**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 14 Φεβρουαρίου 2019, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13.45΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Φώτιος – Φανούριος Κουβέλης, ο Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 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.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Βαγιωνάκη Ευαγγελία, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γεώργιος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι, καλησπέρα σας. Συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις».

Είναι παρόντες ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Φώτιος – Φανούριος Κουβέλης και ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός.

Καταρχάς, να κάνουμε έναν προγραμματισμό. Τη Δευτέρα στις 14:00` οι φορείς, στις 18:00` η τρίτη συνεδρίαση, η κατ' άρθρον και την Τρίτη νομίζω ότι δεν υπάρχει πρόβλημα - δε ξέρω εάν υπάρχει καμία ένσταση - να γίνει στη 13:00` η β΄ ανάγνωση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Γιατί η β΄ ανάγνωση την Τρίτη και όχι την Τετάρτη;

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Την Πέμπτη πρέπει να ψηφιστεί. Είναι το πρόγραμμα πολύ πλούσιο. Υπάρχει ένσταση από κάποιο κόμμα, όπως ακούσαμε τώρα; Κύριε Κατσώτη, επιμένετε στην πρότασή σας;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Εάν είναι όλοι οι άλλοι σύμφωνοι, συμφωνούμε κι εμείς.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συμφωνείτε, άρα Δευτέρα και Τρίτη θα γίνουν οι επόμενες συνεδριάσεις και την Πέμπτη θα πάει στην Ολομέλεια καλώς εχόντων των πραγμάτων.

Συνεχίζουμε τη διαδικασία. Τώρα, μιλάμε για φορείς, που θα κληθούν στη δεύτερη συνεδρίαση και να μας τα δώσετε και γραπτά όλα τα κόμματα. Τον λόγο έχει η κυρία Γκαρά.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ (Εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ)**: Από την πλευρά μας προτείνουμε στους εξής φορείς: Ένωση Λιμένων Ελλάδας που θα ορίσουν τους εκπροσώπους τους, Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας, Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδας, Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών, Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, Πανελλήνια Ένωση Κυβερνητών Ιστιοπλοϊκών Σκαφών Αναψυχής, Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Επιπρόσθετα, εγώ θέλω να προτείνω το ΤΑΙΠΕΔ, τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, την Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, τη ΣΙΤΕΣΑΠ και την ΕΠΕΣΤ, καθώς και την Πανελλήνια Ομοσπονδία Πολιτικών Υπαλλήλων και το Ναυτικό Επιμελητήριο.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.):** Κυρία Πρόεδρε, εμείς προτείνουμε την Ένωση Λιμένων Ελλάδος, την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, την ΕΠΕΣΤ για τον Θαλάσσιο Τουρισμό, την Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος και τον Σύνδεσμο Εφοπλιστών Εμπορικής Ναυτιλίας.

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

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή):** Συμφωνούμε με όσες Ενώσεις πρότειναν οι συνάδελφοι. Έχουμε μόνο να προσθέσουμε την Π.Ν.Ο. και επιμένουμε κι εμείς για το ΤΑΙΠΕΔ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε):** Έχουν ακουστεί πολλά εκτός από την Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού.

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

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):** Κυρία Πρόεδρε, με έχουν καλύψει οι συνάδελφοι.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης θα ανακοινωθούν ποιοι θα προσκληθούν για ακρόαση. Ξεκινάμε με την τοποθέτηση των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών. Το λόγο έχει ο κ. Γκαρά.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ (Εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισάγεται σήμερα προς συζήτηση ένα, ιδιαίτερα, σημαντικό νομοσχέδιο με τίτλο «Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις».

Ένα σχέδιο νόμου, το οποίο είναι αναγκαίο για την περιφερειακή και συνολική ανάπτυξη της χώρας, κυρίως των περιοχών που εδράζουν τα 10 περιφερειακά λιμάνια στα οποία αφορούν και οι διατάξεις. Πιο συγκεκριμένα, στο εν λόγω σχέδιο νόμου, περιγράφεται με λεπτομέρεια το μοντέλο υλοποίησης των δραστηριοτήτων και υποδομών με συνέργειες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, μέσω των υπό παραχωρήσεων δραστηριοτήτων σε 10 περιφερειακά λιμάνια της χώρας μας και συγκεκριμένα, στα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Ραφήνας, της Ηγουμενίτσας, της Πάτρας, του Ηρακλείου, της Ελευσίνας, του Λαυρίου, της Κέρκυρας και της Καβάλας.

Θα ήθελα από την αρχή να υπογραμμίσω, πως αποτελεί πολιτική απόφαση της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ να αξιοποιηθούν αυτά τα 10 λιμάνια, το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών των οποίων είχε περιέλθει στο ΤΑΙΠΕΔ, χωρίς να ιδιωτικοποιηθούν ή να πωληθούν, αλλά παραμένοντας υπό δημόσιο έλεγχο και αυτό είναι το πιο σημαντικό στοιχείο του νομοσχεδίου. Γι' αυτό παλέψαμε αρκετά σκληρά τα προηγούμενα χρόνια, προκειμένου να ανατρέψουμε και το μοντέλο ιδιωτικοποίησης της προηγούμενης κυβέρνησης.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας και η αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων και ιδιαίτερα των χερσαίων ζωνών τους, από χώρο απλής υποδοχής και φορτοεκφόρτωσης φορτηγών πλοίων σε κέντρα Logistics, έχει υποχρεώσει τους φορείς διαχείρισης λιμένων σε αναζήτηση συνεργασιών, κοινοπραξιών και μεταβιβάσεων, προκειμένου να εξασφαλίσουν μη κρατικές πηγές χρηματοδότησης, καθώς οι ανάγκες ήταν αρκετά μεγάλες για την υλοποίηση των απαραίτητων αναπτυξιακών έργων, είτε σε υποδομές και αναδομές, είτε και σε δραστηριότητες.

Η αναγκαιότητα αυτή οδήγησε στην εφαρμογή πολλαπλών μοντέλων παραχωρήσεων μου. Ένα εξ αυτών, ήταν το μοντέλο ιδιωτικοποίησης μέσω της πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών και της σύναψης σύμβασης με ανάδοχο ιδιώτη, ο οποίος αναλαμβάνει τη συνολική διοίκηση του λιμένα. Το συγκεκριμένο μοντέλο προκρίθηκε για τους λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, σε καμία περίπτωση, δεν θα μπορούσαμε να προκρίνουμε μια τέτοια μέθοδο στην ανάπτυξη των περιφερειακών λιμανιών της χώρας, όχι μόνο για πολιτικούς και ιδεολογικούς λόγους, τους οποίους, προφανώς, δεν χρειάζεται να αναλύσω, αλλά και για τους εξής οικονομικούς, κυρίως, λόγους που μπορώ να παραθέσω συνοπτικά.

Το οικονομικό μέγεθος των οργανισμών θα ήταν αποτρεπτικό για την προσέλκυση σοβαρών επενδυτών, η ποικιλία των δραστηριοτήτων, αλλά και τα χαμηλά επίπεδα διακίνησης, επίσης, δεν θα ήταν ελκυστικά, όπως επίσης, η μεγάλη συνάφεια και άμεση γειτνίαση των δραστηριοτήτων του λιμένα με τις δραστηριότητες του αστικού περιβάλλοντος, θα υποχρέωνε τους αναδόχους ασχολούνται με δραστηριότητες που δεν θα είχαν σχέση με εμπορική δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να αποφεύγουν ή να αποκλείουν τέτοιες παράλληλες κοινωνικές, κυρίως, δράσεις.

Για αυτούς και πολλούς άλλους λόγους, κυρίως, όμως, γιατί για εμάς είναι ιδιαίτερα σημαντικό, οι φορείς διαχείρισης των λιμένων και των λιμενικών υποδομών να παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο, επιλέξαμε να τα αξιοποιήσουμε όχι με τη μέθοδο της πώλησης των μετοχών τους, αλλά με τη μέθοδο της προώθησης υπό παραχωρήσεων λιμενικών χωρών και δραστηριοτήτων, με σκοπό την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων στη λιμενική βιομηχανία, με βάση συγκεκριμένα κριτήρια και όρους ικανούς να διασφαλίσουν την καλή λειτουργία, ανάπτυξη και βιωσιμότητά του εκάστοτε λιμένα, δηλαδή, με μια αναπτυξιακή προοπτική. Εκτός αυτού, η επιλογή της συγκεκριμένης μεθόδου, συνειδητά εναρμονίζεται με την μακροχρόνια διεθνή και ενωσιακή πρακτική και εμπειρία στη λιμενική βιομηχανία, η οποία δίνει την δυνατότητα επιλογής εξειδικευμένων επενδυτών προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.

Εκτός από τον κύριο άξονα των υπό παραχωρήσεων, όμως, το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου προβλέπεται και μια σειρά σημαντικών διατάξεων που αφορούν στον εκσυγχρονισμό της διαδικασίας προσλήψεων των πλοηγών, σε τροποποιήσεις για την εφαρμογή του μητρώου τουριστικών πλοίων των μικρών σκαφών και την λειτουργία της αγοράς επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, στην επέκταση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αναμόρφωση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου που διέπει το εκπαιδευτικό προσωπικό των ακαδημιών εμπορικού ναυτικού, στην ενίσχυση της ναυτεργατικής νομοθεσίας, αλλά και στη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος, Ελληνικής Ακτοφυλακής κ.α. που θα αναφέρω αναλυτικά παρακάτω.

Ας εξετάσουμε, όμως, αναλυτικότερα τα δύο αυτά μέρη του σχεδίου νόμου.

Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, είναι αποτέλεσμα πολύμηνης διαβούλευσης και διαπραγμάτευσης με τους Οργανισμούς Λιμένων, το ΤΑΙΠΕΔ για τους θεσμούς, καθώς θέλαμε να αποφύγουμε τις λανθασμένες προσεγγίσεις των προηγούμενων κυβερνήσεων, οι οποίες είχαν επιλέξει και συμφωνήσει το μοντέλο της ιδιωτικοποίησης για την αξιοποίηση των Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, αλλά και των Περιφερειακών Λιμανιών.

Ο στόχος αυτός επετεύχθη, καθώς τα λιμάνια παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο. Το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών των Οργανισμών Λιμένων δεν περιέρχεται υπό τον μετοχικό έλεγχο ιδιώτη επενδυτή και οι Οργανισμοί Λιμένων διατηρούν τον χαρακτήρα τους ως Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου διφυούς χαρακτήρα που ασκούν επιχειρηματική εκμετάλλευση, αλλά διατηρούν όλες τις αρμοδιότητες και εξουσίες τους που εμπεριέχουν άσκηση δημόσιας εξουσίας.

Συγκεκριμένα, με το εν λόγω νομοσχέδιο κυρώνονται όλες οι υφιστάμενες Συμβάσεις Κύριας Παραχώρησης, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του αντίστοιχου Οργανισμού Λιμένος Α.Ε. και ρητά προβλέπεται η δυνατότητα σύναψης Συμβάσεων Υποπαραχώρησης την οποία δεν προβλέπουν οι Συμβάσεις Κύριας Παραχώρησης.

Δίνεται η δυνατότητα στο ΤΑΙΠΕΔ να προχωρήσει στην προκήρυξη των σχετικών διαγωνισμών, οι οποίοι αφορούν στην παραχώρηση συγκεκριμένων ή και συνδυασμένων δραστηριοτήτων, επιχειρησιακών μονάδων ή λιμενικών λειτουργιών και υπηρεσιών των εγκαταστάσεων των Περιφερειακών Λιμένων, όπως για παράδειγμα εμπορευματοκιβώτια, κρουαζιέρα, αποθήκες κ.λπ..

Ορίζεται η διαγωνιστική διαδικασία για την ανάδειξη του προτιμώμενου επενδυτή, την οποία διεξάγει το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς το δικαίωμα και η εξουσία διάθεσης δικαιώματος υποπαραχωρήσεων περιέρχεται και ασκείται αποκλειστικά από αυτό.

Ιδιαίτερα σημαντικό σημείο είναι ότι η επιλογή των δραστηριοτήτων προς υποπαραχώρηση, προκύπτει μετά από συμφωνία του Οργανισμού Λιμένα του Υπουργείου Ναυτιλίας και του ΤΑΙΠΕΔ.

Παράλληλα, προβλέπεται η επιβολή στον υποπαραχωρησιούχο του αντισταθμιστικού ανταποδοτικού τέλους υπέρ του οικείου Οργανισμού Λιμένος, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το πέντε τοις εκατό των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων του υποπαραχωρησιούχου με δυνατότητα υπέρβασης στις οριζόμενες περιπτώσεις. Το προαναφερθέν τέλος επιβάλλεται επιπλέον και ανεξάρτητα από το συνολικό οικονομικό αντάλλαγμα της παραχώρησης που καταβάλλει ο υποπαραχωρησιούχος. Το ακριβές ύψος του τέλους αυτού προσδιορίζεται με Κοινή Υπουργική Απόφαση, βάσει μελέτης βιωσιμότητας χρηματοοικονομικού συμβούλου, ο οποίος προσλαμβάνεται από τη διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος. Η παράμετρος αυτή είναι εξαιρετικά σημαντική για το οικονομικό όφελος των Οργανισμών Λιμένων, καθώς ακόμη και σε περίπτωση μικρής οικονομικής κλίμακας θα εξασφαλίσουν το συμφέρον ποσοστό για τη βιωσιμότητα του Οργανισμού.

Επίσης, αυξάνεται κατά ενάμισι τοις εκατό και διαμορφώνεται από το δύο τοις εκατό σε τρεισήμισι τοις εκατό το ποσοστό του ανταλλάγματος υπέρ του δημοσίου επί του συνόλου των ενοποιημένων ετήσιων εσόδων των Οργανισμών Λιμένος της οικείας χρήσης, τέλος, το οποίο θα καταβάλλεται, πλέον στον οικείο Δήμο.

Σε γενικό πλαίσιο, όπως προανέφερα, το παρόν νομοσχέδιο στοχεύει στην βέλτιστη και στην πλέον επωφελή για το δημόσιο συμφέρον, μέθοδο αξιοποίησης των περιφερειακών λιμανιών. Μέσω της σύναψης Συμβάσεων Υποπαραχώρησης του δικαιώματος εκμετάλλευσης συγκεκριμένων και συνδυασμένων επιχειρησιακών μονάδων ή λιμενικών λειτουργιών και υπηρεσιών των λιμενικών εγκαταστάσεων, δίνεται η δυνατότητα στα λιμάνια αυτά να αξιοποιήσουν στο έπακρο τις συνδυασμένες δραστηριότητες προς όφελος του Οργανισμού.

Εκτός αυτού, με το παρόν νομοσχέδιο, στοχεύουμε στην προσέλκυση επενδυτών με εξειδικευμένη εμπειρία που θα επιτρέψει τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, καθώς και τη στοχευμένη ανάπτυξη των υποπαραχωρούμενων λιμενικών δραστηριοτήτων και των επιχειρησιακών μονάδων των Περιφερειακών Λιμένων στο άμεσο μέλλον.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, προβλέπονται διατάξεις με λοιπές ρυθμίσεις, αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που αφορούν στον εκσυγχρονισμό της διαδικασίας πρόσληψης Πλοηγών, διατάξεις που αφορούν στην αδιάβλητη διαγωνιστική διαδικασία, την απλοποίηση των δικαιολογητικών, την ενίσχυση της διαφάνειας και της αμεροληψίας, τον εκσυγχρονισμό των εξεταζόμενων μαθημάτων.

Επίσης, προβλέπονται, επείγουσες τροποποιήσεις του νόμου 4256/2014 σε συνάρτηση με την επικείμενη εφαρμογή του Μητρώου Τουριστικών, πλέον και Μικρών Σκαφών, αλλά και με την απρόσκοπτη λειτουργία της αγοράς επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.

Συγκεκριμένα, για τα πλοία αναψυχής μέχρι 24 μέτρα, που επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα, τη διακυβέρνηση των οποίων αναλαμβάνει κυβερνήτης που διαθέτει τα κατά νόμο απαιτούμενα προσόντα.

Επιπλέον, προβλέπονται διατάξεις που αφορούν στη συνέχιση της λειτουργίας του Οίκου Ναύτου και του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας για την προαγωγή της απασχόλησης και την ενίσχυση της προστασίας των δικαιωμάτων των ναυτικών, αλλά και για την καλύτερη διοικητική οργάνωση των Υπηρεσιών αυτών.

Στην τροποποίηση για την άμεση παροχή δυνατότητας κατασκευής ραμπών πρόσβασης μικρών σκαφών στη θάλασσα για να καλύπτονται οι ανάγκες τουριστικής ανάπτυξης και των παραμεθόριων περιοχών.

Στην επέκταση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σε όλα τα νησιά της ελληνικής επικράτειας, εκτός της Κρήτης, της Εύβοιας και της Λευκάδας, με σκοπό την αποτελεσματικότερη επίλυση των διαφόρων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά νησιά.

Σε αναμόρφωση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου που διέπει το εκπαιδευτικό προσωπικό των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού της επικράτειας, αλλά και στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, Πλοιάρχων- Μηχανικών, στη Μακεδονία, ώστε να αποσυμφορηθεί και η πολύμηνη αναμονή στο Κέντρο του Ρέντη.

Σε βελτίωση του Προεδρικού Διατάγματος 31/2018 αναφορικά με τις Σχολές Ναυαγοσωστικής Εκπαίδευσης του Γενικού Κανονισμού Λιμένος αρ. 20/1999, όπως ισχύει και σε καθιέρωση Ημέρας Πρόληψης Θαλάσσιων Ατυχημάτων και Πνιγμών.

Στην ενίσχυση της ναυτεργατικής νομοθεσίας με πρόβλεψη υποχρεωτικής ανασύστασης ναυτολογίου των πλοίων και ηλεκτρονικής πληρωμής ναυτικών δια τραπέζης για την περαιτέρω ενίσχυση των δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Σε επέκταση άσκησης αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος στον αιγιαλό και στην παραλία, ώστε να μη συγχέονται πλέον οι αρμοδιότητες με την αστυνομία και να πραγματοποιείται αποτελεσματικότερα ο έλεγχος και η φύλαξη. Αυτές και πολλές άλλες διατάξεις περιλαμβάνονται στο παρόν σχέδιο νόμου, τις οποίες, βέβαια, θα έχουμε την ευκαιρία να συζητήσουμε εκτενώς και στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής μας. Κλείνοντας, κυρία Πρόεδρε και κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε μόνο μία αναφορά στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης είναι ένα λιμάνι που διαθέτει μεγάλη σε έκταση χερσαία ζώνη και βρίσκεται σε κομβική γεωστρατηγική θέση. Ένα λιμάνι με τεράστιες δυνατότητες και προοπτικές, ιδιαίτερα στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, το οποίο, ωστόσο, για δεκαετίες, έμενε αναξιοποίητο και υποβαθμισμένο. Το χειρότερο όλων είναι ότι η προηγούμενη Κυβέρνηση ήδη συζητούσε και είχε δρομολογήσει την πλήρη πώληση και ιδιωτικοποίηση του.

Η συζήτηση και μόνο της μεθόδου των συνεργειών και υποπαραχωρήσεων έφερε στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης πλήθος αξιόπιστων επενδυτών και αναπτυξιακών προτάσεων, για δεκάδες δραστηριότητες, όπως την κρουαζιέρα, την εξυπηρέτηση ενεργειακών projects, τη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου και εφοδιαστικής αλυσίδας, δηλαδή, τη μετατροπή του σε ένα σύγχρονο διακομιστικό κέντρο ενταγμένο στην εθνική αναπτυξιακή στρατηγική. Όπως αντιλαμβανόμαστε, η ψήφιση του εν λόγω νομοσχεδίου ανοίγει για την περιοχή της Θράκης και όχι μόνον, τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης με υψηλό αριθμό δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, που είναι και ένας από τους βασικότερους στόχους μας. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την Εισηγήτρια του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κυρία Γκαρά. Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Ν.Δ. κ. Πλακιωτάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου, πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, να επισημάνω ότι για μια ακόμα φορά, το Υπουργείο, κατά την προσφιλή του τακτική, πέρα από το –υποτίθεται- κύριο θέμα του νομοσχεδίου, το μεγαλύτερο μέρος του νομοσχεδίου καλύπτεται από πολλαπλάσιες διατάξεις, αλλοπρόσαλλες και ανερμάτιστες, οι οποίες δεν εξυπηρετούν κανένα σκοπό.

Και βεβαίως, δεν υπάρχει καμία εννοιοποίηση μεταξύ των άρθρων και του υπό κατάθεση νομοσχεδίου.Τώρα, στην κύρια συζήτηση επί του νομοσχεδίου.

Εγώ, καταρχήν, καλωσορίζω και τον κύριο Υπουργό, αλλά και την Κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., στην πραγματικότητα. Πέρασαν τέσσερα χρόνια για να επιστρέψουν στον ρεαλισμό, να διαπιστώσουν, πώς λειτουργεί η πραγματικότητα, που εδώ και πάρα πολλά χρόνια, οι Κυβερνήσεις της Ν.Δ. περιγράφαμε. Και βέβαια, κάποιοι είτε δεν ήθελαν, είτε αρνούνταν να κατανοήσουν.

Χαιρετίζω επίσης το γεγονός ότι διαπιστώνουν το πώς κινείται το διεθνές εμπόριο, το πώς λειτουργεί η διεθνής πραγματικότητα, η οποία λειτουργεί με όρους ανταγωνισμού και βεβαίως ζητούμενο είναι το κέρδος. Όταν εμείς μιλούσαμε για αξιοποίηση των λιμανιών και αναφέρομαι στο παράδειγμα της παραχώρησης του Λιμένα του Πειραιά, που τότε σύσσωμη η Αντιπολίτευση, όχι μονάχα οι εκπρόσωποι του ΣΥΡΙΖΑ, είχε βγει «στα κάγκελα» και μιλούσατε για ξεπούλημα των λιμανιών. Τώρα ξαφνικά αλλάζουμε ρητορική, αλλάζουμε αν θέλετε στρατηγική και μιλάμε για υποπαραχωρήσεις, δεν μιλάμε για παραχωρήσεις.

 Στην πραγματικότητα, όμως αυτό που κάνετε είναι να πηγαίνετε με fast track διαδικασίες νομίζοντας ότι κάνετε ανάταξη, αλλά στην ουσία αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ αυταπατάστε, διότι μιλάμε για ευκαιριακές πολιτικές που ουσιαστικά χρησιμοποιούνται για να καλύψουν τρύπες του προϋπολογισμού, κυρίως όμως για να καλύψουν ιδεολογικές αντιλήψεις και αγκυλώσεις.

Ποιος είναι ο ρόλος των παραχωρήσεων, γιατί εδώ πρέπει να καταρρίψουμε και τους μύθους που καλλιεργήσατε όλα τα προηγούμενα χρόνια. Γιατί κάνουμε παραχωρήσεις; Διότι, από τη στιγμή που δεν υπάρχουν δημόσιες επενδύσεις για την αξιοποίηση των λιμανιών μας, από την ώρα που προσδοκούμε να δημιουργήσουμε ανταγωνιστικά λιμάνια για να προσεγγίζουμε παγκοσμίως λιμενικούς παρόχους, να εκσυγχρονίσουμε τη λειτουργία, την υποδομή των λιμένων, να γίνουν επενδύσεις, να εξασφαλίσουμε έσοδα για το δημόσιο, πρέπει να προχωρήσουμε με το συγκεκριμένο μοντέλο. Εσείς τώρα πάτε στο μοντέλο των υποπαραχωρήσεων χωρίς όμως να μας πείτε, γιατί επιλέγετε το συγκεκριμένο μοντέλο.

 Εγώ ερωτώ. Υπάρχει κάποια μελέτη αξιολόγησης ή βιωσιμότητας που να αποδεικνύει ότι το συγκεκριμένο μοντέλο είναι καλύτερο από το μοντέλο των παραχωρήσεων; Ερώτημα. Η αξιοποίηση μέσω των παραχωρήσεων ουσιαστικά θα δημιουργήσει ή θα προσπαθήσει να δημιουργήσει περιβάλλον ανταγωνιστικότητας για ένα κομμάτι μόνο του λιμανιού, το υπόλοιπο κομμάτι τι γίνεται; Δεν ενδιαφέρεστε για την υπόλοιπη αξιοποίηση του λιμανιού; Εγώ σας λέω το εξής, αν η μελέτη αξιολόγησης αποδείξει ότι η μελέτη παραχώρησης είναι συμφερότερη; Εσείς τι θα κάνετε; Επειδή έχετε νομοθετήσει για τις υποπαραχωρήσεις, δεν θα πρέπει να πάμε στην ολική παραχώρηση;

Επίσης, μας μιλάτε ότι είναι πολιτική επιλογή προς όφελος του δημοσίου κι εγώ σας ερωτώ. Πώς εξασφαλίζονται τα συμφέροντα του δημοσίου, όταν έχετε καταρχήν προϋπολογίσει πόσα χρήματα σκοπεύετε να εισπράξετε από το συγκεκριμένο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων; Τι ύψους επενδύσεις θα κάνει ο επενδυτής; Υπάρχει μελέτη που να υποδεικνύει το ύψος των υποχρεωτικών επενδύσεων και αν ο επενδυτής δεν υλοποιήσει τις υποχρεωτικές επενδύσεις τι γίνεται; Γι' αυτό σας είπα ότι προχωρείτε σε ευκαιριακές επιλογές απλά και μόνο να καλύψετε τρύπες του κρατικού προϋπολογισμού που δημιουργήσατε, επειδή ακριβώς δεν προχωρήσατε τις αναγκαίες διαρθρωτικές αλλαγές και μας μιλήσατε για διεθνή μοντέλα. Πείτε μου εσείς ένα διεθνή μοντέλο και μη συγκρίνετε την Αμβέρσα, το Αμβούργο, το Ανόβερο με το Λαύριο.

Περιμένω απαντήσεις. Θα πάρω απαντήσεις από τον Υπουργό και θα αξιολογηθεί. Υπάρχει τελικά, κύριε Υπουργέ και αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ εθνικός σχεδιασμός λιμένων; Έχετε επικαιροποιήσει την εθνική λιμενική πολιτική; Διότι, η εθνική λιμενική πολιτική πρέπει να συνάδει με το υπό κατάθεση νομοσχέδιο. Εσείς νομοθετείτε πριν ακόμα την επικαιροποίηση της εθνικής λιμενικής πολιτικής. Βεβαίως πρέπει να μας απαντήσετε και επειδή αναφέρθηκε το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης θέλω να δώσω ένα παράδειγμα για να το καταλάβουν και οι αγαπητοί συνάδελφοι, για το ποιος τελικά αναλαμβάνει το κόστος διαχείρισης του λιμένα.

 Προσέξτε να δείτε. Υποτίθεται ότι παραχωρούμε το εμπορικό κομμάτι του Λιμένα Αλεξανδρούπολης. Επίσης λόγω των καιρικών συνθηκών φερτά υλικά πρέπει να απομακρυνθούν από το συγκεκριμένο λιμάνι. Άρα, χρειάζεται εκβάθυνση του λιμανιού, το οποίο επηρεάζει τη συνολική λειτουργία του λιμανιού.

Εγώ ερωτώ, ποιος αναλαμβάνει σε αυτή την περίπτωση το κόστος διαχείρισης του λιμένα; Επίσης, κύριοι συνάδελφοι του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., είναι υποκριτικό να μιλάμε για υπό-παραχωρήσεις όταν υπάρχουν λιμάνια που έχουν μονάχα μία δραστηριότητα και γνωρίζετε για πιο αναφέρομαι, αναφέρομαι στο λιμάνι της Ραφήνας. Υπάρχει όμως και το εξής καταπληκτικό και από εκεί δίνει τον τρόπο, τον σοβαρό τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζεται τους επενδυτές και εγώ θέλω αλήθεια να γνωρίζω, οι επενδυτές γνωρίζουν το σχέδιο σας, αξιοποίησης των λιμένων; Συμφωνούν ή δε συμφωνούν;

Προσέξτε. Προβλέπεται αντισταθμιστικό ανταποδοτικό τέλος και ανταποδοτικό δεν είναι σε καμία περίπτωση, υπέρ του εγγείου οργανισμού λιμένος, το οποίο προσδιορίζεται ότι δεν μπορεί να υπερβαίνει το 5%. Πώς προσδιορίζεται αυτό; Ποια μελέτη έχει αποδείξει αν θα πρέπει να είναι 5, 4, 3, 2 ή 6%; Πώς οριζόντια ορίζεται ότι πρέπει να είναι ως 5%.; Προσέξτε, εάν δεν είναι βιώσιμος ο οργανισμούς, το τέλος αυτό μπορεί με Κοινή Υπουργική Απόφαση να υπερβαίνει το 5%, δηλαδή, προσέξτε, ο υποψήφιος επενδυτής θα πρέπει να ελέγξει τη διοίκηση του λιμανιού, εάν κάνει καλά ή δεν κάνει καλά τη δουλειά της, διότι κινδυνεύει το τέλος αυτό να αποδειχθεί στην πορεία ότι μπορεί να είναι πάνω από 5%.

Αυτή είναι η σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίζεται τους υποψήφιους επενδυτές και επίσης ρωτώ, ποιος θα έχει την ευθύνη για την λειτουργία του λιμένα, για παράδειγμα, ας πάρουμε το λιμάνι της Πάτρας και της τήρησης των δεσμεύσεων, έναντι της Ε.Ε., όπως για παράδειγμα, η ολοκλήρωση του εμπορικού λιμένα ως απαίτηση ένταξης του λιμένα στα ολοκληρωμένα αντί ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών; Πώς διασφαλίζονται οι εργαζόμενοι; Μην μου πείτε για τις μετατάξεις, διότι οι μετατάξεις ούτε στον ΟΛΠ, ούτε στον ΟΛΘ έχουν υλοποιηθεί ακόμη.

Επίσης, μιλήσατε για συνδυασμένες δραστηριότητες, το οποίο βεβαίως θα εντείνει τα προβλήματα λειτουργίας περισσοτέρων του ενός λιμένων και το πρόβλημα αυτό από τοπικό, τελικά καθίσταται περιφερειακό και εθνικό. Πάρτε για παράδειγμα ότι παραχωρούμε την κρουαζιέρα στον οργανισμό λιμένος Κέρκυρας, στον οργανισμό λιμένος Πάτρας, βόρειο και νότιο λιμένα, στο λιμενικό ταμείο Κατάκολου, δημιουργούνται δηλαδή, αλληλοτροφοδοτούμενο πρόβλημα στο λιμενικό σύστημα ολόκληρης της δυτικής Ελλάδας, διότι προσέξτε, τα λιμάνια της Κέρκυρας και των Πατρών, θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τις παρούσες ανελαστικές δαπάνες λειτουργίας τους, με μειωμένα έσοδα.

Άρα, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι και αγαπητέ κύριε Υπουργέ, είναι συγκεκριμένα τα ερωτήματα τα οποία ετέθησαν, εμείς ως Ν.Δ. πιστεύουμε στους κανόνες της αγοράς, πιστεύουμε ότι θα πρέπει να διασφαλιστούν υποχρεωτικές επενδύσεις στα λιμάνια μας και προφανώς, όλα αυτά θα πρέπει να προκύψουν μέσα από μια ολοκληρωμένη μελέτη αξιολόγησης και βιωσιμότητας, διαφορετικά όλα αυτά τα οποία μας λέτε σήμερα εδώ, είναι αυθαίρετα και στη συντριπτική τους πλειοψηφία τα απορρίπτουμε.

Τώρα, ως προς το δεύτερο σκέλος του υπό κατάθεση νομοσχεδίου, το οποίο συζητάμε, επιγραμματικά θα σας πω κάποια πράγματα, καταρχήν έχουμε για μια ακόμη φορά ανορθόδοξο τρόπο, ανορθόδοξες νομικές διαδικασίες τροποποιήσεις άρθρων και παραγράφων, προεδρικών διαταγμάτων με νόμο. Έχουμε την πέμπτη κατά σειρά τροποποίηση του νόμου 4256/2014 που αναφέρεται στα σκάφη αναψυχής, καταργούμαι βέβαια εδώ και το Bare Boat, αυτό είναι άλλη μια παγκόσμια πρωτοτυπία για σκάφη κάτω από 24 μέτρα, ενώ το ηλεκτρονικό μητρώο όπου τόσο πολύ, έχει και είχε διαφημιστεί, δεν λειτουργεί ακόμη.

Υπάρχει ανάμειξη θεμάτων νησιωτικότητας, με θέματα εθνικής στρατηγικής, άρα, αποδεικνύεται ότι υπάρχει έλλειψη επιδείνωσης της πραγματικής κατάστασης. Αποσπασματικές και πρόχειρες προτάσεις για τη ναυτική εκπαίδευση, φωτογραφικές διατάξεις για τις οποίες θα αναφερθούμε στη συζήτηση επί των άρθρων.

Και ερχόμαστε τώρα, επειδή τυγχάνει να έχουμε και προεκλογική περίοδο και προκειμένου να καλύψουμε και τις προεκλογικές μας ανάγκες, με τα άρθρα 24 και 25 τις κατ’ εξαίρεση έως και την εισαγωγή της πρώτης εισαγωγής σειράς με το σύστημα των πανελληνίων εξετάσεων, μπορεί με απόφασή Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος να κηρυχθεί διαγωνισμός με το σύστημα μοριοδότησης για την κάλυψη κενών θέσεων αξιωματικών και λιμενοφυλάκων του λιμενικού σώματος. Δηλαδή, προσέξτε, ένας διαγωνισμός μέχρι τις πανελλήνιες του Ιουνίου.

Τώρα, το πώς θα καλυφθούν οι ανάγκες σε αξιωματικούς για τα υπόλοιπα τέσσερα έτη μέχρι να αποφοιτήσουν από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, δεν μας λέει κανένας. Ανάγκες σε κυβερνήτες, σε πληρώματα σκαφών, υπάρχουν ή δεν υπάρχουν; Θα υπάρξουν στο μέλλον;

Νομίζετε ότι δεν θα υπάρξουν για παράδειγμα συνταξιοδοτήσεις; Εδώ υποτίθεται ότι προχωράει το πρόγραμμα το εξοπλιστικό του λιμενικού σώματος που και αυτό προχωράει με βραδείς ρυθμούς και πολύ φοβάμαι ότι θα χαθούν ευρωπαϊκά κονδύλια. Μάλιστα, πρόσφατα βγάλατε σε διαγωνισμό 59 εκατομμυρίων ευρώ για την προμήθεια φουσκωτών και ταχύπλοων σκαφών, αλλά προσέξτε κινδυνεύουμε να χαθεί και αυτό το πρόγραμμα, διότι αν δεν απορροφηθούν τα χρήματα μέχρι τον Οκτώβριο του 2023, είτε θα πάρουμε χρήματα από το επόμενο πρόγραμμα, είτε θα αναγκαστούμε να τα επιστρέψουμε.

Και κ. Υπουργέ, τα φουσκωτά θα μπορούσαμε να τα πάρουμε σε ξεχωριστό διαγωνισμό. Η διαδικασία των φουσκωτών χρειάζεται από έξι έως δώδεκα μήνες. Εσείς βάζετε τέσσερα χρόνια μετά την ολοκλήρωση της σύμβασης, δηλαδή η σύμβαση μπορεί να υπογραφεί μετά από ενάμιση χρόνο, εσείς μετά από ενάμιση χρόνο υπογράφετε την σύμβαση και έχετε δικαίωμα παράτασης άλλα τέσσερα χρόνια. Δεν μπορούμε να προχωρήσουμε με τέτοιους ρυθμούς και όταν μιλάμε για μεγάλες ανάγκες και όταν μιλάμε βέβαια για ένα εξοπλιστικό πρόγραμμα πάνω από 200 εκατομμύρια ευρώ που εξασφάλισε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Τώρα, επιστρέφοντας στον διαγωνισμό που θα βγάλετε μέχρι τις εκλογές, εδώ που χρειάζεται διαφάνεια συστήνονται επιτροπές, εξετάσεις δοκιμασιών, ελέγχου των δικαιολογητικών, έκδοση αποτελεσμάτων, δεν ανατίθεται όμως ο συγκεκριμένος διαγωνισμός στον ΑΣΕΠ αλλά σε επιτροπές που συγκροτούνται με απόφαση του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος.

Για την εξασφάλιση δήθεν της αντικειμενικότητας θα συμμετέχει και εκπρόσωπος του ΑΣΕΠ. Δεν μας εξηγούν όμως τι θα γίνει σε περίπτωση που διαφωνήσει ο εκπρόσωπος του ΑΣΕΠ. Η επιτροπή εξετάσεων δεν θα αποφασίζει με βάση την αρχή της πλειοψηφίας;

Και τέλος, έχουμε και υποτίθεται το λιμενικό σώμα να αποκτά και νέα καθήκοντα. Δεν μας λέτε όμως βάση ποιας μελέτης και πόσο κόσμο χρειάζεται για να αποκτήσει το λιμενικό σώμα και άλλες αρμοδιότητες και στον αιγιαλό και στην παραλία.

 Πολύ φοβάμαι ότι αυτό είναι αποτέλεσμα ενός μεγαλοϋδατισμού, χωρίς στην ουσία να μπορεί να εφαρμοστεί. Και πολύ φοβάμαι ότι αυτός είναι ένας διαφορετικός προσανατολισμός του λιμενικού σώματος σε σχέση με την αποστολή του που θα πρέπει να είναι η φύλαξη των θαλασσίων συνόρων, η εντόπιση της τουρκικής προκλητικότητας, η αντιμετώπιση του μεταναστευτικού, η αντιμετώπιση του παράνομου εγκλήματος και του λαθρεμπορίου και νομίζω για όλα αυτά θα έχουμε την ευκαιρία και στην επόμενη συνεδρίαση να τα συζητήσουμε. Άρα, επί της αρχής εμείς καταψηφίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Διαβάζω τους φορείς. Ένωση Λιμένων Ελλάδας, Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας, Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών, Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, Πανελλήνια Ένωση Κυβερνητών Ιστιοπλοϊκών Σκαφών Αναψυχής, Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Σύνδεσμος Εφοπλιστών Εμπορικής Ναυτιλίας, ΤΑΙΠΕΔ, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, Πανελλήνια Ομοσπονδία Πολιτικών Υπαλλήλων, Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος, Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού. Οι φορείς είναι 19 και βέβαια, υπάρχουν και τα υπομνήματα. Το λόγο έχει ο κ. Καρράς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω με έναν προβληματισμό. Δέκα ιδιωτικά συμφωνητικά 2002-2003 ίδρυσαν δέκα οργανισμούς λιμένων, περιήλθαν στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου και σήμερα λοιπόν συζητείται με το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου η κύρωσή τους με νόμο. Θα πρέπει να δοθεί μία απάντηση σε αυτό, διότι, εν συνεχεία της κύρωσης των 10 αυτών συμβάσεων, έρχονται τροποποιήσεις των συμβάσεων των ίδιων, διότι πρέπει να επισημάνω ότι αν τα διαβάσουμε και στα δέκα υπάρχει η δυνατότητα υποπαραχωρήσεων, δίδεται στους οργανισμούς λιμένων το δικαίωμα να παραχωρούν υποπαραχωρήσεις για άσκηση λιμενικών ή άλλων δραστηριοτήτων και διατυπώνουμε μια διαδικασία, η οποία θα επιτρέψει την υποπαραχώρηση πλέον και θα γίνει μια διαγωνιστική διαδικασία για να προχωρήσει υποτίθεται η επένδυση για το κάθε λιμάνι.

Θα συμφωνήσει, κατ’ αρχήν, κάνεις σε αυτό, εάν είχαν τηρηθεί προϋποθέσεις. Η ελληνική νομοθεσία περιλαμβάνει την ανάγκη ύπαρξης εθνικού στρατηγικού σχεδίου λιμενικής πολιτικής, το οποίο από όσο ξέρω είναι της Δημοκρατικής Συμπαράταξης πρόταση, είχε νομοθετηθεί από το 2010-2011 -δεν μπορώ να είμαι ακριβής αυτή τη στιγμή, ίσως και το 2013, οποίος το θυμάται να με διορθώσει- και προέβλεπε ότι θα υπάρχει ένα στρατηγικό σχέδιο για τα λιμάνια της Ελλάδος. Το νομοσχέδιο δεν κάνει καμιά επίκληση προς την κατεύθυνση αυτή, ούτως ώστε να ξέρει και η Βουλή αν έχει προηγηθεί ο σχεδιασμός αυτός, ούτως ώστε να αποτελέσει την βάση, κατά την οποία θα γίνει μετά ο επόμενος σχεδιασμός. Γιατί ξέρετε κάτι, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα ανατίθενται σε έναν ανεξάρτητο σύμβουλο, ο οποίος θα αποφασίζει, μπορώ να πω, κυριαρχικώς, τι θα δίδεται, τι δεν θα δίνεται και υπό ποιους όρους και ξέρετε, όταν μιλάμε για 10 λιμάνια ταυτόχρονα, τα οποία έχουν διεθνή προσανατολισμό, εξυπηρετούν και διεθνείς ανάγκες της χώρας, θα έπρεπε να υπάρχει και ένα δίκτυο λιμένων, να έχει προηγηθεί, να ξέρουμε τι κατανέμεται, ποια δραστηριότητα μπορεί να κατανεμηθεί φερ’ ειπείν στην Αλεξανδρούπολη, που είπε η συνάδελφός της Πλειοψηφίας.

Εντάξει γνωρίζουμε ότι εκεί μπορεί να γίνει μία διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Αλλά αν δεν δούμε ξεχωριστά και συνολικά το τι μπορεί να υποπαραχωρηθεί από το κάθε λιμάνι, θα υπάρξει ζήτημα και ανταγωνισμού ακόμα, αν θέλετε, κύριε Υπουργέ, διότι εφόσον ανεξάρτητος σύμβουλος προτείνει και εσείς θα πρέπει να ακολουθείτε, δεν έχουμε μία εθνική στρατηγική πλέον παρά μόνο τι έχουμε -όπως το λέει η αιτιολογική έκθεση, δεν είναι δικό μου επιχείρημα- ότι θα εισπράττονται τα χρήματα για να πηγαίνουν στο ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο βεβαίως έχει τις μετοχές και το ΤΑΙΠΕΔ θα εξυπηρετεί το χρέος. Εντάξει θα εξυπηρετεί το χρέος.

Αλλά, θέλω να πω και κάτι άλλο. Πώς θα εξασφαλίσετε τις αντιρρήσεις, ενδεχόμενα, των τοπικών κοινωνιών και των οργανισμών λιμένος, στις αποφάσεις του ανεξάρτητου συμβούλου ή της συνέλευσης του ΤΑΙΠΕΔ, του κράτους, δηλαδή, διότι είτε κυρώνονται με νόμο είτε όχι, οι συμβάσεις παραχώρησης του 2002-2003 έχουν την αυτόνομη νομική προσωπικότητά τους, θα μπορούν να υποστηρίζουν τα συμφέροντά τους οι Οργανισμοί Λιμένος αυτοτελώς, διαφορετικά θα κάνουν οι διοικούντες παράβαση καθήκοντος ή θα κάνουν απιστία περί την εταιρία την οποία διοικούν.

Αυτά, δεν λύνονται με το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ και θα έπρεπε να έχουν λυθεί προηγουμένως, γιατί; Μιλάτε ενδεχόμενα για συνδυασμένες δραστηριότητες, οι οποίες θα μπορεί να είναι και μεταξύ περισσοτέρων των ενός λιμένων αλλά, αυτά δεν στηρίζονται πουθενά παρά μόνο- θα το επαναλάβω και αρχείο κουραστικός- στον ανεξάρτητο σύμβουλο, ο οποίος θα προτείνει.

Βεβαίως, από το ίδιο το σχέδιο νόμου, και μιλάω για τα άρθρα από δύο και επόμενα, δεν βγαίνει εάν θα υπάρχει αυτό καθαυτό όφελος, οικονομικό ή κοινωνικό από την ανάπτυξη των υποπαραχωρήσεων. Είναι πολύ ασαφές το τοπίο, το οποίο δίδεται και προφανώς δίδεται λόγω συγκυρίας για να μιλήσουμε ότι προχωράμε σε συμμόρφωση κάποιων υποχρεώσεων που έχουμε αναλάβει. Δεν είμαι σε θέση να ξέρω, αν οι υποπαραχωρήσεις αυτές εντάσσονται στα προαπαιτούμενα της επόμενης αξιολόγησης τέλος Φεβρουαρίου ή όχι. Δεν το γνωρίζω, αλλά εν πάση περιπτώσει, η σκέψη μου κατευθύνεται προς σ' αυτή την κατεύθυνση.

Πρέπει να πω κάτι άλλο. Διαβάζοντας το σχέδιο νόμου, βλέπω ότι δεν εξασφαλίζει το τοπικό όφελος. Το τοπικό όφελος βεβαίως, θα είναι η απασχόληση, αλλά ποιες επενδύσεις θα γίνονται, δεν ξέρουμε ποιες επενδύσεις θα γίνονται σε κάθε λιμάνι. Δεν έχει βγει μια κατευθυντήρια γραμμή από το Υπουργείο για να ξέρουμε τι επιδιώκει και θα τα επαναλάβω. Ο ανεξάρτητος σύμβουλος, δεν ξέρω πότε πόσο μπορεί να είναι ανεξάρτητος, όταν αναλαμβάνει το σχεδιασμό ενός διαγωνισμού. Αυτά, θα έπρεπε να έχουν έρθει με ένα νόμο και δη εφόσον κυρώνετε τις συμβάσεις του 2002- 2003 με νόμο, θα έπρεπε να είχατε ένα πλήρες σχέδιο, ένα πλάνο πως θα προχωρήσει και όχι να λέμε μόνο ότι θα αποφασίζει αντί του Δ.Σ. ή της Συνέλευσης του Οργανισμού Λιμένος αν καθυστερεί 30 μέρες η Γενική Συνέλευση του ΤΑΙΠΕΔ.

Θέλω να κάνω μια παρένθεση εδώ, και να θυμίσω, το γνωρίζουμε όλοι. Το ΤΑΙΠΕΔ δεν ανήκει ουσιαστικά στο ελληνικό κράτος. Το ΤΑΙΠΕΔ διοικείται βάσει των δανειακών συμβάσεων και έχει άλλες σκοπιμότητες και όχι την υπεράσπιση των συμφερόντων μας και να πω και κάτι. Μέχρι σήμερα, η πολιτική στην αποκρατικοποίηση, ιδιωτικοποίηση, παραχώρηση δικαιωμάτων επί λιμένων, εμένα προσωπικά τουλάχιστον δεν έχει με πείσει και μπορώ να φέρω εν συντομία δύο παραδείγματα, αυτή τη στιγμή.

Το παράδειγμα εκείνο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης- που δεν φέρετε εσείς την ευθύνη, κύριε Υπουργέ, ο προηγούμενος στο Υπουργείο Οικονομικών ήταν- που έκρυβε και ένα δώρο 67 εκατ. € προς τον επενδυτή τον φερόμενο, διότι είχε τη δυνατότητα το δημόσιο ως κύριος μέτοχος, τα αποθεματικά να τα αποσύρει αφού να κρατούσε ένα φόρο 15%, τα άφησε να είσαι υπέρ του νέου επενδυτή και ήρθαν εδώ και διατυμπανίστηκαν ότι περίπου 200 εκατ. € είναι το τίμημα που προσφέρεται. Εάν αφαιρέσουμε τα 67,5 εκατ. €, υπολογίστε ποιο είναι το πραγματικό τίμημα και πώς θα πληρωθεί.

Ένα δεύτερο που θέλω να πω και βλέπουμε ότι και με τη Σύμβαση του ΟΛΠ, η οποία αρχίζει να αναδεικνύει και αυτή προβλήματα, τουλάχιστον, ως προς το κομμάτι της ναυπηγοεπισκευής, βλέπετε ότι υπάρχει ένας ανταγωνισμός αυτή τη στιγμή, που δεν εξυπηρετεί, τουλάχιστον, την παραδοσιακή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία του ευρύτερου Πειραιά. Είναι γνωστά αυτά, δεν είναι βέβαια του παρόντος νομοθετήματος, αλλά καλό είναι να θυμόμαστε καμιά φορά.

Ας δούμε και την οικονομική πλευρά της προτεινόμενης ρύθμισης. Υπάρχει το Αντισταθμιστικό Τέλος υπέρ του Οργανισμού Λιμένος, το οποίο προτείνεται να είναι 5% το μεγαλύτερο, το ύψος του.

 Από εκεί και πέρα, με κοινή απόφαση, με δυνατότητα υπέρβασης του μέγιστου σε περίπτωση που εάν, με αντικειμενικό τρόπο, τεκμηριώνεται ότι διακυβεύεται η βιωσιμότητα του οικείου οργανισμού λιμένος, μείζον ζήτημα ξέρετε, διότι εάν, μέσω του αντισταθμιστικού τέλους - το οποίο, βεβαίως, δεν ξέρω τι μπορεί να είναι γιατί δεν δίνετε τον ορισμό του - διακυβεύεται η βιωσιμότητα του οικείου οργανισμού λιμένος και πρέπει να αυξάνεται το 5%, πιστεύετε ότι μπορεί να υπάρχει επένδυση με απροσδιόριστο το ύψος αυτό;

Πιστεύετε ότι μπορεί να υπάρχει επένδυση όταν δε ξέρει εκείνος, ο οποίος θα προτείνει και δεν φαίνεται να υπάρχει και ευθύ οικονομικό αντάλλαγμα για την υπογραφή της σύμβασης; Θα το καθορίσει και αυτό ο ανεξάρτητος σύμβουλος. Να δούμε πόση ανεξαρτησία θα έχει, κύριοι Υπουργοί, ο ανεξάρτητος αυτός σύμβουλος στην περίπτωση που μια μεγάλη εταιρεία, δεν θα πούμε ονόματα, ενδιαφέρεται για διεθνείς επενδύσεις. Εν πάση περιπτώσει, αυτό το 5% είναι ένα θέμα, το οποίο πρέπει να σας απασχολήσει καθώς και η ρήτρα βιωσιμότητας του οικείου οργανισμού. Εάν δεν είναι βιώσιμος ο οργανισμός λιμένος και θα πρέπει να τα παίρνουμε από εκείνον που ενδιαφέρεται να αναλάβει την υποπαραχώρηση ή τις υποπαραχωρήσεις, τότε αυτός δε θα έρθει.

Για τα δημοτικά τέλη, την κοινωνική διάσταση της σύμβασης, θέλω να μιλήσω τώρα με συντομία. Λέμε, λοιπόν, ότι έχουμε ρυθμίσεις στον Οργανισμό Λιμένων για ηλεκτροφωτισμό, αποκομιδή απορριμμάτων, εργασιακό καθεστώς σε περιοχές δικαιοδοσίας του. Ναι, θα απέχουν οι δικοί τους, ενδεχόμενα, παραγωγοί, εάν μπορούν να έχουν ηλεκτροπαραγωγή ή υπηρεσίες αποκομιδής και καθαριότητας, δε θα πληρώνουν δημοτικά τέλη. Θα έχουν, όμως, ένα: Θα αποδίδει στο δημόσιο ένα αυξημένο τέλος αντί του 2% ένα 3%, αντισταθμιστικό το λέει και αυτό, πολλά αντισταθμιστικά είναι. Θα αποδίδει, λοιπόν, στον οικείο δήμο και δίνει μια αιτιολογία για την κυκλοφοριακή επιβάρυνση, ενδεχόμενα για τη ρύπανση, ένα 3,5% αντί για 2,5%.

Εδώ, όμως, υπάρχει και κάτι άλλο που με έχει προβληματίσει. Το 2018 χορήγησε το Υπουργείο φορολογική ενημερότητα σε Οργανισμούς Λιμένος, σε όλους, για οφειλές προς Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης που αφορούν φόρους, τέλη, πρόστιμα. Θα μου απαντήσετε, βεβαίως, ότι χρωστούσαν και υπήρχε αμφισβήτηση εάν τα χρωστούν ή όχι, εάν έπρεπε ή όχι. Ας το δεχθώ και αυτό.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)** (εκτός μικροφώνου): Αυτό να το δεχθείτε διότι είναι η πραγματικότητα.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.)**: Εγώ θέτω ζητήματα, κύριε Υπουργέ, όπως είμαι υποχρεωμένος. Τις απαντήσεις τις δίνετε εσείς και εάν με πείσετε, έχει καλώς. Εγώ είμαι καλοπροαίρετος.

 **ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Κύριε συνάδελφε, δεν επιλέγω να σας διακόψω και ζητώ συγνώμη για την αυθόρμητη διακοπή μου. Αυτό που λέτε για την αμφισβήτηση είναι πράγματι έτσι. Υπήρχε αμφισβήτηση και αυτό αποτελεί πραγματικότητα.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.)**: Δεν το αμφισβητώ, λέω, όμως, ότι προετοίμαζε τις συμφωνίες αυτές.

 **ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Αναφορικά με τα τέλη;

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.)**: Ναι, γιατί έχουμε κι εδώ διάταξη, κύριε Υπουργέ!

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Μα, η διάταξη αυτό έρχεται να θεραπεύσει. Αυτό αντιμετωπίζει η διάταξη, κύριε συνάδελφε και το αντιμετωπίζει με τον εξής απλό τρόπο: Η ορθή ανάγνωση της διάταξης, η αμφισβήτηση, αμφισβήτηση! Όποιος πιστεύει ότι είναι υπέρ αυτού το δίκαιον, δηλαδή ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης, θα προσφύγει στα δικαστήρια.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.)**: Είμαστε εδώ για να λύνουμε προβλήματα, όχι για να δημιουργούμε.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Μα, δεν δημιουργούμε. Το λύνουμε! Είστε αρκετά έμπειρος για να ξέρετε ότι η φορολογική ενημερότητα δεν καταλύει το δικαίωμα του οποιουδήποτε Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.)**: Της είσπραξης. Δεν το αμφισβητώ αυτό. Απλώς, όμως, η φορολογική ενημερότητα διευκολύνει τη μη πληρωμή, κύριε Υπουργέ, εάν θέλετε να το πούμε.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)** (εκτός μικροφώνου): Θα κρατούσαμε μπλοκαρισμένα τα λιμάνια, δεν το καταλαβαίνετε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Όχι.

 Έλεγα, λοιπόν, ότι θεωρούμε ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν μπορούν να προχωρήσουν και να υποστηριχθούν, διότι δεν στηρίζονται σε εθνική στρατηγική πολιτική σε δίκτυο λιμένων και αφήνονται όλα - και ας το αμφισβητήσει ο κ. Υπουργός – σε έναν ανεξάρτητο σύμβουλο, ο οποίος θα καθορίζει την πολιτική του ελληνικού κράτους.

 Επιπλέον, δεν υπάρχει πρόβλεψη για επενδύσεις. Όταν κάνουμε ένα νόμο και θέλουμε να κυρώσουμε συμβάσεις 10 κρίσιμων λιμένων της χώρας και θέλουμε να κάνουμε υποπαραχωρήσεις, θα πρέπει να δώσουμε ένα νόμο που να περιέχει διατάξεις, να έχει μελετηθεί, εκείνα που θα πρότεινε ο ανεξάρτητος σύμβουλος ή εκείνα, τα οποία θα εξυπηρετούσαν το δημόσιο συμφέρον. Η σπουδή αυτή δεν ξέρω πού θα οδηγήσει. Δεν θα μιλήσω για τις λοιπές διατάξεις, γιατί καταλαβαίνετε ότι περιμένουμε να ακούσουμε τους φορείς.

Βλέπω και κάτι άλλο, το οποίο δεν μπορώ να καταλάβω. Κυρία Πρόεδρε, υπήρχε ρύθμιση που έλεγε ότι η εισαγωγή στις ΑΕΝ από το έτος 2019 - 2020 θα πραγματοποιείται μέσω του συστήματος πανελληνίων εξετάσεων του Υπουργείου Παιδείας. Υπάρχει νόμος αυτή τη στιγμή σε εκκρεμότητα του Υπουργείου Υποδομών - το αναφέρω, γιατί είναι θέμα ναυτικής εκπαίδευσης, άρα και θέμα του Υπουργείου Ναυτιλίας - που λέει, ότι μετατίθεται για ένα χρόνο η εισαγωγή μέσω των πανελληνίων εξετάσεων για τις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού. Γιατί, λοιπόν, να μην ερχόταν εδώ, να συζητηθεί με τα υπόλοιπα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης, που περιλαμβάνει διατάξεις το νομοσχέδιο; Αυτή η ρύθμιση έχει ημερομηνία 8,12 και 13 Φεβρουαρίου του 2019, δηλαδή εχθές. Γιατί δεν ερχόταν σήμερα αυτή η διάταξη να τη δούμε ενιαία με τα θέματα ναυτικής εκπαίδευσης; Τελειώνοντας να πω, ότι θα έπρεπε να υπάρχει, θα επιμείνω σε αυτό, δίκτυο λιμένων, για να ξέρουμε τι παραχωρείται στο καθένα. Κυρία Πρόεδρε, δεν μπορούμε να δώσουμε θετική ψήφο, επί της αρχής δηλώνουμε επιφύλαξη.

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

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Θα ήθελα να ξεκινήσω λέγοντας, ότι πλέον το Υπουργείο Ναυτιλίας είναι αναρμόδιο για το θέμα των λιμανιών, γιατί δεν του ανήκουν. Η Γενική Γραμματεία Λιμενικής Πολιτικής κάνει την αγγαρεία, κάνει όλη τη σκληρή δουλειά για όλα τα λιμάνια και στην ουσία το ΤΑΙΠΕΔ είναι αυτό που τα διαχειρίζεται και κάνει ό,τι θέλει. Ξαναλέω ότι κάνει ό,τι θέλει, διότι όταν κάποια στιγμή πριν από ενάμιση χρόνο περίπου είχα πει ότι ξεκινούν οι παραχωρήσεις των περιφερειακών λιμανιών ο κ. Σαντορινιός, ο κ. Κουρουμπλής, ο κ. Καλαματιανός, που ήταν τότε Γενικός Γραμματέας, ο κ. Λαμπρίδης έλεγαν, «μα δεν γίνεται αυτό, δεν ξέρουμε τίποτα» και την προηγούμενη ημέρα, στις 19.3.2018, υπήρχε έγγραφο του ΤΑΙΠΕΔ, επίσημα κατατεθειμένο, για την πρόσκληση ενδιαφέροντος για την πρόσληψη νομικού συμβούλου για τα 10 περιφερειακά λιμάνια.

Άρα, υπάρχει ασυνεννοησία και το ΤΑΙΠΕΔ δεν δίνει καθόλου λογαριασμό, είναι ανεξάρτητο, κάνει ό,τι θέλει, οπότε τι να συζητάμε από εκεί και πέρα.

Πολιτική απόφαση του ΣΥΡΙΖΑ δεν ήταν, ο ΣΥΡΙΖΑ ηττήθηκε, συμβιβάστηκε και έχει αλλάξει το στυλ του. Πούλησε τα δύο μεγάλα λιμάνια, για να μην ανατρέξουμε τώρα στις δηλώσεις του ΣΥΡΙΖΑ από το 2010 – 2015, και βλέπουμε ότι η πολιτική απόφαση του ΣΥΡΙΖΑ έχει πλέον μεταλλαχθεί. Εγώ θα την έλεγα φιλελεύθερη, γιατί στην ουσία είναι πάνω-κάτω αυτό που έλεγε και η Ν.Δ., δεν αλλάζει κάτι.

Να δούμε λιγάκι πάνω στο νομοσχέδιο τι παραχωρείται και ποια είναι η πάγια τακτική και τι συμβαίνει παγκοσμίως;

Δίνονται θέσεις ελλιμενισμού σε ένα μεγάλο λιμάνι και σου λέει ότι «έχω 10 θέσεις, πόσες θέσεις θέλεις εσύ η τάδε εταιρία που έρχεσαι συνέχεια»; Δύο θέσεις, εσύ πάρε τρεις κ.λπ.. Η άλλη τακτική είναι η παραχώρηση δραστηριοτήτων, όταν δεν πάει καλά, π.χ. υπάρχει ανάπτυξη στην κρουαζιέρα, αλλά δεν πάει καλά το εμπορικό της κομμάτι, τα κοντέινερ ή της ακτοπλοΐας. Έτσι γίνεται συνήθως η τακτική. Εγώ αυτό ξέρω. Τώρα ο κ. Λαμπρίδης, το έχει σπουδάσει και καλύτερα θα μας πει και λίγα περισσότερα.

Προκύπτουν, όμως, και πάρα πολλά ερωτήματα σχετικά με τις αποκρατικοποιήσεις που έγιναν, που ακόμα το ΤΑΙΠΕΔ δεν μας έχει δώσει απλές απαντήσεις. Δηλαδή, γενικά μέχρι στιγμής τι έχουν μπει στα κρατικά ταμεία από ΟΛΠ, ΟΛΘ; Τι υπολογίζετε εσείς ότι θα μπορούν από τις παραχωρήσεις και ποιες μελέτες το υποστηρίζουν αυτό;

Υπήρχαν δημοσιεύματα που έλεγαν ότι σχετικά με τα έσοδα των αποκρατικοποιήσεων περιμένετε 20 δισεκατομμύρια, το γενικό όφελος της οικονομίας. Στην ουσία δεν έχουμε δει τίποτα απ' όλα αυτά να πηγαίνουν στην πραγματική οικονομία.

Τώρα, μέχρι το 2016, σε ένα απλό πινακάκι που υπάρχει, βλέπουμε ότι τα κέρδη των λιμανιών εκτός από ένα, το λιμάνι του Λαυρίου, είναι 12%, 86%, 15%, 222% η αύξηση των κερδών και όλο αυτό το κέρδος είναι από κάποιες δραστηριότητες που εσείς θα παραχωρήσετε αυτή τη στιγμή. Πώς θα είναι βιώσιμα αυτά τα λιμάνια; Σε αυτό θα επανέλθω σε λίγο.

Να πούμε, λοιπόν, ότι όλα τα περιφερειακά λιμάνια παρουσιάζουν κερδοφορία, με μηδενική επιχορήγηση από τον κρατικό προϋπολογισμό, διαθέτουν επιχειρησιακό σχέδιο, έχουμε αύξηση τζίρου, αύξηση κερδών και κύκλου εργασιών και υπάρχουν και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία του λιμενικού clusters. Εδώ και πάρα πολλά χρόνια ακούμε για την επικαιροποίηση της εθνικής στρατηγικής λιμένων. Ο κ. Λαμπρίδης από τις αρχές του 2018, έχει κάνει πολλές δηλώσεις πάνω σε αυτό το θέμα, ο οποίος έχει σπουδάσει τη λιμενική πολιτική, γνωρίζει πώς λειτουργεί και τι γίνεται, αλλά το όλο πρόβλημα είναι ότι για ποια στρατηγική μιλάμε, που στην ουσία δεν ξέρουμε ποια θα είναι η στρατηγική σας.

Βλέπουμε τον Αύγουστο ότι η κυβέρνηση ανακοίνωσε έργα για όλα τα περιφερειακά λιμάνια περίπου 32 - 33 εκατομμύρια. Από τη στιγμή που υπάρχουν τα χρήματα για να γίνουν τα έργα υποδομών, βελτιώσεων, γιατί να δώσουμε εμείς μια παραχώρηση; Πώς θα βελτιωθεί;

Σε ένα Φόρουμ το 2018 ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ, ο κ. Λαμπίρης, ανέφερε ότι Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα, θα είναι τα πρώτα Λιμάνια που θα αξιοποιηθούν. Γιατί πρώτα η Αλεξανδρούπολη; Υπάρχει μια δήλωση - κλειδί του Αμερικανού Πρέσβη που κατά την επίσκεψή του στο Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης το είχε χαρακτηρίσει ενεργειακό και εμπορικό κόμβο. Αυτή η δήλωση ήταν τον Οκτώβριο του 2018 και όλοι βλέπαμε και ξέραμε μετά από αυτή τη δήλωση ότι ένα από τα πρώτα Λιμάνια που θα δοθούν και θα αξιοποιηθούν είναι η Αλεξανδρούπολη.

Το θέμα είναι ότι είναι γεωπολιτικό κέντρο αυτή τη στιγμή η Αλεξανδρούπολη. Η θέση της την καίρια. Η παραχώρηση δραστηριοτήτων από τη στιγμή που όλο το φυσικό αέριο θα ελέγχεται από εκεί, με όλα αυτά που έχει δώσει και το ΤΑΙΠΕΔ στην έκθεση του τον Ιούλιο του 2018, γιατί να δώσουμε κάτι που θα μας αποφέρει κέρδη; Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε τις οδικές συνδέσεις που έχει, τις σιδηροδρομικές και φυσικά και τα Logistics.

Το ίδιο συμβαίνει και για την Ηγουμενίτσα, όπου έχουμε και το πρόγραμμα CEF (του ΕΣΠΑ) που θα κατασκευασθεί το Υπηρεσιακό Πάρκο Ηγουμενίτσας, προϋπολογισμού 8 εκατομμυρίων και θα παραχωρήσουμε την Ηγουμενίτσα; Έχει βγει πρόγραμμα, θα πάρουμε 8 εκατ., θα αναβαθμιστεί το Λιμάνι, η περιοχή και εμείς, θα δώσουμε το εμπορικό κομμάτι της Ηγουμενίτσας; Δηλαδή, ποιος μάνατζερ μπορεί να τα σκεφτεί αυτά και να τα κάνει;

Γιατί την Κέρκυρα; Γιατί, η Κέρκυρα έχει αναβαθμιστεί πάρα πολύ τα τελευταία δύο χρόνια σαν κέντρο κρουαζιέρας και ελέγχει όλη την Αδριατική. Όλη η κρουαζιέρα περνάει από την Κέρκυρα. Θα παραχωρηθεί η δραστηριότητα της κρουαζιέρας στην Κέρκυρα. Ποια μελέτη μας δείχνει ότι όλος ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας είναι βιώσιμος και δε θα έχει πρόβλημα; Μην περιμένουμε κέρδη μόνο από την ακτοπλοΐα. Δεν υπάρχουν κέρδη από την ακτοπλοΐα της Κέρκυρας, για παράδειγμα.

Θα ήθελα να τοποθετηθώ επί του δεύτερου μέρους του σχεδίου νόμου. Κεφαλαίο Γ΄, άρθρα 14 έως 16, για τη ναυτική εκπαίδευση. Θα πω για άλλη μια φορά ότι αργείτε πολύ. Όλα αυτά τα ζητάμε από το 2016. Θετικά άρθρα, τα οποία, θα μπορούσαν να είχαν έρθει και πολύ πιο νωρίς και να έχουν λύσει πολλά προβλήματα. Γιατί καθυστερείτε τόσο πολύ να φέρετε θετικές διατάξεις; Είναι τρία συγκεκριμένα άρθρα που θα έλυναν αρκετά προβλήματα.

Θα σταθώ στο άρθρο 22 για την ευεργετική διάταξη για τέκνα αποβιώσαντος στελέχους, για τον Κυριάκο Παπαδόπουλο, έναν άνθρωπο που έπεσε εν ώρα καθήκοντος. Αυτό πρέπει να μας γίνει παράδειγμα και να δούμε όλους τους ανθρώπους που είναι μέσα στα πλωτά, το στρες που έχουν, το άγχος και δεν είναι μόνο ο Κυριάκος Παπαδόπουλος που τον έχουμε χάσει εν ώρα καθήκοντος, είναι και άλλοι που έχουν πάει στα νοσοκομεία με καρδιακά προβλήματα, με εγκεφαλικά. Να δούμε και τους υπόλοιπους. Έχω προτείνει και έχω πει πολλές φορές, καθώς έχω δώσει και επιστολή στον Πρόεδρο της Βουλής, σχετικά με την υιοθεσία των τέκνων πεσόντων εν ώρα καθήκοντος Λιμενικών. Υπάρχουν για όλα τα σώματα ασφαλείας, δεν υπάρχει για το Λιμενικό και Πρόεδρος της Βουλής αγνοεί τα πάντα, δε συμμετέχει, δε μιλάει.

Άρα, για το συγκεκριμένο άρθρο είναι θετική η διάταξη. Δείτε και το υπόλοιπο Λιμενικό, όλους τους υπόλοιπους, γιατί ένα μήνα πριν τον Κυριάκο Παπαδόπουλο, υπήρχε και παρόμοιο περιστατικό πάλι στη Μυτιλήνη. Θα πάω στο άρθρο 26 « επέκταση αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος».

Όποιος δεν έχει ζήσει το λιμάνι, τα λιμάνια, γενικά, και το Λιμενικό Σώμα δεν μπορεί να καταλάβει τι σημαίνει αυτό το άρθρο. Στην ουσία είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα που δημιουργείται αυτή τη στιγμή στο Λιμενικό Σώμα.

Για να γίνει αυτό θα πρέπει πρώτα να γίνει αύξηση οργανικής σύνθεσης 14.000 για να φτάσουμε στο σημείο να θεωρηθεί και το Λιμενικό Σώμα Ακτοφυλακή, που το λέτε τώρα Ακτοφυλακή με τις 8.000 οργανική σύνθεση, ενώ δεν είναι. Παγκοσμίως όλα έχουν πάνω από 14.000 για να θεωρηθεί Ακτοφυλακή και δεν έχουμε και τα πλωτά μέσα, εναέρια και τα υπόλοιπα.

Από κει και πέρα, για να μπορέσουμε να ελέγχει το Λιμενικό τον αιγιαλό και όλες αυτές τις αρμοδιότητες θέλει μελέτη, η οποία να μας δείχνει πόσα άτομα, επιπλέον, από τις 14.000 χρειαζόμαστε και σε ποιες ειδικότητες. Θέλει δικηγόρους, θέλει πολιτικούς μηχανικούς; Είναι πολύ εξειδικευμένο το αντικείμενο. Δεν μπορεί κάποιος λιμενικός χωρίς γνώσεις να πάει να δώσει μια κλήση για ένα αυθαίρετο, γιατί δεν έχει τις γνώσεις, δεν μπορεί να το κάνει αυτό.

Το μοναδικό που γίνεται αυτή τη στιγμή - και θα σας αναφέρω ένα πολύ απλό παράδειγμα – είναι το εξής. Στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας κυκλοφορούν και το ελέγχουν οι Ομάδες ΔΙΑΣ. Έχει το Λιμενικό και κυρίως το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, το Β΄ Λιμενικό να μπορέσουν να το υποστηρίξουν από τη στιγμή που θα έχετε αυτό το άρθρο; Υπάρχει Ομάδα που να έγινε εικοσιτετράωρο, να πηγαίνει στο σημείο εκείνο; Δεν υπάρχει, δεν γίνεται αυτό, αφού εδώ πέρα ίσα – ίσα βγαίνουν οι βάρδιες. Οπότε, σε ένα υποστελεχωμένο Λιμενικό Σώμα αυτό που κάνετε είναι αδιανόητο στην ουσία, για να μην πω κάτι άλλο. Κενές οργανικές θέσεις υπάρχουν, υπήρχαν και θα υπάρχουν. Δεν μπορούμε να φτάσουμε το 100%, αλλά, τουλάχιστον, δεν έχουμε πιάσει το 95%.

Φέρνοντας τη συγκεκριμένη διάταξη θα δημιουργηθεί τέτοιο πρόβλημα που δεν θα το πιστεύετε αυτό που έχει γίνει.

Σε σχέση με τα άρθρα 23, 24 και 25 για το Λιμενικό Σώμα εκτός Πανελληνίων θα σας προτείνουμε κάτι άλλο. Ο ΣΥΡΙΖΑ είχε υποσχεθεί στους λεγόμενους «αναμένοντες», ότι θα κάνει ένα διαγωνισμό ΑΣΕΠ και θα έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν στο διαγωνισμό. Θα γίνει με τα συγκεκριμένα άρθρα; Έχουν το δικαίωμα; Μπορούν; Είναι δική σας υπόσχεση σε, περίπου, 300 άτομα και όλοι περιμένουν αυτό το πράγμα.

Για ποιο χρονικό διάστημα τώρα μιλάμε, γιατί για τις Σχολές, για την Ακαδημία Λιμενικού Σώματος έχει απομακρυνθεί πολύ αυτό για το πότε θα γίνει και πώς θα γίνει. Ας αφήσουμε αυτό που λέγατε, ότι θα γίνει στην Αλεξανδρούπολη κ.λπ., τέλος και αυτό. Πάει ο μύθος, καταρρίφθηκε. Πάμε τώρα να δούμε εδώ πόσους θα πάρουμε. Έχει άμεσες ανάγκες το Λιμενικό Σώμα αυτή τη στιγμή – τώρα μιλάμε για τον επόμενο ένα χρόνο – σε, τουλάχιστον, 500 άτομα. Έχετε υπολογίσει πόσοι έχουν αποστρατευθεί τα τελευταία τέσσερα χρόνια; Πόσοι έχουν αποστρατευθεί; Βάλτε τα κάτω και θα δείτε, ότι μπορεί να είναι και επιεικέστερο αυτό που λέω, δηλαδή, τα 500 άτομα.

Τώρα χρειαζόμαστε κάποιες διευκρινίσεις στο Κεφάλαιο 1 στο άρθρο 21 για την τροποποίηση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως θέλουμε να ακούσουμε περισσότερα και για τα άρθρα 23, 24 και 25. Επίσης, θα θέλαμε να ακούσουμε και κάτι για το θέμα του άρθρου 8 για την τροποποίηση του Π.Δ. 749/1977 σχετικά με την Πλοηγική Υπηρεσία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Βαγιωνάκη Ευαγγελία, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος και Λαζαρίδης Γιώργος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Κούζηλο. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

 Τα λιμάνια, όπως είναι γνωστό, αποτελούν σημαντικό τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών, παίζουν σημαντικό, σημαντικότατο θα λέγαμε, ρόλο στη μεταφορική αλυσίδα, αποτελούν κομβικά σημεία διασύνδεσης με τους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες και τις αεροπορικές γραμμές.

 Τι έρχεται να λύσει το νομοσχέδιο; Έρχεται να κυρώσει τις συμβάσεις που υλοποιούν την πολιτική απελευθέρωση της Ε.Ε., των μεταφορών και της βασικής τους υποδομής που είναι τα λιμάνια. Αποτελεί βέβαια και μνημονιακή δέσμευση η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Βέβαια, εσείς εισάγετε μια άλλη μορφή αυτής της υποπαραχώρησης, η οποία φαίνεται να είναι πιο συμφέρουσα για τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Με το σχέδιο νόμου η κυβέρνηση υλοποιεί, επίσης, δεσμεύσεις που έχει αναλάβει απέναντι στα ιμπεριαλιστικά κέντρα, στα πλαίσια και των ισχυρών ανταγωνισμών, για παραχώρηση λιμανιών, προκειμένου να ικανοποιηθούν και οι στρατιωτικοί σχεδιασμοί στην ευρύτερη περιοχή. Η Θεσσαλονίκη και η Αλεξανδρούπολη, μετατρέπονται ήδη σε βάσεις υποδοχής στρατιωτικού υλικού, ορμητήριο ιμπεριαλιστικών επεμβάσεων και πολέμων, στα Βαλκάνια, στην ευρύτερη περιοχή. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μετατρέπεται σε βάσεις υποδοχής στρατιωτικού υλικού των ΗΠΑ. Έχουμε τα πήγαινε-έλα των αμερικανικών ελικοπτέρων και άλλου εξοπλισμού, που μεταφέρεται, συναρμολογείται και αποσυναρμολογείται, μέσα στις εγκαταστάσεις τους, αξιοποιείται το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης για την έξοδο τους.

Είναι γνωστό, ότι φέτος, συμπληρώνονται 20 χρόνια από το βρώμικο πόλεμο των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, του ΝΑΤΟ και της Ε.Ε. στη Γιουγκοσλαβία, το διαμελισμό της, το αιματοκύλισμα των λαών των Βαλκανίων. Οι σχεδιασμοί στην περιοχή, η διευκόλυνση που εσείς παρέχετε αυτή την περίοδο, γίνονται ακόμα πιο επικίνδυνοι για το λαό της χώρας μας.

Στην Αλεξανδρούπολη έχει προχωρήσει ήδη, η παραχώρηση τμήματος του λιμανιού, όπως είπα και προηγουμένως, στις ΗΠΑ και στο ΝΑΤΟ. Προχωρά το σχέδιο ανάπτυξη της σιδηροδρομικής ΕΓΝΑΤΙΑΣ, που υπηρετεί το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και τα σχέδια των μονοπωλίων που ασχολούνται με τις συνδυασμένες μεταφορές. Διαμορφώνεται σε κόμβο διαμετακόμισης εμπορευμάτων για τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, σε ανταγωνισμό με την Τουρκία. Προετοιμάζεται για να υλοποιηθούν οι σχεδιασμοί μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Η κυβερνητική πολιτική, όπως αποτυπώνεται και με αυτό το σχέδιο νόμου, υπηρετεί το στόχο της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών, ικανοποιεί στρατηγικές επιλογές της αστικής τάξης, υπηρετεί τα ιμπεριαλιστικά σχέδια στην περιοχή, για οικονομική και στρατιωτική διείσδυση στα Βαλκάνια, Μέση Ανατολή, Παλαιστίνια περιοχή, Κασπία, τη σύνδεση με χώρες της διεύρυνσης προς τα βόρεια στην κεντροανατολική Ευρώπη.

Οι άξονες αυτής της λιμενικής πολιτικής που υπηρετεί τους σχεδιασμούς της αστικής τάξης των επιχειρηματικών και μονοπωλιακών ομίλων, προβάλλονται ως σημαντικοί, το ακούσαμε και αυτό, αναπτυξιακοί και βέβαια, ως εθνικοί και υπερταξικοί. Να θυμίσουμε ότι ο ΣΥΡΙΖΑ, πριν γίνει κυβέρνηση, μίλαγε για δημόσιο χαρακτήρα των λιμένων, έκανε επίθεση στα μέτρα των προηγούμενων κυβερνήσεων, χαρακτήριζε την πολιτική τους ως επιλογές του νεοφιλελεύθερου μοντέλου. Σήμερα, όχι μόνο υιοθετεί, αλλά εισάγει νέους τρόπους παραχώρησης που συμφέρουν περισσότερο τους επιχειρηματικούς ομίλους. Το κεφάλαιο επιλέγει σε ποιες δραστηριότητες θα επενδύει, αφήνοντας όλες τις υπόλοιπες στην τύχη τους. Έτσι, τα κερδοφόρα «φιλέτα» θα γίνουν αντικείμενο επενδύσεων και εκμετάλλευσης, ενώ όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες που μπορεί να είναι απαραίτητες για τα λαϊκά στρώματα, θα μείνουν στον έλεγχο του Οργανισμού Λιμένος, ο οποίος, ταχύτατα, θα εμφανίζει ζημιές, όπως φαίνεται και θα απαιτεί τη χρηματοδότηση του από τις πλάτες των λαϊκών στρωμάτων της κάθε περιοχής.

Η εκχώρηση της χρήσης δραστηριοτήτων και η διατήρηση της γης ή άλλων υποδομών στην ιδιοκτησία του δημοσίου, ελαττώνει σημαντικά το απαιτούμενο τμήμα, αφού το κεφάλαιο απλά ενοικιάζει τον εξοπλισμό και τη γη και δεν την αγοράζει.

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεταφορικών ομιλών απαιτεί ορισμένες υποδομές να βρίσκονται σε ουδέτερα χέρια για να διασφαλίζεται πως δεν θα έχει κάποιος αποφασιστικό πλεονέκτημα και έτσι ο κρατικός χαρακτήρας που θα μπορούσε να έχει ένα κομμάτι από ένα λιμάνι, όχι απλά δεν αλλάζει την πορεία απελευθέρωσης των μεταφορών που υλοποιεί σήμερα η Κυβέρνηση, αλλά είναι σε ορισμένες περιπτώσεις, απαραίτητη, προϋπόθεσή του.

Βασικό στοιχείο της πολιτική σας για τα λιμάνια, είναι και οι αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις σε βάρος εργαζομένων, ευέλικτες μορφές απασχόλησης, διευθέτηση του ημερήσιου και εβδομαδιαίου χρόνου, κατάργηση της σταθερής μόνιμης με πλήρη δικαιώματα εργασίας, αφαίρεση ασφαλιστικών κατακτήσεων, κατάργηση Κανονισμών εργασίας, μείωση του αριθμού των εργαζομένων, εντατικοποίηση της εργασίας και βέβαια, αρκετά άλλα, με στόχο την απόσπαση μεγαλύτερης υπεραξίας.

Είτε με μορφή παραχώρησης τμημάτων, είτε με τη μορφή ιδιωτικοποίησης των λιμανιών, τα αντιεργατικά μέτρα στοχεύουν στη μείωση της τιμής της εργατικής δύναμης, την καταστολή των αγώνων των εργαζομένων, συνθήκες εργασιακής ζούγκλας, για τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας. Το παράδειγμα της COSCO είναι γνωστό. Κατάφερε καίρια χτυπήματα στις κατακτήσεις των λιμενεργατών, όπως την είσοδο εργολαβικών εταιριών, την εντατικοποίηση της εργασίας, την αύξηση του ωραρίου εργασίας, την κατάργηση των νυχτερινών αργιών και εορτών, χτύπημα του θεσμού των βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων.

Η Κυβέρνηση τον Φεβρουάριο του 2018 ψήφισε νόμο για τις εργασίες στην φορτοεκφόρτωση που χτυπάει δικαιώματά τους, όπως και τα δικαιώματα των λιμενεργατών. Στον Ο.Λ.Π. Α.Ε., πέρασε ο νέος Κανονισμός εργασίας, ενσωματώθηκαν οι αντεργατικές αλλαγές στη νέα συλλογική σύμβαση που υπέγραψε η εργοδοσία με «τα τσιράκια» της, τον εργοδοτικό και κυβερνητικό συνδικαλισμό.

Το κεφάλαιο επιτίθεται ενιαία στους εργάτες σε όλα τα λιμάνια της χώρας, χτυπούν τις κλαδικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας, τα θεμελιώδη δικαιώματα, αξιοποιούν τον απεργοκτόνο νομό της Κυβέρνησης για τις απεργίες. Η εργοδοτική και κρατική «τρομοκρατία», για παράδειγμα στο λιμάνι του Πειραιά, «οπλίζει το δολοφονικό χέρι των φασιστών» της Χρυσής Αυγής και είχαμε βέβαια και την «τραμπούκικη» επίθεση στον Πρόεδρο του συνδικάτου των λιμενεργατών, άλλη μια ακόμη εγκληματική τους ενέργεια.

Πρέπει να πούμε ότι έχει λήξει από τον Αύγουστο του 2017 η συλλογική σύμβαση εργασίας για τους λιμενεργάτες στο τμήμα του Ο.Λ.Π. Α.Ε., η COSCO, έχοντας τη στήριξη, όπως είπαμε, δεν ανανεώνει συλλογικές συμβάσεις εργασίας και προετοιμάζεται για την επόμενη φάση, όπως για την επέκταση των ελαστικών μορφών για το σύνολο των λιμενεργατών στο λιμάνι του Πειραιά και κατ' επέκταση στα λιμάνια όλης της χώρας.

Επίσης, πρέπει να πούμε ότι συγκροτεί η εργοδοσία εργοδοτικά σωματεία, όπως βέβαια και η COSCO, για να ξεπεράσει τους αγώνες και την αδιάλλακτη στάση των εργαζομένων, προκειμένου να σταθούν απέναντι στην αφαίρεση δικαιωμάτων τους για να διεκδικήσουν συλλογική σύμβαση και άλλα δικαιώματα. Βέβαια, υπογράφει μαζί τους τέτοιες συμβάσεις που έχουν όρους αμοιβής και εργασίας, επαχθείς για τους ίδιους τους εργαζόμενους.

Μέσα από το νομοσχέδιο προωθούνται νέα προνόμια και φοροαπαλλαγές για τα μονοπώλια. Είναι γνωστό ότι απαγορεύει στους δήμους να επιβάλλουν στους επιχειρηματικούς ομίλους που θα έχουν τη διαχείριση των λιμανιών, τα ανταποδοτικά τέλη, τον φόρο των ηλεκτροδοτούμενων εκτάσεων, ενώ την ίδια ώρα βέβαια υπάρχει ο ΕΝΦΙΑ, τα δημοτικά τέλη, οι άμεσοι και έμμεσοι φόροι που ληστεύουν το μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματος των εργατικών και λαϊκών στρωμάτων. Είναι γνωστό ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών με τη στήριξη της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, όπως και των προηγούμενων, αρνείται να υπογράψει συλλογικές συμβάσεις για τα ποντοπόρα από το 2010 με δραματικές συνέπειες στους μισθούς και τα ασφαλιστικά, συνταξιοδοτικά δικαιώματα για τα ταμεία των ναυτεργατών. Αποτελεί πρόκληση για τους ναυτεργάτες, τους σπουδαστές οι δηλώσεις της Κυβέρνησης και εφοπλιστών για την προ τη ναυτιλία στον κόσμο με προνόμια, κρατική χρηματοδότηση, φοροαπαλλαγές.

Είναι γνωστό ότι ένας εφοπλιστής με 140 μέτρα και 25.000 τόνους καράβι, με εκατομμύρια κέρδη, πληρώνει μόνο 12.000 δολάρια σε ετήσια βάση, λιγότερα ακόμα και από τον ανθυποπλοίαρχο. Άρα, λοιπόν, οι φιέστες που οργανώνουν οι εφοπλιστές κατά καιρούς και για τις σχολές, είναι για να συγκαλύψουν την άθλια κατάσταση. Εξοργίζουν τους σπουδαστές που καθημερινά δίνουν την μάχη να καλύψουν ανάγκες του εκπαιδευτικού προγράμματος, καταβάλουν χρηματικά ποσά για βιβλία, φωτοτυπίες, ακόμα και για φροντιστήρια από το πενιχρό εισόδημα των λαϊκών οικογενειών.

Σ’ αυτό το πλαίσιο, όμως, εντάσσεται αυτό το υποβαθμισμένο σύστημα της ναυτικής εκπαίδευσης. Είναι γνωστό ότι είναι τεράστιες οι ελλείψεις στο περιεχόμενο του εκπαιδευτικού προγράμματος, σε καθηγητές, σε υλικοτεχνική και κτηριακή υποδομή, ενώ αναπτύσσονται δίπλα οι έμποροι της ιδιωτικής εκπαίδευσης.

Με τις συνεχείς παρεμβάσεις της Κυβέρνησης με νόμους και τροπολογίες, ικανοποιούνται πλήρως οι απαιτήσεις των εφοπλιστών για την κατάρτιση φθηνού εργατικού δυναμικού με αναλώσιμες γνώσεις που κατά 5ετία επανελέγχονται με κριτήριο τη μεγιστοποίηση των κερδών. Σύμφωνα με τη σχετική πρόταση του Υπουργείου Ναυτιλίας το πιστοποιητικό ικανότητας που αποκτάει ο απόφοιτος των ΑΕΝ παραμένει και με τη σημερινή κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ χωρίς καμία αναγνώριση και ισοτιμία με αντίστοιχα πτυχία της στεριάς.

Το ΚΚΕ θεωρεί τον τομέα των λιμενικών υποδομών ένα σημαντικό τομέα για την ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων, της σύνδεσης της χώρας με το διεθνή χώρο, την τακτική σύνδεση του χερσαίου τμήματος με το νησιώτικο σύμπλεγμα.

Στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη θεωρεί ότι οι θεωρίες του κεφαλαίου περί ανταγωνιστικότητας και τα παραπλανητικά διλήμματα περί ιδιωτικού ή κρατικού είναι απέναντι σ’ αυτά, τα πολεμά, όπως πολεμά βέβαια την ανάπτυξη με κριτήριο το κέρδος. Προβάλει την ανάγκη για κοινωνικοποίηση των βασικών συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής στους στρατηγικούς τομείς της οικονομίας με κεντρικά σχεδιασμένη και κάθε διακλάδωση, οργάνωση, διεύθυνση της παραγωγής που υπηρετεί την κατανομή με κίνδυνο την λαϊκή ευημερία. Δεν μπορούν αλλιώς να εξαλειφθούν οι παράγοντες που πληρούν την ανεργία σε μαζική κλίμακα που αποκλείουν τη σταθερή δουλειά, τις ικανοποιητικές συνθήκες εργασίας και αμοιβής, την δωρεάν παροχή κοινωνικών υπηρεσιών.

Στο πλαίσιο ενός τέτοιου κεντρικού πανεθνικού μηχανισμού και σχεδιασμού και διεύθυνσης, πιστεύω ότι το λιμενικό σύστημα της χώρας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξή της.

Η πρόταση του ΚΚΕ για τα λιμάνια, ως τμήμα μεταφορών, λαμβάνει υπόψη της την ικανοποίηση των προτεραιοτήτων, όπως την ικανοποίηση των εγχώριων αναγκών μετακίνησης προσώπων, αγαθών και επειγόντων περιστατικών για φτηνές, γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές. Να ανταποκρίνεται στην ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και των βιομηχανικών κλάδων, να είναι στη βάση της ισόμετρης σχεδιασμένης ανάπτυξης στη βάση το αμοιβαίου οφέλους και του εξωτερικού εμπορίου, να ικανοποιεί τις λαϊκές ανάγκες για διακοπές και αναψυχή, να ικανοποιεί τις σύγχρονες ανάγκες των εργαζομένων στα λιμάνια.

Με βάση αυτές τις προτεραιότητες, εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να σχεδιάζεται η ανάπτυξη των λιμανιών, ώστε το λιμενικό σύστημα να εναρμονίζεται με τους στόχους της σχεδιασμένης κοινωνικής παραγωγής, της περιφερειακής πολιτικής, της πολιτικής μεταφορών με κίνητρο την κοινωνική ευημερία και όχι το καπιταλιστικό κέρδος.

Επίσης, για τη ναυτική εκπαίδευση, το ΚΚΕ υιοθετεί τα αιτήματα των κινητοποιήσεων των σπουδαστικών συλλόγων των ΑΕΝ, όπως και των συντονιστικών επιτροπών του ΚΕΣΕΝ που έχετε υπομνήματα, κύριε Υπουργέ και χρειάζεται να τα δείτε με μεγαλύτερη προσοχή, έτσι ώστε να ικανοποιήσετε αρκετά από αυτά που είναι άμεσα.

Στη βάση αυτή πιστεύουμε ότι η συγκέντρωση όλων των κοινωνικών δυνάμεων που θίγονται από αυτή τη φιλοκαπιταλιστική πολιτική που είναι κόντρα σε όλη αυτή την ανάπτυξη που δεν είναι δίκαιη όπως φαίνεται, αλλά είναι ανάπτυξη των επιχειρηματικών ομίλων, χρειάζεται να υπάρξει αντίδραση, αντίσταση του ίδιου του λαού. Οι εργαζόμενοι στα λιμάνια, οι ναυτεργάτες, οι σπουδαστές, οι μεταλλεργάτες της ζώνης των ναυπηγείων, οι αυτοαπασχολούμενοι, οι επαγγελματοβιοτέχνες του χώρου, χρειάζεται να συγκροτήσουν ενιαίο μέτωπο πάλης για αλλαγή συνολικά του συσχετισμού δυνάμεων για ανατροπή αυτής της πολιτικής, για λύση του ζητήματος της εξουσίας που όπως φαίνεται μπαίνει εμπόδιο στην ικανοποίηση των αναγκών και βέβαια να μετατραπούν τα λιμάνια σε λαϊκή περιουσία στα πλαίσια μιας άλλης οικονομίας προς όφελος του λαού.

Είναι προφανές ότι διαφωνούμε ριζικά με αυτή την πολιτική. Ψηφίζουμε «κατά» στο σχέδιο νόμου. Καλούμε τους εργαζόμενους στα λιμάνια, το λαό να αντισταθεί σε αυτή την πολιτική. Να συμπορευθεί με το ΚΚΕ και την ανατροπή της.

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

ΦΩΤΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Πρόεδρε, ξεκινώ με μια πρώτη επισήμανση ότι οι επιμέρους διατάξεις θα συζητηθούν στον οικείο χώρο και στην οικεία διαδικασία, αλλά ήθελα, ευθύς εξαρχής, να πω ότι δεν είναι ούτε ανερμάτιστες οι επιμέρους διατάξεις του δευτέρου κεφαλαίου ούτε αβάσιμες και έρχονται να αντιμετωπίσουν υπαρκτά προβλήματα τα οποία υπάρχουν εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Είναι εξαιρετικά σύνηθες όσο και παραδεκτό ένα νομοσχέδιο του συγκεκριμένου Υπουργείου, όπως και του κάθε άλλου Υπουργείου, να έχει και διάφορες διατάξεις οι οποίες αποτελούν μέρος ενός νομοθετικού σώματος που έρχεται να αντιμετωπίσει, επαναλαμβάνω, υπαρκτά προβλήματα.

Θα ήμουν ευτυχής αν είχα τη δυνατότητα και ενός δεύτερου νομοσχεδίου, όπου εκεί θα συμπεριελάμβανα και μια σειρά από άλλα ζητήματα. Δεν έχω αυτή την νομοθετική ευτυχία για το λόγο ότι η πορεία του νομοθετικού έργου στη Βουλή είναι εξαιρετικά φορτωμένη και για το λόγο αυτό έβαλα στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου και διατάξεις που επαναλαμβάνω ότι ούτε αβάσιμες ούτε ανερμάτιστες ούτε επ' ευκαιρία γίνονται, αλλά έρχονται να αντιμετωπίσουν συγκεκριμένα προβλήματα.

Το δεύτερο ζήτημα. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπήρχαν δύο δυνατότητες. Η μια δυνατότητα αναφορικά με τον χαρακτήρα των λιμανιών ήταν εκείνη που επέλεξε η Ν.Δ., όταν παραχωρούσε το σύνολο των μετοχών στον ΟΛΠ, δηλαδή στην COSCO και στη Θεσσαλονίκη στον αντίστοιχο Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης. Τι έκανε η Κυβέρνηση; Η Κυβέρνηση εκείνο που έκανε είναι ότι κράτησε τα λιμάνια στην ιδιοκτησία του ελληνικού δημοσίου και με την μέθοδο των υποπαραχωρήσεων δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης των λιμανιών με τρόπο τον οποίο εκθέτω σύντομα, αλλά νομίζω περιεκτικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί το άκουσα και αυτό, δεν υποπαραχωρείται το σύνολο της λειτουργίας του λιμανιού. Υποπαραχωρoύνται κάτω από συγκεκριμένες διαδικασίες συγκεκριμένες δραστηριότητες και η υποπαραχώρηση αυτών των δραστηριοτήτων και ποιες θα είναι, θα είναι το αποτέλεσμα συγκεκριμένης αξιολόγησης των δυνατοτήτων του κάθε λιμανιού. Το παράδειγμα διευκολύνει την κατανόηση του ισχυρισμού μου. Υπάρχουν λιμάνια τα οποία προσφέρονται για την ανάπτυξη δραστηριότητας κρουαζιέρας, λιμάνια τα οποία προσφέρονται για την ανάπτυξη μαρίνας, λιμάνια τα οποία προσφέρονται για την ανάπτυξη εμπορικού τμήματος ή και βιομηχανικού κ.ο.κ.. Κατά συνέπεια, το ποιες δραστηριότητες των 10 συγκεκριμένων λιμανιών θα υποπαραχωρηθούν, αυτό θα έχει άμεση σχέση και σύνδεση με το τι δυνατότητες, τι μπορεί να προσφέρει το κάθε λιμάνι για την ανάπτυξη αυτών των δραστηριοτήτων.

Είναι ακριβές ότι έχει εκδηλωθεί ένα άτυπο ενδιαφέρον από διάφορες χώρες για να επενδύσουν με τη διαδικασία των υποπαραχωρήσεων, αλλά οι υποπαραχωρήσεις θα γίνουν στα πλαίσια διεθνών διαγωνισμών με απόλυτη διαύγεια και με βάση το εθνικό και το ενωσιακό δίκαιο. Είναι επίσης ακριβές αυτό που είπε ο συνάδελφος του Κ.Κ.Ε. ότι έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από την πλευρά της Αμερικής, προκειμένου να συμμετάσχει στην δραστηριότητα του συγκεκριμένου λιμανιού της Αλεξανδρούπολης για το λεγόμενο LNG, δηλαδή το υγροποιημένο φυσικό αέριο. Ούτε υποπαραχώρηση υπήρξε ούτε καμία δέσμευση και πώς να υπάρξει, όταν δεν έχει προκηρυχθεί σχετικός διαγωνισμός και δεν υπάρχει ο διαγωνισμός μέχρι τώρα, διότι δεν υπήρχε το συγκεκριμένο νομοθέτημα που πιστεύω ότι μέχρι τα μέσα της επομένης εβδομάδας, όπως άκουσα την κυρία Πρόεδρο να λέει, θα περάσει από την Ολομέλεια.

Βεβαίως, κύριε Κατσώτη πρέπει να σας πω ότι δεν υπάρχει βάση του ΝΑΤΟ στην Αλεξανδρούπολη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

ΦΩΤΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Αυτό είναι ένα άλλο θέμα, αλλά είπατε το προηγούμενο, όχι αυτό που λέτε τώρα. Το εάν θα δημιουργηθεί περιμένετε να δείτε αν θα δημιουργηθεί, αλλά μέχρι τώρα δεν υπάρχει βάση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Κύριε Υπουργέ, στην τοποθέτησή μου δεν είπα ότι υπάρχει βάση, αξιοποιείται όπως η Θεσσαλονίκη και η Αλεξανδρούπολη για τους σχεδιασμούς της περιοχής.

ΦΩΤΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Καλώς. Όπως για παράδειγμα, έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από την πλευρά της Ιταλίας για να μπει στη διαδικασία να πάρει μια λειτουργία μέσα από τον διεθνή διαγωνισμό για κρουαζιέρα στο Λαύριο. Αυτά τα οποία διαβάζετε, διαβάζουμε είναι πράγματι εκδηλωμένα ενδιαφέροντα, τα οποία όμως δεν συνιστούν συγκεκριμένη επιλογή από την πλευρά μας, πολύ δε περισσότερο από την ώρα που δεν έχουμε το νομοθέτημα, δεν υπάρχει ο διαγωνισμός, δεν υπάρχει αξιολόγηση, η οποία θα μας δείξει ποιες δραστηριότητες πρέπει να αναδείξουμε για το κάθε λιμάνι.

Αυτό να είναι σαφές και νομίζω ότι είναι επιτυχία από την πλευρά της Κυβέρνησης το ότι κατάφερε αυτά τα λιμάνια να τα κρατήσει στα χέρια του ελληνικού δημοσίου και να προχωρήσει στην ανάπτυξή τους με την διαδικασία των υποπαραχωρήσεων. Άκουσα ότι είναι μοναδικό το μοντέλο των υποπαραχωρήσεων, αυτό που γίνεται στην Ελλάδα. Σας το λέω μετά λόγου γνώσεως και απόλυτη βεβαιότητα ότι το 96% των λιμανιών της Ευρώπης αναπτύσσονται με αυτή τη διαδικασία των υποπαραχωρήσεων.

Έρχομαι τώρα στο περίφημο ανταποδοτικό τέλος, στο οποίο αναφέρθηκε ο εκλεκτός συνάδελφος ο κ. Καρράς. Αυτό είναι συνάρτηση περιεχομένου της ίδιας της προκήρυξης. Η ίδια η προκήρυξη, όταν θα προσκαλεί κάποιον για να εκδηλώσει το ενδιαφέρον του και να είναι επενδυτής, εκεί θα υπάρχει και η διακρίβωση όσο και ο σχετικός όρος ότι εάν η βιωσιμότητα του λιμανιού δεν εξασφαλίζεται θα πάμε σε ένα αυξημένο τέλος. Ο λόγος για να είναι αποτελεσματικός πρέπει να είναι ειλικρινής και η ειλικρίνειά μου δεν μου λείπει.

Το 5% μπήκε με αξίωση των θεσμών και με δική μας αξίωση και έντονη διαπραγμάτευση και έντονη διαδικασία διαλόγου τελικά είχαμε το αποτέλεσμα, βάλαμε τη διάταξη για την περαιτέρω αύξηση του τέλους για τα λιμάνια. Έτσι πάρα πολύ απλά έχουν τα πράγματα.

Ένα άλλο ζήτημα. Συνδέεται αυτό το θέμα που συζητάμε, δηλαδή, το συζητούμενο νομοσχέδιο, με τη συνολικότερη λιμενική πολιτική; Όχι βέβαια. Η λιμενική πολιτική είναι κάτι ευρύτερο και ήδη πρέπει να σας πω, κάποιοι από εσάς το γνωρίζουν, εμείς έχουμε ολοκληρώσει τη σχετική μας μελέτη, έχουμε κάνει την σχετική μας πρόταση προς το Υπουργείο Μεταφορών και αναμένουμε να υπάρξει η σχετική έγκριση για να δρομολογηθεί η συνολική λιμενική πολιτική. Και με τη διαδικασία των υποπαραχωρήσεων που αφορά στα δέκα λιμάνια, δε σημαίνει ότι έχουμε ένα πρωθύστερο σχήμα, διότι η λιμενική πολιτική μπορεί να συμπεριλαμβάνει και αυτά τα λιμάνια και τούτο ανεξάρτητα από τον οικονομικό εκείνο χαρακτήρα που έχει σχέση με τη διαδικασία των υποπαραχωρήσεων.

Και μάλιστα, εγώ συνεχίζω να μην κάνω αντιπολίτευση στο παρελθόν, αλλά πρέπει να σας πω κύριε Πλακιωτάκη, ότι έχω στα χέρια μου μια μελέτη εθνικής λιμενικής πολιτικής, την οποία εξεπόνησε η ΝΔ και η οποία ουδέποτε υπεβλήθη. Και σε αυτή τη μελέτη σας εκείνο το οποίο διαπιστώνω, είναι ότι εκεί εσείς μιλούσατε γι’ αυτή και δεν αναφερόσασταν σε ιδιωτικοποιήσεις, αλλά σε ιδιωτικές επενδύσεις σε συγκεκριμένες δραστηριότητες. Αυτά λέγατε, δηλαδή, υποπαραχωρήσεις. Εάν μεταβάλατε άποψη, τότε επιτρέψτε μου, ανταποδίδοντας ευγενικά την πρόσκλησή σας και το καλωσόρισμα, να σας πω καλωσορίσατε στη δική μας άποψη σήμερα, με τον τρόπο αυτό που εμείς εισηγούμεθα.

Ερχόμαστε στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης, για να σημειώσω τα ακόλουθα. Εμείς είπαμε από την πρώτη στιγμή ότι η ναυτική εκπαίδευση για εμάς είναι ζήτημα προτεραιότητας, αμέσου προτεραιότητας. Και τι έχουμε κάνει σε αυτό το χρονικό διάστημα; Έχουμε ενισχύσει το εκπαιδευτικό προσωπικό. Αν με ρωτήσετε εάν αισθάνεται ικανοποιημένος ο Υπουργός από την αύξηση του αριθμού των εκπαιδευτικών, προφανώς, όχι. Θέλω κι άλλη αύξηση, θέλω και περαιτέρω ενίσχυση του εκπαιδευτικού προσωπικού. Προχωρήσαμε όμως και αντιμετωπίσαμε και θέματα εξοπλισμού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και αλλάζουμε και τους κανονισμούς. Και τους αλλάζουμε τους κανονισμούς όχι στο όνομα αλλαγή για την αλλαγή, αλλά για να βελτιώσουμε και να αναβαθμίσουμε το επίπεδο της παρεχόμενης εκπαίδευσης στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Γιατί έγινε η παράταση του ενός χρόνου – και εδώ θα ήθελα την προσοχή του κ. Καρρά, που έθεσε το ζήτημα. Κύριε Καρρά, η παράταση που εδόθη, έπρεπε να δοθεί για έναν λόγο. Προκειμένου να προσαρμοστούν οι άλλοι, οι οποίοι βρίσκονται στο τελευταίο έτος των ΕΠΑΛ κ.ο.κ.. Και γιατί δεν ήρθε στο συγκεκριμένο νομοθέτημα; Είναι πάρα πολύ απλό. Για να μην κυνηγάμε μάγισσες και δαίμονες. Αυτή η τροπολογία στην οποία αναφερθήκατε για την παράταση είναι αρμοδιότητας του Υπουργείο Παιδείας και επειδή δεν ξέραμε πότε θα έρθει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, κατατίθεται από το Υπουργείο Παιδείας ……

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ) :** (Εκτός μικροφώνου)

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) :** Κύριε Καρρά, κοιτάξτε, είναι δευτερεύον ζήτημα, αλλά επειδή το αναφέρατε να σας δώσω μια απάντηση. Αυτό το έκανε το Υπουργείο Παιδείας και μάλιστα, εγώ ζήτησα να επισπεύσει και να το βάλει σε κάποιο άλλο νομοσχέδιο, διότι δεν γνώριζα πότε θα εισαχθεί αυτό το νομοσχέδιο για συζήτηση στη Βουλή. Διαφορετικά δεν είχα κανέναν άλλο λόγο, διότι η ουσία παραμένει η ίδια. Είτε σε νομοθέτημα άλλου Υπουργείου είτε σε δικό μου νομοθέτημα, του Υπουργείου Ναυτιλίας εννοώ είτε σε νομοθέτημα του Υπουργείου Παιδείας, ρητορικό είναι το ερώτημά μου, θα άλλαζε τίποτα; Όχι.

Είναι επίσης ακριβές αυτό που ακούστηκε, ότι οι οργανικές θέσεις τις οποίες δεν περικόψαμε εμείς, περιεκόπησαν το 2014, περιόρισαν τον αριθμό αυτών των οργανικών θέσεων στις 8.000. Χρειάζονται κι άλλοι; Βεβαιότατα χρειάζονται, αλλά ξέρετε τους περιορισμούς αναφορικά με τις προσλήψεις. Και εκεί που ξέρετε αυτό, προσθέστε και κάτι άλλο για τις προσλήψεις: Εμείς λέμε ένα προς ένα, δεν λέμε πέντε προς ένα, που λέει η σημερινή Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Και γιατί αυτό το μεταβατικό στάδιο με έναν διαγωνισμό τον οποίο θέλουμε να κάνουμε; Ο διαγωνισμός θα γίνει για συγκεκριμένες θέσεις, τον αριθμό των οποίων δεν μπορούμε να προσδιορίσουμε αυτή τη στιγμή, θα δούμε και τις δυνατότητες συνολικότερα σε σχέση και με το Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης και με το Υπουργείο Οικονομικών. Γιατί λοιπόν κάνουμε αυτό το διαγωνισμό; Διότι, μετά από την επιτυχή και εξαιρετική επιλογή της Κυβέρνησης να εισαγάγει την όλη υπόθεση στις Πανελλαδικές εξετάσεις, αυτοί που θα αποφοιτήσουν από τις παραγωγικές σχολές με το σύστημα των Πανελλαδικών εισαγωγικών εξετάσεων, θα αποφοιτήσουν το 2022 ή το 2023.

Τι κάνουμε στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα; Με τη δυνατότητα που μας δίνει το σημερινό νομοσχέδιο, ελπίζω νόμος σε λίγες ημέρες, να προκηρύξουμε έναν διαγωνισμό. Θα υπάρχει η παρουσία του εκπροσώπου του ΑΣΕΠ; Βεβαίως θα υπάρχει η παρουσία. Αλλά και πάλι με την επανάληψη, ας μη γυρίζω πάλι στο παρελθόν, πώς γινόταν κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εισαγωγή στο Λιμενικό Σώμα «Ελληνική Ακτοφυλακή»; Θέλετε να σας πω πως γινόταν; Με απόλυτη έλλειψη αντικειμενικών κριτηρίων, μόνο με την προσκόμιση ενός πτυχίου Ανωτάτης Σχολής και με μια κρίση και αξιολόγηση που γινόταν από τους ίδιους. Δεν θέλω να πω τίποτε άλλο.

Δεν θέλω να πω τίποτε άλλο, αλλά αν κάποιος κοιτάξει τι συνέβαινε και τι συμβαίνει στο λιμενικό θα διαπιστώσει, για παράδειγμα, ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις και επιλέγω την επιεική διατύπωση για να μην πω τίποτε άλλο, τουλάχιστον νεποτισμός. Και τώρα έρχεται να αμφισβητηθεί η ανάγκη να κάνουμε αυτόν τον ενδιάμεσο διαγωνισμό με τους όρους και τις προϋποθέσεις που σας ανέφερα λίγο πριν; Λάθος, αν αμφισβητείται.

Και θέλουμε συγκεκριμένες θέσεις στη βάση των πραγματικών αναγκών για το μεταβατικό αυτό χρονικό διάστημα, για να μην προσθέσουμε και άλλα προβλήματα στα ήδη υπάρχοντα με τον εξαιρετικά μειωμένο αριθμό οργανικών θέσεων. Και σε κάθε περίπτωση, απαντώ στο ερώτημα του αγαπητού μου συναδέλφου, κ. Καρρά. Κύριε Καρρά το ξέρετε είτε είναι κατά πλειοψηφία είτε είναι εν ομοφωνία με τον εκπρόσωπο του ΑΣΕΠ, ο δικαστικός έλεγχος υπάρχει σε κάθε διαγωνισμό. Θα μπορούσα πάρα πολλά να πω, αλλά ας ολοκληρώσω για να μην δεχθώ τον έλεγχο της κυρίας Προέδρου. Να σημειώσω μερικά θέματα ακόμη.

Ολοκληρώνω με αυτό. Ο ανεξάρτητος μηχανικός. Αυτός είναι ο ακριβής όρος. Ο ανεξάρτητος μηχανικός θα αποτελεί στοιχείο της προκήρυξης. Ο ανεξάρτητος μηχανικός, μέσα από την ίδια την προκήρυξη θα έχει συγκεκριμένες αρμοδιότητες και υποχρεώσεις, αναφορικά με την αξιολόγηση. Και προφανέστατα, κανένας ανεξάρτητος μηχανικός δεν μένει και αυτός ανέλεγκτος στην βάσει των στοιχείων που καλείται να αξιολογήσει και να κρίνει για την κάθε φορά επένδυση και με την κατηγοριοποίηση που σας είπα, λίγο πριν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Η ρύθμιση των υποπαραχωρήσεων είναι πάρα πολύ σημαντική. Κρατάει ως σταθερό στοιχείο, ότι το ελληνικό δημόσιο είναι παρών - με το ΤΑΙΠΕΔ; Ναι με το ΤΑΙΠΕΔ. Αλλά θα δείτε τις διατάξεις και με την παρουσία του δημοσίου - μέσω του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και με προτάσεις που θα γίνονται από τον ίδιο τον Οργανισμό. Και έχω την εκτίμηση, ότι από την ώρα που θα υπάρξει αυτός ο νόμος και ανοίξουν οι διαγωνιστικές διαδικασίες, πράγματι θα πυκνώσει η εκδήλωση ενδιαφέροντος από πάρα πολλές χώρες και αυτό θα είναι σημαντικό, θα αξιολογηθούν οι προσφορές, θα αξιολογηθούν οι επενδυτές και τότε θα γίνουν επενδυτές, μετά την αξιολόγηση.

Ποιο θα είναι το αποτέλεσμα αυτών των επενδύσεων; Το αποτέλεσμα θα είναι για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που προβλέπεται από τις επιμέρους συμβάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα. Νομίζω ότι πρέπει να έχουν διανεμηθεί οι σχετικές συμβάσεις. Προβλέπεται συγκεκριμένη χρονική διάρκεια.

Και αν ο επενδυτής, γιατί το άκουσα και αυτό, δεν πάει καλά και σηκωθεί και φύγει; Αυτό το ενδεχόμενο υπάρχει σε κάθε επένδυση είτε αφορά σε λιμάνια είτε αφορά στην οποιαδήποτε άλλη επενδυτική διαδικασία, αλλά προφανέστατα κοντά στο νου και η γνώση. Είναι, δυνατόν να υπάρχει προκήρυξη χωρίς να έχει πρόβλεψη για το τι θα συμβεί αν κάποιος εγκαταλείψει την επένδυση; Και στο βαθμό που θα γίνουν αυτές οι επενδύσεις θα έχουν αντανάκλαση και στη συνολικότερη ανάπτυξη της χώρας και στην τοπική ανάπτυξη, διότι επιλέγω ένα σχήμα. Ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για εμάς, για την Κυβέρνηση, τα λιμάνια δεν κοιτάνε μόνο προς τη θάλασσα, δεν έχουν στραμμένη την πλάτη τους προς την στεριά. Κοιτάνε και προς τις δύο πλευρές. Κοιτάνε προς τη θάλασσα για να βοηθάνε και να στηρίζουν και τη στεριά. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός, Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Θα μπορούσα να μην τοποθετηθώ καθόλου μιας που άρτια έθεσε τα θέματα ο κ. Υπουργός. Απλά θα ήθελα να κάνω και εγώ από την πλευρά μου μία με δύο επισημάνσεις, γιατί ακούστηκε να καλωσοριζόμαστε στο ρεαλισμό. Σε ποιο ρεαλισμό, ακριβώς; Γιατί η ρεαλιστική προσέγγιση, η διεθνής ρεαλιστική προσέγγιση, για τη διαχείριση των λιμανιών, δεν είναι πουλάμε τα λιμάνια, είναι παραχωρούμε δραστηριότητες, αυτό που κάνουμε εμείς και αυτό που δεν έκαναν οι προηγούμενες κυβερνήσεις, όταν έφεραν συμβάσεις για την πώληση του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς, αλλά είχαν δεσμευθεί και για τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης, τις οποίες, ναι, εμείς ολοκληρώσαμε, αλλά πώς είχαν φέρει εκείνες τις συμβάσεις; Είχαμε συζητήσει και τότε, όταν στη σύμβαση παραχώρησης για τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιώς, είχαμε συζητήσει ποιες ήταν οι διαφορές στη σύμβαση που είχε φέρει η τότε κυβέρνηση Σαμαρά με τη σύμβαση που κατάφερε να υλοποιήσει η Κυβέρνησή μας και τότε με τον Θοδωρή Δρίτσα. Ξέρετε, πόσο μεγάλες ήταν εκείνες οι διαφορές; Ξέρετε, ότι, εμείς τότε, σε δύσκολες συνθήκες, καταφέραμε να διασφαλίσουμε, ότι ο επενδυτής θα κάνει υποχρεωτικές επενδύσεις; Καταφέραμε να διασφαλίσουμε τα δικαιώματα των εργαζομένων του λιμανιού - καταφέραμε να εξαιρέσουμε χώρους, ακόμη και αρχαιολογικούς χώρους, τους οποίους εσείς τότε είχατε δώσει απλόχερα στον υποψήφιο επενδυτή - και να αποδώσουμε χώρους στην τοπική αυτοδιοίκηση. Αυτή είναι η διαφορετική αντίληψη για το πως εμείς σεβόμαστε την τοπική αυτοδιοίκηση. Και ταυτόχρονα, να αυξήσουμε το ανταποδοτικό τέλος στους οργανισμούς της τοπικής αυτοδιοίκησης από το 2 στο 3,5% για να μπορέσει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που δημιουργούνται από τη λειτουργία των λιμανιών, να αντιμετωπίσουν οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης. Μοντέλο, το οποίο επαναλαμβάνουμε, και σε αυτή τη νομοθετική ρύθμιση που θα οδηγήσει σε υπό-παραχωρήσεις.

Ρωτηθήκαμε αν «υπάρχουν μελέτες;», «γιατί 5% και όχι οι, 6%;». Μα ακριβώς, αυτό περιλαμβάνεται μέσα στη ρύθμιση. Θα γίνουν οι μελέτες και δεν θα γίνει ερήμην του κράτους, μόνο από το ΤΑΙΠΕΔ. Θα γίνουν σε συνεργασία με το Υπουργείο και τους Οργανισμούς Λιμένα. Και αυτές θα αναδείξουν και ποιο θα πρέπει να είναι το ανταποδοτικό τέλος προς τον Οργανισμό Λιμένα.

Τίθεται ένα ποσοστό μέχρι 5%. Όμως, ταυτόχρονα δίνεται και η δυνατότητα αύξησης αυτού του ποσοστού σε περίπτωση που δεν διαπιστώνεται βιωσιμότητα του Οργανισμού. Αυτό τι σχέση έχει με το γεγονός ότι εσείς απλά πουλήσατε λιμάνια, δεν διασφαλίσατε κανένα δημόσιο χαρακτήρα στα λιμάνια μας;

 **ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Τα λιμάνια που παραχωρήθηκαν δεν πωλήθηκαν.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Πλακιωτάκη, είμαστε η μόνη χώρα που παραχωρήσαμε λιμάνια.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Νοικιάσαμε τα λιμάνια για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Σας ξαναφέρνουμε στο ρεαλισμό της Ευρώπης. Ο ρεαλισμός της Ευρώπης λέει ότι παραχωρούμε δραστηριότητες, δεν παραχωρούμε λιμάνια. Μόνο εσείς το καταφέρατε αυτό. Μόνο εσείς φέρατε αυτή την κατάσταση στα λιμάνια μας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Χωρίς μελέτες;

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Μιλήσατε για λιμενική πολιτική, για στρατηγική λιμενικής πολιτικής. Αλήθεια μου μιλάνε τα κόμματα που κυβέρνησαν, αυτοί που διαμόρφωσαν το προγραμματικό πλαίσιο για το ΕΣΠΑ, για το Ταμείο Συνοχής, αυτό που τρέχει τώρα; Ξέρετε τι είχαν στο στρατηγικό πλαίσιο επενδύσεων μεταφορών για τις λιμενικές υποδομές; Τίποτα. Δεν είναι επιλέξιμα τα λιμάνια αυτή τη στιγμή να χρηματοδοτηθούν από ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, γιατί φροντίσατε στο στρατηγικό σχέδιο επενδύσεων μεταφορών της χώρας να μην βάλετε λιμάνια. Εμείς θα κριθούμε. Θα κριθούμε από το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, το οποίο εκπονείται αυτή τη στιγμή και στο οποίο έχουμε συμβάλει με το σχέδιο λιμενικής στρατηγικής. Από εκεί και πέρα θα συζητήσουμε και θα συγκρίνουμε ποιοι ασχολήθηκαν με την ανάπτυξη των λιμανιών στην πραγματικότητα και ποιοι τα παράτησαν στη λογική του «να τα πουλήσουμε». Δεν σας κάνουμε όμως τη χάρη δεν τα πουλάμε τα λιμάνια. Αυτό για να τελειώνουμε.

Μας είπατε, λοιπόν, ότι οι «άλλες διατάξεις» δεν εξυπηρετούν κανένα σκοπό. Θα σας πω ένα πράγμα. Στα παραμεθόρια νησιά μας δεν μπορούμε καν να φτιάξουμε και να συντηρήσουμε ράμπες για να πέφτουν μέσα μικρά σκάφη. Αυτό λέγεται λιμενική πολιτική; Αυτό λέγεται εξυπηρέτηση τουρισμού; Αυτό κάνουμε με αυτή την τροποποίηση που φέρνουμε. Δίνουμε τη δυνατότητα στα παραμεθόρια νησιά να αποκτήσουν τη δυνατότητα να έχουν ράμπες καθέλκυσης σκαφών. Αυτό δεν είναι σημαντικό; Δεν πρέπει να το λύσουμε;

Το γεγονός ότι επεκτείνονται οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σε όλα τα νησιά για να έχουμε τη δυνατότητα, για παράδειγμα, να χρηματοδοτήσουμε αφαλατώσεις στη Θράκη και Σαμοθράκη, δεν είναι σημαντικό; Είναι διατάξεις, οι οποίες δεν επιλύουν τίποτα; Δεν μπορείτε έτσι να απαξιώνετε διατάξεις, οι οποίες λύνουν μικρά, αλλά ουσιαστικά προβλήματα, ιδιαίτερα για τα νησιά μας. Το γεγονός, ότι προστατεύουμε τους ναυτεργάτες, επεκτείνοντας την ηλεκτρονική πληρωμή και τους προστατεύουμε από την αυθαιρεσία των εργοδοτών, δεν είναι τίποτα; Και μια σειρά από άλλες ρυθμίσεις, οι οποίες θα συζητηθούν επί των άρθρων. Αυτές όλες δεν είναι τίποτα;

Βέβαια, μας είπατε ότι τώρα ετοιμάζουμε και προεκλογικά και πάμε να πάρουμε επιπλέον προσωπικό στο λιμενικό σώμα. Αλήθεια, στους διαγωνισμούς που κάνατε εσείς, υπήρχε, όχι εκπρόσωπος, η υποψία του ΑΣΕΠ; Δεν ξέρετε πώς κάνατε προσλήψεις; Δεν έχετε ιδέα πως κάνατε προσλήψεις; Τώρα έρχεστε να μας πείτε γιατί εμείς βάζουμε εκπρόσωπο του ΑΣΕΠ στο λιμενικό σώμα; Δεν μπαίνει ΑΣΕΠ, κύριε Πλακιωτάκη. Απλά προσθέτουμε ένα εκπρόσωπο του ΑΣΕΠ για να διασφαλίσουμε αυτή την ακεραιότητα των προσλήψεων. Αυτό κάνουμε. Τώρα θέλετε εσείς να μας πείτε τι; Μην ξεχνάτε τι έχετε κάνει. Έχετε το παρελθόν σας και σαν πολιτικές παρατάξεις και σαν κόμματα. Μην τα ξεχνάτε αυτά.

Για μένα, λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο λύνει πολύ σημαντικά προβλήματα και κυρίως δίνει αναπτυξιακή στρατηγική στα λιμάνια μας. Εμείς, αυτό θέλουμε να επιτύχουμε και να κάνουμε επιτέλους τη λιμενική πολιτική, ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική. Αυτό που αξίζει στη χώρα μας και όχι αυτό το οποίο είχατε προγραμματίσει εσείς.

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

**ΦΩΤΗΣ - ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Αναφέρθηκε από τον αγαπητό κ. Πλακιωτάκη το ζήτημα του εξοπλισμού. Κύριε Πλακιωτάκη, αναφερόμενος στην ειλικρίνειά σας, ξέρετε άλλη χρονική περίοδο που να υπήρξε τέτοια δραστηριότητα εξοπλισμού σαν αυτή που υπάρχει σήμερα για το λιμενικό; Πρόσφατα υπογράψαμε σύμβαση και έχει αρχίσει η εκτέλεση της για 15 μεγάλα σκάφη. Εξαιρετικά πρόσφατα, το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, έχει υπογραφεί η σχετική διαδικασία για το σύστημα θαλάσσιας επιτήρησης και υπάρχουν σε εξέλιξη και άλλοι διαγωνισμοί. Νομίζω, ότι και στη βάση των οικονομικών δεδομένων που υπάρχουν για τη χώρα, το εξοπλιστικό πρόγραμμα και η ενίσχυση του εξοπλισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δηλαδή του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Ακτοφυλακής, είναι εξαιρετικά σημαντικό.

Ξέρετε, εγώ δεν προστρέχω σε επιβεβαιώσεις τρίτων, αλλά εκείνο το οποίο μπορώ να σας πω και να σημειώσω αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι είναι ότι το λιμενικό επιβεβαιώνει την δραστηριότητά του και από τον επιβραβευτικό λόγο που γίνεται και από άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Και έχουμε μια τέτοια δραστηριότητα στην προώθηση προγραμμάτων και σας διαβεβαιώ, δεν πρέπει να ανησυχείτε, δεν θα χαθεί κανένα πρόγραμμα είτε αυτό είναι πρόγραμμα από το Ταμείο Ασφάλειας είτε είναι πρόγραμμα από το ΕΣΠΑ ή και κάποιο πρόγραμμα από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Ευχαριστώ.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Εγώ αυτό που επεσήμανα για το εθνικής στρατηγικής σημασίας έργο, το σωθέν, που γνωρίζετε πολύ καλά, είναι ότι υπάρχει κίνδυνος να χαθούν τα χρήματα, και το επισημαίνω αυτό και δεν το λέω επειδή ακριβώς δεν γνωρίζω τι γίνεται. Γνωρίζω πολύ καλά τι γίνεται και αν δεν ολοκληρωθούν εντός συγκεκριμένων χρονοδιαγραμμάτων, κινδυνεύουμε τα χρήματα αυτά είτε να επιστραφούν είτε να μεταφερθούν στο νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα. Άρα, ουσιαστικά χάνουμε χρήματα, για να ξέρουμε και τι λέμε, αν δεν ολοκληρωθούν εντός πλαισίου. Τα χρήματα αυτά είχαν εξασφαλιστεί από την προηγούμενη κυβέρνηση, πάνω από 200 εκατ. € για την προγραμματική περίοδο 2014 - 2020. Αυτή είναι η πραγματικότητα, για να ξέρουμε και τι λέμε.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σε αυτό το σημείο λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Γκαρά Αναστασία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σιμορέλης Χρήστος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Μπουκώρος Χρήστος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κούζηλος Νικόλαος και Κατσώτης Χρήστος.

Τέλος και περί ώρα 15.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**