**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, 7 Φεβρουαρίου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 14:35΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223), συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προεδρεύοντος αυτής, κ. Διονυσίου Σταμενίτη, 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» (4η συνεδρίαση – β΄ ανάγνωση).

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

Ο Προεδρεύων 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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), 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), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων 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 «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (4η συνεδρίαση – β΄ ανάγνωση).

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Βασίλειος Οικονόμου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Μία ανασκόπηση θα κάνω και μια σύνοψη, η οποία πρέπει να υπάρξει για να ξαναθυμηθούμε τι θέλουμε να επιτύχουμε με αυτό το νομοσχέδιο.

Με αυτό, λοιπόν, το νομοσχέδιο πετυχαίνουμε, πρώτον, τον σαφή διεθνή προσανατολισμό της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας και την αποκατάσταση της συνοχής του Κώδικα, μετά τα ρήγματα που αυτή υπέστη από την κύρωση ικανού αριθμού διεθνών συμβάσεων.

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

Τρίτον, τον εκσυγχρονισμό, αφενός με τη ρύθμιση σύγχρονων μορφών ή εργαλείων συνεργασίας, αφετέρου με την αναμόρφωση υφιστάμενων ρυθμίσεων, που απεδείχθησαν ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες.

Τέταρτον, την αντιμετώπιση επειγόντων θεμάτων, που αφορούν τη ναυτιλία και, πέμπτον, να καταστεί το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο ελκυστικότερο και φιλικότερο προς τους συναλλασσόμενους, ώστε να επιλέγεται συχνότερα ως εφαρμοστέο από τα συμβαλλόμενα μέρη και να συμβάλει, στο μέτρο που του αναλογεί, στην ενδυνάμωση της ελληνικής σημαίας.

Αν θέλαμε, λοιπόν, να κάνουμε μια αξιολόγηση του νομοσχεδίου, τα βασικά χαρακτηριστικά της ωφέλειας, που επιφέρει το παρόν σχέδιο νόμου, συνίστανται, πρώτον, στη δημιουργία ενός συνεκτικού και εκσυγχρονισμένου νομοθετήματος, το οποίο ανταποκρίνεται στις σύγχρονες συνθήκες της εμπορικής ναυτιλίας.

Δεύτερον, στη ριζική αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις δύο βασικές συμβάσεις, εκμετάλλευση του πλοίου, ναύλωση και θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων, με την εισαγωγή διακριτών κανόνων, σύγχρονων και συμβατών με τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική.

Τρίτον, ειδικώς δε και ως προς τη σύμβαση για τις θαλάσσιες μεταφορές, οι εισαγόμενοι κανόνες παρουσιάζουν το επιπρόσθετο πλεονέκτημα της συμβατότητας με τις εφαρμοσμένες διεθνείς συμβάσεις, κανόνες Χάγης – VISBY και Διεθνή Σύμβαση Αθηνών, ώστε να εκτελούνται με τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια δικαίου και αποτελεσματικότητα για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Τέταρτον, στην εισαγωγή ουσιωδών τροποποιήσεων για το σύστημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης των ναυτικών απαιτήσεων με στόχους τη διαφάνεια, την ασφάλεια δικαίου και την ταχύτητα στην εκκαθάριση των απαιτήσεων.

Πέμπτον, στην αναμόρφωση της θαλάσσιας ασφάλισης με έμφαση στην ενίσχυση της συμβατικής ελευθερίας και την εναρμόνιση με την διεθνή συναλλακτική πρακτική.

Έκτον, στην οριοθέτηση εννοιών που υπό το προϊσχύσαν δίκαιο ήταν ασαφείς, καθώς και στην εξάλειψη εννοιών μη συμβατών με τα διεθνώς ισχύοντα για τη διευκόλυνση των ημεδαπών δικαστηρίων κατά την ερμηνεία και την εφαρμογή του ναυτικού δικαίου.

Κάνοντας, λοιπόν, αυτή την αξιολόγηση και βλέποντας πού στοχεύει και τι θέλει να επιτύχει το παρόν νομοσχέδιο και έτσι όπως το περιγράψαμε επί της αρχής και επί των άρθρων στις προηγούμενες συνεδριάσεις και ακούσαμε και τους φορείς να σχολιάζουν τα δεδομένα της νομοθετικής πρωτοβουλίας, ολοκληρώνω την εισήγηση μου στις Επιτροπές.

Καλώ τα υπόλοιπα κόμματα να το δουν με νηφαλιότητα και με προσοχή αυτό το σημαντικό νομοσχέδιο το οποίο μετά από 65 χρόνια έρχεται να εκσυγχρονίσει και να επικαιροποιήσει τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Ήταν μια ωφέλιμη και σημαντική ρύθμιση και μια πρωτοβουλία νομοθετική η οποία καλύπτει ένα σημαντικό κενό και υστέρηση που παρουσιαζόταν ειδικά στον ευαίσθητο χώρο του ναυτικού δικαίου που αφορά την ελληνική ναυτιλία. Μια παγκόσμια δύναμη η οποία θα έπρεπε να έχει ένα πλαίσιο θεσμικό και νομοθετικό τέτοιο το οποίο να της δίνει φτερά να απλωθεί και να αναπτυχθεί και να μην βρίσκεται σε σύγχυση και σε γκρίζες ζώνες.

Υπό αυτή την έννοια, κύριε Πρόεδρε ολοκληρώνω και καλώ και τους υπόλοιπους συναδέλφους των άλλων παρατάξεων να δουν με σοβαρότητα όπως είπα και με ψυχραιμία και να υποστηρίξουν αυτές τις αναγκαίες αλλαγές. Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας κ. Βασίλειο Οικονόμου.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας κ. Διονύσιος–Χαράλαμπος Καλαματιανός.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μετά τις τρεις συνεδριάσεις που προηγήθηκαν είναι σαφές ότι ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου χρειαζόταν εκσυγχρονισμό, όμως παρατηρούμε ότι για μια φορά ακόμα η κυβέρνηση φέρνει με fast track διαδικασίες ένα σημαντικό νομοσχέδιο.

Είναι αλήθεια ότι ο Κώδικας που χρονολογείται από το 1958 χρειαζόταν άμεση αναμόρφωση και εκσυγχρονισμό με βάση βέβαια και τις νέες συνθήκες. Ήταν πράγματι ένα γερασμένο νομοθετικό πλαίσιο που δεν απηχούσε τις νέες συνθήκες στη ναυτιλία.

Είναι αλήθεια ότι από τη θέσπιση του Κώδικα μέχρι σήμερα μεσολάβησαν πάρα πολλές αλλαγές στη ναυτιλία, στην τεχνολογία των πλοίων, στις ρυθμίσεις ναυτιλιακών θεμάτων από διεθνείς συνθήκες και συμβάσεις και υπήρξαν και πολλές και σημαντικές κανονιστικές παρεμβάσεις και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Συνεπώς είναι αναγκαία η εναρμόνιση των διατάξεων του κώδικα με τις σημερινές ανάγκες για τη διευκόλυνση των ναυτιλιακών συναλλαγών, καθώς, πολλές από τις διατάξεις που σήμερα περιέχονται στον Κώδικα έχουν καταστεί ανενεργές ουσιαστικά.

Θα περίμενε όμως κανείς από την κυβέρνηση, για ένα τόσο σημαντικό θέμα, ένα τόσο σημαντικό νομοθέτημα, που αφορά βεβαίως έναν από τους σημαντικότερους τομείς οικονομικής δραστηριότητας της χώρας όπως η ναυτιλία, να προκαλέσει μια ευρεία συμμετοχή στη νομοπαρασκευαστική διαδικασία του συνόλου των εμπλεκόμενων με τη ναυτιλία σε ένα δημόσιο διάλογο προκειμένου να υπάρξουν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα. Δεν υπήρξε όμως αυτός ο αναγκαίος εκτεταμένος διάλογος. Πιστεύουμε ότι θα έπρεπε να εμπλακούν περισσότερο οι εργαζόμενοι στα πλοία, στις εταιρείες, στα λιμάνια, στο θαλάσσιο τουρισμό, στην αλιεία, στις παραναυτιλιακές δραστηριότητες. Δεν έγινε αυτό.

Περαιτέρω, τις προβληματικές διατάξεις τις αναλύσαμε και στην κατ΄άρθρο συζήτηση. Από τις σημαντικότερες ρυθμίσεις για τις οποίες οφείλουμε να σημειώσουμε τη διαφωνία μας είναι οι εξής. Καταρχάς τα άρθρα 26 και 50 που ουσιαστικά μιλάνε για την ευθύνη επί μεταβίβασης κυριότητας πλοίου από τον πλοιοκτήτη και με τα οποία έρχεται μια μεγάλη ανατροπή. Καταργείται η ισχύς του άρθρου 479 του αστικού κώδικα σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας πλοίου από τον πλοιοκτήτη. Μιλάμε, δηλαδή, για την περίπτωση σωρευτικές αναδοχής χρέους.

Και εδώ η κυβέρνηση δηλώνει ξεκάθαρα, ότι δεν είναι πια αναγκαίο, στην περίπτωση που πλοίο με χρέη μεταβιβαστεί αυτός που αποκτά την περιουσία να ευθύνεται απέναντι στους δανειστές για τα χρέη. Εδώ, θα πρέπει να επισημάνουμε, ότι ο αστικός κώδικας είναι σαφής πως ούτε σε περίπτωση ιδιωτικής συμφωνίας μεταξύ τους δεν ισχύει η αθέτηση της ανάληψης των χρεών. Κι όμως, εδώ, η πρόβλεψη αυτή καταργείται. Όλοι λοιπόν καταλαβαίνουν τι σημαίνει αυτό για την ναυτιλία και φυσικά για τους ναυτεργάτες σε περίπτωση που τους οφείλονται δεδουλευμένα ή άλλες αποδοχές.

Το άρθρο 44 δεν αποτελεί λύση στο πρόβλημα, καθώς προβλέπει δικαστική προσφυγή των εργαζομένων. Δηλαδή και έξοδα και χρόνο για να διεκδικήσουν τα δικαιώματά τους από την αρχή. Πολλά ερωτήματα επίσης εγείρονται και για το πώς έχει δρομολογήσει η κυβέρνηση την εφαρμογή του ηλεκτρονικού νηολογίου. Πότε θα εφαρμοστεί είναι ένα ερώτημα. Πιστεύουμε ότι είναι εκτός λογικής και σωστής βάσης να ορίζεται μεταβατική ημερομηνία η 1η Ιουλίου. Μέχρι σήμερα έχει λειτουργήσει ηλεκτρονικά μόνο η έκδοση των εγκριτικών πράξεων σύμφωνα με τις διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος 2687/1953, πράγμα που δεν έχει καμία σχέση με τη νηολόγια. Σύμφωνα και 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. Επίσης, δεν υπάρχει καμία ενημέρωση αν για την τήρηση του ηλεκτρονικού αρχείου υπάρχει κάποιο σύστημα. Άρα, ετοιμάζεται κάποιος διαγωνισμός. Τι ύψους θα είναι διαγωνισμός; Αν έχει προβλεφθεί η συντήρηση του συστήματος και η ασφάλεια των πληροφοριακών συστημάτων και των πληροφοριών και των προσωπικών στοιχείων.

Προβλήματα έχει και το άρθρο 197, για το οποίο ακούσαμε αρκετές διαμαρτυρίες στην ακρόαση των φορέων. Φαίνεται ότι ανοίγει ο δρόμος για να καταβάλλεται ολόκληρη αμοιβή στον πλοιοκτήτη του ναυαγοσωστικό από την ασφάλεια του πλοίου ή της πλωτής εξέδρας. Αυτό δημιουργεί πρόβλημα, γιατί κάθε άλλο πλοίο και δη ρυμουλκό, ουσιαστικά αποτρέπεται να συμμετέχει σε επιχειρήσεις θαλάσσιας αρωγής και η ρύθμιση προκαλεί πάρα πολλά ερωτήματα. Αν δεν υπάρξει πρόβλεψη για να μην στερηθεί η κατ’ επάγγελμα επιθαλάσσια αρωγή στους επαγγελματίες ή η επιθαλάσσια αρωγή, θα υποστεί πλήγμα και η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας θα απειληθεί.

Στα άρθρα 294, 295 και 297, υπάρχει ένα ζήτημα και δείχνει πώς αντιλαμβάνεται η κυβέρνηση τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση. Ειδικά στο άρθρο 294, αντί το Υπουργείο να μεριμνήσει για την αύξηση των μισθών των καθηγητών των σχολών ή τέλος πάντων για μια ισότιμη αμοιβή, προβλέπει την υποβάθμιση των απαιτούμενων προσόντων των καθηγητών. Άρα, λοιπόν, η κατάσταση στον χώρο της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης είναι σε εξαιρετικά δυσχερή θέση. Οι ΑΕΝ υπολειτουργούν με σοβαρή περιστολή του εκπαιδευτικού έργου, συρρίκνωση του ωραρίου κατά 40% αναφέρεται, ενώ και τα ΚΕΣΕΝ έχουν ουσιαστικά αναστείλει τις εργασίες τους. Την ίδια ώρα ο ιδιωτικός τομέας στην εκπαίδευση ανδρώνεται, αποκομίζοντας σοβαρά υπερκέρδη, εκμεταλλευόμενος προφανώς τις αδυναμίες του δημόσιου συστήματος που τεχνηέντως συντηρεί η κυβέρνηση. Η Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση απαιτεί άμεση και ουσιαστική στήριξη. Απαιτεί προκηρύξεις θέσεων μονίμου προσωπικού, αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προγράμματος και του εξοπλισμού των ακαδημιών και άμεση στελέχωση των ΚΕΣΕΝ.

Στο νομοσχέδιο, στο άρθρο 294, επιχειρείται να αντιμετωπιστεί η έλλειψη υποψηφίων για την κάλυψη των αναγκών σε έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό, μέσω της μείωσης των απαιτούμενων τυπικών και ουσιαστικών προσόντων τους.

Τα προσόντα όμως αυτά είναι απαραίτητα ως προς το αποτέλεσμα της πολύτιμης θαλάσσιας υπηρεσίας και εμπειρίας. Περί τα 10 έτη προϋπηρεσίας που χρειάζεται να έχει ένας εκπαιδευτικός ναυτικών μαθημάτων, ώστε να είναι σε θέση να μεταλαμπαδεύσει τις γνώσεις του και να μοιραστεί την εμπειρία του στους σπουδαστές των ΑΕΝ. Δηλαδή, στα μελλοντικά στελέχη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μάλιστα, αναφέρω, ότι μόλις προχθές, τρείς Έλληνες Πλοίαρχοι, ομίλου ελληνικών συμφερόντων, Βραβεύτηκαν από την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, διότι συντόνισαν επιχειρήσεις διάσωσης συνανθρώπων μας, οι οποίοι κινδύνευσαν στις θάλασσες όλου του κόσμου μέσα στο 2022. Οφείλετε, λοιπόν, να καταλάβετε, ότι η ψυχή της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι οι άνθρωποί της. Τόσο η εγχώρια όσο και η πρωτοπόρα ναυτιλία, χρήζουν, απαιτούν σεβασμό και την αρωγή μας, την αρωγή της πολιτείας. Η υποβάθμιση των περιεχομένων του εκπαιδευτικού έργου της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, θα απαξιώσει τόσο τις δημόσιες σχολές όσο και τους αποφοίτους τους.

Κλείνοντας, να αναφέρω, ότι μέχρι την Ολομέλεια, έχετε χρόνο, κύριε Υπουργέ, να κάνετε εκείνες τις αλλαγές, που θα προσδώσουν στο νομοσχέδιο όραμα και θα το κάνουν να έχει τα χαρακτηριστικά ενός πραγματικού σχεδίου εθνικής στρατηγικής για τη ναυτιλία. Τουλάχιστον στον τομέα αυτό της ναυτιλίας, αφήστε τις ιδεολογικές αγκυλώσεις και νομοθετήστε με γνώμονα το γενικό συμφέρον.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά τη διάρκεια της συζήτησης επί του σχεδίου νόμου για τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αναδείχθηκαν αρκετά στοιχεία. Καταρχήν επαληθεύτηκε, για ακόμη μία φορά, η προσφιλής μεθόδευση, θα έλεγα, της νομοθετικής διαδικασίας από την κυβέρνηση της Ν.Δ..

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 λίγες ώρες πριν την έναρξη της πρώτης συνεδρίασης της επιτροπής.

Κύριε Υπουργέ, κατά γενική ομολογία, κρίνεται ως επιβεβλημένος ο εκσυγχρονισμός ενός νομοθετήματος όπως ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, που τέθηκε σε ισχύ πριν από περίπου 65 χρόνια και που πλέον θεωρείται παρωχημένος ως και αδύναμος για να υποστηρίξει τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας. Η αρχική μας άλλωστε διαπίστωση, ότι ο νέος προτεινόμενος κώδικας κινείται εν γένει στη σωστή κατεύθυνση, επιβεβαιώθηκε και από τους δύο βασικούς ενδιαφερόμενους, τόσο δηλαδή από την πλευρά του εφοπλισμού δια της τοποθέτησης του εκπροσώπου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, όσο και από τη μεριά των ναυτικών μέσω της ρητής δήλωσης ικανοποίησης του εκπροσώπου της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, που είναι και ο ευρύτερος και αντιπροσωπευτικότερος φορέας της ναυτεργασίας.

Εντοπίστηκαν, όμως, αρκετά σημεία των διατάξεων του υπό συζήτηση σχεδίου, κώδικα που χρήζουν διορθώσεων και βελτιώσεων. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις τεκμηριωμένες επισημάνσεις του Προέδρου του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών, που είναι και ο κατά τεκμήριο αρμόδιος φορέας επί τεχνικών θεμάτων και οι οποίες επιβεβαίωσαν και τους δικούς μας προβληματισμούς. Αναφέρθηκαν, λοιπόν, τα προβλήματα και η σύγχυση που ενδεχομένως θα προκύψουν από το τρόπο που ορίζονται στο πρώτο μέρος, τόσο το πλοίο όσο και η καινοφανής έννοια του στατικού ναυπηγήματος. Επιπλέον, καταγράφηκαν αμφιβολίες κατά πόσο τα διαφορετικά κριτήρια νηολόγησης και κυρίως η άτολμη πρόβλεψη της δυνητικής με διπλό σύστημα εγγραφών έγχαρτο ή ψηφιακό και όχι υποχρεωτικής εφαρμογής ηλεκτρονικού συστήματος νηολόγησης, είναι ανάλογο των αναγκών της μεγαλύτερης ναυτιλίας της χώρας, καθώς και κατά πόσο μπορούν να εξυπηρετήσουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, έναντι μάλιστα νηολογίων ακόμα και σημαιών ευκαιρίας.

Κατά την τοποθέτησή σας, κύριε Υπουργέ, στο τέλος της προηγούμενης συνεδρίασης της επιτροπής, έμμεσα παραδεχτήκατε την ως άνω διαπίστωση, προβάλλοντας τη δικαιολογία, ότι από το νομοθετικό διάταγμα του 1973 που κυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, είναι παλιός και ενδεχομένως παρωχημένος. Θα μου επιτρέψετε, όμως, κύριε Πλακιωτάκη, να σημειώσω, ότι αυτό και πάλι δεν αναιρεί το πρόβλημα, καθώς ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, καλώς ή κακώς, θα εξακολουθεί να εφαρμόζεται και μετά τη ψήφιση του Νέου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, με τις οποίες δυσμενείς συνέπειες έχουν εντοπισθεί και παραμένουν. Επομένως, ήταν σκόπιμο, ή να έχετε ήδη προβεί σε παράλληλη ανασκόπηση και επικαιροποίηση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου παράλληλα με αυτόν του Ιδιωτικού, ή έστω να έχετε φροντίσει, ώστε οι διατάξεις του υπό συζήτηση νομοσχεδίου να είναι συμβατές με την κείμενη νομοθεσία.

Κύριε Υπουργέ, σε ότι αφορά την παντελή έλλειψη του σχεδιασμού για τη λιμενική πολιτική της χώρας το έχουμε πει. Να μην τα επαναλαμβάνουμε, να είμαστε όσο γίνεται πιο σύντομοι για να βοηθήσουμε και την όλη διαδικασία. Είναι, ξέρετε, ξεκάθαρο πλέον με κάποια πράγματα. Ενίοτε η κυβέρνηση προχωρά και σε επιμέρους ρυθμίσεις ικανοποίησης μικρότερων ή μεγαλύτερων ιδιωτικών συμφερόντων, όπως αυτό του άρθρου 301. Με αυτό επιχειρείται η παράταση 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 ……… εξυπηρετήθηκαν για την ανέγερση ή χρήση τους που προβλέπεται για τη μη λήψη διοικητικών μέτρων. Μια ρύθμιση που προφανώς λειτουργεί προς όφελος συμφερόντων των ως άνω οργανισμών και εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, αν και όπως προανέφερα το εν λόγω σχέδιο νόμου στο βαθμό τουλάχιστον που αφορά το νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κινείται εν γένει προς τη σωστή κατεύθυνση, έχοντας όμως παράλληλα αρκετά σημεία που χρήζουν διόρθωσης ή βελτίωσης, καθώς και ορισμένες διατάξεις του 14ου μέρους που δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες εκσυγχρονισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ευρύτερα το δημόσιο συμφέρον, επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε επί της αρχής και κατά άρθρο μέχρι και την ολοκλήρωση της συζήτησης στην Ολομέλεια, λαμβάνοντας υπόψη τις τυχόν τροποποιήσεις που θα γίνουν επί διατάξεων του σχεδίου νόμου μέχρι τότε, με βάση τον υφιστάμενο σχολιασμό και τις προτάσεις μας. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής κύριο Δημήτριο Μπιάγκη. Τώρα το λόγο έχει στη συνέχεια η Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ, κυρία Διαμάντω Μανωλάκου. Κυρία Μανωλάκου, έχετε το λόγο.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Ευχαριστώ. Στην ομιλία σας, κύριε Υπουργέ, επιμείνατε στην πρόοδο που συμβάλλει το παρόν νομοσχέδιο και μεταξύ άλλων ότι η πρόοδος έγκειται στην πλήρη ψηφιοποίηση όλων των διαδικασιών, ψηφιοποίηση μητρώου εταιρειών, πλοίου, ναυτικών, την πλήρη ψηφιοποίηση του Υπουργείου. Αναμφίβολα αυτή έπρεπε να έχει γίνει πριν χρόνια, αφού η τεχνολογία αναπτύσσεται. Όμως πραγματική πρόοδος είναι οι εργαζόμενοι να αμείβονται και να ζουν καλύτερα με δημόσια και δωρεάν φροντίδα της υγείας, της παιδείας, της πρόνοιας, του αθλητισμού, του πολιτισμού και άλλα και όχι να βάζουν συνεχώς το χέρι στην τσέπη, αν έχει απομείνει τίποτα στην τσέπη, στα μισά του μήνα.

Δυστυχώς και ειδικά στους ναυτικούς αμείβονται χειρότερα και με λιγότερα δικαιώματα και αυτό δεν είναι πρόοδος, αλλά οπισθοδρόμηση και ευθύνονται όλες οι κυβερνήσεις με τους νόμους λαιμητόμους που ψήφισαν. Γιατί συμβαίνει; Γιατί το ενδιαφέρον όλων των κυβερνήσεων και το επαναλάβατε και εσείς και χρησιμοποιώ τα λόγια σας, ότι: «Η θεσμική ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και του ελληνικού νηολογίου προέχει» και αυτό έχετε αναλάβει πολλές και συγκεκριμένες πρωτοβουλίες. Τι σημαίνει αυτό; Χαμηλόμισθη αμοιβή στους ναυτικούς με πολλές ώρες δουλειάς και χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα και κυρίως, αν είναι δυνατόν, χωρίς συλλογικές συμβάσεις εργασίας, αλλά ατομικές συμβάσεις. Γιατί έτσι θα εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη κερδοφορία στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και συνεπώς και η ανταγωνιστικότητα . Κι όμως η μεγαλύτερη κατάκτηση της εργατικής τάξης από τον περασμένο αιώνα ήταν η συλλογική σύμβαση εργασίας, γιατί καθόριζε για τον εργαζόμενο τις ώρες δουλειάς, το οκτάωρο, και το ύψος της αμοιβής του.

Δίκαια λοιπόν τα ναυτεργατικά σωματεία στην ανακοίνωση για τη 48ωρη απεργία τους, που αρχίζει αύριο, αναφέρουν ότι: «Η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας είναι στρατηγικής σημασίας για το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Ακόμα και ο ελιγμός του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε άρθρο στην τροποποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν ανατρέπει την κατεύθυνση των εφοπλιστών για τους όρους εργασίας, για τα δικαιώματα των ναυτεργατών να ρυθμίζονται σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας, με μισθούς κατώτερους των κλαδικών συμβάσεων και χωρίς κοινωνική ασφάλιση».

Τι αιτήματα βάζουν και διεκδικούν; Ανανέωση και εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων εργασίας σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων με αυξήσεις πάνω από 12%, ώστε 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 και θέσεις εργασίας με συγκροτημένα δικαιώματα. Όλο το δίκιο είναι μαζί τους, κατά τη δική μας γνώμη.

Θα συνεχίσω με μερικά άρθρα του νομοσχεδίου και θα κάνω ταυτόχρονα και προτάσεις διορθώσεις σε κατεύθυνση βέβαια φιλεργατική και όχι, φιλο-εφοπλιστική. Εξάλλου, αρκετά προνόμια έχουν για φοροαπαλλαγές, μειώσεις σε όποιες κυρώσεις και κερδοφορία οι εφοπλιστές. Τώρα, τους δίνετε και νέα προνόμια και σαρωτικές το ίδιο στο χειρότερο για τους ναυτεργάτες.

Ωστόσο, θα ήθελα εξ αρχής να πω ότι θεωρούμε πολύ σημαντικές τις παρατηρήσεις στα 12 άρθρα που έκανε ο Σύλλογος Ναυπηγών Μηχανολόγων Ελλάδας που είναι ο κατεξοχήν επιστημονικός κλάδος σε αυτό το αντικείμενο.

Επίσης, σε ορισμένα άρθρα θα μπορούσατε να κάνετε τροποποιήσεις, στο 1, στο 2, το 3, το 4, το 165, το 168, το 183, το 185 και άλλα και να επαναδιατυπωθούν ορισμένες παράγραφοι, έτσι ώστε να φαίνεται καθαρά η ισχύς της κλαδικής συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας κατά είδος και κατηγορία πλοίων και όχι, εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης ναυτικής εργασίας του 2006.

Στο άρθρο 179 προβλέπεται ότι η ομηρία του ναυτικού λόγω πειρατείας ή ένοπλης βίας δεν επιφέρει λύση της σύμβασης ναυτολόγησης. Μονά ζυγά σε όφελος των εφοπλιστών. Γιατί μετά από μια ομηρία και ένοπλη βία είναι λογικό και αναγκαίο να μη μπορεί να συνεχίσει το ταξίδι ο ναυτεργάτης και αντί να έχει την απαραίτητη φροντίδα το αστικό κράτος τον αναγκάζει να συνεχίσει μέσα σε επικίνδυνες συνθήκες.

Το άρθρο 181 για την αστική ευθύνη του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη. Τι λέτε; Ότι εάν ο πλοιοκτήτης κηρυχθεί σε πτώχευση, ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ευθύνεται μόνο για τις απαιτήσεις του ναυτικού που δημιουργήθηκαν τους τελευταίους 6 μήνες πριν από την ημέρα της κήρυξης της πτώχευσης. Γιατί θέτετε το όριο των έξι μηνών και ενώ μπορεί να υπάρχουν οφειλές περισσοτέρων μηνών; Γιατί, επίσης, προβλέπετε στο ίδιο άρθρο ότι οι αξιώσεις του ναυτικού κατά του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη υπόκεινται σε ετήσια παραγραφή;

Με ποιο δικαίωμα θα παραγράφονται οφειλές του πλοιοκτήτη στους ναυτεργάτες που έχουν φτύσει αίμα; Αυτό λέγεται ληστεία δεδουλευμένων με νόμο.

Το άρθρο 185 για το δικαίωμα της άδειας. Στο άρθρο αυτό προδίδεται η κυβερνητική στόχευση και μιλάτε ωμά για την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης ναυτικής εργασίας. Επιδιώκετε να ισχύει άδεια δυόμιση ημερών το μήνα, ενώ η ελληνική συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων προβλέπει οκτώ ημέρες άδεια το μήνα, αλλά αυτή τη στέλνετε στα αζήτητα, στα σκουπίδια. Εμείς, θα επιμείνουμε στις 8 μέρες αμειβόμενη άδεια το μήνα και στην αύξηση των ημερών αδείας σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων, υπολογίζοντας τις σκληρές συνθήκες ζωής και δουλειάς στα καράβια, των επαγγελματικών ασθενειών και ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι βαρύ και επικίνδυνο και επιβάλλεται τόσο η μείωση του εργάσιμου χρόνου, όσο και η αύξηση των αμειβομένων ημερών άδειας.

Σας προτείνουμε στην πρώτη παράγραφο το δικαίωμα άδειας να ξαναγραφτεί και να διατυπωθεί ότι ο ναυτικός δικαιούται ετήσια άδεια σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας κατά είδος και κατηγορία πλοίων και με τις προβλεπόμενες στο άρθρο 183 του παρόντος αποδοχές ή ακόμα στο άρθρο 172 να συμπληρωθεί η σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου με το εξής: Ότι ο ναυτικός με τη συμπλήρωση τετράμηνης ναυτολόγησης στο πλοίο κατοχυρώνει το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης και παλινόστησης στον τόπο της μόνιμης κατοικίας, στη χώρα του.

Στο άρθρο 175, εμείς προτείνουμε να διαγραφεί τελείως και να επαναδιατυπωθεί με το εξής: Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με καταγγελία από τον πλοιοκτήτη. Η σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτικού λύνεται με εντολή του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου ή του πλοιάρχου, υποχρεωμένου πάντα με την τήρηση προθεσμίας, τουλάχιστον, επτά ημερών, με έγγραφη καταγγελία που υπογράφεται από τον πλοιοκτήτη ή τον αντιπρόσωπό του ή τον πλοίαρχο, το οποίο καταχωρείται στο ημερολόγιο γέφυρας και στον ναυτολόγιο του πλοίου.

Στο ναυτικό δίνεται γνήσιο αντίγραφο λύσης της σύμβασης πλοήγησης με την υπογραφή του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του, που φέρει τη σφραγίδα του πλοίου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Στο ναυτικό καταβάλλονται οι δεδουλευμένοι μισθοί, επιδόματα, άδεια, αποζημίωση και έξοδα παλινόστησης στον τόπο της μόνιμης κατοικίας του.

Θα μπορούσαν να βελτιωθούν κι άλλα άρθρα, που έχουν ειπωθεί στις ομιλίες μερικών από τους φορείς.

Επίσης, να πω ότι υπάρχουν πολλά άρθρα για τη θαλάσσια ασφάλιση πλοίων, φορτίου και με λεπτομέρειες, όμως, για την ασφάλιση των ναυτικών, της ανθρώπινης ζωής σχεδόν τίποτα, είναι αναλώσιμοι. Δείχνει ότι μέσα από τη μεγαλύτερη και στυγνότερη εκμετάλλευσή τους πως κερδοφόροι το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Σε ό,τι αφορά τα άρθρα στο 14ο κεφάλαιο, μερικά από αυτά τα άρθρα εμείς θα τα ψηφίσουμε.

Στο άρθρο 293, λέμε, ναι, όμως, να μην παραιτούνται οι εφοπλιστές με διάφορες δικαιολογίες στη δρομολόγηση πλοίου, όταν πέφτει η επιβατική κίνηση.

Στο άρθρο 294, λέμε, όχι, γιατί μειώνει τα τυπικά προσόντα των εκπαιδευτικών και κατ’ επέκταση υποβαθμίζει τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση.

Ξέρουμε ότι η κυβέρνηση και το Υπουργείο ετοιμάζουν κατάθεση νομοσχεδίου στην κατεύθυνση σύμπραξης δημόσιας και ιδιωτικής εκπαίδευσης. Στην πράξη θέλετε την πλήρη ενσωμάτωση της ναυτικής εκπαίδευσης στις κατευθύνσεις των εφοπλιστών.

Η διαχρονική υποχρηματοδότηση και υπονόμευση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης έχει προκαλέσει πάρα πολλά προβλήματα, όπως είναι οι ελλείψεις σε εκπαιδευτικό προσωπικό με την πλειοψηφία τους να είναι χαμηλόμισθοι, ωρομίσθιοι και όχι μόνιμοι.

Δεν ξέρω τι απέγινε με τη συνάντηση που είχαν μαζί σας, ίσως μας ενημερώσετε. Η 48ωρη απεργία τους, όμως, ανέδειξε το διεκδικητικό πλαίσιο αιτημάτων, που ήταν κυρίως μισθολογικά και όπως επεσήμαναν, ότι ο αγώνας τους γίνεται για να μπορούν να ζουν με αξιοπρέπεια.

Τώρα άρθρα που αφορούν το Λιμενικό Σώμα.

Στα άρθρα 296 και 297, λέμε, «παρών».

Στο άρθρο 298, ναι, το ψηφίζουμε. Η διάταξη βέβαια ισχύει σήμερα, ωστόσο δεν καλύπτει όσους απεβίωσαν πριν ψηφιστεί η ισχύουσα και το άρθρο αυτό καλύπτει το κενό, δηλαδή, ο τιμητικός βαθμός Λιμενοφύλακα.

Στα άρθρα 299 και 300, λέμε, ναι, θα τα ψηφίσουμε. Βεβαίως, να πω ότι στηρίζουμε και αυτά που είπε η Ομοσπονδία Εργαζομένων του Υπουργείου, δηλαδή, να γίνει η πρόσληψη, να προχωρήσει η αύξηση των οργανικών θέσεων κατά 156 στο σύνολο του προσωπικού του Υπουργείου και του διοικητικού και του εκπαιδευτικού. Ξέροντας, βέβαια, ότι είναι σταγόνα στον ωκεανό, αλλά και το δικαίωμα υγειονομικής κάλυψης στα νοσοκομεία αρμοδιότητας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου, είναι σωστή και πρέπει να εκδώσετε και την ΚΥΑ, δεν κοστίζει τίποτε.

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να πω ότι το Επιτελικό Κράτος, όπως λέει η Νέα Δημοκρατία, είτε το δίκαιο που αναφέρει ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α., δυστυχώς, το αστικό κράτος είναι κράτος για τους λίγους, κατά των πολλών, κατά του λαού, υπηρετεί τα μεγάλα συμφέροντα, στρέφεται εχθρικά κατά των εργατικών λαϊκών αγώνων, χρησιμοποιεί την καταστολή που έχουν ζήσει οι ναυτεργάτες δεκάδες φορές στο λιμάνι του Πειραιά και στα άλλα λιμάνια. Τόσο η Νέα Δημοκρατία, όσο και ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και το ΠΑ.ΣΟ.Κ., έχουν στο μυαλό τους μία σταθερή κυβέρνηση για να υπηρετήσουν σταθερά τα συμφέροντα του κεφαλαίου, να ενισχύσουν την αντιλαϊκή επίθεση, να μην μπορεί να αντιδράσει ο λαός.

Υπάρχει ανησυχία για την άνοδο των αγωνιστικών διαθέσεων των εργαζομένων, γιατί όλα δείχνουν, ότι η καπιταλιστική οικονομία οδεύει σε επιβράδυνση και πιθανόν σε νέα κρίση και η επίθεση του κεφαλαίου θα δυναμώσει. Και εμείς λέμε στον λαό ότι πρέπει να πάρει τα μέτρα του. Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας έχει θέσεις για τα επίκαιρα προβλήματα και φιλολαϊκές προτάσεις κάνει, όπως κάναμε και σήμερα, για μια μικρή ανακούφιση που όμως, τις απορρίπτετε.

Ταυτόχρονα, καταθέτουμε στον λαό τις θέσεις και το πρόγραμμα εξουσίας και διακυβέρνησης. Γιατί ο λαός σήμερα μπορεί να ζήσει με σύγχρονα δικαιώματα και ποιότητα ζωής που αντιστοιχούν στον 21ο αιώνα. Βασικά εργαλεία είναι ο επιστημονικός κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας και η κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής, για να γίνει λαϊκή περιουσία η ολόπλευρη αξιοποίηση του εργατικού και επιστημονικού δυναμικού. Οι θεσμοί της εργατικής λαϊκής εξουσίας, η αποδέσμευση από τις ιμπεριαλιστικές συμμαχίες του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τον λαό κυρίαρχο και με διεθνείς σχέσεις που θα στηρίζονται στο αμοιβαίο όφελος με άλλες χώρες και λαούς. Γι’ αυτό λέμε ότι μπορούν να περάσουν και τα πλοία και τα λιμάνια και τα ναυπηγεία στα χέρια του λαού, να γίνουν κοινωνική περιουσία, να αναπτυχθούν σχεδιασμένα, με κριτήριο, πάντα, τις λαϊκές ανάγκες.

Γι’ αυτό αποτελεί εγγύηση στον καθημερινό αγώνα και μπορεί να πρωτοστατήσει και σε μια μεγάλη εργατική λαϊκή αντεπίθεση, ανοίγοντας δρόμο. Το δρόμο της ανατροπής για μια μεγάλη λαϊκή νίκη και τον λαό να πρωταγωνιστεί και φυσικά, το ΚΚΕ πολύ πιο δυνατό.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Μανωλάκου.

Στο σημείο αυτό ο Προεδρεύων 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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), 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), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βιλιάρδος.

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

Συνεχίζοντας επί των άρθρων με το 4ο μέρος, στο 74, ως μη ειδικούς στον κλάδο μας δημιουργήθηκε απορία, σχετικά με το πώς μπορεί να στοιχειοθετηθεί η διεκδίκηση του υπό ναύλους, στο άρθρο 76, εάν δεν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο.

Στο άρθρο 79, η υποχρέωση αξιοπλοΐας είναι μεν εύλογη αλλά όπως αποδεικνύεται; Κατά δήλωση ή με βάση κάποιες αξιολογήσεις από νηογνώμονα; Συνήθως πάντως, τα στόματα για τα προβλήματα στα πλοία ανοίγουν αφού βουλιάξουν. Στο αρχείο περιλαμβάνεται και η ασφάλιση του πλοίου, είναι θέμα σύμβασης κατά το άρθρο 53 όπως τώρα που δεν ασφαλίζονται φορτία ρωσικού πετρελαίου;

Στο άρθρο 8, δεν θα μπορούσε για πλοία του ελληνικού νηολογίου να υπάρχει φορτωτική από ελληνική τράπεζα, έστω με ειδικούς όρους; Το άρθρο 82 είναι ένα ακόμη αόριστο και προβληματικό, γιατί αναφέρεται γενικά, ότι απαγορεύεται η φόρτωση επί πληρώματος όταν εκεί φορτώνονται τα κοντέινερ; Θα μπορούσε να διευκρινιστεί, ή καλύπτεται από τη συνήθη πρακτική;

Το άρθρο 83 αποτελεί μια ενδιαφέρουσα ρύθμιση για την απαγόρευση μεταφόρτωσης. Προφανώς, θα πρέπει να συμπληρωθεί εντός χωρικών υδάτων. Επειδή, για παράδειγμα, στον λακωνικό κόλπο σημειώνεται μεγάλη μεταφόρτωση, χωρίς να μπορεί να κάνει κανείς τίποτα, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Από την άλλη πλευρά, πώς κατανέμεται η ευθύνη, εάν γίνει κάποιο ατύχημα κατά τη μεταφόρτωση; Δεν αποτελεί αοριστία το ότι απαγορεύεται, εκτός εάν επιβάλλεται, όπως γράφει, από τις περιστάσεις; Θα ήταν πάντως προτιμότερο να ορίζονταν ενδεικτικά κάποιες περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα, σοβαρή ζημιά στο πλοίο, έλλειψη ακτοπλοΐας, μεταφόρτωση από μεγάλα σκάφη σε μικρότερα ρηχής καρίνας κλπ.

Στο άρθρο 84, μήπως λείπει μια παραπομπή στο άρθρο 103, εννοούμε για την υπεραναμονή για τις περιπτώσεις που υπάρχει καθυστέρηση στην παραλαβή από τον ναυλωτή; Εκτός αυτού, τι προβλέπεται για το φορτίο, σε περίπτωση που κατασχεθεί το πλοίο, ενδεχομένως, σε ενδιάμεσο λιμάνι της διαδρομής; Για παράδειγμα, ποια είναι η διαδικασία αποδέσμευσης, ή καταλογισμού δαπάνης για ζημιές στον ναυλωτή; Μήπως θα πρέπει να υπάρχει επίσης κάποια αναφορά, για το εάν οφείλει να είναι ασφαλισμένο το φορτίο, ειδικά αν είναι επικίνδυνο, του άρθρο 87;

Στο άρθρο 87 δεν καθορίζεται τι αποτελεί εκρηκτικό, εύφλεκτο, ή επικίνδυνο εμπόρευμα, ενώ δεν αναφέρεται καθόλου στη Συνθήκη Βίσπι. Θα έπρεπε να υπάρχει ένας κατάλογος από επικίνδυνα ελληνικά, σημειώνοντας εδώ πως, ενδεχομένως, ένα υλικό, όπως τα λιπάσματα για παράδειγμα, να θεωρείται ασφαλές, αλλά κάτω από ειδικές συνθήκες να προκαλέσει έκρηξη, όπως στην περίπτωση της Βηρυτού.

Στο άρθρο 88, λείπει, επίσης, ο ορισμός του ασφαλούς λιμένα και τόπου εκφόρτωσης. Αν, δηλαδή, αφορά θέματα συρράξεων, κλοπών, πανδημίες, ναυσιπλοΐας κ.λπ..

Στο άρθρο 99 στην παράγραφο 3 και στο τελευταίο εδάφιο, δεν ορίζεται ρητά ποιο είναι το αρμόδιο δικαστήριο, αν και υποθέτουμε το οικείο μονομελές πρωτοδικείο.

Στην παράγραφο 4, ναύλος που ακυρώνεται είναι αυτός που μεταβλήθηκε χωρίς να γίνει το ταξίδι, μείον τα έξοδα προετοιμασίας. Δεν ορίζεται, όμως, πως αναζητείται, με κάποια παραπομπή στις σχετικές διατάξεις.

Στην παράγραφο 5, τι εννοείται «με μερική εκτέλεση του ναύλου»;

Εάν μεταφέρθηκε σε κάποιο ενδιάμεσο λιμάνι, εάν απλά έγινε κάποια διαδρομή, έστω και αν τελικά επέστρεψε στο ίδιο λιμάνι αποχώρησης;

Στο άρθρο 92, δεν ορίζεται, έστω ενδεικτικά, ο σπουδαίος λόγος και σε τι μπορεί να συνίσταται, όπως, για παράδειγμα, με παραπομπή σε συναφείς διατάξεις του Αστικού Κώδικα.

Στο άρθρο 96, δεν έχουμε παρατηρήσεις διατάξεις. Εντούτοις, με δεδομένο το ότι όλες οι αναφορές είναι σε καύσιμα, για ένα νομοσχέδιο που παρουσιάζονται ως εκσυγχρονιστικό, λείπει κάποια αναφορά σε ηλεκτρικά σκάφη, τα οποία ήδη υπάρχουν, έστω πειραματικά, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά.

Στο άρθρο 98, θεωρούμε πως δεν υπάρχουν προβλέψεις για τις περιπτώσεις καθυστέρησης της επιστροφής του πλοίου στον εκναυλωτή, ούτε για δυνατότητες πρόωρης λύσης της σύμβασης από πλευράς του εκναυλωτή, για παράδειγμα, για λόγους κακής συνεργασίας κ.λπ..

Στο άρθρο 109, οι διατάξεις της παραγράφου 2, κρίνονται κάπως αόριστες και με κινδύνους για τους ναυλωτές. Αφενός μεν είναι μεγάλο το χρονικό διάστημα των 12 μηνών από την παράδοση, αφετέρου με ποιο τρόπο διαπιστώνεται η ευθύνη του ναυλωτή για το συγκεκριμένο ελάττωμα 12 μήνες πριν;

Στο άρθρο 120, θεωρούμε πως οι παραπομπές στα άρθρα 131 και 135, είναι λάθος.

Στο άρθρο 121, θα μπορούσε να αναφέρεται πως οι φορτωτικές για μεταφορές εντός της ελληνικής επικράτειας διέπονται από το ελληνικό Τραπεζικό και Εμπορικό Δίκαιο, με στόχο να δημιουργηθεί εργασία για ελληνικές τράπεζες και πράκτορες.

Το άρθρο 130, υπογραμμίζει τα προβλήματα που υπάρχουν όταν η μεταφορά γίνεται σε περισσότερες της μίας έννομες τάξεις, κράτη, δηλαδή, με διαφορετικά δικαστήρια.

Αυτός είναι ο βασικός λόγος που τουλάχιστον όσες είναι αποκλειστικά στην Ελλάδα θα ήταν σωστό να καθορίζονται με βάση το Ελληνικό Δίκαιο, γιατί σε άλλες περιπτώσεις είναι αόριστο και ασαφές στην παράγραφο 3, ποιος και πως θα κρίνει τη δυσχέρεια στην παροχή έννομης προστασίας.

Στο άρθρο 131, είναι προβληματική η πρόβλεψη του «απαιτούμενου από τις περιστάσεις χρόνο», έτσι γράφει ακριβώς, στην παράγραφο 1.

Στο άρθρο 134, δεν έχουν καθοριστεί οι έννοιες «πραγματικός μεταφορέας».

Είναι αυτός, αλήθεια, που διαχειρίζεται το πλοίο;

«Συμβατικός μεταφορέας».

Είναι, αλήθεια, αυτός που αντισυμβάλλεται με τον πελάτη;

Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, αφού χρησιμοποιείται και αλλού, όπως στο άρθρο 152.

Στο άρθρο 141, δεν ορίζεται ρητά η ευθύνη του φορτωτή και οι κυρώσεις ή τα δικαιώματα του αντισυμβαλλομένου, στην περίπτωση παράβασης των ρυθμίσεων του άρθρου.

Στο άρθρο 165, θα πρέπει λογικά να υπάρχει κάποια διάκριση μεταξύ των ναυτικών που ασχολούνται αποκλειστικά εντός της επικράτειας, όπως στην ακτοπλοΐα, όπου το καθεστώς τους, τουλάχιστον γι’ αυτούς αν όχι στο εξωτερικό, πρέπει να μοιάζει με αυτό των άλλων εργαζομένων.

Διαπιστώσαμε πάντως και στη διαβούλευση ότι υπάρχουν σχόλια για ειδικό καθεστώς στους εργαζόμενους σε σκάφη αναψυχής.

Για ποιο λόγο μπορεί να διαφέρουν;

Για παράδειγμα, θα μπορούσε κάποιο προσωπικό καθαριότητας εν πλω να αποτελεί εργαζόμενος τρίτης εταιρείας, που να παρέχονται ως υπηρεσίες σε εργολαβική βάση αντί ως άμεση απασχόληση;

Μήπως πρέπει να υπάρχει ειδική αναφορά σε ναυτικό προσωπικό, σε εργασίες που εξυπηρετούν τις ένοπλες δυνάμεις ή την ακτοφυλακή;.

Στο άρθρο 166, διαπιστώνοντας ότι μέρος των επικυρώσεων ναυτικών δελτίων διενεργούνται στην αλλοδαπή από προξενικές αρχές. Θέλουμε να σημειώσουμε το ευρύ δίκτυο προξενικών αρχών της χώρας μας που εξυπηρετεί τη ναυτιλία αλλά και άλλες υποθέσεις διευθετήσεων, βέβαια. Η Ελλάδα έχει 135 με 82 πρεσβείες, περίπου όσες η Αυστραλία, η Νορβηγία έχει 100, το Βέλγιο 106, ο Καναδάς 144, η Ελβετία 146 και η Ευρωπαϊκή Ένωση 145.

Εκτός αυτού, το ελληνικό διαβατήριο συμπεριλαμβάνεται στα δέκα πιο ισχυρά παγκοσμίως, ενώ όλα αυτά σημαίνουν πως η Ελλάδα δεν είναι καθόλου μικρή, όπως, δυστυχώς, ισχυρίζονται ορισμένοι. Το μέγεθος, άλλωστε, δεν μετράται με τον πληθυσμό αλλά με την προβολή διεθνώς, με τον πολιτισμό, με τον πλούτο, που δυστυχώς μένει ανεκμετάλλευτος στη χώρα μας, ενώ σήμερα ξεπουλιέται και ούτω καθεξής.

Όσον αφορά το άρθρο 173, θεωρούμε σε γενικές γραμμές πως με το σημερινό νομοσχέδιο το καθεστώς εργασίας γίνεται πιο ελαστικό.

Το άρθρο 175, τώρα, επιτρέπει μια νέα δυνατότητα τερματισμού της εργασιακής σχέσης χωρίς την τήρηση προθεσμίας από τον πλοιοκτήτη, τον αντιπρόσωπό του ή τον πλοίαρχο, λόγω παράβασης των όρων της σύμβασης ή παράνομης απουσίας.

Η δυνατότητα αυτή θυμίζει σε κάποιο βαθμό την απελευθέρωση των απολύσεων από την τρόικα, ενώ είναι αόριστοι οι λόγοι «βαριάς παράβασης» που δικαιολογούν τη λύση.

Μια άλλη απορία μας, είναι γιατί αναφέρεται πλοιοκτήτης και όχι, για παράδειγμα, ο διαχειριστής, εάν το πλοίο είναι ναυλωμένο και το προσωπικό είχε επιλεγεί από τον ναυλωτή; Σε κάθε περίπτωση, και σε γενικές γραμμές, οι παραπάνω αλλαγές όπως επίσης οι περισσότερες επόμενες είναι πολύ προβληματικές για να μην πούμε κάτι άλλο για τους ναυτικούς. Για παράδειγμα, το άρθρο 180, για την αποζημίωση λύσης σύμβασης, το 181, για την κάλυψη έως έξι μηνών απαιτήσεων κατά την πτώχευση, αναφέρθηκε και προηγουμένως, το 186, για το όριο της τετράμηνης νοσηλείας, το 189, για την ομηρία που αυξάνεται η κάλυψη αλλά όχι αρκετά, κλπ.. Δεν υπάρχει χρόνος για να αναφερθούμε αναλυτικά στα συγκεκριμένα.

Στο 190, η αλλαγή με το σημερινό κώδικα, είναι ότι πλέον ο πλοίαρχος ευθύνεται για δόλο και βαριά αμέλεια, στην παρ. 2, όχι για κάθε πταίσμα όπως ορίζει το άρθρο 40 του υπό αναθεώρηση Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Έχουμε ρωτήσει ήδη τι αποτελεί πταίσμα και αν δεν ευθύνεται για τα πταίσματα, τότε ποιος ευθύνεται; Υιοθετείται μια μορφή ακαταδίωκτου, εδώ;

Στο άρθρο 195, τι προβλέπεται σε περιπτώσεις εγκλημάτων επάνω στο πλοίο; Είναι ο πλοίαρχος αρμόδιος με βάση αυτό που αναφέρει για αγωγές ή ζητά συνδρομή από τις αρχές;

Στο άρθρο 196, εισάγονται ως ξεχωριστός τύπος οι πλωτές εξέδρες εξορύξεων αλλά η αποσπασματική χρήση και όχι εξ αρχής στο άρθρο 2, δημιουργεί συγχύσεις.

Στο άρθρο 200, η περιγραφή των περιπτώσεων δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων, γιατί αναφέρεται μόνο στην περίπτωση σύγκρουσης στο άρθρο 199 και όχι για αυτή της αρωγής, του άρθρου 198;

Το άρθρο 202, ορίζει ότι υπεύθυνος είναι αυτός που εκμεταλλεύεται τα προς διαχείριση πλοίο, ενώ στην Αιτιολογική διευκρινίζεται πως είναι είτε ο πλοιοκτήτης είτε εφοπλιστής, στην παράγραφο 2. Δεν θα μπορούσε να είναι και ο διαχειριστής είτε ο ναυλωτής, αφού το άρθρο 98 ο τελευταίος υποχρεούται να παραδώσει το πλοίο στην κατάσταση που το παρέλαβε;

Στο 237, είναι θετικό το ότι τουλάχιστο εδώ προβλέπεται η σύσταση κεφαλαίου για αποζημίωση με κατάθεση σε τράπεζα που λειτουργεί στην Ελλάδα ή με εγγυητική από ελληνική τράπεζα.

Στο 259, Η ασφάλεια δεν καλύπτει θανάτους από τρίτους. Αναφέρεται στην Αιτιολογική ότι μπορεί τα μέρη ο πλοιοκτήτης και ο ασφαλιστής να συμφωνήσουν να τα καλύπτει. Γιατί να μην είναι υποχρεωτικό, τουλάχιστον, στην ακτοπλοΐα;

Όσον αφορά το άρθρο 268, προφανώς είναι η περίπτωση του «Sea Diamond» στη Σαντορίνη. Εδώ, αναφέρεται πως η εγκατάλειψη επιτρέπεται όταν τα έξοδα ανέλκυσης υπερβαίνουν τα 3/4 της ασφαλιστικής αξίας. Επομένως, εάν θέλουμε πραγματικά να μην ξανασυμβεί ή να ανελκυθούν εάν συμβεί θα πρέπει να αυξηθούν τα ασφάλιστρα, έτσι ώστε να καλύπτουν το κόστος ανέλκυσης για τα σκάφη που προσεγγίζουν σε τουριστικές περιοχές οι οποίες δεν πρέπει να καταστραφούν ή να επιβαρυνθούν οι υπόλοιποι για την επανόρθωση τους.

Στο άρθρο 281, οι παραβάσεις είναι σημαντικές για παραγραφή εντός ενός έτους επειδή κάποια θέματα μπορεί να προκύψουν στην πορεία. Προτείνουμε, λοιπόν, πενταετή παραγραφή, όπως επίσης, και το επόμενο στο άρθρο 282.

Στο άρθρο 283, στις παρ. 1 και 2 είναι πολύ μικρή η εξαετής παραγραφή. Θα έπρεπε να είναι πολύ μεγαλύτερη και να ξεκινάει από την ημερομηνία του τελευταίου περιστατικού πρόκλησης ρύπανσης από πετρέλαιο και όχι του πρώτου.

Στο άρθρο 290, γιατί δεν έχει κυρωθεί, αλήθεια, η Διεθνής Σύμβαση Ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες;

Κλείνοντας με το άρθρο 304, η παρ. 4 αφορά μελέτες έως το ποσόν των 30.000 ευρώ. Είναι μεν μικρό το ποσόν αλλά δεν είναι σωστή η κατά παρέκκλιση διαδικασία για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Ειδικό Αγορητή της Ελληνικής Λύσης, κύριο Βιλιάρδο.

Το λόγο τώρα έχει ο κ. Λογιάδης.

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

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, κλείνοντας σήμερα τη συζήτηση για το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, θα ήθελα να τονίσω σε συνέχεια των προηγούμενων τοποθετήσεων μας τα παρακάτω σημεία.

Το πρώτο θέμα που αναδείχθηκε στην Επιτροπή την προηγούμενη φορά, είναι ότι πολλοί από τους φορείς δεν κλήθηκαν να εκφράσουν τις απόψεις τους για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου αλλά το Υπουργείο κάλεσε μόνο όσους θεωρεί ημέτερους και υπέρ των οποίων λειτουργούν οι προς ψήφιση νομοθετικές ρυθμίσεις. Διότι, «οι τροποποιήσεις που γίνονται από τον νέο κώδικα του σχεδίου νόμου συμπυκνώνουν όλη την αντεργατική νομοθεσία που έχουν ψηφίσει όλες οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις», ανέφερε ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικών Ναυτικών.

Το δεύτερο θέμα αφορά την υποστελέχωση των υπηρεσιών, που καλούνται να εφαρμόσουν τον κώδικα αυτό. Το λιμενικό σώμα, έχοντας πολύ μεγάλες ελλείψεις σε προσωπικό, αλλά και λόγω του συνεχώς αυξανόμενου όγκου αντιμετώπισης των προβλημάτων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η χώρα λόγω της γεωπολιτικής της θέσης, τα τελευταία χρόνια κάνει το έργο του λιμενικού σώματος πολύ δύσκολο να ανταποκριθεί σε αυτές τις ανάγκες.

Το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δεν επαρκεί για να λειτουργούν σωστά όλες οι οργανικές μονάδες του Υπουργείου. Το ίδιο ακριβώς πρόβλημα υπάρχει σε όλο τον δημόσιο τομέα και θα αναφερθώ παραδείγματος χάρη, στην έλλειψη πολιτικού προσωπικού στο νευραλγικό Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Στις 31 Ιανουαρίου 2023 καταθέσαμε σχετική ερώτηση προς το ΥΠΕΘΑ, που αναφέραμε ότι το σωματείο εργαζομένων ΥΠΕΘΑ, με υπομνήματα είχε ενημερώσει τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, Πάνο Παναγιωτόπουλο, για τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου.

Συνταξιοδοτούνται κατά εκατοντάδες κάθε χρόνο, το πολιτικό προσωπικό είναι γερασμένο, η τεχνογνωσία χάνεται, τα ταμεία μας καταρρέουν. Πριν λίγες μέρες προκηρύχθηκε διαγωνισμός μέσω ΑΣΕΠ, 250 ατόμων τεχνικών ειδικοτήτων, που θα πιάσουν δουλειά με την ολοκλήρωση των διαδικασιών σε δύο χρόνια. Έχουν μείνει στο ΓΕΣ 2.500 εργαζόμενοι, από το διπλάσιο αριθμό που είχαν πριν λίγα χρόνια. Γίνεται αποπολιτικοποίηση του ΥΠΕΘΑ σκόπιμα και στη θέση τους προσλαμβάνονται ΕΠΟΠ, επαγγελματίες πωλητές με ρουσφετολογικά κριτήρια. Οι διοικητές διευθυντές των υπηρεσιών αναγνωρίζουν την προσφορά των υπαλλήλων, αλλά δε γίνεται καμία προσπάθεια για πρόσληψη μόνιμων υπαλλήλων.

Οι μισθοί τους είναι χαμηλότεροι σε σχέση με το δημόσιο και παρότι έχουν ενημερώσει την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία για την τραγική κατάσταση του πολιτικού προσωπικού, ενώ σε όλα τα άλλα Υπουργεία δίνονται χρήματα υπό τη μορφή υπερωριών και επιδομάτων. Οι στρατιωτικοί με το ειδικό μισθολόγιο εισπράττουν διπλάσιους μισούς από αυτούς που ο Υπουργός κωφεύει στα σοβαρά προβλήματα που του εκθέτουν. Αυτά τα ανέφερα, διότι τα ίδια ακριβώς προβλήματα υπάρχουν και στον τομέα της δημόσιας υγείας του ΕΣΥ, ελλείψεις γιατρών και νοσηλευτών παντού, όπως παραδείγματος χάριν είναι το κραυγαλέο πρόβλημα του νοσοκομείου Ιεράπετρας της εκλογικής σας περιφέρειας, κ. Υπουργέ. Υποστελέχωση και απαξίωση και δίπλα ακριβώς εκεί, τώρα ανοίγει μια ιδιωτική κλινική. Ανέφερα τρεις ζωτικής σημασίας τομείς, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και το λιμενικό σώμα, που αντιμετωπίζουν τα ίδια ακριβώς προβλήματα.

Το επόμενο θέμα αφορά τη ναυτική εργασία. Το σημερινό σχέδιο νόμου φέρνει ριζικές ανατροπές στα θεμελιώδη θεσμικά ναυτεργατικά δικαιώματα και επί της ουσίας καταργεί την ενιαία εφαρμογή της σύμβασης εργασίας και την κοινωνική ασφάλιση για το σύνολο των ναυτεργατών, από όποια χώρα και αν προέρχονται. Διότι οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των εργατών, ρυθμίζονται πλέον από τη διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας, με μισθούς χαμηλότερους από τις κλαδικές συμβάσεις.

Παραδέχθηκε ο Υπουργός στην Επιτροπή, ότι «ένας από τους σημαντικότερους στόχους της επιτροπής, ήταν ο αναγκαίος διεθνής προσανατολισμός της ελληνικής ναυτικής νομοθεσίας. Έχουμε ενσωματώσει όλες τις διεθνείς συμβάσεις, ακόμα και αυτές που δεν έχουν τεθεί σε ισχύ». Η ρύθμιση αυτή σε συνδυασμό με το άρθρο 50 του παρόντος σχεδίου νόμου, απαξιώνει έτσι περισσότερο τη ναυτική εργασία. Το άρθρο αυτό αναφέρει, ότι σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου από τον πλοιοκτήτη, το άρθρο 479 του αστικού κώδικα δεν εφαρμόζεται, το οποίο με απλά λόγια σημαίνει ότι σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, τα δεδουλευμένα δεν μπορούν να τα διεκδικήσουν οι εργαζόμενοι και να στραφούν δικαστικά κατά του νέου αγοραστή του πλοίου για να ικανοποιηθούν οι αξιώσεις τους.

Το τέταρτο θέμα το οποίο θέλουμε να τονίσουμε, είναι η αντιμετώπιση στην έλλειψη υποψηφίων εκπαιδευτικών για την κάλυψη των αναγκών, σε έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό στις ακαδημίες του εμπορικού ναυτικού. Το σημερινό σχέδιο νόμου αντιμετωπίζει το θέμα αυτό, μειώνοντας τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των έκτακτων εκπαιδευτών. Με αυτό τον τρόπο όμως, θα υποβαθμιστεί η ποιότητα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης. Με την υποστελέχωση και την υποβάθμιση της ποιότητας των εκπαιδευτών, των διακρίσεων ανάμεσα στο εκπαιδευτικό προσωπικό, προωθείται ουσιαστικά και βήμα βήμα η δημόσια ναυτική εκπαίδευση να ιδιωτικοποιηθεί, όπως γίνεται και σε άλλους τομείς.

Κλείνοντας, με το κεφαλαιώδες θέμα της προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, στο τρίτο μέρος του σχεδίου νόμου, αφορά τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης, όπως το αναφέρει και αποτελείται από τρία άρθρα, το άρθρο 69 «ευθύνη για τις ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο», το άρθρο 70 «ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης» και το άρθρο 71 «ευθύνη για ζημιές από μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών».

Αυτά είναι απλοποιημένες διατάξεις με πολλά παράθυρα, που δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στην προστασία του περιβάλλοντος και βλέπουμε, σήμερα, πόσα ναυάγια δεν έχουν ανελκυστεί και ούτε έχει προστατευτεί το θαλάσσιο περιβάλλον από τέτοια συμβάντα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστώ τον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25, κ. Γεώργιο Λογιάδη, με τον οποίο ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Τον λόγο έχει ο κ. Πλακιωτάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Πρόεδρε, δεν θα κάνω παρέμβαση σήμερα, εξάλλου μεθαύριο στη Βουλή θα έχουμε την ευκαιρία να τοποθετηθούμε επί όλων όσων ακούστηκαν στην Επιτροπή.

Κλείνοντας, θεωρώ πολύ σημαντικό το σημερινό νομοσχέδιο, είναι κομβικό νομοσχέδιο, το οποίο αγγίζει την καρδιά της ναυτιλίας και σίγουρα θα αποτελέσει το σημείο αναφοράς και για τη ναυτιλία μας, αλλά και για τον Έλληνα ναυτικό. Θέλω να το επισημάνω για μια ακόμη φορά, όχι επειδή η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, ουσιαστικά, υιοθέτησε τις προτάσεις του νέου Κώδικα, αλλά γιατί μία από τις σημαντικές προτεραιότητες και μια από τις σημαντικές μεταρρυθμίσεις του υπό συζήτηση νομοσχεδίου ήταν, πραγματικά, ο νέος Κώδικας να είναι δίπλα στον Έλληνα ναυτικό.

Ολοκληρώνοντας, λοιπόν, απλά θα ήθελα να ενημερώσω το Σώμα, ότι θα καταθέσω κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες, στην ουσία, αποτελούν αποσαφηνίσεις όλων όσων ακούστηκαν και από τους φορείς, αλλά και από τις παρατηρήσεις των συναδέλφων, ώστε να υπάρχει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα επί του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Ιωάννη Πλακιωτάκη, με τον οποίο ολοκληρώθηκε η σημερινή συνεδρίαση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

Πριν προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων επί της αρχής:

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Οικονόμου, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Καλαματιανός, δεν μετείχε της ψηφοφορίας.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Μπιάγκης, δήλωσε επιφύλαξη.

Η Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ, η κυρία Μανωλάκου, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, δήλωσε επιφύλαξηκαι ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης,καταψήφισε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 305 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), 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), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 15.35΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**