**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- 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, 1 Φεβρουαρίου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 16:10΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223), συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κυρίου Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής». Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κύριος Ιωάννης Πλακιωτάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Χιονίδης Σάββας, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου σήμερα θα αρχίσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες διατάξεις». Η πρόταση του Προεδρείου για τη συνέχιση της επεξεργασίας του νομοσχεδίου είναι αύριο το πρωί στις 10:00΄ να γίνει η ακρόαση των φορέων, στις 13:00΄ να έχουμε τη συζήτηση των άρθρων και τη Δευτέρα, 6 Φεβρουαρίου στις 15:00΄ να έχουμε τη β’ ανάγνωση, ούτως ώστε να προγραμματιστεί από τη Διάσκεψη των Προέδρων για να συζητηθεί και να ψηφιστεί στην Ολομέλεια. Μένει η Παρασκευή ελεύθερη για όλους μας για να κινηθούμε διαφορετικά και πάμε τη Δευτέρα. Να κάνω μια υπενθύμιση πως τη Δευτέρα στις 12:00΄ θα έχουμε και τη β’ ανάγνωση για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης και στις 15:00΄, πάμε συνεχόμενα εμείς, για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Να παρακαλέσω, όμως, να μην περιμένουμε τους δύο πρώτους Εισηγητές για να συγκεντρώσουμε τον κατάλογο των φορέων. Όσο ταχύτερα γίνεται, αν υπάρχουν φορείς από κάποιους και κατά τη διάρκεια του πρώτου ομιλητή, να ανακοινωθούν για να ειδοποιήσουμε έγκαιρα μιας και η συνεδρίαση είναι αύριο το πρωί και πρέπει να το επισπεύσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ. Ξεκινάμε τις εισηγήσεις με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον συνάδελφο κύριο Οικονόμου. Ο κύριος Οικονόμου έχει το λόγο για 15 λεπτά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Είναι και η πρώτη φορά που κάνω εισήγηση στην Επιτροπή σας, καθώς έχω και την Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων, την Προεδρία και δεν είναι εύκολο να είμαστε εισηγητές, αλλά ήταν ενδιαφέρον αυτό, κύριε Υπουργέ. Πραγματικά είναι μία πολύ ωραία μεταρρύθμιση που κάνετε, έναν εκσυγχρονισμό του Ναυτικού Δικαίου. Θα εξηγήσουμε και για τους λόγους που πρέπει να γίνει αυτό, οπότε το βρήκα μια πολύ ωραία αφορμή να ανακατευτώ σε ύδατα τα οποία δεν είναι δικά μου σε σχέση με το αντικείμενο, αλλά έχουν μεγάλο ενδιαφέρον.

Τώρα, θα πρότεινα τρεις, κύριε Πρόεδρε, φορείς για την ακρόαση. Την Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων Λιμενικού Σώματος, την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Είναι τρεις φορείς οι οποίοι μπορούν να συνεισφέρουν, νομίζω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και οποίος άλλος συνάδελφος έχει, εκτός από τον κύριο Καλαματιανό που ήδη τους έχει δώσει, συμπληρωματικά, γιατί στην επόμενη διακοπή τους ανακοινώνω και προχωράμε. Συνεχίστε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Οι βασικοί άξονες του παρόντος σχεδίου νόμου και τα ζητήματα που αντιμετωπίζει συστηματικοποιούνται ως εξής για να τα κωδικοποιήσω και εγώ από τη δικιά μου μεριά και να γίνουν κατανοητά, πέρα από τους επαΐοντες και από τους ανθρώπους που μας παρακολουθούν από την τηλεόραση της Βουλής. Πρώτον, διευρύνεται η εννοιολογική οριοθέτηση του πλοίου, ώστε η νομική έννοια του να προσεγγίσει την τεχνική, με στόχο την ενοποίηση του καθεστώτος και τη συμπερίληψη κατηγοριών που μέχρι σήμερα κινούνται σε γκρίζα ζώνη. Ταυτόχρονα οριοθετείται θετικά η μεγάλη ομάδα των στατικών ναυπηγημάτων που εμφανίζουν πλέον μεγάλο οικονομικό, επιχειρηματικό και εθνικό ενδιαφέρον, όπως είναι οι πλωτές αποθήκες πετρελαίου, οι γερανοί, οι πλατφόρμες, ενώ αποσαφηνίζονται και οι κανόνες που εφαρμόζονται σε αυτά.

Δεύτερον. Καθιερώνεται το νομικό πλαίσιο ηλεκτρονικής λειτουργίας του νηολογίου, καθώς και της τήρησης εγγράφων και της ψηφιακής έκδοσης πιστοποιητικών, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα αυτού.

Τρίτον. Ενοποιείται η ρύθμιση των εμπραγμάτων εξασφαλίσεων επί πλοίου, ιδίως, με την ενιαία ρύθμιση προτιμώμενης και απλής ναυτικής υποθήκης.

Τέταρτον. Αποσαφηνίζεται το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή και συντονίζεται, πλέον, ρητά, με τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης που έχουν εισαχθεί μέσω διεθνών συμβάσεων, όπως η ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο ή από καύσιμα του πλοίου.

 Πέμπτον. Αναγνωρίζεται η δραστηριότητα της διαχείρισης πλοίων, η οποία είναι μέγιστης οργανωτικής, οικονομικής και αντίστοιχα, νομικής σημασίας για την ελληνική ναυτιλία.

Έκτον. Αναμορφώνεται ριζικά η ρύθμιση των δύο βασικών συμβάσεων εκμετάλλευσης του πλοίου, ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, με διακριτούς, πλέον, κανόνες, αντί της ενιαίας και εν πολλοίς ασαφούς ισχύουσας ρύθμισης.

Έβδομον. Εκσυγχρονίζεται πλήρως το καθεστώς της ναύλωσης, με σημείο αναφοράς τις διεθνείς συναλλακτικές πρακτικές, την εξασφάλιση επαρκούς δικαιοπρακτικής ελευθερίας και την προστασία της ασφάλειας δικαίου.

Όγδοον. Ενοποιείται η ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, με βάση αναφοράς τους διεθνώς αναγκαστικούς Κανόνες της Χάγης – VISBY, οι οποίοι κυρώθηκαν με το νόμο 2107/1992 και παράλληλα, αναγνωρίζονται και άλλα έγγραφα μεταφοράς, πλην της φορτωτικής, σε φυσική και ηλεκτρονική μορφή και δίδεται ρυθμιστική στέγη στην συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος.

Ένατον. Αναμορφώνεται η θαλάσσια μεταφορά επιβατών, με σημείο αναφοράς και πάλι τους διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες δικαίου, όπως είναι η Διεθνής Σύμβαση Αθηνών του 2002, η οποία κυρώθηκε με τον νόμο 4195/2013 και τον Κανονισμό 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου του 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος.

Δέκατον. Το καθεστώς της ναυτεργασίας εναρμονίζεται με τη διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας, η οποία κυρώθηκε με τον νόμο 4078/2012 και συστηματοποιείται με περιορισμένες αλλαγές που ενισχύουν την προστασία του ναυτικού.

Κύριοι συνάδελφοι, κωδικοποιημένα αναφέρω τώρα, ποιοι είναι οι βασικοί άξονες του νόμου, της αναμορφώσεως, δηλαδή, του Ναυτικού Ιδιωτικού Δικαίου.

Ενδέκατον. Οι κίνδυνοι της θαλάσσιας αποστολής ρυθμίζονται, πλέον, ενιαία. Δηλαδή, η θαλάσσια αρωγή, σύγκρουση, κοινή αβαρία, με κοινή συνισταμένη την επίτευξη του μέγιστου δυνατού συντονισμού ως προς τους αντίστοιχους διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες, είτε θετικού είτε ήπιου δικαίου.

Δωδέκατον. Ουσιώδεις αλλαγές επέρχονται στο σύστημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Οι ουσιαστικές διατάξεις καλύπτονται από τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου και το Πρωτόκολλο της των ετών του ’76 έως ΄96, που κυρώθησαν, αντιστοίχως, με τους νόμους 1923/1991 και 3743/2009 και τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης για ρύπανση, ενώ οικοδομείται, εξ αρχής, ο δικονομικός μηχανισμός υλοποίησης του περιορισμού ως οιονεί συλλογική διαδικασία, με στόχους τη διαφάνεια, την ασφάλεια δικαίου και την ταχύτητα στην εκκαθάριση των απαιτήσεων.

Δέκατο τρίτο. Η ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης η οποία επί της ουσίας είχε περιπέσει σε αχρησία αναμορφώνεται με προβάδισμα στη συμβατική ελευθερία και εναρμονίζεται με τη διεθνή ιδίως την αγγλοσαξονική συναλλακτική πρακτική.

Δέκατο τέταρτο. Οι διατάξεις περί αναγκαστικής κατάσχεσης επί πλοίων εναρμονίζονται με αυτές του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ενώ εισάγονται ειδικότερες ρυθμίσεις που ανταποκρίνονται στα ειδικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου.

Δέκατο Πέμπτο. Τέλος ενοποιείται το σύστημα των παραγραφών εξ ορισμού βραχυπρόθεσμων στις ναυτιλιακές συναλλαγές.

Οι αιτίες που οδήγησαν στην παρούσα αλλαγή είναι, μπορούμε να πούμε, οι εξής:

Ο ισχύων Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με το ν.3816/1958 και άρχισε να ισχύει από την 1η Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους. Η νομοπαρασκευή του διήρκησε 10 έτη. Αν και ως νομοθέτημα αποτέλεσε το χρόνο εκείνο πρόοδο σε σχέση με το προγενέστερο δίκαιο, κυρίως διότι οργάνωσε για πρώτη φορά μια εκτενή ύλη διαφόρων ναυτικών θεσμών, έπασχε εξαρχής από αρκετές εμφανείς αδυναμίες όπως καταγράφηκε στην πορεία των χρόνων.

 Επίσης, αρκετές ρυθμίσεις του ήταν είτε συγκεχυμένες είτε ελλιπείς. Στις δεκαετίες που ακολούθησαν ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κατέγραψε σταδιακά έντονα σημάδια γήρανσης και επιτεινόμενης απόκλισης από τη ρυθμιστέα ύλη. Σήμερα θεωρείται πλέον ένα παρωχημένο νομοθέτημα με περισσότερες από τις μισές του διατάξεις να έχουν σιωπηρώς καταργηθεί ή περιπέσει σε αχρησία.

Οι αιτίες της γήρανσης συνοψίζονται ως εξής : Η κύρωση σημαντικού αριθμού διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που εισήγαγαν διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες ουσιαστικού δικαίου. Η μεταστροφή της ελληνικής πολιτείας από τη δεκαετία του ΄70 και εντεύθεν υπέρ της ενσωμάτωσης των κανόνων διεθνούς δικαίου δία της τεχνικής της κυρώσεως αντί της μεταφύτευσης ρυθμίσεων στην εθνική νομοθεσία επηρέασε άρδην τη θέση του Κώδικα.

Πιο συγκεκριμένα και σε σχέση με το υπό εξέταση αντικείμενο, η Ελλάδα κύρωσε μετά την υιοθέτηση του Κώδικα 8 διεθνείς συμβάσεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου με τις εξής συνέπειες:

Πρώτον, επηρεάστηκαν τουλάχιστον 5 τίτλοι του Κώδικα, ήτοι περισσότερα από 150 άρθρα σε ένα σύνολο 292 άρθρων.

Δεύτερον, αρκετές διατάξεις του Κώδικα καταργήθηκαν σιωπηρώς. Άλλες συρρικνώθηκαν ως προς το πεδίο εφαρμογής τους, άλλες περιέπεσαν ουσιαστικώς σε αχρησία, ενώ άλλες εμφανίζουν δυσχέρειες συντονισμού με το γράμμα και το πνεύμα των διεθνών κανόνων.

Τρίτον, η νομολογία των ημεδαπών δικαστηρίων, ιδίως των ναυτικών τμημάτων, αν και συνέδραμε ουσιαστικά στον ερμηνευτικό συντονισμό δεν εξασφαλίζει, λόγω του αποσπασματικού τους χαρακτήρα, την ασφάλεια δικαίου που απαιτούν οι διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές.

Τέλος, στα ανωτέρω πρέπει να προστεθεί και η επίδραση του ενωσιακού δικαίου. Αν και σαφώς πιο περιορισμένης ευελιξίας με το διεθνώς ομοιόμορφο δίκαιο το ενωσιακό έχει επέμβει σε διάφορους τομείς του ναυτικού δικαίου και πρέπει πλέον να συνεκτιμάται, όπως στην προστασία των προσώπων επιβατών – είναι ο Κανονισμός 392 του 2009 - στην υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης και στα ζητήματα δικαιοδοσίας και αναγνώρισης αποφάσεων.

Η δεύτερη βασική αιτία γήρανσης του Κώδικα οφείλεται στις τεχνολογικές και συνακόλουθα οργανωτικές εξελίξεις που χαρακτηρίζουν τον τομέα της ναυτιλίας τις τελευταίες δεκαετίες επηρεάζοντας δραστικά την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του πλοίου. Χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς της εξελικτικής αυτής πορείας είναι η κατασκευή και καθιέρωση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που θεωρείται μία από τις σημαντικότερες εφευρέσεις του 20ου αιώνα, διότι προκάλεσε την εκ βάθρων αναδιάρθρωση της τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς και το λιμένων υποδοχής.

Επίσης, προετοίμασε την άφιξή της μικτής συνδυασμένης μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα και ανέδειξε νέες επιχειρηματικές κατηγορίες, αλλά παράλληλα προκάλεσε σειρά νομικών προβλημάτων με δυσκολία ευθέως ανάλογη της οικονομικής χρησιμότητας τους κυρίως ως προς τις υποχρεώσεις και την ευθύνη των συμβαλλομένων στην θαλάσσια μεταφορά μερών, τα οποία ο ισχύων Κώδικας δεν αντιμετωπίζει καθόσον αγνοεί την ύπαρξη σε αυτήν των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο Κώδικας αγνοεί, επίσης, τις πιο σύγχρονες μορφές με τις οποίες οργανώνεται και ασκείται η εκμετάλλευση του πλοίου τόσο σε επίπεδο συμβατικό όσο και σε επίπεδο εγγράφων μεταφοράς όπου με εξαίρεση τη φορτωτική τα λοιπά έγγραφα αγνοούνται ρυθμιστικώς.

Τα ως άνω ισχύουν βεβαίως και για τις πλέον πρόσφατες εξελίξεις της τεχνολογίας και την ψηφιακή οικονομία όπως ηλεκτρονικά έγγραφα πλοίου και μεταφοράς, αυτοματοποιημένα πλοία και λοιπά. Το πρόβλημα, εδώ, δεν είναι τόσο η απουσία ρύθμισης, αναμενόμενη άλλωστε δεδομένου του χρόνου υιοθέτησης του Κώδικα, αλλά η έλλειψη της απαραίτητης ευελιξίας των υφιστάμενων κανόνων ώστε να βρουν ερμηνευτικά στέγη σε αυτούς οι νέες μορφές ναυτιλιακής δράσης.

Με το παρόν νομοσχέδιο πιστεύουμε ότι επιτυγχάνουμε:

Πρώτον, το σαφή διεθνή προσανατολισμό της Ελληνικής Ναυτικής Νομοθεσίας και η αποκατάσταση συνοχής του Κώδικα μετά τα ρήγματα που αυτή υπέστη από την Κύρωση ικανού αριθμού διεθνών συμβάσεων.

Δεύτερον, η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου, η συστηματοποίηση της διαφάνειας και της δημοσιότητας των βασικών δικαιοπραξιών που αφορούν στην εκμετάλλευση των πλοίων.

Τρίτον, ο εκσυγχρονισμός αφενός με τη ρύθμιση σύγχρονων μορφών ή εργαλείων συνεργασίας αφετέρου με την αναμόρφωση υφιστάμενων ρυθμίσεων που αποδείχτηκαν ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες.

Τέταρτον, η αντιμετώπιση επειγόντων θεμάτων που αφορούν τη ναυτιλία.

Πέμπτον, να καταστεί το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο ελκυστικότερο και φιλικότερο προς τους συναλλασσόμενους ώστε να επιλέγεται συχνότερα ως εφαρμοστέο από τα συμβαλλόμενα μέρη και να συμβάλει στο μέτρο που του αναλογεί στην ενδυνάμωση της ελληνικής σημαίας.

Σε μία πρώτη, λοιπόν, τοποθέτησή μου σας περιέγραψα με απλά λόγια και ποια είναι η χρησιμότητα, ποια είναι η αναγκαιότητα του νομοσχεδίου, ποιος ήταν ο λόγος που μας ανάγκασε να οδηγηθούμε σε αυτόν τον εκσυγχρονισμό του Κώδικα και τι επιτυγχάνουμε με αυτόν τον εκσυγχρονισμό. Στις υπόλοιπες συνεδριάσεις θα αποτιμήσουμε και τα άρθρα, θα κάνω και μία αξιολόγηση σε επόμενη φάση όπως εμείς το βλέπουμε το νομοσχέδιο.

Με δυο λόγια νομίζω ότι ήταν ένα πολύ χρήσιμο νομοσχέδιο και μία αναμόρφωση του Ναυτικού Ιδιωτικού Κώδικα που έλειπε, αφού όπως σας είπα το 1958 είχαμε το προηγούμενο και έχουν περάσει πάνω από 65 χρόνια. Άρα, λοιπόν, ήταν κύριε Υπουργέ μία επιβεβλημένη κίνηση από τη μεριά σας. Συγχαρητήρια για την πρωτοβουλία, για τη δουλειά που έγινε στο Υπουργείο και από τους συνεργάτες σας και τους ανθρώπους που επεξεργάστηκαν τον Κώδικα. Νομίζω ότι δεν θα υπάρξει διαφωνία επί αυτού του πονήματος.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν προχωρήσουμε να ανακοινώσω τους φορείς που θα κληθούν να συμμετέχουν στην αυριανή συνεδρίαση και οι οποίοι είναι η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, η Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος, η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Λιμενικών, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας και η Πανελλήνια Ένωση Ρυμουλκών.

Διευκρινίζω, για να μας ακούσουν όλοι οι συνάδελφοι, ότι επειδή οι Φορείς δεν είναι πολλοί- είναι ο κανονικός αριθμός αλλά συνήθως έχουμε πολύ παραπάνω- να συμφωνήσουμε ότι με το τέλος της Ακρόασης των Φορέων, με ένα μικρό διάλειμμα, να μην περιμένουμε σώνει και καλά να πάει μία η ώρα, να συνεχίσουμε τη συνεδρίασή μας. Το λέω για τους συναδέλφους που διαδικτυακά παρακολουθούν τη συνεδρίαση, για να γνωρίζουν.

Μετά από αυτή τη διευκρίνιση και την ανακοίνωση των Φορέων, περνάμε στο δεύτερο Εισηγητή μας, τον Εισηγητή της Μειοψηφίας, τον συνάδελφο τον Διονύση τον Καλαματιανό.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ-ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κατ’ αρχάς να δηλώσουμε και στην παρούσα Επιτροπή, ότι μετά την προσβολή- την αποδεδειγμένη προσβολή- στα συνταγματικά δικαιώματα, στο κράτος δικαίου και στη Δημοκρατία, εξαντλήσαμε όλα τα θεσμικά μέσα ως ΣΥ.ΡΙΖ.Α.-Προοδευτική Συμμαχία, για την ανάδειξη του τεράστιου αυτού σκανδάλου, δεν μπορούμε όμως να νομιμοποιήσουμε την εκτροπή, για αυτό δηλώνουμε, ότι από εδώ και στο εξής θα συμμετέχουμε στην κοινοβουλευτική διαδικασία και θα ελέγχουμε την Κυβέρνηση, αλλά θα απέχουμε από τις ψηφοφορίες, με εξαίρεση την ψηφοφορία για να μπουν εμπόδια και να αποτραπεί η επανεμφάνιση στο πολιτικό σκηνικό της νεοναζιστικής εγκληματικής οργάνωσης και βεβαίως, η πολιτική μας παρουσία στο Κοινοβούλιο είναι αναγκαίο να αναδείξει το μέγεθος της εκτροπής, η οποία βεβαίως αποκαλύπτεται και αποδεικνύεται. Ζητούμε λοιπόν άμεσα, να διαλυθεί η Βουλή, να προσφύγουμε σε εκλογές- στην ετυμηγορία του ελληνικού λαού- όπως ορίζει το Σύνταγμα.

Τώρα έρχομαι στα ζητήματα του Υπουργείου Ναυτιλίας. Το Υπουργείο Ναυτιλίας στα χρόνια της σημερινής Κυβέρνησης έπεσε σε εμφανή απραξία, σημαντικά έργα και πολιτικές, η κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. είχε δρομολογήσει, είτε πάγωσαν είτε υπέστησαν τις συνέπειες της αδιαφορίας, με αποτέλεσμα να χαθεί ακόμα και χρηματοδότηση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το πρόγραμμα ΕΣΟΘΕ. Η νησιωτικότητα εξαφανίστηκε από την ατζέντα της Κυβέρνησης, όσο και του Υπουργείου, η νησιωτικότητα, η ναυτιλία, η ναυπηγοεπισκευή και η ναυτική εκπαίδευση, σχεδόν απουσιάζουν από τις προτάσεις για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάκαμψης. Αποδεικνύεται, λοιπόν, ότι η κοινωνική συνοχή, οι αναπτυξιακές προοπτικές αλλά και η στήριξη των παραγωγικών κομματιών της κοινωνίας, δεν ανήκουν στις επιλογές, της Κυβέρνησης. Στην πραγματικότητα, ότι έργο έχει παρουσιαστεί, στηρίζεται ουσιαστικά σε υλοποίηση έργων και πρωτοβουλιών της κυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α., όπως τα πλωτά ασθενοφόρα, οι θερμικές κάμερες το Λιμενικό Σώμα, η παραλαβή pick-up φορτηγών και άλλα. Περαιτέρω από την άλλη, υποβαθμίστηκε το μεταφορικό ισοδύναμο. Το μεταφορικό ισοδύναμο είναι μια σημαντική παρακαταθήκη που η διακυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. έφερε στα νησιά, αναγνώρισε την ανάγκη μετακινήσεων των νησιωτών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων. Η σημερινή Κυβέρνηση ακολούθησε μια στρατηγική απαξίωσης του μέτρου, μέσα από δηλώσεις και υποσχέσεις για ανασχεδιασμό, οι συνεχείς όμως καθυστερήσεις και τα προσκόμματα στην απόδοση των χρημάτων, προκάλεσαν την αποδυνάμωση της πρότασης αυτής και βεβαίως και την οργή των πολιτών. Παρά το αρνητικό πρόσημο που η Κυβέρνηση άφησε στο μεταφορικό ισοδύναμο, αποτελεί και σήμερα το μόνο εν ενεργεία ουσιαστικά εργαλείο που μπορεί μέσω αυτού να στηριχθούν και οι πολίτες, αλλά και επιχειρήσεις στα νησιά μας. Η σημασία και η αξία του, βέβαια, πολλαπλασιάζεται σήμερα, σε συνθήκες ακραίας ακρίβειας και έκρηξης του πληθωρισμού.

Αλλά και στον τομέα της ακτοπλοΐας, η Κυβέρνηση έδειξε ολιγωρία και αδιαφορία. Η πανδημία αλλά και η διαχείριση της ακτοπλοΐας από την πλευρά της Κυβέρνησης, δημιούργησε πολυάριθμα και σοβαρά προβλήματα στον κλάδο, το κόστος των εισιτηρίων σήμερα έχει εκτοξευθεί, χωρίς να υπάρχει κάποια άμεση παρέμβαση που μπορεί να ανακουφίσει τους νησιώτες μας και βεβαίως, δεν μπορώ να μην αναφερθώ και στους ναυτικούς μας, που πάντα ήταν παρόντες στα δύσκολα που αντιμετώπιζε η πατρίδα μας και όχι μόνο, συνέβαλαν καθοριστικά στο να μη διακοπεί η παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα μέσα στην πανδημία και βεβαίως, προκύπτουν πολλά ερωτήματα:

Σε αυτή την μεταμνημονιακή, αλλά δύσκολη εποχή, στηρίζει η πολιτεία όσο θα έπρεπε και ως οφείλει τους ναυτικούς μας; Αναγνωρίζει ουσιαστικά την προσφορά και το έργο τους; Αναβαθμίζει ουσιαστικά τις ναυτικές σχολές ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ, σύμφωνα με τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα; Αναβαθμίζει τις υποδομές και τον εξοπλισμό των δημοσίων ναυτικών σχολών; Δημιουργεί μισθολογικά και εργασιακά κίνητρα, ώστε να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους νέοι ναυτοδιδάσκαλοι, που θα μεταλαμπαδεύσουν και τις γνώσεις και την εμπειρία τους στις νέες τεχνολογίες, στους σπουδαστές; Παρέχει στους ναυτικούς αλλά και στις οικογένειές τους, τις δέουσες υπηρεσίες υγείας; Τα μητρώα και οι λοιπές υπηρεσίες παρέχουν την εξυπηρέτηση που πρέπει; Μήπως οι ναυτικοί μας ταλαιπωρούνται καθημερινά, υφιστάμενοι ακόμα και οικονομική επιβάρυνση; Ο ρόλος που έχει το γραφείο ευρέσεως ναυτικής εργασίας, το ΓΕΝΕ, επαρκεί για τις ανάγκες ή οι ναυτικοί μας έχουν μικρότερη προστασία από αυτή που έχουν οι άνεργοι στην ξηρά;

Δυστυχώς, η απάντηση σε όλα αυτά είναι αρνητική. Κομβικές εργασιακές ρυθμίσεις, που προστατεύουν την ναυτεργασία και γενικά την εργασία ξηλώνονται. Χαρακτηριστική περίπτωση η άρνηση της κυβέρνησης να τακτοποιήσει, να ρυθμίσει, να ολοκληρώσει το ζήτημα της υπαγωγής των λιμενεργατών στα βαρέα και ανθυγιεινά. Σήμερα είχαν και συμβολική κατάληψη στον ΣΕΒ, γιατί αυτό που είχε ξεκινήσει και είχε επιλύσει ουσιαστικά η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και ο ΕΦΚΑ το 2018, αναγνωρίζοντάς τους το δικαίωμα να υπάγονται στα βαρέα και ανθυγιεινά, ουσιαστικά από τη σημερινή κυβέρνηση έχει παραπεμφθεί στις καλένδες. Έχουν προσφύγει οι εργοδοτικές οργανώσεις, αλλά αυτό δεν εμποδίζει να εφαρμοστεί η νομοθεσία. Οι άνθρωποι διαμαρτύρονται για το αυτονόητο.

Περαιτέρω, η δημόσια ναυτική εκπαίδευση βιώνει μέρες απαξίωσης. Οι περισσότερες σχολές έχουν αναγκαστεί να περικόψουν τις ώρες μαθημάτων κατά 30% περίπου, λόγω της έλλειψης καθηγητών, τα ΚΕΣΕΝ έχουν παγώσει τις εργασίες τους για τον ίδιο λόγο και πολλοί νέοι ναυτικοί αντιμετωπίζουν ανυπέρβλητα προβλήματα, για να ξεκινήσουν την εργατική τους πορεία. Το σίγουρο είναι, ότι οφείλουμε να καταβάλλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για τη βελτίωση του γνωσιακού επιπέδου του έμψυχου δυναμικού, που δραστηριοποιείται σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, σε ξηρά και θάλασσα.

Βεβαίως, τα λιμάνια ομοίως, οι οργανισμοί λιμένων θωρακίστηκαν και νομικά και θεσμικά, ώστε να συνεχίσουν την πορεία τους για την αναπτυξιακή βοήθεια στη χώρα. Η κυβέρνηση δυστυχώς ξηλώνει και τη νομοθετική και θεσμική προστασία τους για να τα ξεπουλήσει. Προφανώς, ο στόχος είναι να ξεπουληθούν.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Ο ναυτικός κώδικας είναι από το 1958, 64 - 65 χρόνια πριν. Βεβαίως, χρειαζόταν να έρθει ένα νέο σχέδιο νόμου, ένας νέος κώδικας, που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις και θα είναι συμβατός με διεθνείς συμβάσεις, διεθνή κείμενα και θα θωρακίζει την ελληνική ναυτιλία στο σύνολό της. Είχαμε έρθει σε επαφή και με φορείς και κατά τη διάρκεια της προηγούμενης κυβέρνησης στο Υπουργείο Ναυτιλίας, ώστε να προχωρήσουμε σε μια συζήτηση, σε ένα διάλογο ευρύτερο, για να αναμορφωθεί και να υπάρξει ένα σύγχρονο νομοθέτημα για τον ναυτικό κώδικα. Δυστυχώς, όμως βλέπουμε ότι η κυβέρνηση επέλεξε για άλλη μια φορά μια φαστ τρακ διαδικασία και κλειστή διαδικασία. Ουσιαστικά πολλοί φορείς εξαιρέθηκαν. Για παράδειγμα, εξαιρέθηκαν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων στην επιτροπή για τη διαμόρφωση του κώδικα και είναι ερώτημα γιατί συνέβη αυτό. Ο σκοπός του νομοσχεδίου προφανώς δεν είναι μόνο η εξυπηρέτηση των εφοπλιστών, αλλά αυτό δεν το είδαμε σε επίπεδο εκπροσώπησης. Σε ένα νομοθέτημα τόσο εξειδικευμένο, οι απόψεις των αρμόδιων φορέων θα έπρεπε να είναι κάτι παραπάνω από ευπρόσδεκτες. Δυστυχώς, όμως αρκετοί ενδιαφερόμενοι δεν πληροφορήθηκαν καν για τη συζήτηση σχετικά με το νομοσχέδιο, άλλοι έχασαν τη δυνατότητα να συμμετέχουν καταθέτοντας τις απόψεις τους. Η διαβούλευση διήρκεσε μόνο 13 μέρες. Μόνο 13 ημέρες δηλαδή, είχαν στη διάθεσή τους οι φορείς για να εκφράσουν τις απόψεις και να σχολιάσουν το νομοθέτημα. Πολλά κεφάλαια δεν ήταν καν ανοικτά στον σχολιασμό και μάλιστα, στο τέλος του νομοσχεδίου υπάρχουν και διατάξεις, οι οποίες δεν έχουν καμία σχέση με τον κώδικα. Όταν λέμε κώδικας, εννοούμε κώδικας. Οι διατάξεις του πρέπει να αφορούν το συγκεκριμένο κώδικα. Από το 294 και μετά, βάλατε διατάξεις άσχετες μεταξύ τους.

Τι δείχνει λοιπόν αυτό; Ότι δεν υπάρχει σεβασμός, στους φορείς, στις διαδικασίες και στη δημόσια διαβούλευση. Αυτή η έλλειψη σεβασμού και η προχειρότητα στη νομοθέτηση αποδεικνύει και την έλλειψη σεβασμού και την προχειρότητα, με την οποία νομοθετεί το Υπουργείο Ναυτιλίας. Έχουμε επισημάνει πολλές φορές ότι οι κώδικες είναι νομοθετήματα που είναι κορμός του δικαιϊκού μας συστήματος, έχουν αυξημένη τυπική ισχύ και για τον λόγο αυτό πρέπει να είναι ορισμένοι, συγκεκριμένοι και να καλύπτουν πλατιά στρώματα της κοινωνίας. Θα έπρεπε λοιπόν να θεσπιστεί ένας Κώδικας που θα αντέξει στο χρόνο και δεν θα δούμε πάλι το ίδιο έργο, όπως σε άλλους κώδικες. Δηλαδή, να γίνονται νομοθετικές παρεμβάσεις, κάθε λίγο και λιγάκι και αλλαγές στα άρθρα. Και βέβαια, παρά τα όποια θετικά σημεία, υπάρχουν και προβληματικά σημεία, στο νομοσχέδιο, για τα οποία θα αναφερθώ εκτενώς στην κατ’ άρθρον συζήτηση.

Κλείνοντας, θέλω να τονίσω ότι η νησιωτικότητα και ο θαλασσινός χαρακτήρας της χώρας έχει συμβάλει ιδιαίτερα στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας και της ναυτικής τεχνολογίας. Η χώρα μας αποτελεί την κορυφαία ναυτική δύναμη, σε επίπεδο πλοιοκτησίας, αλλά και ναυτεργασίας. Οι προοδευτικές δυνάμεις, στοχεύουμε στην ισότιμη ανάπτυξη όλων των τομέων που συνδέονται με τη μακρά παράδοση της χώρας μας, στις δραστηριότητες γύρω από τη θάλασσα και αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσα από πολιτικές που ενισχύουν το αποτύπωμα της ναυτιλίας, με κοινωνική ισορροπία και βεβαίως, θα υπάρχει αυτό το αποτύπωμα και στην οικονομία.

Τα νησιά μας, όχι μόνο δεν είναι εκτός αυτού του σχεδιασμού, αλλά πρέπει να είναι πρωταγωνιστές. Δυστυχώς, η μέχρι τώρα διαδρομή της Κυβέρνησης δεν αποδεικνύει σεβασμό σε όλα αυτά τα προτάγματα και η κλειστή διαχείριση της κατάρτισης και της διαβούλευσης ενός τόσο σημαντικού νομοθετήματος, όπως ο «Ναυτικός Κώδικας» αποδεικνύει την προχειρότητα και την άρνηση του Υπουργείου και της Κυβέρνησης να υπηρετήσει στο σύνολό της τη Ναυτιλία, με συμπεριληπτικό τρόπο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Να διευκρινίσω, κύριε Καλαματιανέ, για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις. Μίλησα για νομοσχέδιο και νομοσχέδιο είναι να περιλαμβάνει τον «Κώδικα», «συν άλλες διατάξεις».

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ- ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Το αντιλαμβάνομαι αυτό που λέτε, κύριε Πρόεδρε, αλλά το σωστό θα ήταν να έρθει ως κώδικας, ένα νέος «Ναυτικός Κώδικας».

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν θα άλλαζε τίποτε. Ο «Κώδικας» είναι κώδικας. Κάποια άρθρα, συν κάποια επιπλέον που είναι «άλλες διατάξεις». Διαχρονικά θέλω να πω, ανεξαρτήτως κυβερνήσεων, πολλοί Υπουργοί, σε διάφορα νομοσχέδια, όταν είναι μια κύρωση ενός κώδικα ή μια κύρωση, εισάγοντας «και άλλες διατάξεις» μπορούν να επεκτείνουν την κουβέντα. Γι’ αυτό και καλούμε φορείς, γι’ αυτό και γίνεται μια εκτεταμένη συζήτηση.

Ως προς το αρχικό, την εισαγωγή σας, την απόφασή σας να μην συμμετέχετε στην ψηφοφορία, σαν Πρόεδρος, καταλαβαίνετε, της Επιτροπής, εγώ τουλάχιστον δεν μπορώ να το σχολιάσω, έχω άποψη, αλλά δεν είναι της παρούσης.

Λοιπόν, συνεχίζουμε τώρα με τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον συνάδελφο, κ. Δημήτρη Μπιάγκη.

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

Θα μου επιτρέψετε πριν ξεκινήσω να τοποθετηθώ για το νομοσχέδιο. Δύο κουβέντες. Αφ’ ενός όσον αφορά τον σχεδιασμό που έχουμε κάνει για τις επόμενες μέρες. Κύριε Πρόεδρε. Μιλάμε για ένα άκρως εξειδικευμένο νομοσχέδιο, το οποίο καλά θα ήταν να είχαμε το χρόνο να μπορούσαμε να ασχοληθούμε. Είναι κάτι που το είχε ανάγκη το Ναυτικό Δίκαιο και ειλικρινά, δεν έχω παρά να το δω από τη θετική του πλευρά και σε σχέση με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου. Κάτι το οποίο, αν επιτρέπουν και οι υποχρεώσεις του Υπουργείου θα έλεγα και θα πρότεινα σε εσάς και στους συναδέλφους που βρίσκονται σήμερα σε αυτή την Επιτροπή ότι, θα ήταν καλύτερα μετά από τους φορείς να πάμε την πρώτη ανάγνωση, την κατ’ άρθρον, την Παρασκευή και, εάν δεν έχει προγραμματιστεί να εισαχθεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο την Τρίτη στην Ολομέλεια, να πάμε τη δεύτερη ανάγνωση την Τρίτη. Έχουμε ανάγκη από περισσότερη εμβάθυνση του συγκεκριμένου περιεχομένου. Είναι πολύ εξειδικευμένο, πιστέψτε με. Έχω ακουμπήσει αρκετές ημέρες από πάνω και έχω βρει τις ανάλογες δυσκολίες και καλοπροαίρετα βάζω αυτό το θέμα, προκειμένου να το δείτε σε συνεργασία με το Υπουργείο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συνεχίζω λοιπόν και την τοποθέτησή μου λέγοντας κατ’ αρχάς, να τοποθετηθώ έτσι ώστε να περάσει και στα πρακτικά. Την πλήρη αντίθεσή μου, σε σχέση με τη θέση του συναδέλφου, του κυρίου Καλαματιανού, για την απόφασή τους, πλέον, να μη συμμετάσχουν στις ψηφοφορίες του Ελληνικού Κοινοβουλίου. Θεωρώ ότι η δημοκρατία μας είναι ότι πιο ιερό έχουμε, όπως επίσης και οι λειτουργίες του Κοινοβουλίου και δεν μπορούμε να κάνουμε επιλογή «a la carte»,ανάλογα με το τι μας συμφέρει, σε ποιες αρμοδιότητες θα φέρουμε εις πέρας τις υποχρεώσεις μας και σε ποιες δεν θα τις φέρουμε.

Η δημοκρατία έχει κανόνες και σε αυτούς τους κανόνες πρέπει να μείνουμε προσηλωμένοι άπαντες.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, προτού περάσω στον σχολιασμό του νομοσχεδίου ήθελα και εγώ, από τη μεριά μου, να αναφερθώ λίγο στη θητεία της Βουλής αυτά τα τρία τελευταία χρόνια που ολοκληρώνονται και να κάνω μια αναφορά του έργου που αφορά το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Κύριε Υπουργέ, δυστυχώς η πραγματικότητα στη νησιωτική Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει δύσκολη και δυσανάλογη ως προς τις παροχές και τις υπηρεσίες συγκριτικά τουλάχιστον με την ηπειρωτική Ελλάδα. Τα ελληνικά νησιά αντιμετωπίζουν διαχρονικά δυσκολίες και προκλήσεις που αφορούν, μεταξύ άλλων, την απομόνωση και τη δυσκολία προσβασιμότητας στην πληθυσμιακή απομείωση και στον γειρασμό, στη μη απρόσκοπτη και αποτελεσματική παροχή υγειονομικής περίθαλψης, το τονίζω, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, στον άναρχο πολεοδομικό σχεδιασμό και την επιβάρυνση του περιβαλλοντικά ευαίσθητου οικοσυστήματος, στην ανεπάρκεια των υποδομών και των συστημάτων ύδρευσης και στη διαχείριση αποβλήτων, στις περιορισμένες επιλογές απασχόλησης και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν του τουρισμού που, όπως καταλαβαίνετε, είναι το μοναδικό που υπάρχει, ως επί το πλείστον, στα νησιά μας και, φυσικά, στην ανασφάλεια που βιώνουν ιδιαίτερα τα μικρότερα και τα απομακρυσμένα νησιά, όπως λόγω της προσπάθειας επιρροής και εκφοβισμού που έχουμε από τους γείτονες σε κάποια μικρά νησιά μας.

Σε όλα αυτά τα προβλήματα, τα οποία σας έχουμε επανειλημμένως αναφέρει καθ’ όλη τη διάρκεια της σχεδόν τετραετούς θητείας σας πλέον, κύριε Υπουργέ, ακόμα δεν έχουμε δει κάποια πολιτική απάντηση, έστω κάποια δράση που να επιχειρεί να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ της νησιωτικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας.

Μετά από δύο σχεδόν χρόνια και ακόμη δεν έχουν εκδοθεί καν οι προβλεπόμενες από το μοναδικό νόμο που φέρατε για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στο νησιωτικό χώρο, όπου ακόμη και τα όποια αμφιβόλου αποτελεσματικότητας χρηματοδοτικά εργαλεία που προβλέπονται σε αυτό, όπως το περίφημο «Νέαρχος», παραμένουν ακόμη ασκήσεις επί χάρτου. Ακόμα και το επιτυχημένο, κατά γενική ομολογία, μέτρο του μεταφορικού ισοδύναμου που ήταν και μια από τις μοναδικές, θα έλεγα, εάν όχι η μοναδική ουσιαστικά θετική συνεισφορά των κυβερνήσεων του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. στη νησιωτική πολιτική και το οποίο εσείς είχατε καταψηφίσει από την πρώτη στιγμή, συνεχίζετε να το απαξιώνετε συστηματικά με χαρακτηριστικές καθυστερήσεις των οφειλομένων στους δικαιούχους νησιώτες που ξεπερνούν και το 1 έτος.

Εντούτοις, όπως διαβάσαμε πρόσφατα σε ανάρτηση του Γενικού Γραμματέα Νησιωτικής Πολιτικής, ανακάλυψε επιτέλους ότι η Κρήτη είναι και αυτή νησί και την αναγνωρίσατε, κατά τα γραφόμενα του, ως νησί και θεσμικά.

Στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης, δυστυχώς το ίδιο φτωχό έως ανύπαρκτο έργο. Αύριο και μεθαύριο, 2 και 3 Φεβρουαρίου, οι εκπαιδευτικοί δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης έχουν κηρύξει πανελλαδική απεργία γιατί έχετε γυρίσει την πλάτη εδώ και τέσσερα χρόνια σε έναν κλάδο εργαζομένων και σας το φωνάζουν ότι με τον τρόπο που αντιμετωπίζετε συνολικά τη δημόσια ναυτική διοίκηση και την εκπαίδευση και με τη στήριξη των εκπαιδευτικών υποβαθμίζετε τις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού και τις οδηγείτε, με μαθηματική ακρίβεια, στο κλείσιμο τους. Σχολές οι οποίες σημειωτέων συνεισφέρουν σημαντικά στην ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας και συνακόλουθα στη στήριξη στο σύνολο της εγχώριας οικονομίας και έρχεστε σήμερα,, την ύστατη στιγμή να προσπαθείτε να μπαλώσετε τις δομικές αυτές ελλείψεις με διατάξεις μπαλώματα, σαν αυτή που περιλαμβάνεται στο τελευταίο μέρος του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου.

Σε ό,τι αφορά την ακτοπλοΐα που είναι για τα νησιά βασικός παράγοντας εδαφικής συνοχής και οικονομικής ανάπτυξης, εξαντλήσαμε, νομίζω, κάθε πολιτικό περιθώριο και σας αναφέραμε με κάθε λεπτομέρεια στην πολιτική μας παρέμβαση ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο είναι παρωχημένο. Υπογραμμίσαμε πολλάκις την ανάγκη εκσυγχρονισμού, επικαιροποίησης με θέσπιση τεκμηριωμένων και αναλογικών κανόνων και προδιαγραφών, κατόπιν ευρείας διαβούλευσης και επιστημονικής τεκμηρίωσης, με χρήση μεθόδων λήψης απόφασης βάσει μετρήσιμων δεδομένων και στοιχείων.

Σας προτείναμε την ανάγκη υιοθέτησης ενός τεκμηριωμένου και θεσμοθετημένου συστήματος καταγραφής αναγκών σύνδεσης των νησιών με ενεργή συμμετοχή και της τοπικής αυτοδιοίκησης, καθώς και μέτρηση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας των υφιστάμενων υπηρεσιών. Σε αυτό το σύστημα, υποστηρίξαμε και κρίναμε καθοριστική τη συμμετοχή της περιφερειακής διοίκησης σε επίπεδο σχεδιασμού και ελέγχου εφαρμογής, όπως άλλωστε είχε προβλεφθεί από το 2010 με νόμο επί της τελευταίας διακυβέρνησης ΠΑΣΟΚ, παρά το γεγονός ότι δεν εξειδικεύτηκε στη συνέχεια από τις επόμενες κυβερνήσεις.

Το παραπάνω μοντέλο, θα μπορούσε να συνδυαστεί με διάθεση μέσω της Περιφέρειας αντίστοιχων πόρων που μπορούν να αντληθούν στο μεγαλύτερο μέρος τους από Κοινοτικά κονδύλια, για τη ναυπήγηση σύγχρονων φιλικών προς το περιβάλλον και κατάλληλο για χρήση σε ένα νέο μοντέλο διατροπικών μεταφορών πλοίων, δίνοντας παράλληλα ώθηση στην εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία και εργασία, καθώς και στη θαλάσσια τεχνολογία και καινοτομία.

Θα μπορούσα να αναφερθώ σε όλους τους τομείς της θαλάσσιας οικονομίας, τις προκλήσεις και τα προβλήματα που αναζητούν άμεσα λύσεις και στην εν γένει αδυναμία της Κυβέρνησης να ανταποκριθεί έστω και στοιχειωδώς, αλλά για την οικονομία του χρόνου θα αναφερθώ ενδεικτικά στην παντελή έλλειψη Στρατηγικού Σχεδιασμού για τη Λιμενική Πολιτική της χώρας και την παράλληλη εφαρμογή από την Κυβέρνηση ενός δογματικού νεοφιλελεύθερου μοντέλου αξιοποίησης των Οργανισμών Λιμένων της χώρας μέσω πώλησης της πλειοψηφίας των μετοχών τους και όχι μέσω παραχώρησης των επιμέρους δραστηριοτήτων τους, όπως συμβαίνει στη συντριπτική πλειοψηφία των λιμανιών σε όλο τον κόσμο και φυσικά και στην Ευρώπη.

Παράλληλα, φροντίσατε να αποδυναμώσετε την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, ώστε να μπορείτε να εφαρμόζεται ανεξέλεγκτα την πολιτική «ξεπουλήματος» και ικανοποίησης συγκεκριμένων συμφερόντων, που οδηγούν νομοτελειακά, σε καταστάσεις εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης, εις βάρος, βέβαια, των συμφερόντων του δημοσίου, των χρηστών των λιμενικών υποδομών και των πολιτών. Ενδεικτικά αναφέρω την έλλειψη ενός τεκμηριωμένου αναλογικού και ενιαίου τρόπου τιμολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών από το σύνολο των Οργανισμών Λιμένων της χώρας, ζήτημα το οποίο έχω αναδείξει και με σχετική μου Ερώτηση και Επερώτηση, αλλά δυστυχώς δεν έχει ακόμη απαντηθεί με πειστικό τρόπο από την Κυβέρνηση.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου για την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, που μαζί με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ναυτικής νομοθεσίας του Εθνικού μας Δικαίου. Από το μακρινό ‘58 που τέθηκε σε ισχύ για πρώτη φορά ως νόμος 3816 περί Κυρώσεως του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, έχει παρέλθει μεγάλο χρονικό διάστημα, όπου όπως ευστόχως αναφέρεται και στην ανάλυση συνεπειών της ρύθμισης ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, κατέγραψε σταδιακά έντονα σημάδια γήρανσης και επιτεινόμενης απόκλισης από τη ρυθμιστέα ύλη.

Πράγματι, σήμερα κατά γενική ομολογία, θεωρείται, πλέον, ένα παρωχημένο νομοθέτημα, με τις περισσότερες από τις διατάξεις να έχουν σιωπηρώς καταργηθεί ή περιπέσει σε αχρησία, λόγω κυρίως των σύγχρονων εξελίξεων στην τεχνολογία, στις διοικητικές πρακτικές και στη Διεθνή Ναυτιλιακή Νομοθεσία. Από την άλλη μεριά, η προσπάθεια επικαιροποίησης και κωδικοποίησης ενός τέτοιου νομοθετικού κειμένου, αποτελεί από τεχνικής άποψης, έργο υψηλών προκλήσεων και δυσκολιών, τόσο σε ότι αφορά στην εκπόνηση των διατάξεων που με τον τρόπο, που να διασφαλίζεται ένα δίκαιο, αναλογικό και σύγχρονο πλαίσιο εφαρμογής τους, όσο βέβαια και αναφορικά με την αποτελεσματικότητα και αξιόπιστη ανάλυση, τεκμηρίωση και αξιολόγηση των συσχετισμών και αλληλεπιδράσεων του Κώδικα με το υπόλοιπο σχετικό νομοθετικό πλαίσιο, με γνώμονα την επίτευξη της μέγιστης δυνατής ομαλής προσαρμογής και συνέχεια εφαρμογής των προβλέψεών του στις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Εντούτοις, η Κυβέρνηση επέλεξε για ακόμη μια φορά την τακτική του κοινοβουλευτικού αιφνιδιασμού και ουσιαστικά της απαξίωσης του ίδιου του θεσμού της διαβούλευσης, καταθέτοντας ένα τόσο σημαντικό νομοσχέδιο, που περιλαμβάνει μάλιστα πάνω από 300 άρθρα, μόλις χθες, καλώντας μας να τοποθετηθούμε κατά την πρώτη ανάγνωση στην παρούσα Επιτροπή, έχοντας στη διάθεσή μας πρακτικά μόλις λίγες ώρες για να το διαβάσουμε, να το προετοιμάσουμε και να το συγκρίνουμε με την περίοδο της διαβούλευσης.

Αλήθεια, γιατί τέτοια βιασύνη, κύριε Υπουργέ;

Περιμέναμε 65 ολόκληρα χρόνια για να αλλάξει ο εν λόγο νόμος και μετά ούτε από μια βδομάδα από την ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης και μόλις μια μέρα από την κατάθεσή του στη Βουλή, μας καλείτε να τοποθετηθούμε άρον-άρον με διαδικασίες ψήφισης Fast Track. Δεν ξέρω αν η βιασύνη σας σχετίζεται με την πιθανή επίσπευση της ημερομηνίας διενέργειας των εκλογών, αλλά σε κάθε περίπτωση, δεν εξυπηρετεί την αρτιότητα και την αξιοπιστία της νομοθετικής διαδικασίας και θέλω να είμαι δίκαιος μαζί σας.

Κύριε Υπουργέ, αυτή τη φορά φαίνεται ότι αδικείται και τον ίδιο τον εαυτό σας, γιατί οφείλω να ομολογήσω, υπό την επιφύλαξη, βέβαια, του λιγοστού χρόνου που είχαμε για την αξιολόγηση του, ότι το κείμενο του σχεδίου του Κώδικα, φαίνεται εν γένει, δομικά και νομοτεχνικά, επαρκές και με ικανοποιητική τεκμηρίωση.

Ιδιαίτερα, δε, το μέρος που αφορά στη ναυτική εργασία περιέχει αρκετές καινοτόμες και προοδευτικές προβλέψεις, που ενισχύουν τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των ναυτικών.

Παρά ταύτα, υπάρχουν ορισμένα σημεία που χρήζουν επεξήγησης και ενδεχομένως

βελτίωσης, στα οποία θα επανέλθουμε, όταν θα τοποθετηθούμε στην κατ' άρθρον ανασκόπηση.

Εντούτοις, θα ήθελα να σταθώ στην πρόβλεψη της δυνητικής χρήσης ψηφιακών εφαρμογών τήρησης του νηολογίου, η οποία, αν και είναι θετική εξέλιξη, τουλάχιστον νομοθετικά θα μπορούσε να είναι πιο τολμηρή, μέσω της υποχρεωτικότητάς της, ενδεχομένως μέσω εύλογου χρονικού μεταβατικού διαστήματος.

Ελπίζω αυτή η διάταξη να μην εκληφθεί ως άλλοθι από την Κυβέρνηση για την απαράδεκτη καθυστέρηση εφαρμογής ηλεκτρονικών διαδικτυακών εφαρμογών εγγραφής πλοίων στο Ελληνικό Νηολόγιο, κάτι που ισχύει ακόμη και για τα περισσότερα νηολόγια ευκαιρίας εδώ και πολλά χρόνια, επιβαρύνοντας την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας.

Πέραν, όμως, των ανωτέρω και δεδομένου ότι μέχρι σήμερα η πλειοψηφία των σχεδίων νόμου που έχουν κατατεθεί από την Κυβέρνηση και ιδιαίτερα από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υστερούσαν σε επάρκεια τεκμηρίωσης, η συγκεκριμένη ανάλυση συνεπειών ρύθμισης αποτελεί μάλλον θετική έκπληξη, γιατί, επιτέλους, περιλαμβάνει τα αυτονόητα, όπως αναλυτική ανά άρθρο τεκμηρίωση και εκτενή αναφορά των αποτελεσμάτων της δημόσιας διαβούλευσης, όπου, μάλιστα, περιλαμβάνονται τα επιμέρους σχόλια επί των προτάσεων και απόψεων όσων συμμετείχαν σε αυτήν.

Χρειάστηκαν σχεδόν τέσσερα χρόνια για να αντιληφθείτε εσείς και η Κυβέρνησή σας, κύριε Υπουργέ, ότι η ορθή νομοθέτηση πρέπει να περιλαμβάνει άνοιγμα στην κοινωνία, ευρεία διαβούλευση και συμμετοχή στο σχεδίασμά και στην προετοιμασία προσώπων με τα κατάλληλα προσόντα και εμπειρία, που δεν περιορίζονται εντός του στενού κομματικού σας κύκλου και των συμφερόντων που προωθείτε.

Αυτό γιατί εδώ, όπως πληροφορηθήκαμε, την ευθύνη του συντονισμού της προετοιμασίας της διαβούλευσης και της εκπόνησης του εν λόγω σχεδίου, του εν λόγω Κώδικα, είχε ομάδα επιστημόνων, ακαδημαϊκών και δικαστικών, που εργάστηκαν, όπως φαίνεται, μεθοδικά, αντικειμενικά και με επαγγελματισμό.

Παρά ταύτα, κατά την προσφιλή σας τακτική, συμπεριλάβετε στο τελευταίο μέρος του σχεδίου νόμου και ορισμένες διάσπαρτες διατάξεις διευθέτησης επιμέρους θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι οποίες, σε αντίθεση με τον Κώδικα, στην πλειοψηφία τους στερούνται επαρκούς αιτιολόγησης και ελέγχονται ως προς τη σκοπιμότητα τους.

Κύριε Πρόεδρε, αναμένουμε με ενδιαφέρον τη συζήτηση που θα ακολουθήσει, στο πλαίσιο των εργασιών της παρούσας Επιτροπής, καθώς και τις τοποθετήσεις των εκπροσώπων των φορέων και των κοινωνικών εταίρων και επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε επί της αρχής και κατ' άρθρον, μέχρι και την ολοκλήρωση της διαδικασίας, με τρόπο καλόπιστο και εποικοδομητικό.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πάρετε υπόψη σας την πρότασή μας για την αλλαγή του προγράμματος της Επιτροπής, στο πλαίσιο του δυνατού, πάντα.

Ευχαριστώ πολύ, προκαταβολικά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Η κ. Μανωλάκου, έχει το λόγο.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Η ελληνόκτητη ναυτιλία ελέγχει το 21% του παγκόσμιου και το 59% του ευρωπαϊκού στόλου, το 32% των δεξαμενόπλοιων, το 25% των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και το 22% των καραβιών μεταφοράς υγροποιημένου αερίου. Οι εφοπλιστές χτίζουν εκατοντάδες νέα και αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία.

Μόνο μέσα στη διετία 2021 - 2022, παρήγγειλαν αντίστοιχα 135 και 117 πλοία και διέθεσαν για νεότευκτα και μεταχειρισμένα πλοία το τεράστιο ποσόν των 14,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Χορός δισεκατομμυρίων.

Από το 2018 ως το 2022, η αξία του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε κατά 92%, έφτασε στα 158,9 δισεκατομμύρια δολάρια σε μια πενταετία.

 Δηλαδή έχετε συμβάλλει και οι δυο, και η Νέα Δημοκρατία και ο Σύριζα. Τώρα, αν ο Σύριζα εξαγγέλλει την αποχή του από ψηφοφορίες στη Βουλή λίγο πριν από τις εκλογές για να προκαλέσει εντυπώσεις, είναι και για να κρύψει και τη συμφωνία του σε μεγάλα ζητήματα. Προεκλογική περίοδο έχουμε, φοράει και τη μάσκα του μονομάχου, μπορεί και εν όψη των αποκριών. Η ουσία είναι όμως, ότι στην τετραετία ψήφισε τα μισά νομοσχέδια της κυβερνήσεως και όλα όσα αφορούσαν προνόμια του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Φυσικά και στην τελευταία πενταετία οι κυβερνήσεις Νέα Δημοκρατία, Σύριζα και με ψήφους ΠΑΣΟΚ και άλλων κομμάτων, περνούσαν αντεργατικούς νόμους εκτρώματα για την κατάργηση Ελληνικών κλαδικών συλλογικών συμβάσεων εργασίας, τσακίζοντας μισθωτούς και συνολικά εργασιακά, ασφαλιστικά, συνταξιοδοτικά, αλλά και συνδικαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων. Ναι, σε αυτούς που παράγουν τον πλούτο και χωρίς τη δουλειά τους, προπέλα πλοίου δεν γυρνά. Αυτοί όμως είναι η στυγνή εκμετάλλευση.

Τα ίδια γίνονται και με τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση, με λίγους κακοπληρωμένους ωρομίσθιους καθηγητές. Δίκαια προχωράνε στη 48ωρη πανελλαδική τους απεργία και το ΚΚΕ εκφράζει τη συμπαράστασή του. Γιατί διακηρυγμένος στρατηγικός στόχος των εφοπλιστών και των αστικών κυβερνήσεων είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας με φοροαπαλλαγές, προνόμια, κατάργηση συλλογικών συμβάσεων εργασίας, ένταση της εκμετάλλευσης των εργατών της θάλασσας, για τη μεγιστοποίηση κερδοφορίας των εφοπλιστών, του κεφαλαίου γενικότερα. Ζητήματα βεβαίως που δεν θίγουν οι προηγούμενοι Εισηγητές της Νέας Δημοκρατίας, του Σύριζα, του ΠΑΣΟΚ.

Αυτό εσείς βεβαίως το παρουσιάζετε σαν ναυτιλιακό θαύμα και βασίζεται στη σκληρή δουλειά και εκμετάλλευση των ναυτεργατών και σε ένα νομοθετικό πλαίσιο που θωρακίζει και διευρύνει τα προνόμια των εφοπλιστών. Γι’ αυτό και δεν έχει καμία σχέση όλο αυτό με τα συμφέροντα και τα δικαιώματα των εργατών της θάλασσας. Τα χιλιάδες πλοία που διαρκώς αυξάνονται έχουν στον αντίποδα τη δραματική μείωση στις θέσεις εργασίας, την όξυνση της ανεργίας και φυσικά θεριεύει η ανασφάλεια και η ανασφάλιστη εργασία. Οι όροι δουλείας και αμοιβής στα πλοία υπό Ελληνική σημαία υποβαθμίζονται διαρκώς κατά τα πρότυπα με τις σημαίες ευκαιρίας. Συνολικά οι ναυτεργάτες αντιμετωπίζουν τη σχεδιασμένη ολομέτωπη επίθεση του εφοπλιστικού κεφαλαίου και την αντεργατική πολιτική όλων των κυβερνήσεων.

Κοινός παρονομαστής της πολιτικής της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του Σύριζα είναι η διαχρονική στήριξη των εφοπλιστικών συμφερόντων. Έχετε σύμπνοια. Κάθε κυβέρνηση παραδίδει τη σκυτάλη στην επόμενη και όλοι μαζί υπηρετούν την ανταγωνιστικότητα και κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Υπερασπίζονται το ν.2687/53 περί εισαγωγής και προστασίας κεφαλαίων από το εξωτερικό και τις δουλεμπορικές εγκριτικές πράξεις νηολόγησης τον ν.27/1985 για την φορολογία των πλοίων που αποτελούν την καρδιά του νομοθετικού πλαισίου που είναι συνταγματικά κατοχυρωμένο.

Η αλήθεια είναι ότι μόνο το Κομουνιστικό Κόμμα Ελλάδας διεκδίκησε διαχρονικά τη κατάργηση της συνταγματικής κατοχύρωσης και της αντί ναυτεργατικής νομοθεσίας. Σε αντιπαράθεση με τα κόμματα της Νέας Δημοκρατίας, του Σύριζα και του ΠΑΣΟΚ. Ωστόσο, για τους εφοπλιστές δεν αρκούν τα προνόμια που έχουν πάρει από όλες τις κυβερνήσεις. Επιδιώκουν και άλλα προκλητικά και επικίνδυνα. Επιδιώκουν να αξιοποιήσουν τους κώδικες δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου οι οποίοι αποτελούν ισχυρή βάση του στρατιωτικού καθεστώς που επικρατεί στο ναυτικό επάγγελμα, στις ακαδημίες εμπορικού ναυτικού για ακόμα παραπέρα ξήλωμα δικαιωμάτων.

Σε αυτό, λοιπόν, στοχεύει η τροποποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που συζητάμε σήμερα.

 Η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας είναι στρατηγικής σημασίας για το εφοπλιστικό κεφάλαιο, γιατί ενισχύει την κερδοφορία και ανταγωνιστικότητα του. Ακριβώς γι’ αυτό και θέλουν να εκδώσετε το πιστοποιητικό θανάτου των συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών. Αυτό κάνει ο νέος Κώδικας που μας παρουσιάζεται με τα 306 άρθρα του. Γι’ αυτό λέμε καθαρά, ότι το παρόν νομοθέτημα της κυβέρνησης για την αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έχει πολύ επικίνδυνες διατάξεις και είναι ένα τερατούργημα που πρέπει να αποσυρθεί εδώ και τώρα.

Πλήττει στην καρδιά τις κλαδικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας και άλλα κρίσιμης σημασίας δικαιώματα των ναυτεργατών. Ενισχύει και επεκτείνει την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας που ρυθμίζει τα ελάχιστα και ρίχνει τα δικαιώματα στα τάρταρα. Μειώνει δραματικά τους μισθούς τις κλαδικές συμβάσεις στον ποντοπόρων πλοίων και χρησιμοποιείται για την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών με βαριές συνέπειες στην ασφάλεια των πληρωμάτων και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Επιδίωξη της τροποποίησης του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτεργατών να ρυθμίζονται από τη λεγόμενη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας που κυρώθηκε από τη Ν.Δ., το ΠΑΣΟΚ και το ΣΥΡΙΖΑ το 2012. Και η σύμβαση αυτή καθορίζει τους ελάχιστους όρους για τους μισθούς γενικότερα, τις αμοιβές των ναυτεργατών και τα εργασιακά δικαιώματα ώστε. διαρκώς να οδηγούνται προς τα κάτω, να γίνονται οι εργάτες φτηνότεροι, ουσιαστικά, δούλοι. Η Διεθνής Σύμβαση που συμφώνησε η Ένωση των Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα συμβιβασμένα συνδικάτα στις μεταφορές, προβλέπει 72 ώρες δουλειά την εβδομάδα. Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας και η Σύμβαση της ΠΝΟ με την ITP προβλέπει το μισό μισθό σε σύγκριση με την κλαδική σύμβαση των πρωτοπόρων, προβλέπει άδεια δυόμισι μέρες το μήνα, ενώ οι ναυτεργάτες έχουν κατακτήσει στην κλαδική σύμβαση 8 μέρες το μήνα.

Ταυτόχρονα, σε αναθεωρημένα άρθρα όπως το 165, βάζετε τους ναυτεργάτες στο μάτι του κυκλώνα. Αναφέρεται ότι η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα του ναυτικού ρυθμίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας του 2006 που στηρίζει ένα επικίνδυνο καθεστώς δουλεμπορίου και κατακρεουργεί τα ναυτεργατικά δικαιώματα. Αυτή είναι η ουσία. Η αναφορά που κάνετε στις συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας είναι για το θεαθήναι. Γιατί μιλάτε για συλλογικές συμβάσεις που έχουν εφαρμογή και το θέτετε έτσι, γιατί με ευθύνη της κυβέρνησης της Ν.Δ, και όλων των κυβερνήσεων, οι ποντοπόροι εφοπλιστές δεν προσέρχονται με τις δικές σας πλάτες όλων σας, σε διαπραγματεύσεις για τη συλλογική σύμβαση από το 2010. Ευθύνεστε όλες οι κυβερνήσεις από το 2010 μέχρι σήμερα.

 Επομένως, αυτό που καθορίζει το άρθρο 165 είναι η επιβολή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας . Τι προβλέπει αυτή η διεθνής σύμβαση. Από κοινού με τα παρακλάδια της προβλέπει 72 ώρες εργασία τη βδομάδα και πολύ μειωμένους μισθούς. Βασικός μισθός ναύτη; 648 δολάρια και συνολικό μισθό με άδειες, υπερωρίες κλπ., 1138 δολάρια. Μισθοί ντροπής! Αυτό κάνετε.

Ταυτόχρονα, εξαλείψατε ακόμα και αυτά τα ελάχιστα που είχαν απομείνει στο αστικό ναυτικό δίκαιο. Διαγράφονται από τους πλοιοκτήτες, τους εφοπλιστές, την κυβέρνηση, το κεφάλαιο συνολικά, με οδυνηρές συνέπειες για τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, όπως μη καταβολή δεδουλευμένων, εγκαταλείψεις σε λιμάνια και αγκυροβόλια, με ελλείψεις σε πόσιμο υγιεινό νερό και τροφοδοσία, χωρίς ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Και όμως, υπήρξε εγκλεισμός 400 χιλιάδων ναυτεργατών πάνω από ένα χρόνο την περίοδο διασποράς της πανδημίας, με τον COVID, εργατικά ατυχήματα και επαγγελματικές ασθένειες από άθλιες συνθήκες διαβίωσης μέχρι και αυτοκτονίες ναυτεργατών στα πλοία και εξιλαστήρια θύματα ο πλοίαρχος και το πλήρωμα, στις μυλόπετρες του ανταγωνισμού ανάμεσα σε πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ασφαλιστικές εταιρείες και τις κρατικές Αρχές.

Μάλιστα, με απύθμενο θράσος, πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, ισχυρίζονται, ότι για το 80% των ατυχημάτων ευθύνονται τα πληρώματα, ενώ χιλιάδες σαπιοκάραβα ταξιδεύουν στα πελάγη και τους ωκεανούς. Είναι χαρακτηριστικό, αυτό που έδωσε η ΕΛΣΤΑΤ στις 30 Ιούνη του 2022, ότι από το σύνολο των πλοίων με ελληνική σημαία, το 46,5% είναι πάνω από 30 ετών, μεταξύ των οποίων περίπου το 40% είναι δρομολογημένα ως επιβατηγά οχηματαγωγά που συνδέουν τα λιμάνια των νησιών μεταξύ τους και με ηπειρωτικά λιμάνια της χώρας, θέτοντας σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα.

Αλλά και με επίκεντρο τον ιμπεριαλιστικό πόλεμο στο έδαφος της Ουκρανίας και τις αναταράξεις στην καπιταλιστική οικονομία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, αποκομίζουν τεράστια κέρδη μέσα από την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, με δραματικές συνέπειες για τους εργάτες της θάλασσας. Η κυβέρνηση της Ν.Δ., εφοπλιστές, με τη στήριξη των κομμάτων ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ και άλλων αστικών κομμάτων, με το πιστόλι στον κρόταφο των ναυτεργατών, στέλνονται στο στόμα του λύκου, στη μαύρη θάλασσα, γενικότερα σε επικίνδυνες περιοχές, θανάσιμος κίνδυνος για τους εργάτες της θάλασσας. Όμως, το ναύλο για τον εφοπλιστή, έφτασε στις 480 χιλιάδες δολάρια τη μέρα, για πλοίο μεταφοράς υγροποιημένο φυσικό αέριο, αμύθητα κέρδη στους εφοπλιστές.

Δίκαια, λοιπόν, τα ναυτεργατικά σωματεία κήρυξαν προειδοποιητική 48ωρη απεργία 8 και 9 του Φλεβάρη και το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ήταν και είναι στο πλευρό τους. Φυσικά δεν περιμέναμε κάτι καλύτερο από την κυβέρνηση. Η αντιναυτεργατική πολιτική που εφαρμόζει, σαν συνέχεια των προηγούμενων κυβερνήσεων της Ν.Δ., του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ, συνιστά μια διαρκή επίθεση ενάντια στα ναυτεργατικά δικαιώματα. Και αυτό καταγράφεται στον αντιδραστικό, αντεργατικό και απαράδεκτο Κώδικα που καταθέσατε και συζητάμε σήμερα. Έχετε τα τρία άλφα, αντεργατικό, αντιδραστικό, απαράδεκτο. Έχει και άλλα, όμως, άλφα.

Συνολικά, το κείμενο για την αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ενός αναχρονιστικού Κώδικα, είναι στα μέτρα του εφοπλιστικού κεφαλαίου, που τον έχουν στηρίξει και οι κυβερνήσεις οι προηγούμενες, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ και τον χρησιμοποίησαν κατά των ναυτεργατών. Τώρα τον θωρακίζεται παραπέρα και γίνεται πιο επικίνδυνος για τους εργάτες της θάλασσας.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, τον καταψηφίζει και στηρίζει τον αγώνα των ναυτεργατών και τη 48ωρη απεργία και την κινητοποίησή τους 8 και 9 Φλεβάρη, που δίνει αποφασιστική απάντηση τόσο στον Κώδικα όσο και στη γενικότερη αντεργατική νομοθεσία, στις διεκδικήσεις για υπογραφή συλλογικών συμβάσεων εργασίας, για ουσιαστικές αυξήσεις στους μισθούς και τις συντάξεις.

 Ξέρουμε ότι οι ναυτεργάτες έχουν πλούσια πείρα, μπορούν να βγάλουν συμπεράσματα από την πολύχρονη επίθεση και την αντεργατική πολιτική Νέας Δημοκρατίας, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ που βρίσκονται σε στρατηγική σύμπλευση, γιατί αυτό ακριβώς δείχνει και η στήριξη του εφοπλιστικού κεφαλαίου για να πάρουν την απόφαση να ισχυροποιήσουν το ΚΚΕ σε κάθε δράση και στις εκλογές και να το κάνουν πιο δυνατό, γιατί ισχυρός λαός και ισχυρό ΚΚΕ είναι ακριβώς η δύναμη που μπορεί να μπει εμπόδιο στην οποιαδήποτε αντιλαϊκή κυβέρνηση, να δώσει ώθηση στο διεκδικητικό αγώνα και να ανοίξει το δρόμο για την ανατροπή της καπιταλιστικής σαπίλας και βαρβαρότητας.

Καταψηφίζουμε, λοιπόν, αλλά κυρίως ζητάμε την απόσυρση αυτού του εκτρώματος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**:

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Χιονίδης Σάββας, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Συνεχίζουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τώρα με τον κ. Βιλιάρδο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το σημερινό νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας είναι στην ουσία νομικής φύσεως, ενώ αφορά τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου του νόμου 3816/1958.

 Κατά το Υπουργείο πρόκειται για μία εμβληματική νομοθεσία κάτι που όμως ασφαλώς δεν ταιριάζει με τη διαδικασία που ακολουθείται, δηλαδή, με το ότι κατατέθηκε στις 11 τη νύχτα με μία μόνο ημέρα προετοιμασίας, ενώ στην Επιτροπή μας συζητείται ένα ακόμη νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης.

 Προφανώς, λοιπόν, δεν μπορέσαμε να το αναλύσουμε υποβάλλοντας σωστές προτάσεις, οπότε θα παραμείνουμε στην απλή περιγραφή του σε γενικές γραμμές.

 Πρόκειται, δυστυχώς, για μία απίστευτη αδιαφορία απέναντι στις κοινοβουλευτικές διαδικασίες οι οποίες έχουν καταλυθεί από την εποχή των μνημονίων και φαίνεται να μας έχει μείνει από τότε η συνήθεια να κάνουμε ακριβώς τα ίδια.

 Με δεδομένο το ότι η Ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, κυρίως, όμως τον πιο επιτυχημένο, είναι θλιβερό να ακολουθείται και εδώ η συγκεκριμένη μέθοδος. Θλιβερό για όλους μας όχι μόνο για την κυβέρνηση. Ευτυχώς πάντως ο Πρόεδρος της Επιτροπής μας είχε την ευγένεια να μας ειδοποιήσει τη Δευτέρα.

Συνεχίζοντας, παρά το ότι στην Αιτιολογική Έκθεση αναφέρεται πως ο σκοπός του σχεδίου νόμου είναι ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου, δεν διαπιστώσαμε ριζοσπαστικές τομές όσον αφορά την προσέλκυση πλοίων με τον νηολόγιο, κεφαλαίων με τις μεταφορές τους και με μια ναυτική τράπεζα, καθώς επίσης εργασιών με την πρακτόρευση, με τη ναυτιλιακή υποστήριξη, με τα logistics και με τη ναυπηγοεπισκευαστική.

 Για όλα αυτά τα θέματα εμείς έχουμε λεπτομερείς αναφορές στο πρόγραμμά μας των 500 σελίδων, αφού θεωρούμε πως η Ναυτιλία μας έχει τη δυνατότητα να προσφέρει πάρα πολλά στην Ελλάδα, πολύ περισσότερα από τις απλές εισροές συναλλάγματος σημειώνοντας πως το 2021 οι εισροές στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές αφενός μεν ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2019 αφετέρου είναι οι υψηλότερες που έχουν καταγραφεί μετά το 2008 υπερβαίνοντας τα 17 δισεκατομμύρια, πλησιάζουν, δηλαδή, τις εισροές από τον τουρισμό.

Πολύ περισσότερα λέτε, μακάρι. Το ευχόμαστε. Άρα, θα είναι, περίπου, ίδια με τα τουριστικά έσοδα.

Μπορεί η Ελλάδα να είναι η τρίτη παγκοσμίως όσον αφορά την ιδιοκτησία πλοίων με πρώτη την Ιαπωνία και δεύτερη την Κίνα, αλλά σε όρους χωρητικότητας είναι η πρώτη με τη μέση ηλικία των πλοίων χαμηλότερη από τον παγκόσμιο μέσο όρο.

 Περαιτέρω, όπως αναγράφεται στην Αιτιολογική Έκθεση, ο υφιστάμενος Κώδικας αντιμετώπιζε από την πρώτη στιγμή προβλήματα, επειδή είχε επηρεαστεί βαθιά από τον γερμανικής έμπνευσης Αστικό Κώδικα του 1946 - μανία με τους Γερμανούς έχουμε - και δεν προσφερόταν για τον κλάδο, όπως σε σχέση με τις ναυτικές υποθήκες.

 Προκαλεί πάντως εντύπωση, τουλάχιστον, σε εμάς το γεγονός ότι ο νόμος εκπονήθηκε με βάση το δίκαιο των χαμένων του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου αντί με το Αγγλοσαξωνικό, παρά την αμερικανική στήριξη με τα liberties και την αγγλική επιρροή μεταπολεμικά μέσω του City.

 Στα περιεχόμενα τώρα του νομοσχεδίου.

Στο πρώτο μέρος δίνεται ο ορισμός του πλοίου ως πλεούμενο που έχει τη δυνατότητα αυτόνομης κίνησης και του στατικού ναυπηγήματος για τη στατική χρήση, όπως η πλωτή δεξαμενή, επειδή έχουν διαφορετική μεταχείριση στα επόμενα κεφάλαια.

Το θέμα, βέβαια, είναι τι προβλέπεται εάν ένα πλοίο μετατραπεί σε στατικό ναυπήγημα, όπως συμβαίνει κάποιες φορές – πλωτή δεξαμενή αναφέρουμε – έστω και αν τεχνικά πρόκειται για πλοίο. Εκτός αυτού, καλύπτονται τα διαδικαστικά της νηολόγησης στην Ελλάδα, ενώ αναφέρεται, επιπλέον, σε θέματα μεταβίβασης κυριότητας και στην χρησικτησία. Εν προκειμένω, εμείς έχουμε προτείνει στο πρόγραμμά μας τη δημιουργία παράλληλου νηολογίου για πλοία που υψώνουν την ελληνική σημαία. Όπως τονίζουμε, με το μέτρο αυτό αναμένεται να υπάρξουν πολλά και σημαντικά οικονομικά οφέλη, κάτι που συμβαίνει από πολλά χρόνια τώρα σε αρκετές χώρες, όπως στη Νορβηγία, στην Ολλανδία, στην Ιταλία κ.λπ..

Με αυτή την πρότασή μας θα συνέβαιναν τα εξής. Πρώτον, θα αναδεικνυόταν μία νέα δυναμική στρατηγική, που θα ωφελούσε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας. Δεύτερον, θα μειωνόταν το λειτουργικό κόστος του πλοίου. Τρίτον, θα ταξίδευαν χωρίς προβλήματα. Τέταρτον, θα υπήρχε ανταγωνιστικό κόστος στο δεύτερο νηολόγιο για τον Έλληνα πλοιοκτήτη όταν ύψωνε την ελληνική σημαία, που μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα. Τέλος, θα είχαμε μια συνεχή είσπραξη τελών νηολόγησης για το Κράτος, ενώ θα δημιουργούνταν νέες θέσεις εργασίας στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα. Τέλος, έχουμε προτείνει το ηλεκτρονικό νηολόγιο, που βλέπουμε με ικανοποίηση πως δρομολογείται, έτσι ώστε να εξαλειφθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και να απλουστευτούν οι εγγραφές πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Συνεχίζοντας, το δεύτερο μέρος κάλυπτε το θέμα των υποθηκών σε πλοία, κάτι πολύ σημαντικό για τη δανειοδότηση. Εδώ υπάρχει η ναυτική υποθήκη, η οποία διαχωρίζεται σε απλή και προτιμώμενη, σωστά κατά την άποψή μας. Η πρώτη αποτελεί σύσταση εμπράγματου δικαιώματος, ενώ στη δεύτερη ο δανειστής έχει το δικαίωμα να αναλάβει την εκμετάλλευση του πλοίου ή να το εκποιήσει χωρίς πλειστηριασμό, με το άρθρο 26. Περιγράφεται, επίσης, η διαδικασία ανάληψης της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο τρόπος εξόφλησης της απαίτησης, ενώ αναφέρονται τα ναυτικά προνόμια που έχουν προτεραιότητα έναντι της υποθήκης, όπως οι απαιτήσεις του πληρώματος, οι φόροι και η κατάταξη της εξόφλησής του. Σωστά όλα αυτά.

Στο τρίτο μέρος ορίζεται ο πλοιοκτήτης ως φυσικό νομικό πρόσωπο, που εκμεταλλεύεται δικό του πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του, όπως, επίσης, η συμπλοιοκτησία, η εκμετάλλευση, δηλαδή, από κοινού από περισσότερα του ενός άτομα, η ευθύνες τους, η εκπροσώπηση και η μεταβίβαση του πλοίου ή των μερίδων ιδιοκτησίας στο πλοίο. Ορίζεται, δε, ο εφοπλιστής ως το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό πλοίο που ανήκει σε άλλον και οι ευθύνες που τον βαρύνουν, με βάση το διορισμό του πλοιάρχου, στο άρθρο 49.

Επιπλέον, καθορίζονται οι ευθύνες του κυρίου του πλοίου που υπόκεινται στη διεθνή σύμβαση περιορισμού έως την αξία του πλοίου, ενώ σε περίπτωση πλειστηριασμού έως την αξία του εκπλειστηριάσματος, στο άρθρο 63. Εδώ πρόκειται για μία πολύ λογική και βολική ρύθμιση, που θα έπρεπε να ισχύει και στο ελληνικό πτωχευτικό δίκαιο, όπου, αντίθετα, επιβαρύνονται απαράδεκτα και οι συνεγγυητές για το σύνολο του δανείου, καθώς επίσης και οι κληρονόμοι. Εντελώς απαράδεκτο. Για παράδειγμα, στα «κόκκινα» δάνεια θα έπρεπε να παραγράφονται όλες οι απαιτήσεις με την κατάσχεση του σπιτιού, αντίστοιχα με το ναυτιλιακό, κάτι που συμβαίνει στην Ισπανία με τη μέθοδο της εθελοντικής επανάκτησης, αν και φαίνεται πως δεν ισχύει σε εκείνες τις περιπτώσεις που η αξία του ακινήτου υπερβαίνει το δάνειο, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά.

Εκτός αυτών, καθορίζεται η διαχείριση πλοίου από τρίτο και οι ευθύνες του, όπως επίσης της ναυτικής πρακτορείας. Επιπλέον, καθορίζονται ειδικά καθεστώτα αστικής ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο, που υπάγεται στη διεθνή σύμβαση του 1992 και από πετρέλαιο κίνησης με βάση τη διεθνή σύμβαση του 2001, καθώς, επίσης, η μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών με βάση τη διεθνή σύμβαση του 2010, ενώ τα σχετικά με αυτήν την ευθύνη περιγράφονται στο ένατο μέρος του παρόντος.

Το τέταρτο μέρος αφορά τη ναύλωση, όπου το πλοίο παραχωρείται έναντι μισθώματος, στην ουσία, για μεταφορά πραγμάτων και προσώπων. Περιγράφεται η κατάρτιση της σύμβασης ναύλωσης και τις υποναύλωσης, οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή κατά τη μεταφορά φορτίων, καθώς επίσης οι ευθύνες του. Εκτός αυτού καλύπτονται οι υποχρεώσεις του ναυλωτή, όπως η καταβολή ναύλου, η φόρτωση και υπόδειξη ασφαλών λιμένων, καθώς, επίσης, οι ευθύνες και η λύση της ναύλωσης, σωστά όλα για μια τέτοια κωδικοποίηση.

Επιπλέον περιγράφονται διάφορες μορφές ναύλωσης, η ναύλωση κατά χρόνο, κατά το ταξίδι, γυμνού πλοίου, χωρίς πλήρωμα δηλαδή, που παρέχει ο ναυλωτής και η ναύλωση πλαίσιο με ειδικές ρυθμίσεις. Στο θέμα αυτό εμείς έχουμε συγκεκριμένες προτάσεις για ναυτιλιακό σύμπλεγμα, για πρακτορεία, για logistics κ.λπ., στο πρόγραμμά μας, το οποίο δεν υπάρχει χρόνος για να αναλυθεί εδώ.

Το πέμπτο μέρος, καλύπτει τα σχετικά με τις συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων. Σε αυτή την περίπτωση, ο μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση μεταφοράς ενώ μπορεί να εκτελείται μερικώς ή ολικώς από διαφορετικό πρόσωπο. Η διεθνής θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων που εκτελείται στο πλαίσιο υπηρεσίας τακτικών γραμμών διέπετε από τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών το 1924. Αυτό μας κάνει ιδιαίτερη εντύπωση 1924. Όπως κυρώθηκε με το πρώτο άρθρο του νόμου 2107/1992 που ισχύει στην Ελλάδα εννοούμαι τους κανόνες ….H διεθνής θαλάσσια μεταφορά με μη τακτικές γραμμές διέπετε επίσης από τους ίδιους κανόνες ….. Εφόσον έχει εκδοθεί γι’ αυτήν η θαλάσσια φορτωτική, ισοδύναμο έγγραφο με το άρθρο 118. Όπου κάνουμε λάθος παρακαλούμε να μας διορθώσετε.

Επιπλέον, καθορίζεται η θαλάσσια φορτωτική η έκδοση και το περιεχόμενό της, η μεταβίβαση της, η δια φορτωτική όπου υπάρχει διαδοχική θαλάσσια μεταφορά από διαφορετικούς μεταφορείς, η συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος και οι ρήτρες της. Εκτός αυτού, το καθεστώς ευθύνης θαλάσσιου μεταφορέα όπως από καθυστέρηση, η μεταφορά στο κατάστρωμα εμπορευματοκιβωτίων που είναι το σύνηθες για ειδικές κατηγορίες εμπορευμάτων και το δικαίωμα επί του φορτίου επί μη καταβολής του ναύλου. Τέλος, καθορίζονται οι υποχρεώσεις και η ευθύνη του φορτωτή, τα σχετικά με τον τρόπο παράδοσης των πραγμάτων και για τη σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς.

Εν προκειμένω, έχουμε ειδικές προτάσεις στο πρόγραμμά μας για την ίδρυση μιας ναυτιλιακής καθαρά ναυτιλιακής τράπεζας, σε σχέση με τις φορτωτικές, τις εγγυητικές και με την μεταφορά πληρωμών, είναι κάτι που πρέπει να γίνει οπωσδήποτε από την Ελλάδα. Είναι κρίμα να έχουμε τόσο ισχυρή ναυτιλία και να μην διαθέτει μια αντίστοιχη τράπεζα που να τους στηρίζει ανάλογα.

Στο έκτο μέρος καλύπτεται η θαλάσσια μεταφορά επιβατών, κάτι που έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα ως νησιωτική χώρα. Εδώ οι απαιτήσεις είναι διαφορετικές σωστά είναι διαφορετικές, αφού αναφερόμαστε σε μια υπηρεσία για ανθρώπους ενώ έχει σχέση με τον τουρισμό που είναι ας πούμε ο δεύτερος πυλώνας της οικονομίας μας, αν και δεν πρόκειται για βιομηχανία όπως συνήθως λέγεται, υπηρεσίες είναι ξεκάθαρα.

Εύλογα λοιπόν, καλύπτει όρους ασφαλείας και υγιεινής, της συνδρομής στον πελάτη σε περίπτωση καθυστέρησης, την έκταση της ευθύνης του μεταφορέα και τις υποχρεώσεις του πελάτη. Τα δικαιώματα του πελάτη καθορίζονται με τον κώδικα θαλασσίων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων και του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 1177/2010.

Σημειώνοντας πως έχουμε επίσης προτάσεις στο πρόγραμμά μας για την νησιωτική ακτοπλοΐα που μας ενδιαφέρει εξαιρετικά.

Το έβδομο μέρος αναφέρεται στη σύμβαση ναυτολόγησης, στη σύμβαση ορισμένου χρόνου κατά ταξίδι ή αορίστου χρόνου, ενώ καταχωρείται στο ναυτολόγιο του πλοίου και θεωρείται από λιμενική ή προξενική αρχή ή από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας. Καλύπτεται το περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης, η λύση και η καταγγελία της, καθώς επίσης, οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη όπως για παράδειγμα σε περίπτωση πτώχευσης, το δικαίωμα του ναυτικού, το δικαίωμα της άδειας, η παλινόστηση, οι ευθύνες και υποχρεώσεις του Πλοιάρχου.

Στο όγδοο μέρος, ορίζεται πως σε περιπτώσεις επιθαλάσσιας αρωγής εφαρμόζεται η διεθνής σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989, η αμοιβή γι’ αυτήν και η κατανομή της. Επίσης, η ευθύνη για αποκατάσταση ζημιών σε περίπτωση σύγκρουσης και οι περιπτώσεις αβαρίας, όπως η έκτακτη θυσία ή δαπάνη με σκοπό την προστασία πλοίου και φορτίου καθώς επίσης η αποκατάσταση των ζημιών από αυτήν. Όλα με λεπτομέρειες που θεωρούμε ότι πρέπει να είναι έτσι.

Στο ένατο μέρος, καλύπτεται ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη από απαιτήσεις που απορρέουν από την εκμετάλλευση του πλοίου κλπ. Εδώ έχουμε για πλοία έως 300 κόρων, τα όρια μπορούν να τροποποιούνται με απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και με το άρθρο 226. Ενώ υπάρχει ειδική διαδικασία για τις διαφορές από ρύπανση πετρελαίου.

Στο δέκατο μέρος, καθορίζονται τα σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλιση ενώ με το 11ο καλύπτεται η συντηρητική κατάσχεση του πλοίου. Επιπλέον, η αναγκαστική κατάσχεση όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις περί κατασχέσεων ακινήτων του νόμου της 13/8/1923. Επίσης, κάτι αρκετά παλαιό. Στην αναγκαστική κατάσχεση δε, προβλέπεται η δικαστική κατακύρωση του πλοίου.

Με το 12ο μέρος, καλύπτεται η παραγραφή αξιώσεων του πλοιάρχου και του πληρώματος, του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή κλπ, με ανάλογες χρονικές διάρκειες. Στο 13ο μέρος, περιλαμβάνονται διαδικαστικές ρυθμίσεις ενώ στο 14ο μέρος που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, διάφορες τροπολογίες στις οποίες επειδή είναι πάρα πολύ σημαντικές θα αναφερθούμε αναλυτικά στη συζήτηση επί των άρθρων, όσο προλάβουμε.

Κλείνοντας, περιλαμβάνονται διάφορες προβλέψεις για ηλεκτρονικές εφαρμογές, για στρατηγικά σχέδια λιμανιών, ακόμη και για συντάξεις, χωρίς να υπάρχει καμία απολύτως κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Αυτό το γεγονός αποδεικνύει την πρόχειρη νομοθέτηση –τουλάχιστον σε αυτό το σημείο- χωρίς επίγνωση των συνεπειών.

Απορούμε γιατί το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν αναφέρει πουθενά – όπως γίνεται συνήθως σε όλα τα νομοσχέδια- κόστη για αυτά τα οποία προβλέπονται στο νομοσχέδιο αυτό. Εάν πρόκειται, πάντως, να καθοριστούν τα κόστη με Κοινή Υπουργική Απόφαση, σημαίνει ξανά πως η Κυβέρνηση αδιαφορεί για τη Βουλή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Βιλιάρδο. Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης. Ορίστε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, πρώτα από όλα μια πολιτική τοποθέτηση.

Η τελευταία ψήφος του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ, στη Βουλή, ήταν ένα μεγάλο «Ναι» στην παράδοση της ψυχικής υγείας παιδιών και εφήβων στο ολιγαρχικό ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ.

Με δύο «Ναι» στην παράδοση της ψυχικής υγείας παιδιών και εφήβων στην ολιγαρχία και συγκεκριμένα στο ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ, επέλεξε ο κ. Τσίπρας να ολοκληρωθεί η κοινοβουλευτική παρουσία του ΣΥΡΙΖΑ, στην παρούσα Βουλή. Δεν τους αρκούσε, δηλαδή, που μαζί με τη Νέα Δημοκρατία του κυρίου Μητσοτάκη έχουν ψηφίσει το επίδομα καταστολής των 600 ευρώ για αστυνομικούς και λιμενικούς, την αγορά των RAFALE, την εκποίηση του Ελληνικού στον κύριο Λάτση, τη μετατροπή των Ναυπηγείων σε ειδική οικονομική ζώνη, την είσοδο νέων χωρών στο πολεμοχαρές ΝΑΤΟ και ακόμη παραπάνω από το μισό του αντεργατικού εκτρώματος νομοσχεδίου του κυρίου Χατζηδάκη. Και ήθελε η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ να στείλει ένα σαφές μήνυμα στην ολιγαρχία, την ώρα που ψήφιζε, για τελευταία φορά, με τη σύνθεση της παρούσας Βουλής; Ένα μήνυμα συμπόρευσης του μνημονιακού τόξου στις πολιτικές της παρασιτικής ολιγαρχίας, ακόμα και στον πολύπαθο χώρο της υγείας και ιδιαίτερα της ψυχικής υγείας των παιδιών. Δεν μπορεί να κρυφτεί η τόση προοδευτικότητα, μέσα στο ρεσιτάλ της υποκρισίας τους –λέμε εμείς στο ΜέΡΑ25.

Τώρα, όσον αφορά στο σχέδιο νόμου, το σημερινό, του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής». Αποτελείται από 306 άρθρα, κατανεμημένα σε 15 Μέρη -305 άρθρα για την επεξεργασία, που καταθέσατε χθες το απόγευμα και τα οποία φέρνετε σήμερα, στην Επιτροπή, για να τα συζητήσουμε. Το άρθρο 306 είναι η έναρξη της ισχύος του παρόντος. Είναι ένα σχέδιο νόμου καθαρά νομικής φύσεως.

Να τονίσουμε ότι, παράλληλα, έχουμε και άλλα νομοσχέδια, εδώ, στη Βουλή.

Θα αναφέρω ενδεικτικά μερικά θέματα, τα οποία άπτονται του σημερινού σχεδίου νόμου. Αποσαφηνίζεται το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή. Αναγνωρίζεται η δραστηριότητα της διαχείρισης πλοίων. Αναμορφώνεται η θαλάσσια μεταφορά επιβατών. Ρυθμίζεται η θαλάσσια ασφάλιση, η οποία είχε περιπέσει σε αχρηστία. Επίσης, υπάρχουν διατάξεις περί αναγκαστικής κατάσχεσης πλοίων.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να τονίσω για τις άγονες γραμμές ότι αυτές πληρώνονται με επιδοτήσεις, οι οποίες όμως δεν στηρίζουν το σκοπό, για τον οποίο δίδονται αυτά τα χρήματα.

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό το εξής. Σήμερα, στην Κρήτη, στην Αγία Γαλήνη, κατάσχεται το πλοίο που υπάρχει εκεί πέρα. Θα κατασχεθεί ή δεν θα κατασχεθεί; Τι γίνεται με αυτό; Είναι ένα παλιό πλοίο, που είναι στην Αγία Γαλήνη και ρωτώ τι πρόκειται να γίνει, διότι ρωτάει ο κόσμος.

Επίσης, θα ήθελα να επισημάνω ότι τα 3 γραμμάρια κοκαΐνης, που έχει ένας χρήστης, τα βρίσκετε άμεσα και τον στέλνετε στα δικαστήρια. Το πλοίο, με τους 4,5 τόνους κοκαΐνης, θα βρείτε σε ποιον ανήκει;

Άλλο ένα πρόβλημα είναι το πρόβλημα της υπεραλίευσης σαρδέλας -όσο κι αν αυτό ακούγεται παράξενο. Η σαρδέλα αποτελεί βασική τροφή για τα μεγαλύτερα και τα μεγάλα ψάρια. Χωρίς σαρδέλα, δεν θα υπάρχουν ψάρια ανοιχτής θάλασσας. Μόνο από ιχθυοτροφεία θα τρώμε ψάρια -εκεί οδηγείτε την αλιεία. Ναι, και στις σαρδέλες έχουν βάλει, ακόμα και στις κονσέρβες σαρδελών έχουν βάλει αντικλεπτικά. Θα τονίσουμε και αυτό. Επίσης, ως Υπουργείο, έχετε αποδεχθεί την καταστροφή των ξύλινων αλιευτικών σκαφών τα οποία αποτελούν και πολιτιστική κληρονομιά.

Θα ήθελα πάλι να επαναφέρω στη μνήμη μας δύο θέματα. Το ένα το Sea Diamond, που είναι βυθισμένο εδώ και χρόνια στην Καλντέρα της Σαντορίνης, με χιλιάδες τόνους πετρελαιοειδή μέσα και στο οποίο δεν έχει γίνει τίποτε όλα αυτά τα χρόνια. Παραμένει στο βυθό σαν ωρολογιακή βόμβα. Και το άλλο θέμα, το θέμα της Αγίας Ζώνης 2, εδώ στον Αργοσαρωνικό, που η αστική ευθύνη του πλοίου δεν μπόρεσε με κανένα τρόπο να καλύψει όλο το τεράστιο κόστος που υπέστησαν οι επιχειρήσεις και οι άνθρωποι γύρω από την περιοχή του ναυαγίου και το περιβαλλοντικό, βέβαια, κόστος.

Εμείς, ως ΜέΡΑ25, στις 26 Ιανουαρίου του 2023, πολύ πρόσφατα, καταθέσαμε ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων προς εσάς, κύριε Υπουργέ, προς το Υπουργείο σας, το Υπουργείο Εσωτερικών και το Περιβάλλοντος, όσον αφορά τη σοβαρή ρύπανση του πυθμένα του Λιμανιού της Σύρου, που επιβεβαιώνει μελέτη του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών και περιμένουμε την απάντησή σας.

Στις 19 Δεκεμβρίου του 2022, πρόσφατα πάλι, καταθέσαμε ερώτηση για την σχετικά με την καθυστέρηση έργων του από τον Λιμενάρχη της Σάμου, όπου μία ακόμη φορά το Λιμεναρχείο Σάμου καθυστερεί και μπλοκάρει με διάφορα έωλα επιχειρήματα έργα που έχουν αδειοδοτηθεί, όπως το τουριστικό λιμάνι της Σάμου που έπαθε μεγάλες ζημιές από τον καταστροφικό σεισμό. Η ίδια τακτική κωλυσιεργίας παρατηρήθηκε και στο έργο του αλιευτικού καταφυγίου στα Αγία Παρασκευή Σάμου και, βέβαια, γιατί τα κάνει αυτά ο Λιμενάρχης και τι πρόκειται να κάνετε.

Στις 30-11, πάλι ως ΜέΡΑ25, καταθέσαμε αναφορά για τα μεγαλεπήβολα σχέδια της COSCO για το Λιμάνι του Πειραιά. Τεράστιο θέμα και αυτό. Καταθέσαμε έγγραφο του Προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού, της ΠΕΝΕΝ, ο οποίος καταγγέλλει την ολοκλήρωση της προβλήτας στην Πειραϊκή που θα φιλοξενεί κρουαζιερόπλοια μεγαθήρια και την ανέγερση τεσσάρων ξενοδοχείων στη χερσαία ζώνη του Λιμανιού προς εξυπηρέτηση των επιβατών των κρουαζιεροπλοίων. Με τις ενέργειες τίθεται σε εφαρμογή η μετατροπή του Λιμανιού σε γκέτο της COSCO, σε αναντιστοιχία με τις ανησυχίες και τα τεκμηριωμένα στοιχεία σωματείων, συλλόγων, επιτροπών αγώνα και κατοίκων του Πειραιά. Ο δε ανταγωνισμός με τα υπάρχοντα ξενοδοχεία είναι αθέμιτος, λόγω τεράστιων διαφορών σε όρους εργασίας και μισθών. Ουδέποτε εφαρμόστηκε μία εθνική στρατηγική προς όφελος των νησιωτών και των νησιών. Μέχρι σήμερα οι μόνες παροχές ήταν η μερική αποκέντρωση βασικών υπηρεσιών ΔΥΟ, ΙΚΑ, ειρηνοδικεία και γραφεία ΕΟΤ, οι οποίες υπηρεσίες σταδιακά εξαφανίζονται, όπως επίσης ο μειωμένος ΦΠΑ, ο οποίος καταργήθηκε από το τρίτο μνημόνιο, και η εν μέρει εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου, η οποία συναντά, επίσης, πολλές πρακτικές δυσκολίες στην εφαρμογή της.

Τα νησιά εγκαταλείπονται από τους μόνιμους κατοίκους, ρημάζονται από τη διαχρονική έλλειψη στοιχειωδών υπηρεσιών και υποδομών. Ο μαζικός τουρισμός έχει υποβαθμίζει το ίδιο το τουριστικό προϊόν, ενώ τα τελευταία χρόνια η νησιωτική γη αλλοιώνεται με την άναρχη δόμηση και την άναρχη τοποθέτηση ανεμογεννητριών. Η νησιωτική περιουσία εκποιείται με fast track διαδικασίες, λιμάνια παραλίες και ούτω καθεξής, ενώ παράλληλα τα τελευταία χρόνια τα νησιά μας μετατρέπονται σε φυλακές ανθρώπινων ψυχών με τις ευλογίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα νησιά μας βρίσκονται διαχρονικά σε πλήρη απαξίωση και κατάρρευση, ενώ ταυτόχρονα σε πολλά από αυτά εμφανίζονται συνθήκες υπερεκμετάλλευσης, με όρους που επιβαρύνουν δραματικά το φυσικό, πολιτισμικό και κοινωνικό περιβάλλον των νησιών, αποφέροντας κέρδη σε εγχώρια και ξένα μεγάλα κεφάλαια.

Την ίδια ώρα που απομειώνουν την ποιότητα ζωής και τις μελλοντικές δυνατότητες των κατοίκων τους.

Υπάρχει επιτακτική ανάγκη για ρεαλιστικές, υπεύθυνες, συγκεκριμένες ριζοσπαστικές προτάσεις, ώστε να καταργηθεί άμεσα η διαχρονική απομόνωση και η υποβάθμιση των νησιωτών και των νησιών. Να ξεριζωθεί η ολοένα εντεινόμενη χρεοδουλοπαροικία και να αναβιώσει η ανάπτυξη, η αυτονομία, η δημοκρατία και ο ανθρωπισμός.

Ο τομέας της ναυτιλίας, ήταν πάντα ένας από τους ιδιαίτερα ανεπτυγμένους τομείς στην Ελλάδα, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Αποτελεί δε, λόγω της γεωγραφικής ιδιομορφίας της χώρας, με τη μεγάλη νησιωτικότητα, έναν από τους σημαντικότερους κλάδους, καθώς σε αυτόν στηρίζεται μεγάλο μέρος του πληθυσμού για τις μεταφορές του, τη διασύνδεση με την ενδοχώρα, την υγεία του και την ψυχαγωγία του.

Δυστυχώς, εξαιτίας συμφερόντων, νοοτροπιών και συγκεκριμένων πολιτικών που υιοθετούνταν διαχρονικά από τις εκάστοτε κυβερνήσεις, ο τομέας της ναυτιλίας ποτέ δεν έπαιξε τον ρόλο που θα μπορούσε, τόσο στο πλαίσιο της οικονομίας, όσο και ως κοινωνικός αρωγός για την περιφερειακή ανάπτυξη και την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας μας.

Στο ΜέΡΑ25 θεωρούμε πως ζητήματα, όπως η εργοδοτική ασυδοσία των εφοπλιστών, η αναλογική με τα υπερκέρδη τους φορολογική τους συνεισφορά στον κρατικό προϋπολογισμό, η διασφάλιση των περιβαλλοντικών επιταγών και της υγιεινής και της ασφάλειας των επιβατών και εργαζομένων, σε συνδυασμό με την ενίσχυση της ναυτικής εργασίας και τη δίκαιη μισθοδοσία των εργαζομένων, είναι τα ζητήματα που θα πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστούν, μαζί, επίσης, με ζητήματα ασφάλισης και εκπαίδευσης των εργαζομένων. Όπως, επίσης, ο ειδικός φόρος κατανάλωσης στα καύσιμα, όπου για τους «φτωχούς» εφοπλιστές είναι μηδέν, ενώ οι αγρότες πληρώνουν δυσβάσταχτους φόρους και για τα καύσιμα.

Τέλος, να τονίσουμε, ότι η Ελληνική Κυβέρνηση, η δικιά σας, το μόνο βέτο το οποίο κατέθεσε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ήταν το βέτο να μπορούν οι Έλληνες εφοπλιστές, οι Έλληνες ολιγάρχες εφοπλιστές, να μεταφέρουν το ρωσικό πετρέλαιο στην Ευρώπη και παντού και βέβαια, το ΜέΡΑ25 δέχτηκε μηνύσεις από αυτούς.

Την επόμενη φορά, αφού ακούσουμε τους φορείς, για να έχουμε μια σαφέστερη άποψη, διότι ήταν τεράστιο το νομοσχέδιο, θα τοποθετηθούμε.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κι εμείς ευχαριστούμε κύριε Λογιάδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώσαμε τις τοποθετήσεις των συναδέλφων και θα ολοκληρώσουμε τώρα τη συνεδρίασή μας, με την ομιλία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του κυρίου Γιάννη Πλακιωτάκη.

Κύριε υπουργέ, παρακαλώ, έχετε το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) :** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

 Δυστυχώς, πριν από λίγο, επιβεβαιώθηκε από το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, ο θάνατος του κυβερνήτη του μαχητικού αεροσκάφους, Σμηναγού Ευστάθιου Τσολακίδη, μετά τον άδικο χαμό, επίσης, του συγκυβερνήτη, Υποσμηναγού Μάριου - Μιχαήλ Τουρούτσικα. Και οι δύο έπεσαν υπηρετώντας την πατρίδα. Σκύβουμε ευλαβικά το κεφάλι μπροστά στην θυσία τους την ώρα του καθήκοντος και θέλω να εκφράσω, εκ μέρους όλων μας, τα ειλικρινή μας συλλυπητήρια στις οικογένειες τους, διότι η θλίψη είναι πανελλήνια.

Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου ένα μικρό σχόλιο πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου για το σχέδιο νόμου, για όλα όσα είπε ο Πρόεδρος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης χθες, κατά τη συνέντευξή του, ο οποίος, ουσιαστικά, επιβεβαίωσε ότι δεν σέβεται τους δημοκρατικούς θεσμούς. Ιδιαίτερα δε, η αναφορά του περί έκπτωτης κυβέρνησης, όταν την έχει ψηφίσει περίπου το 40% του ελληνικού λαού, συνιστά επικίνδυνη εκτροπή, που πρέπει να αποδοκιμαστεί από όλους τους δημοκρατικούς πολίτες.

Θα αποφύγω τον πειρασμό να αναφερθώ στα πεπραγμένα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Άλλωστε, κατά την συζήτηση της πρότασης δυσπιστίας, είχα τη δυνατότητα να αναφερθώ στην περίοδο διακυβέρνησης του Υπουργείου Ναυτιλίας, επί ημερών μας. Νομίζω, ότι η σύγκριση με την περίοδο διακυβέρνησης του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., είναι καταλυτική. Και επειδή σε λίγους μήνες θα έχουμε εκλογές, το 2023, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι πολίτες θα απορρίψουν τον λαϊκισμό, την αβεβαιότητα, την επιστροφή στο επικίνδυνο κυβερνητικό παρελθόν του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και θα εμπιστευτούν ξανά τη Νέα Δημοκρατία. Θα εμπιστευτούν την ανάπτυξη, τη σιγουριά, τη στήριξη της κοινωνίας. Θα εμπιστευτούν τη Νέα Δημοκρατία και τον Κυριάκο Μητσοτάκη.

Επειδή, όμως, κυρίες και κύριοι, δεν θέλω να αδικήσω καθόλου το σημερινό σχέδιο νόμου, το οποίο πραγματικά είναι ένα εμβληματικό έργο για το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για την ελληνική ναυτιλία, για τον Έλληνα ναυτικό και χωρίς να θέλω να μειώσω τη σπουδαιότητα και σημαντικότητα άλλων νομοθετικών πρωτοβουλιών, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο αγγίζει την καρδιά της ναυτιλίας μας και συνιστά, όπως έχει ήδη ειπωθεί, ένα εκ των δύο θεμελιωδών νομοθετημάτων, το οποίο αντιμετωπίζει ουσιαστικά όλα τα ποικίλα και σύνθετα ζητήματα που καθημερινά αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν περάσει 65 χρόνια -καλά ακούσατε, 65 χρόνια- από την έκδοση του ν. 3816 του 1958. Ένα νομοθέτημα, που πρέπει να πούμε ότι την εποχή την οποία ψηφίστηκε ο συγκεκριμένος νόμος, ήταν αναμφίβολα εξόχως σημαντικό. Όμως διάνυσε την θεσμική του πορεία, κρίθηκε από τις εκάστοτε ναυτιλιακές εξελίξεις και βέβαια αξιολογήθηκε από τους θεσμικούς φορείς της ναυτιλίας.

Η πραγματικότητα είναι ότι στο διάστημα αυτό των περίπου 6,5 δεκαετιών υπήρξαν προσπάθειες από έγκριτους επιστήμονες, οι οποίοι προσπάθησαν να αναμορφώσουν τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και θέλω να κάνω ιδιαίτερη μνεία στον αείμνηστο καθηγητή του Πανεπιστημίου Αθηνών, τον Αντώνη Αντάμπαση, όμως, για διάφορους λόγους οι συγκεκριμένες προσπάθειες δεν τελεσφόρησαν. Άφησαν, όμως, πίσω τους μια παρακαταθήκη, η οποία στην ουσία αποτέλεσε και τη βάση πάνω στην οποία χτίστηκε από την σημερινή Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή η οποία μέσα σε ένα χρονικό διάστημα λιγότερο των 2 ετών ολοκλήρωσε το σύνθετο και πολυσχιδές νομικό της έργο.

Τι άλλαξε όμως επί των ημερών μας και ουσιαστικά δρομολογήθηκε η ολοκλήρωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου; Υπήρξε ξεκάθαρα η πολιτική βούληση της σημερινής κυβέρνησης να ολοκληρώσει αυτό το θεσμικό επίτευγμα για να συμπληρώσει τις πολλές σημαντικές θεσμικές παρεμβάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας.

Το Μάρτιο λοιπόν του 2021, εν μέσω μιας δύσκολης περιόδου λόγω του κορονοϊού, ξεκίνησε πράγματι η διαδικασία πλήρους αναμόρφωσης του Κώδικα, η οποία απαιτούσε χρόνο, απαιτούσε απαράμιλλη νομική κατάρτιση και θέλω σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσω θερμά την πρόεδρο της επιτροπής καθηγήτρια του Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου του Πανεπιστημίου Αθηνών, την κυρία Λία Αθανασίου, για τις άοκνες προσπάθειές της, τους δικαστικούς λειτουργούς, τους ακαδημαϊκούς, τους εξειδικευμένους δικηγόρους, τα στελέχη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την πολύτιμη συνεισφορά τους. Άλλωστε τολμώ να πω ότι η σύνθεση της επιτροπής αποτελούσε εχέγγυο για την ποιότητα του παραδοτέου.

 Τα μέλη της επιτροπής εργάστηκαν σκληρά, αποφασιστικά και μέσα από μια γόνιμη αντιπαράθεση επιστημονικών και ναυτιλιακών σκέψεων κατέληξαν και έφεραν εις πέρας ουσιαστικά την εκ θεμελίου αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, κάτι που βεβαίως και η δημόσια διαβούλευση απέδειξε περίτρανα, ότι η συγκεκριμένη παρέμβαση ήταν και αναγκαία και πολυαναμενόμενη τόσο από τον ναυτιλιακό όσο και από το νομικό κόσμο.

Είναι σημαντικό όμως να ειπωθεί ότι μεταξύ των προτεραιοτήτων αλλά και των μεταρρυθμίσεων του συγκεκριμένου Κώδικα και ένα από τα κυριότερα μελήματα της επιτροπής αλλά και του Υπουργείου είναι η θέση του ναυτικού μέσα στο νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο. Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι η ψυχή, η κινητήριος δύναμη όλου του συστήματος των θαλασσίων μεταφορών, που καλείται να υπηρετήσει ο νέος αυτός Κώδικας. Στο νέο αυτό πλαίσιο, λοιπόν, η διασφάλιση και η προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών τέθηκε ως πρώτη προτεραιότητα.

Μου δίνετε, επίσης, την ευκαιρία να πω ότι το κεφάλαιο που αφορά τους ναυτικούς τέθηκε υπόψη της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας πριν από το στάδιο της δημόσιας διαβούλευσης και εγώ είχα την ευκαιρία να συναντηθώ με το Διοικητικό Συμβούλιο της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας. Ακολούθησε δε ένας γόνιμος εποικοδομητικός διάλογος βρέθηκαν καταλληλότερες λύσεις που διασφαλίζουν τη θέση του Έλληνα ναυτικού σε κάθε πτυχή του επαγγελματικού του βίου.

Ας περάσουμε, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο νομοθέτημα καθ’ αυτό. Όπως γίνεται άμεσα αντιληπτό πρόκειται περί ενός μεγάλου νομοθετήματος, το οποίο αποτελείται από 293 Άρθρα. Θα τολμήσω να πω ότι ο νέος Κώδικας αποτελεί μία επιτομή όλων των τομέων του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου σε διεθνές, αλλά και σε εθνικό επίπεδο. Συνιστά δε, ότι πιο σύγχρονο μπορεί να συναντήσει κανείς σε παγκόσμιο επίπεδο γιατί αυτό εξάλλου αρμόζει στη μεγαλύτερη ναυτική δύναμη του κόσμου. Αυτό αρμόζει στη ναυτιλία μας.

Κύριε Πρόεδρε, δεν πρόκειται να προβώ σε αναλυτική παράθεση όλων των διατάξεων όμως επιτρέψτε μου να αναφερθώ στους στόχους τους κεντρικούς άξονες και το κύριο περιεχόμενο αυτής της νομοθετικής παρέμβασης. Έρχεται, λοιπόν, αυτή η νομοθετική παρέμβαση να καλύψει τις νέες εμπορικές μορφές δραστηριοποίησης στις νέες διεθνείς συμβάσεις, τις νέες τάσεις της αγοράς, τις νέες τεχνολογίες για μια παγκοσμιοποιημένη και ανταγωνιστική βιομηχανία όπως είναι η ναυτιλία. Η θέση, λοιπόν, σε εφαρμογή του νέου Κώδικα θα ικανοποιήσει τις εξής ανάγκες και στόχους:

Πρώτον, στην επίτευξη μιας ισορροπημένης και συνετής ανακαίνισης ως προϊόν προσεκτικής στάθμισης των πραγμάτων και αντικειμενικής εκτίμησης της αναγκαιότητας με στόχο το μακροχρόνιο προγραμματισμό στο διεθνή στίβο.

Δεύτερον, στον σαφή διεθνή προσανατολισμό της Εθνικής Ναυτιλιακής Νομοθεσίας και συνακόλουθα στην αποκατάσταση της συνοχής του Κώδικα μετά τα ρήγματα που υπέστη από την κύρωση ικανού αριθμού διεθνών συμβάσεων, συνολικά 8.

Τρίτον, την ενίσχυση της ασφάλειας του δικαίου μέσω κυρίως -αλλά όχι μόνο- της σαφούς οριοθέτησης των εφαρμοστικών διατάξεων και του συντονισμού ρυθμίσεων διεθνούς ενωσιακής και εθνικής προέλευσης.

Τέταρτον και συναφές με τον προηγούμενο, την ενίσχυση και συστηματοποίηση της διαφάνειας και άρα της δημοσιότητας των βασικών δικαιοπραξιών που αφορούν το καθεστώς καθ’ αυτό και την εκμετάλλευση των πλοίων.

Πέμπτον, τον εκσυγχρονισμό σε δύο επίπεδα αφενός με τη ρύθμιση σύγχρονων μορφών ή εργαλείων συνεργασίας που δεν περιλαμβάνονται στον προηγούμενο Κώδικα. Χαρακτηριστικά θα σας πω το παράδειγμα των εμπορευματοκιβωτίων και αφετέρου με την αναμόρφωση υφιστάμενων ρυθμίσεων που αποδείχθηκαν ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες.

Έκτον, να καταστεί το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο ελκυστικό και φιλικότερο προς τους εναλλασσόμενους ώστε να επιλέγει συχνότερα το εφαρμοστέο από τα συμβαλλόμενα μέρη έτσι ώστε πραγματικά να μπορεί να ενδυναμωθεί και η ελληνική σημαία.

Τώρα, ως βασικούς άξονες και περιεχόμενο της συγκεκριμένης μεταρρύθμισης που συστηματοποιούνται ως ακολούθως: διευρύνεται η νομική έννοια του πλοίου ώστε να προσεγγίζει την τεχνική και να αποφεύγονται οι γκρίζες ζώνες. Να αναφέρω ως παράδειγμα τον καθολικό ορισμό του πλοίου αντί για τη σημερινή τεχνική και συγχυτική διάκριση σε πλοία, πλοιάρια, μικρά σκάφη. Το σημαντικότερο, όμως, είναι ότι ενοποιείται η έννοια των πλοίων και των σκαφών διασφαλίζοντας επί παραδείγματι ότι σε οποιοδήποτε ναυτικό ατύχημα οι κανόνες για την ευθύνη, ασφάλιση και αποζημίωση είναι σαφείς.

Ταυτόχρονα, οριοθετείται θεσμικά η μεγάλη ομάδα των στατικών ναυπηγημάτων, όπως για παράδειγμα των FSRU, των πλωτών Μονάδων αποθήκευσης, αεριοποίησης υγροποιημένου φυσικού αερίου. Μία τέτοια Μονάδα ήδη θα παραδοθεί στην Αλεξανδρούπολη τέλη του 2023, ενώ πρόσφατα η διυπουργική επιτροπή για τις στρατηγικές επενδύσεις έδωσε την έγκρισή της για να προχωρήσει μία ακόμη Μονάδα FSRU στους Αγίους Θεοδώρους.

Ένα πολύ σημαντικό κομμάτι επίσης του νέου Κώδικα, είναι η πρόβλεψη της δυνατότητας ηλεκτρονικής λειτουργίας του Νηολογίου, της αντίστοιχης τήρησης εγγράφων και ψηφιακής έκδοσης πιστοποιητικών. Είμαστε ένα από τα πρώτα Υπουργεία το οποίο προχωράει στην ψηφιοποίηση των αρχείων του, με ιδιαίτερη έμφαση στα μητρώα των πλοίων, των ναυτικών και των ναυτικών εταιρειών, ένα έργο το οποίο έχει προκηρυχθεί από την Κοινωνία της Πληροφορίας και με τη συγκεκριμένη παρέμβαση, αναμένεται να συμπληρώσει τη συνεχή και επιτυχημένη προσπάθεια ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού Νηολογίου.

Επίσης, ενοποιείται η ρύθμιση των εμπραγμάτων εξασφαλίσεων επί του πλοίου, αποσαφηνίζεται το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή και συντονίζεται πλέον ρητά με τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης που έχουν εισαχθεί μέσω διεθνών συμβάσεων.

Όπως η ευθύνη για τη ρύπανση από το πετρέλαιο ή για ρύπανση από τα καύσιμα του πλοίου- αναγνωρίζεται νομοθετικά η δραστηριότητα της διαχείρισης των πλοίων με τεράστια οργανωτική, οικονομική και αντίστοιχα, νομική σημασία για την ελληνική ναυτιλία, αναμορφώνεται ριζικά η ρύθμιση των δύο βασικών συμβάσεων εκμετάλλευσης του πλοίου- ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων- με διακριτούς πλέον κανόνες, αντί της ενιαίας ασαφούς και εν πολλοίς, συγχυτικής ισχύουσας νομοθεσίας, το καθεστώς της ναύλωσης ειδικότερα εκσυγχρονίζεται πλήρως, η ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ενοποιείται επιτέλους, ενώ παράλληλα αναγνωρίζονται νομοθετικά και άλλα έγγραφα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται στην ναυτιλιακή πρακτική, πλην της φορτωτικής σε φυσική και ηλεκτρονική μορφή, ενώ στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, τούτο αναμορφώνεται επίσης ριζικά.

Επιπλέον, το καθεστώς της ναυτεργασίας, όπως ήδη έχω αναφερθεί, συγχρονίζεται με τη διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας και όσες δε αλλαγές- περιορισμένες εν προκειμένω- έχουν επέλθει, αυξάνουν, σε όλες τις περιπτώσεις, την προστασία του ναυτικού, σε σχέση με το καθεστώς του ισχύοντος σήμερα Κώδικα Ναυτικού Ιδιωτικού Δικαίου. Οι κίνδυνοι της θαλάσσιας αποστολής ρυθμίζονται πλέον ενιαία- θαλάσσια αρωγή, σύγκρουση, κοινή αβαρία- ουσιώδεις αλλαγές επέρχονται στο σύστημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις, η ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλειας αναμορφώνεται επίσης ριζικά, με προβάδισμα στη συμβατική ελευθερία και εναρμόνιση με τη διεθνή συναλλακτική πρακτική, συντονίζονται οι διατάξεις περί αναγκαστικής κατάσχεσης επί των πλοίων με αυτές του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, ενώ τέλος, ενοποιείται το σύστημα των παραγράφων, εξ ορισμού βραχυπρόθεσμων, στις ναυτιλιακές συναλλαγές.

Από την παράθεση των όσων ήδη έχω αναφέρει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω είναι κατανοητό, ότι ο αναθεωρημένος πλέον Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν αφήνει καμία αμφιβολία για την αρτιότητα του νομικού κειμένου, την πληρότητα των διατάξεων, αλλά και τον εκσυγχρονισμό που επιφέρει στη ναυτιλιακή και ναυτική νομοθεσία, καθώς και στον αρμονικό συνδυασμό με ολόκληρο το πλαίσιο των εθνικών, αλλά και των διεθνών, κανόνων του Ναυτιλιακού Δικαίου, γεγονός που- χωρίς υπερβολή- τον καθιστά, ακόμη και σε παγκόσμιο επίπεδο, πρωτοποριακό.

Επιτρέψτε μου λοιπόν να πω, ότι η σημερινή συνεδρίαση, αλλά και αυτές που θα ακολουθήσουν μέχρι την ψήφιση του νομοσχεδίου στη Βουλή, αποτελούν μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για να αντιληφθούμε όλοι την πολύ μεγάλη στρατηγική σημασία που έχει η ελληνική ναυτιλία για τον Έλληνα ναυτικό, την οικογένειά του, τη σπουδαιότητά του για τα νησιά μας, την πολύτιμη συνεισφορά της ναυτιλίας στην εθνική και τοπική οικονομία, την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας, τις ευκαιρίες που δημιουργεί, τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει- και εδώ θέλω να επισημάνω την τεράστια προσαρμοστικότητα που έχουν δείξει οι Έλληνες πλοιοκτήτες και γενικότερα η ελληνική ναυτιλία, στις νέες προκλήσεις.

Έχουν μάθει όλα αυτά τα χρόνια οι Έλληνες πλοιοκτήτες, να μετατρέπουν τις κρίσεις σε ευκαιρίες. Γι’ αυτό και η ελληνική ναυτιλία πρωτοπορεί, δεκαετίες τώρα, σε παγκόσμιο επίπεδο. Με το νέο λοιπόν κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, θωρακίζουμε θεσμικά όλες τις πτυχές. Για το λόγο αυτό, εγώ θα περίμενα ο συγκεκριμένος κώδικας να έχει μία καθολική αποδοχή από όλα τα κόμματα. Σε κάθε όμως περίπτωση, ο νέος αυτός κώδικας είναι τομή. Είναι εκσυγχρονισμός, είναι ανάπτυξη, είναι εξωστρέφεια, είναι παρακαταθήκη για τη ναυτιλία μας, για την κοινωνία, για την οικονομία μας, για την πατρίδα μας. Ευχαριστώ πολύ.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι με την ομιλία του Υπουργού ολοκληρώθηκε η πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, για τη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

Θα συνεχίσουμε αύριο στις 10, με την ακρόαση φορέων. Καλή συνέχεια, σε όλους σας. Ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Χιονίδης Σάββας, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 18.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**