κάποιες τεχνικές διορθώσεις που θα δημιουργηθούν κατά λάθος ερμηνείες, όχι στο πραγματικό νόημα των διατάξεων, αλλά σε κάποιες λεπτομέρειες οι οποίες πρέπει να μπουν. Όπως για την παράγραφο - ιδιαίτερα στην υποπαράγραφο γ΄, στη παράγραφο 3 του άρθρου 12, που αφορά παραλαβή επιβατών από ενδιάμεσους λιμένες, να μπορεί να εκδοθεί σαν παραστατικό και τιμολόγιο εκτός από εισιτήριο, όπως και στην παράγραφο Δ΄ επίσης της παραγράφου 3, να μπορεί και ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης να κάνει τη δήλωση για την περιοχή δραστηριοποίησης. Θα σας κατατεθεί και υπόμνημα στο οποίο θα υπάρχουν αναλυτικά όλες μας οι διορθώσεις που προτείνουμε.

Σχετικά με αυτό που ανέφερε ο κ. Σακέλλης, σχετικά με τη δρομολόγηση των ημερόπλοιων μιλάμε για μια έκτακτη δρομολόγηση για κάλυψη πραγματικής ανάγκης για πολύ ακριβότερο εισιτήριο, όπως προβλέπεται από διατάξεις ΡΑΦΤΕ και υπάρχει και έγκριση από το Υπουργείο. Σχετικά με το άρθρο 107, στο οποίο μιλάει για τον μετασχηματισμό του κλάδου ελέγχου των εμπορικών πλοίων επαναλαμβάνουμε τη θέση μας, ότι είμαστε αντίθετοι της μεταφοράς αρμοδιότητας από το κλάδο ελέγχου πλοίου στους νηογνώμονες. Σε ό,τι αφορά την επιθεώρηση και την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας και άλλων κυβερνητικών εγγράφων επιβατικών πλοίων, που διέπονται από την Κοινοτική Οδηγία 2009/45. Αυτή άλλωστε ήταν και ρητή διαβεβαίωση από μέρους της ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας κατά την πρόσφατη συνάντησή μας.

Ασφαλώς όλοι συμφωνούμε, ότι η Πολιτεία θα πρέπει να επιλέξει την πιο σωστή αδιάβλητη και αποτελεσματική λύση προκειμένου, να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και το αξιόπλοο των υπό την ελληνική σημαία πλοίων. Η μεταφορά ωστόσο του συνόλου των ελέγχων από τον ΚΕΠ στους νηογνώμονες, θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα στα πλοία μας από όσα επιδιώκει να επιλύσει για τους εξής λόγους:

Η χρονολογία κατασκευής, οι κανονισμοί που διέπουν την ελληνική ναυτιλία δεν είναι ίδιοι με τους νηογνώμονες. Οι ελληνικοί νηογνώμονες δεν έχουν την έγκριση να λάβουν τα πλοία που εκδίδονται από προσωπικό ασφαλείας (ΠΑ). Η έλλειψη ανταγωνισμού από τον ΚΕΠ μόνο δύο οργανισμοί μπορούν να αναλάβουν τα 55 πλοία από τα 650 ημερόπλοια θα δημιουργήσει τεράστιο πρόβλημα. Το κόστος αφορά 500 με 1000 περίπου, το ετήσιο κόστος επιθεώρησης των εμπορικών πλοίων θα ξεπεράσει τα 10.000. Αυτό σημαίνει ένα εκατομμύριο ευρώ Ρωσία και Πολωνία. Εδώ υπάρχει μια απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από το 2005 την υπογράφει κ. Καραμήτσος, η οποία λέει, ότι μόνο η ελληνική σημαία μπορεί να εκδίδει αυτά τα πιστοποιητικά και δεν μπορεί να μεταφερθεί αυτή η αρμοδιότητα τους νηογνώμονες. Θέλω να επισημάνω, ότι το 2011 σε ένα μικρό πρόβλημα το οποίο είχε ο ρωσικός νηογνώμονας 110 έμειναν αραγμένα το Σεπτέμβρη και δεκάδες άνθρωποι βρέθηκαν στα νησιά χωρίς να μπορούν να φύγουν. Από τις πρόσφατες επιθεωρήσεις οι οποίες έκανε η επιθεώρηση εμπορικών πλοίων τουλάχιστον 15 πλοία τα οποία επιθεωρούνται από νηογνώμονες βρέθηκαν με κάποια προβλήματα και σταμάτησαν. Πιστεύω, λοιπόν, ότι δεν πρέπει να γίνει αυτή η μετάβαση, θα πρέπει να παραμείνει ο κλάδος επιθεώρησης εμπορικών πλοίων.

Τέλος, για το άρθρο 100, η ενεργοποίηση μητρώων τουριστικών πλοίων, είμαστε σύμφωνοι απλώς ότι θα φέρει ένα επιπλέον πρόβλημα, θα μπορούν να πάνε πλέον 99 επιβάτες, αντί για 49 σε ένα επαγγελματικό πλοίο αναψυχής με ένα άτομο μόνο πλήρωμα, όταν ένα επαγγελματικό ημερόπλοιο θα έχει τέσσερα ή πέντε άτομα. Αν πιστεύετε, ότι μπορεί ένα και μόνο άτομο να μπορέσει να εξασφαλίσει την ασφάλεια των επιβατών σε περίπτωση πυρκαγιάς ή βύθισης είναι σίγουρα μεγάλο το πρόβλημα, μεγάλο το ρίσκο. Να φύγει κάποιος από τον Πειραιά να φτάσει Μύκονο εκατό άτομα με ένα μόνο άτομο. Πιστεύω, ότι πρέπει να το δείτε η ανάλογη Υπουργική Απόφαση είναι η 3511 της 01.08.2003. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αχλαδιανάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΑΧΛΑΔΙΑΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. Ομοσπονδίας Πολυμελών Οικογενειών Τριών Τέκνων Ελλάδας (Ο.Π.Ο.Τ.Τ.Ε.)): Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κυρίες και κύριοι φίλοι που βρίσκεστε σε αυτή την αίθουσα θεωρώ ότι η δημογραφική συρρίκνωση είναι δεδομένη πια σε αυτό τον τόπο. Με αυτό λοιπόν, σαν δεδομένο έχουμε κάνει πολλές συναντήσεις με τον Υπουργό και καταθέσαμε τις προτάσεις μας. Η μία εξ αυτών ήταν η άρση της αδικίας του λιμενικού σώματος, η οποία με χαρά βλέπω, ότι στο άρθρο 27 διορθώνεται στην παράγραφο ββ΄ όμως ζητήσαμε, να υπάρξει θέσπιση διευκόλυνσης των τρίτεκνων οικογενειών, όσον αφορά τις μετακινήσεις. Γνωρίζετε, ότι είναι τεράστιο το πρόβλημα, δυστυχώς μέσα στο νομοσχέδιο δεν βλέπουμε να γίνεται κάτι τέτοιο, όταν θα έπρεπε αυτό να είχε εφαρμοστεί από το 1993, όταν τότε η Διακομματική Επιτροπή της Βουλής πήρε αυτή την απόφαση, την οποία δεν εφαρμόσατε ποτέ.

Βλέπω εδώ μέσα, παρά πολλούς Βουλευτές των νησιών, με τους οποίους έχω συναντηθεί ,όλοι μας λένε, ότι έχουμε δίκιο, αλλά επιτέλους αυτό το δίκιο κάποια στιγμή πρέπει να το βρούμε νομοθετώντας εσείς και είναι ευκαιρία κύριε Υπουργέ, τώρα είναι πραγματικά ευκαιρία είναι ο κ. Σακέλλης, εδώ θα μπορείτε -γιατί είχαμε ζητήσει να κάνουμε και μια συνάντηση- να κάνετε μια συνάντηση και να βρεθεί κοινός στόχος. Το δημοσιονομικό κόστος είναι άπειρο ελάχιστο. Σήμερα μιλάμε, ότι έχουμε τόσα χρήματα να διαθέσουμε, καλώς τα διαθέτουμε, όμως με ελάχιστα χρήματα θα μπορούσαμε να έχουμε τη διευκόλυνση αυτή.

Δεν μπορεί αυτή τη στιγμή να μετακινείται μια τρίτεκνη οικογένεια από τα νησιά -που ξέρετε πόσο κοστοβόρο είναι και παρακαλώ πολύ ζητούμε να το δείτε πριν να κλείσει το νομοσχέδιο και να υπάρξει αυτή η νομοθέτηση, γιατί πραγματικά θα βοηθήσετε πάρα πολλές χιλιάδες οικογένειες, οι οποίες αυτή τη στιγμή δεν κάτω από το όριο της φτώχειας. Να σας πω απλά, ότι στο «διαΝΕΟσις» έγινε πριν από λίγο καιρό μια ημερίδα δημογραφική και όλοι οι καθηγητές πανεπιστημίων είπαν, ότι η δυσοίωνη πρόβλεψη αυτού του πάρκου το 2050 θα τείνουμε να φτάσουμε τα 8 εκατομμύρια και η καλύτερη εκδοχή είναι, να παρθούν μέτρα προκειμένου, να διατηρηθεί ο πληθυσμός αυτός της χώρας. Έχετε υποχρέωση και πρέπει να το κάνετε, άλλωστε ομονοείτε, όταν συναντιόμαστε, όλα τα κόμματα, όλοι οι Βουλευτές. Παρακαλώ πάρα πολύ, να θεσπιστεί ή τουλάχιστον να διαβουλευτείτε με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, ούτως ώστε να ενταχθούν οι τρίτεκνοι. Ξέρετε ότι δεν διαθέτετε χρήματα ακόμη και για τους πολύτεκνους. Επομένως, με ένα πολύ μικρό κόστος θα μπορείτε να βάλετε ένα λιθαράκι μέσα σε αυτό που λέγεται λύση δημογραφικού προβλήματος.

Δεν γνωρίζω πόσοι από τους παριστάμενους Βουλευτές είναι μέλη της Διακομματικής Επιτροπής της Βουλής για το Δημογραφικό. Πραγματικά, το πρόβλημα είναι τεράστιο, το βλέπετε, το βιώνετε καθημερινά και μάλιστα, για να μη θεωρηθεί ότι οι τρίτεκνοι θα λύσουν το πρόβλημα, πως τα παιδιά μας σήμερα θα παντρεύονται που δεν μπορούν να παντρευτούν και πως μετά θα δώσουμε βαρύτητα στο τρίτο παιδί που θεωρείται ο σταθεροποιητής αυτής της χώρας. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ρούλια.

ΣΜΑΡΩ ΡΟΥΛΙΑ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Εργαζομένων σε φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων Ελλάδας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την τιμή που γίνεται στον Σύλλογο Εργαζομένων σε φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων Ελλάδας να συμμετέχει για πρώτη φορά στη λήψη μιας τόσο σοβαρής απόφασης, όσο είναι η κατάρτιση ενός καινούργιου νόμου. Με το καινούργιο νομοσχέδιο που πολύ σύντομα εισάγεται προς ψήφιση στη Βουλή λύνονται πολλά χρόνια προβλήματα που απασχολούν επί δεκαετίες τους φορείς διαχείρισης, αλλά και τους χρήστες Λιμένων. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις είναι συμβατές με τις αρχές της καλής νομοθέτησης και έχουν σκοπό την αποτελεσματικότερη λειτουργία των εμπλεκομένων δημοσίων υπηρεσιών.

Θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 96, στο οποίο, θεωρούμε σκόπιμη τη συμμετοχή μελών του Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στους φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα να γνωρίζουμε τον τρόπο λειτουργίας αυτής και να ενημερώνονται τα μέλη του Συλλόγου, έτσι ώστε όλα τα στοιχεία να υποβάλλονται πλήρη στην επιτροπή με απώτερο σκοπό να αποφεύγεται η άσκοπη αλληλογραφία ή η επιστροφή των επιβαλλόμενων στοιχείων λόγω ελλείψεων με αποτέλεσμα την καθυστέρηση έκδοσης αποφάσεων και με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Επίσης, θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 98 που αφορά ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε κατά καιρούς, αυτό της χρονοβόρας γραφειοκρατικής διαδικασίας που διέπει τη λειτουργία των Λιμενικών Ταμείων της χώρας, ειδικά όσον αφορά τις παραχωρήσεις χώρων εντός χερσαίας ζώνης Λιμένα. Από την εμπειρία μας κρίνουμε ότι για παραχωρήσεις ιδιαίτερου δικαιώματος απλής χρήσης χώρων της χερσαίας ζώνης Λιμένα αρμοδιότητας ΝΠΔΔ χρονικής διάρκειας μεγαλύτερης των τριών ετών, καθώς και όλες οι παραχωρήσεις που συνοδεύονται από εκτέλεση οποιασδήποτε μορφής έργου ανεξάρτητα της χρονικής διάρκειας παραχώρησης, απαιτούνται αποφάσεις του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένα που θα εγκρίνονται μόνο από τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Άλλωστε, η ίδια διαδικασία εφαρμόζεται και στους Οργανισμούς Λιμένων με εμφανή τα αποτελέσματα αυτά.

Τέλος, θα ήθελα να σας αναφέρω ότι αύριο θα σας υποβάλλουμε και ηλεκτρονικά το υπόμνημα μας. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Βαγγελάκης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΓΓΕΛΑΚΗΣ (Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Άλλο ένα πολυνομοσχέδιο που εντάσσεται στα πλαίσια της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Άλλο ένα νομοσχέδιο που προστίθεται στο νομοθετικό οπλοστάσιο που έχει κατοχυρώσει προνόμια, επιδοτήσεις, φοροαπαλλαγές για το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Ενδεικτικά, αναφέρω τους νόμους 2687/1953, τον 27/1975, τον 330/1976, τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, μέχρι και τον πρόσφατο νόμο 4387/2016, που έχει να κάνει με φορολογικό και ασφαλιστικό.

Αυτό, λοιπόν, το εφοπλιστικό κεφάλαιο - που έχει τη στήριξη τόσο του Πρωθυπουργού, αλλά και του ίδιου του Αρχηγού της Ν.Δ. και των υπόλοιπων αστικών κομμάτων είναι χαρακτηριστικά και έχουν επικαλεστεί, ότι αποτελεί μοντέλο με το οποίο αναπτύσσεται η ελληνική ναυτιλία. Πρέπει να αποτελέσει και είναι θετικό παράδειγμα - κάτω από αυτές τις συνθήκες οι ναυτεργάτες από την αντίθετη πλευρά βιώνουν την παραβίαση και την καταστρατήγηση ακόμα και των ελάχιστων που προβλέπονται στα πλαίσια των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, την υπονόμευση της κοινωνικής ασφάλισης και των συνδικαλιστικών τους δικαιωμάτων, τη φοροεπιδρομή στο εισοδήματος, όπως φυσικά και οι υπόλοιποι εργαζόμενοι. Ενδεικτικά, αναφέρουμε όσον αφορά περί του νομοσχεδίου.

Άρθρο 16, οι προτάσεις για τον περιορισμό της ευθύνης των εφοπλιστών για ναυτικές απαιτήσεις, αποζημιώσεις και για απώλεια ζωής/σωματικές βλάβες εντάσσεται και αυτό στα πλαίσια του βωμού της κερδοφορίας και που δεν διστάζει να υπονομεύει ακόμα και την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον. Τρανό παράδειγμα το πρόσφατο ναυάγιο του «Αγία Ζώνη ΙΙ». Παραπέρα υποβάθμιση του κλάδου ελέγχου εμπορικών πλοίων με ανάθεση σε νηογνώμονες και σε άλλες ιδιωτικές εταιρείες, τις οποίες ελέγχουν οι εφοπλιστές. Τα πλοία βουλιάζουν με πιστοποιητικά, είναι μακρύς ο κατάλογος με θύματα ναυτεργάτες από το «Δύστος» στο «Iron Antonis» στο «Εξπρές Σάμινα» κ.ά. και σε αυτόν τον μακρύ κατάλογο, αν τον ναυτεργάτη δεν τον «πνίξουν» στη θάλασσα, θα τον οδηγήσουν στα εδώλια των δικαστηρίων.

Στο άρθρο 19, η διαγραφή των ναυτικών είναι πρόκληση για τους μακροχρονίους ανέργους και το πώς έχουν διαμορφωθεί οι συνθήκες και οι θέσεις εργασίας, με αποτέλεσμα, δηλαδή, να διαγραφούμε τους ανέργους ναυτεργάτες, να οργιάζει η εργοδοτική τρομοκρατία, να μην εφαρμόζονται ούτε τα ελάχιστα, τα οποία προβλέπονται με συνθέσεις λάστιχο, με οργανικές συνθέσεις που δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες και πραγματικές ανάγκες. Όπως επίσης να διατηρείται και το έχουμε επανειλημμένα καταγγείλει, η αιτιολόγηση απόλυσης του ναυτεργάτη στην απόλυσή του και που αυτό αποτελεί ατομικό - κινητό φάκελο σε βάρος του ναυτεργάτη.

Στο άρθρο 76, ο τεμαχισμός του δικτύου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε ζώνες σπάζοντας τον ενιαίο χαρακτήρα της ακτοπλοΐας είναι θέση που επαναλήφθηκε και εδώ στα πλαίσια των εφοπλιστών, θα επιδεινωθεί, ήδη, η επιβαρυμένη κατάσταση που επικρατεί σε βάρος των κατοίκων των νησιών με όχημα τους δήμους. Επαναλαμβάνεται το γνωστό έργο με τις εταιρείες λαϊκής βάσης, όπου θυμόμαστε πάρα πολύ καλά τη λεηλασία τους που συντελέστηκε από τους εφοπλιστές. Να επισημάνουμε, το πάνω από 1 δισεκατομμύριο ευρώ που έχει επιδοτηθεί το εξοπλιστικό κεφάλαιο με όχημα τις άγονες γραμμές και μιλά για το 2001 - 2017.

Στο άρθρο 81, οι περίφημες Τριμελείς Επιτροπές για το διορισμό ωρομισθίων καθηγητών. Θα σας αναφέρω ότι χθες ξεκίνησε νέος κύκλος μαθημάτων στο Κέντρο Εκπαίδευσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, με πέντε στα έξι τμήματα να υπάρχουν 45 εκπαιδευόμενοι σπουδαστές. Η δε εικόνα που υπάρχει συνολικά στην ναυτική εκπαίδευση είναι ότι οι 75 είναι οι μόνιμοι καθηγητές και οι 230 ωρομίσθιοι. Η θέση μας είναι γνωστή και πάγια, άμεση πρόσληψη καθηγητών, μόνιμοι, αορίστου χρόνου με πλήρη εργασιακά, ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματα σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες της ναυτικής εκπαίδευσης.

Πρόκληση το άρθρο 95 που δίνει το δικαίωμα σε πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και 24 μέτρα να επιτρέπεται να ναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Άλλο ένα άρθρο που θέτει σε κίνδυνο την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Στην ίδια κατεύθυνση- και απ' ό,τι φαίνεται η Κυβέρνηση, παρότι είναι πρόσφατο το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη ΙΙ»- συνεχίζει και διατηρεί με το άρθρο 109, πλοία πλωτές-βόμβες εφοδιαστικά, που τους δίνει το δικαίωμα ακόμα και 50 χρόνων να είναι, να μεταφέρουν καύσιμα, αντί να τα οδηγούμε για παλιοσίδερα, ενώ ταυτόχρονα ρημάζουν οι ναυπηγοεπισκευαστικές Ζώνες στο Πέραμα, στον Σκαραμαγκά, στην Εύβοια, στη Σύρο. Επειδή το ζήτημα δεν είναι να αυξήσουμε τα ψίχουλα της ανεργίας, αλλά και να παραμένουν οι απαγορευτικές διατάξεις για την ανεργία, θα αναφέρω ένα χαρακτηριστικό, ότι τον Σεπτέμβριο μόνο το 12,1% πήρε το επίδομα ανεργίας από τους 1459 που δικαιούταν το επίδομα ανεργίας και που και τα νούμερα είναι πλασματικά. Αντίθετα, υπονομεύεται η θέση των Σωματείων, που ζητούν άμεσα στο ΓΕΝΕ να κατατίθενται από το σύνολο των ελληνόκτητων πλοίων οι καταστάσεις των πληρωμάτων και σε κάθε αντικατάσταση που γίνεται του πληρώματος, να ναυτολογούνται ναυτεργάτες με συλλογική σύμβαση εργασίας κοινωνικοασφαλιστική προστασία.

Κλείνοντας - και είναι πολύ σημαντικό και αυτό, γιατί δεν φτάνει μόνον να αναφέρεις τα προβλήματα - είναι και το τί στάση και τί θέση παίρνεις. Έχει ευθύνες η πλειοψηφία της Πανελλήνιας Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας, 2 απεργιακές κινητοποιήσεις τις ανέστειλε, στο πρόσχημα του διαλόγου και των προφορικών δεσμεύσεων, τόσο του Υπουργού Ναυτιλίας, αλλά και του Υφυπουργού Εργασίας. Το αποτέλεσμα είναι μέχρι σήμερα που μιλάμε από το Μάιο του 2016, οι ναυτεργάτες δεν παίρνουν κύρια επικουρική σύνταξη και εφάπαξ. Αυτό το τραγικό ζήτημα θα πρέπει σοβαρά να το δει και να το αντιμετωπίσει η Κυβέρνηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεχίζουμε με τη Δημόσια Αρχή Λιμένων, το λόγο έχει ο διοικητής της, ο κ. Μπακόπουλος.

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Διοικητής της Δημόσιας Αρχής Λιμένων, ΔΑΛ): Κυρία Πρόεδρε ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Έχουμε στείλει ένα πολυσέλιδο υπόμνημα. Εδώ είμαστε να πούμε τη γνώμη μας για το άρθρο 106, το οποίο αφορά τη διαχείριση των αποβλήτων στα λιμάνια. Έχουμε ένα κεφάλαιο στο υπόμνημά μας, που είναι 14 ολόκληρες σελίδες και περιγράφει ποιο είναι το τωρινό καθεστώς, που προφανώς δεν χωράει σε τρία λεπτά. Έχουμε όμως να υποβάλλουμε μια πρόταση, επειδή το ζήτημα είναι ιδιαίτερα σοβαρό, πιστεύουμε ότι η Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου θα μπορούσε σε μια συνεδρίαση να ασχοληθεί για το, ποια είναι η κατάσταση σήμερα και πώς διαμορφώθηκε η κατάσταση όπως είναι σήμερα, για το ζήτημα της συλλογής και διαχείρισης των αποβλήτων στα λιμάνια.

Το άρθρο 106, εμείς το στηρίζουμε και προσωπικώς θεωρούμε, ότι μετά από πολλά χρόνια αδράνειας, είναι η πρώτη σοβαρή νομοθετική πρωτοβουλία που αποπειράται να βάλει μια τάξη σε αυτό το περιβαλλοντικά ευαίσθητο ζήτημα. Επειδή ακούστηκαν περί «διαγωνιστικών διαδικασιών και ν.4412», το έτος 2017 το Υπουργείο Ναυτιλίας νομοθετώντας για το ζήτημα των αποβλήτων στα λιμάνια, πρέπει να κάνει τρία πράγματα ταυτόχρονα, να δει που είμαστε σήμερα, να εναρμονιστεί με τον κανονισμό και ταυτόχρονα να εξασφαλίσει την προστασία του περιβάλλοντος στα λιμάνια. Που είμαστε λοιπόν σήμερα;

Σχέδια διαχείρισης αποβλήτων, που αποτελούν τεχνικές προδιαγραφές διαγωνισμών και μέσα αναφέρουν τεχνικές απαιτήσεις για φορτηγά, με αναφορά της μάρκας του φορτηγού και του αριθμού κυκλοφορίας φορτηγών συγκεκριμένου αναδόχου. Που είμαστε στα τέλη και στην διαδικασία τιμολόγησης;

Σωρεία υπουργικών αποφάσεων, στις οποίες ειδικά για τα επικίνδυνα απόβλητα, το πλοίο ως «πελάτης» παραπέμπεται σε συμφωνίες και σε τιμολόγια αναδόχων, τα οποία υπουργικές αποφάσεις δεν αναφέρουν. Πού είμαστε στο μοντέλο είσπραξης τελών από τους Οργανισμούς Λιμένα;

Χιαστί χρεώσεις, ο ιδιώτης να παίρνει ποσοστό επί του τέλους που είναι δημόσιο έσοδο και το λιμάνι να χρεώνει ποσοστό επί των τιμολογίων ιδιωτών αναδόχων, που δεν είναι δημόσιο έσοδο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι, στις έκτακτες πλόες που καταπλέουν στο λιμάνι του Πειραιά, όταν δεν δίνονται απόβλητα, οι ιδιώτες ανάδοχοι παίρνουν το 52,5% του τέλους που έπρεπε να παίρνει το λιμάνι, ξέρετε γιατί; Γιατί 5% το παίρνει κάποιος, ο οποίος έχει ένα λογισμικό, χωρίς να μπορούμε να καταλάβουμε γιατί η λειτουργία λογισμικού δεν μπορούσε να είναι μια ξεχωριστή προμήθεια και 47,5% παίρνει κάποιος άλλος, ο οποίος έχει Προσωπικό στο Γραφείο Ευκολιών Υποδοχής, το οποίο υποτίθεται ότι τον εποπτεύει. Αυτό είναι σήμερα το σύστημα διαχείρισης αποβλήτων.

Μοντέλο παρατάσεων συμβάσεων υπό το καθεστώς του νόμου 4412; Στον Οργανισμό Λιμένα Ελευσίνας πήγαν οι επιθεωρητές δημόσιας διοίκησης την έστειλαν στον εισαγγελέα. Ζητήσαμε γνώμη της ΕΑΔΥΣΥ για τους διαγωνισμούς του Ηρακλείου, τους παραπέμψανε στο γενικό επιθεωρητή δημόσιας διοίκησης, γιατί διαπίστωσαν ότι το 2017 συνεχίζονται να υλοποιούνται συμβάσεις που έληξαν το 2014. Οι όροι διαγωνισμών με το νόμο 4412; Για να δουλέψεις σε λιμάνι ως μοναδικός πάροχος, πρέπει να έχεις 24 μήνες εμπειρία, στο συγκεκριμένο λιμάνι, στα είδη αποβλήτων του συγκεκριμένου λιμανιού, στις ποσότητες που παράγει το συγκεκριμένο λιμάνι και το προσωπικό σου να γνωρίζει από λιμάνια σαν αυτό που προκηρύσσει τους διαγωνισμούς. Αυτό είναι το μοντέλο διαχείρισης των αποβλήτων. Μιλάμε για διαγωνισμούς που φωτογραφίζουν αναδόχους. Τι κάνει λοιπόν το άρθρο 106;

Πρώτον, αποτελεί μία πολύ ήπια προσαρμογή σε αυτά που προβλέπει ο Κανονισμός 352. Δεύτερον, περιφρουρεί την αρμοδιότητα του λιμανιού, να καθορίζει το λιμάνι που είναι πιο κοντά στην πηγή της ρύπανσης τις ελάχιστες απαιτήσεις και να ασκεί το λιμάνι τον περιορισμό παρόχων. Έχει μέσα ειδικούς όρους για την αποφυγή μονοπωλιακών πρακτικών κυρίως του κινδύνου τα λιμάνια και θυγατρικές να κάνουν, στις οποίες να αναθέσουν χωρίς διαγωνισμούς την παροχή της υπηρεσίας και τους παρόχους να τους περιορίσουν σε έναν. Για πρώτη φορά καθιερώνει κατώτατες τιμές στο επικίνδυνο απόβλητο που σήμερα δεν υπήρχαν. Για πρώτη φορά υποχρεώνει τους φορείς να καταθέτουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας τα πιστοποιητικά τελικής νόμιμης διάθεσης, γιατί σήμερα δεν τα καταθέτουν. Δεν γνωρίζει σήμερα το Υπουργείο Ναυτιλίας που πηγαίνουν τα απόβλητα που συλλέγουν. Για πρώτη φορά καθιερώνει υποχρεωτικά πρότυπα διακηρύξεων, τα οποία θα καταρτίσει η ΕΑΔΥΣΥ για να αποφεύγουμε φωτογραφικούς όρους.

Θα μου επιτρέψετε να κλείσω, επειδή έχω διαβάσει αρκετές επιστολές που ήρθαν για την επίκληση του ανταγωνισμού και πώς αυτό το άρθρο που δεν εναρμονίζεται με τον Κανονισμό, δεν βοηθάει τον ανταγωνισμό όταν 4 μέρες μετά την κατάθεσή του, ενός άρθρου που είναι υπό ψήφιση από την Ελληνική Κυβέρνηση, ο ΟΛΠ δημοσιοποιεί διαγωνισμό για 15 χρόνια με κριτήριο ανάδειξης αναδόχου τα τελευταία 10 χρόνια να έχεις δουλέψεις σε λιμάνι σαν το Πειραιά και με απόβλητα σαν του Πειραιά; Κατά διαβολική σύμπτωση ξέρετε από πότε είχε να κάνει διαγωνισμό ο Πειραιάς; Από το 2008. Ακριβώς πριν 10 χρόνια. Ξέρετε το 2015 γιατί ο διαγωνισμός δεν προχώρησε; Διότι έφτασε το Ελληνικό Δημόσιο να ασκήσει δικαίωμα αντίρρησης γιατί προκήρυξαν διαγωνισμό χωρίς να υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων.

Για εμάς λοιπόν ως Αρχή Λιμένα το κριτήριο δεν είναι μόνο ο Κανονισμός. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα αυτού το άρθρου είναι ότι διορθώνει πολλά κακώς κείμενα. Στηρίζουμε την ψήφισή του και θέλουμε επίσης να καταθέσουμε και την προγραμματική μας θέση ειδικά στο ζήτημα της διαχείρισης των αποβλήτων, κύριε Υπουργέ, επειδή αυτό δεν είναι θέμα που αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης, είναι θέμα που αφορά την εφαρμογή της ευρύτερης ελληνικής νομοθεσίας να περιφρουρηθεί η αρμοδιότητα της εκτελεστικής εξουσίας και συγκεκριμένα του Υπουργού Ναυτιλίας και να σταματήσει οποιαδήποτε διαρροή αρμοδιοτήτων της εκτελεστικής εξουσίας προς ανεξάρτητες αρχές. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ – ΙΑΣΩΝ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)): Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριο Βουλευτές, κυρίες και κύριοι σας ευχαριστώ για την ευκαιρία που δίνετε στην Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων να εκθέσει τις απόψεις της για το νομοσχέδιο. Το άρθρο στο υπό εξέταση προσχέδιο νόμου, το οποίο επικεντρωνόμαστε ως Αρχή, είναι το 106 και αφορά σε μία ιδιαίτερα σημαντική δέσμη λιμενικών υπηρεσιών, αυτή της συλλογής στερεών και υγρών και επικίνδυνων αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων. Υπηρεσίες για τις οποίες προβλέπεται η απελευθέρωσή τους, σύμφωνα με τον πρόσφατο ψηφισθέντα ευρωπαϊκό Κανονισμό 352.

Οι επιμέρους προτάσεις μας θα κατατεθούν άμεσα σε λεπτομερές υπόμνημα. Δεν θα μπω στην νομοτεχνική λεπτομέρεια ήσσονος σημασίας θεμάτων, αλλά θα ήθελα να επικεντρωθώ σε κάποια πιο σημαντικά άρθρο-άρθρο. Σε σχέση με το άρθρο 8, ο προτεινόμενος τρόπος κατάρτισης καταλόγου πολλαπλών παροχών με ταυτόχρονη δέσμευση απαιτούμενου εξοπλισμού και εγκαταστάσεων από όλους τους παρόχους για το σύνολο του έργου, ενδεχομένως να χρειάζεται επανεξέταση, προκειμένου, μπορεί να οδηγήσει σε αναίτια αύξηση των δεσμευμένων εγκαταστάσεων κεφαλαίου, ενώ παράλληλα η βελτίωσή του σε αυτή την κατεύθυνση θα βοηθήσει και τα ίδια τα λιμάνια σε σχέση με την διαχείριση των διαθεσίμων χώρων τους.

Σε ό,τι αφορά τα άρθρα 1 και 9. Εδώ, προτείνεται η προσθήκη εδαφίου που θα αναφέρεται στην ανάγκη εκπόνησης ΚΥΑ από τα Υπουργεία Περιβάλλοντος και Ναυτιλίας, με την οποία θα πραγματοποιείται κωδικοποίηση αντιστοίχιση- συσχέτιση των κατηγοριών ΕΚΑ του Ηλεκτρονικού Μητρώου σε σχέση με τις κατηγορίες αποβλήτων της MARPOL, στα πλαίσια του Ηλεκτρονικού Μητρώου Αποβλήτων, προκειμένου να διασφαλιστεί η επάρκεια των παροχών στις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 10 παρ.α. Προτείνεται η μη θέσπιση της εξαίρεσης της κατηγορίας των επικίνδυνων αποβλήτων από τις διατάξεις αυτού του νόμου. Είναι κάτι που δεν προβλέπεται από τον Κανονισμό 352/2017. Σε ό,τι αφορά το άρθρο 11. Αναφέρεται σε ρυθμίσεις εξαιρέσεων των λιμένων. Εδώ θεωρούμε ότι η ΡΑΛ θα πρέπει να έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα: Πρώτον, για την θέσπιση της μεθοδολογίας αποτίμησης των αιτημάτων εξαίρεσης. Δεύτερον, την εξέταση και τελική κρίση επί των αιτημάτων εξαίρεσης και αυτό είναι σε πλήρη συμφωνία με τον ιδρυτικό της νόμο.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 15. Αναφέρεται το άρθρο αυτό στην περίπτωση που ένας δημόσιος φορέας αποφασίσει να παρέχει ο ίδιος την υπηρεσία ή ελέγχει άμεσα εκείνον που την παρέχει. Η κρίση επί αυτής της απόφασης εξαίρεσης, θα πρέπει να αποτελεί αρμοδιότητα μόνον της ΡΑΛ, διότι στους φορείς που προβλέπονται στην εν λόγω παράγραφο υφίσταται σύγκρουση συμφερόντων. Σε ό,τι αφορά τα άρθρα 20 και 21. Χρειάζονται νομοθετική βελτίωση, γιατί επιβάλει στους αναδόχους να μην μπορούν να αρνηθούν την άσκηση της υπηρεσίας ακόμη και σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Τέλος, θα ήθελα να κλείσω με τρία σημεία στρατηγικά, προς όφελος τόσο των λιμένων ιδιωτικών και δημόσιων, καθώς και του ελληνικού δημοσίου.

Πρώτον, εισαγωγή πρόνοιας για την διατήρηση εσόδων λιμένων από τις εν λόγω δραστηριότητες στα ίδια επίπεδα με το πρόσφατο παρελθόν, έτσι ώστε η εισαγωγή ανταγωνισμού να μην σημαίνει και πτώση των εσόδων των λιμένων.

Δεύτερον, πρόνοια για τα μικρότερα λιμάνια, τα οποία δεν εντάσσονται στο άρθρο 106 και τα οποία αυτή τη στιγμή είναι υπό την σκέπη σχεδίου διαχείρισης κάποιου μεγαλύτερου λιμένα. Θα πρέπει να αποσβεστεί από τώρα ο κίνδυνος, ότι κάποια από αυτά τα λιμάνια, θα βρεθούν χωρίς ανάδοχο ή με πολύ ακριβές υπηρεσίες και να πληγεί η ανταγωνιστικότητά τους. Αυτό μπορεί να προστεθεί στο νομοσχέδιο, για παράδειγμα, με πρόνοια για διατήρηση του γεωγραφικού πεδίου του κάθε σχεδίου διαχείρισης που ισχύει σήμερα.

Τρίτον, στις περιπτώσεις συμβάσεων όπου ο ανάδοχος έχει πραγματοποιήσει επενδύσεις υποδομής υποδοχής αποβλήτων, θα μπορούσε να διερευνηθεί ο διαχωρισμός της υποδοχής και συλλογής κατ' αντιστοιχία με την απελευθέρωση των αγορών ενέργειας και τηλεπικοινωνιών. Είναι μία πρόνοια που ακολουθεί τις ευρωπαϊκές πρακτικές διαχωρισμού υποδομής και λειτουργίας σε βιομηχανίες δικτύου και προτείνουμε να διερευνηθεί η δυνατότητα ένταξής της, είτε ως μεταβατική διάταξη, είτε νομοθέτηση της στο άμεσο μέλλον. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Βουρδούνη.

ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ ΒΟΥΡΔΟΥΝΗ (Νομική Σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε. και εκπρόσωπος της «Ένωσης Λιμένων Ελλάδος» (ΕΛΙΜΕ)): Επειδή ο Ο.Λ.Π. είναι ιδιαίτερη περίπτωση για δύο λόγους: Πρώτον, επειδή λόγω του γεγονότος ότι πλέον ο οργανισμός λιμένων Πειραιώς είναι μια ιδιωτική εταιρεία και δεύτερον, είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, θα ήθελα πολύ γρήγορα να πω ό,τι κατά την άποψή της εταιρίας μας, υπάρχει καταρχήν μια ουσιώδης με την νομοθέτηση του συγκεκριμένου άρθρου 106 για την διαχείριση των αποβλήτων, υπάρχει μια ουσιώδης παραβίαση όρων της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Ο.Λ.Π. και του Ελληνικού Δημοσίου.

Το θέμα της διαχείρισης των αποβλήτων και το δικαίωμα του ΟΛΠ να διαχειρίζεται είτε ο ίδιος τα απόβλητα είτε να τα υποπαραχωρεί περαιτέρω, έχει ρυθμιστεί ήδη με τη σύμβαση παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με τον ν.4404. Μάλιστα, για το λόγο αυτό, για να αποφευχθούν τέτοια φαινόμενα, υπάρχει συγκεκριμένο άρθρο με την σύμβαση παραχώρησης, το 22.1 που μιλάει για μη επιτρεπτή μεταβολή των όρων της σύμβασης μέσω νομοθέτησης, σύμφωνα με το οποίο η άποψή μας είναι ότι ο ΟΛΠ - αν δεν αποσυρθεί η διάταξη - θα πρέπει είτε να εξαιρεθεί είτε θα έχει αποζημιωτικό δικαίωμα με βάση τη συγκεκριμένη διάταξη. Πέραν αυτού όμως, επειδή ακούστηκαν πολλά για το διαγωνισμό που έχει προκηρύξει ο ΟΛΠ, ο ΟΛΠ έγινε ιδιωτικός, άλλαξε το management πριν από ένα χρόνο ακριβώς, από τις πρώτες κιόλας μέρες είχε ξεκινήσει η διαδικασία της μελέτης του πως θα ανατεθεί αυτή η υπηρεσία και με βάση την διακήρυξη που έχει δημοσιευτεί, σήμερα μπορεί να πάρει μέρος στο διαγωνισμό οποιοσδήποτε ξένος Ευρωπαίος, κοινοτικός ή μη πάροχος για να παρέχει τις υπηρεσίες στον οργανισμό.

Με την προτεινόμενη διάταξη, η αναγκαστική υποχρεωτική εγγραφή στο μητρώο αποβλήτων, δεν δίνει σε κανένα ξένο πάροχο το δικαίωμα να πάρει μέρος. Θέματα ανταγωνισμού υπάρχουν και πάρα πολύ σοβαρά. Θα πω κάτι τελευταίο για τον πολύ σημαντικό για τον κανονισμό. Επειδή ακούστηκε για το θέμα της ενσωμάτωσης του κανονισμού, φαντάζομαι ότι ο κ. διοικητής ξέρει ότι οι κανονισμοί δεν ενσωματώνονται και μάλιστα απαγορεύεται ενσωματώνονται στην εθνική έννομη τάξη. Ο συγκεκριμένος κανονισμός δίνει το δικαίωμα στους φορείς διοίκησης να επιλέγουν το μοντέλο παροχής υπηρεσίας και εδώ πέρα υπάρχει ευθεία σύγκρουση και πολύ σοβαρό πρόβλημα και με τον ίδιο τον κανονισμό. Άρα, ο ΟΛΠ ζητάει να εξαιρεθεί κυρίως για το θέμα της σύμβασης παραχώρησης. Θεωρεί ότι έχει ρυθμιστεί από τη σύμβαση του.

Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Επιτροπής, προχώρησε στην β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Θελερίτη Μαρία, Δημαράς Γιώργος, Δρίτσας Θεόδωρος, Στέφος Γιάννης, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Ριζούλης Ανδρέας, Σηφάκης Γιάννης, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Δήμας Χρίστος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Τζελέπης Μιχαήλ, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Δανέλλης Σπυρίδων και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Συρμαλένιος.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Θα κάνω κάποιες ερωτήσεις με τη σειρά, που μίλησαν οι ομιλητές. Επίσης, δεν θα αναφερθώ σε όλους. Καταρχήν, ξεκινώντας από το σύλλογο ναυπηγών μηχανικών για το θέμα της ηλικίας των πλοίων, ήθελα να ξέρω πραγματικά αν υπάρχει μια εμπεριστατωμένη αντιπρόταση από την πλευρά τους, κριτηρίων τα οποία να συνυπολογίζονται στο θέμα της ηλικίας. Για το θέμα της μη δυνατότητας απασχόλησης μετά την συνταξιοδότηση, στον πανελλήνιο σύλλογο υπαλλήλων του Υπουργείου και την ομοσπονδία και τη μια οργάνωση των λιμενικών, έχω την αίσθηση ότι είσαστε αντίθετοι με αυτή τη διάταξη της απαγόρευσης απασχόλησης μετά τη συνταξιοδότηση, όμως αυτό πως συνάδει με το να μην υπάρχουν συμφέροντα, τα οποία μπορούν να εξυπηρετηθούν εφόσον έχεις υπηρετήσει σε μια συγκεκριμένη υπηρεσία επί πάρα πολλά χρόνια, εάν πας σε μια παραπλήσια υπηρεσία συμφερόντων κοινών, πως αυτό το πράγμα θα μπορεί να αποφευχθεί εφόσον είσαστε αντίθετοι;

Ένα τρίτο ζήτημα είναι προς την Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ.. Ζήτησε την απόσυρση άρθρων που αφορούν μεταθέσεις, αποσπάσεις, μετατάξεις κ.λπ.. Πώς δικαιολογείται το αίτημα της απόσυρσης, από τη στιγμή που αποφασιστικό και όχι γνωμοδοτικό όργανο είναι το Συμβούλιο Μεταθέσεων; Επίσης, σε σχέση με την περιουσιακή κατάσταση, η Ομοσπονδία των Υπαλλήλων δεν αποδέχεται την καταγραφή των υπαλλήλων στο πόθεν έσχες. Νομίζω ότι αυτό είναι μια λάθος αντίληψη, διότι ακριβώς όταν μιλάμε για διαφάνεια σημαίνει ότι όλοι οι δημόσιοι υπάλληλοι - κι εγώ προέρχομαι από τον χώρο των δημοσίων υπαλλήλων - πιστεύω, ότι πρέπει να καταθέτουμε κανονικά την περιουσιακή μας κατάσταση.

Σε σχέση με το άρθρο 76, για το οποίο μίλησε ο κ. Σακέλλης. Νομίζω ότι ο κ. Σακέλλης αντιλαμβάνεται πολύ καλά ότι υπάρχουν περιπτώσεις νησιών, ιδιαιτέρως μικρών νησιών, που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις σημερινές ακτοπλοϊκές εταιρείες, γιατί αντιτίθενται με το κέρδος, το εύλογο, εάν θέλετε, κέρδος των εταιρειών αυτών. Κατά συνέπεια, μία απάντηση που θα μπορούσε να υπάρχει είναι η δυνατότητα προγραμματικών συμβάσεων μεταξύ του Υπουργείου και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και, μάλιστα, όταν αφορά νησιά από 5000 κατοίκους και κάτω.

 Σε σχέση με το άρθρο 78 για το οποίο ισχυρίσθηκε ο κ. Σακέλλης ότι υπάρχει πλαίσιο προστασίας των εργαζομένων, δυστυχώς αυτό το πλαίσιο δεν το είδαμε και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια που κάποιες εταιρείες χρεοκόπησαν, όπως π.χ. η NEL, όπου οι εργαζόμενοι παραλίγο να μην πληρωθούν, έκαναν μεγάλους αγώνες και, με τη στήριξη της ηγεσίας του Υπουργείου, κατάφεραν, τελικά, να πάρουν τα δεδουλευμένα.

 Τέλος, για το θέμα του τέλους πλόων, νομίζω ότι έγινε μια σύγχυση από τις ενώσεις των τουριστικών σκαφών. Είναι άλλο το τέλος πλόων και άλλο το τέλος λιμενισμού και θέλω να ρωτήσω γιατί θεωρείτε πιο αποτελεσματική την έκπτωση του 50% από τον καθορισμό και άλλων κριτηρίων που καθιστούν πιο δίκαιο και αποτελεσματικό αυτό το τέλος, τη στιγμή, μάλιστα, που, όπως αναφέρεται στο συγκεκριμένο άρθρο, κάποια σκάφη, εάν θυμάμαι καλά από 25 μέτρα κι επάνω, μπορούν να απολαμβάνουν και επιπλέον έκπτωση 20%, άρα 25% συν 20%, θα φτάνει 45% η έκπτωση στα επαγγελματικά πλοία άνω των 25 μέτρων. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ κι εγώ. Το λόγο έχει ο κ. Πλακιωτάκης.

 ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Εισαγωγικά θέλω να πω ότι, κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης για τη σύγκλιση των φορέων, είχα διαφωνήσει για τη σύγκλιση της Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Αττικής - Πειραιώς και, πραγματικά, τότε διερωτώμουν γιατί εκλήθη. Σήμερα, όμως, κατάλαβα τον λόγο για τον οποίο εκλήθη. Είναι μια ωμή προσπάθεια παρέμβασης της κυβέρνησης στα εσωτερικά της Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ. και είναι προφανές αυτό κι, επίσης, είναι προφανές ότι με λυπεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος δεν παρίσταται σήμερα και μ΄ ένα καταγγελτικό υπόμνημα, στην ουσία, ζητά την απόσυρση των άρθρων που αφορούν τις μεταθέσεις, αποσπάσεις, μετατάξεις, αξιολογήσεις και τα πειθαρχικά όσον αφορά στους Υπαξιωματικούς και Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος.

Εγώ θέλω να ρωτήσω πρακτικά τον Πρόεδρο της Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ., επειδή γνωρίζω ότι πριν από δύο χρόνια, επί ημερών του κ. Βαρβιτσιώτη, υπήρχε ένα Προεδρικό Διάταγμα, το οποίο, μάλιστα, είχε πάρει τις υπογραφές όλων των υπηρεσιών, εάν συμφωνηθεί να επανέλθει το συγκεκριμένο Προεδρικό Διάταγμα, με παρατηρήσεις, βέβαια, όλων των φορέων και αντί να νομοθετήσουμε τις σημερινές διατάξεις που, προσέξτε με, για να εφαρμοσθούν χρειάζεται η εφαρμογή Προεδρικού Διατάγματος, τι κάνει ο Υπουργός;

Στο άρθρο 26, παράγραφος 1 κι εκεί είδα ότι διαφώνησε και ο κ. Δριβάκος, αλλά προφανώς διαφώνησε και η Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, ο Υπουργός με απόφαση του υπογράφει και τη μετάθεση του τελευταίου λιμενοφύλακα. Εδώ είναι η αξιοκρατία και εδώ είναι η αίσθηση δημοκρατίας του κ. Υπουργού. Επίσης, θέλω να σημειώσω ότι για ένα νομοσχέδιο που αφορά κυρίως, τη ναυτιλία, τη πλοιοκτησία δεν καλέστηκαν καθόλου οι φορείς της πλοιοκτησίας, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Δηλαδή οι κατ’ εξοχήν φορείς που πλήττονται από το νομοσχέδιο, ιδιαίτερα από την μεταφορά αρμοδιοτήτων από τον κλάδο επιθεώρησης εμπορικών πλοίων στους νηογνώμονες δεν έχουν την δυνατότητα να εκφράσουν δια ζώσης την άποψή τους. Άρα, αυτό είναι το βασικό ερώτημα προς τον κ. Δριβάκο.

Δεύτερον, προς το Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών θέλω να υποβάλλω το εξής ερώτημα: πόσα πλοία, τα οποία διακινούν καύσιμα, δεξαμενόπλοια, έχουν υιοθετήσει τον Κανονισμό 530/2012 και αν θα προκύψει πρόβλημα στην αγορά με την εφαρμογή του υπάρχοντος άρθρου. Θέλω, αν γνωρίζει βεβαίως, να μου πει.

Όσον αφορά για το θαλάσσιο τουρισμό για τους κλάδους που παρίστανται σήμερα εδώ, την Ένωση Μαρινών Ελλάδος, τη ΣΙΤΕΣΑΠ, την ΕΠΕΣΤ θέλω να μου πουν αν υπάρχει έστω ένα αναπτυξιακό μέτρο που ενισχύει την ανταγωνιστικότητα του θαλασσίου τουρισμού. Γιατί ψάχνοντας εγώ δεν βρίσκω κανένα και μιλάμε για έναν από τους δυναμικότερους κλάδους του τουρισμού.

Ο Πρόεδρος ο κ. Στελλιάτος είπε ότι συνεισέφερε ή συνεισφέρει πάνω από 3 με 4% του ΑΕΠ στο συνολικό ΑΕΠ του τουρισμού τις καλές εποχές. Άρα, πρόκειται για έναν πολύ δυναμικό κλάδο, εάν φανταστούμε ότι η Ελλάδα έχει περίπου 18 χιλιάδες πλοία αναψυχής, η Ιταλία έχει 110 χιλιάδες και η Γαλλία πάνω από 200 χιλιάδες πλοία αναψυχής. Αυτή είναι η κατάσταση στις ανταγωνίστριες χώρες.

Επειδή άκουσα τον κ. Υπουργό να λέει ότι δεν θα επιβάλλουμε τέλος πλοίων στα σκάφη, τα οποία δεν κινούνται, κύριε Υπουργέ, εμείς θέλουμε τα σκάφη να κινούνται και όχι να μην κινούνται, διότι όταν τα σκάφη κινούνται παράγουν οικονομική δραστηριότητα, καταναλώνουν καύσιμα, επισκέπτονται μαρίνες, παράγουν στην οικονομική δραστηριότητα. Εγώ θέλω να ρωτήσω τον κ. Κατσικάδη το εξής: παρόμοια μέτρα που έχουν εφαρμοστεί σε ανταγωνίστριες χώρες τι οφέλη έχουν ή τι δεν έχουν, τι επιπτώσεις έχουν μάλλον στις συγκεκριμένες χώρες; Αυτό είναι ένα βασικό ερώτημα. Το κυριότερο, όμως, που θέλω να μου απαντήσουν όλοι οι φορείς του θαλάσσιου τουρισμού είναι, τι αναπτυξιακά μέτρα προτείνετε εσείς για την ενίσχυση του τομέα; Διότι με τον νόμο του κ. Βαρβιτσιώτη είναι αλήθεια ότι αντιμετωπίστηκαν πολλά γραφειοκρατικά ζητήματα. Τώρα επανερχόμαστε πίσω, νέα γραφειοκρατία, νέα εμπόδια. Που θέλετε να γυρίσουμε πίσω; Εδώ έχουμε θυμηθεί νεοκομουνιστικά συστήματα ξανά. Θα ήθελα παρακαλώ μια απάντηση σε αυτό.

Άκουσα πολλά για το θέμα του άρθρου 106, άκουσα την ΔΑΛ, βέβαια από τον κ. Μπακόπουλο, δεν περίμενα να ακούσω τίποτα περισσότερο, Δημόσια Αρχή Λιμένων, κρατικός φορέας είναι, ίσως σαν να μου φάνηκε ότι ο ίδιος έχει γράψει τη συγκεκριμένη ρύθμιση με το τρόπο και με το στόμφο με τον οποίο τοποθετήθηκε στο συγκεκριμένο άρθρο. Άκουσα επίσης τον κ. Σακέλλη, άκουσα την Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Εγώ θέλω να υποβάλλω τα εξής απλά ερωτήματα. Κατ’ αρχήν, αν οι ρυθμίσεις αυτές είναι συμβατές με τον Κανονισμό 352/2017. Ένα ερώτημα είναι αυτό. Το βασικότερο, όμως, για εμένα είναι, τι προβλήματα υπήρχαν στο υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, κυρίως προς την Ένωση Λιμένων Ελλάδος είναι αυτό και επιθυμεί ο κ. Υπουργός να το αλλάξει. Άκουσα τον κ. Σακέλλη ότι ενδεχομένως να μειωθούν τα τιμολόγια. Θα μειωθούν τα τιμολόγια; Αυτό είναι μια πολύ βασική ερώτηση.

Επίσης άκουσα με μεγάλη προσοχή την εκπρόσωπο της COSCO, η οποία μας ενημέρωσε ότι παραβιάζονται οι όροι στη Σύμβασης Παραχώρησης. Αυτό κ. Υπουργέ, είναι πολύ βασικό και επιθυμώ και την τοποθέτηση της Κυβέρνησης, επί του θέματος. Δεν μπορούμε να προσκαλούμε ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα και κάθε ένα μήνα να αλλάζουμε τους όρους Σύμβασης. Διότι με αυτή τη λογική και με αυτή τη πρακτική, δεν πρόκειται να έρθει καμία ξένη επένδυση στη χώρα μας.

Και ένα τελευταίο ερώτημα είναι το εξής προς την ένωση Λιμένων Ελλάδος, αν γνωρίζετε ότι υπάρχει διαδικασία τροποποίησης της Οδηγίας 59/2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τον τρόπο παραλαβής. Αν υπάρχει δηλαδή μια διαδικασία αλλαγής. Γιατί αν υπάρχει αυτή η διαδικασία αλλαγής της συγκεκριμένης Οδηγίας εγώ θέλω να γνωρίζω αυτό βέβαια και θα μου το απαντήσει ο κ. Υπουργός. Προς τι η βιασύνη να αλλάξουμε τη συγκεκριμένη ρύθμιση; Και εγώ θα πρότεινα κ. Υπουργέ, γιατί να μην υπάρξει ένας ευρύς διάλογος, με μια μικρή διαβούλευση, επί του συγκεκριμένου ζητήματος. Αυτά προς το παρόν τώρα, ως προς το ζήτημα του Λιμενικού Σώματος αποστρατικοποίησης και ως προς τη στροφή προς την πολιτική κατεύθυνση νομίζω είναι σαφής, αλλά θα τα πούμε επί των άρθρων όλα αυτά. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ): Καταρχήν κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ για το λόγο και θέλω να καλωσορίσω τους Εκπροσώπους των Φορέων που βρίσκονται σήμερα εδώ. Νομίζω ότι όλες οι απόψεις που ακούγονται είναι ιδιαίτερα χρήσιμες και ενδιαφέρουσες, για ένα νομοσχέδιο το οποίο περιέχει πολλές διατάξεις, τις οποίες πιστεύω κατά τη γνώμη μας ότι πολλές από αυτές έχουν και αμφιλεγόμενο περιεχόμενο.

Ξεκινώ με την πρώτη ερώτηση όσον αφορά το θέμα ελέγχων επιθεωρήσεων στα πλοία, που βρίσκεται στο άρθρο 107. Έχουμε σοβαρές ενστάσεις για την επιλογή να μεταβιβαστούν όλες οι σχετικές αρμοδιότητες σε νηογνώμονες για τους εξής λόγους.

Πρώτον η ρύθμιση αφορά μόνο τα πλοία υπό ελληνική σημαία. Άρα δεν μας εξασφαλίζει σε τίποτα οι εκατοντάδες πλοία υπό ξένη σημαία που διέρχονται καθημερινά στις ελληνικές θάλασσες.

Δεύτερον, η απόφαση αυτή πιστεύουμε ότι πάρθηκε λόγω του ναυαγίου του Αγία Ζώνη 2 ένα ναυάγιο, για το οποίο δεν υπάρχει ακόμα πόρισμα οπότε είναι αδύνατο να ξέρουμε αν ευθύνεται και κατά πόσο ο κλάδος ελέγχου πλοίων του Υπουργείου. Θέλω να ρωτήσω επίσης αν πιστεύουν οι φορείς ότι οι νηογνώμονες θα πρέπει να καλύπτουν το σύνολο των πλοίων και όλα τα πιστοποιητικά που απαιτούνται.

Και τέλος αν θα πρέπει να υπάρχουν περιφερειακά παραρτήματα τουλάχιστον όπου υπάρχουν κεντρικά λιμεναρχεία, για να ικανοποιούνται και τα μικρά πλοία, χωρίς να χρειάζεται να επιβαρυνθούν με χρεώσεις, όπως πχ. η μετάβαση Επιθεωρητή.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 109 για τα πλοία που μεταφέρουν καύσιμα. Εμείς πιστεύουμε ότι και αυτή η διάταξη είναι προσχηματική και δεν θα πετύχει το στόχο προστασίας του περιβάλλοντος από ενδεχόμενο ατύχημα και οι λόγοι είναι οι εξής: Πρώτον δεν υπάρχει πουθενά στον κόσμο διάταξη που να θεσπίζει όρια ηλικίας. Αυτό που υπάρχει βέβαια και πρέπει να υπάρχει, είναι οι πολλοί αυστηροί έλεγχοι. Δεύτερον, εμείς πιστεύουμε ότι η διάταξη αυτή πρέπει να διαβαστεί σε συνδυασμό με το άρθρο 129. Με το ένα χέρι δηλαδή στο άρθρο 109, αυστηροποιούμε την εθνική νομοθεσία για το περιβάλλον και με το άλλο χέρι στο άρθρο 129, την χαλαρώνουμε. Θέλουμε λοιπόν να μας πούνε οι Εκπρόσωποι των Φορέων την άποψή τους, τι μπορεί να σημαίνουν όλα αυτά πρακτικά και αν οι φόβοι μας ευσταθούν;

Συνεχίζω με το άρθρο 86, εμείς πιστεύουμε ότι η Κυβέρνηση επεκτείνει τη φορολόγηση χωρίς σχέδιο, μόνο και μόνο για να καλύψει τρύπες στον Προϋπολογισμό που δημιούργησε η ύφεση του 2015 – 2016. Από το αναμορφωμένο τέλος πλοίων αναψυχής και ημεροπλοίων το κράτος φιλοδοξεί να εισπράξει επιπλέον 15 εκατομμύρια, σε σχέση με πέρυσι. Τα ερωτήματα λοιπόν που προκύπτουν είναι τα εξής. Απαντήθηκαν νομίζω από τη μία πλευρά, αλλά θα το ξαναβάλω αν υπάρχουν εκτιμήσεις για τη μείωση του τζίρου στον κλάδο των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, λόγω αύξησης της φορολογίας και δεύτερον αν τελικά υποβληθεί και εισπραχθούν αυτά τα χρήματα τα 15 εκατομμύρια, που θα επενδυθούν προκειμένου σε υποδομές, προκειμένου να αντισταθμιστεί η απώλεια και να διαμορφωθούν συνθήκες κατάλληλες, ώστε να προσελκύσουμε νέες επενδύσεις και έσοδα για να σταματήσουμε να φορολογούμε συνέχεια τους ίδιους και τους ίδιους.

Έρχομαι τώρα στα άρθρα 105, για το Συμβούλιο Χρηστών Λιμένων και 125 για το Συμβούλιο Επιβατικών Μεταφορών Νήσων. Εμείς πιστεύουμε ότι η εκπροσώπηση στο Συμβούλιο Χρηστών Λιμένων δεν είναι ικανοποιητική, σύμφωνα και με την οδηγία της Ε.Ε., αφού δεν εκπροσωπούνται, για παράδειγμα, φορείς του εφοπλισμού, όπως η ΕΕΝΜΑ και των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής, που είναι και οι βασικοί χρήστες των λιμένων, ούτε εκπρόσωπος της ΕΣΑΜΕΑ – με χαρά άκουσα ότι αυτό θα αντιμετωπιστεί – ούτε ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών, ούτε το τοπικό εμπορικό επιμελητήριο. Ποια ανάγκη θα καλύψει η σύσταση του Συμβουλίου Επιβατικών Μεταφορών από τη στιγμή που υπάρχει το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής και το Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής;

Θέλουμε να μας πουν, λοιπόν, οι εκπρόσωποι των φορέων της ΣΕΕΜ τι προτείνουν για την αποτελεσματικότερη ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών μας. Όσο αφορά το άρθρο 76, για τις προγραμματικές συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας – η ερώτηση απευθύνεται και στο Δίκτυο Μικρών Νησιών – υπήρξαν προβλήματα και ποια ήταν αυτά, στην ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών μέχρι τώρα και πώς πιστεύουν ότι θα αντιμετωπιστούν αυτά τα προβλήματα με την παρούσα ρύθμιση;

Όσο αφορά το άρθρο 106 για τα απόβλητα, ακούσουμε την αντίληψη της ΔΑΛ. Με μεγάλο ενδιαφέρον άκουσα τους προβληματισμούς και γιατί πιστεύει ότι πρέπει να αλλάξει το πλαίσιο, αλλά εδώ, εύλογα και ξεκάθαρα, προκύπτουν τα δύο ερωτήματα τα οποία μπήκαν και από το συνάδελφό, τον κύριο Πλακιωτάκη, πρώτον, για το αν παραβιάζεται ή όχι ο υφιστάμενος ευρωπαϊκός κανονισμός 352 και, δεύτερον, πραγματικό ερώτημα που απαντήθηκε κατά την αντίληψη της νομικής συμβούλου της COSCO, αν τελικά είναι σύμφωνη με τη σύμβαση παραχώρησης. Αυτά πρέπει να απαντηθούν από το Υπουργείο, πώς τα αντιλαμβάνεται, για να προχωρήσουμε και εμείς να τοποθετηθούμε στη συνέχεια για το άρθρο.

Κλείνω και πάλι με τα λιμάνια και τις διατάξεις των άρθρων 94 και 98. Είναι ερώτηση που απευθύνεται και στην ΕΛΙΜΕ και στην ΚΕΔΕ. Τελικά, με τα άρθρα 94 και 98, έχουν την άποψη ότι, για να παραχωρηθούν αυτά τα δικαιώματα στους δήμους για να κάνουν έργα στα λιμάνια, χρειάζεται να γίνει πρώτα αποχαρακτηρισμός των εκτάσεων αυτών και, στη συνέχεια, να παραχωρηθούν στους δήμους; Το νομοσχέδιο, για να αποφύγει αυτήν τη διαδικασία, μιλάει μόνο για παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης. Εμείς πιστεύουμε ότι η διάταξη αυτή είναι εξαιρετικά προβληματική και πιστεύουμε ότι είναι δύσκολο και δεν γίνεται να παραχωρηθεί δημόσια περιουσία σε δήμο χωρίς αντάλλαγμα. Εδώ πρέπει να ακούσουμε την ξεκάθαρη άποψη για να τοποθετηθούμε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Για να μη δημιουργηθεί παρεξήγηση, προχθές, που έγινε η συζήτηση εδώ για τους φορείς, πρότεινα την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ο κύριος Πλακιωτάκης πρότεινε την Ένωση Μεσαίων Πλοίων. Του είπα ότι δεν πρόκειται να έρθει η μια ένωση αν καλέσουμε και την άλλη ένωση. Υπάρχει πρόβλημα. Τελικώς, αποφασίστηκε εδώ από όλους – δεν ξέρω τι συνεννόηση έγινε με τους φορείς – να ζητήσουμε υπομνήματα. Ας μη μας χρεώνει, λοιπόν, εμάς την απουσία των φορέων. Πρέπει να είμαστε συνεννοημένοι, για να μη δημιουργούνται παρεξηγήσεις. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι κάνουμε ερωτήσεις προς τους φορείς και όχι τοποθετήσεις, δηλαδή αυτό που έγινε μέχρι τώρα. Για αυτό θα παρακαλέσω τους υπόλοιπους να κάνουν τις ερωτήσεις τους προς τους φορείς. Αυτή είναι η σημερινή διαδικασία. Το λόγο έχει ο κύριος Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Η πρώτη μου ερώτηση προς τον κύριο Γρυπαίο και τον κύριο Βασιλάκο, όσο αφορά το ότι αυξάνει η οργανική σύνθεση στους πλοηγούς και γενικά στους πλοηγικούς σταθμούς. Το θέμα είναι το εξής. Θα μπορέσουν να στελεχωθούν οι πλοηγικοί σταθμοί; Διότι βλέπουμε ότι υπάρχουν πολύ λίγες προκηρύξεις αυτήν τη στιγμή. Αυτήν τη στιγμή, στο πόσο είναι μείον η οργανική σύνθεση των πλοηγικών σταθμών ανά την Ελλάδα;

Η δεύτερη ερώτηση προς τον κ. Τσικαλάκη, τον εκπρόσωπο της ΠΝΟ και Πρόεδρο της Ένωσης Πλοιάρχων, σε σχέση με τη θέση της ΠΝΟ και της Ένωσης Πλοιάρχων με τον κλάδο επιθεώρησης. Η δεύτερη ερώτηση είναι γενικά για τη ναυτική εκπαίδευση, γιατί υπάρχει το άρθρο για το ΚΕΣΕΝ και τους ωρομίσθιους καθηγητές του ΚΕΣΕΝ. Ποια είναι η θέση της ΠΝΟ για τη ναυτική εκπαίδευση; Η τρίτη ερώτηση είναι σε σχέση με την εισαγωγή της Ένωσης Πλοιάρχων στην ΕΣΑΛ, όπου υπάρχει το οξύμωρο ότι, ενώ δίνει η Ένωση Πλοιάρχων την έκτασή της, δεν έχει δικαίωμα ψήφου.

Προς τη ΔΑΛ και τη ΡΑΛ. Εδώ μιλάμε για συμφέροντα αυτή τη στιγμή για πολύ μεγάλα οικονομικά συμφέροντα και βλέπουμε τις αντιδράσεις του ΟΛΠ. Ξέρουμε ότι είσαστε πολύ μικρό διάστημα στη ΡΑΛ και στη ΔΑΛ, μας αναφέρατε πολλά παραδείγματα μπορείτε να μας πείτε τι έχει πέσει στην αντίληψη σας; Πρέπει να πάνε κάποιες υποθέσεις από αυτές στο εισαγγελέα αυτή τη στιγμή κατά τη γνώμη σας, γιατί μιλάμε για οικονομικά συμφέροντα που όλοι γνωρίζουν όσοι ξέρουν το λιμάνι ειδικά του Πειραιά ξέρουν πολύ καλά τι γινόταν.

Θα απευθύνω κάποιες ερωτήσεις στην ΠΟΕΠΛΣ, στον κύριο Δριβάκο. Σε σχέση με το μέρος α΄. Βγάλατε μια ανακοίνωση που μιλάει για τη διάλυση του κλάδου επιθεώρησης και πολύ σωστά το θέσατε, ακούσαμε και αρκετούς φορείς που θέλουν την επιθεώρηση να ανήκει στο ΛΣ. Το θέμα είναι το εξής, τι προτείνετε και πως βλέπετε τις συγκεκριμένες διατάξεις στο μέρος α΄; Για το μέρος γ΄, μεταρρύθμιση του θεσμού των υπηρεσιακών αποσπάσεων, μεταθέσεων και μετατάξεων νομίζω ότι συμφωνούμε απόλυτα σε αυτό αλλά, αν θέλετε να κάνετε και μια αναφορά για τον πειθαρχικό έλεγχο που είναι στο κεφάλαιο γ΄.

Τέλος, για λιμενικό Καλλικράτη. Δημιουργήθηκαν με το νόμο του κυρίου Βαρβιτσιώτη αρκετές αντιδράσεις και προβλήματα με την κατάταξη των λιμενικών τμημάτων. Βλέπουμε ότι με τον συγκεκριμένο άρθρο, στην ουσία δεν διορθώνεται και θα φέρω ένα παράδειγμα, για τη Χαλκιδική που δεν διορθώνεται το πρόβλημα που υπήρχε πριν. Με το άρθρο 64, τροποποίηση οργανικών θέσεων. Κάποιο άρθρο που δεν φαίνεται τόσο σοβαρό αλλά όσοι γνωρίζουνε θα το θεωρήσουν, αυτό αφορούσε παλαιότερα τα έσοδα των Λιμεναρχείων.

Το άρθρο 91 αφορά τις εισπράξεις του ΛΣ από λιμενικά και δημοτικά ταμεία, το οποίο ήταν στην ουσία τα έσοδα του Λιμεναρχείου και τώρα πάνε στον κρατικό προϋπολογισμό. Συμφωνείτε ή διαφωνείτε; Γενικά θέλω να κάνω κάποιες άλλες ερωτήσεις για τον κ. Δριβάκο. Όσον αφορά τη μισθολογική προαγωγή, το επίδομα παραμεθόριου, επίδομα κινδύνου και επιχειρήσεως για την ΜΥΑ και ΚΕΑ και την υπηρεσία εναέριων, έξοδα διανυκτερεύσεις, όλα αυτά έχουν λυθεί; Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Κύριε Υπουργέ, είπατε ότι έχετε κάνει δεκτά ορισμένα αιτήματα. Ελπίζω να μας δοθούν για να έχουμε υπόψη πώς διατυπώνονται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Είμαστε ανοιχτοί να δεχθούμε διορθώσεις.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Όσα έχετε περάσει, λοιπόν, μπορούμε να τα έχουμε υπόψη. Το λέω γιατί η επόμενη συνεδρίαση είναι την επόμενη Τρίτη και εκεί θα είναι και τα άρθρα και η δεύτερη ανάγνωση, την ίδια μέρα. Αυτό σημαίνει πως ό,τι τροπολογίες υπάρχουν πρέπει να τις έχουμε υπόψη από πολύ νωρίτερα και όχι τελευταία στιγμή. Δεν προλαβαίνουμε. Θέλω να απευθυνθώ προς τους Συλλόγους και τις Ενώσεις Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 38, το οποίο αναφέρεται στις πειθαρχικές ποινές έχει προστεθεί και η κράτηση. Υπήρχε η επίπληξη, ο περιορισμός και η φυλάκιση και τώρα προστέθηκε και η κράτηση. Δεν καταλαβαίνω τι εννοεί κράτηση. Δηλαδή κράτηση μισθού; Δεν μπορεί να εννοεί φυλάκιση. Έχει απασχολήσει το προσωπικό το τι εννοεί.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 73, όπου υπάρχει εκπροσώπηση της ΠΟΕΠΛΣ και της ΠΕΑΛΣ στα πειθαρχικά συμβούλια, ήθελα να ρωτήσω τα συμβούλια μεταθέσεων συμμετέχουν ή βγαίνουν εκτός; Επειδή είναι παρών ο κ. Δριβάκος, από την ΠΟΕΠΛΣ, θα ήθελα μια απάντηση.

Επίσης, σε ό,τι αφορά την Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων ΥΕΝ, ειπώθηκε η ανάγκη για την εξυγίανση και την ενίσχυση του ΚΕΠ. Ήθελα να ρωτήσω σε όσα ναυάγια έχουν γίνει στον ελλαδικό χώρο, την τελευταία δεκαπενταετία, ποιος είχε δώσει πιστοποιητικά ναυσιπλοΐας; Οι νηογνώμονες ή ο κλάδος ελέγχου πλοίων; Το ρωτώ για να μπορούμε να βγάζουμε συμπεράσματα για την αναγκαιότητα, πράγματι, της εξυγίανσης και ενίσχυσης του κλάδου ελέγχου πλοίων. Επιπλέον, στο τελευταίο ναυάγιο της «Αγίας Ζώνης ΙΙ», στη Σαλαμίνα, αναδείχθηκε το εκτεταμένο λαθρεμπόριο ναυτιλιακών καυσίμων. Το άρθρο 117 αντιμετωπίζει το λαθρεμπόριο ναυτιλιακών καυσίμων; Εμείς δεν πρόκειται να το ψηφίσουμε γιατί δεν το αντιμετωπίζει, Όμως ζητάω την γνώμη των φορέων, κύριε Υπουργέ.

Κλείνοντας, σε ό,τι αφορά την εκπρόσωπο της COSCO και την ανησυχία του Εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σχετικά με τις επενδύσεις και τους όρους των μονοπωλίων που βάζουν, απ’ ότι θυμάστε συνάδελφοι στη σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, την τελευταία στιγμή -υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ήταν ο κ. Δρίτσας- προστέθηκε μια παράγραφος ότι «….η σύμβαση παραχώρησης είναι υπεράνω του εθνικού δικαίου.». Αν θυμάμαι καλά το άρθρο είναι ακριβώς το άρθρο που επικαλέστηκε η εκπρόσωπος της COSCO. Το αναφέρω για να γίνει κατανοητό και ποια είναι η δίκαιη ανάπτυξή σας και ποιον εξυπηρετεί. Βεβαίως, εξυπηρετεί το κεφάλαιο, την κερδοφορία και όχι τους εργαζόμενους που καλούνται να ζήσουν με 400 ευρώ και τη φορο-ληστεία που συνεχίζεται. Μετά, εσείς, μιλάτε για κοινωνικά μερίσματα, πλεόνασμα της φτώχειας κ.λπ.. Κλείνοντας, σε ό,τι αφορά το άρθρο 115, για τους εκπροσώπους των συνδικαλιστικών ενώσεων, θέλω να ρωτήσω είναι χρήσιμο ή αυταρχικό και τρομοκρατικό για τους υπαλλήλους;

 ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα να αναφέρω ότι δεν κάνω λογοκρισία σε αυτά που τοποθετούνται οι συνάδελφοι. Όμως όταν ξεπερνούν το χρόνο και διπλασιάζεται, θέλω να καταλάβουν ότι πρέπει να περιοριστούν στα ερωτήματα. Γι’ αυτό το αναφέρω. Τον λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Η πρώτη μου ερώτηση απευθύνεται στο Ναυτικό Επιμελητήριο, αλλά και στον κ. Μακρή. Το Ναυτικό Επιμελητήριο ζήτησε απελευθέρωση για τις εταιρείες που συμμετέχουν στην παραλαβή των αποβλήτων. Θα ήθελα να μας εξηγήσουν πάνω σε αυτό.

Η δεύτερη ερώτηση απευθύνεται στο Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών. Πράγματι με ξένισε αυτό που είπατε για την ηλικία των πλοίων και θα ήθελα κάποιες διευκρινίσεις και μάλιστα κάνατε μια αναφορά και φέρατε για παράδειγμα την πρόσφατη περίπτωση με την «Αγία Ζώνη», όπου εγώ, όταν τοποθετήθηκα εδώ, γιατί κάναμε μια συζήτηση εδώ εκείνες τις ημέρες, εγώ στάθηκα αρνητικά πάνω σε αυτό που είχε αποφασιστεί παλαιότερα να αρθεί ο περιορισμός στην ηλικία των σκαφών. Δηλαδή, εσείς συμφωνείτε, με αυτό που λένε να μην υπάρχει περιορισμός στην ηλικία των σκαφών και λέτε ότι εάν συντηρούνται τα σκάφη -αν κατάλαβα καλά, θα μας το εξηγήσετε αυτό- δεν υπάρχει πρόβλημα για την ηλικία των σκαφών και ειδικά για σκάφη, τα οποία καταπονούνται ιδιαίτερα όταν μεταφέρουν φορτία επικίνδυνα, όπως τα πετρέλαια και τα λοιπά; Θέλω, έτσι, να μου εξηγήσετε αυτό το πράγμα, γιατί πραγματικά πιστεύω ότι και οι πολίτες, οι οποίοι μας ακούνε και αυτοί να έχουν προβληματιστεί από αυτό.

Κάτι άλλο τώρα για τα «διπύθμενα», γιατί ακούμε ότι στο εξωτερικό επιβάλλεται τα σκάφη, τα οποία μεταφέρουν καύσιμα ή φορτία, τα οποία μπορούν να ρυπάνουν το περιβάλλον -ειδικά για τα καύσιμα- ότι πρέπει να είναι «διπύθμενα». Θα ήθελα και γι' αυτό ένα σχόλιο. Η επόμενη ερώτηση απευθύνεται στον Πρόεδρο των Λιμενικών τον κ. Τσατσουλή, αλλά εδώ κάνω και ένα σχόλιο, γιατί άκουσα προηγουμένως και τον εκπρόσωπο της Ν.Δ., ο οποίος έκανε συχνή αναφορά για την περίοδο Σαμαρά-Βενιζέλου. Ξέρετε, πάνω στην Κεντρική Μακεδονία, γιατί είμαι από τη Θεσσαλονίκη εγώ, πάρθηκε τότε μια τραγική –λίαν επιεικώς- απόφαση και έκλεισε το Λιμεναρχείο Κατερίνης και το Λιμεναρχείο Μουδανιών και παρέμεινε ανοικτό το Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης και επιχειρεί το Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης από εκείνη την περίοδο από τον Πλαταμώνα μέχρι τα όρια του λιμεναρχείου Ιερισσού. Μάλλον δεν θα έκαναν τον κόπο εκείνη την περίοδο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να δουν καν το χάρτη, για να δούνε για τι περιοχή μιλάμε, για τι εύρος μιλάμε και αντιμετωπίζουν πάρα πολλά προβλήματα οι λιμενικοί και, αν θέλετε, θα σας πω ότι είναι αδύνατον να ελεγχθεί αυτή περιοχή. Μόνο η ακτογραμμή της Χαλκιδικής έχει μήκος 300 χιλιόμετρων. Ένα εκατομμύριο κόσμος παραθερίζει στη Χαλκιδική και δεν ξέρω πόσες, χιλιάδες κόσμος παραθερίζει στην Κατερίνη. Επομένως, είναι αδύνατον από το Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης να ελεγχθεί αυτό και θα ήθελα εδώ να μας απαντήσετε, εάν έχω δίκιο σε αυτό ή όχι.

Απευθύνομαι στον κ. Μακρή. Είπα προηγουμένως την ερώτηση κύριε Μακρή από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, έκανα προηγουμένως την ερώτηση και στους δύο σας –τη σημειώσατε, νομίζω- τώρα η ερώτηση που απευθύνω σε εσάς μόνο, είναι πόσες επιχειρήσεις εμπλέκονται σήμερα στην παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων και καυσίμων ή εύφλεκτων και επικίνδυνων υλικών και δεύτερη ερώτηση, αν υπάρχουν νέες επιχειρήσεις ή νέοι επιχειρηματίες που ενδιαφέρονται να μπουν σε αυτό το είδος εργασιών.

Κάτι άλλο τώρα στους μικρούς νησιωτικούς δήμους. Πράγματι φυλάτε Θερμοπύλες -αυτό το επισημαίνω και το επισημαίνω με πολύ σεβασμό- είναι σημαντικό το έργο σας. Θα ήθελα να μας κάνετε μια πιο αναλυτική αναφορά στην πρόταση αυτή που κάνατε για το πώς θα διευκολύνονται οι νησιώτες, οι οποίοι συναντούν αυτά τα προβλήματα με τα ακραία καιρικά φαινόμενα και τα λοιπά, όταν κατεβαίνουν σε ένα λιμάνι και περιμένουν να μετακινηθούν για να πάνε στον τόπο προορισμού τους. Κάντε μας έτσι μια πιο αναλυτική ενημέρωση. Όλοι το θέλουμε αυτό, γιατί όλοι οι Βουλευτές εδώ αντιμετωπίζουμε με πολύ μεγάλη ευαισθησία τα θέματα σας.

Κλείνοντας, να ρωτήσω τον κ. Δριβάκο, από την Ομοσπονδία Ενώσεως Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, απορώ κ. Δριβάκο, με το τόσα θετικά στοιχεία στις διατάξεις για τις μεταθέσεις των Λιμενικών, γιατί διαφωνείτε; Όταν η πλειοψηφία των ενώσεων τα επικροτεί και έχουν εγκριθεί από τα Διοικητικά Συμβούλια, έχω συζητήσει με τους περισσότερους συναδέλφους σας, με τα Διοικητικά Συμβούλια, πραγματικά περιμένω με πολύ ενδιαφέρον να ακούσω τις απόψεις σας. Αυτά είχα να πω, σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ, ο τελευταίος Ειδικός Αγορητής, ο κ. Σπυρίδων Δανέλλης, εκ μέρους του «Ποταμιού».

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, δύο με τρεις ερωτήσεις θα ήθελα να προσθέσω, νομίζω ότι έχω καλυφθεί σε άλλες. Ως προς τις κύριες των Συλλόγων Εργαζομένων, αλλά και τον εκπρόσωπο της ΠΟΕΠΛΣ. Θα ήθελα την ειλικρινή τους άποψη, δεν συναισθάνονται ότι υπάρχουν ζητήματα που απαιτείται να αντιμετωπιστούν με ένα κώδικα δεοντολογίας;

Ζητήματα που έχουν να κάνουν με σύγκρουση συμφερόντων, με αθέμιτο ανταγωνισμό, σε σχέση με την περίφημη απαγόρευση της τριετίας, στη μεταπήδηση τους από την υπηρεσία στην ιδιωτική αγορά; Και δεν έχω αντιληφθεί γιατί αρνούνται την υποχρέωση της υποβολής του πόθεν έσχες, θα ήθελα εάν υπάρχει κάποιος λόγος, γιατί δεν είναι ικανή απάντηση ό,τι επειδή δεν ισχύει σε άλλες υπηρεσίες του Δημοσίου αυτή η υποχρέωση, γιατί να ισχύει σε εμάς; Υπάρχουν ιδιαιτερότητες, αλλά ισχύει και σε πάρα πολλές άλλες υπηρεσίες, άλλων κλάδων και άλλων αναφορών.

Η δεύτερη μου ερώτηση είναι στο δίκτυο των μικρών νησιών, σε σχέση με το άρθρο 76, εσείς που θεωρείται συγκεκριμένα ότι δεν είναι αποτελεσματική η πρόβλεψη στο άρθρο 76; Πώς δηλαδή θα μπορούν μικρά νησιά, τα οποία αντιμετωπίζουν πολλαπλά προβλήματα, διπλής νησιωτικότητας, το ότι η αγορά δεν είναι συμφέρουσα, η δρομολόγηση πλοίων και ούτω καθεξής, πώς νομίζετε ότι αυτή η αντιμετώπιση, σε αυτό το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, θα μπορεί να γίνει και αποτελεσματική;

Τέλος, θα ήθελα από τον Υπουργό αυτή την φορά, σε σχέση με το άρθρο 76 και την αναφορά που γίνεται από την εκπρόσωπο του ΟΛΠ, όντως ισχύει η ασυμβατότητα μεταξύ των προβλέψεων του άρθρου 106 και των όρων της σύμβασης παραχώρησης; Δημιουργείται τέτοιο ζήτημα; Γιατί εάν δημιουργείται θα πρέπει να το δούμε και να εξαιρεθεί όλο, αλλά ισχύει κάτι τέτοιο; Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ τον κ. Δανέλλη και τώρα το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα και από εσάς και τον κ. Υπουργό, τους κ. Γενικούς, τους συναδέλφους, αλλά κυρίως από τις κυρίες και τους κύριους εκπροσώπους των φορέων που παρίστανται σήμερα εδώ, να ζητήσω την κατανόησή τους και την σημερινή μου απουσία. Οφείλεται σε ένα ανθρώπινο γεγονός, την απώλεια ενός πολύ στενού μου φίλου, όπου με υποχρέωσε να είμαι εκτός Αθηνών για τον αποχαιρετισμό του. Νομίζω ότι ο συνάδελφος κ. Συρμαλένιος, άξια και πολύ καλά με αντικατέστησε. Επειδή όμως η ακρόαση των φορέων είναι κορυφαία λειτουργία της νομοθετικής διαδικασίας και επειδή ότι ακούστηκε εδώ, αλλά και ότι έχει υποβληθεί ως υπόμνημα είναι βέβαιο ότι θα τεθεί στη βάσανο της αξιολόγησης για την τελική νομοθέτηση, άλλωστε, και ο Υπουργός το έχει δηλώσει κατ' επανάληψη -και έτσι συμβαίνει πάντα- γι' αυτό και θα ήθελα, όχι με βάση αυτά τα οποία δεν άκουσα, γιατί δεν ήμουν εδώ δυστυχώς, αλλά με βάση κυρίως κάποια υπομνήματα τα οποία έχουν έρθει τις τελευταίες ημέρες και έχουν τεθεί υπόψη μου, θα ήθελα δύο με τρεις επιλεκτικά ερωτήσεις, ώστε να μη φάω το χρόνο και δεν θα εξαντλήσω βέβαια όλα τα θέματα.

Θα ήθελα στους αξιότιμους εκπροσώπους του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, στον εκπρόσωπο του συνδέσμου επιχειρήσεων ακτοπλοΐας επιβατικού ναυτιλίας τον κ. Σακέλλη, να ενεργοποιήσουν αν είναι δυνατόν και να μου επιβεβαιώσουν ή να μου διαψεύσουν αυτό το οποίο από τη θητεία μου στο Υπουργείο, σχεδόν από την πρώτη στιγμή από το Φεβρουάριο του 2015, αντιμετώπισα ως αίτημα από τους χρήστες των λιμένων, δηλαδή από τις Ενώσεις. Το Ναυτικό Επιμελητήριο περιλαμβάνει την Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών, την Ένωση ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και πάρα πολλούς άλλους φορείς και κλάδους που μου έθεσαν από το Φεβρουάριο, Μάρτιο του 2015 το επείγον και επιτακτικό ζήτημα του ανοίγματος του πλαισίου των εργασιών, των παρόχων των λιμενικών υπηρεσιών και ειδικά στον τομέα των αποβλήτων.

Από τότε ξεκίνησε αυτή η συζήτηση και η διαδικασία διερεύνησης των δυνατοτήτων για μια προσαρμογή της ελληνικής πραγματικότητας στα ελληνικά λιμάνια με ότι συμβαίνει και στην Ευρώπη. Δηλαδή, όχι της παρουσίας ενός παρόχου αποκλειστικά, αλλά της δυνατότητας ύπαρξης πολλών παρόχων προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης του ανταγωνισμού και της διαφάνειας και όλων των άλλων παραμέτρων. Θα ήθελα να είμαι σίγουρος, ότι έτσι ήταν και τότε, έχω μια ηλικία, νομίζω ότι θυμάμαι καλά, αλλά θα ήθελα και τη δική τους επιβεβαίωση, διόρθωση, γιατί αυτό που επιχειρείται με το άρθρο 106, που έχει πάρα πολλά υπομνήματα και πάρα πολλά επιχειρήματα, δεν κάνει τίποτε άλλο παρά να επιχειρεί να λύσει αυτό το ζήτημα. Μπορεί να μη το λύνει με τον καλύτερο τρόπο, θα εξεταστούν οι επισημάνσεις προφανώς. Αλλά, πρέπει να το λύσουμε το ζήτημα αυτό, πρέπει να έχουμε πολλαπλούς παρόχους στα λιμάνια. Αυτό είναι ένα ερώτημα που απευθύνεται και στις Ενώσεις και τους εκπροσώπους όσων εκπροσωπούν την Ένωση Λιμένων Ελλάδος και άλλους εκπροσώπους που εκπροσωπούν λιμάνια.

Δεύτερον, για τις ενώσεις των λιμενικών, πάλι θέλω να επικαλεστώ τη μνήμη μου με όλες τις Ενώσεις. Ενημερώθηκα τώρα ότι η Ένωση Εφοπλιστών δεν είναι εδώ, δεν εκπροσωπείται, αλλά εγώ μιλάω για όλες τις Ενώσεις, κεντρικές, περιφερειακές, τους πάντες. Δεν ήταν ένα πολύ σοβαρό και επιτακτικό ζήτημα οι ατέλειες του προεδρικού διατάγματος που ίσχυε, το καθεστώς αδιαφάνειας στις μεταθέσεις επί χρόνια ολόκληρα, δεν βάλαμε με βάση το ισχύον προεδρικό διάταγμα μαζί και φυσικά με την ιεραρχία του λιμενικού σώματος μια διαδικασία, τουλάχιστον , αν μη τι άλλο το ισχύον προεδρικό διάταγμα να εφαρμοστεί κατά γράμμα; Και το πετύχαμε σε μεγάλο βαθμό και έτσι μπορέσαμε και στελεχώσαμε τις υπηρεσίες παραμεθόριων στα νησιά του Αιγαίου; Δεν ήταν ανοιχτό, ότι έπρεπε να γίνουν με το πιο αντικειμενικό τρόπο; Και τι άλλο πιο αντικειμενικό είναι η νομοθεσία που την εγκρίνει η Βουλή, που την ελέγχει η Βουλή, που την κατοχυρώνει η Βουλή και που μπορεί να την αλλάξει η Βουλή μέσα από διαυγείς διαδικασίες με τη συμμετοχή και τη διαβούλευση όλων. Αυτό το ερώτημα το απευθύνω στις Ενώσεις των λιμενικών.

Τέλος για τις Ενώσεις των τουριστικών σκαφών, ή των μαρινών, επειδή είδα και εκεί κάποιες επισημάνσεις και όλα αυτά τα ερωτώ ειλικρινά για να τα λάβουμε υπόψη και να δούμε αν νομοθετούμε σωστά και αν η κατεύθυνσή μας καταρχήν είναι σωστά και οι επιμέρους επισημάνσεις φυσικά θα μελετηθούν. Όλο αυτό το διάστημα που δεν ισχύει αυτή η κρατική παρέμβαση, όπως είπε ο κ. Πλακιωτάκης στην επί της αρχής συζήτηση και η κρατικοποίηση που θα διώξει τα σκάφη κ.λπ., με το ισχύον καθεστώς των προηγούμενων κυβερνήσεων αναπτύχθηκε. Αναπτύχθηκαν οι μαρίνες; Αναπτύχθηκε η βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού σε τέτοιο βαθμό, ώστε αυτές οι ρυθμίσεις να το ανακόπτουν αυτή τη στιγμή; Έχουμε μια τάση με βάση τα προηγούμενα ισχύοντα ενθαρρυντική για τον διεθνή ανταγωνισμό των επιχειρήσεων θαλάσσιου τουρισμού, που ένα νομοσχέδιο έρχεται τώρα να τα ανακόψει;

Αυτά είναι τρία βασικά ερωτήματα σε τρεις φορείς - αδικώ τους υπόλοιπους συγνώμη, αλλά δεν μπορώ να εξαντλήσω τα θέματα.

Το μόνο που μπορώ να πω, επειδή άκουσα τον κ. Πλακιωτάκη, η Δημόσια Αρχή Λιμένα είναι θεσμός, όχι γενικός, κρατικός, ευρωπαϊκής πιστοποίησης γιατί ισχύει σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης. Χωρίς Δημόσια Αρχή Λιμένα δεν λειτουργεί κανένα λιμάνι της Ευρώπης και μάλιστα και με ευρύτερο κοινωνικό χαρακτήρα, από άποψη συνδέσεων συμμετέχει η αυτοδιοίκηση κ.α., που εμείς δεν μπορέσαμε να το φτάσουμε μέχρι εκεί, μακάρι σε επόμενη φάση να διευρύνουμε την ποιότητα και την εμβέλεια της Δημόσιας Αρχής Λιμένα. Γιατί αλλιώς δεν κυβερνιόνται τα λιμάνια και δεν είναι καθόλου σωστό, ότι η σύμβαση της παραχώρησης στο λιμάνι του Πειραιά ή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι εκτός της ελληνικής νομοθεσίας. Ποιος το είπε αυτό; Ίσα-ίσα από την αρχή μέχρι το τέλος εντός της ευρωπαϊκής και της ελληνικής νομοθεσίας και μάλιστα σε ειδικές περιπτώσεις υπό την αίρεση, ότι θα το επιτρέψει το Εθνικό Δίκιο για διάφορες αδειοδοτήσεις και όλα αυτά.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ πολύ τον κύριο Δρίτσα. Τώρα η διαδικασία προβλέπει να απαντήσουν οι φορείς, όσοι έχουν παραμείνει εδώ. Θα είμαι όμως απολύτως αυστηρή στα δυο λεπτά, που θα δώσω στον καθένα, γιατί είναι αδύνατον να τελειώσουμε σήμερα, αν ακολουθήσουμε τη διαδικασία που ακολουθούσαμε μέχρι τώρα. Το λόγο έχει ο κύριος Μιχαήλ Σαρλής, από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΡΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)): Στο θέμα που έθεσε ο Υπουργός ο κύριος Δρίτσας, καθώς και ο κ. Λαζαρίδης, ως Ένωση Επιμελητηρίων υποστηρίζουμε αυτά -που θυμάται πολύ καλά ο κ. Δρίτσας- και πιστεύω, ότι όταν το κόστος μιας υπηρεσίας είναι δέκα, είναι θεμιτό να χρεωθεί 11 - 12 έστω 13, όχι πενήντα και κάποιος ενδιάμεσος άκοπα, να ευνοείται από αυτή την υπηρεσία, όπως γίνεται τώρα, όταν υπάρχει μονοπώλιο. Το ναι υποστηρίζει η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών από πιστοποιημένους, ελεύθερη διαγνωμάτευση του τμήματος και τέλος αποβλήτων π.χ.15 €, όπως είναι στο Ρότερνταμ στο λιμάνι, για τη διαχείριση συστήματος πληροφοριών και του ελέγχου.

Η πιο απελευθερωμένη λιμενική υπηρεσία στα ελληνικά λιμάνια είναι τα ρυμουλκά, γιατί; Γιατί υπάρχει ανταγωνισμός. Πιστοποιημένες εταιρίες ρυμουλκήσεως και γι' αυτό το κόστος είναι χαμηλό. Οι υπερβολικές χρεώσεις διώχνουν τα πλοία από την ….επισκευή και επιβαρύνουν τελικά το καταναλωτή και την ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Ήθελα, να πω ότι, ως προς τη συμβατότητα του άρθρου του κανονισμού 352 του 2017 με τη σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ, εάν εγερθούν αιτιολογημένες αξιώσεις, θα είναι λογικό το Κράτος να αντιμετωπίσει αυτές τις αξιώσεις σε πνεύμα δικαιοσύνης με τον πάροχο με τον οποίο έχει υπογράψει, αλλά προέχει η εφαρμογή του κανονισμού και του ελληνικού νόμου.

 ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ πολύ. Το λόγο έχει ο κύριος Ρεμούνδος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΕΜΟΥΝΔΟΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος (Σ.Δ.Ν.Μ.Ε.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Όσον αφορά το θέμα της ηλικίας που έθεσε ο κ. Συρμαλένιος και ο κ. Λαζαρίδης και κάτι σχετικό από τον κ. Πλακιωτάκη, όπως φαίνεται και στο υπόμνημα μας δεν υπάρχει σε διεθνές επίπεδο νομοθετικό πλαίσιο που να αφορά όρια ηλικίας. Τα μόνα όρια ηλικίας τίθενται σε ιδιωτικά συμφωνητικά που τα βάζουν οι ναυλωτές προκειμένου να ναυλώσουν ένα πλοίο και το κάνουν κυρίως για οικονομικούς λόγους, για χαμηλότερα ασφάλιστρα και μείωση του κόστους συντήρησης.

Από εκεί και πέρα, να υπενθυμίσω ότι υπάρχουν πετρελαιοφόρα πλοία, όχι 3000 ή 4000 τόνων, όπως το «Αγία Ζώνη ΙΙ» αλλά 500.000 τόνων. Υπάρχουν πετρελαιοφόρα πλοία που μόνο η μία τους δεξαμενή είναι το σύνολο όλης της ικανότητας της μεταφορικής όλων αυτών των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Κάθε χρόνο διασχίζουν το Αιγαίο περίπου τα 5000 πετρελαιοφόρα πλοία, τα οποία περνάνε από το Σουέζ και ανεβαίνουν στη Μαύρη Θάλασσα και αυτά είναι πλοία πάνω από 100.000 τόνους. Για αυτά δεν υπάρχουν όρια ηλικίας, γιατί υπάρχει πάρα πολύ αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο και αυτό τίθεται από τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό και από την Ε.Ε.. Το νομοθετικό πλαίσιο για τα πλοία στην κατασκευή υπάρχει από το 17ο αιώνα και έχει φτάσει μέχρι σήμερα και γίνεται με έναν τρόπο παγκοσμίως, ώστε να είναι ελεύθερη η διακίνηση και η ναυτιλία που είναι μια δραστηριότητα που δεν περιορίζεται στα κρατικά όρια.

Στο ερώτημα σχετικά με τον Κανονισμό 530, βεβαίως, ισχύει ο Κανονισμός και μεταξύ άλλων, επιβάλλει σε όλα τα δεξαμενόπλοια να είναι διπλού κύτους. Ειδικότερα για πλοία σαν το «Αγία Ζώνη ΙΙ» και όσα πλοία από το 2008 και μετά μεταφέρουν βαρύ καύσιμο είναι διπλού κύτους σε όλη την Ε.Ε.. Είναι το πλέον αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο στον κόσμο. Από τα στοιχεία που έχουμε από τους πλοιοκτήτες τέτοιων πλοίων πάνω από 75% των υφιστάμενων πλοίων θα πρέπει να αποσυρθούν εάν παραμείνει η διάταξη ως έχει, σε απάντηση στο ερώτημα του κ. Πλακιωτάκη. Σε αριθμό περίπου 37 για πλου εσωτερικού μένουν περίπου τα 7, από τα στοιχεία που διαθέτουμε. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής: Το λόγο έχει ο κ. Δριβάκος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΒΑΚΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ.)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν, θεωρώ απαράδεκτη και αντιδημοκρατική την προσπάθεια διάσπασης του συνδικαλιστικού μας κινήματος και την πρόσκληση στην Επιτροπή μιας εκ των 18 Ενώσεων της Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ..

Η Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ. είναι δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση, το καταστατικό της οποίας έχουν υποχρέωση να σέβονται οι ενώσεις μέλη της. Άλλωστε, η εγγραφή τους δεν είναι υποχρεωτική. Επίσης, είναι πέρα από κάθε λογική η αμφισβήτηση μιας νόμιμα εκλεγμένης διοίκησης και μάλιστα, μόλις ενός μηνός. Το εάν συμφωνούμε ή διαφωνούμε με τις ενέργειες της απερχόμενης διοίκησης και εκείνη με τη σειρά της, με τις δικές μας, είναι θέμα εσωτερικής λειτουργίας της Ομοσπονδίας και δεν αφορά κανέναν.

Σήμερα, η Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ., ως θεσμικό όργανο εκφράζει ενιαία θέση και σύμφωνη με το πρόγραμμα δράσης που έχει ψηφιστεί ομόφωνα από τα συνέδρια της και καταθέτω και στα πρακτικά σας το τελευταίο συνέδριο της Ομοσπονδίας που τυγχάνει να έχει την υπογραφή του σημερινού Προέδρου της Ένωσης Αττικής, ως Προέδρου της Ομοσπονδίας, όπου αναφέρεται ότι για τις μεταθέσεις ζητάμε τροποποίηση του Προεδρικού Διατάγματος των μεταθέσεων και Π.Δ. για πειθαρχικό δίκαιο.

Έχω διατυπώσει δέκα λόγους σε τέσσερα άρθρα όπου ζητούμε οι μεταθέσεις του προσωπικού να προχωρήσουν με Π.Δ. αφού δεν προλαβαίνουν τα δέκα αυτά σημεία να διορθωθούν. Εάν μπορούν να διορθωθούν στον νόμο, ας γίνουν και ας περάσει ο νόμος. Βέβαια, υπάρχει και μια σωστή διάταξη στο θέμα των μεταθέσεων που αφορά τους τρίτεκνους, πολύτεκνους, αλλά εάν είναι να περάσει με Π.Δ. θα μπει στο Π.Δ.. Είπε ο κ. Πλακιωτάκης ότι υπάρχει έτοιμο Προεδρικό Διάταγμα μεταθέσεων. Έχει συμφωνηθεί στα περισσότερα σημεία, όπως υπάρχει και Προεδρικό Διάταγμα έτοιμο για το πειθαρχικό δίκαιο και θα μπορούσε τα δύο χρόνια που γίνεται η διαβούλευση γι' αυτό το σχέδιο νόμου να έχουν περάσει και σήμερα, να τα έχουμε. Υπάρχει εξουσιοδοτική διάταξη αυξημένης τυπικής ισχύεις για Προεδρικό Διάταγμα μεταθέσεων και για πειθαρχικό δίκαιο. Θα μπορούσαμε όλα αυτά, λοιπόν, σήμερα να είναι έτοιμα και όχι να πηγαίνουμε σε έναν νόμο που για την εφαρμογή του στα άρθρα του Λιμενικού, να απαιτούνται επτά Προεδρικά Διατάγματα και τέσσερις υπουργικές διατάξεις.

Τελειώνοντας, θέλω να πω ότι - επειδή δεν είμαι ούτε δογματικός ούτε έχω εμμονές για τίποτα - στο σχέδιο νόμου υπάρχουν καλές διατάξεις που συμφωνούμε και είναι τα άρθρα 37, 60, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 113 και 118. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Τσατσουλής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΤΣΟΥΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Αττικής - Πειραιά (Ε.Π.Λ.Σ. ΑΤΤΙΚΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΑ): Καταρχήν, θέλω να απαντήσω στον Εισηγητή της Ν.Δ., στον κ. Πλακιωτάκη, ότι είναι μεγάλη μου τιμή που εκπροσωπώ ως Πρόεδρος της Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Αττικής - Πειραιά (Ε.Π.Λ.Σ. ΑΤΤΙΚΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΑ), της μεγαλύτερης Ένωσης των Λιμενικών και θέλω να πιστεύω ότι - αν και πρέπει να είναι βαθιά Δημοκράτης - αυτό που ακούστηκε είναι πραγματικά μια ύβρις προς τη θεμελιώδη αρχή της Δημοκρατίας στο διάλογο. Αν είναι δυνατόν το καλούμε έναν επιπλέον φορέα, να το θεωρούμε ότι είναι εμπλοκή στα ιστορικά της Ομοσπονδίας.

Καταρχήν, κ. Πλακιωτάκη, εάν έχετε κάποιους συμβούλους σας συμβουλεύω να τους απολύσετε, δεν ξέρω ποιος τους πληρώνει, σας τα είπανε λάθος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Υπάρχουν άλλες 18 ενώσεις σαν και εσάς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΤΣΟΥΛΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Αττικής - Πειραιά (Ε.Π.Λ.Σ. ΑΤΤΙΚΗΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ): Κύριε Πλακιωτάκη, δεν σας διέκοψα. Είσαστε πολύ πιο έμπειρος από εμένα. Υπάρχουν 18 ενώσεις, οι οποίες είναι αυτόφωτες, ανεξάρτητες και αυτόνομες. Η αγαπημένη σας η Πανελλήνια Ένωση, η οποία είναι πρωτοβάθμια σαν και εμάς, η ΠΕΑΛΣ, δεν είναι εδώ να αγωνιστεί για τα μέλη της, εγώ είμαι εδώ και αγωνίζομαι για τα μέλη μου. Αυτά όσον αφορά αυτό που είπατε.

Επίσης, θέλω να απαντήσω στον κ. Δρίτσα, στον Υπουργό, ότι, βεβαίως, θέλει αλλαγή το Προεδρικό Διάταγμα των μεταθέσεων. Τα έχουμε αντιμετώπιση και μαζί αυτά τα πράγματα και είναι πολύ σημαντικό αυτό να γίνει με νόμο και θα σας πω γιατί να γίνει με νόμο. Το 2005, εν μια νυκτί άλλαξε το Προεδρικό Διάταγμα και πήραν 4.000 λιμενικοί μετάθεση από έναν Υπουργό, αλλά αυτά δεν ακούγονται εδώ.

Όσον αφορά τον Καλλικράτη και τις μειώσεις οργανικών θέσεων, κύριε Λαζαρίδη, έγινε μεγάλο έγκλημα εις βάρος του Λιμενικού Σώματος. Ενός Λιμενικού Σώματος που είναι αυτό που τα τελευταία χρόνια έχει ξανακάνει Brand Name την Ελλάδα σε όλο τον πλανήτη, με την απόδοσή του στο προσφυγικό. Βεβαίως, θα πρέπει να γίνει αναβάθμιση όλων των αρχών της Βόρειας Ελλάδας και να γίνει όποτε μπορέσουμε και αλλαγή του Καλλικράτη. Κυρία Μανωλάκου, νομίζω ότι σας ότι η κράτηση είναι πειθαρχικό θέμα. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστώ και εγώ. Το λόγο έχει η κυρία Ανδρεάκου.

ΑΝΤΩΝΙΑ ΑΝΔΡΕΑΚΟΥ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Π.Σ.Υ.Υ.Ε.Ν.)): Κυρία Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να είμαι πάρα πολύ σύντομη και πολύ σαφής. Απαντώ στις ερωτήσεις που τέθηκαν για λογαριασμό του κ. Δρίτσα, τον οποίο και καλωσορίζουμε. Απαντώ αποκλειστικά για τις διατάξεις των άρθρων 110 και 114.

Το άρθρο 110 αναφέρεται στους αναγνωρισμένους οργανισμούς - νηογνώμονες.

Το άρθρο 114 αναφέρεται αποκλειστικά σε όλους τους οικονομικούς φορείς που έχουν κατά καιρούς σύναψη συμβάσεις με το ελληνικό δημόσιο.

Για να είμαστε ακριβείς, τα άρθρα έτσι όπως είμαι διατυπωμένα δεν απαγορεύουν απευθείας στο προσωπικό να εργάζεται, απαγορεύουν στους νηογνώμονες και στους οικονομικούς φορείς να απασχολούν - εδώ θέλουν να με προσέξετε - πρώην προσωπικό, στρατιωτικό ή πολιτικό. Εγώ από πλευράς μου θα μιλήσω για το πολιτικό προσωπικό. Πρέπει να καταλάβουμε όλοι ότι μιλάμε για ανθρώπους που έχουν απωλέσει την δημοσιοϋπαλληλική τους ιδιότητα. Είναι, πλέον, ιδιώτες. Με λίγα λόγια είναι αδύνατον μια διάταξη νόμου να καθορίζει την όποια εργασιακή απασχόληση ενός πολίτη. Ειδικά για τους δημοσίους υπαλλήλους υπάρχουν πληθώρα νομοθετημάτων - να πούμε για τον Κώδικα Δημοσίων Υπαλλήλων, για το Πειθαρχικό Δίκαιο, για το νόμο 2690/1999 - που σκοπό έχουν την προληπτική καταστολή και επιβολή κυρώσεων για όποια παράβαση.

Στα άρθρα αυτά θέλω να πω, ότι εμείς ως σύλλογος- ως υπάλληλοι- είμαστε υπέρ της διαφάνειας, υποστηρίζουμε τη διαφάνεια, ωστόσο πρέπει να υπάρχει και ένα μέτρο σε αυτά που ζητάμε και θα φέρω ένα πάρα πολύ απλό παράδειγμα, το θέμα ενός εφοριακού, όπου μετά τη συνταξιοδότησή του δεν μπορεί να εργαστεί πουθενά αλλού. Γι' αυτό λοιπόν, επειδή αντιλαμβανόμαστε την περιρρέουσα ατμόσφαιρα για την διαφάνεια, τι λέμε; Να απαλειφθεί μόνο η πρόταση «η με οποιοδήποτε άλλο τρόπο αποχώρηση». Ο «άλλος τρόπος» έχει δύο τινά ή την παραίτηση ή την απόλυση και επειδή σ' αυτή τη χώρα το έχουμε δει και αυτό, θέλουμε να δώσουμε ευκαιρία στους ανθρώπους που μπαίνουν στο Δημόσιο, δεν τους αρέσει και φεύγουν. Δεν μπορούν αυτοί οι άνθρωποι να εργαστούν;

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ πολύ, το λόγο έχει η κυρία Πεντότη, από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας - Π.Ο.Υ.Ε.Ν.): Ευχαριστώ, θα απαντήσω στον κ. Συρμαλένιο.

Πρώτον, για το «πόθεν έσχες». Να θυμίσω, ότι η διάταξη για καθολική υποχρέωση υποβολής «πόθεν έσχες» που ισχύει μόνο για τους υπαλλήλους του Υπουργείου Ναυτιλίας και για κανέναν άλλο Υπουργείο, θεσπίστηκε το 2014 με Κυβέρνηση της Ν.Δ. και το καλοκαίρι του 2015, με Κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., ήρθε και καταργήθηκε αυτή η διάταξη- η υποχρεωτικότητα- και μπήκαμε στο πλαίσιο που ισχύει για τους υπόλοιπους δημοσίους πολιτικούς υπαλλήλους του κράτους. Μετά όμως από 5 νόμους, με τον ν.4336/2015 τον Αύγουστο, αν δεν κάνω λάθος πρέπει να είναι μνημονιακός, καταργήθηκε αυτή η διάκριση. Δηλαδή, ήρθε ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κατήργησε την διάταξη της Ν.Δ. και μετά επανήλθε η διάταξη της Ν.Δ.. Εμείς δεν λέμε κάτι άλλο, αυτό που είχε ψηφίσει ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. τότε, να το ξαναψηφίσει.

Όσον αφορά το θέμα του «ασυμβίβαστου», εμείς επί της αρχής είμαστε σύμφωνοι με όλες τις διατάξεις διαφάνειας. Παρόλα αυτά επισημαίνουμε, ότι δεν μπορεί να γίνει μόνο για το πολιτικό και στρατιωτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και πάλι, θα πρέπει να γίνει κάτι γενικό, ότι ισχύει γενικά να ισχύει και ειδικά και εκτός αυτού, θα πρέπει να δεσμευθούν και οι πολιτικές ηγεσίες, δεν είναι δυνατόν να απαγορεύεται μόνο στον υπάλληλο να πάει να δουλέψει, να μην μπορεί να πάει να δουλέψει ή να μην έχει καμία σχέση εργασίας, ούτε συμβουλευτική, ούτε μετοχές, ούτε μέρος του κεφαλαίου κάποιας ναυτιλιακής εταιρείας ο οποιοσδήποτε πρώην Υπουργός Ναυτιλίας. Εμείς αυτό λέμε, αν θέλετε να θεσπίσετε κανόνες διαφάνειας, θα το κάνετε κάθετα για όλους και για όλο το ελληνικό Δημόσιο. Υπάρχει πρότυπο, το γαλλικό πρότυπο, όπου μπορείτε να το ακολουθήσετε, μπορούμε να σας δούμε ποιοι κανόνες ακριβώς ισχύουν στο γαλλικό σύστημα για να τους υιοθετήσετε.

Και τέλος, θα ήθελα να απαντήσω στην κυρία Μανωλάκου. Δεν ξέρω αν εν τη ρύμη του λόγου, επειδή βιαζόμουν κιόλας, μίλησα για εξυγίανση. Αυτό που εννοούμε, είναι ότι πρέπει να αναμορφωθεί ο Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, είναι πάγιο αίτημά μας να βγει «εκτός» του Αρχηγείου. Την ανησυχία του κ. Πλακιωτάκη, ότι πολιτικοποιείται το Υπουργείο, εμείς δεν την βλέπουμε πουθενά, αν ξέρει κάτι ο κ. Πλακιωτάκης να μας το πει και εμάς, γιατί εμείς θα χαρούμε αν βγει ο Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων «εκτός» του Αρχηγείου, γιατί θέλουμε να μετρηθούν πόσοι είναι αυτή τη στιγμή πτυχιούχοι ναυπηγοί, οι μηχανολόγοι μηχανικοί και άλλες επιστημονικές ειδικότητες που υπηρετούν στον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, για να ξέρουμε και τι στελεχιακό δυναμικό έχουμε.

Όσον αφορά τα ναυάγια που έχουν προκληθεί τα τελευταία χρόνια, δεν τα γνωρίζω όλα τα ναυάγια, αρκετά δεν ήταν στην αρμοδιότητα της Επιθεώρησης. Το «Sea Diamond» ήταν ξένη σημαία, το «Δύστος» ήταν στον «Ελληνικό Νηογνώμονα», αλλά το θέμα είναι τα ναυάγια γιατί έχουν προκληθεί, για λόγους μη αξιοπλοΐας των πλοίων ή από ανθρώπινο λάθος; Από ότι γνωρίζω και από ότι με ενημέρωσαν οι συνάδελφοί, το 70% των ναυαγίων παγκοσμίως έχει να κάνει με ανθρώπινο λάθος και χειρισμό. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ, το λόγο έχει ο κ. Στελλιάτος, που είναι πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΕΛΛΙΑΤΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, Ε.Π.Ε.Σ.Τ.): Είπα προηγουμένως στην ομιλία μου, ότι το ελληνικό yachting χρειάζεται τη στήριξη όλων των κομμάτων. Τι εννοώ με αυτό; Να σταματήσουν πια όλοι να ασχολούνται με τους «σκαφάτους» και τους «σκαφάτους», βαρέθηκα να ακούω όλα αυτά τα χρόνια για τους «σκαφάτους», ότι για όλα φταίνε οι «σκαφάτοι». Η διαφορά μας είναι, ότι δεν είμαστε «ο σκαφάτος του Σαββατοκύριακου», είμαστε επαγγελματίες, με δάνεια στις τράπεζες, κάθε μέρα βγαίνουν εις βάρος μας αποφάσεις, είτε είναι φοροεισπρακτικές είτε είναι το «τέλος πλεύσης» που βέβαια δεν μπορεί να αποφευχθεί, αυτό το έχω καταλάβει- αλλά κάθε μέρα υπάρχει και κάτι. Άρα, αν δεν φύγει από το μυαλό των πολιτικών ότι ο σκαφάτος είναι το Σαββατοκύριακου και ο ιδιώτης με τις παράξενες σημαίες, δεν γίνεται τίποτα. Ευτυχώς, άρχισε και κινείται φέτος λόγω Κουρουμπλή. Το Λιμενικό έχει ασχοληθεί με τα παράνομα ναύλα, που είναι εις βάρος μας κι αυτό. Το βασικό είναι ότι ο σκαφάτος πρέπει να φύγει από το μυαλό των πολιτικών, ότι δεν είναι ο ιδιώτης που πάει Σαββατοκύριακο. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μπίμπης.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΠΙΜΠΗΣ (Γραμματέας του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών άνευ Πληρώματος Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π.): Στο Σύνδεσμό μας έχουν αποταθεί ουσιαστικά δύο ερωτήματα.

Το ένα αφορά το τέλος πλοίων. Είναι γεγονός στο υπόμνημα που έχουμε καταθέσει, ότι βάζουμε κριτήρια παλαιότητας των σκαφών, όπως προβλέπονται και από τον ν. 4256, γιατί σκάφη παλαιότερα νοικιάζουν στις χαμηλότερες τιμές, λιγότερο διάστημα κατά τη διάρκεια του έτους και έχουν λιγότερα έσοδα. Επίσης, έχουμε βάλει το κριτήριο του παροπλισμού των σκαφών για τη χειμερινή συντήρηση και από ότι έχω καταλάβει, ο κ. Υπουργός προηγουμένως ανέφερε ότι το τέλος πλοίων, δεν θα είναι πλοίων, θα είναι πλόων και θα αφορά το αν κινούνται τα σκάφη. Εκεί θα θέλαμε κάποια διευκρίνιση, γιατί δεν είναι σαφές πως το σκέπτεται.

Επίσης, αναφέρουμε ότι δεν είναι ορθολογικός ο νέος τρόπος με τον οποίο γίνονται οι χρεώσεις, διότι η διαφορά μεταξύ των 12 και 13 μέτρων, είναι γύρω στο 136%. Θα πρέπει να υπάρχει μια πιο ομαλή μετάβαση ανάλογα με το μέγεθος των σκαφών. Αυτά ως προς το τέλος των πλοίων. Είναι γεγονός ότι μέχρι στιγμής δεν έχουμε χρεωθεί αυτό το τέλος, πρόκειται να το πληρώσουμε, που σημαίνει, ότι θα επιβαρύνει τον προϋπολογισμό των σκαφών και θα μας φέρει σε δυσχερή θέση. Όσον αφορά τα ξένα σκάφη, είναι σαφές ότι θα υπάρχουν αντιδράσεις…

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Πότε ψηφίστηκε αυτός το νόμος;

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΠΙΜΠΗΣ (Γραμματέας του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών άνευ Πληρώματος Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π.): Το 2013.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ωραία. Απλά, δεν εισπράχθηκε γιατί βόλευε κάποιους.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΠΙΜΠΗΣ (Γραμματέας του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών άνευ Πληρώματος Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π.): Υπήρξαν πολλοί λόγοι για τους οποίους δεν εισπράχθηκαν. Για το εάν είναι αναπτυξιακός αυτός ο νόμος, είναι προφανές ότι δεν έρχεται να δώσει κάποια αναπτυξιακά μέτρα για τον κλάδο. Σίγουρα, αυτό θα οδηγήσει στην ανάπτυξη, είναι η χρήση του ηλεκτρονικού μητρώου και της ηλεκτρονικής κατάθεσης ναυλοσυμφώνων. Περιμένουμε από τον κ. Υπουργό να μας ενημερώσει για το πότε πρόκειται να λειτουργήσει. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής) : Το λόγο έχει ο κ. Τσικαλάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Πλοιάρχων – εκπρόσωπος της ΠΝΟ): Η Ομοσπονδία μας είναι κάθετα αντίθετη σε μια τέτοια εξέλιξη, δηλαδή, στην ανάθεση του έργου του ΚΕΕΠ σε ιδιώτες. Η Ομοσπονδία πιστεύει και ζητά από το Υπουργείο να προβεί σε εκκαθάριση, αλλά και την αναβάθμιση της Επιθεώρησης των Εμπορικών Πλοίων, ώστε πράγματι να επιτελεί το έργο και το σκοπό της σύστασής της με τη σφραγίδα και το κύρος του ελληνικού δημοσίου. Με την ευκαιρία αυτή θα θέλαμε να πούμε ότι σαφέστατα είμαστε και υπέρ του καθορισμού ορίου ηλικίας των πλοίων σε συνδυασμό πάντοτε με την διαρκή και ουσιαστική επιθεώρηση και τακτική και αδιάληπτη συντήρησή τους.

Όσον αφορά τη ναυτική εκπαίδευση, η πάγια θέση της Ομοσπονδίας μας είναι η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα της ναυτικής εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης και άμεση κάλυψη των ελλείψεων του εκπαιδευτικού προσωπικού του ΑΕΝ και του ΚΕΣΕΝ με περισσότερες θέσεις μονίμων ναυτοδιδασκάλων, πλοιάρχων και Α’ μηχανικών αντίστοιχα και όχι με το καθεστώς των ωρομισθίων, με περισσότερα κίνητρα και κυρίως καλά αμειβόμενους.

Τέλος, σε ό,τι αφορά το ΕΣΑΛ, είναι η πρώτη φορά που οι κατεξοχήν χρήστες ακούγονται, δηλαδή, ακούγονται οι πλοίαρχοι και συμμετέχουν σε μια τέτοια Επιτροπή και αυτό, το θεωρούμε πολύ θετικό. Ως Ένωση Πλοιάρχων μεταφέρουμε τις θέσεις των μελών των πλοιάρχων μας, που αφορούν την ασφάλεια και τους ασφαλείς χειρισμούς για την προσέγγιση των πλοίων στα λιμάνια. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σταυριδόπουλος.

ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ ΣΤΑΥΡΙΔΟΠΟΥΛΟΣ (Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ)): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Για να κάνουμε τα πράγματα απλά και σαφή, καταρχήν, τα λιμάνια δημόσια και ιδιωτικά σαφώς και τα ενδιαφέρει να παρέχονται με σωστό τρόπο και στα πλαίσια υγιούς ανταγωνισμού και όχι μέσα σε ένα ασφυκτικό ολιγοπωλιακό σύστημα οι συγκεκριμένες παροχές των λιμενικών υπηρεσιών και δη, αυτές που αφορούν, τα απόβλητα και τα κατάλοιπα των φορτίων.

Άρα όπως είπαμε και από την αρχή, είναι κατανοητό, όπως και το σύνολο του νομού, ότι πηγαίνει σε ένα σωστό πλαίσιο η όλη συζήτηση. Επειδή, μάλιστα τέθηκαν και πολλές ερωτήσεις που αρκετούς βουλευτές, θα απαντήσουμε συνολικά.

Καταρχήν, ως προς το ζήτημα των τιμολογίων. Το εάν θα πέσουν ή όχι τα τιμολόγια, είναι κάτι που δεν μπορεί να καθορισθεί από το ίδιο το λιμάνι και αυτό θα καθοριστεί από την ίδια την αγορά. Μάλιστα, είναι σαφές και είναι πολύ πετυχημένο αυτό που γράφεται σε ένα σημείο του άρθρου 106, ότι δεν θα πρέπει να διαμορφώνονται ή δεν μπορούν να διαμορφώνονται κατώτατες τιμές. Αν, λοιπόν, διαμορφώνονται κατώτατες τιμές, είναι σαφές, ιδού πεδίο δόξης λαμπρών, ώστε να υπάρξει και να λειτουργήσει ένας υγιής ανταγωνισμός.

Σε ό,τι αφορά την ερώτηση ως προς το πόσο συμβατό είναι το 106 με τον Κανονισμό 352/2017 της Ε.Ε., που έκαναν αρκετοί βουλευτές. Πράγματι υπάρχουν κάποια σημεία που και έχουμε κάποιες απορίες και γι' αυτό και πάνε στην αρχική μας τοποθέτηση ότι θέλουμε μια περαιτέρω διαβούλευση ή μια συζήτηση με το Υπουργείο, για να τα διευκρινίσουμε περαιτέρω. Εάν θυμόσαστε, το ανέφερα μόλις προ ολίγου, για το εάν είμαστε υπέρ ή όχι του ανοίγματος της αγοράς. Είναι σαφές δε ότι το προηγούμενο καθεστώς, το οποίο δημιούργησε μια ολιγοπωλιακή κατάσταση, θέλουμε να το αλλάξουμε και δεν υπάρχει περίπτωση και δεν καταλαβαίνω, κύριε υπουργέ, γιατί δεν το έχετε αντιληφθεί έως τώρα από την στάση μας;

Τέλος, είναι γνωστό ότι είναι μόλις 4 ή 5 σήμερα οι δεδομένοι πάροχοι που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες, δηλαδή, παραλαβής αποβλήτων. Τώρα, το εάν και κατά πόσον πρόκειται ή εάν έχουν σκοπό να μπουν και νέοι επιχειρηματίες αυτή τη διαδικασία, είναι κάτι που δεν θα το καθορίσουν πάλι τα λιμάνια, αλλά θα καθοριστεί ακριβώς από τις διαδικασίες που γι' αυτό θέλουμε μια περαιτέρω συζήτηση για να δοθεί ένα ευρύτερο και σαφέστερο πλαίσιο για την δραστηριοποίησή τους. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κα Βουρδούνη.

ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ ΒΟΥΡΔΟΥΝΗ (Νομική Σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε., εκπρόσωπος της «Ένωσης Λιμένων Ελλάδος» (ΕΛΙΜΕ)): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Σε ό,τι αφορά την ερώτηση που έθεσαν οι κύριοι βουλευτές, για το εάν θεωρούμε ότι υπάρχει παράβαση των όρων της σύμβασης; Νομίζω ότι δεν χρειάζεται να τοποθετηθώ εκ νέου, η σύμβαση παραχώρησης Ο.Λ.Π. και Ελληνικού Δημοσίου, λέει, ένα πολύ απλό πράγμα. Στο άρθρο 11, μεταξύ των υπηρεσιών που έχει δικαίωμα και υποχρέωση να παράσχει ο Ο.Λ.Π., είναι και η διαχείριση των αποβλήτων. Υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 12, που είναι ο Κανονισμός των Υπό-παραχωρήσεων. Αυτό μεταβάλλεται άρδην, με το νέο νόμο.

Στον κ. Κούζηλο που είπε σχετικά με τον πρέπει να επέμβει κάποιος εισαγγελέας, για την περίοδο του ενός χρόνου της υπό ιδιωτικής διοίκησης του λιμένα, σας λέω ότι δεν υπάρχει κάτι να βρείτε. Αυτό που είχε κάνει ο ΟΛΠ υπό την νέα διοίκηση, είναι ότι έτρεξε τέσσερα διαφορετικά μοντέλα για να κάνει κάτι δεν έχει κάνει κανένα δημόσιο λιμάνι μέχρι σήμερα, να υπάρξει αποδέσμευση των αποβλήτων από τους ΧΥΤΑ, το οποίο είναι μεγάλη περιβαλλοντική πληγή, δεν καταλήξαμε έτσι και επιστρέφω και τη μομφή στο διοικητή της δημόσιας αρχής λιμένων, που είπε ότι όλως περιέργως, το βγάλαμε στις 8 Νοεμβρίου. Το βγάλαμε στις 8 Νοεμβρίου γιατί τότε ήμασταν έτοιμοι με όλα τα χρηματοοικονομικά μοντέλα. Για τη συμβατότητα με τον κανονισμό, η σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ είναι απόλυτα συμβατή με τον κανονισμό.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σακέλλης.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΚΕΛΛΗΣ (Πρόεδρος του Σύνδεσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)): Σχετικά με το άρθρο 106, θα ήθελα να σας πω ποια είναι η διαδικασία που ακολουθείται μέχρι σήμερα. Γίνεται ένας διαγωνισμός, π.χ. το λιμάνι του Πειραιά, όπου επιλέγεται κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας μια εταιρεία. Γίνεται διαγωνισμός Θεσσαλονίκη, επιλέγεται η ίδια εταιρεία. Γίνεται στην Καβάλα, επιλέγεται η ίδια εταιρεία. Έχουμε καταντήσει σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας να έχουμε σχεδόν την ίδια εταιρεία να συλλέγει τα απόβλητα. Εκπροσωπώντας την ακτοπλοΐα, την κρουαζιέρα και τα διεθνόπλοα πλοία, έχουμε εκφράσει την άποψη ότι πρέπει να πιστοποιούνται οι πάροχοι και να επιλέγονται από τις εταιρείες μας ελεύθερα οι πάροχοι, κατόπιν συμφωνίας σε ό,τι αφορά το κόστος, όπως αυτό συμβαίνει στις περισσότερες χώρες της Ελλάδας. Αυτό το οποίο ζητάμε από το άρθρο, είναι περισσότερη ελευθερία και κατοχύρωση, περισσότερη ελευθερία στην επιλογή των παρόχων.

Σχετικά με τις προγραμματικές συμβάσεις, έχω να πω το εξής. Θα το φέρω σαν παράδειγμα για να είναι πιο απλό. Όταν υπάρχει κάποιο πρόβλημα π.χ. στη σύνδεση της Τήλου με την Ρόδο και ζητάμε κάποιο πλοίο να εκτελέσει αυτά τα δρομολόγια, αυτή την υπηρεσία, πρώτα απ' όλα, πηγαίνουμε σε διαγωνιστικές διαδικασίες, σε διεθνείς διαγωνισμούς και αν δεν καταφέρουμε να βρούμε το κατάλληλο πλοίο να εξυπηρετήσει τη γραμμή, τότε έρχονται στην εικόνα οι προγραμματικές συμβάσεις. Εγώ πιστεύω ότι εάν δεν έχουμε καταφέρει στο πρώτο στάδιο να λύσουμε το πρόβλημα, δεν μπορούμε ούτε με τις προγραμματικές συμβάσεις να το λύσουμε.

Σε ό,τι αφορά την κατοχύρωση των εργαζομένων, θα ήθελα να υπενθυμίσω σε όλους ότι ουδέποτε εργαζόμενοι ναυτικοί έχουν χάσει τα χρήματά τους. Υπήρξαν στο παρελθόν καθυστερήσεις και σαφώς υπήρξαν και προβλήματα, αλλά τελικά βρέθηκαν κάποιες λύσεις. Επιπλέον αυτών των οποίων ίσχυαν μέχρι τώρα, αυτή τη στιγμή από την αρχή του χρόνου δεν μπορούμε να κάνουμε δρομολόγια τα πλοία μας, εάν δεν υπάρχει ασφάλεια τουλάχιστον για τέσσερις μισθούς των ναυτικών μας. Άρα, αυτή τη στιγμή πάνω να εφαρμόσουμε ένα άρθρο, να μπουν κάποιες διαδικασίες, οι οποίες μπορεί να δημιουργήσουν σύγχυση και προβλήματα χωρίς να υπάρχει λόγος.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Βασιλάκος.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΣ(Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών): Κύριε Κούζηλε, δεν θέλω να αναφερθώ στις ενσυνείδεις παραλείψεις του παρελθόντος, θέλω μόνο να αναφερθώ στο προεδρικό διάταγμα 103, όπου οι οργανικές θέσεις των πλοηγών μειώθηκαν στον αριθμό των τότε υπηρετούντων 45 από 67. Σήμερα, η ηγεσία του Υπουργείου κάλυψε τις οργανικές θέσεις. Τώρα, η αύξηση των οργανικών θέσεων που περιέχονται στο παρόν νομοσχέδιο στο ρεαλιστικό αριθμό των 61 πλοηγών πανελλαδικά, στους 13 υφιστάμενους σταθμούς θα συντελέσει στο να επανέλθει η κανονικότητα και η εύρυθμη λειτουργία των λιμένων και ειδικά του μεγαλύτερου της χώρας του Πειραιά, που αυτή τη στιγμή λειτουργεί με το ήμισυ σχεδόν του αναγκαίου αριθμού πλοηγών.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Γρυπαίος.

ΤΡΥΦΩΝ ΓΡΥΠΑΙΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας):Κυρία Πρόεδρε ευχαριστώ. Θα ήθελα να απαντήσω και εγώ στον κ. Κούζηλο, ότι τον Οκτώβριο του 2014, με το Προεδρικό Διάταγμα 103 καταργήθηκαν στα πληρώματα οι κυβερνήτες, μηχανοδηγοί και ναύτες, σύνολο σχεδόν 90 κενές οργανικές θέσεις. Με το παρόν νομοσχέδιο, αυτές οι θέσεις επανέρχονται, τόσο στους κυβερνήτες, όσο και στους μηχανοδηγούς, στην προ του Προεδρικού Διατάγματος εποχή. Όσον αφορά στους ναύτες πρυμνοδέτες το κενό παραμένει. Είχαν καταργηθεί 70 κενές οργανικές θέσεις. Έπαναδημιουργούνται μόνο 9. Θέλω να πιστεύω, ότι σε δεύτερο χρόνο, ο κ. Υπουργός αλλά και ο κ. Γενικός, θα μας ακούσει και με τον Οργανισμό του Υπουργείου που πρόκειται να ξαναγίνει, να αυξηθούν οι οργανικές θέσεις των ναυτών πρυμνοδετών, ούτως ώστε και η πλοηγική να έχει έσοδα που χάνει αυτή τη στιγμή από την κακοδεσία. Όσον αφορά αν είναι επαρκής ή όχι: Σε κυβερνήτες και μηχανοδηγούς, πιστεύω ότι θα καλυφθούν οι θέσεις. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ελευθέριος Κεχαγιόγλου.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ. Θα απαντήσω στους τρεις αγαπητούς Εισηγητές, οι οποίοι περίπου έκαναν την ίδια ερώτηση, σχετικά με κάποιες, έτσι, εικόνες, περισσότερο για τα ελληνικά μικρά νησιά. Και θα ήθελα να σας πω το εξής. Από το 1951 μέχρι σήμερα έχουν αδειάσει στη χώρα μας, περίπου στα 52 μικρά νησιά. Το σύνολο της έκτασης που έχουμε χάσει σαν χώρα, που έχει αδειάσει, είναι μεγαλύτερο από το άθροισμα της έκτασης της Πάρου και της Νάξου. Τα επόμενα είκοσι χρόνια θα αδειάσουν άλλα 16 μικρά νησιά. Πέρυσι έκλεισε το τελευταίο σχολείο στα διαπόντια νησιά, στην Ερείκουσα. Ο μέσος όρος ηλικίας των κατοίκων που μένουν πάνω στα τρία διαπόντια νησιά είναι πενήντα ετών συν. Μπορείτε να καταλάβετε μόνοι σας, σε πόσα χρόνια ακριβώς, δεν θα υπάρχει ψυχή τον χειμώνα πάνω στα τρία διαπόντια νησιά.

 Η κατάσταση αυτή δεν είναι μόνο στα διαπόντια νησιά, είναι γενικά σε όποια άλλα νησιά, βλέπουμε καταρχάς ότι έχουμε προβλήματα στην ακτοπλοΐα. Για μας, λοιπόν, η ακτοπλοΐα, είναι ένας πάρα πολύ σημαντικός και μάλιστα η Ελληνόκτητη ακτοπλοΐα είναι, ίσως, ο κυριότερος παράγοντας για να μπορέσουμε να έχουμε ζωή στα μικρά νησιά.

Πριν μερικά χρόνια η πατρίδα μας χρηματοδότησε 3 γραμμές δημοσίου συμφέροντος, 3 άγονες γραμμές, όπως, λέει ο κόσμος. Και οι τρεις ξεκινούσαν από τον Πειραιά. Η μία ξεκινούσε την μια μέρα της εβδομάδος, πήγαινε δυτικές Κυκλάδες, Δωδεκάνησα και γύρναγε πίσω. Η άλλη πήγαινε ανάποδα. Η τρίτη περνούσε τις Κυκλάδες και πήγαινε προς τα Δωδεκάνησα. Είχαμε ένα μικρό νησί, στο οποίο έφταναν και τα τρία πλοία, και οι τρεις επιδοτούμενες γραμμές, την ίδια μέρα μέσα σε έξι ώρες. Η Πολιτεία, δηλαδή, ικανοποιούσε π.χ. τα εννέα από τα δέκα νησιά ικανοποιητικά, αλλά το δέκατο νησί δεν το ικανοποιούσε και δεν μπορούσε να το ικανοποιήσει. Φτάσαμε, λοιπόν, στο σημείο να έχουμε, μέσα σε έξι ώρες το πρωί και μάλιστα από τις 2.00 ώρα το βράδυ που έφτανε το πρώτο πλοίο, μέχρι τις 8.00 το πρωί 3 πλοία. Τις υπόλοιπες 18 ώρες της ημέρας, καθώς και τις υπόλοιπες έξι ημέρες της εβδομάδος δεν είχαμε κανένα πλοίο για το νησί αυτό.

Το άρθρο 76 δίνει τη δυνατότητα, να μπορέσει να βγει από κάποιες γραμμές επιδοτούμενες αυτό το νησί και να μπορέσει να βρει έναν άλλο τρόπο για να συνδεθεί με ένα νησί απέναντι. Το είπαμε και πριν, δεν θέλουμε οι δήμαρχοι να γίνουν εφοπλιστές, αλλά τη δυνατότητα αυτή, που θα δώσει σε κάποιον δήμαρχο - μετά τους δύο «άγονους» διαγωνισμούς, που θα περάσουν από το ΣΑΣ- να έρθει σε επικοινωνία με κάποιο άλλο πλοίο, που να μπορέσει να πάρει ξεχωριστά τη γραμμή αυτή.

Σχετικά τώρα με την ερώτηση που μου έκανε ο αξιόλογος Εισηγητής από τους ΑΝΕΛ ο κ. Λαζαρίδης, πώς γίνεται η μετακίνηση σε κάποια μικρά νησιά, ιδιαίτερα τον χειμώνα. Είναι πάρα πολύ απλό: Δεν γίνεται. Ένα νησί όπως π.χ. τα Λέβιθα, που έχει μια φορά την εβδομάδα πλοίο και όχι προς το κέντρο του, προς άλλο νησί, εάν δεν εκτελεστεί το δρομολόγιο αυτό, δεν θα έχει πλοίο, πάρα πολύ απλά.

Επίσης. Υπάρχει μερικές φορές το εξής φαινόμενο και κλείνω με αυτό, κυρία Πρόεδρε. Να συμβαίνει σε ένα μικρό νησί, να μην εκτελείται δρομολόγιο, για τις επόμενες δύο ή τρεις μέρες ή ο καιρός να μην άφησε να γίνει το δρομολόγιο, ενώ εκείνη την ημέρα να ζυγώνει ένα ημερόπλοιο ή ένα κρουαζιερόπλοιο πάνω στο νησί και δεν μπορεί να επιβιβάσει κόσμο. Αυτό λέμε: Να βρεθεί ένας τρόπος, με την έγκριση του λιμεναρχείου ή εν πάση περιπτώσει, όπως αυτό γίνεται, να μπορέσει να επιβιβάσει τον κόσμο και να τον μεταφέρει σε μια πλησιέστερη ακτή. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σταύρος Κατσικάδης.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας): Ευχαριστώ. Θέλω να ξεκαθαρίσω κάτι, γιατί έχει γίνει παρανόηση. Το τέλος που προβλέπεται στο νομοσχέδιο, είναι τέλος πλοίων αναψυχής, δεν είναι τέλος πλόων. Άρα, αφορά τα σκάφη αναψυχής που βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια όλο το χρόνο. Εάν είναι δεμένος κάποιος πάνω σε ελληνική Μαρίνα, ανεξάρτητα αν είναι ο χρήστης ή ο ιδιοκτήτης του σκάφους και κάνει χρήση για μία εβδομάδα ή για μία ημέρα ή για ένα μήνα, θα πληρώνει το τέλος όλου του χρόνου. Αυτό προβλέπεται στο νομοσχέδιο και αυτό λέμε ότι θα είναι καταστροφικό. Γι' αυτό και η παρέμβαση του να πληρώνει ο άλλος όταν εκτελεί πλόες, είναι μια παρέμβαση η οποία πιστεύουμε ότι θα απομειώσει την ζημιά. Γι' αυτό η παρέμβαση του να πληρώνει ο άλλος όταν εκτελεί πλόες είναι μια παρέμβαση, η οποία πιστεύουμε ότι θα απομειώσει τη ζημιά. Δεν λέμε ότι δεν θα γίνει ζημιά.

Θέλω να είμαι ξεκάθαρος και η πάγια θέση της Ένωσης μας, που είναι οι τουριστικοί λιμένες, οι μαρίνες στην Ελλάδα, είναι ότι ο νόμος πρέπει να καταργηθεί. Αυτή είναι η θέση μας. Με την τροποποίηση ότι θα πληρώνει μόνο όταν κάνει χρήση του σκάφους, όταν εκτελεί πλόες θα είναι μικρότερη η ζημιά που θα γίνει στο τουριστικό προϊόν που προέρχεται από το yachting της χώρας. Επίσης, να πούμε ότι τα σκάφη στην Ελλάδα είναι και τα ιδιωτικά σκάφη. Το 75% των σκαφών είναι ιδιωτικά σκάφη, τα οποία φέρνουν έσοδα και προστιθέμενη αξία στη χώρα. Άρα να σκεφτούμε και το κομμάτι αυτό του τουρισμού, το οποίο δεν πρέπει να το χάσουμε και πρέπει να το προστατεύσουμε.

Στο ερώτημα του κ. Πλακιωτάκη σχετικά με ανταγωνιστικά κίνητρα, είναι σαφές ότι δεν δίνονται ανταγωνιστικά κίνητρα με τις διατάξεις του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Δεν δίνονται λύσεις για τα ναυάγια και τα εγκαταλελειμμένα σκάφη που υπάρχουν στις μαρίνες της χώρας, ούτε τρόποι εφαρμογής για το λίζινγκ, το οποίο θα διευκόλυνε την αγορά και την προμήθεια των σκαφών και την είσοδο στη χώρα και τα βλέπουμε με Μαλτέζικη ή άλλες σημαίες. Άρα το ελληνικό δημόσιο χάνει πάρα πολλά χρήματα, ακριβώς επειδή δεν υπάρχει εφαρμογή του λίζινγκ και φυσικά ανέφερα εκτεταμένα ή τέλος πάντων στο χρόνο που μου δίνεται, το καμποτάζ, το οποίο πρέπει σ' αυτή τη χώρα να αρθεί για να δοθούν και επιπλέον κίνητρα.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Τριανταφύλλου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Επαγγελματικών Ημερόπλοιων Σκαφών - Π.Ε.Ν.Ε.Τ.Η.Σ.): Στο ερώτημα αν πρέπει να καλύπτουν οι νηογνώμονες το σύνολο των πιστοποιητικών εμείς είμαστε κάθετα αντίθετοι. Για τα πλοία τουλάχιστον που εκδίδουν ΠΑ και όχι ΠΓΕ να εκδίδει τα κυβερνητικά έγγραφα από ο ΚΕΕΠ και την κλάση ο νηογνώμονας, όπως ισχύει μέχρι σήμερα. Θα πρέπει όλα αυτά να γίνουν για να αποφευχθούν διάφορα προβλήματα, όπως είναι η απόρριψη πιθανόν κάποιων πλοίων από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς λόγω χρονολογίας ναυπήγησης και λόγω κανονισμών με τους οποίους έχει ναυπηγηθεί, δεκαπλασιασμός του κόστους επιθεωρήσεων και ένα τεράστιο ποσό, το οποίο το υπολογίζουμε γύρω στο 1 εκατομμύριο ευρώ να φεύγει στο εξωτερικό αντί να ενισχύει την εθνική οικονομία. Εμείς πιστεύουμε ότι όχι μόνο πρέπει να καταργηθεί η επιθεώρηση, αλλά θα πρέπει να ενισχυθεί. Θα έπρεπε ίσως να είχαν υπάρξει τα ισοδύναμα μέτρα τα οποία ζητάμε εδώ και πάρα πολλά χρόνια, με ενίσχυση τουλάχιστον δέκα ανθρώπων. Θα μπορούσαν αντί να υπάρχουν οργανισμοί, για την κλάση τουλάχιστον, θα μπορούσαν να πιστοποιούν με ισοδύναμα μέτρα τουλάχιστον τα μικρά πλοία.

Στην ερώτηση, αν θα μπορούσαν τα μέτρα αυτά τα οποία περιγράφονται στο παρόν νομοσχέδιο να είναι αναπτυξιακά. Υπό πολλές προϋποθέσεις θα μπορούσαν. Εμείς έχουμε υποβάλει κάποιες προτάσεις και θα υποβληθεί και το υπόμνημα της Ενώσεως μας. Είμαστε εδώ παρούσες τρεις Ενώσεις, που έχουμε τον θαλάσσιο τουρισμό σαν αντικείμενο. Αντί, λοιπόν, να ρυθμίζει το Υπουργείο το τι επιτρέπεται και το τι απαγορεύεται, θα μπορούσαμε υπό την αιγίδα πάντοτε του Υπουργείου οι συζητήσεις αυτές - οι Ενώσεις άλλωστε έχουμε πολύ καλές σχέσεις μεταξύ τους- να γίνονται στο Υπουργείο, να αποφασιστούν κάποια πράγματα και έπειτα να κινηθεί το Υπουργείο να τις νομοθετήσει. Είναι σίγουρο ότι η ίδια η αγορά θα μπορούσε να ρυθμίσει τους όρους της δραστηριοποίησης του κάθε κλάδου.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Δημοσθένης Μπακόπουλος, από τη Δημόσια Αρχή Λιμένων.

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Διοικητής – Δημόσια Αρχή Λιμένων, ΔΑΛ): Επί των ερωτημάτων που τέθηκαν, πρώτον, αν οι ρυθμίσεις του 106 είναι συμβατές με τη σύμβαση παραχώρησης. Όρος 2,3α: Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων του ΟΛΠ στο πλαίσιο της παρούσας σύμβασης, κάθε κυβερνητικός φορέας του ελληνικού δημοσίου μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να διατηρεί, καθ΄ όλη τη διάρκεια της παρούσας σύμβασης, την εξουσία και τη διακριτική ευχέρεια α) να θέτει σε ισχύ, καταργεί ή τροποποιεί νόμους που διέπουν ή επηρεάζουν πτυχές της λειτουργίας του Λιμένα Πειραιά.

Όρος 5.2. Είναι πάρα πολλοί, λέω τους βασικούς. Ο Ο.Λ.Π. Θα εκπληρώνει τις απορρέουσες από την παρούσα σύμβαση υποχρεώσεις του, σύμφωνα όλους τους ισχύοντες νόμους-κανονισμούς και διατάγματα γενικής εφαρμογής.

Και άρθρο 5, παράγραφος 2, καμία διάταξη της σύμβασης παραχώρησης δεν επιτρέπεται να ερμηνεύεται με τρόπο που εμποδίζει την άσκηση των αρμοδιοτήτων του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, περίπτωσης θ΄, ιδίως εκείνη που αφορά σε κανόνες και κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης και μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επομένως, δεν υπάρχει καμία απολύτως αμφιβολία ότι η ελληνική κυβέρνηση μετοχές πούλησε με τον νόμο 4404 και έχει διατηρήσει το δικαίωμα της να νομοθετεί.

Δεύτερον. Είναι συμβατό το 106 με τον κανονισμό; Οι βασικές παράγραφοι του άρθρου 106 είναι αντιγραφή των άρθρων 4 επόμενα του κανονισμού 352/17 και επομένως είναι ζήτημα απλής ανάγνωσης να διαπιστώσει κανείς ότι το άρθρο συμβαδίζει με τον κανονισμό.

Υπάρχει διαδικασία τροποποίησης της οδηγίας 2059; Περί 2059 μιλώντας έχει την παγκόσμια πατέντα να είναι ενσωμάτωση κοινοτικού δικαίου με υπουργικές αποφάσεις. Ουσιαστικές ρυθμίσεις όχι τεχνικές και λεπτομερειακές ρυθμίσεις τους 43.2 του συντάγματος. Μπήκαν στο εθνικό δίκαιο με υπουργική απόφαση. Αυτά περί καλής νομοθέτησης. Η οδηγία δεν αφορά τον αριθμό των παροχών, αφορά τα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων και επίσης το πώς γνωστοποιούνται εκ των προτέρων οι χρεώσεις, άρα δεν έχει καμία σχέση με την εφαρμογή του κανονισμού. Έχουν γίνει καταγγελίες από την Δ.Α.Λ. στην εισαγγελία; Ναι, κ. Κούζηλε, έχει γίνει ανακοίνωση αξιοποίνου πράξεις κατ’ άρθρον 37 του κώδικα ποινικής δικονομίας στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά. Και τέλος, ένα ερώτημα που κατά τη γνώμη μου πρέπει να απασχολήσει την Επιτροπή τη νομοπαρασκευαστική της διαδικασία. Και κανονισμός 357 και 15 χρόνια μονοπώλιο; Γίνονται και τα δύο μαζί;

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ-ΙΑΣΩΝ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ)): Σε σχέση με την ερώτηση του Εκπρόσωπου του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή, με τις υποθέσεις που είναι για παραπομπή στον Εισαγγελέα. Θα ήθελα να σας πω, η Ρυθμιστική Αρχή δεν προαναγγέλλει, ούτε προειδοποιεί. Αφού εξετάσει κατά νόμο και αποφασίσει μπορεί να πραγματοποιήσει ελέγχους υπό την εποπτεία Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών η ίδια. Εάν απαιτηθεί, νομιμοποιείται να λάβει έκτακτα μέτρα. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Τσικαλάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Πλοιάρχων): Ευχαριστώ πολύ. Σε σχέση με τις ρυθμίσεις για την ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα και τις τροποποιήσεις του νόμου 2932 του 2001, για την προστασία των εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, οι Ομοσπονδίες μας είναι σαφώς υπέρ του μέτρου και γενικότερα σε κάθε μέτρο για την προστασία των εργαζομένων που αποτελεί και το πάγιο αίτημα της Ομοσπονδίας και συμβάλλει στην δημιουργία ομαλού κλίματος μεταξύ εργοδοσίας και εργαζομένων. Και στο παρελθόν, υπήρξαν σοβαρά προβλήματα. Ναι μεν στις μέρες μας έχουν μειωθεί, αλλά δεν παύει να υπάρχουν. Και θα ήθελα να αναφερθώ και στο κομμάτι των πλοιάρχων. Εξακολουθεί μέχρι και σήμερα να υπάρχει η υποχρέωση του πλοιάρχου όταν απολύεται από το πλοίο στο «πόδι» της εταιρίας και να υπάρχουν μεγάλα χρηματικά ποσά εν είδει προστίμου και να μετακυλούν στην υποχρέωση του πλοιάρχου. Εδώ έχουμε αιτηθεί στο Υπουργείο, έχουν γίνει σχετικές ρυθμίσεις και περιμένουμε την υλοποίηση γι' αυτό. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και αγαπητοί προσκεκλημένοι, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση. Σας ευχαριστώ θερμά για τη συμμετοχή και την παρουσία σας.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δρίτσας Θεόδωρος, Καρακώστα Εύη, Σηφάκης Γιάννης, Συρμαλένιος Νίκος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κούζηλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαζαρίδης Γεώργιος και Δανέλλης Σπυρίδων.

Τέλος και περί ώρα 20.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**