**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 11:35΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223), συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης 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». (3η συνεδρίαση)

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

Ο Αντιπρόεδρος 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, Χιονίδης Σάββας, 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, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες διατάξεις».

Προχωράμε στην ψήφιση επί της αρχής.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Οικονόμου;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ψηφίζω, «υπέρ».

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** «υπέρ», από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Καλαματιανός;

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, δήλωσα και χθες ότι είναι απόφαση του κόμματός μου και τη στηρίζουμε όλοι, να απέχουμε από τη διαδικασία της ψηφοφορίας. Θα συμμετέχουμε μόνο στη διαδικασία της ψηφοφορίας, για να μην επανέλθει στο πολιτικό προσκήνιο η εγκληματική οργάνωση των νεοναζί και αιτιολόγησα και την τοποθέτησή μας αυτή.

Η κυβερνητική πλειοψηφία συμμετέχει σε αυτή τη διαδικασία, καταψηφίζοντας την πρόταση δυσπιστίας. Απορώ, όμως, με τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης, που λένε δήθεν για αντιθεσμική λειτουργία του ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

Εμείς εξηγούμε ότι εξαντλήσαμε όλα τα θεσμικά μέσα και επικαλούμαστε και εφαρμόζουμε μία συνταγματική διαδικασία, νόμιμη διαδικασία, με την οποία απέχουμε από τη διαδικασία ψήφισης.

Θυμίζω ότι και το 2019, η νυν κυβερνητική πλειοψηφία, το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας και ο νυν Πρωθυπουργός, τότε Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης …

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Καλαματιανέ, αν ψηφίζετε ή όχι.

Αυτά, εντάξει.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, κάνω δήλωση.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τα έχετε πει, τα ακούσαμε στα κανάλια, νομίζω ότι δεν έχει νόημα.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Όχι, πως δεν έχει νόημα.

Γιατί δεν έχει νόημα;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Αφού δεν ψηφίζετε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Εξηγώ το γιατί απέχουμε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, το έχουμε κατανοήσει και το σεβόμαστε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, εξηγώ γιατί απέχουμε και καταγράφεται.

Να το σεβαστείτε, λοιπόν.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Μα, το σεβόμαστε, κύριε Καλαματιανέ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ακούστε με.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Μα, το έχετε πει, πάλι τα ίδια θα λέτε;

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, ακούστε με, συνεχίζω. Μη διακόπτετε, κάνω δήλωση και καταγράφεται στα πρακτικά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, συνεχίστε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Τότε, λοιπόν, το 2019, μετά τις ευρωεκλογές, ενώ συνέχιζε η θητεία της κυβέρνησης τότε, δήλωσε ο νυν Πρωθυπουργός και Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης τότε, ότι θα απέχει από τη διαδικασία της ψηφοφορίας.

Τότε ήταν νόμιμο και συνταγματικό και τώρα η δική μας δήλωση, η δική μας τοποθέτηση είναι αντιθεσμική;

Οι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, τι πιστεύουν, ότι σε μια τέτοια εκτροπή θα λέγαμε «εντάξει, δεν έγινε και τίποτα, πάμε παρακάτω»;

Χρειάζονται, λοιπόν, δράσεις, χρειάζονται τοποθετήσεις και πιστεύουμε ότι θα πρέπει άμεσα να διαλυθεί η Βουλή, να προκηρυχθούν εκλογές και να αποφασίσει ο ελληνικός λαός, να εκφραστεί ελληνικός λαός.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Μπιάγκης, τι ψηφίζει;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, εγώ θα ξεκινήσω, λέγοντας συγκεκριμένα ως προς την τοποθέτησή μου, για να καταγραφεί στα πρακτικά, την αντίθεσή μας σε σχέση με την επιλογή του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. να μην, ουσιαστικά, παίρνει θέση στις ψηφοφορίες στο Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Θεωρούμε ότι η δημοκρατία έχει κανόνες και πρέπει να γίνονται στο σύνολό τους αποδεκτοί από όλες τις παρατάξεις.

Όσον αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, για το οποίο συζητάμε, δεν κρύβουμε ότι είμαστε σε θετική κατεύθυνση αλλά λόγω του περιορισμένου χρόνου, ώστε να μπορέσουμε να το δούμε εξειδικευμένα το θέμα, θα μου επιτρέψετε να επιφυλαχθούμε για την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, το Κίνημα Αλλαγής επιφυλάσσεται για την Ολομέλεια.

Η κ. Μανωλάκου;

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Καταψηφίζουμε, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** «κατά», από το ΚΚΕ.

Ο κ. Βιλιάρδος;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** «επιφύλαξη», κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** «επιφύλαξη», από την Ελληνική Λύση.

Ο κ. Λογιάδης;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Κύριε Πρόεδρε, ψηφίζουμε «κατά».

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** «κατά», από το ΜέΡΑ25.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, γίνεται δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Ο κ. Πλακιωτάκης, έχει το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, εγώ θα επικεντρωθώ στα όσα ακούστηκαν από τους φορείς για το σχέδιο νόμου το οποίο συζητάμε, δηλαδή, την αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Είναι μια ιστορική στιγμή για το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για την ελληνική ναυτιλία, για τον Έλληνα ναυτικό, ένα από τα πιο σύγχρονα νομοθετήματα σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως αρμόζει στη μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου και θα ήθελα πραγματικά να δώσω κάποιες συγκεκριμένες απαντήσεις – διευκρινήσεις, έτσι ώστε να μην υπάρχουν και να μη δημιουργούνται «σκιές» πάνω σε αυτό το σύγχρονο νομοθέτημα.

Επίσης, σήμερα για μία ακόμη φορά μου δίνεται η ευκαιρία να ευχαριστήσω την κυρία Λία Αθανασίου, την Πρόεδρο της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής αλλά και όλα τα μέλη της επιτροπής, για την πολύ μεγάλη συνεισφορά τους.

Σας είπα και χθες και θα το επαναλάβω και σήμερα ότι 65 χρόνια μετά έχουμε μια εκ θεμελίων αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και αυτό, οφείλεται κυρίως, στην πολιτική βούληση της σημερινής Κυβέρνησης να προχωρήσει σε αυτό το σύγχρονο νομοθέτημα.

Υπήρξαν προσπάθειες και στο παρελθόν, όμως, για διαφορετικούς λόγους, δεν είχαμε το προσδοκώμενο αποτέλεσμα.

Θα ήθελα, λοιπόν, να ξεκινήσω με το εξής. Η αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, συμπεριλαμβάνει όλες τις σύγχρονες μορφές εμπορικής δραστηριοποίησης, τις νέες τεχνολογίες και τις νέες αγορές, για μια ανταγωνιστική αγορά, όπως είναι η ναυτιλία μας. Προσπαθεί, λοιπόν, να ισορροπήσει και νομίζω ότι έχει φτάσει στο μέγιστο βαθμό ικανοποίησης της προστασίας της ελληνικής ναυτιλίας.

Εμείς, θέλουμε περισσότερα πλοία με την ελληνική σημαία και γι’ αυτό άλλωστε έχουμε αναλάβει πολλές και συγκεκριμένες πρωτοβουλίες θεσμικής ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας, της ελληνικής ναυτιλίας και του ελληνικού νηολογίου.

Άρα, από τη μια έχουμε την προστασία της ελληνικής σημαίας και από την άλλη την προστασία των Ελλήνων ναυτικών και είναι μία από τις σημαντικότερες προτεραιότητες του Κώδικα και βεβαίως, την ασφάλεια του Δικαίου.

Εξάλλου, θέλω να τονίσω ότι η κυρία Αθανασίου, η οποία είναι και η Πρόεδρος της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής, είναι μέλος της Ανωτάτης Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

Άρα, ξέρουμε, ότι η MLC, είναι το ελάχιστο επίπεδο προστασίας.

Επομένως, εμείς κάναμε ότι καλύτερο και αυτό το ανέφερε και ο εκπρόσωπος της Π.Ν.Ο., δηλαδή, ότι εμείς κάναμε δεκτές όλες τις προτάσεις της Π.Ν.Ο. και γι’ αυτό έχουμε και την θετική αποδοχή από την πλευρά τους.

Ακούστηκαν διάφορες παρατηρήσεις όσον αφορά τον ορισμό του πλοίου ή για τα στατικά ναυπηγήματα ό,τι δεν είναι εναρμονισμένες οι συγκεκριμένες έννοιες με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, είναι από το 1973. Η αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, εν έτει 2023 -και εμείς- προσδοκούμε να έχει διάρκεια χρόνου - προσδόκιμο ζωής. Επομένως, οι έννοιες που συμπεριλαμβάνονται για το πλοίο αλλά και για τα στατικά ναυπηγήματα, είναι εναρμονισμένες με τις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς και της τεχνολογίας.

Επομένως, οι έννοιες που συμπεριλαμβάνονται και για το πλοίο, αλλά και για τα στατικά ναυπηγήματα είναι εναρμονισμένες με τις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς και της τεχνολογίας. Δεν μιλάμε για βοηθητικά ναυπηγήματα, μιλάμε για ναυπηγήματα. Είπα και χθες, ότι μια σύγχρονη μονάδα FSRU, πλωτής μονάδας, αεριοποίησης, υγροποιημένου φυσικού αερίου κατασκευάζεται ήδη στην Αλεξανδρούπολη. Θα είναι έτοιμη μέχρι τέλη του 2023. Θα ενδυναμώσει την ενεργειακή επάρκεια της χώρας. Ήδη, πρόσφατα η Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων έδωσε την έγκρισή της για την κατασκευή νέας μονάδας στους Αγίους Θεοδώρους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα αποκτά και έχει ενεργειακή επάρκεια. Σε μια περίοδο ενεργειακής ανασφάλειας, η Ελλάδα πρωτοπορεί και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Επομένως, μου λέτε τώρα, γιατί οι έννοιες του πλοίου και των στατικών ναυπηγημάτων δεν είναι εναρμονισμένοι με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, δηλαδή έννοιες προσδιορισμένες το 1973. Απάντηση; Και ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου θα πρέπει να αναμορφωθεί. Και νομίζω, όλοι σε αυτή την αίθουσα συμφωνούμε.

Η ναύλωση διέπεται από την συμβατική ελευθερία των (…) και επειδή ο κώδικας θα πρέπει να έχει προσδόκιμο, άρα, θα πρέπει να έχει ευελιξία, διότι εμείς τι θέλουμε; Εμείς θέλουμε να προσελκύσουμε πλοία στην Ελληνική σημαία. Επομένως αυτός είναι ακριβός ο λόγος. Και επίσης, για τη μεταφορά των (…) αυτές είναι σύγχρονες έννοιες, έχουμε ειδική διάταξη στο άρθρο 135.

Πολύς λόγος έγινε και για το άρθρο 50, το οποίο δε αφορά τους ναυτικούς, γιατί οι ναυτικοί προστατεύονται με ναυτικό προνόμιο.

Και τέλος, επειδή αναφέρθηκε για τα ηλεκτρονικά αρχεία, γιατί δεν είναι υποχρεωτική έννοια. Αυτό σας το είπα και χθες. Το Υπουργείο Ναυτιλίας είναι από τα πρώτα υπουργεία το οποίο προχωράει στην ψηφιοποίηση των αρχείων του. Ήδη έχει προκηρυχθεί ο σχετικός διαγωνισμός από την Κοινωνία της Πληροφορίας. Έχουμε ογκομετρήσει ως Υπουργείο όλες μας τις ανάγκες. Επομένως στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και από το ΕΣΠΑ και από το Ταμείο Ανάκαμψης θα προχωρήσουμε στη πλήρη ψηφιοποίηση του Υπουργείου. Άρα, θα έχουμε πλήρη ψηφιοποίηση όλων των διαδικασιών, ψηφιακό μητρώο εταιρειών, πλοίου, ναυτικών. Ήδη τις επόμενες ημέρες θα παρουσιάσουμε μια επίσης νέα καινοτομία με το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης για ψηφιακό ναυτικό φυλλάδιο.

Εν κατακλείδι κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ, ότι ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι ένα σύγχρονο νομοθέτημα. Είναι ένα εμβληματικό έργο για το Υπουργείο και είμαστε ιδιαίτερα υπερήφανοι. Είναι ένα νομοθέτημα το οποίο θα ενισχύσει την ανάπτυξη, την ευημερία, την προστασία των Ελλήνων ναυτικών. Και βέβαια, είναι ένα νομοθέτημα το οποίο εναρμονίζεται με τις σύγχρονες τάσεις και της αγοράς, αλλά και της τεχνολογίας.

Τώρα, για όλα όσα είπε ο κ. Καλαματιανός, που προσπάθησε να ταυτίσει τη στάση της Νέας Δημοκρατίας την περίοδο 2019 σε σχέση με την επικίνδυνη εκτροπή από πλευράς του Σύριζα, συγκρίνει δύο ανόμοια πράγματα.

Εμείς τότε είχαμε στηλιτεύσει τη στάση του κ. Τσίπρα, αλλά και του ΣΥΡΙΖΑ, να ανοίξει τη Βουλή μία βδομάδα πριν από τις εκλογές, για να προχωρήσει στην αναθεώρηση του Ποινικού Κώδικα, που όλοι γνωρίζουμε τι αρνητικές συνέπειες είχε. Άρα, συγκρίνει ανόμοια πράγματα. Επομένως, κύριε Πρόεδρε, εγώ θα τοποθετηθώ, επί των όσων ακούστηκαν από τους υπόλοιπους φορείς, μετά τις τοποθετήσεις των βουλευτών.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Το μόνο σίγουρο είναι, κύριε Πρόεδρε, ότι ο κύριος Τσίπρας «όπως θα στρώσει θα κοιμηθεί», κατά πώς λέει ο λαός. Δηλαδή, παρακολουθούσα τόση ώρα εδώ τον αγαπητό συνάδελφο τον κύριο Καλαματιανό πώς προσπάθησε, με αμηχανία ο άνθρωπος και αναγκαστικά έχει τέτοια στάση, να εξηγεί. Περισσότερο μίλησε να εξηγεί γιατί δεν ψηφίζει, από το τι θα ψήφιζε. Γιατί τώρα το φέρνει από εδώ, τον φέρνει από εκεί, τι να πει ο άνθρωπος τώρα; Ότι εδώ μια κατάσταση, η οποία είναι έξω και πέρα από τη λογική του Κοινοβουλίου, πρέπει να την δικαιολογεί μέσα στο Κοινοβούλιο; Δεν θέλω να συνεχίσω να το ζητάω, γιατί τον σέβομαι και τον εκτιμώ πάνω από όλα τον κύριο Καλαματιανό, αλλά θα τα βρίσκουν μπροστά τους αυτά τα προβλήματα, τις ατυχείς επιλογές του κ. Τσίπρα, τη μια μετά την άλλη. Αλλά δεν σκοπεύω να κάνω και τον επικοινωνιολόγο του και να του ανοίξω τα μάτια. Αφήστε τον έτσι όπως σας είπα από την αρχή.

Τα άρθρα είναι πολλά, 306. Δεν είναι σπουδαίο το νομοσχέδιο αυτό, κύριε Υπουργέ, λόγω του όγκου του. Είναι 306 άρθρα, πραγματικά είναι μεγάλο νομοσχέδιο για να πεις ως μεγάλο νομοσχέδιο είναι και σπουδαίο. Πολλές φορές δεν ταυτίζονται αυτές οι δύο έννοιες. Είναι, όμως, σπουδαίο νομοσχέδιο, γιατί είναι μια καινοτομία, είναι ένας εκσυγχρονισμός αναγκαίος και απαραίτητος. Μετά από 65 χρόνια τα πράγματα εξελίσσονται και έρχεται επιτέλους η Πολιτεία και κάνει μία τομή και αρχίζει να ξαναοριοθετεί και να θέτει το νομικό πλαίσιο και το θεσμικό πλαίσιο για το πώς θα λειτουργήσει ο χώρος της ναυτιλίας. Άρα, λοιπόν, και μόνο για αυτό έχουμε να κάνουμε με ένα σημαντικό νομοσχέδιο. Τα άρθρα είναι πάρα πολλά. Εν συντομία θα περιγράψω τα μέρη και πώς χωρίζεται το νομοσχέδιο.

Στο πρώτο έως τρίτο μέρος είναι το άρθρο 1 ως 16, όπου καθορίζεται το καθεστώς του πλοίου, οι κανόνες εφαρμογής εμπράγματων εξασφαλίσεων του πλοίου, καθώς και το πλαίσιο εκμετάλλευσης του πλοίου. Μεταξύ άλλων, επαναπροσδιορίζεται η έννοια του πλοίου και εισάγεται η έννοια του στατικού ναυπηγήματος. Δεύτερον, προβλέπεται η καταχώρηση των πλοίων καθαρής χωρητικότητας κάτω των 10 κόρων σε ειδικό δημόσιο βιβλίο μικρών πλοίων, με τις οριζόντιες εξαιρέσεις, καθώς και η καταχώριση σε νηολόγιο των στατικών ναυπηγημάτων. Τίθενται δε συνολικά οι κανόνες δημοσιότητας πράξεων και στοιχείων. Τρίτον, καθιερώνεται η χρήση ηλεκτρονικών μέσων για την τήρηση του νηολογίου και των λοιπών απαιτούμενων βιβλίων και αρχείων, καθώς και για τη χορήγηση σε ψηφιακή μορφή των κατά περίπτωση εκδιδόμενων πιστοποιητικών βεβαιώσεων και λοιπών εγγράφων. Αυτά είναι το άρθρο 1 έως 16 και περιγράφονται εκεί μέσα.

Στα άρθρα από 17 ως 47 εξειδικεύονται οι κανόνες σύστασης της απλής προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης επί πλοίου και οι έννομες συνέπειες αυτών ως προς την εξασφάλιση απαιτήσεων των δανειστών, εγγραφή στο υποθηκοφυλακείο της οικείας περιφέρειας, υποθητική τάξη, κατάταξη προνομιούχων απαιτήσεων κλπ. Από το άρθρο 48 έως 68 προσδιορίζεται η ευθύνη του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή και εισάγονται οι έννοιες της διαχείρισης πλοίου, τεχνική και εμπορική έννοια, και της σύμβασης ναυτικής πρακτορείας στο πλαίσιο των οποίων ορίζεται αντίστοιχα και η ευθύνη των προσώπων που ασκούν διαχείριση ή παρέχουν υπηρεσίες.

Από το άρθρο 69 ως 71 ενσωματώνονται στον κώδικα ειδικά καθεστώτα ευθύνης που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις, ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, από πετρέλαιο κίνησης, από μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών.

Στο 4ο έως 8ο μέρος, είναι τα άρθρα 72-164 όπου εκεί βλέπουμε να τίθενται οι κανόνες που διέπουν τις συμβάσεις ναύλωσης πλοίου, θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, οι οποίοι μεταξύ άλλων αναφέρονται στο σκοπό και στα είδη ναύλωσης, στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών κατά της ναυλοσυμφώνου και με ηλεκτρονικά μέσα, τους όρους τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία σύναψης συμβάσεων μεταφοράς πραγμάτων, έκδοση ηλεκτρονικής φορτωτικής, δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς και λοιπών εγγράφων, ευθύνη συμβατικού και πραγματικού μεταφορέα, ευθύνη φορτωτή, μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και λοιπά. Στις υποχρεώσεις επιβατών, στο πλαίσιο της οικείας σύμβασης μεταφοράς αντίτιμο εισιτηρίου, δυνατότητα εκχώρησης κλπ. Αυτά είναι στο 4ο μέρος έως 8ο.

Μέρος 9ο έως 12ο, είναι τα 222-251 άρθρα. Εκεί βλέπουμε ότι τίθενται το πλαίσιο διατάξεων που εφαρμόζονται για τον συνολικό περιορισμό της ευθύνης των ρητά οριζόμενων προσώπων αναφορικά με απαιτήσεις που απορρέουν από την εκμετάλλευση του πλοίου, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση περιορισμού καθώς και για ζημίες βάσει των προαναφερόμενων ειδικών καθεστώτων ευθύνης. Μεταξύ άλλων, προβλέπονται ουσιαστικές ρυθμίσεις σχετικά με τα όρια ευθύνης, το κεφάλαιο περιορισμού, τον καθορισμό του τόκου, τις δικαστικές δαπάνες, την υπαγωγή σε περιορισμό τελών δικαιωμάτων και προστίμων του ελληνικού δημοσίου που σχετίζονται με περιορίσιμες απαιτήσεις. Εξαίρεση από τον περιορισμό ευθύνης των προστίμων που επιβάλλονται από δημόσιες αρχές για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Διαδικαστικές ρυθμίσεις ως προς την εν γένει διαδικασία περιορισμού ευθύνης.

Από τα άρθρα 252 έως 287, βλέπουμε ότι περιλαμβάνονται διατάξεις αναφορικά με το αντικείμενο και τη λειτουργία των συμβάσεων θαλάσσιας ασφάλισης, τη διενέργεια συντηρητικής και αναγκαστικής κατάσχεσης πλοίου, την παραγραφή αξιώσεων που προβλέπονται στον κώδικα.

Το δέκατο τρίτο μέρος του νομοσχεδίου είναι από το άρθρο 288 έως 292. Εκεί βλέπουμε ότι παρέχονται εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση με ΚΥΑ των ζητημάτων που αφορούν την χρήση των ηλεκτρονικών μέσων και των επιμέρους διατάξεων του κώδικα. Στο 289 έως 292, παρατίθενται οι μεταβατικής ισχύος διατάξεις και οι καταργούμενες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Το δέκατο τέταρτο μέρος είναι το από το άρθρο 293 έως το τέλος. Είναι δηλαδή το τελευταίο κομμάτι του νομοσχεδίου. Εισάγονται λοιπές ρυθμίσεις αρμοδιότητες του Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τις οποίες προβλέπονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα, επιτρέπεται το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να προβαίνει σε πρόσκληση προς πλοιοκτήτες χωρίς τον προβλεπόμενο χρονικό περιορισμό, για τη δρομολόγηση πλοίου με σύναψη σχετικής σύμβασης σε γραμμές που εξυπηρετούν περιοχές πληγείσες από θεομηνίες και λοιπές φυσικές καταστροφές ή έχουν κηρυχθεί σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Στα άρθρα 294-295, επανακαθορίζονται οι προϋποθέσεις για την ανάθεση υπερωριακής διδασκαλίας μέχρι το ένα δεύτερο των ωρών του υποχρεωτικού τους ωραρίου, στα μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων. Η αμοιβή αυτής της υπερωριακής διδασκαλίας των ανωτέρω, καθορίζονται με ΚΥΑ κατά τα ειδικότερα οριζόμενα και καταβάλλεται από το κεφάλαιο ναυτικής εκπαίδευσης. Οι πληρωμές υπερωριακής διδασκαλίας από τη 19/5/2017 μέχρι και τη δημοσίευση των διατάξεων δεν αναζητούνται.

Στο άρθρο 296 και 297, ισχύει και για τις εκπαιδευτικές περιόδους φοίτηση των εκπαιδευτικών σειρών 2023-2024-2025 Δοκίμων Λιμενοφυλάκων, που κατατάσσονται με το σύστημα των εισαγωγικών εξετάσεων σε πανελλαδικό επίπεδο, η μεταφορά της έδρας της Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων στις εγκαταστάσεις της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού στο Σκαραμαγκά.

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία επιλογής και διορισμού του διδακτικού εκπαιδευτικού προσωπικού της Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής κατά τα εκπαιδευτικά έτη 2022-2023 έως και 2025-2026 το οποίο αμείβεται με ωριαία αντιμισθία κατά τα ήδη ισχύοντα.

Στο άρθρο 298, απονέμεται τιμητικά με Προεδρικό Διάταγμα από την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων διατάξεων ο βαθμός του Πλωτάρχη, στους Λιμενοφύλακες που απεβίωσαν στην ενεργό υπηρεσία κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας και ένεκα αυτής πριν τη δημοσίευση του νόμου 2935/2001, ανεξάρτητα αν ο βαθμός αυτός προβλέπεται ως εν ενεργεία βαθμός για την κατηγορία τους.

Στα άρθρα 299 και 300, παρέχεται πλήρης υγειονομική περίθαλψη στα στελέχη του Λιμενικού, που λαμβάνουν άδεια άνευ αποδοχών, με την καταβολή των ασφαλιστικών εισφορών τους. Δηλαδή, καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού και καταβολής αυτών. Με Υπουργική Απόφαση ρυθμίζονται όλα τα συναφή θέματα. Επίσης, συστήνεται, στο Αρχηγείο του Λιμενικού, 3μελής Υγειονομική Επιτροπή, με αρμοδιότητα την έκδοση γνωμάτευσης για τη χορήγηση επιδομάτων ή γυαλιών ματιών, στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

Άρθρο 301. Παρατείνονται, μέχρι τις οριζόμενες ημερομηνίες, οι προθεσμίες που αφορούν σε κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων. Συγκεκριμένα:

Ένα. Εκπόνηση των σχετικών μελετών από τους Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων για την υλοποίηση νέων κατασκευών.

Δύο. Καθαίρεση των κατασκευών, οι οποίες υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ’ υπέρβαση αυτής.

Τρία. Παραχώρηση, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, της χρήσης του υποκειμένου, του προκείμενου και παρακείμενου χώρου των ειδικότερα προβλεπόμενων κατασκευών.

Ορίζεται ότι, κατά τη διάρκεια της αποκλειστικής προθεσμίας για την καθαίρεση των κατασκευών, αναστέλλεται η εκτέλεση των πρωτοκόλλων κατεδάφισης και διοικητικής αποβολής και η έκδοση νέων, καθώς και η επιβολή προστίμων και αποζημιώσεων για την ανέγερση ή χρήση των κατασκευών, καθώς και για την αναγκαστική είσπραξη των ήδη επιβληθέντων προστίμων και αποζημιώσεων.

Στο άρθρο 302, αυξάνεται ο προϋπολογισμός της δαπάνης δημοπράτησης των έργων, στη ζώνη Λιμένα, τα οποία εκτελούνται κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας.

Στα άρθρα 303 ως 306 ορίζονται οι δαπάνες μισθοδοσίας έκτακτου ναυτικού προσωπικού, ανεξαρτήτως ειδικότητας, που παρείχε υπηρεσίες για το οριζόμενο χρονικό διάστημα. Εκκαθαρίζονται και ενταλματοποιούνται, σε βάρος των πιστώσεων του Προϋπολογισμού του έτους 2023 και του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, ακόμα και σε περίπτωση, όπου οι σχετικές Αναλήψεις Υποχρέωσης εκδόθηκαν σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα.

Επίσης, παρατείνεται το χρονικό διάστημα, εντός του οποίου οι ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής πρέπει να προσαρμοστούν στο νέο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τα πλοία αναψυχής.

Αυτή είναι μία περιγραφή των 306 άρθρων. Αυτά τα στοιχεία εμπεριέχονται στα άρθρα. Είναι πολύ ωραίο νομοθέτημα και τα άρθρα είναι πολύ συγκεκριμένα. Πραγματικά, άκουσα τις επιφυλάξεις των συναδέλφων από τα άλλα κόμματα. Ελπίζω ότι, όταν θα πάμε στην Ολομέλεια, την Τετάρτη, να έχει αποσαφηνιστεί η θεώρηση του νομοσχεδίου και να είναι θετική η ψήφος, διότι είναι πραγματικά αυτονόητα αυτά που νομοθετούνται.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας κύριο Οικονόμου. Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, o κ. Καλαματιανός.

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

Καταρχάς, θα ήθελα να τονίσω ότι αμηχανία θα έπρεπε να νιώθουν όσοι βλέπουν το μέγεθος της θεσμικής αντικοινοβουλευτικής εκτροπής που διενεργείται και όχι εγώ. Εδώ, αποδεδειγμένα πλέον με το πόρισμα της ΑΔΑΕ, η ΕΥΠ -δηλαδή, το Πρωθυπουργικό Γραφείο, γιατί έχει την αρμοδιότητα της ΕΥΠ το Πρωθυπουργικό Γραφείο- παρακολουθούσε πολιτικούς αντιπάλους, υπουργούς, την ηγεσία του στρατεύματος και δημοσιογράφους. Αυτό το λέω, για να γίνει αντιληπτή η έκταση και το μέγεθος της εκτροπής.

Στο νομοσχέδιο, τώρα. Είναι μια κωδικοποίηση που αφορά έναν κομβικό τομέα της ελληνικής -και της παγκόσμιας, θα μπορούσαμε να πούμε- οικονομίας. Για το λόγο αυτό, είχαμε την ελπίδα, αλλά και την απαίτηση, να υπάρξει νομοθεσία, με ευρύτατο διάλογο και διαβούλευση με όλους τους φορείς της ναυτιλίας. Δεν το επέλεξε το Υπουργείο.

Θα αναφερθώ σε σημεία, στα οποία έχουμε εντοπίσει προβλήματα.

Άρθρο 3. ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ. Εφόσον δεν προβλέπεται κύρωση για τη μη προσκόμιση Πιστοποιητικού διαγραφής, εντός 2μήνου και εφόσον δεν θίγεται η ισχύς της Πράξης Νηολόγησης, τι αποβλέπει η υποχρέωση; Επίσης, η διάταξη είναι ασαφής ως προς το εναρκτήριο σημείο της δίμηνης προθεσμίας. Από πότε ξεκινάει, δηλαδή;

Στο άρθρο 9. Προβλέπεται η ηλεκτρονική τήρηση Βιβλίων Νηολογίου και η υποβολή εγγράφων με ηλεκτρονικά μέσα. Υπενθυμίζουμε ότι το Υπουργείο έχει εξαγγείλει, αρκετές φορές, την ηλεκτρονική λειτουργία των Υπηρεσιών Νηολόγησης στα Λιμεναρχεία. Όμως, το μόνο που έχει γίνει, μέχρι σήμερα, είναι να έχει λειτουργήσει ηλεκτρονικά μόνο η έκδοση των εγκριτικών Πράξεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Νομοθετικού Διατάγματος 2687 του 1953. Καμία σχέση, δηλαδή, με τα νηολόγια. Τώρα προσθέτετε και την ηλεκτρονική τήρηση του αρχείου των νηολογίων της χώρας σε όλα τα λιμεναρχεία. Δεν έχετε όμως καμία πρόβλεψη για το πώς θα πραγματοποιηθεί αυτή. Σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη δαπάνης εντός του 2023 για την υλοποίηση των διατάξεων που αφορούν την τήρηση των νηολογίων στα λιμεναρχεία της χώρας. Παρ όλα αυτά προβλέπεται ότι οι διατάξεις για τα νηολόγια θα ισχύσουν από 1-7-2023 και οι υπόλοιπες διατάξεις του Κώδικα ανήμερα την Πρωτομαγιά.

Ωστόσο, πριν την έναρξη ισχύος των διατάξεων του Κώδικα θα πρέπει να εκδοθούν τέσσερις Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, με τις οποίες θα καθοριστούν τα εξής:

Τήρηση στα νηολόγια των βιβλίων. Οι πράξεις ή οι εγγραφές σε αυτά. Η χορήγηση κάθε είδους πιστοποιητικών.

Η έκδοση εγγράφου εθνικότητας με ηλεκτρονικά μέσα. Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται και αποδεικνύεται η ψηφιακή τήρηση των βιβλίων και οι καταχωριζόμενες σε αυτά πράξεις και η χορήγηση πιστοποιητικών βεβαιώσεων ή άλλων εγγράφων με ηλεκτρονικά μέσα, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια. Η τήρηση ηλεκτρονικού αρχείου που προβλέπεται στο άρθρο 10 και ορίζονται ειδικότερες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, καθώς και η συγκρότηση, οργάνωση και ασφαλής λειτουργία των απαιτούμενων βάσεων δεδομένων και των αναγκαίων δικτύων επικοινωνίας. Η διαδικασία και τα θέματα που αφορούν την ηλεκτρονική φορτωτική, την ηλεκτρονική διαφορτωτική και την φορτωτική συνδυασμένης μεταφοράς, τους όρους αυθεντικότητας μεταβίβασης και άλλα. Η τήρηση του ναυτολογίου. Οι πράξεις ή οι εγγραφές σε αυτό. Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται και αποδεικνύεται η ψηφιακή τήρηση του ναυτολογίου του πλοίου.

Αλήθεια είστε προετοιμασμένοι για να τα κάνετε όλα αυτά μέσα σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα; Έχετε εξασφαλίσει τους οικονομικούς πόρους για την εφαρμογή; Άρα εδώ μπορούν να συμβαίνουν δύο πράγματα. Είτε γνωρίζετε ότι όλα αυτά δεν μπορούν να γίνουν και δεν μπορούν να υλοποιηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα, άρα βάζετε ψεύτικες ημερομηνίες έναρξης, είτε έχετε άγνοια για τα θέματα της ναυτιλίας και νομίζετε ότι όλα αυτά μπορούν να υλοποιηθούν με τις σημερινές υποδομές και με το ίδιο ανθρώπινο δυναμικό. Πιστεύουμε ότι είναι το πρώτο.

Αλήθεια, οι πόροι προμήθειας ηλεκτρονικού εξοπλισμού πότε θα βρεθούν; Η προμήθεια πότε θα γίνει; Ποιο προσωπικό θα εργαστεί στο αντικείμενο αυτό; Διότι, παράλληλα, θεσμοθετείται πρόσθετες υποχρεώσεις για όλους και κυρίως τις υπηρεσίες νηολογίων, αλλά και τις υπηρεσίες τήρησης των βιβλίων μικρών σκαφών. Περαιτέρω έχετε μεριμνήσει για την εκπαίδευση τόσο του προσωπικού των λιμενικών αρχών, αλλά και των ναυτικών, στα θέματα ηλεκτρονικής τήρησης νηολογίων, αρχείων, ναυτολογίων και φορτωτικών; Πως θα εφαρμοστούν άμεσα όλες αυτές οι γενικόλογες διατάξεις του Κώδικα; Έχετε προβλέψει τα προβλήματα που μπορούν να δημιουργηθούν από 1-5-2023 ή από 1-7-2023 όταν, πλέον, δεν θα ισχύουν οι διατάξεις του προηγούμενου Κώδικα; Μήπως, τελικά, νομοθετείτε με το βλέποντας και κάνοντας και μήπως στις 30-4 φέρετε μια διάταξη που θα λέει ότι: «όλα αυτά πάνε παραπέρα, στο αβέβαιο μέλλον», άρα παραπομπή χωρίς συγκεκριμένο ορίζοντα; Αυτά όμως είναι τα αποτελέσματα όταν στη νομοπαρασκευαστική επιτροπή δεν συμμετείχαν εκπρόσωποι, εργαζόμενοι στο Λιμενικό Σώμα και τα μέλη της Ένωσης Ναυτικού Δικαίου, που θα μπορούσαν να είχαν συμβάλει θετικά στη διατύπωση των συγκεκριμένων διατάξεων.

Αντίστοιχα, στο άρθρο 166 η εισαγωγή των ηλεκτρονικών μέσων και συστημάτων στην ναυτολόγηση για τη μείωση της γραφειοκρατίας είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό ζήτημα. Πράγματι θα απαλλάξει τις ναυτιλιακές εταιρείες από το πήγαινε - έλα στις λιμενικές αρχές για κάθε εγγραφή στο ναυτολόγιο, θα απαλλάξει τις λιμενικές αρχές από το γράφε – σφράγιζε, θα απαλλάξει το ΝΑΤ από το να απασχολεί υπαλλήλους για να κάνουν τους ατελείωτους ελέγχους στα ναυτολόγια κάθε πλοίου που ανοίγει και κλείνει το ναυτολόγιο. Αλλά αυτή η πολύ σημαντική καινοτομία, πιστεύω συμφωνείτε ότι δεν μπορεί να είναι μια δυνατότητα μιας υποπαραγράφου ενός άρθρου του Κώδικα. Αυτό κάνετε. Μια υποπαράγραφος ενός άρθρου του Κώδικα το προβλέπει. Πρέπει να προηγηθεί μια πολύ καλή μελέτη για την ποιοτική ηλεκτρονική εφαρμογή.

Μία μελέτη που θα προβλέψει όλες τις παραμέτρους και μετά από διαβούλευση και συλλογή απόψεων θα γίνει νόμος και θα τεθεί προς εφαρμογή το ηλεκτρονικό ναυτολόγιο.

Περαιτέρω, παρατηρούμε ότι οι διατάξεις του νομοσχεδίου δεν εφαρμόζονται οριζόντια. Στο άρθρο 39 εισάγετε μια εξαίρεση. Η παραχώρηση προτιμώμενης υποθήκης δεν εφαρμόζεται ενιαία για όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία.

Τα πλοία άνω των 1.500 κόρων νηολογημένα με το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953 εξαιρούνται. Για τα πλοία αυτά υπάρχουν και άλλες εξαιρέσεις στο νόμο. Επιπλέον, υπάρχουν διάσπαρτες διατάξεις, οι οποίες εξυπηρετούν μονόπλευρα τα συμφέροντα των εμπλεκομένων.

Στο Άρθρο 26 παρέχεται στον ενυπόθηκο δανειστή η δυνατότητα εκποίησης χωρίς πλειστηριασμό του πλοίου για την εξασφάλιση της απαίτησής του. Οι προνομιούχες απαιτήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος αναγνωρίζονται μόνο αν προσφύγουν στα δικαστήρια για την αναγνώρισή τους έναντι του νέου πλοιοκτήτη.

Το ίδιο συμβαίνει και στο Άρθρο 50. Δεν εφαρμόζεται το Άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα και εδώ πράγματι δημιουργούνται θέματα με τα δεδουλευμένα και τις υπερωρίες γιατί το Άρθρο 44 προβλέπει άσκηση αγωγής και έκδοση δικαστικής απόφασης για να αναγνωριστεί το προνόμιο έναντι αυτού που απέκτησε. Άρα, νέες δικαστικές διαμάχες, νέα δικαστικά έξοδα για τους εργαζόμενους.

Στη συνέχεια, από τη διατύπωση της διάταξης του Άρθρου 166 δεν προκύπτει με σαφήνεια η έννοια της θεώρησης από τη Λιμενική Αρχή του ναυτολογίου του πλοίου, στο οποίο καταχωρίζονται οι συμβάσεις με ναυτολόγησης. Η αρχή οφείλει να ελέγχει αν οι συμβάσεις ναυτολόγησης των ναυτικών είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις και όχι επαχθείς για το ναυτικό.

Στο Άρθρο 181, Παράγραφος 2, προβλέπεται η αστική ευθύνη του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη μόνο για τις απαιτήσεις του ναυτικού που δημιουργήθηκαν τους έξι τελευταίους μήνες πριν από την ημέρα κήρυξης της πτώχευσης. Άρα, με τη διάταξη αυτή ο ναυτικός χάνει τα δεδουλευμένα αν δούλεψε πέραν των έξι μηνών και βέβαια γνωρίζουμε πως -είναι σύνηθες φαινόμενο- η αλλοδαπή πλοιοκτήτρια εταιρεία και ο αντιπρόσωπος να είναι ιδίων συμφερόντων εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλάδα. Ουσιαστικά, λοιπόν, χαρίζονται δεδουλευμένα εργαζομένων.

Το Άρθρο 197 προκαλεί ερωτήματα καθώς εισάγεται η έννοια του κατ’ επάγγελμα ναυαγοσωστικού που δεν υπήρχε έως σήμερα. Η Ελλάδα ως σήμερα διέθετε μόνο ρυμουλκά ναυαγοσωστικά και μέσω αυτού του Άρθρου φαίνεται ότι ανοίγει δρόμος για να καταβάλλεται ολόκληρη αμοιβή στον πλοιοκτήτη του ναυαγοσωστικού από την ασφάλεια του πλοίου ή της πλωτής εξέδρας. Κάθε άλλο πλοίο και δη ρυμουλκό ουσιαστικά αποτρέπεται να συμμετέχει σε επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής. Θυμίζω ότι τα Ελληνικά Δικαστήρια έχουν κρίνει παγίως διασταλτικά στο πλαίσιο εφαρμογής της διάταξης 251 του ισχύοντος Κώδικα ότι τις υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής παρέχουν κατ’ επάγγελμα και οι πλοιοκτήτριες ρυμουλκών. Με τη νέα διάταξη οι επαγγελματίες που διαθέτουν ικανώς εξοπλισμένα ρυμουλκά και μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες επί θαλάσσιας αρωγής αμφισβητείται αν θα δικαιούνται στο μέλλον να λάβουν το σύνολο της αμοιβής ή θα εμπίπτουν στην κατανομή ως μη επαγγελματίες όταν προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες. Αν δεν υπάρξει πρόβλεψη για να μην στερηθεί η κατ’ επάγγελμα επιθαλάσσια αρωγή στους επαγγελματίες η επιθαλάσσια αρωγή θα υποστεί πλήγμα και η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας θα απειληθεί.

Για την διάταξη του Άρθρου 273 να διευκρινίσουμε ότι η προσωρινή διαταγή εκδίδεται από δικαστή και όχι από αυτόν που διεκδικεί οφειλόμενα ποσά σύμφωνα με τους ισχυρισμούς τους. Ο δικαστής αποφασίζει με δικαστική απόφαση.

Τι θα συμβεί σε περίπτωση διεκδίκησης καταβολής δεδουλευμένων όταν το δικαστήριο αργότερα κατά τη συζήτηση ασφαλιστικών μέτρων ή κατά την κύρια δίκη απορρίψει τελικώς ή μερικώς το αίτημα;

Θα υφίστανται οι εργαζόμενοι τον κίνδυνο να στρέφεται η πλοιοκτήτρια εταιρεία εναντίον τους και να τους κάνει αγωγή για αποζημίωση λόγω κακόπιστης έκδοσης προσωρινής διαταγής;

Ιδιαίτερη σημασία αποκτούν οι διατάξεις του Άρθρου 268 που αφορά την εγκατάλειψη πλοίου στον ασφαλιστή σε περίπτωση ναυαγίου σε συνδυασμό με το άρθρο 271, όπου ο ασφαλιστής μπορεί να διαθέσει το ποσό του ασφαλίστρου αποποιούμενος την κυριότητα του πλοίου.

Περιβαλλοντικά ωφελεί η διάταξη;

Αυτή η πρακτική που έχει οδηγήσει και που θα οδηγήσει;

Τέλος, να αναφερθώ στα Άρθρα 294 και 295. Πραγματικά, πιστεύουμε και εμείς ότι εδώ θα πρέπει να γίνει μια αναμόρφωση των αμοιβών του εκπαιδευτικού προσωπικού των σχολών αντί να μειώνουμε τα τυπικά προσόντα των εκπαιδευτικών του εκτάκτου προσωπικού. Βοήθεια, λοιπόν, στους ναυτοδασκάλους με αύξηση των αποδοχών αντί για μείωση των τυπικών προσόντων.

Τέλος επισημαίνουμε, ότι το κείμενο αυτό του νομοσχεδίου θα έχει στιγμιαία ισχύ μετά την ψήφισή του, από την επόμενη μέρα υπάρχει ο κίνδυνος- το γνωρίζουμε αυτό- νέας διεθνής ρύθμισης, η οποία θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές. Σε λίγο κάποιες διατάξεις του Κώδικα θα έχουν ξεπεραστεί ξανά, γι’ αυτό ίσως θα ήταν εποικοδομητικό να υπάρχει μια πρόβλεψη για τον τρόπο, αλλά και τον τακτικό χρόνο, επικαιροποίησης των διατάξεων, δηλαδή να προβλέπεται μια επικαιροποίηση ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε να είναι επίκαιρος ο Κώδικας.

Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω και τις επισημάνσεις των Φορέων, προβληματικά σημεία στον Κώδικα υπάρχουν, που πιστεύουμε ότι θα είχαν αποφευχθεί αν υπήρχε ευρύτερη συμμετοχή στην επιτροπή κατάρτισης και στη διαβούλευση. Δυστυχώς δεν το επιλέξατε και προτιμήσετε μια κλειστή διαδικασία. Βεβαίως, υπάρχει αναγκαιότητα του εκσυγχρονισμού του νομοθετικού πλαισίου, όμως θα έπρεπε να γίνει με ευρύτατο διάλογο και συμμετοχή.

Κλείνοντας θέλω να επισημάνω, ότι ως Νομοθετικό Σώμα οφείλουμε να επενδύουμε στη ναυτιλία, υπό το πρίσμα ότι είναι ένας τομέας εργασίας, κεφαλαίου και γνώσης, με σκοπό πάντα την ενίσχυση, την εξέλιξη και την πρόοδο του έμψυχου Δυναμικού όλου του φάσματος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε ξηρά και θάλασσα.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Καλαματιανό, θα δώσω τώρα τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον κ. Μπιάγκη.

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

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως τόνισα και στη χθεσινή μου τοποθέτηση, το σχέδιο νόμου για την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου αποτελεί, μαζί με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, τη ραχοκοκαλιά της ναυτικής νομοθεσίας του Εθνικού μας Δικαίου. Συμφωνούμε λοιπόν, ότι είναι επιβεβλημένος ο εκσυγχρονισμός ενός νομοθετήματος που τέθηκε σε ισχύ πριν από περίπου 65 χρόνια και που πλέον θεωρείται παρωχημένο και αδύναμο για να υποστηρίξει τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας. Ως εκ τούτου, είμαστε κατ’ αρχήν θετικοί, ως προς την πρωτοβουλία του εν λόγω νομοθετήματος. Παράλληλα, διαπιστώνουμε ότι το κείμενο του σχεδίου του Κώδικα φαίνεται ότι κινείται εν γένει στη σωστή κατεύθυνση και αυτό σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στο γεγονός, ότι έχει προηγηθεί η, αυτονόητη για εμάς, συστηματική και επιστημονικά τεκμηριωμένη προετοιμασία από επιτροπή, στην οποία συμμετείχαν έγκριτοι, καταρτισμένοι και έμπειροι επιστήμονες, ακαδημαϊκοί, δικαστικοί, λειτουργοί και εμπειρογνώμονες του χώρου της ναυτιλίας, που κατόπιν ευρείας διαβούλευσης με κοινωνικούς και επαγγελματικούς φορείς, κατέληξαν σε ένα νομικό κείμενο, που σαφώς βελτιώνει το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.

Εντούτοις, όπως διαφάνηκε και κατά την ακρόαση των Φορέων, δεν κατέστη δυνατόν να καταγραφούν όλες οι απόψεις και προτάσεις, με ευθύνη, στις περισσότερες των περιπτώσεων, βεβαίως του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του ίδιου του Υπουργού. Θεωρούμε μάλιστα, ότι πολλές εξ αυτών των προτάσεων, ειδικότερα επί τεχνικών θεμάτων, θα μπορούσαν, έστω και σε αυτή τη φάση, να ληφθούν υπόψη για την τελική διαμόρφωση του κειμένου. Παρόλα αυτά, δεν είναι, εν πάση περιπτώσει, μια διαδικασία νομοθέτησης από αυτές που μας έχει συνηθίσει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, τουναντίον μέχρι σήμερα, οι περισσότερες νομοθετικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης και ιδιαίτερα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, πέραν των σκοπιμοτήτων που συνήθως εξυπηρετούσαν, υστερούσαν τόσο σε σαφήνεια και νομοτεχνική πληρότητα, όσο και σε επάρκεια τεκμηρίωσης και ευρύτητα διαβούλευσης και διαφάνειας.

Σε αυτό που, δυστυχώς, συνεχίζει η Κυβέρνηση να είναι συνεπής, είναι η σταθερή απαξίωση και υπονόμευση της ποιότητας της νομοθετικής κοινοβουλευτικής διαδικασίας, σε ό,τι τουλάχιστον αφορά στις ελάχιστες προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται, ώστε οι βουλευτές να έχουν τον κατάλληλο χρόνο επεξεργασίας των κειμένων των υπό συζήτηση ρυθμίσεων. Το εν λόγω, θεμελιώδες για τη ναυτική νομοθεσία, σχέδιο νόμου, με πάνω από 300 άρθρα, που περιλαμβάνει πλήθος εξειδικευμένων νομικών εννοιών και αναφορών σε αρκετές σχετιζόμενες διεθνείς συμβάσεις, μας δόθηκε προς ανάγνωση και επεξεργασία αιφνιδιαστικά μόλις προχθές το απόγευμα, θέτοντας ένα ιδιαίτερα στενό χρονικό πρόγραμμα συνεδριάσεων. Μόλις χθες το απόγευμα είχαμε την πρώτη συνεδρίαση, σήμερα το πρωί την ακρόαση των εκπροσώπων των Φορέων και σχεδόν αμέσως μετά τη δεύτερη συνεδρίαση μας. Γιατί τέτοια βιασύνη, κύριε Πρόεδρε; Και ενώ όπως πρότεινα χθες, κατά την πρώτη μου τοποθέτηση- που δυστυχώς όχι μόνο δεν εισακούστηκα, ούτε καν δέχτηκα κάποια απάντηση- θα μπορούσαμε τη συζήτηση που κάνουμε τώρα, να την μεταθέταμε για αύριο, ημέρα Παρασκευή, χωρίς να μεταβάλλουμε την προγραμματισμένη ημερομηνία ολοκλήρωσης της συζήτησης στην παρούσα Επιτροπή, ούτε βέβαια και την προγραμματισμένη ημερομηνία της ψηφοφορίας.

Θα είχαμε όμως έτσι ένα μεγαλύτερο και εύλογο χρόνο, για τις διατάξεις, να τις δούμε, του νόμου. Να μελετήσουμε καλύτερα και τα σχόλια και τις προτάσεις των φορέων που ακούσαμε σήμερα και να τις επεξεργαστούμε.

Θέλουμε πραγματικά, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να συμβάλουμε εποικοδομητικά στη διαμόρφωση ενός Κώδικα που όπως προείπα, θεωρούμε ότι βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση. Εν πάση περιπτώσει, ακόμη και έτσι θα προσπαθήσω για την οικονομία του χρόνου, να αναφερθώ σε επιλεγμένα σημεία των διατάξεων του υπό συζήτηση νομοσχεδίου που ίσως χρειάζονται περαιτέρω επεξεργασία και βελτιώσεις, κύριε Υπουργέ.

Ορίζεται στο άρθρο 1 ως πλοίο κάθε πλωτή κατασκευή, με ή χωρίς εκτόπισμα, ικανή να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα για εκτέλεση ναυσιπλοΐας. Οφείλουμε να σημειώσουμε ότι εξ ορισμού δεν μπορεί να υπάρχει πλωτή κατασκευή χωρίς εκτόπισμα. Στην ανάλυση συνεπειών ρύθμισης αναφέρεται ότι η ευρύτερη διατύπωση του νόμου, συμπεριλαμβάνοντας την έννοια του πλοίου «πλωτές κατασκευές, με χωρίς εκτόπισμα». Επιτρέπει να συμπεριληφθούν και διάφορα άλλα πλωτά κατασκευάσματα της σύγχρονης τεχνολογίας που βασίζονται στην ύπαρξη πλωτήρων. Ακόμη όμως και σε αυτή την περίπτωση ύπαρξης πλωτήρων ή ακόμη και στην περίπτωση υδροπτέρυγων, όπου κατά την πλεύση το σύνολο σχεδόν του όγκου του πλοίου εξέρχεται του ύδατος, το εκτόπισμα εξακολουθεί να υφίσταται και να ισούται με το βάρος της πλωτής κατασκευής που εκτοπίζει αντίστοιχη μάζα ύδατος σε κατάσταση ηρεμίας, μη πλεύσης. Επομένως, ο όρος «με ή χωρίς εκτόπισμα» κρίνεται σκόπιμο να απαλειφθεί, ώστε να συνάδει ο ορισμός του πλοίου με τις βασικές αρχές της επιστήμης και να μην υπάρχει περιθώριο παρερμηνειών. Υπενθυμίζεται ότι ως πλοίο, στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ορίζεται ότι είναι «Παν σκάφος προωρισμένον όπως μετακινήται επί του ύδατος, προς μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό».

Προφανώς, παρά την τροποποίηση και απλοποίηση του ορισμού της έννοιας του πλοίου, στο εν λόγω σχέδιο νόμου, εντούτοις εξακολουθεί να μη συνάδει πλήρως με τον αντίστοιχο ορισμό δεύτερου βασικού και σε μεγάλο βαθμό συμπληρωματικού νομοθετήματος, κυρίως σε ότι αφορά στη δυνατότητα αυτοδύναμης κίνησης.

Και εδώ, σε αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου. Το ότι ο Κώδικας Δημοσίου Δικαίου είναι ένα νομοθέτημα του 1973, δεν σημαίνει ότι αλλάζουν τα συμπεράσματα και ότι οι σημερινοί ορισμοί που δίνουμε με το καινούργιο σχέδιο νόμου έρχονται σε αντίθεση με το παλαιό. Κάτι που θα έπρεπε να το δείτε, πώς θα γίνει αυτή η εναρμόνιση, τουλάχιστον, σε κάποια βασικά κομμάτια του, στη σχέση του Κώδικα Δημοσίου Δικαίου με τον Κώδικα του Ιδιωτικού Δικαίου;

Στο ίδιο άρθρο έρχεται η μάλλον καινοφανής έννοια του στατικού ναυπηγήματος, αν και αντίστοιχος ορισμός που αφορά στην έννοια του βοηθητικού ναυπηγήματος υφίσταται και στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Χωρίς εντούτοις οι δυο ορισμοί να είναι ταυτόσημοι. Η δε αναφορά της συνήθως σταθερής θέσης στον ορισμό του στατικού ναυπηγήματος είναι μάλλον ασαφής. Τι νοείται ως «συνήθως» και πώς μετράται;

Πέραν των ανωτέρω με τους υφιστάμενους ορισμούς μπορούν να υπάρχουν περιπτώσεις πλωτών κατασκευών που ενώ νοούνται ως πλοία ή βοηθητικά ναυπηγήματα, σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Εντούτοις, δεν μπορούν να ενταχθούν σε καμία από τις έννοιες πλοίου ή στατικού ναυπηγήματος του σχεδίου νόμου.

Ενδεικτικά αναφέρεται η περίπτωση ρυμουλκούμενης φορτηγίδας, η οποία αφενός δεν κινείται αυτοδύναμα, αφού δεν φέρει σύστημα πρόωσης και επομένως δεν μπορεί να νοηθεί ως πλοίο και αφετέρου δεν μπορεί να νοηθεί ως στατικό ναυπήγημα αφού δεν είναι συνήθως σε σταθερή θέση, αλλά μετακινείται ρυμουλκούμενη.

Στο άρθρο 3 τίθεται ως ελάχιστο όριο ολικής χωρητικότητας για την εγγραφή πλοίου σε ελληνικό νηολόγιο οι δέκα (10) κόροι. Τίθεται λοιπόν το ερώτημα που θα εγγράφονται τα πλοία μικρότερης των 10 κόρων ολικής χωρητικότητας; Σημειώνεται ότι δεν υπάρχει εδώ και αρκετά χρόνια αντίστοιχο όριο χωρητικότητας για την εγγραφή στα βιβλία μικρών σκαφών που αποτελούν την έτερη επιλογή εγγραφής. Στο ίδιο άρθρο 3, η έννοια «δύναμη μηχανής» είναι μάλλον παρωχημένη. Και η πλέον δόκιμη έννοια είναι η «εγκατεστημένη ισχύς πρόωσης».

Στα άρθρα 9 και 10. Προβλέπεται η δυνητική και μάλιστα εν όλω ή εν μέρει τήρηση των νηολογίων, ναυτικών υποθηκολογίων και βιβλίων κατασχέσεων. Με αυτό τον τρόπο αφενός δεν διασφαλίζεται η τήρηση των εν λόγω βιβλίων με ενιαίο τρόπο και αφετέρου δεν διασφαλίζεται ο στόχος της πλήρους ψηφιοποίησης στην παραπάνω διαδικασία.

Θα μπορούσε, λοιπόν, η ηλεκτρονική εγγραφή και τήρηση των στοιχείων και μάλιστα μέσω διαδικτυακών εφαρμογών να έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα, έστω προβλέποντας εύλογο μεταβατικό χρονικό διάστημα ώστε να ενισχυθεί η ποιότητα των υπηρεσιών προς την ελληνική ναυτιλία αλλά και η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου έναντι μάλιστα ακόμη και σημαιών ευκαιρίας που λειτουργούν πλήρως ηλεκτρονικά εδώ και πολλά χρόνια.

Ιδιαίτερη αναφορά θα ήθελα να κάνω στα μέρη 6ο και 7ο που αφορούν στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και στη ναυτική εργασία αντίστοιχα και που περιέχουν αρκετές καινοτόμες και προοδευτικές προβλέψεις που ενισχύουν τη διασφάλιση των δικαιωμάτων τόσο των επιβατών όσο και των ναυτικών και αυτό καθόσον ενσωματώνουν ή κωδικοποιούν αντίστοιχες διατάξεις διεθνών συμβάσεων αλλά και του ευρωπαϊκού κεκτημένου που θέτουν ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις. Χωρίς αυτές όμως σε καμία περίπτωση να πρέπει να ερμηνεύονται περιοριστικά ως προς τη δυνατότητα περαιτέρω αύξησης των εν λόγω δικαιωμάτων.

Σε ότι αφορά στο μέρος 14ο και τις λεγόμενες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αναρωτιέμαι αλήθεια, πότε πραγματικά συντάχθηκαν ώστε να μην προλάβουν να συμπεριληφθούν στο κείμενο που αναρτήθηκε για δημόσια διαβούλευση πριν μόλις τρεις εβδομάδες. Στο άρθρο 294 προβλέπεται η υποβάθμιση των απαιτούμενων προσόντων των επιστημονικών και εργαστηριακών συνεργατών, των ακαδημιών εμπορικού ναυτικού σε περίπτωση διαγωνισμού πρόσληψης όπου δεν υπάρχει ενδιαφέρον. Θα περίμενε κανείς κύριε Υπουργέ αντί της μείωσης των απαιτούμενων προσόντων να εξεταστεί το ενδεχόμενο αύξησης της προβλεπόμενης αντιμισθίας ώστε να αυξηθεί το ενδιαφέρον υποψήφιων εκπαιδευτών. Σύμφωνα με το άρθρο 296 η Σχολή Λιμενοφυλάκων θα συνεχίσει να φιλοξενείται από το Πολεμικό Ναυτικό στις εγκαταστάσεις του Σκαραμαγκά για ακόμη δύο εκπαιδευτικά έτη, αφού οι εργασίες στη Σχολή Λιμενοφυλάκων στον Πειραιά καθυστερούν αδικαιολόγητα. Απαξιώνεται έτσι έμμεσα τη διαδικασία εισαγωγής των Λιμενικών μέσω πανελλαδικών εξετάσεων καθόσον οι ως άνω εγκαταστάσεις είναι περιορισμένων δυνατοτήτων τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά.

Στο άρθρο 301 επιχειρείται η παροχή παράτασης ενός έτους για την εκπόνηση μελετών από τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων για περιπτώσεις κατασκευών στις χερσαίες ζώνες λιμένα που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ’ υπέρβαση αυτής, καθώς και η σημαντική αύξηση του πλαφόν του ποσού των προστίμων και αποζημιώσεων που επιβλήθηκαν για την ανέγερση ή χρήση τους που προβλέπεται για τη μη λήψη διοικητικών μέτρων. Μια ρύθμιση που προφανώς λειτουργεί προς όφελος των συμφερόντων των ως άνω Οργανισμών και εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος με την προσχηματική μάλιστα επίκληση της πανδημίας.

Κύριε Πρόεδρε, επιφυλασσόμαστε, λοιπόν, αναφέρω για άλλη μια φορά να τοποθετηθούμε επί της αρχής και κατ’ άρθρων μέχρι και την ολοκλήρωση της διαδικασίας, λαμβάνοντας υπόψη τις τυχόν τροποποιήσεις που θα γίνουν επί διατάξεων του σχεδίου νόμου και μέχρι τότε με βάση τον υφιστάμενο σχολιασμό και τις προτάσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ τον κ. Μπιάγκη.

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, Χιονίδης Σάββας, 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, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Σας ευχαριστώ. Αυτή τη στιγμή είναι οι καλλιτέχνες στο Σύνταγμα, χαιρετίζουμε το παν καλλιτεχνικό συλλαλητήριο. Είναι η δεύτερη μέρα της απεργίας τους ενάντια στο Προεδρικό διάταγμα που τους έχει ξεσηκώσει στην κυριολεξία και η απεργία τους, κύριε Υπουργέ, είχε πολύ μεγάλη συμμετοχή από καλλιτέχνες και εργαζόμενους στο χώρο πολιτισμού, προβάλλοντας τα δίκαια αιτήματά τους και πρέπει να τα λάβετε υπόψη. Εμείς εκφράζουμε την αλληλεγγύη και συμπαράστασή μας.

Τώρα, σε ότι αφορά τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ψηφίστηκε το 1958 και φέρνει μέσα του όλα τα χαρακτηριστικά στοιχεία μιας εποχής σκληρών διώξεων κατά των ναυτεργατών, του εργατικού λαϊκού κινήματος και των κομμουνιστών για να δοθεί ώθηση στην καπιταλιστική ανάπτυξη και την κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ωστόσο η επίθεση εφοπλιστών και κυβέρνησης κλιμακώθηκε με τους νόμους 4150/2013 «καθορισμός οργανικής σύνθεσης επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων» και με το νόμο 4254/2014, συγκυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας ΠΑΣΟΚ με το οποίο επιχειρησιακές συμβάσεις στην ακτοπλοΐα υπερισχύουν των κλαδικών, ώστε να τσακίσουν ακόμα περισσότερο τους μισθούς και τα δικαιώματα των ναυτεργατών.

Επιπλέον, στον ίδιο νόμο προβλέπεται η δυνατότητα δρομολόγηση έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας για να χτυπηθεί το δικαίωμα στην απεργία των ναυτεργατών με μια νέα μορφή πολιτικής επιστράτευσης των απεργών ή στρατολόγηση απεργοσπαστών. Όμως, αυτό που κάνετε τα τελευταία χρόνια είναι να ενσωματώνετε τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, τους αντιναυτεργατικούς νόμους και τα σκληρά μέτρα κατά των πληρωμάτων που ψηφίζετε όλες οι Κυβερνήσεις και της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ, όπως οι μνημονιακοί νόμοι που ψηφίσατε όλοι μαζί, το νόμο-έκτρωμα 4714/2020 που στοχεύει στην κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, τον κοινωνικοασφαλιστικών και συνδικαλιστικών δικαιωμάτων. Έχετε σύμπνοια κι ας προσπαθεί ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ και συνολικά ο ΣΥΡΙΖΑ να πολώσει μέσα από μια κάλπικη αντιπαράθεση. Βολεύει για να κρύψει ότι δε μπορείτε να σηκωθείτε, αφού συμφωνείτε στα μεγάλα ζητήματα και τις δεσμεύσεις απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ. Κάτι έπρεπε να βρούνε.

Ωστόσο, ξανά ερχόμενη στο νομοσχέδιο θέλω να θυμίσω ότι η Κυβέρνηση με το ν. 4714/2022 επέφερε σοβαρό πλήγμα στα εργασιακά ασφαλιστικά συνταξιοδοτικά και συνδικαλιστικά δικαιώματα των ναυτεργατών. Με αυτό το νόμο-τερατούργημα υλοποιείται η απαίτηση των εφοπλιστών να εφαρμόζονται στα ποντοπόρα καράβια είτε με ελληνική είτε με ξένη σημαία, στο σύνολο των ναυτεργατών, ελλήνων και αλλοδαπών, οι απαράδεκτες συμβάσεις χωρίς κοινωνική ασφάλιση που συνυπογράφουν η ……TF και η …………. με βάση την Σύμβαση της Ναυτικής Εργασίας του 2006.

Τον ίδιο δρόμο στην υπηρεσία των εφοπλιστών για την κατάργηση συλλογικών συμβάσεων και δικαιωμάτων ναυτεργατών ακολούθησε και η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ αναπαράγοντας το χρεοκοπημένο ισχυρισμό που προβάλλουν οι εφοπλιστές, αλλά και τα άλλα Κόμματα του κεφαλαίου ότι «η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας θα ανοίξει θέσεις εργασίας για τους άνεργους νέους». Η ανεργία ζει και βασιλεύει.

Για όλους αυτούς τους λόγους αυτό το νομοθέτημα είναι αντεργατικό και αντιλαϊκό. Πιο ειδικά θα επικεντρωθούμε στα πιο επίμαχα άρθρα και στην ομαδοποίηση τους. Ήδη από το πρώτο άρθρο και την πρώτη παράγραφο δίνεται η νομοθετική έννοια του πλοίου. Δηλαδή, ως «πλοίο» θεωρείται κάθε κατασκευή με ή χωρίς εκτόπισμα ικανή να επιπλέει με προορισμένη να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα για εκτέλεση ναυσιπλοΐας. Η κατασκευή αυτή δεν είναι απαραίτητο να διαθέτει εκτόπισμα. Κατά κάποιον τρόπο αμφισβητήθηκε για την ακρίβεια του αυτός ο όρος από τον Πρόεδρο του Συλλόγου των Ναυπηγών.

Βέβαια, υπάρχουν εξελίξεις. Πάντα υπάρχουν εξελίξεις στην επιστήμη και στην τεχνική. Εννοώ υπάρχουν τα υδροπλάνα που ίσως δεν υπήρχαν εκείνη την περίοδο και γίνεται μία προσαρμογή. Επίσης, σημειώνεται ότι η προϋπόθεση του μεγέθους της κατασκευής προσδιοριζόμενου με βάση την καθαρή χωρητικότητα καταργείται ως στοιχείο εννοιολογικού προσδιορισμού του πλοίου. Το εκτόπισμα, η χωρητικότητα, η κατηγορία των πλοίων και η έκταση των ταξιδιών περιλαμβάνονται στα βασικά στοιχεία για τη ναυπήγηση, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας τον καθορισμό της οργανικής σύνθεσης, της συλλογικής σύμβασης εργασίας, των εργασιακών, ασφαλιστικών, συνταξιοδοτικών και συνδικαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτεργατών.

Επίσης, στη δεύτερη παράγραφο υιοθετείται η διάκριση μεταξύ πλοίου και στατικού ναυπηγήματος αντικαθιστώντας το πλωτό ναυπήγημα, την έννοια του βοηθητικού ναυπηγήματος, που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Εδώ θα λέγαμε, «βαφτίζοντας το κρέας ψάρι». Έτσι, τα πλοία χάνουν το χαρακτηρισμό τους. Παραδείγματος χάρη, πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου 160.000 κυβικών μέτρων να χαρακτηρίζεται σε στατικό ναυπήγημα όταν λειτουργεί ως πλωτή μονάδα αεριοποίησης και διοχέτευσης φυσικού αερίου στο κεντρικό δίκτυο διανομής, μέσω θαλάσσιων και χερσαίων αγωγών.

Αλλά, ακόμα και στο δεύτερο άρθρο και στα κεφάλαια αυτά που αναφέρετε δεν εφαρμόζονται στους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους που δουλεύουν σε στατικά ναυπηγήματα. Δηλαδή, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής. Το ίδιο ισχύει και δεν εφαρμόζονται στα πλοία και στατικά ναυπηγήματα κρατικής ιδιοκτησίας ή εκμετάλλευσης. Ωστόσο, στην έννοια στατικά ναυπηγήματα ανήκουν και οι πλωτές εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου. Το αναφέρουμε γιατί έχει πολύ μεγάλη σημασία. Γιατί αφορά προστασία ναυτικής εργασίας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Προβλέπεται, λοιπόν, εξαίρεση από όλες τις διατάξεις που αφορούν την αποζημίωση για ρύπανση από πετρέλαιο, αλλά και για τη ναυτική εργασία. Είναι απαράδεκτο. Αρκεί να θυμηθούμε καταστροφικά ατυχήματα διαρροής πετρελαίου από πλατφόρμα εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου. Στην Αμερική, το «Deepwater Horizon» το 2010, αλλά και από πλοία στην Ευρώπη, όπως το «Erika» το 1999, το «Prestige» το 2002 που είναι χαρακτηριστικό ότι ο πλοίαρχος πήγε φυλακή. Όμως, ο πλοιοκτήτης πήρε αποζημίωση και αγόρασε πλοία. Αυτό είναι και ανισότητα κι άδικο. Αλλά και στην Ελλάδα είχαμε το «Αγία Ζώνη ΙΙ», το 2017. Όμως, θέλουμε να θυμίσουμε το εξωφρενικό του «Sea Diamond», όπου το ναυάγιο του 2007 συνεχίζει να ρυπαίνει καθημερινά θαλάσσια περιοχή στην Καλντέρα της Σαντορίνης, αν και ο Άρειος Πάγος με απόφασή του αναγνώρισε την ύπαρξη σοβαρής θαλάσσιας ρύπανσης που κατ' επέκταση έχει την ανάγκη ανέλκυσης του ναυαγίου. «Βραδυφλεγή τοξική βόμβα που μπορεί να προκαλέσει ανυπολόγιστη οικολογική καταστροφή», αναφέρει.

Όμως, δεν εφαρμόζεται καμία νομοθεσία και κυρίως η νομοθεσία περί διαχείρισης αποβλήτων. Όμως, ο πλοιοκτήτης κι εδώ πήρε την αποζημίωση. Τίποτε δεν πλήρωσε για την καταστροφή. Βλέπετε σύμπνοια που έχετε οι κυβερνήσεις, ΣΥΡΙΖΑ, Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ, όταν είναι να προστατεύετε πλοιοκτήτες; Όλοι είσαστε μια γροθιά εδώ. Γι’ αυτό, αν θέλετε και το πρώτο και το δεύτερο άρθρο και το έβδομο μέρος που αφορά τη ναυτική εργασία, με καρδιά το άρθρο 65, αλλά και τα άρθρα 65 έως 195 σε συνδυασμό με το σύνολο των άρθρων του νομοσχεδίου τροποποίησης του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, δίνουν, εξασφαλίζουν και νέα προνόμια για τους πλοιοκτήτες, τους εφοπλιστές και τους επιχειρηματικούς ομίλους που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, γενικότερα στους βιομηχανικούς κλάδους, τη ναυπήγηση, την εξόρυξη, την αποθήκευση, την επεξεργασία υδρογονανθράκων, πετρελαίου, φυσικού αερίου, καθώς και για την πλήρη εφαρμογή της σύμβασης ναυτικής εργασίας 2006, σηματοδοτώντας ένταση της επιθετικότητας και των κυβερνήσεων, και των εφοπλιστών, και του κεφαλαίου για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, τις οργανικές συνθέσεις σε θεμελιώδη εργασιακά ασφαλιστικά συνταξιοδοτικά και συνδικαλιστικά δικαιώματα.

**Με την τροποποίηση του κώδικα, ένα ατύχημα μπορεί να προκαλέσει τεράστιους κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα, γενικότερα των εργαζομένων στα λιμάνια και τους κατοίκους στις αστικές περιοχές. Επίσης, ενισχύεται το αντιδραστικό αντεργατικό νομοθετικό πλαίσιο για τη ναυτιλία . Αυτό επισφραγίστηκε με το νόμο 49 48 του 2022 για την ακτοπλοΐα και την πλήρη εφαρμογή του αντεργατικού κανονισμού της Ευρωπαϊκής ένωσης 35 77 του 1992,την κατάργηση του καμποτάζ στις θαλάσσιες μεταφορές επιφέροντας πλήγμα για τους ναυτεργάτες σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, όμως ταυτόχρονα και αμύθητα κέρδη για τους εφοπλιστές.**

**Για το άρθρο 165, που αφορά τη ναυτική εργασία και βάζει στο μάτι του κυκλώνα τους ναυτεργάτες, μίλησα εχθές το πόσο επικίνδυνο είναι αναλυτικά, όμως η σύμβαση ναυτολόγησης οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα του ναυτικού, ρυθμίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας που στηρίζει ένα επικίνδυνο καθεστώς κατά τη γνώμη μας δουλεμπορίου και κατακρεουργεί τα ναυτεργατικά δικαιώματα. Μάλιστα, με ευθύνη όλων των κυβερνήσεων, οι ποντοπόροι εφοπλιστές δεν προσέρχονται σε διαπραγματεύσεις για τη συλλογική σύμβαση εργασίας από το 2010 δηλαδή, έχουν περάσει 13 χρόνια και ένα σωρό κυβερνήσεις.**

**Και τι προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση 72 ώρες εργασίας την εβδομάδα και πολύ μειωμένους μισθούς δηλαδή, σκλαβιά. Ποιος εργάζεται 72 ώρες; Δεν αντέχει ο οργανισμός. Τι λένε οι ναυτεργάτες, σαν στοιχειώδη ρύθμιση που αντιπαρατίθεται στην πρόταση που περιέχει το άρθρο 165; Προβλέπει τα εξής: Και το διαβάζω όπως το διατυπώνουν κι εμείς το στηρίζουμε. Η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα του ναυτικού, ρυθμίζονται από τις ελληνικές συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας που συμφωνούνται από τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των πλοιοκτητών εργοδοτών και των ναυτεργατών, κατά κατηγορία και είδος πλοίου. Η κατάρτιση της προαναφερόμενης συλλογικής σύμβασης εργασίας δεσμεύει υποχρεωτικά όλους τους εργοδότες ανεξάρτητα από το αν αποτελούν μέλη της εργοδοτικής οργάνωσης που υπέγραψε τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.**

**Σε περίπτωση κατά την οποία δεν έχει γίνει δυνατό να συμφωνηθεί η κατάρτιση συλλογικής σύμβασης εργασίας, κατά τα ανωτέρω, εξακολουθεί να ισχύει η αμέσως προηγούμενη, ακόμα και αν έχει λήξει η χρονική διάρκεια ισχύος της. Αυτή την πρόταση τη δεχόσαστε σας ρωτάμε; Είναι λογική και δίκαιη. Όμως όλοι σας την αποφεύγετε και τα κόμματα και φυσικά οι εφοπλιστές, σαν το διάβολο το λιβάνι.**

**Στο άρθρο 169, περί συμφώνων ναυτολόγησης. Τι υπηρετεί αυτό; Δίνει τη δυνατότητα στον πλοιοκτήτη όπως λέει το άρθρο, να αναιρέσει τη συμφωνία και να μην συνάψει σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτεργάτη και να τον κάνει μπαλάκι του Πινγκ Πονγκ.**

**Θα αναφερθώ και σε δύο άρθρα κύριε Πρόεδρε, το άρθρο 176 που αναφέρεται στη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με τακτική καταγγελία τον πλοιοκτήτη. Αυτό το άρθρο, διαμορφώνει τις προϋποθέσεις, να πετούν οι εφοπλιστές τους ναυτεργάτες από τα πλοία σαν την τρίχα από το ζυμάρι, ανάλογα με τα δικά τους συμφέροντα.**

Καταγγελία λέτε της Σύμβασης, λόγω πρόσκαιρης ανικανότητας του πλοίου.

Γιατί μια ζημιά ή αβαρία να οδήγησε στην καταγγελία της Σύμβασης;

Γιατί να είναι λόγος καταγγελίας ο παροπλισμός του πλοίου για 20 ημέρες ή για έναν μήνα, που αναζητά παραδείγματος χάρη, ναύλο ένα πλοίο;

Σας ρωτάμε.

Επίσης, ή στο άρθρο 186, για τα δικαιώματά του ναυτικού σε περίπτωση ασθένειας και ατυχήματος. Προβλέπεται το εξής: εάν η Σύμβαση Ναυτολόγησης λυθεί λόγω ασθένειας και ο ναυτικός νοσηλεύεται εκτός του πλοίου, δικαιούται νοσήλια και πλήρη μισθό όσο διαρκεί η ασθένεια. Όχι, όμως, πέραν των τεσσάρων μηνών από τη λύση της Σύμβασης Ναυτολόγησης. Το θεωρούμε εξοργιστικό. Τι θα γίνει αν διαρκέσει η ασθένεια πέρα των τεσσάρων μηνών; Αυτός ο άνθρωπος πρέπει να πεθάνει; Δεν υπάρχει καμία λογική δικαιολογία.

Με νύχια και με δόντια προσπαθείτε να καλύψετε τους εφοπλιστές. Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας υποστηρίζει το δικαίωμα των ναυτεργατών για φροντίδα, νοσήλια και πλήρη μισθό όσο διαρκεί η ασθένεια, χωρίς χρονικά βάρβαρα όρια.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Στη δεύτερη ανάγνωση θα αναφερθώ και σε άλλα άρθρα που αφορούν λιμενικούς και εκπαιδευτικούς.

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

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης)**: Ζητώ συγγνώμη που δεν ήμουν σε ολόκληρη τη συζήτηση των φορέων, αλλά δυστυχώς ήμουν στην Ολομέλεια κοινοβουλευτικός. Τώρα ήμουν στη Διάσκεψη Προέδρων και μετά θα κατέβω ξανά κάτω.

Κατ’ αρχήν, κύριε Υπουργέ, είπατε στη χθεσινή Επιτροπή πως το σημερινό νομοσχέδιο επεξεργάστηκε από μία εξειδικευμένη νομικό. Από την κυρία Αθανασίου, αν δεν κάνω λάθος, συνέταιρο του κ. Γεραπετρίτη, μαζί με ένα επιτελείο από τις αρχές του 2021.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Όχι από επιτελείο. Ήταν δικαστικοί λειτουργοί, υπουργοί κ.α..

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης)**: Το λέω παρακάτω. Δεν είπα κάτι άλλο. Προφανώς επίσης από το Υπουργείο σας, όπως είπατε. Ενδεχομένως παράλληλα και από πολλούς άλλους. Εύλογα, λοιπόν, μας δημιουργήθηκε η απορία γιατί κατατέθηκε στη Βουλή τη νύχτα της Δευτέρας για να συζητηθεί την Τετάρτη. Όταν η κυρία, μαζί με όλους όσους είπατε, χρειάστηκαν σχεδόν δύο χρόνια για να μελετήσουν το θέμα και να εκπονήσουν το νομοσχέδιο. Είναι νομίζω λογική η απορία μας.

Εν προκειμένω, είτε θεωρείτε πως η αντιπολίτευση έχει θεϊκές ικανότητες, είτε δεν δίνετε καμία σημασία στις απόψεις της. Οπότε συζητάτε με όλους εμάς το σχέδιο νόμου εντελώς προσχηματικά. Αυτή είναι η άποψή μας. Επιτρέψτε μας. Είναι αυτονόητο εδώ πως συμβαίνει το δεύτερο. Δηλαδή, ότι θεωρείτε τον ρόλο της Αντιπολίτευσης διακοσμητικό. Πόσο μάλλον όταν δεν τη χρειάζεστε για να ψηφιστεί το νομοσχέδιο, αφού έχετε την πλειοψηφία στη Βουλή. Εντούτοις, κύριε Υπουργέ, νομοσχέδια που δεν ψηφίζονται από δύο ακόμη κόμματα της Αντιπολίτευσης, το έχουμε δει πολλές φορές - έστω από ένα - είναι ξεκάθαρα πολιτικά αποτυχημένα. Αφού συνήθως αλλάζουν όταν αλλάζει η Κυβέρνηση, οπότε διαρκούν ελάχιστο χρόνο και δεν προσφέρουν τίποτα στη χώρα μας.

Το δεύτερο που μας έκανε εντύπωση από την ομιλία σας ήταν η πολύ σωστή αναφορά σας σε σχέση με το ότι η ελληνική ναυτιλία ξέρει να μετατρέπει τις κρίσεις σε ευκαιρίες. Κάτι που δυστυχώς δεν έχει μάθει ακόμη η Κυβέρνησή σας, η οποία «σπαταλάει» τις κρίσεις ασυλόγιστα. Παράδειγμα, τα 50 δισεκατομμύρια που σπατάλησε για τα αχρείαστα lock downs. Σε αντίθεση με πολύ πιο πλούσιες χώρες, όπως η Ελβετία και η Σουηδία, που δεν έκαναν κάτι ανάλογο.

Με ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτών των χρημάτων, που δεν είχε η Κυβέρνηση, αλλά δανείστηκε, θα μπορούσε να είχε στηρίξει το ΕΣΥ και να κατασκευάσει επαρκείς ΜΕΘ. Οπότε το υπόλοιπο θα ήταν κέρδος για τη χώρα μας.

Δεύτερο παράδειγμα, η ενεργειακή μας εξάρτηση σε μία εποχή ενεργειακής κρίσης, λόγω της απαράδεκτης απολιγνιτοποίησης και των μη εξορύξεων των ενεργειακών μας αποθεμάτων, με αποτέλεσμα σε συνδυασμό με το χρηματιστήριο ενέργειας, με το ενεργειακό καρτέλ και με τη σύνδεση της τιμής του ηλεκτρικού με το φυσικό αέριο, να σπαταλούνται τεράστια ποσά για επιδοτήσεις, τα οποία φυσικά δημιουργούν αντίστοιχα ελλείμματα - ζημιές δηλαδή - και χρέη. Ενεργειακή αυτάρκεια πάντως, κύριε Υπουργέ, με εισαγόμενο και πανάκριβο LNG, δε νοείται. Αντί, λοιπόν, να κάνει το αυτονόητο η Κυβέρνηση, να μετατρέψει τις κρίσης σε ευκαιρίες, όπως η ναυτιλία μας, βύθισε ξανά την πατρίδα μας σε δίδυμα ελλείμματα και σε δίδυμα χρέη αυξάνοντας ακόμη μία φορά την απόσταση που χωρίζει την Ελλάδα από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεν κατάντησαν, δυστυχώς, χωρίς λόγο, οι Έλληνες, να έχουν το χαμηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα μετά τη Βουλγαρία και τη χαμηλότερη παραγωγικότητα εργασίας, σε σχέση με την Ευρώπη. Λόγω της έλλειψης επενδύσεων φυσικά και της κακοδιαχείρισης των κυβερνήσεών τους, αφού η χώρα μας είναι πάμπλουτη από πάρα πολλές πλευρές. Το αποδεικνύει η ναυτιλία μας.

Συνεχίζοντας, εν γνώσει μας, βέβαια, προσχηματικά τη συζήτηση επί των άρθρων του νομοσχεδίου, στο πρώτο, γίνεται διαχωρισμός του πλοίου από το στατικό ναυπήγημα. Οπότε μένει να διευκρινιστεί, όπως έχουμε, ήδη, αναφέρει, τι προβλέπεται στις περιπτώσεις μετατροπής πλοίων σε στατικές πλωτές δεξαμενές.

Ενδεχομένως, πάντως, να υπάρχει θέμα, όσον αφορά τους εργαζόμενους σε στατικά ναυπηγήματα, επειδή βλέπουμε στο άρθρο 2, ότι σε αυτά δεν εφαρμόζονται οι συμφωνίες, όπως για παράδειγμα στο έβδομο μέρος, που αφορά την εργασία. Ίσως, θα πρέπει να καθοριστεί, με μεγαλύτερη ακρίβεια, τι αποτελεί πλοίο, σε σχέση τόσο με το μέγεθος, όπως οι μικρές βάρκες ή τα σκάφη κάτω από 10 μέτρα, που δεν εγγράφονται στα νηολόγια, σύμφωνα με το άρθρο 3, όσο και με το στατικό ναυπήγημα.

Στο άρθρο 3 αναφερθήκαμε, ήδη, στην πρότασή μας για το παράλληλο νηολόγιο. Έχει μελετηθεί αλήθεια; Εκτός αυτού, προβλέπεται ότι για την εγγραφή πλοίου στο νηολόγιο του κράτους, θα πρέπει να έχει χωρητικότητα από 10 κόρους και άνω, ενώ κατ’ εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού, μπορεί να οριστούν και άλλες κατηγορίες πλοίων κάτω των 10 κόρων, που υπόκεινται σε νηολόγηση.

Διαφορετικά, εγγράφονται στο δημόσιο βιβλίο μικρών πλοίων, σύμφωνα με το άρθρο 4. Υπάρχει κάποιο σκεπτικό, με το οποίο θα αποφασίζει ο Υπουργός, κατ’ εξαίρεση; Κάποια κριτήρια, κάτι.

Στο άρθρο 8, είναι θετική η δημοσιότητα, αλλά σε πολλές περιπτώσεις, οι ιδιοκτήτες -το γνωρίζουμε όλοι- εμφανίζονται με offshore. Η πρότασή μας, είναι να υπάρχει κάποια διαλειτουργικότητα με την ΑΑΔΕ.

Στο άρθρο 9, είναι μεν θετική η ηλεκτρονική νηολόγηση, αλλά είναι απαράδεκτο το ότι δεν υπάρχει κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Πότε θα εφαρμοστεί;

Στο άρθρο 12, είναι αξιοπρόσεκτο το ότι επί πλειστηριασμού πλοίου, ο υπερθεματιστής, δεν αποκτά την κυριότητα του, εάν ο καθ ού η εκτέλεση οφειλέτης δεν είναι κύριος του πλοίου. Τι θα συμβεί, αλήθεια, εάν ο υπερθεματιστής δεν γνώριζε πως ο οφειλέτης δεν είναι κύριος; Σημειώνεται ότι η κυριότητα, σε περίπτωση κατάπτωσης υποθήκης, με βάση το άρθρο 26 παράγραφος 2 και το 27, δηλώνεται με την ανάληψη εκμετάλλευσης. Δεν είναι, όμως, ξεκάθαρο τι γίνεται σε περίπτωση που ο ενυπόθηκος δανειστής εξασφαλίζει την απαίτηση με εκποίηση, χωρίς την ανάληψη διαχείρισης. Αν είναι δυνατόν. Μήπως οφείλει να σημειωθεί εκεί ότι πρέπει προηγουμένως να έχει γίνει μεταβίβαση στο νηολόγιο; Τουλάχιστον έτσι τα καταλαβαίνουμε εμείς και αυτές είναι οι δικές μας ερωτήσεις.

Στο άρθρο 13, σε περίπτωση που το ναυπηγούμενο πλοίο δεν νηολογηθεί, ποια είναι η διαδικασία για τη μεταβίβαση;

Στο άρθρο 14, πάντως, η φράση «με καλή πίστη» είναι, μάλλον, αόριστη.

Στο άρθρο 18, υπάρχει, μάλλον, ένα κενό για σκάφη μεταξύ 300 κόρων μέχρι τα οποία τίθεται ένα ανώτατο κεφάλαιο περιορισμού με το άρθρο 226 και 500 κόρων, από τα οποία ξεκινάει η νόμιμη υποθήκη, που περιορίζει την ευθύνη. Γιατί τοποθετείται το όριο των 500 κόρων; Μήπως πρέπει να υπάρχει μια παραπομπή στο άρθρο 41, αφού μπορεί με κοινή υπουργική απόφαση να μπει προτιμώμενη υποθήκη και στα κάτω των 500 κόρων; Ενδεχομένως τα κάτω των 500 κόρων, πάντως, να είναι κάποια σκάφη σημαντικής αξίας.

Στο άρθρο 22, η προτιμώμενη υποθήκη που οδηγεί σε αλλαγή κυριότητας, όχι όπως η απλή που γίνεται σε συμβολαιογράφο, παρέχεται με ιδιωτική σύμβαση. Το πρόβλημα εδώ είναι η αποδεικτική ισχύς αυτών των συμβάσεων, καθώς, επίσης, εάν έχει εξασφαλιστεί η συμφωνία της πλειοψηφίας των μεριδίων συν πλοιοκτησίας.

Στο άρθρο, 23 θεωρούμε ότι πρέπει να τοποθετηθεί προθεσμία για την εγγραφή, έτσι ώστε να το γνωρίζουν οι άλλοι συναλλασσόμενοι. Για παράδειγμα, στο άρθρο 38 για ξένες υποθήκες, η προθεσμία είναι τοποθετημένη. Είναι 60 ημέρες.

Στο άρθρο 26, πότε καθίσταται το χρέος ληξιπρόθεσμο; Σε 3 μήνες, σε 6 μήνες μη πληρωμής; Καθορίζεται στη σύμβαση; Είναι πράγματα τα οποία δεν φαίνονται.

Στο άρθρο 28, είναι προβληματικό το ποια στοιχεία αποτελούν δαπάνες που θα αφαιρούνται. Ενώ ένα άλλο ζήτημα αποτελεί το πως θα υπολογίζονται, αφού μπορεί να διογκωθούν από τον δανειστή.

Ένα επιπλέον θέμα είναι, το ότι ο ενυπόθηκος δανειστής, για παράδειγμα μια Τράπεζα, μπορεί να μην έχει τις κατάλληλες ικανότητες για την εκμετάλλευση του πλοίου, όπως ένας εφοπλιστής και να καταστρέψει αξία. Θεωρούμε εδώ, πως θα έπρεπε να τοποθετηθεί κάποια ρήτρα, έτσι ώστε να υπάρχει πρώτα ένα καθεστώς ειδικού εκκαθαριστή κλπ.

Στο άρθρο 30, η εξόφληση της απαίτησης που επέρχεται με οποιονδήποτε τρόπο, επιφέρει την παύση της εκμετάλλευσης του πλοίου. Τι σημαίνει ακριβώς αυτό; Ότι επανέρχεται στον προηγούμενο ιδιοκτήτη; Εάν η εξόφληση διενεργηθεί με πώληση, θα αποδοθεί το υπόλοιπο εάν η αξία του εκπλειστηριασμού είναι υψηλότερη της απαίτησης; Εκτός αυτού, σε σχέση με το άρθρο 279, όπου μπορεί να γίνει δικαστική κατακύρωση του πλοίου σε κάποιον χωρίς πλειστηριασμό, δεν θα έπρεπε να παρεμβάλλεται κάποια πρόβλεψη, έτσι ώστε να μπορεί ένας οφειλέτης να παρεμβληθεί και να δώσει προσφορά; Για παράδειγμα, εάν κατασχεθεί ένα σκάφος και πουληθεί στο 20% της αξίας του σε κάποιον τρίτο κάτω από το χρέος, δεν θα έπρεπε να μπορεί να ερωτηθεί ο δανειζόμενος εάν θέλει να το αγοράσει, υποθετικά, στο 30%; Είναι θέμα σύμβασης, ή μπορεί να θεσμοθετηθεί για όλους;

Στο άρθρο 33, τι προβλέπεται, όταν υπάρχουν περισσότερες της μίας υποθήκης, ασφαλίζονται ξεχωριστά;

Στο άρθρο 35, διαπιστώνουμε, πως γίνεται επίκληση μιας πρόβλεψης του νέου πτωχευτικού του άρθρου 117 του ν. 4738 του 2020, που ακυρώνει μεταγενέστερες υποθήκες, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά το άρθρο. Εάν το καταλάβαμε σωστά, είναι δίκαιο αυτό;

Στο άρθρο 41, όπως αναφορικά με το άρθρο 18, που σχολιάσαμε τα όρια χωρητικότητας, μήπως θα πρέπει να τοποθετηθεί κάποιο όριο σε σχέση με την αξία αντί για τους κόρους;

Στο άρθρο 42, είναι εύλογη η σειρά ικανοποίησης των απαιτήσεων. Πρώτα οι φόροι, μετά τα τέλη, εν συνεχεία οι απαιτήσεις πλοίαρχου και τέλος τα έξοδα των πλοίων. Τι προβλέπεται, όμως, εάν κάποιος δανειστής πάρει την εκμετάλλευση, αλλάξει προσωπικό και δεν τα εξοφλήσει; Θα περιμένουν όταν το πουλήσει, ή θα εξοφληθεί το χρέος προηγουμένως; Οι απαιτήσεις αυτές ικανοποιούνται κατά την πώληση ή ικανοποιούνται και κατά την εκμετάλλευση; Για παράδειγμα, εάν αλλάξει η ιδιοκτησία, καταβάλλονται τα χρήματα των προηγούμενων απαιτήσεων;

Στο άρθρο 44, δεν θα έπρεπε πριν εκποιηθεί το πλοίο να καταγραφούν οι απαιτήσεις; Μπορεί να εκποιηθεί χωρίς κάτι τέτοιο; Εάν εμφανιστούν μετά οι απαιτήσεις, πως εξασφαλίζεται ότι θα αποζημιωθούν από τον εκπλειστηρίασμα; Γιατί δίνεται προθεσμία μόλις τριών μηνών; Καλύπτει αυτή η προθεσμία το κράτος, μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα το κράτος, όσον αφορά τους φόρους, αφού το προσωπικό έχει ένα μήνα; Συν τοις άλλοις, η άσκηση αγωγής δεν έχει κόστος;

Στο άρθρο 45, λογικά θα πρέπει να τοποθετηθεί μία διορία, παραπέμποντας στο προηγούμενο άρθρο 44.

Στο άρθρο 46, διευκρινίζεται, πως το προνόμιο δεν ασκείται επί του ασφαλίσματος. Τι εννοείτε εδώ, την αξία που εισπράττεται από την κατάπτωση της ασφάλειας;

Στο άρθρο 48, ορίζεται, πως πλοιοκτήτης είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται δικό του πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του. Το ενδιαφέρον είναι, πως μπορεί να εμφανίζεται κάποιος ως πλοιοκτήτης και το πλοίο να είναι υπερχρεωμένο.

Στο άρθρο 49, ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται για ναυτικό πταίσμα στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Τι καλύπτει αυτή η περίπτωση; Λυπούμαστε, ειλικρινά, για τον αριθμό των ερωτημάτων που θέτουμε, αλλά μας είναι αδύνατον να συμφωνήσουμε με ένα νομοσχέδιο εάν δεν γνωρίζουμε τι ακριβώς ψηφίζουμε, ενώ αυτός είναι ο λόγος που απαιτείται χρόνος στις επιτροπές, ειδικά για ένα νομοσχέδιο 300 άρθρων και όχι διαδικασίες τύπου μνημονίων.

Στο άρθρο 50, το άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα, προβλέπει, ότι εάν με σύμβαση μεταβιβάστηκε περιουσία η επιχείρηση, αυτός που την αποκτά ευθύνεται απέναντι στον δανειστή έως την αξία των μεταβιβαζόμενων στοιχείων για τα χρέη που ανήκουν στην περιουσία ή στην επιχείρηση. Η ευθύνη δε αυτού που μεταβιβάζει, εξακολουθεί να υπάρχει. Επειδή δεν ισχύει αυτό το άρθρο, όσον αφορά τη μεταβίβαση πλοίου, σημαίνει πως δίνεται ένα προνομιακό καθεστώς στους πλοιοκτήτες να ξεχρεώσουν μεταβιβάζοντας το πλοίο; Για παράδειγμα, κάτι τέτοιο δεν ισχύει στα κόκκινα δάνεια.

Στο άρθρο 52, οι συμπλοιοκτήτες συμμετέχουν στα κέρδη, τις ζημιές και τις δαπάνες κατά το λόγο της μερίδας τους. Το πρόβλημα, όμως, εδώ είναι το ότι εάν ένας από τους πλοιοκτήτες είναι πλοίαρχος ή διαχειριστής με απόφαση της πλειοψηφίας ελέγχει τις δαπάνες, ενδεχομένως και τις ζημίες λόγω των πράξεών του.

Στο άρθρο 54, γίνεται αντιληπτό ότι για τους συμπλοιοκτήτες εφαρμόζονται επιλεκτικά διατάξεις που ισχύουν για την ομόρρυθμη εταιρεία, ενώ στην ομόρρυθμη εταιρεία υπάρχει ευθύνη ολοκληρωτικά και απεριόριστα.

Στο άρθρο 55, καθένας από τους συμπλοιοκτήτες μπορεί να εκποιήσει ελεύθερα τη μερίδα του επί του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 12, αλλά για την πώληση χρειάζεται έγκριση. Γιατί υπάρχει αυτή η διαφορά; Δεν θα μπορούσε να υπάρχει δικαίωμα πρώτης άρνησης από τους άλλους μετόχους, όπως, για παράδειγμα, στο άρθρο 57 για περιπτώσεις μεγάλων επενδύσεων ή εάν είναι εργαζόμενος;

Στο άρθρο 56, γιατί να απασχολείται η δικαιοσύνη με τέτοια θέματα, δηλαδή με την εκποίηση πλοίου; Δεν θα πρέπει να υπάρχει συμφωνία των συνπλοιοκτητών;

Στο άρθρο 62, λογικά θα πρέπει να γίνει μια διευκρίνιση σχετικά με το ότι όταν εφοπλιστής είναι διαφορετικός από τον πλοιοκτήτη, ο εφοπλιστής έχει την ευθύνη που επέλεξε τον πλοίαρχο και όχι ο πλοιοκτήτης όπως εμφανίζεται στο άρθρο 49. Από το άρθρο 63 προκύπτει ότι ευθύνη έχει και ο πλοιοκτήτης μαζί με τον εφοπλιστή. Ποιος έχει περισσότερη από τους δύο ή είναι το ίδιο και για τους δύο; Από την άλλη πλευρά, η ευθύνη του πλοιοκτήτη μπορεί να περιοριστεί με βάση τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού. Ισχύει το ίδιο και για τον εφοπλιστή;

Από το άρθρο 64 προκύπτει ότι εκτός από τον πλοιοκτήτη που κατέχει το πλοίο και τον εφοπλιστή που το εκμεταλλεύεται μπορεί να διοριστεί, επίσης, διαχειριστής που το διαχειρίζεται. Ποια είναι η διαφορά του διαχειριστή έναντι του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή; Πραγματικά δεν το γνωρίζουμε! Ποιος επιλέγει τον πλοίαρχο και ποιος έχει περισσότερη ευθύνη;

Τέλος, στο άρθρο 67, πως μπορεί ο ναυτικός πράκτορας να στοιχειοθετήσει αμοιβή χωρίς να υπάρχει έγγραφη σύμβαση με κριτήριο το άρθρο 66; Τι εννοείτε όσον αφορά το κάθε πταίσμα που ευθύνεται το πράκτορας; Για δικό του ή του πλοίου, σύμφωνα με τη λογική του ναυτικού πταίσματος, κατά τη μεταφορά φορτίου στο άρθρο 49; Δεν ευθύνεται για κακούργημα;

Ευχαριστώ πολύ. Θα συνεχίσω την επόμενη φορά.

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

Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

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

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, εχθές μάθαμε για το τραγικό συμβάν των δύο πιλότων μας που έπεσαν ηρωικά. Τη θλίψη μας, τον σεβασμό μας, την τιμή μας σ’ αυτούς, αλλά, παράλληλα, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας τονίσω ότι αυτοί όλοι αγωνίζονται, παλεύουν, πέφτουν υπέρ πίστεως και πατρίδος, δίνονται στη ζωή τους, προστατεύοντας μας, για να έχουμε μία ελεύθερη πατρίδα, την οποία εσείς, τα τρία μνημονιακά κόμματα, εκχωρήσατε, εκχωρήσατε όλη τη δημόσια περιουσία εν καιρώ ειρήνης στους Θεσμούς, στην Τρόικα.

Σήμερα γίνεται το συλλαλητήριο των καλλιτεχνών, όπου ο συνοδοιπόρος μας, ο βουλευτής του ΜέΡΑ25, Κλέων Γρηγοριάδης, πρωτοστατεί διότι είναι κι αυτός από τους καλλιτέχνες τους οποίους στηρίζουμε και ασφαλώς και στηρίζουμε την 48ωρη απεργία η οποία θα γίνει την ερχόμενη εβδομάδα.

Κύριε Υπουργέ, αναφέρατε εχθές και σωστά ότι αυτός ο κώδικας πρέπει να ανανεωθεί γιατί έχουν περάσει τόσα χρόνια. Θα ήθελα να αναφερθώ στο ότι πριν από δύο ημέρες στην Επιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών είχαμε το θέμα, που αφορά και τη ναυτιλία, του υψηλού κόστους μεταφοράς και της διασυνδεσιμότητας των νησιών.

Αυτό είναι ένα θέμα το οποίο χρονίζει, το οποίο δεν έχει λυθεί ακόμη και το οποίο ακόμη μας ταλανίζει, όλο τον κόσμο, είστε κι εσείς από νησί όπως κι εγώ, από το ίδιο νησί, είναι, βέβαια, πολύ μεγάλο το νησί μας, αλλά τα υπόλοιπα νησιά πραγματικά πάσχουν όπως και η Κρήτη.

Θα ήθελα να αναφέρω ότι ένα αεροπλάνο έπεσε στη θάλασσα στο Ηράκλειο το Δεκέμβριο. Θα ανελκυστεί; Θα μείνει εκεί; Θα ρυπαίνει; Τι θα γίνει; Θα διαλευκανθεί τι έγινε; Είναι θέματα τα οποία, το ξέρετε, βγαίνουν και προς το εξωτερικό και δε δίνουν μία ωραία εικόνα για την Ελλάδα.

Πρέπει να καταλάβουμε τι εννοεί ο ποιητής όταν λέει «νατοϊκά νησιά του   
Αιγαίου». Γιατί γκριζάρουμε ζώνες; Τι θέλουμε να δείξουμε; Πού το πάμε;

Όσον αφορά τους εφοπλιστές και το σχέδιο αυτό, θα ήθελα να θυμίσω το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε από τη Βουλή που αφορά την οικειοθελή φορολόγηση των εφοπλιστών. Οικειοθελής φορολόγηση εφοπλιστών την ώρα που όλος ο κόσμος στενάζει κάτω από δυσβάσταχτους φόρους. Όπως ακούσαμε σήμερα και από τους φορείς, δύο τεράστια θέματα. Οι ελλείψεις προσωπικού και ναυτεργατών και του Λιμενικού και οι μισθοί τους.

Βλέπουμε ότι θέλετε να μετατρέψετε την εργασία που αφορά το νομοσχέδιο σε λάστιχο στα χέρια των εφοπλιστών, των πλοιοκτητών, διότι, η κυβέρνηση και η εκάστοτε κυβέρνηση είναι πειθήνιο όργανο των εφοπλιστών. Θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποιες προτάσεις για την ποντοπόρο ναυτιλία πρώτα απ’ όλα. Προσανατολισμός της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας μας στην κατεύθυνση της αύξησης της συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Ενδεικτικά, αναφέρω: Με δραστική μείωση των φοροαπαλλαγών, των εφοπλιστών και των ναυτιλιακών εταιρειών. Τη θεσμοθέτηση κατάλληλων οργανικών συνθέσεων σε Έλληνες ναυτεργάτες με τη σωστή λειτουργία, ασφάλεια και συντήρηση των πλοίων.

Την ισχυρή παρέμβαση της Ελλάδας σε μεσογειακά, ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα για τη ναυτιλία με σκοπό τον ανασχεδιασμό της πολιτικής για την ποντοπόρο ναυτιλία σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Την εξάλειψη των σημαιών ευκαιρίας, την αυστηροποίηση της κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας για την ασφάλεια των πλοίων και για τη χρήση φιλικών για το περιβάλλον καυσίμων. Την προβολή της ποιότητας της ελληνικής σημαίας για την προσέλκυση εγγραφής πλοίων στη σημαία της πατρίδας μας.

Για την ακτοπλοΐα: Δημιουργία φορέα ακτοπλοΐας, διασύνδεση νησιωτικής Ελλάδας που θα διασφαλίζει το κοινωνικό αγαθό της απρόσκοπτης, ποιοτικής, έγκαιρης και ασφαλούς μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων σε όλη τη νησιωτική επικράτεια καθόλη τη διάρκεια του έτους με προτεραιότητα τη διασύνδεση των νησιών που σήμερα αντιμετωπίζουν σε συνθήκες απομόνωσης. Θα ενισχύσει τον εσωτερικό τουρισμό και θα μετατρέψει τις ελληνικές θάλασσες σε δημόσιους εθνικούς δρόμους, λειτουργώντας ως θεματοφύλακας τόσο της επικοινωνίας και της ανάπτυξης της ευημερίας της νησιωτικής χώρας, όσο και της εμπέδωσης της εθνικής ασφάλειας και της γεωπολιτικής ισχύος της πατρίδας μας.

Είμαστε οι πιο πολυνησιωτική χώρα της Ευρώπης. Το μεταφορικό ισοδύναμο για την εξίσωση του κόστους μεταφοράς των καυσίμων, των εμπορευμάτων και των καυσίμων από την ηπειρωτική Ελλάδα σε νησί ή από νησί σε νησί με το αντίστοιχο κόστος μεταφοράς που ισχύει στην ηπειρωτική Ελλάδα για την ίδια χιλιομετρική απόσταση που θα ισχύει για όλη τη μεταβατική περίοδο μέχρι τη δημιουργία του δημόσιου ακτοπλοϊκού φορέα.

Ακτοπλοϊκό δίκτυο με ταχύπλοα σκάφη που θα παρέχουν πρωτοβάθμια ιατρική περίθαλψη στα μικρά νησιά όλων των νησιωτικών συμπλεγμάτων, όπως τις μικρές Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα, τα μικρά νησιά του Αιγαίου, του Ιονίου κλπ.. Αλλαγή της νομοθεσίας για την ακτοπλοΐα στην κατεύθυνση της ενίσχυσης της ασφάλειας, της απασχόλησης, των περιορισμένων χειμερινών συνθέσεων στα ακτοπλοϊκά, αλλά και των οργανικών συνθέσεων ασφαλείας στα πλοία της γραμμής της Αδριατικής.

Λήψη μέτρων αντιστάθμισης του καμποτάζ στα κρουαζιερόπλοια με τη θέσπιση ενός ελάχιστου υποχρεωτικού ποσοστού απασχόλησης Ελλήνων ναυτεργατών ανά πλοίο, την τροφοδοσία τους από την Ελλάδα, αλλά και τις επισκευές και συντηρήσεις τους σε ελλαδική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Ίδρυση ειδικής υπηρεσίας προγραμματισμού, ελέγχου και διασφάλισης ποιότητας των δημοσίων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Δημόσιος έλεγχος της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και άλλα.

Θέσπιση ενιαίου Φ.Π.Α. στο ναυλοσύμφωνο όλων των πλοίων που δραστηριοποιούνται επαγγελματικά στην ελληνική επικράτεια. Όσον αφορά τη ναυτεργασία, την ασφάλιση, την υγειονομική περίθαλψη και εκπαίδευση: Αλλαγή της νομοθεσίας στην κατεύθυνση της προστασίας του ναυτικού επαγγέλματος και της αύξησης της απασχόλησης μέσα από την αναθεώρηση της σχέσης των εφοπλιστών - κράτους και τη στήριξη για αύξηση των θέσεων αξιοπρεπούς αμειβόμενης εργασίας σε Έλληνες ναυτικούς.

Ασφαλής εργασία με θεσμοθέτηση διατάξεων για κατάλληλες οργανικές ειδικές συνθέσεις σε πλοία, σε Έλληνες ναυτεργάτες που να διασφαλίζουν τόσο τη σωστή λειτουργία και συντήρηση των πλοίων, όσο και τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας των ναυτεργατών και με παράλληλη ενίσχυση των μηχανισμών ελέγχου και εποπτείας.

Εξορθολογισμό των συντάξεων των Ελλήνων ναυτεργατών στα ανάλογα επίπεδα των καταβληθέντων κρατήσεων τους, εξάλειψη των παράλογων προϋποθέσεων για την επιδότηση των ανέργων ναυτικών, αύξηση της διάρκειας του μεγέθους αυτής και αναδιάρθρωσης του γραφείου ευρέσεως ναυτικής εργασίας, για την πάταξη των κυκλωμάτων μεσιτείας και δουλεμπορίας των άνεργων ναυτικών.

Επίσης, ενίσχυση και στελέχωση των υπηρεσιών του ΝΑΤ, του Οίκου Ναύτου και του ΕΦΚΑ, με την παράλληλη πρόνοια για τη διεκπεραίωση των συντάξεων των απόμαχων ναυτικών από ένα μόνο ταμείο, ώστε να εξαλειφθούν οι πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στην καταβολή των συντάξεων αυτών, προσωρινής, κύριας, επικουρικής, αναβάθμισης κ.λπ., αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας με δημόσιο έλεγχο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και παύση της καταλήστευσής της, όπως έγινε ξανά προσφάτως με την μεταβίβαση των παιδικών κατασκηνώσεων του Οίκου Ναύτη στον ΕΦΚΑ, εξίσωση των ΑΕΝ και των ΑΕΙ, που θα συμβάλει σημαντικά και στην αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στο σύνολό της, εκδημοκρατισμός, αναβάθμιση και αποστρατικοποίηση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης με τη στήριξη της υλικοτεχνικής υποδομής των ακαδημιών εμπορικού ναυτικού και του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, τη διεθνοποίηση των προγραμμάτων σπουδών ώστε να ανταποκρίνονται στις τεχνολογικές και επιστημονικές εξελίξεις του χώρου, τη δημιουργία σύγχρονης τεχνικής βιβλιοθήκης και τη διασφάλιση μόνιμου και έμπειρου εκπαιδευτικού προσωπικού στις σχολές αυτές.

Κοινά μαθήματα και προσομοιώσεις, τέλος, για την αντιμετώπιση κρίσεων με κοινή επικοινωνία μεταξύ ΚΕΣΕΝ πλοιάρχων και ΚΕΣΕΝ μηχανικών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας, ο κ. Πλακιωτάκης, έχει το λόγο.

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

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να περιοριστώ στα πολύ σημαντικά θέματα της αναμόρφωσης του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, διότι, πραγματικά, μιλάμε για ένα εμβληματικό νομοσχέδιο, το οποίο αγγίζει, όπως είπα και χθες, στην καρδιά της ναυτιλίας και αποτελεί ένα από τα δύο θεμελιώδη θεσμικά εργαλεία της ναυτιλίας μας, μαζί με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Εδώ, θέλω να επαναλάβω, για μια ακόμη φορά, ότι είμαστε σε μία διαδικασία και θα πάρουμε άμεσα την πρωτοβουλία για την αναμόρφωση και του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Δεν είναι τυχαίο, κύριοι συνάδελφοι, ότι αναμορφώνεται επί ημερών της Κυβέρνησης Μητσοτάκη και το συγκεκριμένο νομοθέτημα. Πολλοί είχαν επιχειρήσει αλλά η Κυβέρνηση Μητσοτάκη δρομολόγησε την αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, με την πολύ μεγάλη συμβολή και της κ. Αθανασίου αλλά και έγκριτων δικαστικών λειτουργών.

Άρα, τα είδαμε και από την πλευρά των δικαστών αλλά και από την πλευρά της αγοράς.

Μη διαφεύγει, δε, της προσοχής μας ότι από τα 293 άρθρα είχαν περιπέσει σε αχρηστία πάνω από τα μισά.

Τι συνέβαινε, λοιπόν;

Υπήρχε μια γκρίζα ζώνη και για τους δικαστές αλλά και για τις εταιρείες. Φανταστείτε, λοιπόν, επί 65 ολόκληρα χρόνια μια γκρίζα ζώνη.

Ένας από τους σημαντικότερους στόχους της επιτροπής ήταν ο αναγκαίος διεθνής προσανατολισμός της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας. Έχουμε ενσωματώσει όλες τις διεθνείς συμβάσεις, ακόμα και αυτές που δεν έχουν τεθεί ακόμα σε ισχύ, όπως η σύμβαση για το φυσικό αέριο, άρθρο 71.

Επομένως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι πρόκειται για ένα νομοθέτημα ορόσημο, για το οποίο είμαστε ιδιαίτερα υπερήφανοι. Εγώ εκτιμούσα ότι θα μπορούσε να υπερψηφιστεί από την πολύ μεγάλη πλειοψηφία των κομμάτων της Αντιπολίτευσης.

Καταλαβαίνω, όμως, ότι και η περίοδος, ενδεχομένως, η προεκλογική να αδικεί το συγκεκριμένο νομοθέτημα. Όμως είναι ένα νομοθέτημα, το οποίο, ουσιαστικά, θέτει το θεσμικό πλαίσιο, γιατί άκουσα κριτική, δήθεν για την ψηφιοποίηση του νηολογίου, των αρχείων.

Σας είπα ότι εμείς δημιουργούμε το πλαίσιο, γιατί δεν υπήρχε κανένα θεσμικό πλαίσιο, για όλες αυτές τις δραστηριότητες.

Ήδη είμαστε από τα πρώτα Υπουργεία που έχουμε κινήσει για την ψηφιοποίηση των αρχείων, διότι αυτό το νομοθέτημα πρέπει να κοιτάζει στο μέλλον. Δεν πρέπει να κοιτάζει πίσω αυτό το νομοθέτημα.

Είπα και προηγουμένως ότι δεν υπάρχει αντιστοιχία με τις έννοιες του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, νομοθέτημα του 1973. Σήμερα έχουμε 2023.

Θέλετε, δηλαδή, να γυρίσουμε 50 χρόνια πίσω;

Εμείς, πάμε μπροστά.

Εμείς, κοιτάζουμε το μέλλον, κοιτάζουμε την προοπτική και καταθέσαμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο ανταποκρίνεται στις ανάγκες της σύγχρονης εμπορικής ναυτιλίας, μιας δραστηριότητας παγκόσμιας και ανταγωνιστικής, όπου η Ελλάδα οφείλει και πρέπει να έχει τον πρώτο λόγο στις εξελίξεις.

Ολοκληρώνοντας, επειδή ετέθησαν διάφορα ζητήματα περί ρυμουλκών, ναυαγοσωστικών, θέλω να ξεκαθαρίσω, καταρχήν, το τοπίο. Εμείς, ως πρώτη μας προτεραιότητα, θέσαμε να ρυθμίσουμε, όπως κάναμε και με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού δικαίου, το πλαίσιο. Είχαμε μία αγορά των ρυμουλκών που λειτουργούσε χωρίς πλαίσιο.

Φανταστείτε, μία αγορά χωρίς πλαίσιο.

Άρα, ποιοι ωφελούνται από αυτό, από την δημιουργία γκρίζων ζωνών;

Και τι κάναμε;

Προωθήσαμε και ψηφίσαμε και πλέον έχουμε ένα σύγχρονο Προεδρικό Διάταγμα για τη λειτουργία της αγοράς των ρυμουλκών, το οποίο έρχεται να εγγυηθεί την ασφαλή λειτουργία του συγκεκριμένου κλάδου, μέσω της πρόβλεψης παγκόσμιων αποδεκτών και εφαρμοζόμενων όρων ασφαλείας.

Ένα νομοθέτημα, επειδή μας κατηγόρησαν ότι τάχα μου το βγάλαμε εν κρυπτώ, για το οποίο είχαμε δύο έτη διαβούλευσης, 2020 – 2022. Χωρίς, βέβαια, να υπολογίζω ότι το συγκεκριμένο Προεδρικό Διάταγμα είχε ξεκινήσει η διαβούλευσή του από το 2017, αλλά εγώ μιλώ επί ημερών της σημερινής Κυβέρνησης.

Και, βέβαια, εμείς είμαστε αυτοί που βάζουμε συγκεκριμένους όρους, συγκεκριμένο πλαίσιο λειτουργίας και της συγκεκριμένης αγοράς.

Ξέρετε, εμείς δεν έχουμε να φοβηθούμε τίποτα. Με διαφάνεια με καθαρότητα, θέσαμε και σε δημόσια διαβούλευση το σχέδιο του Προεδρικού Διατάγματος για τις προδιαγραφές των ναυαγοσωστικών ρυμουλκών.

Εμείς θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε τις συγκεκριμένες έννοιες.

Ξέρετε, η νομική μεταχείριση των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών δεν επηρεάζει τις επιχειρήσεις της επιθαλάσσιας αρωγής, οι οποίες διενεργούνται με βάση την προστασία της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τέλος, ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, προβλέπει και την κατανομή της αμοιβής στις συγκεκριμένες επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής. Αυτή διενεργείται, καταρχήν, από το κατ’ επάγγελμα ναυαγοσωστικό, όπως προβλέπει τόσο ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όσο και ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Ωστόσο, μέχρι σήμερα, ουδέποτε προσδιορίστηκαν νομοθετικά οι τεχνικές προδιαγραφές των ναυαγοσωστικών.

Γιατί άραγε;

Αυτά πάμε να ρυθμίσουμε σήμερα και γι’ αυτό, βέβαια, θέσαμε σε δημόσια διαβούλευση και το συγκεκριμένο Προεδρικό Διάταγμα.

Αυτά τα λέω για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις.

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λειτουργούμε με διαφάνεια, με καθαρότητα, θέτουμε συγκεκριμένο πλαίσιο λειτουργίας και στα ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά, σε εταιρείες αντιρρύπανσης, που μετά από 24 ολόκληρα χρόνια προωθούμε την αλλαγή των προδιαγραφών για τις άδειες χορήγησης στις συγκεκριμένες εταιρείες.

Τέλος, με κορυφαία την αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, επιτέλους, ενισχύουμε την ασφάλεια του δικαίου, τον διεθνή προσανατολισμό της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας και τη διαφάνεια και είμαστε υπερήφανοι γι’ αυτό. Είμαστε υπερήφανοι. Θέλω να ευχαριστήσω για μια ακόμη φορά τα στελέχη του Υπουργείου Ναυτιλίας που βρίσκονται και σήμερα μέσα σ αυτήν την αίθουσα, τον Διευθυντή Ποντοπόρου Ναυτιλίας, τον κ. Κοντορούχα Χρήστο και τον Διευθυντή Ναυτικής Εργασίας, τον κ. Δουμάνη.

Φυσικά το επιτελείο μου, όλα τα στελέχη του ιδιαίτερου μου γραφείου και φυσικά πρώτα και πάνω απ’ όλα την κυρία Λία Αθανασίου την Πρόεδρο της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής. Μία ιστορική στιγμή για το Υπουργείο μας για το οποίο είμαστε ιδιαίτερα υπερήφανοι. Μια ιστορική στιγμή για τη ναυτιλία και τον Έλληνα ναυτικό. Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Πράγματι ιστορική στιγμή κύριε Υπουργέ και πράγματι σημαντικό επίτευγμα μιας και καταφέρατε να έχετε στο πλευρό σας την ΠΝΟ.

Με την ομιλία του Υπουργού ολοκληρώθηκε η διαδικασία της συζήτησης επί των άρθρων. Η επεξεργασία του νομοσχεδίου θα συνεχιστεί τη Δευτέρα, 6 Φεβρουαρίου και ώρα 15:00΄με τη β’ ανάγνωση. Καλό σας απόγευμα.

Λύεται η συνεδρίαση.

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, Χιονίδης Σάββας, 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, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 13.25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**