**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, 2 Φεβρουαρίου 2023, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.10΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προεδρεύοντος αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (2η συνεδρίαση-ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης(άρθρο 38§9), οι κ.κ.: Παντελής Καραντώνης, νομικός σύμβουλος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), Νικόλαος Θεοδόσης, Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, Κωνσταντίνος Αντωνόπουλος, νομικός σύμβουλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), Κωνσταντίνος Κυράνης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών (ΠΟΛ), Παναγιώτης Τσιάνος, Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΛΣ), Δημήτριος-Χαράλαμπος Παππάς, Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος (ΣΔΝΜΕ), Θρασύβουλος Σταυριδόπουλος, μέλος του ΔΣ της Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων, Ελευθέριος Σαριδάκης, Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΑΘΕΝ), Ζωή Πεντότη, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΟΥΕΝ) και Αθανάσιος Ευαγγελάκης, Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ).

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, 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, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα.

Συνεχίζουμε την 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».

Ξεκινάμε με τους φορείς και θα δώσουμε τον λόγο στον κύριο Παντελή Καραντώνη, νομικό σύμβουλο της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΡΑΝΤΩΝΗΣ (νομικός σύμβουλος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ)):** Ο Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας μας, ο κ. Τσικαλάκης είναι στο Λονδίνο σε ανειλημμένη υποχρέωση, στη συνεδρίαση της Διεθνούς Οργανώσεως Μεταφορών και με έχει εξουσιοδοτήσει να εκφράσω τις απόψεις της Ομοσπονδίας μας.

Δεν σας κρύβω το εξής ότι από την πρώτη στιγμή που περιήλθε στη γνώση μας η σύσταση της Eπιτροπής για την αναμόρφωση του «Κώδικα» ζητήσαμε αμέσως να συμμετέχει και η Ομοσπονδία μας. Δυστυχώς, στο πρώτο γράμμα, ούτε καν μας απάντησαν. Στη δεύτερη επιστολή μας απάντησαν ότι όταν χρειαστεί θα μας φωνάξουν. Αυτά έγιναν τον Μάρτιο. Τον Σεπτέμβριο του 2022 κλήθηκε η Ομοσπονδία μας στο Υπουργείο και της εδόθησαν ορισμένες διατάξεις του «Κώδικα», οι οποίες αφορούσαν το κομμάτι της ναυτεργασίας.

Δεν σας κρύβω ότι έγινε μία ανοικτή καταγγελία τότε στον κ. Υπουργό και εκφράστηκε η πρώτη αντίθεσή μας προς τις διατάξεις, οι οποίες μας εδόθησαν και εν συνεχεία, μετά από συσκέψεις και επαφές, κληθήκαμε από τον κ. Υπουργό. Μας γνωστοποίησε ο κ. Υπουργός ότι η ΠΝΟ θα κληθεί στο Υπουργείο ή στην Επιτροπή, για να εκφράσει τις απόψεις της. Μάλιστα, για μεγαλύτερη διευκόλυνση, μας ζητήθηκε να στείλουμε εγγράφως τις απόψεις μας, τις οποίες πράγματι και στείλαμε.

Η «σύζευξη» αυτή πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο στις 10 Νοεμβρίου. Παρέστη ο Γενικός Γραμματέας μαζί με τον κ. Αθανάσιο Ευαγγελάκη από την ΠΕΜΕΝ, συνοδευόμενοι και από εμένα. Όπου αναπτύχθηκαν οι απόψεις της ΠΝΟ, οι αντιρρήσεις της πάνω στο Σχέδιο του «Κώδικα», στις διατάξεις του Σχεδίου «Κώδικα» που μας αφορούσαν.

Η Επιτροπή στην οποία προέδρευσε η κυρία Αθανασίου, επιφυλάχθηκε να μας απαντήσει και σε δέκα μέρες, πράγματι, όπως είχε υποσχεθεί, μας απέστειλαν τις αναμορφώσεις του Σχεδίου του «Κώδικα» που αφορούσαν την ναυτεργασία, όπως ακριβώς εκφράστηκαν από την Ομοσπονδία μας. Δηλαδή, έγιναν δεκτές όλες οι προτάσεις μας και διαπιστώσαμε, δεν σας κρύβω, με ικανοποίηση ότι πράγματι στο Υπουργείο, στο Σχέδιο το οποίο κατατέθηκε ενώπιόν σας περιλαμβάνονται όλες οι παρατηρήσεις και οι προτάσεις της ΠΝΟ και βελτιώσεις βέβαια, τις οποίες είχαμε ζητήσει.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με τον κύριο Κωνσταντίνο Αντωνόπουλο, νομικό σύμβουλο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ (νομικός σύμβουλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)):** Ήταν μεγάλη μας τιμή που υπό την προεδρία της καθηγήτριάς μας, της κυρίας Αθανασίου, συμμετείχαμε στις εργασίες της Επιτροπής. Θεωρούμε ότι, όχι «για να ευλογηθούν τα γένια ή να κομίσουμε γλαύκας εις Αθήνας» ότι είναι πολύ μεγάλο έργο, αναγκαίο. Μακάρι, ήρθε (είθε;) αυτός ο «Κώδικας» να παραμείνει αναλλοίωτος και μακάρι οι χρήστες του «Κώδικα», η νομική και εμπορική χρήση του «Κώδικα» να αυξηθούν, υπό την έννοια των πλοίων της ελληνικής σημαίας, υπό την έννοια της ναυτεργασίας, υπό την έννοια της εργοδοσίας, υπό την έννοια όλων των παραμέτρων που οδηγούν στο γνήσιο δεσμό της εφαρμογής του «Κώδικα».

Θα ξεκινήσω με αυτό που λέει και ο καλός συνάδελφος, ο κ. Καραντώνης ότι σε κάθε περίπτωση και επειδή υπήρχε μια πολύ διαλεκτική σχέση, αναφορικά με τις διατάξεις του «Κώδικα» που αφορούσαν την ναυτεργασία, εν πάση περιπτώσει, τις ατομικές και συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Αυτό το οποίο αφορά είναι πάντα και αυτό το οποίο θέλουμε και εμείς είναι την εναρμόνιση με τα διεθνώς κρατώντα από τη μία, από την άλλη τις αγαστές σχέσεις με τη ναυτεργασία στα πλαίσια των ατομικών και συλλογικών συμβάσεων εργασίας.

Θεωρούμε ότι κάτι τέτοιο και φιλοδοξείτε και θα υλοποιηθεί στα πλαίσια του καινούργιου Κώδικα. Είναι πάρα πολύ σημαντικό για εμάς στα πλαίσια επίσης του εκσυγχρονισμού και της ενσωμάτωσης με τα διεθνώς κρατούντα ότι υπάρχει μια πολύ νομίζουμε αγαστή εναρμόνιση με τον πυρήνα του θεσμικού ναυτιλιακού πλαισίου και ειδικά για την ποντοπόρο ναυτιλία και ευρύτερα το νόμο και τις διατάξεις που αποτελούν το πλέγμα του ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου. Είναι σημαντικό ότι χωρίς να δημιουργούνται αντιφάσεις ή αμφισημίες έχουν ενσωματωθεί σύγχρονες μορφές ναύλωσης στον Κώδικα, σας λέω και πάλι και είναι πάρα πολύ σημαντικό ότι ξαναλέω και πάλι υπό την Προεδρεία της καθηγήτριας μας ότι υπήρχε μία πολύ παραγωγική συζήτηση πάνω σε πολύ λεπτά νομικά και ενδελεχή ζητήματα, τα οποία αφορούν όχι μόνο την ενσωμάτωση κανόνων διεθνούς δικαίου ή και κανόνων που θα ήταν και αναγκαστικής εφαρμογής από το διεθνές δίκαιο, αλλά και μια πολύ ομαλή ενσωμάτωση και διατύπωση των κελευσμάτων της πάγιας νομολογίας των δικαστηρίων μας και ειδικά του ναυτικού τμήματος του Πειραιά, το οποίο φιλοδοξεί να οδηγήσει σε μια ομαλή εφαρμογή και μια καθοδήγηση των εμπορικών και νομικών χρηστών.

Ευχαριστούμε πολύ και πάλι, στη διάθεσή σας για οτιδήποτε περαιτέρω.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Αντωνόπουλο. Να πούμε ότι κοντά μας σήμερα και μαζί με τον κύριο Υπουργό, τον κύριο Πλακιωτάκη είναι και η κυρία Αθανασίου, ο στυλοβάτης του νομοσχεδίου, οπότε νιώθουμε ιδιαίτερη χαρά και ικανοποίηση για την παρουσία της.

Τον λόγο έχει ο κύριος Κυράνης.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών (ΠΟΛ)):** Καλή σας μέρα και από εμένα. Αν και ο χρόνος είναι λίγος, αυτό που θα ήθελα να εστιάσω και να πω είναι ότι διαπιστώσαμε, καθώς κληθήκαμε να καταθέσουμε τις απόψεις μας, ότι υπάρχουν διατάξεις που αφορούν στο προσωπικό του λιμενικού σώματος, τις οποίες δεν τις είδαμε στο άρθρο όπως είχε κατατεθεί στη δημόσια διαβούλευση όπου θα μπορούσαμε να είχαμε εκφράσει κάποιες θέσεις και κάποιες προτάσεις μας. Αυτό είναι λυπηρό, καθώς είναι προσφιλής η τακτική του κυρίου Υπουργού να μην συνδιαλέγετε με τους εκπροσώπους των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και μας προκαλεί ιδιαίτερη θλίψη.

Όσον αφορά τον Κώδικα, αυτό που θα πρέπει να τονίσουμε είναι μια και στηρίζεται αποκλειστικά από τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος θα έπρεπε να αξιολογηθεί κατά πόσο είναι έτοιμο το Λιμενικό Σώμα να ανταπεξέλθει σε αυτές τις ανάγκες που απαιτούνται, καθώς τόσο ο αριθμός των στελεχών που από έναν αριθμό 10.500 όπου απαιτείται με τον σημερινό κοντά στις 7.500 είναι ικανός να ανταπεξέλθει σε αυτό το δύσκολο και μεγάλο project. Από κει και πέρα θα εστιάσουμε μόνο σε μια διάταξη στο άρθρο 296 που αφορά την έδρα της Σχολής των Δοκίμων Λιμενοφυλάκων που για δύο χρόνια ακόμα θα παραμένει να φιλοξενείται από το Πολεμικό Ναυτικό στις εγκαταστάσεις του Σκαραμαγκά. Είναι ιδιαίτερα λυπηρό αυτό που επιχειρείται από τον Υπουργό μας, δηλαδή η αποδόμηση της διαδικασίας της εισαγωγής των λιμενικών μέσω πανελλαδικών εξετάσεων που θεσμοθετήθηκε με το νόμο του …..τον ν. 4504/2017 όταν έγινε μια μεγάλη τομή για την ιστορία του Ελληνικού Λιμενικού Σώματος σπάζοντας τα μέχρι τότε ταμπού που ήθελαν οι εξετάσεις εισαγωγής να διενεργούνται μέσω ενός συστήματος που ήταν διαβλητό πέρα ως πέρα. Τα νομοθετήματα του Υπουργού μας από το 2019 μέχρι και σήμερα συνέβαλαν στο να υποχρεωθεί το Λιμενικό Σώμα λίγες μέρες πριν, μιλάμε για την προηγουμένη εβδομάδα, να ανακοινώσει πως μειώνονται κατά 40% ο αριθμός των εισακτέων στη Σχολή Λιμενοφυλάκων μέσω των πανελλαδικών εξετάσεων, δηλαδή από τα 100 άτομα πέσαμε στα 60. Στο ερώτημα που προκύπτει γιατί αυτή η αρνητική εξέλιξη, οι αιτιολογήσεις που έχουμε ακούσει είναι δύο. Πρώτη, οι εγκαταστάσεις στο Πολεμικό Ναυτικό στο Σκαραμαγκά όπου και φιλοξενείται η Σχολή των Λιμενοφυλάκων δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται προκειμένου να στεγαστούν οι νεαροί επιστήμονες, γιατί μιλάμε για επιστήμονες πλέον, καθώς επιλέγουν νέα παιδιά το επάγγελμα του Λιμενικού και επενδύοντας τους κόπους και τα όνειρά τους σε ένα Σώμα που δεν μπορεί να τους στεγάσει και να τους σιτίσει αξιοπρεπώς. Πραγματικά θα περιμέναμε να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία με τα έργα της επισκευής των κτιριακών υποδομών στην Σχολή Λιμενοφυλάκων στον Πειραιά, τη στιγμή που οι πρώτες επαφές του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος και του Ιδρύματος Νιάρχου που ήθελε να αναλάβει τη δωρεά και την ανέλαβε είχαν γίνει το έτος 2018 και στις 4/7/2019 απέστειλε το Ίδρυμα προς το Αρχηγείο επιστολή αποδοχής δωρεάς για την εκπόνηση της σχετικής μελέτης και λίγες μέρες αργότερα υπογράφηκε η σχετική σύμβαση.

Από τότε μέχρι και σήμερα η μόνη ενημέρωση που έχουμε για το σοβαρό αυτό ζήτημα ήταν πως παρατείνεται η φιλοξενία της Σχολής στο Πολεμικό Ναυτικό για τα επόμενα 2 διδακτικά έτη. Γνωρίζοντας, όμως, την πραγματική διάσταση των πραγμάτων, αυτό που με σαφήνεια θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε είναι πως οι θέσεις των εισακτέων μειώθηκαν, γιατί, πολύ απλά, δεν υπάρχουν θέσεις. Αφού από τις 200 θέσεις που απαιτούνται για τα επόμενα 2 διδακτικά έτη έχουν μείνει 120. Αυτό συμβαίνει, διότι μετά την ψήφιση του ν. 4676/2020 που αύξησε κατά 1.500 τις οργανικές μας θέσεις, στο βαθμό του λιμενοφύλακα αφαιρέθηκαν οργανικές θέσεις και διατέθηκαν σε άλλους βαθμούς, προκειμένου να καλύψουν κενά. Σα να μην έφτανε όλο αυτό, αντί οι υπολειπόμενες θέσεις να διατεθούν για τις επόμενες σειρές λιμενοφυλάκων που αναμένοταν να εισαχθούν μέσω πανελλαδικών εξετάσεων τα επόμενα χρόνια, αποφασίστηκε να διατεθούν σε διαγωνισμό μέσω ΑΣΕΠ εισάγοντας 200 περίπου νέα στελέχη.

Στον Υπουργό μας, ο οποίος διαφημίζεται ως μακροβιότερος, θα θέλαμε να του ευχηθούμε καλή συνέχεια και θα προτιμούσαμε να ήταν ο σημαντικότερος, αν είχε συνομιλήσει με τα στελέχη και με τους εκπροσώπους των εργαζομένων.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Κυράνη.

Θα συνεχίσουμε με τον κ. Τσιάνο Παναγιώτη, Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος.

Κύριε Τσιάνο, έχετε το λόγο για 3 λεπτά.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΛΣ)):** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστούμε που μας δίνετε τη δυνατότητα να παραβρεθούμε στην Επιτροπή σας.

Αξιότιμοι βουλευτές, η ΠΟΕΠΛΣ, η οποία αποτελεί τον αντιπροσωπευτικότερο συνδικαλιστικό εκπρόσωπο των στελεχών του Λιμενικού Σώματος για να μην έχει η Επιτροπή μια λαθεμένη άποψη ότι «ο κ. Κυράνης εκπροσωπεί τους Λιμενικούς», οι λιμενικοί εκπροσωπούνται αντιπροσωπευτικότερα από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, η οποία επανειλημμένως έχει κάνει συζητήσεις με την Πολιτική και τη Στρατιωτική Ηγεσία επί των ζητημάτων που απασχολούν τα στελέχη.

Τώρα, για να έρθω στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και αναφορικά με τις διατάξεις που ρυθμίζουν θέματα στελεχών του Λιμενικού έχουμε να διατυπώσουμε τα εξής: Στο άρθρο 298 ως ελάχιστη αναγνώριση της Πολιτείας στους Λιμενοφύλακες, οι οποίοι απεβίωσαν κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας προτείνεται η τιμητική απονομή του βαθμού του Πλωτάρχη Λιμενικού που αποτελεί τον ανώτατο βαθμό, στον οποίο προάγονται οι απόφοιτοι της Σχολής Λιμενοφυλάκων, όταν αυτοί τερματίζουν ευδοκίμως την Υπηρεσία τους.

Στο άρθρο 299 παρέχεται η δυνατότητα υγειονομικής περίθαλψης στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος που τελούν σε άδεια άνευ αποδοχών με την καταβολή των προβλεπόμενων ασφαλιστικών εισφορών βάσει των αποδοχών των δικαιούχων πριν την έναρξη της αδείας. Ήταν μια ρύθμιση, η οποία ίσχυε στις Ένοπλες Δυνάμεις και στο Λιμενικό Σώμα δεν είχε εφαρμογή.

Στο άρθρο 300 για λόγους ταχείας διεκπεραίωσης των σχετικών υποθέσεων για τη χορήγηση επιδομάτων γυαλιών οράσεως στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής προβλέπεται, πλέον, η συγκρότηση υγειονομικής επιτροπής με ειδικό σκοπό την έκδοση γνωμάτευσης.

Κλείνοντας, κ. Πρόεδρε, θέλω να πω ότι οι ανωτέρω ρυθμίσεις, στις οποίες αναφερθήκαμε είναι θετικές. Ωστόσο, θεωρούμε ότι σε ένα νομοσχέδιο 306 άρθρων θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν περισσότερες διατάξεις, οι οποίες θα ρύθμιζαν ζητήματα που απασχολούν τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής στην κατεύθυνση αναγνώρισης της προσφοράς των λιμενικών στην Ελληνική Κοινωνία και τη χώρα. Προτάσεις οι οποίες είναι γνωστές θα κατατεθούν και με υπόμνημα στην Επιτροπή σας, για να μην καταχραστώ το χρόνο σας κι επιπλέον είμαστε βέβαιοι ότι τέτοιες ρυθμίσεις θα τύχαιναν θετικής αποδοχής από το σύνολο των Κοινοβουλευτικών Κομμάτων.

Σας ευχαριστώ για το χρόνο και την προσοχή σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Τσιάνο. Συνεχίζουμε με τον κύριο Δημήτριο - Χαράλαμπο Παππά, Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανικών Ελλάδος. Κύριε Παππά έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος (ΣΔΝΜΕ)):** Καλημέρα σας. Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστούμε κυρίες και κύριοι βουλευτές. Ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος είναι ο κλαδικός σύλλογος του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και ως φορέας κλήθηκε, λίγο καθυστερημένα βέβαια, να συμμετέχει στη συνεδρίαση της Επιτροπής και ευχαριστούμε γι’ αυτό.

Επί τεχνικών ζητημάτων θα θέλαμε να κάνουμε κάποιες παρατηρήσεις, όσον αφορά ιδιαίτερα τους ορισμούς του πλοίου και του στατικού ναυπηγήματος. Δεν είναι εναρμονισμένοι με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που θα δημιουργήσει συμφύσεις, συν ότι η πρόσφατη περιγραφή δεν είναι απόλυτα τεχνικά ορθή, ιδιαίτερα του πλοίου. Οι παλαιότεροι ορισμοί, όπως προβλέπονται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, θα έλεγα απλώς να μεταφραστούν στη δημοτική, καθώς είναι πολύ πιο πλήρεις και συμπεριλαμβάνουν όλα όσα θέλει να πει ο νομοθέτης.

Επίσης, στο άρθρο 3 παράγραφος 1 και 4 και στο άρθρο 4, που αναφέρονται οι όροι στις τιμολογήσεις των πλοίων. Υπάρχουν, σήμερα, διαφορετικά κριτήρια και θα πρέπει, λίγο, ο Κώδικας Ιδιωτικού Δικαίου να μην ανακατέψει την ιστορία, όπως ισχύει σήμερα και να κρατηθούν τα κριτήρια, όπως ισχύουν.

Στο άρθρο 6 παράγραφος 1, θα πρέπει να προστεθεί «στην ελληνική επικράτεια» που αναφέρεται στο τέλος, «σε αδειοδοτημένο ναυπηγείο».

Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, άρθρο 9 παράγραφος 3 και άρθρο 10 παράγραφος 1, αναφέρονται στη δυνητική τήρηση αρχείων και καταθέσεων εγγράφων. Θα πρέπει να γίνει υποχρεωτικό αυτό, διότι, πολλές φορές, με τα δυνητικά στα νομοσχέδια αργούμε πάρα πολύ να καταλήξουμε. Γι’ αυτό θα πρέπει να εκσυγχρονιστούμε με τις ηλεκτρονικές μορφές και τις ηλεκτρονικές τηρήσεις αρχείων, όσο το δυνατόν περισσότερο. Πιστεύω ότι και ο Υπουργός, ο κ. Πιερρακάκης θα συμφωνήσει απόλυτα σε αυτό.

Στο άρθρο 11 παράγραφος 2, η λέξη «ναυπηγός» θα πρέπει να αντικατασταθεί με τη λέξη «ναυπηγείο».

Στο άρθρο 78 παράγραφος 1, πρέπει να υπάρξει αρχικά σαφής ορισμός και όχι περιγραφή για τα τέσσερα είδη της ναύλωσης, διότι περιγράφονται μέσα στα επόμενα άρθρα αρκετά, από το άρθρο 4, αλλά θα είναι δόκιμο να υπάρχει εξ’ αρχής ο ορισμός τους.

Τα άρθρα 82 και 83, είναι απαγορευτικές διατάξεις. Ναι μεν υπάρχουν εξαιρέσεις στα επόμενα άρθρα, αλλά ξεκινάμε με μια απαγορευτική διάταξη η οποία παλαιότερα μπορεί να είχε μεγαλύτερη ισχύ. Σήμερα όμως δεν έχει διαφορά, καθώς γίνεται στα καταστρώματα των πλοίων, όπου πλέον είναι η συνήθης πρακτική σε πολύ μεγάλο αριθμό πλοίων. Εξαρτάται από τον τύπο και το εγχειρίδιο φόρτωσής του. Έχουμε τα containers, τα General Cargo που έχουν φόρτωση στο κατάστρωμα, ακόμα και τα επιβατηγά που δεν εξαιρούνται στα επόμενα άρθρα. Δηλαδή, θα μπορεί να δημιουργηθεί παρεξήγηση ακόμα και για το εάν οι επιβάτες μπορούν να βρίσκονται επί του καταστρώματος του πλοίου.

Το άρθρο 83 είναι η ίδια απαγορευτική διάταξη. Σήμερα, επίσης, είναι ιδιαίτερα συνήθης η πρακτική σε μεγάλο όγκο μεταφοράς φορτίων και η μεταφόρτωση σε διάφορα λιμάνια δεν είναι δυνατόν να περιγράφεται σε κάθε συμβόλαιο, ιδιαίτερα στα liners containers η μεταφόρτωση σε κάθε λιμάνι. Οπότε καλό είναι να γίνεται περιγραφή στα παρακάτω άρθρα, χωρίς να υπάρχουν τα δύο άρθρα, 82 και 83, που έχουν τις γενικές απαγορευτικές διατάξεις.

Στο μέρος 5 κεφάλαιο Δ, στην παράδοση των εμπορευμάτων στο πλοίο, θα πρέπει να μην έχουμε την γενική αξιολόγηση ώστε να μην προκαλείται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου, κίνδυνος - βλάβη στην υγεία προσώπων και περιουσίας. Μπορεί να προστεθεί, ότι θα πρέπει ουσιαστικά τα εμπορευματοκιβώτια και τα φορτία να είναι σύμφωνα, να πηγαίνουν προς ναύλωση, σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό CSS Code, όπως έχει εγκριθεί και ισχύει στην ελληνική επικράτεια.

Στο μέρος 8ο κεφάλαιο Α, θα πρέπει να προστεθεί για να συμπεριλάβουμε διάφορες άλλες περιπτώσεις, όπως είναι οι ιχθυοκαλλιέργειες ή οι πλωτές ανεμογεννήτριες που θα έρθουν στο μέλλον, όχι μόνο από το βυθό της θάλασσας, αλλά και στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εννοεί και την ίδια τη θάλασσα και τον αέρα πάνω από τη θάλασσα, οπότε θα υπάρξει μεγαλύτερη πληρότητα στο συγκεκριμένο άρθρο.

**Στο άρθρο 197 παράγραφος 1, έχουμε την λέξη «ναυαγοσωστικό» ενώ θα πρέπει να γραφτεί ουσιαστικά το «ρυμουλκό», καθώς τη επιθαλάσσια αρωγή κατ’ επάγγελμα παρέχουν σήμερα τα ρυμουλκά πλοία και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Υπάρχει, βέβαια, ο χαρακτηρισμός ναυαγοσωστικά πλοία, αλλά δεν μπορεί να συνάδει με το σκοπούς του εν λόγω κώδικα, όπως προκύπτει από το νομοθετικό διάταγμα 187 /73 που περιγράφουν την επιθαλάσσια αρωγή. Θα σας υποβάλλω και αυτές τις προτάσεις και τα σχόλια του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος στο email της Επιτροπής, για να αξιολογηθούν σωστά και να διορθωθούν οι παρατηρήσεις από μέρους μας, που είμαστε κατά κύριο λόγο οι χρήστες σε πολλά σημεία του κώδικα αυτού. Σας ευχαριστώ πολύ.**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και όπως είπατε περιμένουμε με ένα υπόμνημα τις παρατηρήσεις σας.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Σταυριδόπουλος.**

**ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ ΣΤΑΥΡΙΔΟΠΟΥΛΟΣ (Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστών Πλοίων): Καλημέρα και καλό μήνα σε όλες και όλους. Η Πανελλήνια Ένωσή μας έχει όντως προβληματιστεί για δύο λόγους σε σχέση με το σχέδιο του νέου κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου διότι, πρώτον δεν κληθήκαμε καθόλου, ως εκπρόσωποι του κλάδου μας και ίσως και η άλλοι ναυτιλιακοί φορείς από ότι ακούω, για να εκφράσουμε τις απόψεις μας, ενόψει μια τόσο σοβαρής νομοθετικής αλλαγής, δεδομένου ότι ο κώδικας αυτός έχει ηλικία 64 ετών. Θεωρούμε, όμως, ότι αυτό δεν είναι τυχαίο, δεν έτυχε, προέκυψε. Είναι μια εσφαλμένη επιλογή του Υπουργείου, που τα τελευταία χρόνια δεν συζητά και πολύ με τους επαγγελματικούς φορείς ή μάλλον συζητά μόνο με όσους θεωρεί ημετέρους και υπέρ των οποίων λειτουργούν μερικές από τις προς προώθηση νομοθετικές ρυθμίσεις, όπως έγινε πρόσφατα και με το ΠΔ 83, που αφορά τα ρυμουλκά. Όπως, επίσης και αυτό που ετοιμάζεται ένα ΠΔ για τα ναυαγοσωστικά.**

**Δυστυχώς, θα πρέπει να μας γίνει μάθημα όλων μας , ότι τα προβλήματα δεν λύνονται με νομοθετήματα που δεν έχουν αποδοχή και δεν έχουν προέλθει από μια σοβαρή συζήτηση με φορείς, ενώσεις κλπ. . Θα έρθω τώρα, όμως, στο δεύτερο λόγο, που δείχνει γιατί ανησυχούμε όντως και έχουμε δίκιο.**

**Γιατί στο άρθρο 197, το οποίο ανέφερε πριν ο κ. Παππάς, αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι αν την επιθαλάσσια αρωγή την παρέχει πλοίο με ελληνική σημαία που δεν είναι κατ’ επάγγελμα ναυαγοσωστικό, το ήμισυ της αμοιβής ανήκει στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου, 1/4 στον πλοίαρχο και το υπόλοιπο στο πλήρωμα. Έτσι όπως τα ακούει κανείς λέει, μια χαρά είναι. Δεν είναι, διότι κατ’ επάγγελμα ναυαγοσωστικό μέχρι αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει στο ελληνικό κανονιστικό δίκαιο. Ξέρουμε, βεβαίως, ότι μαγειρεύεται τώρα τελευταία μέσω ενός σχεδίου ΠΔ, το οποίο είναι φωτογραφικό νομοθέτημα, που ετοιμάζει ένα δρόμο για ένα ολιγοπώλιο. Πρόσφατα, αυτό το σχολιάσαμε, υποβάλλοντας μια πολυσέλιδη επιστολή στο Υπουργείο Ναυτιλίας και ανησυχούμε.**

**Προτείναμε με το σχόλιό μας και στην πλατφόρμα του σχεδίου νόμου, να αντικατασταθεί η φράση «κατ’ επάγγελμα Ναυαγοσωστικό» με τη λέξη «ρυμουλκό». Δεδομένου ότι αυτή η διάταξη που έχει προέλθει τώρα και εμφανίζεται, αντιστοιχεί στις ρυθμίσεις του άρθρου 251 του παλιού κώδικα, που εκδόθηκε πριν από 64 έτη και ανταποκρινόταν σε συνθήκες εκείνης της εποχής. Αλλά σήμερα στη χώρα μας, δραστηριοποιούνται πολύ σύγχρονα ρυμουλκά, με πρόσθετο εξοπλισμό, με κατάλληλα μέσα για την αποτελεσματική αντιμετώπιση περιστατικών επιθαλάσσιας αρωγής. Οι δε πλοιοκτήτριες εταιρίες, δικαιούνται το όλο της αμοιβής, για να μπορούν να έχουν και ένα σοβαρό κίνητρο επενδύσεων. Εξάλλου και θέλω να ακουστεί αυτό, σύμφωνα με την πάγια νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων, οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται κατ’ επάγγελμα από τους πλοιοκτήτες των ρυμουλκών και από τα πληρώματα αυτών. Γι’ αυτό και δικαιούνται το σύνολο της αμοιβής, γιατί αυτό αναμφισβήτητα επιδρά ευεργετικά στην ασφάλεια της ναυτιλίας και θέλω να το καταλάβετε αυτό.**

Διότι, αν δίνουμε αντικίνητρα στο να συμμετέχει το Ρυμουλκό στη επιθαλάσσια αρωγή, τότε αυτό που κάνουμε μέσα στο Αιγαίο, στο Ιόνιο και στις θάλασσες μας, είναι λάθος. Μειώνουμε, δηλαδή, δυνητικά το στόλο που θα προσέτρεχε - ευχαρίστως και με ένα κίνητρο - για να συμβάλει στη διάσωση του πλοίου, του φορτίου, των επιβατών κ.λπ.. Προσθέτω μάλιστα ότι ήδη θέματα που αφορούν την αμοιβή των πληρωμάτων των Ρυμουλκών εδώ και χρόνια έχουν κανονιστεί μέσω των συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι πρώτον, κακώς δεν κληθήκαμε και δεν είμαστε ο μόνος φορέας που δεν κλήθηκε. Θεωρούμε ότι συμβαίνει για άλλη μία φορά αυτό από το Υπουργείο, όπως έγινε και με το ΠΔ που μόνο με δική μας επιμονή το .... για τα Ρυμουλκά έγινε κάποιος στοιχειώδης διάλογος. Θεωρούμε ότι πλήττεται με αυτή τη διάταξη ο κλάδος και θα υπάρξει πρόβλημα οικονομικό για αρκετές εταιρείες. Και αναμένουμε τη δίκαιη ικανοποίηση του αιτήματος μας και την αλλαγή του συγκεκριμένου σημείου στο συγκεκριμένο άρθρο. Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Σαριδάκης.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ένωσης Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΑΘΕΝ))**: Καλημέρα σας. Η ΠΕΑΘΕΝ είναι η Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού.Το ξενοδοχειακό κομμάτι, δηλαδή, των πλοίων. Οι νομικοί μας έδωσαν το στίγμα του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τις ενέργειες που κάναμε. Εμείς δεν διαφωνούμε σε καμία αλλαγή εφόσον δεν θίγεται η ναυτεργασία. Όμως, με τα πρώτα και λίγα άρθρα που μας ήρθαν στα χέρια μας, εντοπίσαμε παραδείγματος χάριν, στο μέρος έβδομο - στη ναυτική εργασία - το άρθρο 162 που λέει ότι: «η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτικών, ρυθμίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006, όπως έχει κυρωθεί και ισχύει στην Ελλάδα». Με την παρέμβαση των ναυτεργατικών σωματείων βέβαια αυτό διορθώθηκε, αλλά μπαίνουμε στο πρώτο φάουλ που επί της ουσίας το προτεινόμενο σχέδιο θα έφερνε ριζικές ανατροπές στα θεμελιωμένα θεσμικά ναυτεργατικά δικαιώματα, αφού επιχειρείται αυτά που καθορίζονται ως μίνιμουμ στη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, δηλαδή στην MLC, να αντικαταστήσουν και στην πράξη ίσως και να καταργήσουν αυτά που έχουμε ως σήμερα και τα οποία συντριπτικά υπερτερούν από την MLC.

Δηλαδή, επί της ουσίας σαν να λέμε καταργούμε τη συλλογική σύμβαση εργασίας. Με την παρέμβαση βέβαια αυτό διορθώθηκε και προστέθηκε «η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτικών, ρυθμίζονται από τις συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας που έχουν εφαρμογή». Και σε αυτό συμφωνούμε.

Η ένστασή μας είναι σε κάτι άλλο. Στο μέρος τρίτο στο κεφάλαιο «εκμετάλλευση πλοίου». «Ευθύνη για τη μεταβίβαση κυριότητας πλοίου από τον πλοιοκτήτη». Αν το δείτε άρθρο 50 δηλαδή, που λέει «σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας πλοίου από τον πλοιοκτήτη, το άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα, δεν εφαρμόζεται». Οι νομικοί μας το ξέρουν πολύ καλά. Να θυμίσω ότι το άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα αναφέρει μεταξύ άλλων ότι τα χρέη του οφειλέτη, θεωρείται ότι εντάσσονται στο ενεργητικό της μεταβιβαζόμενης περιουσίας. Οι απλήρωτοι ναυτικοί είχαν ένα μοχλό πίεσης για να μπουν στη λογική της επίσχεσης, να διεκδικήσουν τους μισθούς τους εφόσον είχαν μείνει απλήρωτοι. Αν συμβεί αυτό τώρα, από που θα διεκδικήσουν; Από των πολλών το πλοίο;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει η κυρία Ζωή Πεντότη, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας.

**ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΟΥΕΝ)**): Καλημέρα σας κύριε Πρόεδρε, καλημέρα μέλη της Επιτροπής. Ευχαριστούμε που μας δίνετε τη δυνατότητα να τοποθετηθούμε. Θα είμαστε σύντομοι και εμείς. Θα αναφερθούμε, πρώτα από όλα, στο 14ο μέρος επείγουσες διατάξεις, όπου περιλαμβάνει δύο διατάξεις που αφορούν τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση, το άρθρο 294 και το άρθρο 295.

Με το άρθρο 294 που φέρει τον τίτλο «Μη κάλυψη του απαιτούμενου αριθμού του εκπαιδευτικού προσωπικού στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού» μετά τη διενέργεια δύο συνεχών προκηρύξεων, δηλώνεται και ο στόχος του άρθρου με το τον τίτλο αυτού, που είναι η αγωνία του Υπουργείου να προσελκύσει υποψηφίους για την κάλυψη των θέσεων έκτακτου ναυτικού προσωπικού. Τα μέτρα που λαμβάνει, μέσω αυτής της διάταξης το Υπουργείο, είναι στην ουσία η υποβάθμιση των τυπικών προσόντων των εκπαιδευτικών στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση. Συγκεκριμένα, προβλέπει ότι μετά την επανάληψη δύο άγονων διαγωνιστικών διαδικασιών, μπορούν να συμμετέχουν και να καταλάβουν τις θέσεις εκπαιδευτικοί, οι οποίοι δεν φέρουν το δίπλωμα του Εμπορικού Ναυτικού Α’ τάξης και ούτε έχουν πραγματική θαλάσσια υπηρεσία ενός έτους μετά τη λήψη του πτυχίου, όσον αφορά τους επιστημονικούς συνεργάτες και Β’ τάξης όσον αφορά τους εργαστηριακούς συνεργάτες.

Με αυτή την προσπάθεια, προσπαθεί να προσελκύσει προσωπικό. Παρ όλα αυτά, αυτή η προσπάθεια θα οδηγήσει σε υποβάθμιση του επιπέδου σπουδών που παρέχουν οι δημόσιες σχολές ναυτικής εκπαίδευσης. Αντί αυτού, λοιπόν, αντί να τροποποιηθεί η παράγραφος 5 του άρθρου 14, που επιχειρεί το Υπουργείο εδώ, εμείς ζητάμε να τροποποιηθεί η παράγραφος 1 του ίδιου άρθρου και αντί να μειώσουμε τα τυπικά προσόντα των υποψηφίων, να αυξήσουμε την αποζημίωση που λαμβάνουν οι ωρομίσθιοι απασχολούμενοι.

Συγκεκριμένα, αναφέρουμε ότι σήμερα η ωριαία αποζημίωση του έκτακτου εκπαιδευτικού προσωπικού είναι χαμηλότερη από την ωριαία αποζημίωση των διδασκόντων στις σχολές ΙΕΚ και στις σχολές του ΟΑΕΔ. Αυτό, λοιπόν, που ζητάμε είναι μια αξιοπρεπή αποζημίωση για τους υποψήφιους, ούτως ώστε να τους προσελκύσουμε. Αντί να μειώσουμε το επίπεδο σπουδών και υποβαθμίσουμε και τους σπουδαστές μας και τις σχολές, να αυξήσουμε την αποζημίωση των εκτάκτων.

Το άρθρο 295, το επόμενο άρθρο, στην ουσία λύνει τεχνικά θέματα που αφορούν την υπερωριακή απασχόληση των μονίμων καθηγητών στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση. Και επειδή υπάρχει εξουσιοδοτική διάταξη για έκδοση ΚΥΑ, που θα ρυθμίζει περαιτέρω την αμοιβή των μονίμων, εμείς καλούμε σήμερα να λάβει σοβαρά υπόψη του το σώμα της Επιτροπής σας το ότι υπάρχει 48ωρη απεργία, που εκκίνησε σήμερα και θα διαρκέσει ως και αύριο, η Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, που έχει αιτήματα που σχετίζονται άμεσα με την αποζημίωση και των μόνιμων και των εκτάκτων και λοιπά μισθολογικά θέματα.

Στη συνέχεια, εμείς θα θέλαμε, επειδή όπως αναφέρθηκε και από τον συνάδελφο Πρόεδρο της ΠΟΛ και τον συνάδελφο τον κ. Τσιάνο, υπάρχουν θέματα που αφορούν το προσωπικό του Υπουργείου, αλλά μόνο όσον αφορά το Λιμενικό προσωπικό. Θα θέλαμε να επανέλθουμε σε ένα πάγιο αίτημά μας, το οποίο είχε ικανοποιηθεί σε στάδιο διαβούλευσης το 2020, με ένα νομοσχέδιο που είχε αναρτήσει ο Υπουργός Ναυτιλίας και ποτέ δεν κατατέθηκε στη Βουλή. Αυτό που ζητάμε είναι ο Υπουργός Ναυτιλίας να επαναφέρει τη διάταξη για αύξηση των οργανικών θέσεων κατά 156, στο σύνολο του προσωπικού του Υπουργείου και του διοικητικού και του εκπαιδευτικού, που είναι σταγόνα στον ωκεανό.

Αυτό, λοιπόν, που ζητάμε, είναι σήμερα που έχουμε 230 οργανικές θέσεις εκπαιδευτικών και υποχρεούμαστε και προσλαμβάνουμε 220 έκτακτους, δηλαδή, έναν προς έναν οι εκπαιδευτικοί, οι μόνιμοι με τους έκτακτους, ζητάμε μια αύξηση 156 θέσεων, για να καλύψουμε ανάγκες, όχι μόνο των εκπαιδευτικών, αλλά και των διοικητικών υπαλλήλων, που στελεχώνουν τις γραμματείες των σχολών και όλες τις κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου.

Αυτό, που θα ήθελα επίσης να πω τέλος, είναι για την διάταξη. Το τελευταίο σημείο που θέλω να αναφέρω, είναι η διάταξη, που είχε περάσει από τη σημερινή κυβέρνηση με το νόμο 47/70 του 2021 στο άρθρο 80, που προβλέπει το δικαίωμα υγειονομικής κάλυψης στα νοσοκομεία της αρμοδιότητας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που προβλέπει μια εξουσιοδοτική διάταξη για έκδοση ΚΥΑ.

Αυτή η ΚΥΑ, παρότι έχουν παρέλθει δύο χρόνια δεν έχει εκδοθεί ακόμα και έχει πέσει στην αντίληψή μας, ότι θα υπάρξουν σχετικές διακρίσεις σε αυτούς, που θα δικαιούνται περίθαλψη στα ναυτικά και στρατιωτικά νοσοκομεία. Οπότε, ζητάμε να τροποποιηθεί η συγκεκριμένη διάταξη και να προβλεφθεί ρητά, ότι στο δικαίωμα υγειονομικής περίθαλψης θα έχουν τόσο οι πολιτικοί υπάλληλοι του Κεντρικού Υπουργείου, όσο και οι υπάλληλοι που υπηρετούν στα εποπτευόμενα πρόσωπα δημοσίου δικαίου.

Μισό λεπτό κύριε πρόεδρε, σας ευχαριστώ, πάρα πολύ επειδή τοποθετήθηκαν και οι άλλοι λίγο περισσότερο. Τελευταία κουβέντα να πω.

Στο τρέχον Νομοσχέδιο του Υπουργείου Δικαιοσύνης διευρύνεται η παράλογη υποχρέωση για υποβολή δήλωσης περιουσιακής κατάστασης για το σύνολο του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου και στα εποπτευόμενα νομικά πρόσωπα.

Εμείς, αυτό που ζητάμε αυτή τη στιγμή αν και έχουμε αντιταχθεί στη διάταξη για τη δήλωση περιουσιακής κατάστασης, είναι σε αυτή την παράλογη υποχρέωση μας αντιμετωπίζει ενιαία κυβέρνηση. Όπως λοιπόν, για τις παράλογες υποχρεώσεις μας αντιμετωπίζει ενιαία και του κεντρικού Υπουργείου και των Εποπτευόμενων Φορέων, για τα λογικά δικαιώματα νοσηλείας μας στα ναυτικά και στρατιωτικά νοσοκομεία να μας αντιμετωπίζει εξίσου το ίδιο. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, πολύ και ολοκληρώνουμε με τον κ. Αθανάσιο Ευαγγελάκη Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ). Κύριε Ευαγγελάκη έχετε το λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ Της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ):**Καλημέρα σας. Οι τροποποίηση του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου που γίνεται μετά από 65 χρόνια συμπυκνώνει όλη την αντεργατική νομοθεσία που ψήφισαν όλες οι μέχρι σήμερα οι κυβερνήσεις.

Αυτή η αντεργατική πολιτική έχει δημιουργήσει στην συντριπτική πλειοψηφία των ναυτεργατών σε πάνω από το 85% να μην εφαρμόζεται ενιαία η συλλογική σύμβαση και η κοινωνική ασφάλιση για το σύνολο των ναυτεργατών από όποια χώρα κι αν προέρχονται.

Οι τροποποιήσεις του όρου 8, των διοικητικών πράξεων νηολόγησης ν.2687/1953, η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών και η άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα προκάλεσαν χιλιάδες θέσεις εργασίας με ναυτεργάτες χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα.

Σε συνδυασμό με τη σωρεία των προνομίων, των επιδοτήσεων, τα θαλασσοδάνεια, τις μειώσεις των οργανικών συνθέσεων, όπως ο 41/50 το 2013 γιγάντωσαν τα κέρδη για τους εφοπλιστές, οδήγησαν χιλιάδες ναυτεργάτες στην ανεργία και στην εγκατάλειψη του επαγγέλματος προκάλεσαν πάνω από δισ. ευρώ οργανικό έλλειμα στο ΝΑΤ με τραγικά αποτελέσματα για τους ασφαλισμένους του.

Η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας είναι στρατηγικής σημασίας για το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Για την τροποποίηση του κώδικα οι ναυτεργάτες πραγματοποίησαν εικοσιτετράωρη πανελλαδική απεργία στις 25 Οκτωβρίου. Ακόμα και ο ελιγμός της κυβέρνησης του Υπουργείου σε άρθρο στην τροποποίηση του κώδικα δεν ανατρέπει την κατεύθυνση των εφοπλιστών.

Οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτεργατών να ρυθμίζονται από τη διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας με μισθούς κατώτερους των κλαδικών συμβάσεων και χωρίς κοινωνική ασφάλιση. Το τελικό και ολοκληρωμένο σχέδιο της τροποποίησης έχει αντεργατικές διατάξεις όπως το άρθρο85/65, που παρά την επαναδιατύπωση του συνεχίζει την εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, ενώ αφαιρέθηκε από το αρχικό σχέδιο η φράση και χωρίς ειδική συμφωνία που είναι ευνοϊκότερη για το ναυτικό υπέρ ισχύει και ούτε επισημαίνεται στην εισηγητική έκθεση.

Θα καταθέσουμε, αναλυτικά τις θέσεις μας, επί του συνόλου της τροποποίησης του κώδικα, αλλά ενδεικτικά αναφέρω το άρθρο 46, παρότι στο αρχικό σχέδιο είχε προβλεφθεί ότι το προνόμιο ασκείται επ του ασφαλίσματος, εφόσον όμως ο προνομιούχος απαίτηση γενική πριν την εκχώρηση του, τελικώς ορίστηκε ότι το προνόμιο δεν ασκείται επί του ασφαλίσματος.

Στο άρθρο 47, ορίζεται, ότι το δίκαιο της σημαίας του πλοίου, ρυθμίζει και τα ναυτικά προνόμια, αφού αυτά, λόγω της κρίσης τους, δημιουργούν βάρος εμπράγματος του δικαιώματος επί του πλοίου, η σειρά, όμως, της κατάταξης των εν λόγω προνομίων, θα κριθεί κατά το δίκαιο του τόπου της εκτέλεσης.

Στο άρθρο 50, σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας πλοίου από τον πλοιοκτήτη, το άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα δεν εφαρμόζεται. Με την μη εφαρμογή αυτού του άρθρου του Αστικού Κώδικα, οι ναυτεργάτες που διατηρούν αξιώσεις κατά του πλοιοκτήτη εργοδότη που μεταβιβάζει το πλοίο του, δεν μπορούν πλέον να στραφούν δικαστικά κατά του αγοραστή του πλοίου προς ικανοποίηση των αξιώσεών τους, όπως συνέβαινε μέχρι τώρα.

Στο άρθρο 168, στο περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης, δεν καθορίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο και η δικαιοδοσία αρμοδιότητα των δικαστηρίων που θα επιληφθούν κάθε διαφοράς, πηγάζουσες από τη σύμβαση ναυτολόγησης. Όπως, επίσης, στο ίδιο άρθρο, δεν αναφέρονται τα στοιχεία του ασφαλιστή του πλοίου και το όριο υποχρεωτικής ασφάλισης, για την κάλυψη των αξιώσεων του άρθρου 186, για μισθούς ασθενείας, νοσήλια, αποζημίωση ατυχήματος, δεδομένου, ότι στο άρθρο 186 παράγραφος 3 του νέου Κώδικα, ο ναυτικός πλέον έχει ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή για τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 186 και ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αντιτάξει κατά του ναυτικού ενστάσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση.

Στο άρθρο 169, στο προσύμφωνο ναυτολόγησης, να συμπεριληφθεί, ότι ο ναυτικός δικαιούται και τον αναλογούντα πλήρη μισθό για το χρονικό διάστημα από τη σύναψη του προσυμφώνου και μέχρι την επιστροφή του στο τόπο αναχώρησής του.

Στο άρθρο 170, θα έπρεπε να προστεθεί διάταξη, σύμφωνα με την οποία, σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου με τακτική καταγγελία από τον πλοιοκτήτη κατά το άρθρο 176 και εφόσον οι δικαιούμενες αποδοχές του ναυτικού ………υπερβαίνουν την προβλεπόμενη στο άρθρο 180 αποζημίωση, ο ναυτικός να δικαιούται να εισπράξει τις αποδοχές μέχρι τον συμφωνηθέντα χρόνο λήξης της σύμβασης ναυτολόγησης της αποζημίωσης.

Στο άρθρο 183 στην παράγραφο 3, ορίζεται η έννοια του πλήρους μισθού του ναυτικού και νοείται ο βασικός μισθός που αντιστοιχεί στις κανονικές ώρες εργασίας του ναυτικού, τα τακτικά επιδόματα που σχετίζονται με τον βασικό μισθό και το επίδομα τροφής. Εντούτοις, ο πλήρης μισθός, θα πρέπει να οροθετηθεί ως το σύνολο των τακτικών αποδοχών του ναυτικού, στις οποίες περιλαμβάνεται ο μισθός και κάθε άλλη παροχή, εφόσον καταβάλλεται από τον εργοδότη ως συμβατικό ή νόμιμο αντάλλαγμα της εργασίας του τακτικός κάθε μήνα ή περιοδικός κατ’ επανάληψη και καθορισμένα διαστήματα χρόνου, όπως η προσαύξηση της νόμιμης και τακτικής αμοιβής της εργασίας κατά τις Κυριακές, η αμοιβή που καταβάλλεται για νόμιμη υπερωριακή εργασία, κάθε επίδομα καταβαλλόμενο είτε σε χρήμα είτε αυτούσια, αλλά και οι λοιπές τακτικές παροχές, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται το επίδομα βαριάς και ανθυγιεινής εργασίας.

Όπως προανέφερα, θα καταθέσουμε ολοκληρωμένες προτάσεις μας και κλείνοντας, επισημαίνω, οι ναυτεργάτες πραγματοποιούν 48ωρη προειδοποιητική πανελλαδική απεργία 8 και 9 Φλεβάρη, για να έχουν συλλογικές συμβάσεις εργασίας με αυξήσεις στους μισθούς, που να καλύπτουν πραγματικές ανάγκες τους και συνθήκες εργασίας, ενάντια στην υπονόμευση της ασφάλειας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των φορέων.

Στο σημείο αυτό ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, 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, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Περνάμε στις ερωτήσεις των συναδέλφων.

Το λόγο έχει ο κ. Καλαματιανός.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Καραντώνη, τον εκπρόσωπο της ΠΝΟ, για την άποψή του για το άρθρο 50 και αν πιστεύει, ότι δημιουργεί προβλήματα στα δεδουλευμένα και τις υπερωρίες, διεκδίκηση, δηλαδή, των εργαζομένων.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Θα ήθελα να ρωτήσω την Πρόεδρο της Ομοσπονδίας των Συλλόγων του Υπουργείου Ναυτιλίας την κ. Πεντότη, αναφερθήκατε στα άρθρα 294 και 295, ωστόσο, η Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, είναι σε 48ωρη απεργία, το είπατε και εσείς, σήμερα και αύριο, όμως, ποια είναι τα αιτήματά τους και πώς συνδέονται με το νομοσχέδιο.

Στον κ. Ευαγγελάκη, μας είπε για την πανελλαδική απεργία των ναυτικών σωματείων 8 και 9 του μήνα, αλλά δεν ακούστηκαν τι αιτήματα βάζουν και ως προς το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Μανωλάκου.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ 25):** Κύριε Πρόεδρε, πρώτα από όλα να ευχαριστήσω με όλους τους Φορείς, για τις πληροφορίες που μας έδωσαν, είναι τεράστιο νομοσχέδιο με 306 άρθρα, χωρίς να υπάρχει ο κατάλληλος χρόνος να το επεξεργαστούμε. Θα θέλαμε, τις προτάσεις εγγράφως, ήτανε καταιγιστικές οι πληροφορίες που μας δώσατε. Θα ήθελα, μια απλή ερώτηση στον κύριο Τσιάνο. Έκλεισε την ομιλία του λέγοντας για 306 άρθρα, θα μπορούσαν να υπάρχουν και άλλα, για την αναγνώριση των Λιμενικών. Τι εννοεί; Διότι πρέπει να το στηρίξουμε. Ασφαλώς και οι Λιμενικοί, είναι υποστελεχομένοι, το γνωρίζουν πολύ καλά. Αντιμετωπίζουν τεράστιες προκλήσεις και προβλήματα όλο το χρόνο. Είμαστε σε μία θέση γεωπολιτική πολύ δύσκολη, ένα παραπάνω τώρα και να ευχαριστήσω όλους τους Λιμενικούς, για το τεράστιο έργο το οποίο επιτελούν. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Ζωή Πεντότη.

**ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΟΥΕΝ)**): Ευχαριστώ, πρώτα από όλα για την ερώτηση της κυρίας Μανωλάκου, γιατί ήτανε κατατοπιστική, για τη συνέχεια και της δική σας συζήτησης.

Λοιπόν, ως γνωστόν η 48ωρη απεργία η (ΠΕΜΕΝ) η συνάντηση με τον Υπουργό, δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμα, αναμένεται να πραγματοποιηθεί η συνάντηση των απεργών αύριο το μεσημέρι, με τον Υπουργό, οπότε θεωρούμε ότι, υπάρχει χρόνος να συμπεριληφθούν τα αιτήματά της περνάει στο νομοσχέδιο και συγκεκριμένα όσον αφορά, τα άρθρα 2/94 που σας είπαμε ότι, θεωρούμε στην ουσία το κίνητρο της μείωσης των τυπικών προσόντων ότι, πρέπει να αποσυρθεί και άντυτού ως, κίνητρο να τεθεί αύξηση της μισθοδοσίας, των εκτάκτων ναυτικών ή (ΠΕΜΕΝ) αντιπροτείνει, να υπάρξει μηνιαία αντιμισθία για τους για τους έκτακτους και όχι ωριαία, ούτως ώστε, να μπορούν να έχουν μία εργασιακή ασφάλεια σταθερότητα, για τέσσερα εξάμηνα τουλάχιστον, όπως προβλέπει ο νόμος.

Να έχουν ένα σίγουρο εισόδημα αντί, να αναμένουν τις ώρες που θα τους βγουν κάθε φορά, εκτός αυτού είναι, η διάταξη, την οποία υποβάλλουμε στον Υπουργό και επανερχόμαστε συνεχώς τρία χρόνια τώρα, για αύξηση των οργανικών θέσεων, θα λύση τα τεράστια προβλήματα που υπάρχουν αυτή την στιγμή και στις Οργανικές θέσεις των Εκπαιδευτικών. Τέλος, επειδή το Νοέμβριο ρυθμίστηκε, με τροποποίηση, δισκία η ωριαία αντιμισθία των δασκάλων της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης αλλά, δεν ρυθμίστηκε η ωριαία νηστεία αντίστοιχα για τους Καθηγητές των γενικών τεχνικών καθηκόντων, έχουμε αυτή τη στιγμή μια διάκριση, ανάμεσα στα εισοδήματα που εισπράττουν είναι αυτοδάσκαλοι, από τους υπόλοιπους καθηγητές. Επίσης, δεν έχει δοθεί καμία αύξηση στους μόνιμους καθηγητές. Αυτό που θέλω να πω είναι, μια λαμπρή ευκαιρία ο Υπουργός, να συναντηθεί με τους απεργούς αύριο και να συμπεριληφθούν όλα αυτά τα αιτήματα μέσα στο νομοσχέδιο για να μπορέσουμε να έχουμε μία αν μη τι άλλο μη, τόσο προβληματική παροχή εκπαιδευτικού προγράμματος.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής)**: Έχω ζητήσει επανειλημμένως το λόγο, κ. Πρόεδρε. Παράκληση να δίνετε και σε εμένα το λόγο, παρακαλώ.

Ρωτάω, λοιπόν, τον Πρόεδρο του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών. Θεωρείτε, κύριε εκπρόσωπε, ότι η απόδοση στο σχέδιο νόμου των εννοιών του πλοίου και του στατικού ναυπηγήματος είναι από τεχνικής άποψης δόκιμες και καλύπτουν το σύνολο των τύπων των πλοίων ή λοιπών πλωτών κατασκευών που σήμερα υποχρεούνται σε νηολόγηση;

Δεύτερη ερώτηση, πιστεύετε ότι οι ορισμοί πλοίου και στατικού ναυπηγήματος του εν λόγω σχεδίου νόμου θα έπρεπε να συνάδουν με τους αντίστοιχους ορισμούς πλοίου και βοηθητικού ναυπηγήματος του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και τι προβλήματα θα μπορούσαν να προκύψουν από τη διαφορά στους παραπάνω ορισμούς;

Άλλη ερώτηση στον εκπρόσωπο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, νομικό σύμβουλο εάν δεν κάνω λάθος, θεωρείτε, κύριε εκπρόσωπε, προτιμότερη την πρόβλεψη δυνατότητας εγγραφής ή ηλεκτρονικής εγγραφής στα ελληνικά νηολόγια ή την πλήρη και αποκλειστική ψηφιοποίηση τους και, μάλιστα, μέσω διαδικτυακής εφαρμογής;

Μια δεύτερη ερώτηση, στα ανταγωνιστικά της ελληνικής σημαίας νηολόγια ακόμη και στις σημαίες ευκαιρίας τι ισχύει; Δίνεται η δυνατότητα εγγραφής καταχώρησης στοιχείων έναντι της ηλεκτρονικής;

Προς τον Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών, θεωρείτε ότι οι διατάξεις του υπό συζήτηση νομοσχεδίου είναι επαρκώς αναλογικές σε σχέση με τις ανάγκες του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος;

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον εκλεκτό συνάδελφο.

Το λόγο έχει ο κ. Καραντώνης, να απαντήσει στην ερώτηση του κ. Καλαματιανού.

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΡΑΝΤΩΝΗΣ (Νομικός Σύμβουλος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ))**: Η απάντηση είναι πάρα πολύ απλή. Εάν το πλοίο μεταβιβάζει κυριότητα - η κυριότητα μεταβιβάζεται στο πλοίο σαν πράγμα - δεν ευθύνεται ο νέος ιδιοκτήτης. Εάν, όμως, μεταβιβάζεται το πλοίο σαν σύνολο περιουσίας, δεν διαγράφονται τα χρέη. Σε κάθε, όμως, περίπτωση, με το νέο κώδικα υπάρχει ευθεία αγωγή εναντίον του ασφαλιστή. Αυτή είναι η απάντηση.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Αντωνόπουλος, να απαντήσει στην ερώτηση του κ. Μπιάγκη.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ (Νομικός Σύμβουλος του ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ))**: Στα πλαίσια του νέου κώδικα υπήρξε η πρόβλεψη, όντως, για την ηλεκτρονικοποίηση του νηολογίου και τη λειτουργία της πλατφόρμας. Αυτό είναι μια κανονιστική νομοθετική έδραση για να φτάσουμε, κ. Μπιάγκη, σε κάτι το οποίο όλοι το θέλουμε πολύ περισσότερο και το κομμάτι των χρηστών του νηολογίου και το κομμάτι της πλοιοκτησίας και το κομμάτι του εφοπλισμού, χρειάζονται να γίνουν πολλά πολλά περισσότερα σε επίπεδο διασυνδεσιμότητας, διαλειτουργικότητας. Τα ανταγωνιστικά νηολόγια, τόσο τα κρατικά ευρωπαϊκά όσο και τα ιδιωτικά νηολόγια των σημαιών της Λιβερίας ή των …… ή ακόμα ακόμα και του Παναμά σε ένα βαθμό, έχουν επιτύχει. Αυτό το οποίο πρέπει να κρατηθεί, συζητήθηκε πάρα πολύ στην Επιτροπή, εδώ προφανώς και οι Υπηρεσίες του Υπουργείου είναι πάντοτε κοντά μας για συνέργειες, είναι ότι υπάρχει μια νομοθετική επιλογή, υπάρχει μια δυνατότητα η οποία, όμως, θέλει πολύ μεγάλο κόπο στην υλοποίησή της σε επίπεδο πρακτικό, ξαναλέω και πάλι και να το κρατήσουμε αυτό, τη διασυνδεσιμότητα, τη λογική της επιλογής μεταξύ ηλεκτρονικού και έγχαρτου, γιατί εάν το ηλεκτρονικό λειτουργεί σωστά, στο επίπεδο ειδικά παγκόσμιας ποντοπόρου ναυτιλίας και ταυτόχρονης εκτέλεσης των εγγράφων σε επίπεδο πιστοποιήσεων και άλλων δυνατοτήτων, είναι σαφές ότι θα προτιμηθεί κατά μείζονα λόγο το ηλεκτρονικό. Οπότε έχουμε δρόμο ακόμα. Απλά έγινε μια πολύ σημαντική νομική και κανονιστική αρχή.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Κυράνης, για την ερώτηση του κ. Μπιάγκη.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΗΣ** **(Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών (ΠΟΛ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Ως στελέχη του Λιμενικού Σώματος είναι στο πλαίσιο της Δημοκρατίας να μπορούμε να εκπροσωπούμε, να εκφράζουμε τους συναδέλφους μας. Παραμένουμε λιμενικοί, αγωνιζόμαστε, αγαπάμε το Λιμενικό Σώμα.

Όσον αφορά την ερώτηση του κ. Μπιάγκη, αυτό που θα πρέπει να τονιστεί είναι ότι τα τελευταία τρία χρόνια έχει γίνει μια κακοδιαχείριση στα θέματα του προσωπικού.

Δυστυχώς, το Προεδρικό Διάταγμα των μεταθέσεων, αλλά και το οργανόγραμμα, έτσι όπως έχει δομηθεί δημιουργεί αλλεπάλληλα προβλήματα στη διαχείριση του προσωπικού και αν δεν υπάρξει αύξηση οργανικών θέσεων άμεσα που να αυξήσει σε ένα αριθμό κοντά στις 10.500 τα επόμενα χρόνια θα αντιμετωπίσουμε σοβαρό πρόβλημα, καθώς αναμένεται στην επόμενη πενταετία και μετά φυγή πάνω από τρεισήμισι χιλιάδες Λιμενικών. Αν δεν υπάρχει πρόβλεψη τώρα και όχι αύριο, θα έχουμε σοβαρό πρόβλημα στη δομή, λειτουργία και στη σύνθεση του Λιμενικού Σώματος. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Παππάς.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος (ΣΔΝΜΕ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Η ερώτηση ήταν για τα άρθρα 1 και 2. Σίγουρα, όταν έχουμε δύο βασικά νομοθετήματα του δημοσίου και του ιδιωτικού Κώδικα Ναυτικού Δικαίου δεν θα πρέπει να έχουμε διαφορετικούς ορισμούς. Αυτό εκ των πραγμάτων και από μόνο του αυτονόητα δημιουργεί προβλήματα.

Στην πρώτη ερώτηση του κ. Μπιάγκη, ο ορισμός όπως δίνεται είναι λανθασμένος τεχνικά, εντελώς λανθασμένος, διότι, αναφέρει χωρίς εκτόπισμα. Δεν υπάρχει πλοίο χωρίς εκτόπισμα. Προφανώς, οι συγγραφείς του σχεδίου αυτού είχαν υπόψιν τους να συμπεριλάβουν και τα υδροδυναμικά υποστηριζόμενα πλοία ή ακόμα και τα αεροδυναμικά υποστηριζόμενα πλοία, αλλά και αυτά συμπεριλαμβάνονται στον γενικότερο ορισμό που υπάρχει στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, διότι, το εκτόπισμα του πλοίου ουσιαστικά είναι όταν το πλοίο είναι ακίνητο και δεν είναι κατά την κίνηση του. Έτσι και πάντα μετριέται σε όλη τη ναυπηγική επιστήμη και σε όλους τους Κώδικες.

Όσον αφορά το στατικό ναυπήγημα, επειδή αναφερόμαστε σε τεχνικό έργο, το στατικό σημαίνει την επάρκεια, την δυνατότητα να είναι αυτοδύναμη και χωρίς υποβοήθηση μια κατασκευή και δεν έχει την έννοια του παραμένει στατικό σε ένα σημείο. Γι’ αυτό, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί η ευρύτερη έννοια πάλι του βοηθητικού ναυπηγήματος που υπάρχει και στο Δημόσιο Κώδικα Ναυτικού Δικαίου.

Σίγουρα υπάρχουν καινούργιες κατασκευές που δεν συμπεριλαμβάνονταν στον Κώδικα τότε, αλλά και γενικότερα και η νοοτροπία και των οργανισμών νηογνωμόνων που άπτονται κανονισμών επι των κατασκευών αναφέρονται σε γενικά βοηθήματα, όπως είχε περάσει και αρχικά στη νομοθεσία της Ελλάδος. Πιστεύουμε ότι είναι πιο δόκιμο να μην αλλάξουν αυτοί οι όροι, όπως υπάρχουν αυτή τη στιγμή. Δεν θα επηρεάσουν σε τίποτα την υπόλοιπη δομή του του σχεδίου νόμου αυτού και θα είναι περισσότερο κατανοητοί στην εφαρμογή του νομοθετήματος. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ευαγγελάκης.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Σχετικά με την ερώτηση της κυρίας Μανωλάκου, οι ναυτεργάτες στη 48ωρη απεργία 8 και 9 Φλεβάρη διεκδικούν ανανέωση και εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων εργασίας σε όλες τις κατηγορίες πλοίων με ουσιαστικές αυξήσεις πάνω από 12% που να καλύπτουν τον πληθωρισμό, οργανικές συνθέσεις και συνθήκες εργασίας ενάντια στην υπονόμευση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής, απόσυρση των αντιναυτεργατικών διατάξεων στην αναθεώρηση του Κώδικα, θέσεις εργασίας με συγκροτημένα δικαιώματα, μέτρα προστασίας των ανέργων και της υγείας. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκε η ακρόαση των φορέων, θα συνεχίσουμε με την 3η συνεδρίαση επί των άρθρων στις 11.30. Έχουν ειδοποιηθεί οι Κοινοβουλευτικές Ομάδες, παρακαλώ και τους συναδέλφους Εισηγητές να βρίσκονται εγκαίρως στην Αίθουσα για την ψηφοφορία.

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, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, 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, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 11.10΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**