**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 18 Φεβρουαρίου 2019, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.20΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις» (3η συνεδρίαση).

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

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Θελερίτη Μαρία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Παπαφιλίππου Γεώργιος, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Μουμουλίδης Θεμιστοκλής, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Δέδες Ιωάννης, Σηφάκης Ιωάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Μορφίδης Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Στεργίου Κωνσταντίνος, Τάσσος Σταύρος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις». Προχωρούμε στην ψηφοφορία επί της αρχής.

Η Εισηγήτρια του ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ (Εισηγήτρια του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** «Υπέρ».

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας):** «Κατά».

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ..

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.):** Επιφυλάσσομαι, κυρία Πρόεδρε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή):** «Κατά».

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε..

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** «Κατά».

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Εισηγητής από την Ένωση Κεντρώων δε βρίσκεται στην Αίθουσα. Κατόπιν των θέσεων των κομμάτων επί της αρχής προκύπτει ότι θα προχωρήσουμε σε ονομαστική φανερή ψηφοφορία.

Ευάγγελος Αποστόλου, ΝΑΙ,Παναγιώτα Βράντζα, ΝΑΙ, Αναστασία Γκαρά, ΝΑΙ, Μαρία Θελερίτη, ΝΑΙ, Θεόδωρος Δρίτσας, ΝΑΙ, Χουσεΐν Ζεϊμπέκ, ΝΑΙ, Αφροδίτη Θεοπεφτάτου, ΝΑΙ, Γεώργιος Παπαφιλίππου, ΝΑΙ, Αικατερίνη Ιγγλέζη, ΝΑΙ, Ηλίας Καματερός, ΝΑΙ, Ιωάννης Καραγιάννης, ΝΑΙ, Ευαγγελία Καρακώστα, ΝΑΙ, Απόστολος Καραναστάσης, ΝΑΙ, Μάριος Κάτσης, ΝΑΙ, Χαρά Καφαντάρη, ΝΑΙ, Παναγιώτης Κουρουμπλής, ΝΑΙ, Αντώνιος Μπαλωμενάκης, ΝΑΙ, ο κ. Νικόλαος Ξυδάκης απουσιάζει, Γεώργιος Ουρσουζίδης, ΝΑΙ, Νικόλαος Παπαδόπουλος, ΝΑΙ, Αναστάσιος Πρατσόλης, ΝΑΙ, Ιωάννης Δέδες, ΝΑΙ, ο κ. Ιωάννης Σηφάκης απουσιάζει, Χρήστος Σιμορέλης, ΝΑΙ, Κωνσταντίνος Μορφίδης, ΝΑΙ, Νικόλαος Συρμαλένιος, ΝΑΙ, η κυρία Τζάκρη Θεοδώρα απουσιάζει, Ιωάννης Τσιρώνης, ΝΑΙ, ο κ. Χαράλαμπος Αθανασίου απουσιάζει, Κωνσταντίνος Τσιάρας, ΟΧΙ, η κυρία Φωτεινή Αραμπατζή απουσιάζει, Χρίστος Δήμας, ΟΧΙ, ο κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής απουσιάζει, ο κ. Μάξιμος Χαρακόπουλος απουσιάζει, ο κ. Κωνσταντίνος Κατσαφάδος απουσιάζει, ο κ. Εμμανουήλ Κόνσολας απουσιάζει, η κυρία Θεοδώρα (Ντόρα) Μπακογιάννη απουσιάζει, ο κ. Χρήστος Μπουκώρος απουσιάζει, ο κ. Αθανάσιος Μπούρας απουσιάζει, ο κ. Νικόλαος Παναγιωτόπουλος απουσιάζει, Ιωάννης Πλακιωτάκης, ΟΧΙ, ο κ. Κωνσταντίνος Σκρέκας απουσιάζει, ο κ. Γεώργιος Στύλιος απουσιάζει, Γεώργιος Αρβανιτίδης, ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ, Γεώργιος – Δημήτριος Καρράς, ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ, Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος, ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ, Μιχαήλ Τζελέπης, ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ, Ελένη Ζαρούλια, ΟΧΙ, ο κ. Ηλίας Παναγιώταρος απουσιάζει, Νικόλαος Κούζηλος, ΟΧΙ, Χρήστος Κατσώτης, ΟΧΙ, Κωνσταντίνος Στεργίου, ΟΧΙ, Σταύρος Τάσσος, ΟΧΙ, Μάριος Γεωργιάδης, ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ, Γεώργιος Αμυράς, ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ, ο κ. Κωνσταντίνος Κατσίκης απουσιάζει, ο κ. Γεώργιος Λαζαρίδης απουσιάζει και ο κ. Νικόλαος Μίχος, ΟΧΙ.

Με βάση την ψηφοφορία που έγινε, το σχέδιο νόμου έγινε δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία. Το λόγο έχει ο κ. Τσιάρας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ:** Αυτή είναι μια διαδικασία που εγώ δεν την έχω ξαναδεί να γίνεται και αν έπρεπε να γίνει ονομαστική έπρεπε να είχατε προαναγγείλει για να είναι εδώ οι Βουλευτές. Άρα, λοιπόν, αν θέλετε να έχετε αποτέλεσμα επ’ αυτού θα πρέπει να συνεννοηθούμε ώστε να παρίστανται όλοι οι Βουλευτές εδώ. Διαφορετικά θα πείτε ότι τρεις είναι εδώ από τους Ανεξάρτητες Βουλευτές, αν δεν κάνω λάθος, ρωτήσατε τον κ. Αμυρά, πρέπει να ρωτήσετε και τους άλλους δύο, για να δείτε, αν υπάρχει πλειοψηφία ή όχι. Αυτή είναι μια διαδικασία, η οποία δεν έχει ξαναγίνει. Αν θέλετε να γίνεται ονομαστική θα συμφωνήσω μαζί σας, αλλά αυτό να είναι γνωστό στους Βουλευτές να είναι εδώ στις 18.00΄, να γίνεται ονομαστική ψηφοφορία για να ξέρουμε πώς προχωράμε. Αυτό είναι μια διαδικασία που γίνεται μοναδικά αυτή τη στιγμή, άρα δεν μπορεί κανείς να τη δεχθεί με αυτό τον τρόπο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ακούστε, κύριε Τσιάρα. Επειδή έχει ξαναγίνει στην Επιτροπή μας αυτή η διαδικασία, εσείς από ό,τι βλέπω είστε ο αναπληρωτής του κ. Αντωνιάδη. Πρώτον, έχει ξαναγίνει. Δεύτερον, πρέπει να τοποθετηθούν τα Κόμματα, μέσω των Εισηγητών, επί της αρχής. Άρα, δεν μπορούμε να προδικάσουμε ότι θα γίνει ονομαστική. Γι' αυτό με βάση τον Κανονισμό στην τρίτη συνεδρίαση, στην κατ’ άρθρον, τοποθετούνται τα Κόμματα για το πώς τοποθετούνται στο νομοσχέδιο, δηλαδή επί της αρχής. Οπότε, προέκυψε σήμερα το θέμα της ονομαστικής ψηφοφορίας. Έχει ξαναγίνει και στην Επιτροπή μας αυτή η διαδικασία, έχει γίνει και σε άλλες Επιτροπές, γιατί τώρα υπάρχει αυτή η ιδιαιτερότητα που δεν υπήρχε μέχρι τον προηγούμενο χρόνο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ:** Συμφωνώ κυρία Πρόεδρε για την ιδιαιτερότητα, αλλά θα σας ζητούσα τουλάχιστον να κρατήσετε την ψήφο όλων των Βουλευτών που θα έρθουν και θα περάσουν, ούτως ώστε να υπάρχει κάτι δεδομένο. Διαφορετικά, έπρεπε να είναι γνωστό ότι θα γίνει ψηφοφορία.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είστε παλιός κοινοβουλευτικός, με βάση τον Κανονισμό, γίνεται στην αρχή της συνεδρίασης. Όπως και τώρα γνωρίζετε αν δεν υπάρχει κάποια αλλαγή, στο τέλος της δεύτερης ανάγνωσης θα υπάρξει τοποθέτηση στα άρθρα και η ψηφοφορία, αντίστοιχα. Πρέπει να το γνωρίζουμε. Το λόγο έχει η κυρία Γκαρά, Εισηγήτρια του ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ (Εισηγήτρια του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, μετά και την εποικοδομητική ακρόαση των φορέων για το παρόν νομοσχέδιο, είμαστε σε θέση να προχωρήσουμε στην κατ’ άρθρον ανάγνωση, ώστε να αναλύσουμε τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου.

Ξεκινώντας, θα ήθελα να σημειώσω ξανά, πως πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου που πρόκειται να ανοίξει νέους ορίζοντες στα δέκα περιφερειακά λιμάνια στα οποία και αφορά και αναφέρεται το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Σύμφωνα με τη μέχρι τώρα διεθνή εμπειρία είμαστε σε θέση να υποστηρίξουμε ότι το μοντέλο των υποπαραχωρήσεων έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με το σχέδιο των ιδιωτικοποιήσεων με μεταβίβαση μετοχών που είχαν επιλέξει οι προηγούμενες κυβερνήσεις. Υπογραμμίζω, πως μέσω των συμβάσεων των υποπαραχωρήσεων δεν υποπαραχωρείται το σύνολο της λειτουργίας του λιμανιού, όπως υποστηρίχτηκε, αλλά υποπαραχωρείται μέσω διεθνών διαγωνισμών η χρήση υποδομών και δραστηριοτήτων η επιλογή των οποίων γίνεται μέσω μελέτης από τους οργανισμούς λιμένος.

Σε ό,τι αφορά στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου το πρώτο μέρος αναφέρεται στην κύρωση των συμβάσεων, αλλά και στην ίδια την διαγωνιστική διαδικασία. Αρχικά λοιπόν στο πρώτο άρθρο διασαφηνίζεται το γεγονός πως απαιτείται νομοθετική ρύθμιση για την δυνατότητα να υπάρξει άλλος υποπαραχωρησιούχος στο χώρο αρμοδιότητας του κάθε οργανισμού. Αυτό συμβαίνει πρώτον γιατί οι συμβάσεις κύριας παραχώρησης που έχει συνάψει ήδη το ελληνικό δημόσιο με τους δέκα οργανισμούς λιμένος δεν έχουν κυρωθεί έως και σήμερα με νόμο.

Δεύτερον, τους παραχωρούν μόνο το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των κτιρίων και υποδομών των λιμένων δικαιοδοσίας τους, το δικαίωμα να λειτουργούν κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους ως εμπορικές κερδοσκοπικές εταιρείες αλλά και το δικαίωμα για τη λήψη αποφάσεων και την ολοκλήρωση διαδικασιών αξιοποίησης των λιμένων χωρίς όμως το δικαίωμα υποπαραχωρήσεων σε τρίτους επενδυτές.

Στη συνέχεια, θεσπίζονται διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες περιέρχεται στο ΤΑΙΠΕΔ το δικαίωμα υποπαραχώρησης σε τρίτους μέσω συμβάσεων υποπαραχώρησης συγκεκριμένων ή και συνδυασμένων δραστηριοτήτων επιχειρησιακών μονάδων ή και λιμενικών λειτουργιών και υπηρεσιών των λιμενικών και άλλων εγκαταστάσεων στην περιοχή αρμοδιότητας των οργανισμών λιμένων. Το ΤΑΙΠΕΔ διεξάγει την διαγωνιστική διαδικασία για την ανάδειξη του προτεινόμενου επενδυτή, αλλά το δικαίωμα διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμενικών δραστηριοτήτων παραμένει στον οικείο οργανισμό λιμένος μέχρι τη σύναψη της σύμβασης υποπαραχώρησης. Κυρώνονται όλες οι υφιστάμενες συμβάσεις κύριας παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του αντίστοιχου οργανισμού λιμένος με την προσθήκη ρητής δυνατότητας σύναψης συμβάσεων υποπαραχώρησης, η οποία σήμερα δεν υφίσταται. Στη συνέχεια, διασαφηνίζεται η διαγωνιστική διαδικασία που προβλέπει τα εξής. Το ΤΑΙΠΕΔ μετά από την πρόταση των συμβούλων που προσλαμβάνει και μετά από διαβούλευση με το Υπουργείο Ναυτιλίας και τη διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος διεξάγεται που εντός 30 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης του πορίσματος των συμβούλων αξιολογεί τον επωφελέστερο τρόπο αξιοποίησης προκειμένου να καθοριστεί ποιες συγκεκριμένες ή και συνδυασμένες δραστηριότητες πρόκειται να υποπαραχωρούνται σε κάθε λιμένα ή σε περισσότερους λιμένες κατά περίπτωση.

Σημειώνουμε, πως το ίδιο χρονικό διάστημα εκδίδεται και η κοινή υπουργική απόφαση για τον καθορισμό του αντισταθμιστικού τέλους υπέρ του οικείου οργανισμού γεγονός που αποδεικνύει ότι δεν μένει τίποτα απροσδιόριστο και σε καμία περίπτωση δε φέρνει προ εκπλήξεως τους επενδυτές, όπως χαρακτηριστικά είπαν οι συνάδελφοι της αντιπολίτευσης στην αρχική τους εισήγηση.

Ωστόσο, εκτιμώ πως είναι ιδιαίτερα σημαντική η επισήμανση των φορέων σχετικά με το χρονικό περιθώριο των 30 ημερών, ως πολύ σύντομο για την ολοκλήρωση των διαδικασιών και θα πρότεινα την επανεξέτασή του. Μετά την κύρωση των συμβάσεων υποπαραχώρησης που συνάπτει το ΤΑΙΠΕΔ το δικαίωμα διαχείρισης και εκμετάλλευσης των υπόλοιπων λιμενικών δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένου και του δικαιώματος υποπαραχώρησής τους ασκείται από τον οικείο οργανισμό λιμένος. Κάθε σύμβαση υποπαραχώρησης κυρώνεται με νόμο από το ελληνικό κοινοβούλιο. Η διάρκεια της σύμβασης υποπαραχώρησης σε τρίτους υπόκειται στον περιορισμό της χρονικής διάρκειας της σύμβασης κύριας παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του αντίστοιχου οργανισμού λιμένος. Η τεχνική παρακολούθηση της εκτέλεσης των επενδύσεων καθώς και της λειτουργίας των συμβάσεων υποπαραχώρησης ανατίθεται σε ανεξάρτητο μηχανικό που επιλέγεται μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας. Η ΡΑΛ ασκεί στις συμβάσεις υποπαραχώρησης την εποπτεία που ασκεί και στις συμβάσεις κύριας παραχώρησης. Στις συμβάσεις υποπαραχώρησης περιλαμβάνεται ο όρος περί των αρμοδιοτήτων του οικείου οργανισμού λιμένος αναφορικά με την παρακολούθηση της εύρυθμης λειτουργίας του λιμένος, ώστε να εξασφαλίζεται ο ρόλος το οργανισμού και η δυνατότητά του να ασκεί έλεγχο στη χερσαία ζώνη λιμένα.

Προβλέπεται ρητά η επιβολή στον υποπαραχωρησιούχο αντισταθμιστικού τέλους υπέρ του οικείου Οργανισμού Λιμένος. Το αντισταθμιστικό τέλος εκφράζεται ως ποσοστό επί των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων του υποπαραχωρησιούχου και εξειδικεύεται πριν από την έναρξη οποιασδήποτε διαγωνιστικής διαδικασίας για κάθε υποπαραχώρηση με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας, η οποία εκδίδεται πριν από την έναρξη της διαγωνιστικής διαδικασίας, όπως προαναφέραμε.

Η νομοθετική διάταξη προβλέπει μέγιστο ύψος 5% για το επιβαλλόμενο με την ΚΥΑ αντισταθμιστικό τέλος, με δυνατότητα όμως και υπέρβαση του μέγιστου αυτού ύψους του 5%, αν με αντικειμενικό τρόπο τεκμηριώνεται ότι σε διαφορετική περίπτωση διακυβεύεται η βιωσιμότητα του οικείου Οργανισμού Λιμένος. Το αντισταθμιστικό τέλος επιβάλλεται ανεξάρτητα και επιπλέον από το συνολικό οικονομικό αντάλλαγμα που καταβάλει στο ΤΑΙΠΕΔ ο υποπαραχωρησιούχος. Με τη συγκεκριμένη διάταξη εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των Οργανισμών Λιμένων. Εκτός της καθαυτής διαγωνιστικής διαδικασίας στο Α’ Μέρος συμπεριλαμβάνονται και διατάξεις με τις εξής προβλέψεις.

Οι Οργανισμοί Λιμένων μεριμνούν οι ίδιοι με επιμέλεια και δαπάνες για τον ηλεκτροφωτισμό και την αποκομιδή των απορριμμάτων στις περιοχές δικαιοδοσίας τους όπου υπάρχει δημόσια πρόσβαση. Αποδίδεται αυξημένο ανταποδοτικό τέλος ύψους 3,5% από 2% των ετήσιων εσόδων των Οργανισμών Λιμένων που αποδίδεται πλέον στους οικείους δήμους και όχι στο Δημόσιο Ταμείο, όπως συνέβαινε πριν. Με αυτό τον τρόπο ενισχύεται η σχέση και η σύνδεση των Λιμένων με τις πόλεις και τις τοπικές κοινωνίες όπου δραστηριοποιούνται.

Μια ιδιαίτερα σημαντική ρύθμιση για τους εργαζόμενους περιλαμβάνεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 που διατηρούνται σε ισχύ μετά τη σύναψη των συμβάσεων υποπαραχώρησης οι Κανονισμοί Προσωπικού και οι Κανονισμοί Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας των Οργανισμών Λιμένων, ώστε να είναι σαφές το εργασιακό καθεστώς των εργαζομένων και να διασφαλίζονται τα δικαιώματά τους.

Στο Β’ Μέρος του νομοσχεδίου προβλέπονται άλλες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, διατάξεις οι οποίες έρχονται να αντιμετωπίσουν υπαρκτά και χρόνια προβλήματα που δεν είχαν λυθεί έως τώρα. Συγκεκριμένα, εκσυγχρονίζεται το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο αναφορικά με τον τρόπο διενέργειας του διαγωνισμού πρόσληψης πλοηγών, απλοποιείται η διαγωνιστική διαδικασία και η κατάθεση δικαιολογητικών, ενισχύεται η διαφάνεια και η αδιάβλητη διεξαγωγή της διαδικασίας, εκσυγχρονίζονται τα μαθήματα, προβλέπεται η δυνατότητα υποβολής ένστασης και αναβαθμολόγησης των εξεταζόμενων μαθημάτων. Απαλείφεται η εκπροσώπηση του Συνηγόρου του Καταναλωτή στα Συμβούλια Χρηστών Λιμένων έπειτα από σχετικό αίτημα του Συνηγόρου.

Επανυπολογίζεται ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, η διάρκεια της οποία μετατρέπεται σε ώρες, δίνεται η δυνατότητα για τα πλοία αναψυχής μέχρι 24 μέτρα που επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα, να αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση κυβερνήτης που διαθέτει τα κατά νόμου απαιτούμενα προσόντα.

Συνεχίζεται η λειτουργία του Οίκου Ναύτου και του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας για την προαγωγή της απασχόλησης και την ενίσχυση της προστασίας των δικαιωμάτων των ναυτικών, αλλά και για την καλύτερη διοικητική οργάνωση των υπηρεσιών αυτών. Παρέχεται στα λιμάνια παραμεθόριων περιοχών η άμεση δυνατότητα κατασκευής ραμπών πρόσβασης μικρών σκαφών στη θάλασσα, κάτι το οποίο δεν προβλεπόταν έως τώρα.

Επεκτείνονται οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σε όλα τα νησιά εκτός της Κρήτης, της Εύβοιας και της Λευκάδας ώστε να επιλύονται άμεσα τα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά νησιά. Θεσμοθετείται το πλαίσιο για την παράδοση και τη μεταφορά πόσιμου νερού στα νησιά με πλοία του Πολεμικού Ναυτικού με δαπάνη που βαρύνει το σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου.

Σε άλλο άρθρο αναβαθμίζεται και εκσυγχρονίζεται το εκπαιδευτικό σύστημα των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Δίνεται η δυνατότητα εισαγωγής στις παραγωγικές Σχολές Λιμενικού Σώματος χωρίς νέα εξέταση πανελληνίων εξετάσεων, αλλά με τη χρήση του 10% των θέσεων εισακτέων, όπως ισχύει και για τις υπόλοιπες Σχολές.

Επίσης, προβλέπονται ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού Πλοιάρχων Μηχανικών στη Μακεδονία, ώστε να εξυπηρετηθούν απρόσκοπτα οι Έλληνες ναυτικοί. Προβλέπεται ευεργετική διάταξη για τα παιδιά και τη σύζυγο του θανούντος στελέχους του Λιμενικού Σώματος, Κυριάκου Παπαδόπουλου.

Επεκτείνονται οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής εκτός από τη χερσαία ζώνη λιμένα στον αιγιαλό και την παραλία, ώστε να μην συγχέονται οι αρμοδιότητες με την Ελληνική Αστυνομία.

Ενισχύεται η ναυτεργατική νομοθεσία με την πρόβλεψη υποχρεωτικής ανασύστασης ναυτολογίου των πλοίων και ηλεκτρονικής πληρωμής ναυτικών μέσω τραπέζης για την περαιτέρω ενίσχυση των δικαιωμάτων των εργαζομένων και τέλος, προβλέπεται μεταβατική ρύθμιση κάλυψης κενών οργανικών θέσεων με δυνατότητα προκήρυξης έκτακτου διαγωνισμού με εφαρμογή του συστήματος μοριοδότησης των υποψηφίων μέχρι να αποφοιτήσει η πρώτη εκπαιδευτική σειρά με το σύστημα των πανελλαδικών εξετάσεων. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Πλακιωτάκης, έχει το λόγο.

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

Καταρχήν, από τις μέχρι σήμερα τοποθετήσεις των στελεχών της Κυβέρνησης, αλλά και της Εισηγήτριας του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., παρατηρούμε, πρώτον, έλλειψη γνώσεων σε θέματα λιμενικής πολιτικής, δεύτερον, προσπάθεια τεκμηρίωσης ανεφάρμοστων ιδεοληψιών για τη λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων και τρίτον, σύγχυση των εννοιών ιδιωτικοποίηση, υποπαραχωρήσεις, παραχωρήσεις και ξεπουλήματα. Θα τα διαλευκάνουμε όλα αυτά, βέβαια, στη συνέχεια.

Αγαπητή κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμένα, τουλάχιστον, με ανησυχεί το γεγονός της μη παρουσίας του ΤΑΙΠΕΔ στη σημερινή μας συνάντηση του αποκλειστικού και μοναδικού μετόχου, υπεύθυνου για την εκμετάλλευση των λιμένων.

Ουσιαστικά, με τη μη κατάθεση ολοκληρωμένου υπομνήματος, τουλάχιστον όσον αφορά τη δική μου θέση, μου δημιουργεί τεράστιες ανησυχίες, ασάφειες και στον τρόπο που λειτουργεί η συνεργασία μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Βεβαίως, καμία απάντηση δεν πήρα ούτε από τον αρμόδιο Υπουργό, αλλά ούτε και από τα στελέχη της Κυβέρνησης για το ποιος ήταν ο λόγος, ο οποίος επέλεξε η Κυβέρνηση το συγκεκριμένο μοντέλο, διότι για να αποφασίζεις οριζόντια για όλα τα λιμάνια, προφανώς, θα πρέπει να έχεις κάποια συγκεκριμένα δεδομένα. Θα έπρεπε, δηλαδή, να έχει προηγηθεί μια μελέτη αξιολόγησης, μια μελέτη βιωσιμότητας, η οποία και να σου υποδεικνύει τον τρόπο.

Εδώ βάζουμε το «κάρο μπροστά από το άλογο». Νομοθετούμε, δηλαδή, οριζόντια υποπαραχωρήσεις χωρίς να εξετάζουμε τις ιδιομορφίες και τις ιδιαιτερότητες του κάθε λιμένα. Ένα είναι αυτό.

Δεύτερον, υποτίθεται ότι διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον. Πώς ακριβώς διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον από την ώρα που, πρώτον, δεν ορίζεται με σαφή τρόπο πόσες και ποιες θα είναι υποχρεωτικές επενδύσεις και δεύτερον, κανείς δεν μας λέει τι χρήματα προσδοκάτε να εισπράξετε μέσα από αυτές τις υποπαραχωρήσεις;

Κατά τα άλλα, βέβαια, διασφαλίζουμε το δημόσιο συμφέρον. Εγώ ρωτώ, όπως ρώτησα, βέβαια και τους εκπροσώπους της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, αυτή την ώρα υπάρχουν υποψήφιοι επενδυτές; Εάν υπάρχουν υποψήφιοι επενδυτές και έχετε συζητήσει μαζί τους, εγώ παρακαλώ τον κ. Υπουργό να μας καταθέσει συγκεκριμένα στοιχεία, διότι εμείς λειτουργούμε τώρα χωρίς τους κανόνες της αγοράς.

Ξέρετε, η ανάπτυξη των λιμένων η οποία, κατά βάση, στη διεθνή πρακτική αποτελεί ουσιαστικά την ατμομηχανή όχι μονάχα των τοπικών, αλλά ευρύτερα των περιφερειακών οικονομιών και κοινωνιών, προϋποθέτει ανταπόκριση στους κανόνες της αγοράς.

Εσείς νομοθετείτε χωρίς την αγορά, γι' αυτό πιστεύω ότι θα είναι και αποτυχημένο το μοντέλο και θα φανεί, βεβαίως και στην πράξη. Άλλωστε, δεν είναι η πρώτη φορά που σας προειδοποιούμε για προχειρότητα νομοθέτησης, όπως κάνατε σε πολλές άλλες περιπτώσεις στο παρελθόν.

Επίσης, επειδή αναφερθήκατε ότι με το συγκεκριμένο μοντέλο που ακολουθήσαμε εμείς στην παραχώρηση του Λιμανιού του Πειραιά, ουσιαστικά ξεπουλήσαμε το λιμάνι. Αυτό είπατε στην πρώτη συνεδρίαση. Για να δούμε, όμως, τι έγινε στο Λιμάνι του Πειραιά;

Το 2018, ο τζίρος ήταν 132,9 εκατομμύρια από 111 εκατομμύρια το 2017, τα κέρδη ήταν 42,3 εκατομμύρια το 2018 από 21,2 εκατομμύρια το 2017, από το 2014 έως το 2018 έχουν μπει 154 εκατομμύρια στα κρατικά ταμεία, το 2018 ως αντάλλαγμα παραχώρησης στο ελληνικό δημόσιο 4,8 εκατομμύρια και από μερίσματα, με το ένα τρίτο των μετοχών του ΤΑΙΠΕΔ, θα εισπράξει υψηλότερο τίμημα λόγω αυξημένης κερδοφορίας, περίπου 2,4 εκατομμύρια. Άρα, με το μοντέλο παραχώρησης που επιλέξαμε εμείς, ως προηγούμενη κυβέρνηση, είχαμε και αυξημένη αποπληρωμή μέρους του δημοσίου χρέους και βέβαια, ενδυνάμωση της ελληνικής λιμενικής πολιτικής με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του Λιμένος Πειραιά. Άρα, αυτά κάναμε εμείς, με την επιλογή του συγκεκριμένου μοντέλου.

Εσείς τι προσδοκάτε τελικά να εισπράξετε μέσα από τη συγκεκριμένη διαδικασία; Κανένας δεν γνωρίζει, καθώς είναι ασαφές. Ασαφές, διότι δεν έχει προηγηθεί καμία μελέτη αξιολόγησης, γι' αυτό δεν μπορείτε να μας απαντήσετε. Και εγώ σας ρωτώ, θα έχουν θέση στα Διοικητικά Συμβούλια των Οργανισμών Λιμένων οι επενδυτές; Θα μειωθούν οι θέσεις των μελών των Δ.Σ. των Οργανισμών, εφόσον οι επενδυτές θα διαχειρίζονται μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων των λιμένων; Π.χ. στην Αλεξανδρούπολη έχουμε επτά μέλη Δ.Σ. πέντε εργαζομένους, στο Λαύριο έχουμε εννιά μέλη Δ.Σ. πέντε εργαζόμενους, στον ΟΛΠ έχουμε εννέα μέλη Δ.Σ., βέβαια, έχουμε και 140 εκατομμύρια ευρώ τζίρο. Επίσης, δεν μας λέτε ποιος θα είναι ακριβώς ο ρόλος του ανεξάρτητου μηχανικού.

 Όλα αυτά είναι ερωτήματα στα οποία επιθυμούμε να πάρουμε συγκεκριμένες απαντήσεις και να μας αποδείξετε τελικά ότι το συγκεκριμένο μοντέλο είναι διεθνές μοντέλο όπως μας λέτε. Ναι είναι διεθνές μοντέλο, αλλά μην συγκρίνετε την Αλεξανδρούπολη που κάνει τζίρο 800.000 €, όσο ένα περίπτερο στη Μύκονο, με την Αμβέρσα ή το Αμβούργο, λιμάνια που έχουν τζίρο 300 και 400 εκατομμυρίων ευρώ. Για να ξέρουμε και τι λέμε, διότι είναι πολύ πιθανόν η υποπαραχώρηση τελικά να δημιουργήσει ζημιογόνους Οργανισμούς Λιμένων και τα τιμήματα, τα οποία προσδοκούμε να εισπράξουμε θα είναι πολύ λιγότερα από τα έσοδα, τα οποία έχουν οι Οργανισμοί Λιμένων επί του παρόντος.

 Ως προς τα υπόλοιπα άρθρα του νομοσχεδίου, κ. Υπουργέ, καταρχάς το ηλεκτρονικό μητρώο ερχόταν και έφευγε την προηγούμενη περίοδο, τα προηγούμενα τέσσερα χρόνια. Εμείς νομοθετήσαμε το 2014 και το 2019 είχαμε την έναρξη του συγκεκριμένο μητρώου. Ναι καθυστέρησε το μητρώο. Είναι αναγκαίο; Φυσικά και είναι αναγκαίο το μητρώο. Πρέπει να διορθώσουμε τις αδυναμίες; Προφανώς και πρέπει να τις διορθώσουμε. Άρα, σε αυτά συμφωνούμε, αλλά το ότι καθυστέρησε, ναι καθυστέρησε το μητρώο.

 Προσέξτε τώρα τι κάνετε στο άρθρο 10. Στο άρθρο 10 ουσιαστικά καταργείτε το bare boat. Τι συνέβαινε μέχρι σήμερα; Ένας κυβερνήτης μπορούσε να ήταν ή ο ναυλωτής ή κάποιος από τους επιβαίνοντες. Τώρα τι κάνετε εσείς; Έρχεται ένας επισκέπτης, ξένος, ένας Τσέχος - τυχαίο το παράδειγμα- να ναυλώσει ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος 14 μέτρων που δεν θέλει κυβερνήτη, καθώς έχει ο ίδιος δίπλωμα. Πρέπει υποχρεωτικά να προσληφθεί από τον ιδιοκτήτη άλλος καπετάνιος; Αφού έχει ο ίδιος δίπλωμα, γιατί να προσλάβει καπετάνιο; Γι' αυτό σας λέω, καταργείτε στην ουσία το bare boat για σκάφη κάτω από 24 μέτρα.

 Στο άρθρο 12, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ εδώ κάπου έχει μπερδέψει τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου, η οποία είναι διάδοχο σχήμα της καταργήσεως του Υπουργείου Αιγαίου. Μια Γραμματεία, η οποία συστήθηκε για εθνικούς λόγους και αναμιγνύεται με θέματα νησιωτικότητας, με θέματα εθνικής στρατηγικής. Νομίζω ότι αυτά πρέπει να τα ξεκαθαρίσετε.

Δεύτερον, από τις διατάξεις του νομοσχεδίου αντιλαμβανόμαστε ότι η Κρήτη τελικά δεν είναι νησί, γι' αυτό μάλλον και εξαιρέθηκε στην πρώτη φάση ρυθμίσεως του μεταφορικού ισοδύναμου. Τώρα βέβαια τους υποσχεθήκατε ότι μερικώς θα ισχύσει από τον Ιούνιο, αλλά θα το δούμε, μέχρι τον Ιούνιο «ποιος ζει ποιος πεθαίνει».

Στα θέματα ναυτικής εκπαίδευσης θα πρέπει να συμφωνήσουμε. Καταρχάς τα προβλήματα είναι διαχρονικά. Εγώ νομίζω ότι στα μεγάλα ζητήματα της παιδείας θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να μπορέσουμε κάποια στιγμή να συμφωνήσουμε. Γι' αυτό χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο σύγχρονο κανονιστικό και νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτικής εκπαίδευσης. Αυτό είναι το ένα και βέβαια χρειάζεται ένα ορθολογικό και ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένη ιεράρχηση προτεραιοτήτων για ποιοτικές λύσεις με σκοπό μια νέα αρχιτεκτονική του συστήματος.

Δεν θα μπω σε λεπτομέρειες, διότι, ξέρετε, τα άρθρα του συγκεκριμένου νομοσχεδίου είναι περισσότερο τεχνικά ζητήματα, άρα νομίζω κρατήστε το αυτό, στα ζητήματα ναυτικής εκπαίδευσης εδώ πρέπει να υπάρχει ομοφωνία, για να μπορεί να είναι βιώσιμο και να έχει διάρκεια.

Στο άρθρο 22 εγώ θα συμφωνήσω. Αναφέρομαι στην ευεργετική διάταξη. Νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε. Τώρα, εάν θα πρέπει να υπάρξει μία ισότιμη εφαρμογή και επέκταση σε όλες τις παρόμοιες περιπτώσεις και ειδικά όλων όσοι έχασαν τη ζωή τους εν ώρα καθήκοντος, νομίζω, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να το δούμε. Συμφωνούμε στη διάταξη, αλλά νομίζω επειδή μας ακούει και μας βλέπει πολύς κόσμος και υπάρχουν πολλοί λιμενικοί, οι οποίοι εκτελούν το καθήκον τους με κίνδυνο της ζωής τους, πολλές φορές υπό αντίξοες συνθήκες και έχουν χάσει συναδέλφους τους εν ώρα υπηρεσίας, νομίζω πρέπει να δούμε με πιο ορθολογικό τρόπο τη συγκεκριμένη περίπτωση.

Σχετικά με την οργανική δύναμη του Λιμενικού Σώματος, είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι οι οργανικές θέσεις, τις οποίες δεν περικόψαμε εμείς, περιεκόπησαν το 2014, περιόρισαν τον αριθμό αυτών των οργανικών θέσεων στις 8.000. Αυτά είπατε. Εγώ θέλω να αποκαταστήσω κατ’ αρχήν την πραγματικότητα, γιατί ενδεχομένως να μην έχετε ενημερωθεί σωστά και από τους συνεργάτες σας. Κατ’ αρχήν, αποφασίστηκε η μείωση μέρους των κενών οργανικών θέσεων. Δεν καταργήθηκαν. Προσέξτε, δεν καταργήθηκαν ενεργές ή όλες οι κενές οργανικές θέσεις. Από την «οροφή» τώρα των 8.000 υπάρχει ένα πλαφόν 490 θέσεων. Γιατί δεν προχωρήσατε σε προσλήψεις, έτσι ώστε να καλύψετε και τις αυξημένες ανάγκες του Λιμενικού Σώματος; Ξέρετε πόσους προσλάβατε τα τελευταία χρόνια; 69 αξιωματικούς, 76 υπαξιωματικούς από επιλαχόντες παλαιότερων διαγωνισμών, που δήθεν, βεβαίως, είπατε εσείς ότι τους αποκαταστήσατε. Επίσης, το μόνο διαγωνισμό που κάνατε ήταν για ιατρικό και υγειονομικό προσωπικό.

Επίσης, αυτό που θέλω να τονίσω είναι ότι είχατε όλο το χρόνο, 4 χρόνια τώρα, να αλλάξετε τον Οργανισμό του Υπουργείου. Εσείς τι κάνατε; Τίποτα δεν κάνατε. Καμία εισήγηση ούτε από την πολιτική ούτε από τη στρατιωτική ηγεσία για αύξηση των οργανικών θέσεων του Λιμενικού Σώματος –καμία- και αυτό είχατε τη δυνατότητα να το κάνετε, όταν άλλαζε ο Οργανισμός του 2018 με το Προεδρικό Διάταγμα 13/2018 και ξέρετε γιατί μπορούσατε να το κάνετε αυτό; Διότι, πρώτον, είχαν μεσολαβήσει εκατοντάδες χιλιάδες διασώσεις στο Ανατολικό Αιγαίο, είναι γεγονός ότι η μετανάστευση έχει αυξηθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό, είχαμε τις τεράστιες επιτυχίες στην καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος, είχαμε εξαντλητική ενασχόληση με τη διαχείριση των μεταναστευτικών ροών και, βεβαίως, είχατε την δυνατότητα, κάτω από τις νέες συνθήκες, οι οποίες διαμορφώνονται με την προμήθεια των νέων σκαφών του Λιμενικού Σώματος, για όλους αυτούς τους λόγους να ζητήσετε την αύξηση των οργανικών θέσεων. Δεν το κάνατε. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Βεβαίως αυξήσατε τις οργανικές θέσεις του πολιτικού προσώπου και καλά κάνατε, όμως, θα έπρεπε να είχατε αυξήσει και τις θέσεις για τους λιμενικούς. Εκτός και αν έχετε άλλη στρατηγική για το συγκεκριμένο Σώμα.

Άρα, στην πραγματικότητα επειδή νομίζω όλοι παραδεχόμαστε ότι οι λιμενικοί καθημερινά δίνουν τεράστιο αγώνα στην φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων της πατρίδας μας, στην αντιμετώπιση της εγκληματικότητας, στην αντιμετώπιση της τουρκικής προκλητικότητας, εδώ χρειάζεται αύξηση, που νομίζω δεν διαφωνεί κανένας.

Άρα, εγώ πιστεύω, κύριε Υπουργέ, κανένας δεν σας εμπόδισε, όχι εσάς προσωπικά, για να είμαι απολύτως σαφής, τους προηγούμενους Υπουργούς, από το να προχωρήσει στην πρόσληψη των κενών θέσεων μέχρι την «οροφή» των 8000 λιμενικών. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Τώρα, επίσης, εσείς, προχωράτε χωρίς καμία μελέτη, στην αύξηση των αρμοδιοτήτων των λιμενικών και στον αιγιαλό και στην παραλία. Φοβάμαι ότι αυτή η νέα αρμοδιότητα, η οποία εντάσσεται στον μεγαλοϊδεατισμό για το Λιμενικό Σώμα, δεν βασίζεται πρώτον σε καμία συγκεκριμένη μελέτη, θα δημιουργήσει τεράστια σύγχυση, διότι μέχρι σήμερα γνωρίζαμε, ότι οι Λιμενικοί ενεργούν στη θάλασσα. Οι Λιμενικοί, εκτός βέβαια από τις χερσαίες ζώνες Λιμένων, η μόνη αρμοδιότητα που έχουν είναι η επιβολή διοικητικών προστίμων. Αλλά, φανταστείτε ένα αυθαίρετο κτίσμα, για παράδειγμα, δεν θα ξέρουμε εάν είναι στον αιγιαλό ή στην παραλία. Θα παίρνουν τηλέφωνο οι πολίτες στην Αστυνομία και η Αστυνομία θα τους παραπέμπει στο Λιμενικό, το Λιμενικό θα τους παραπέμπει στην Πολεοδομία. Άρα, θα δημιουργηθεί τεράστια σύγχυση. Αυτό προσέξτε το. Εγώ σας προειδοποιώ γι' αυτό. Καλοπροαίρετα σας θέτω όλες αυτές τις ενστάσεις, για να το ξεκαθαρίσουμε.

Επιπλέον, το Λιμενικό θα επιβραδυνθεί με τεράστιο διοικητικό κόστος να αντιμετωπίσει όλα αυτά τα ζητήματα, διότι, προτεραιότητά μας είναι, πρώτον, η φύλαξη των θαλασσίων συνόρων της πατρίδας μας, η αντιμετώπιση του μεταναστευτικού, η αντιμετώπιση της τουρκικής προκλητικότητας και σε δεύτερη μοίρα, σαφώς, να ασχοληθούμε με θέματα της στεριάς, τα οποία όμως, προϋποθέτουν και αύξηση του οργανικών θέσεων και αύξηση επιχειρησιακών μέσων. Διαφορετικά, θα έρθουμε σε πολύ δύσκολη θέση.

Όσον αφορά στις προσλήψεις, επειδή μας κατηγορήσατε για τις προσλήψεις, οι οποίες είχαν γίνει επί ημερών μας. Καταρχήν, να θυμίσω στον κ. Υπουργό, ότι οι προσλήψεις διενεργούνταν με τις διατάξεις του άρθρου 33 του νόμου 4256 του 2014, όπου, τουλάχιστον το 70% της συνολικής βαθμολογίας ήταν με αντικειμενικά κριτήρια. Να θυμίσω, επίσης, στον κ. Υπουργό, ότι η εξέταση των ενστάσεων διενεργείτο από τον ΑΣΕΠ. Και επίσης, να πω στον κ. Υπουργό, ότι κάθε διαγωνισμός υπόκειται σε δικαστικό έλεγχο, όχι μόνο από τον ΣΥΡΙΖΑ. Πάντοτε ίσχυε αυτό. Και επίσης, να θυμίσω στον κ. Υπουργό, ότι οι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί, με το προηγούμενο σύστημα, ήταν υποχρεωτικά απόφοιτοι ΑΕΙ και ΤΕΙ. Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Υπουργό, πόσους αξιωματικούς αφορά το άρθρο 29; Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ καταρχήν για την ανοχή σας. Νομίζω και αύριο θα έχουμε τη δυνατότητα να πούμε περισσότερες λεπτομέρειες.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Πλακιωτάκη. Το λόγο έχει ο κ. Καρράς, Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ):** Κυρία Πρόεδρε, είπα και στην χθεσινή συζήτηση ότι η Δημοκρατική Συμπαράταξη έχει διακηρυγμένη αρχή την παραχώρηση επιμέρους δραστηριοτήτων στα λιμάνια, ούτως ώστε να διατηρείται η κρατική εποπτεία. Αυτό βέβαια, δεν σημαίνει ότι ενόψει του γεγονότος, ότι το παρόν νομοσχέδιο προτείνει να γίνονται υποπαραχωρήσεις σε σχέση με την κύρια παραχώρηση, η οποία ανήκει στον Οργανισμό Λιμένων, ότι δεν μπορεί να είναι αντικείμενο κριτικής.

Και γιατί το λέω αυτό; Ξεκινάει το νομοσχέδιο να κυρώσει, το είπα και χτες, συμβάσεις του 2002, του 2003, οι οποίες έχουν ρήτρα υποπαραχώρησης. Επέτρεπαν στους Οργανισμούς Λιμένων να υποπαραχωρούν δραστηριότητες. Ας δεχτώ, προς στιγμήν, ότι χρειάζεται έναν εκσυγχρονισμό στο σημείο αυτό. Παρεμβάλλεται πλέον το ΤΑΙΠΕΔ, ως μέτοχος των Οργανισμών Λιμένων και καλείται ο Οργανισμός Λιμένος, εκείνος για τον οποίον το ΤΑΙΠΕΔ θα προχωρήσει σε διακήρυξη διαγωνισμού για επιλογή προτιμητέου επενδυτή, καλείται να αποφασίσει το Δ.Σ. του Οργανισμού Λιμένος για τη σύμβαση που προτείνει το ΤΑΙΠΕΔ και διαφορετικά, εάν περάσουν 30 μέρες, βεβαίως οι τριάντα ημέρες, αν ζητηθεί μια γνωμοδότηση ενός νομικού συμβούλου ή ενός τεχνικού συμβούλου, δεν είναι επαρκής. Αλλά δεν είναι εκεί η ένστασή μου.

Καλείται, λοιπόν, αν περάσουν οι 30 μέρες, η Γενική Συνέλευση του μετόχου. Ποια είναι η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου; Το ΤΑΙΠΕΔ. Εδώ είμαστε αγαπητοί κύριοι Υπουργοί, μπροστά σε σύγκρουση συμφερόντων. Δεν μπορεί να περάσει τέτοια διάταξη, διότι συγκρούονται τα συμφέροντα του Οργανισμού Λιμένος, ο οποίος είναι Α.Ε. με το εταιρικό δίκαιο με τα συμφέροντα του ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο είναι ιδιωτικού δικαίου. Εάν, λοιπόν, φθάσουμε να επιλύουμε δικαστικά τις διαφορές αυτές, για παράδειγμα, εάν αποφασίσει το Δ.Σ. του «Χ» Οργανισμού Λιμένος να απορρίψει την προσφορά, την οποία κάνει ο υποτιμητέος επενδυτής και δεν δέχεται να υπογράψει σύμβαση, υποστηρίζοντας ότι δεν εξυπηρετούνται τα συμφέροντά του, ματαιώνεται, ξέρετε, διότι θα πρέπει να το επιλύσει το δικαστήριο. Δεν είναι σύμφωνη με τις αρχές του εταιρικού δικαίου η απόφαση ότι θα αποφασίζει η Γενική Συνέλευση έστω και της μητρικής εταιρείας.

Φεύγουμε από αυτό. Βλέπουμε ότι έχουμε μία δέσμευση, έναν εναγκαλισμό, σφιχταγκάλιασμα, των Οργανισμών Λιμένος. Δεν μου αρκεί μόνο αυτό για να κάνω την κριτική. Πάω σε ένα άλλο σημείο, το οποίο ομολογώ με έχει ξενίσει. Ξέρετε τι θα πω αγαπητοί Υπουργοί; Εγώ μαρξιστής δεν είμαι, αλλά θα ακολουθήσω το θέση του Κομμουνιστικού Kόμματος που μιλάει για ξεπούλημα. Αυτό το λέω, γιατί εάν πάμε στο σχετικό άρθρο, το οποίο προβλέπει πώς θα λειτουργήσει η Σύμβαση λέει, «θα εγγυηθεί το ελληνικό δημόσιο». Θα εγγυηθεί την εκπλήρωση των όρων της Σύμβασης. Υπέρ ποίου; Δεν μου λέει, υπέρ του Οργανισμού Λιμένος, ότι θα δεσμεύεται ο Οργανισμός Λιμένος να εκτελέσει τη Σύμβαση, ούτως ώστε να καλύψουμε το έλλειμμα εκείνο, το οποίο είπα προηγουμένως ότι μπορεί να βρισκόμαστε μπροστά σε σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος και του ΤΑΙΠΕΔ, του ελληνικού δημοσίου ή θα εγγυάται υπέρ του προτιμητέου επενδυτή;

Προσέξτε, είναι πάρα πολύ λεπτό το ζήτημα αυτό, διότι όπως είναι διατυπωμένη η διάταξη θα μπορεί να αξιώνει και ο προτιμητέος επενδυτής την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου. Εάν μπλοκάρει λοιπόν η σύμβαση, εάν «κολλήσει» κάπου, θα καλέσουμε το ελληνικό δημόσιο να πληρώσει αποζημιώσεις ή να εκπληρώσει τους όρους του ιδιώτη; Αν θέλετε να αποσύρω αυτό που μίλησα περί ξεπουλήματος, θα πρέπει να διαγραφεί αυτή η περίοδος του σχεδίου νόμου που μιλά περί παροχής εγγύησης του ελληνικού δημοσίου. Μεταφέρουμε το ελληνικό δημόσιο, το καθιστούμε συμβαλλόμενο, αλλά συμβαλλόμενο εις βάρος του, διότι η εγγύηση είναι εις βάρος του ελληνικού δημοσίου και υπέρ τρίτου, υπέρ του προτιμητέου επενδυτή. Δείτε το παρακαλώ αυτό, διότι είναι η μεγαλύτερη ενδεχόμενα ευθύνη που θα αναλάβει η Βουλή αν ψηφίσει τέτοια διάταξη.

Προχωρώ παραπέρα και ενισχύθηκε η άποψή μου ότι εδώ πρέπει να κρατάμε τις επιφυλάξεις για τον εξής λόγο. Μιλήσαμε για το 5%, που θα είναι το αντισταθμιστικό τέλος, που θα λαμβάνει από τον επενδυτή ο Οργανισμός Λιμένος. Τα είπαμε όλα. Είπαμε τη βιωσιμότητά του, εάν δεν είναι βιώσιμος ο Οργανισμός Λιμένος, θα ανεβαίνουμε, δεν μπαίνω στα οικονομικά, αν είναι συμφέρουσες ή μη συμφέρουσες οι ρήτρες, πάω σε ένα άλλο μέρος, το οποίο είναι ένα θολό σημείο του νομοσχεδίου και ενδεχόμενα των συμβάσεων, τις οποίες συζητάμε σήμερα. Λέει λοιπόν εδώ το άρθρο 4, «σε κάθε σύμβαση υποπαραχώρησης του άρθρου 2, πέραν και ανεξαρτήτως του προβλεπόμενου οικονομικού ανταλλάγματος». Αφήνει, λοιπόν, να μας πει ο νόμος ότι θα υπάρχει ένα οικονομικό αντάλλαγμα πέραν του 5% του αντισταθμιστικού, το οποίο θα καταβάλει ο προτιμητέος επενδυτής στο ΤΑΙΠΕΔ. Είναι αυτό που θα πάει για την εξυπηρέτηση του χρέους, όπως μας τα λέει πάρα πολύ ωραία η αιτιολογική έκθεση του νόμου.

Το ερώτημα που τίθεται: Δεν θα πρέπει να έχουμε κριτήρια του οικονομικού ανταλλάγματος σε αυτά, να δούμε πώς θα γίνεται ο υπολογισμός στην οποιαδήποτε εταιρεία, στην οποία καλείται η γνωστή επιτροπή, κ. Κουβέλη, του άρθρου 9 -την ξέρετε κι εσείς καλύτερα από εμένα- του ν. 2190, να κάνει μια αποτίμηση;

Έχουμε κάποιους κανόνες που ακολουθούμε, εδώ σιωπή, θα τους καθορίζει το ΤΑΙΠΕΔ; Αλλά πώς θα τους καθορίσει; Προχθές, επιχειρήσατε να με διορθώσετε, όταν μίλησα για ανεξάρτητο σύμβουλο, μου είπατε ότι δεν το λέει ο νόμος και λέει μόνο για ανεξάρτητο μηχανικό, επιτρέψτε μου να σας θυμίσω ότι οι κανονιστικές πράξεις του ΤΑΙΠΕΔ που θα καθορίσει την προκήρυξη του διαγωνισμού, μιλάνε για το ποιος θα καθορίζει, ποιος είναι ο ανεξάρτητος σύμβουλος. Και εδώ έχω εκφράσει την επιφύλαξη μου και είμαι υποχρεωμένος να την επαναλάβω, ότι οι μεγάλες ελεγκτικές εταιρείες, είτε το θέλουμε είτε όχι, έχουν, ας το πούμε, διφυή χαρακτήρα, να μη χρησιμοποιήσω μια άλλη έννοια, τη χρησιμοποιήσατε και εσείς για τη νομική οντότητα των οργανισμών λιμένων εάν εκτελούν και καθήκοντα δημόσιας εξουσίας.

Οι μεγάλες ελεγκτικές εταιρείες, πολλές φορές είναι διφυείς σύμβουλοι, για να μπορέσουμε να μιλήσουμε ότι θα έχουμε μια αξιοπιστία και μια διαφάνεια σε αυτές τις συμβάσεις, θα πρέπει να μπουν κανόνες εδώ πέρα, να μπουν κανόνες το πώς θα γίνει η αποτίμηση και επιπλέον θα πρέπει να προηγηθεί κάτι άλλο. Μια πλήρης μελέτη και γι' αυτό είμαστε αντίθετοι, γιατί την εθνική στρατηγική, στρατηγικό σχέδιο λιμενικής πολιτικής, δεν υπάρχει κάτι τέτοιο. Θα αφήσουμε λοιπόν τον κάθε ανεξάρτητο σύμβουλο να καθορίζει διαφορετικά για την Αλεξανδρούπολη, διαφορετικά για την Ηγουμενίτσα, διαφορετικά για το Βόλο, για την Πάτρα;

Χρειαζόμαστε για να μπορέσουμε να μιλήσουμε στη Βουλή, ότι ορθοτομούμε, συνολικό σχέδιο, ούτως ώστε να έχουν μελετηθεί προηγουμένως και τα δίκτυα λιμένων, είναι συμπληρωματικές, αλλά είναι εν πολλοίς και ανταγωνιστικές οι δραστηριότητες μεταξύ των λιμένων και ακόμα και λόγου γειτνίασης, η Καβάλα για παραδειγμα με την Αλεξανδρούπολη, μπορεί να είναι συμπληρωματική, αλλά αν δεν γίνει τεχνικά σωστά, μπορεί να είναι και ανταγωνιστική και να ματαιωθούν οι σκοποί αυτοί. Να θυμίσω δε και κάτι άλλο και θα μου επιτρέψετε τη διόρθωση, ο σταθμός υγροποιημένου αερίου στην Αλεξανδρούπολη, δεν θα ανήκει στον οργανισμό λιμένα, δεν θα έχει καμία σχέση.

Ήδη, έχει αγοραστεί η έκταση από τον υποτιθέμενο επενδυτή, έχει αγοραστεί έκταση χερσαία για την οποία θα γίνουν οι εγκαταστάσεις της ξηράς, αλλά ανεξάρτητα από αυτό, θέλω να θυμίσω κάτι το οποίο δεν λάβαμε και απάντηση, ειπώθηκε ότι μέσα στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης υπάρχουν ιδιωτικές ιδιοκτησίες, δεν ήταν πειστικές οι απαντήσεις το εκπρόσωπο του οργανισμού λιμένα, διότι αυτές είτε πρέπει να απαλλοτριωθούν και να διατηρηθούν ή θα πρέπει να αποδοθούν, διαφορετικά έχουμε παραβάσεις σε σχέση με το άρθρο 17, του Συντάγματος. Ας μην μένουν σε εκκρεμότητα αυτά.

Κατά τα λοιπά, επειδή είπα τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κατά τη δική μας άποψη πρέπει να προσεχθούν στο νομοσχέδιο αυτό, γιατί ούτως ή άλλως έχει προαποφασιστεί και όχι από τους Έλληνες, από τις συμβάσεις που έχουν υπογραφεί, η μεταβίβαση των λιμανιών, θα πρέπει λοιπόν να είμαστε τόσο προσεκτικοί, ούτως ώστε να μην αποβούν, θυμίσω κάτι, που ο κ. Σαντορινιός, θα το θυμάται, το είχα πει, όταν μεταβιβάστηκε ο ΟΛΘ, κανείς δεν φρόντισε να πάρει πίσω το δημόσιο, τα αφορολόγητα αποθεματικά που είχε 67 εκατ.. Ο ΟΛΘ εντός του ταμείου του κ. Κουβέλη, και αυτά πήγανε μαζί με το τίμημα και όταν κάλεσα τον κ. Τσακαλώτο να μου δικαιολογήσει γιατί δεν τα είχανε πάρει αυτά τα 67,5 εκατ. ευρώ, που μείωναν το τίμημα κατά το ανάλογο ποσό, των 187 εκατομμυρίων, μου έδωσε την περίφημη απάντηση, «ε, μέσα στο τίμημα ήταν και αυτά».

Ποιο τίμημα; Δηλαδή, το τίμημα των 187, έγινε 130; Μην γίνουν τα ίδια σφάλματα και εδώ. Θέλω όμως να προχωρήσουν σε δύο πολύ σύντομες παρατηρήσεις, γιατί έχουμε και αύριο τη δυνατότητα να μιλήσουμε για τις επιμέρους διατάξεις στο δεύτερο και τρίτο κομμάτι του νομοσχεδίου. Για τους πλοηγούς, ναι, όσο και να είναι κάτι φλύαρο, εάν θέλετε, εμείς θα συμφωνήσουμε γιατί χρειάζονται οι πλοηγοί, έχουν και στο κάτω κάτω μια ιστορική παρουσία στα λιμάνια του Πειραιά, δεν θέλουμε να μην υπάρχουν.

Εκείνο στο οποίο θέλω να πάω είναι στο άρθρο 12, που ήδη αναφέρθηκε, κάνετε υποτίθεται μια αναμόρφωση και επέκταση αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Όπως το διατυπώνετε, δεν είναι μόνο Αιγαίου, πρέπει να αλλάξει ο τίτλος πριν απ' όλα και το δεύτερο, αν θέλουμε να υποστηρίξουμε και την νησιωτικότητα, θα πρέπει να περιλάβουμε και την Κρήτη.

Δεν είναι ισχυρό το επιχείρημα εκείνο, το οποίο είχε δοθεί κατά το μεταφορικό ισοδύναμο, όπου έχει εξαιρεθεί χωρίς καμία δικαιολογία η Κρήτη του ισοδύναμου, γιατί έχω θυμίσει, ότι για να πάμε στην Κρήτη θέλουμε 200 μίλια θάλασσα. Για να φέρουμε την Κρήτη από πάνω μέχρι κάτω θέλουμε 120 χιλιόμετρα. Τη νησιωτικότητα θα πρέπει να την υποστηρίξουμε.

Το σπουδαιότερο, γιατί για τα άλλα άρθρα θα μιλήσω αύριο, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι θέλω να μπω στην επέκταση αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Ήδη, σε ερώτησή μου, ο εκπρόσωπος των Λιμενικών μου είπε ότι «εμείς επιλαμβανόμαστε, όταν μας λέει ο Εισαγγελέας, στην ποινική πλευρά της υπόθεσης», ενώ για τα διοικητικά είναι γνωστό ότι υπάρχει ο νόμος Αιγιαλού και παραλίας που τα ρυθμίζει αυτά και καλώς τα ρυθμίζει. Μένει, όμως, αναπάντητο και ένα άλλο ερώτημα. Έχουν οριοθετηθεί στην Ελλάδα το σύνολο του Αιγιαλού και της παραλίας; Όχι.Είναι δεδομένο ότι η Ελλάδα είναι αχαρτογράφητη σε αυτόν τον τομέα σε μεγάλο σημείο.

Συνεπώς, πώς θα επιλαμβάνεται ο λιμενικός ή ο αστυνομικός όταν δεν έχει οριοθετήσεις; Θα παίρνει τον εισαγγελέα και θα του λέει « πες μου εσύ, κύριε εισαγγελέα, που είναι;». Που το ξέρει ο εισαγγελέας; Δεν το γνωρίζει. Αυτή την απάντηση, μας έδωσαν από το Λιμενικό Σώμα σήμερα, ότι «ό,τι μας πει ο εισαγγελέας».

Ερωτώ, λοιπόν, μήπως είναι πρόωρη η επέκταση των αρμοδιοτήτων και με δεδομένο ότι γίνεται πάρα πολύς λόγος και για την επάνδρωση, τη στελέχωση του Λιμενικού Σώματος που έχει ανάγκη αυξημένου αριθμού; Γιατί;

Εάν μεταβάλλουμε – εγώ θα το πω - το λιμενικό σε χωροφύλακα, διότι όταν του δώσουμε τόσες χερσαίες αρμοδιότητες θα τον μεταβάλλουμε σε χωροφύλακα, θα μπορεί να ασκήσει το κύριο έργο του;

Δεν είναι μόνο τα θαλάσσια σύνορα, δεν είναι μόνο η μετανάστευση, δεν είναι μόνο το λαθρεμπόριο είναι και πάρα πολλά πράγματα, είναι η διάσωση, είναι η ευταξία της Ναυτιλίας, μην τους φορτώσουμε για πράγματα τα οποία, ενδεχόμενα, δεν θα μπορούν παρόλη την καλή τους θέληση να ανταποκριθούν. Με αυτές τις σκέψεις, κύριε Πρόεδρε, προσπάθησα να περιορίσω το χρόνο και κατά τα λοιπά θα αναφερθώ για τα λοιπά άρθρα αύριο. Ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω λέγοντας, ότι ο κύριος μέτοχος των περιφερειακών λιμανιών δεν ήρθε. Έστειλε ένα υπόμνημα και βασικές ερωτήσεις που θέλαμε όλοι νομίζω από όλα τα κόμματα να κάνουμε, δεν μπορούμε, δεν έχουμε αυτή τη δυνατότητα.

Σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης για τα δέκα περιφερειακά λιμάνια θα ξεκινήσω από τη Ραφήνα. Στο πλάνο που έχει στην ιστοσελίδα του το ΤΑΙΠΕΔ για τη Ραφήνα έχει μόνο μια δραστηριότητα, την ακτοπλοΐα. Μα, στην ουσία εάν δοθεί αυτό είναι σαν να δίνουμε όλη τη δραστηριότητα, όλο το λιμάνι. Πάμε τώρα σε άλλα λιμάνια. Βλέπουμε ότι το Ηράκλειο και η Κέρκυρα έχουν ανοδική πορεία στην κρουαζιέρα με κερδοφορία τα τελευταία χρόνια. Δείξτε μας μια μελέτη που έχει γίνει και πείτε μας ότι παραχωρώντας τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας σε αυτά τα δύο λιμάνια, θα έχει κέρδη ο Οργανισμός Λιμένος από τις υπόλοιπες δραστηριότητες ή εάν δοθούν από τις τέσσερις οι δύο δραστηριότητες;

Εάν θυμάστε, κύριε Σαντορινιέ, κάποια στιγμή κατά τη διάρκεια νομίζω του μεταφορικού ισοδύναμου το είχαμε συζητήσει αυτό το θέμα είχατε πει «θα δούμε».

Τώρα, όμως, χρειάζεται να δούμε και πάνω στα τεχνικά κομμάτια τι κάνουμε και τι γίνεται πάνω σε αυτό. Βλέπουμε, δηλαδή, ότι με ένα πολύ απλό παράδειγμα που σας έδωσα για τη Ραφήνα στην ουσία γίνεται αυτό που λέει η ΟΜΥΛΕ, ιδιωτικοποίηση. Να δούμε λίγο και για την Ηγουμενίτσα, που σας το είπα και επί της αρχής.

Η Ηγουμενίτσα αναπτύσσεται. Υπάρχουν κεφάλαια που έρχονται, υπάρχει μεγάλη ανάπτυξη και με το κέντρο Logistics θα υπάρξει και εμείς θα δώσουμε την ακτοπλοΐα, η οποία συνδέεται με τα Logistics, με τις συνδυασμένες μεταφορές;

Θα ήταν συμφέρον, εάν σαν δραστηριότητα στην Ηγουμενίτσα δινόταν η κρουαζιέρα, που δεν υπάρχει ανάπτυξη στην κρουαζιέρα στην Ηγουμενίτσα, αλλά δεν θα την πάρει κανείς αυτή τη δραστηριότητα.

Η εμπειρία αυτό δείχνει, κύριε Κουβέλη, γιατί είναι πάγια τακτική να δίνονται δραστηριότητες ή να νοικιάζονται θέσεις ελλιμενισμού – ο κ. Λαμπρίδης γνωρίζει καλύτερα, γιατί το έχει σπουδάσει αυτό το θέμα – συνήθως παίρνουν μια δραστηριότητα οι μεγάλοι παίκτες, για την οποία υπάρχουν ήδη υποδομές. Στην Ηγουμενίτσα, που δεν υπάρχουν αυτές οι υποδομές, τι θα γίνει; Άρα, θα πάμε στο κομμάτι της ακτοπλοΐας, που είναι το φιλέτο του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Αυτό που βλέπουμε είναι ότι θα γίνει το ίδιο και στην Αλεξανδρούπολη, δηλαδή από τις δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο ΤΑΙΠΕΔ θα δοθούν τα φιλέτα και αυτά θα προτιμηθούν.

Στο κομμάτι των καυσίμων βλέπουμε ότι υπάρχει ήδη ενδιαφέρον και ήδη χρηματοδοτεί η Ε.Ε. συγκεκριμένα έργα.

Στο κεφάλαιο Α, το άρθρο 11 είναι ένα τυπικό άρθρο, για δύο ράμπες, που θα μπορούν να φτιαχτούν. Αυτό αναφέρεται συγκεκριμένα στην παράγραφο 22.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Μιλάει για τις παραμεθόριες γενικά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Το αναφέρω, γιατί είχε επισημάνει ο κ. Σαντορινιός συγκεκριμένο σημείο.

Στο Κεφάλαιο Β, στο άρθρο 13 για τη μεταφορά πόσιμου νερού από το Πολεμικό Ναυτικό. Όσοι ήμασταν στο χώρο της Ναυτιλίας ξέραμε πολλά και ακούγαμε πολλά. Βλέπουμε ότι η δαπάνη θα επιβαρύνει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, κοστολόγηση από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, που έτσι πρέπει να είναι, και θα σταθώ στην παράγραφο 3. Από το 2010 έως το 2018, δηλαδή, δεν ήταν νόμιμες; Γιατί το λέω αυτό; Γιατί, διαβάζω από τα ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΝΕΑ «Πόρισμα των Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης για μεταφορά νερού στα άνυδρα νησιά» και από ό,τι βλέπουμε εδώ υπάρχει ένα «πάρτι», μιλάμε για εκατομμύρια ευρώ, κανείς δεν ξέρει τι έχει γίνει.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Προσέξτε, εδώ αναφέρεται στις δαπάνες από μεταφορά πόσιμου νερού, υδροφόρων πλέον, από το Πολεμικό Ναυτικό, δεν νομιμοποιείται καμία άλλη δαπάνη. Θα αναφερθώ σε αυτά που λέτε μετά. Μόνο αυτό, για να μην υπάρχει κάποια σύγχυση.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Κατάλαβα τι λέτε. Από το 2010 έως το 2018 είχαμε ένα «πάρτι», εγώ αυτό βλέπω, όχι για το Πολεμικό Ναυτικό, το τονίζω γενικά με το πόσιμο νερό, κυρίως στα νησιά που δεν είχαν δυνατότητα να εξυπηρετηθούν.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Αυτά που διαβάζετε να το 2005 έως 2014. Έχει πολύ συγκεκριμένη ημερομηνία από το 2005 έως το 2014.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Ναι.

Κεφάλαιο ΣΤ, σχετικά με τα άρθρα 23, 24 με 25, αυτό που θέλω να πω είναι ότι τα συγκεκριμένα άρθρα ήταν ο μοναδικός τρόπος για να έχουμε προσλήψεις στο Λιμενικό. Ο κ. Κουβέλης είπε ότι το 2022 – 2023 θα έχουν βγει οι σειρές, εγώ το βλέπω για το 2025, γιατί η Ακαδημία του Λιμενικού Σώματος είμαι σίγουρος ότι θα καθυστερήσει τουλάχιστον ενάμιση χρόνο από τώρα, για να ολοκληρωθούν όλες οι διαδικασίες.

Από εκεί και πέρα, όμως, βλέπουμε κι ένα άλλο πρόβλημα, το οποίο έχουμε τονίσει. Ενώ είχαμε πει ναι στις Ακαδημίες του Λιμενικού Σώματος, βλέπουμε ότι θα υπάρξει πρόβλημα σε σχέση με τις ειδικές κατηγορίες, όπως είναι Πλοίαρχοι, Μηχανικοί, Μηχανολόγοι, Χημικοί, Νομικοί. Θα πρέπει, λοιπόν, να υπάρξει άλλη μία νομοθετική πρωτοβουλία και ρύθμιση σε σχέση με τις ειδικές κατηγορίες, γιατί σίγουρα αυτό που θα αντιμετωπίσουμε στο Λιμενικό Σώμα το επόμενο διάστημα - σας το είπα και πριν - είναι στους Ναυτικούς Ακολούθους με το Proficiency, το οποίο δεν υπήρχε και ήρθε τώρα. Δώστε μια μεταβατική διάρκεια 6 μηνών, 1 χρόνου, μη ξεχνάμε ότι οι Ναυτικοί Ακόλουθοι συνήθως είναι 40 ετών και άνω και δεν μπορούν να ξανακαθίσουν στα θρανία και σε 6 μήνες να πάρουν Proficiency.

Άλλο ένα θέμα που θα αντιμετωπίσουμε σε σχέση με τα συγκεκριμένα τρία άρθρα είναι ότι πρέπει να υπολογίσουμε κι αυτούς που βγαίνουν στη σύνταξη και είναι πολύ σοβαρό αυτό γιατί βγαίνουν αρκετοί στη σύνταξη κι εάν κάνετε εσείς έναν διαγωνισμό και πάρετε 200 και έχουν βγει 300, στην ουσία το πρόβλημα παραμένει, πάλι μειωμένες οργανικές συνθέσεις θα υπάρχουν.

Σε σχέση με το άρθρο 22. Το ξαναλέω και το τονίζω, ζητήστε από τον Πρόεδρο της Βουλής - δεν έχει απαντήσει σε επιστολές, έχουμε αριθμό πρωτοκόλλου - αυτό που έχουν κάνει και τα Σώματα Ασφαλείας και οι Ένοπλες Δυνάμεις, την υιοθεσία τέκνων από τη Βουλή. Νομίζω ότι το θέμα είναι περισσότερο ηθικό, γιατί σας είπα ότι ένα μήνα πριν τον Κυριάκο Παπαδόπουλο είχαμε άλλο ένα παρόμοιο περιστατικό στη Μυτιλήνη.

Άρθρο 26, επέκταση αρμοδιοτήτων. Νομίζω σας το είπα και επί της αρχής, ότι θα δημιουργηθεί «μπάχαλο», θα δημιουργηθεί πολύ μεγάλο πρόβλημα και σας έδωσα απλά παραδείγματα. Για το συγκεκριμένο που κάνετε, δεν υπάρχει μελέτη και δεν υπάρχει και προοπτική για την αύξηση της οργανικής σύνθεσης. Εκεί είναι το πρόβλημα όλο. Να πείτε ότι νομοθετείτε κι εάν κι εφόσον υπάρχουν οι προϋποθέσεις, δεν θα σας έλεγε κάποιος όχι, αλλά εδώ είναι ακριβώς όπως το εξήγησα. Έχουμε 8.000 – που δεν είναι 8.000 αυτοί που υπηρετούν αυτή τη στιγμή στο Λιμενικό Σώμα - πρέπει να γίνουν 14.000 και από εκεί και πέρα να γίνει μελέτη πόσους άλλους θα χρειαστούμε και σε ποιες ειδικότητες, δηλαδή πρέπει να προκηρυχθεί και διαγωνισμός για ειδικές κατηγορίες, όπως δικηγόροι, πολιτικοί μηχανικοί, γιατί είναι πολύ εξειδικευμένο το θέμα αυτό. Δεν μπορεί ένας Λιμενικός να ξέρει ότι αυτό είναι παράνομο ή δεν είναι παράνομο, τι ανήκει σε ποιον. Ένας απλός Λιμενοφύλακας δε μπορεί να το γνωρίζει και νομίζω κανένας δεν μπορεί να το γνωρίζει αυτό και, μάλιστα, από τη στιγμή που δεν υπάρχει και κτηματολόγιο.

Σχετικά με το άρθρο 27, νομίζω ότι αυτό κάποια στιγμή θα πρέπει να γίνει για όλους, γιατί όλοι οι ΜΥΑ έχουν περάσει τα ίδια σχολεία στην ουσία.

Σχετικά με το άρθρο 29, που είναι γι’ αυτούς που αποστρατεύθηκαν. Γυρίζω πάλι στο θέμα των οργανικών συνθέσεων και θα πω ότι πάρα πολύς κόσμος αποστρατεύθηκε, λόγω της κρίσης. Αποστρατεύθηκε γιατί δεν άντεχε άλλο αυτό που υπήρχε στο Λιμενικό Σώμα κι έχω πάρα πολλά παραδείγματα και αυτό που υπάρχει στο νομοθετικό πλαίσιο, το να γυρίσω, δηλαδή, από την αποστρατεία χρειάζεται βελτιώσεις.

Κλείνω με την ναυτική εκπαίδευση. Νομίζω ότι έγιναν αρκετές παρατηρήσεις και πρέπει να τις λάβατε πολύ σοβαρά υπόψη. Θα μου πείτε, δεν είναι και κάτι 3 άρθρα μόνο για την ναυτική εκπαίδευση, αλλά σας είπαμε κι εμείς ότι είναι σε θετική κατεύθυνση, πρέπει να ξαναδούμε όλη την ναυτική εκπαίδευση από την αρχή και γενικά αυτό που χρειάζεται είναι εξορθολογισμός της νομοθεσίας.

Για να βρει κάποιος μία διάταξη της ναυτικής εκπαίδευσης, πρέπει να τρέχει σε πέντε νομοσχέδια και σε τρία Π.Δ.. Αυτή δεν είναι σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση και μετά από τέσσερα χρόνια που είσαστε στην κυβέρνηση, νομίζω ότι δεν το έχετε αγγίξει, όπως και οι προηγούμενοι, έτσι όπως έπρεπε τη ναυτική εκπαίδευση.

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

Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Θελερίτη Μαρία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Παπαφιλίππου Γεώργιος, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Μουμουλίδης Θεμιστοκλής, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Δέδες Ιωάννης, Σηφάκης Ιωάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Μορφίδης Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Στεργίου Κωνσταντίνος, Τάσσος Σταύρος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Έχουμε εκφράσει από την πρώτη συνεδρίαση και εκφράζουμε και σήμερα τη ριζική μας αντίθεση, τη διαφωνία μας στο σχέδιο νόμου που αφορά για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης των δέκα λιμανιών και βέβαια, θέλουμε να καλέσουμε και σήμερα τους εργαζόμενους και τον λαό να καταδικάσουν την πολιτική σας, όπως και της Ν.Δ. οργανώνοντας αγώνες, αλλά και τιμώντας το δίπολο μπροστά και στις εκλογές που έρχονται.

Η κυβέρνηση επιχειρεί να κλείσει άρον - άρον πριν τις εκλογές όλες τις εκκρεμείς δεσμεύσεις των μνημονίων.

Η προωθούμενη παραχώρηση των περιφερειακών λιμένων στο μεγάλο κεφάλαιο είναι μία από τις δεσμεύσεις. Ακολουθούν 23 ακόμη ιδιωτικοποιήσεις από το ΤΑΙΠΕΔ σύμφωνα με σημερινό δημοσίευμα κυβερνητικής εφημερίδας. Κάποτε λέγατε «η Ελλάς πωλείται». Αυτό γράφετε και εκφράζετε τις αντιθέσεις σας.

Ο νέος γύρος εκχώρησης των λιμένων εντάσσεται στην περιβόητη πολιτική του γεωπολιτικού «μεντεσέ». Δηλαδή, στην πολιτική σημαιοφόρους του ΝΑΤΟ στην ευρύτερη περιοχή. Ο έλεγχος των λιμενικών υποδομών συνδέεται με τη δεδομένη κατεύθυνση των ΗΠΑ, αφενός για μετατροπή της Ελλάδας σε ένα μεγάλο νατοϊκό στρατόπεδο με πολλές νέες βάσεις και αφετέρου με την ανάγκη ανακοπής του κινεζικού σχεδίου για αξιοποίηση της χώρας ως δρόμου μεταφοράς εμπορευμάτων.

Η πολιτική της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ εμπλέκει τη χώρα βαθύτερα στο κεφάλι των γεωπολιτικών αντιθέσεων αποκαλύπτοντας την αντιφατικότητα των αστικών σχεδίων που από τη μία σκοπεύουν στην αξιοποίηση της χώρας ως δρόμο μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ από την άλλη υπηρετούν πρόθυμα τα νατοϊκά σχέδια.

Μεγάλα μεταφορικά μονοπώλια του εσωτερικού και του εξωτερικού προσδοκούν να ελέγξουν τα λιμάνια, γενικότερα τις μεταφορικές υποδομές εμπορευμάτων και ανθρώπων για να εκμεταλλευτούν τη γεωστρατηγική θέση της χώρας και τη σημαντική αύξηση του τουριστικού ρεύματος και παράλληλα, να επενδύσουν κερδοφόρα τα συσσωρευμένα κεφάλαιά τους.

Αυτή είναι η ουσία της πολιτικής της εμπορευματοποίησης, της ιδιωτικοποίησης των λιμενικών υποδομών που υλοποιεί κάθε αστική κυβέρνηση, ακολουθώντας τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τώρα βέβαια, αυτή την πολιτική την προωθεί ο ΣΥΡΙΖΑ με τον καλύτερο τρόπο, γι' αυτό και παίρνει τα εύσημα.

Ο νέος γύρος των ιδιωτικοποιήσεων των λιμένων έρχεται να ακολουθήσει την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αλλά και το έτερο επίτευγμα του ΣΥΡΙΖΑ, αυτό της πώλησης των αεροδρομίων στην γερμανική FRAPORT.

Αυτή η πολιτική είχε δραστικές, αρνητικές συνέπειες για τα λαϊκά στρώματα, οδήγησε στη δραστική αύξηση του κόστους των μεταφορών, σε βάναυσες εργασιακές συνθήκες για τους εργαζόμενους, ενώ ο τρόπος μετακίνησης εμπορευμάτων και προσώπων καθορίζεται από μια χούφτα μονοπωλιακών ομίλων που ελέγχουν πού και πότε θα κατευθύνεται ο τουρισμός, οι εμπορευματικές ροές κ.α..

Οι προσπάθειές σας, κύριε Υπουργέ, οι προσπάθειες του ΣΥΡΙΖΑ, να εμφανίσει τη δική σας παραχώρηση ως φιλολαϊκή επειδή είναι δήθεν υπό παραχώρηση με τον εκάστοτε Οργανισμό Λιμένος να επιτηρεί την ιδιοκτησία του λιμανιού είναι μια πράξη που δεν παίρνει σχολιασμό, να το πω έτσι.

Πέραν του προπαγανδιστικού χαρακτήρα και της προσπάθειας εμφάνισης ανύπαρκτων διαχωριστικών γραμμών από τη Ν.Δ., ο ΣΥΡΙΖΑ συγκαλύπτει, πως η μέθοδος της υποπαραχώρησης δραστηριοτήτων και όχι ολόκληρου του λιμανιού είναι υπό συνθήκες ευνοϊκότερη για το μεγάλο κεφάλαιο.

Επομένως, στο δίλημμα υποπαραχώρηση ή ιδιωτικοποίηση, βεβαίως, το Κ.Κ.Ε. καταδικάζει και τις δύο μορφές και καλεί τους εργαζόμενους να καταδικάσουν τις πολιτικές αυτές.

Το κεφάλαιο είναι γνωστό, ιεραρχεί σε ποιες δραστηριότητες θα επενδύσει κάθε φορά. Έτσι, τα κερδοφόρα «φιλέτα» θα γίνουν αντικείμενα επενδύσεων και εκμετάλλευσης, ενώ όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες που μπορεί να είναι απαραίτητες για τα λαϊκά στρώματα θα μείνουν στον έλεγχο του Οργανισμού Λιμένος, ο οποίος ταχύτατα θα εμφανίζει ζημιές και θα απαιτεί τη χρηματοδότηση του από τις «πλάτες» των λαϊκών στρωμάτων της κάθε περιοχής.

Η εκχώρηση δραστηριοτήτων και η διατήρηση της γης ή άλλων υποδομών στην ιδιοκτησία του δημοσίου ελαττώνει σημαντικά το απαιτούμενο τίμημα για το κεφάλαιο. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεταφορικών ομίλων απαιτεί ορισμένες υποδομές να βρίσκονται σε «ουδέτερα χέρια» για να διασφαλίζεται πως δεν θα έχει κόστος κάποιος αποφασιστικό πλεονέκτημα. Έτσι, ο κρατικός χαρακτήρας σε κάποιο τμήμα ή κομμάτι από ένα Λιμάνι, όχι απλά δεν αλλάζει την πορεία απελευθέρωσης των μεταφορών που υλοποιεί σήμερα ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α., αλλά είναι σε ορισμένες περιπτώσεις απαραίτητη προϋπόθεση του.

Ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α., στην πραγματικότητα υλοποιεί μέχρι κεραίας την πολιτική απελευθέρωσης των μεταφορών και μάλιστα, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για το μεγάλο κεφάλαιο. Η προώθηση ιδιωτικοποίησης των Λιμανιών αποδεικνύει για μια ακόμη φορά ότι το αστικό κράτος προωθεί μόνο εκείνες τις λύσεις που έχει ανάγκη το μεγάλο κεφάλαιο για να διασφαλίσει την κερδοφορία του σε βάρος των λαϊκών δικαιωμάτων.

Αποδεικνύει την αυταπάτη της δυνατότητας μιας δήθεν φιλολαϊκής διαφορετικής διαχείρισης της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Η αξιοποίηση της σημαντικής γεωστρατηγικής θέσης της χώρας και των ευρύτατων λιμενικών υποδομών προς όφελος του λαού απαιτεί ριζικές αλλαγές στο επίπεδο της οικονομίας της εξουσίας. Θα πούμε περισσότερα γι' αυτό και αύριο.

Οι πολλαπλές ρήτρες νομοθετικής ρύθμισης δείχνουν την αδυναμία αναστολής της ιδιωτικοποίησης σε τοπικό επίπεδο. Οι Δήμοι και οι Περιφέρειες, όχι απλά δεν έχουν καμία δυνατότητα να σταματήσουν την ιδιωτικοποίηση, αλλά τους απαγορεύεται ακόμα και η επιβολή τοπικών τελών ή και άλλων φόρων στους νέους ιδιώτες ιδιοκτήτες των Λιμανιών. Ακόμα και ανείσπρακτα ποσά των Λιμένων υπέρ των Δήμων δεν θα εισπράττονται από τους ιδιοκτήτες.

Στο άρθρο 7 προβλέπεται οι Οργανισμοί Λιμένων, οι οποίοι και τώρα εξυπηρετούν τις ανάγκες των εφοπλιστών, τώρα θα υπηρετούν και τις ανάγκες των υποπαραχωρησιούχων επιχειρηματικών ομίλων, θα είναι στην υπηρεσία τους για προσφορά υπηρεσιών από τους εργαζομένους του Οργανισμού σε τιμές συμφέρουσες που θα διασφαλίζουν το κέρδος στον νέο ιδιοκτήτη. Ο λογαριασμός στο λαό.

Με το άρθρο 10 καταργείται η υποχρέωση απασχόλησης πληρώματος από τα 20 μέτρα που ήταν μέχρι τώρα το πλοίο, στα 24 μέτρα. Βέβαια, είναι και άλλα προνόμια που δίνετε με αυτή τη ρύθμιση στους πλοιοκτήτες και άλλη μαύρη εργασία που θα έχουν αυτά τα πλοία των 24 μέτρων.

Επίσης, στο ίδιο άρθρο παραχωρείτε τη φύλαξη του Οίκου του Ναύτου σε γνωστές εταιρείες σεκιούριτι και ενώ γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι έχουν απολυθεί 8 εργαζόμενοι από το ΝΑΤ πού ήταν φύλακες και ήταν αορίστου χρόνου. Με την ενοποίηση στον ΕΦΚΑ έμειναν χωρίς δουλειά. Μέχρι τώρα όλοι τους δίνετε δίκαιο και αντί να τους μεταθέσετε εδώ και να έχουν τη δουλειά τους, το δίνετε σε εργολάβο με το τίμημα που θα έχει για τα κέρδη του.

Τα άρθρα που καταργούνται, επίσης στο άρθρο 10, είναι πάλι διευκολύνσεις στους εφοπλιστές που δραστηριοποιούνται στα πλοία αναψυχής. Καταργείτε, εκτός των άλλων και την υποχρέωση τα πλοία αναψυχής να είναι ασφαλισμένα, όπως ορίζεται στο άρθρο 8. Διατηρείτε την παράγραφο 2 για την διευκόλυνση μετακίνησης χωρίς ναυτολόγιο στα ναυπηγεία και τα λοιπά.

Στο άρθρο 13 φαίνεται ότι το εφοπλιστικό κεφάλαιο κάνει χρόνια τώρα πάρτι και συνεχίζει, αφού τα προνόμια παραχωρούνται από όλες τις κυβερνήσεις και από αυτή του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Τα άνυδρα νησιά, οι άγονες γραμμές και κάθε άλλη υπηρεσία, πληρώνονται πανάκριβα από τον ελληνικό λαό.

Για τη ναυτική εκπαίδευση είπαμε πολλά και στην πρώτη μας τοποθέτηση. Πιστεύουμε ότι με τις συνεχείς παρεμβάσεις των κυβερνήσεων με νόμους και τροπολογίες ικανοποιούνται πλήρως οι απαιτήσεις των εφοπλιστών για μείωση της τιμής της εργατικής δύναμης μέσα από μια φτηνή κατάρτιση και αντίστοιχο φτηνό εργατικό δυναμικό. Με αναλώσιμες γνώσεις που κατά πενταετία επανελέγχονται, με κριτήριο τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας τους.

Είπαμε ότι τα πτυχία δεν έχουν την ίδια αξία. Το τυπικό προσόν, όπως αναφέρεται στο άρθρο 14, αφορά, αποκλειστικά, μόνο μέσα στα καράβια, ναυτολογημένους ως Α, Β, Γ Πλοίαρχους ή Μηχανικούς, χωρίς να είναι σε αντιστοίχηση με επάγγελμα στη ναυτιλία και στους συναφείς κλάδους στη στεριά.

Τα αιτήματα των σπουδαστών των ΥΕΝ αλλά και του ΚΕΣΕΝ είναι αρκετά. Σας είπα και προχθές, κύριε Υπουργέ και νομίζω ότι πρέπει να σκύψετε πάνω σε αυτά, εάν πράγματι θέλετε να στηρίξετε - όπως λέτε- τη ναυτιλία και ιδιαίτερα τους εργαζομένους σε αυτήν.

Στο άρθρο 16, προβλέπεται η δημιουργία ΚΕΣΕΝ Μακεδονίας, χωρίς, όμως, υποδομές, χωρίς εκπαιδευτικούς μόνιμους, με ωρομίσθιους, με συμβασιούχους, αποκαλύπτοντας πάλι ότι η πολιτική σας είναι αυτή, της κατάργησης της σταθερής δουλειάς και της ελαστικοποίησης της μέσα από τέτοιες μορφές.

Ψηφίζουμε «Παρών» στο άρθρο 17, για τίς άδειες των ναυαγοσωστών. Όμως, θέλουμε να επισημάνουμε τους εκατοντάδες πνιγμούς στην Ελλάδα, λόγω παντελούς έλλειψης ναυαγοσωστών, ιδιαίτερα στις δημόσιες πλαζ που έχουν απομείνει ακόμη. Η Κυβέρνηση οφείλει να θεσπίσει την υποχρεωτική παρουσία ναυαγοσώστη, σε όλες τις πλαζ, με έλεγχο και αυστηρά πρόστιμα.

Θεωρούμε υποκρισία, επίσης, κύριε Υπουργέ, το άρθρο 19 για την καθιέρωση Ημέρας Πρόληψης Θαλάσσιων Ατυχημάτων και Πνιγμών, διότι στηρίζετε την ασυδοσία των εφοπλιστών να ταξιδεύουν με «σαπάκια» και χωρίς την ανάλογη οργανική σύνθεση του πληρώματος για τη μέγιστη ασφάλεια και χωρίς μέτρα πρόληψης - όπως είπα και προηγούμενα- στις πλαζ με υποχρεωτική παρουσία ναυαγοσωστών.

Το άρθρο 20 αναφέρεται στη διαγραφή μικρών σκαφών και αντικατάσταση νομιμοποιητικών εγγράφων για τους ιδιοκτήτες που υπέστησαν καταστροφή από την πυρκαγιά στο Μάτι. Σημειώνουμε ότι τα μέτρα που έχουν εξαγγελθεί, μέχρι τώρα, συνολικά για τους πυρόπληκτους στο Μάτι, ακόμα δεν έχουν υλοποιηθεί, με σοβαρές συνέπειες, ιδιαίτερα για τους μόνιμους κατοίκους στην περιοχή. Ας ελπίσουμε ότι δεν θα έχουν την ίδια τύχη και τα μέτρα αυτά που επιβαρύνουν τους ιδιοκτήτες μικρών σκαφών, για τους αυτοαπασχολούμενους ψαράδες της περιοχής.

Όμως, δεν κατανοούμε, κύριε Υπουργέ, γιατί λέτε ότι μπορούν να υποβάλλουν αίτηση σε οποιοδήποτε Λιμενικό Γραφείο και όχι σε αυτό το Λιμενικό Γραφείο που υπάρχει στην περιοχή, εκεί που υπέστησαν τα προβλήματα, όπου καταστράφηκαν τα σκάφη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Μπορεί να κάηκε και το Λιμεναρχείο και να μην βρίσκεται.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Εντάξει, κύριε Πρόεδρε, αλλά αυτό είναι άλλο θέμα, αν καεί το Λιμεναρχείο. Όμως, δεν κατανοούμε αυτή τη ρύθμιση που έχετε μέσα, εδώ, που δίνετε τη δυνατότητα να κατατεθούν οι αιτήσεις.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Απ’ ότι καταλαβαίνω, σε οποιοδήποτε Λιμεναρχείο μπορείς να καταθέσεις την αίτηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ναι, να υποβάλλει σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή της χώρας. Δηλαδή, μπορεί στην Αλεξανδρούπολη να υποβάλει αίτηση αυτός που καταστράφηκε στο Μάτι; Δεν μπορώ να καταλάβω κάτι τέτοιο.

Αυτό το άρθρο αναφέρεται στα μικρά σκάφη που κάηκαν, εδώ, στο Μάτι. Και λέτε εδώ, σε ένα άρθρο ότι η αίτηση υποβάλλεται σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή της χώρας.

**ΦΩΤΙΟΣ-ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Να τον διευκολύνουμε θέλουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Μα, αυτός είναι στο Μάτι.

Εν πάση περιπτώσει, δεν το κατανοούμε. Εσείς, εξηγήστε το, κύριε Υπουργέ.

Στο άρθρο 21, μιλάτε για την τροποποίηση του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου. Είναι γνωστό, κύριε Υπουργέ, ότι η καταστρατήγηση των συλλογικών συμβάσεων, από τους εφοπλιστές, πραγματοποιείται με τη στήριξη και της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Οι καταγγελίες που γίνονται αφορούν παραβιάσεις, στην κυριολεξία δίπλα στην «πόρτα» του Υπουργείου, όπως αναφέρθηκε και σήμερα, εδώ, από φορείς.

Η ανοχή, αν όχι η στήριξη, δείχνει την ταξική στάση της Κυβέρνησης, καθώς και της εργοδοτικής πλειοψηφίας της ΠΝΟ στο λιμάνι του Πειραιά.

Με απόφαση της Κυβέρνησης, κύριε Υπουργέ, και με δική σας, κυκλοφορούν σύμφωνα με όλα τα στοιχεία 180 καράβια «σαπάκια» με σημαίες ευκαιρίας σε εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας και αυτό γίνεται χωρίς την εφαρμογή της αντίστοιχης ελληνικής κρατικής συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Η Κυβέρνηση έτσι στηρίζει και προωθεί τη στρατηγική της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών να εφαρμοστούν τα διεθνή κρατούντα στο σύνολο του ελληνικού στόλου, δηλαδή συνθήκες γαλέρας για τους ναυτεργάτες. Βέβαια, είναι γνωστό ότι αρνούνται να υπογράψουν σύμβαση στα ποντοπόρα από το 2010.

Έρχομαι στο άρθρο 26, στο οποίο μιλάτε, για την επέκταση της αρμοδιότητας του λιμενικού σώματος της ελληνικής ακτοφυλακής. Θεωρούμε ότι αυτό έχει να κάνει με το να καθαρίσει το τοπίο από την Ελευσίνα έως το Σούνιο -αυτή είναι η δέσμευσή σας- και έτσι, λοιπόν, τα χρησιμοποιείται και η αστυνομία και το λιμενικό, έτσι ώστε η περιοχή αυτή να δοθεί στους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους και να επενδύσουν χωρίς εμπόδια στο παραλιακό μέτωπο. Αυτό εκτιμούμε ότι έρχεσθε να λύσετε με το άρθρο 26.

Για το άρθρο 28, δυνατότητα εκτέλεσης εσωτερικών πλοών από φορτηγά πλοία με διεθνή πιστοποιητικά. Ανοίγετε το δρόμο πέρα από τα φορτηγά πλοία, κύριε Υπουργέ, και για τα επιβατικά πλοία με μεγαλύτερη ανατροπή στην οργανική σύνθεση των πλοίων. Για αυτά θα ισχύουν τα διεθνή πιστοποιητικά, ενώ μέχρι τώρα ίσχυε το ελληνικό δίκαιο, για τους εργαζόμενους θα ισχύσει το καθεστώς των ποντοπόρων με ελάχιστο αριθμό συγκροτημένων δικαιωμάτων και οι άλλοι ανασφάλιστοι με όρους αμοιβής εργασίας γαλέρας. Αυτή θα είναι εξέλιξη του. Τώρα στα φορτηγά μετά στα επιβατικά, οργανική σύνδεση, η οποία θα είναι χειρότερη και βέβαια, οι όροι αμοιβής εργασίας θα είναι ακόμα χειρότεροι για τους εργαζόμενους.

Τέλος, θα θέλαμε να μας εξηγήσετε, τι εννοείτε με το άρθρο 30, είσπραξη απαιτήσεων και εσόδων του οίκου ναύτου με βάση τις διατάξεις 356/1974 και αυτές τώρα δεν ισχύουν; Δηλαδή, ότι θα πρέπει αναγκάστηκαν να εισπράττονται; Δεν έχει εξαιρεθεί ο οίκος του ναύτου, προς τι εδώ το άρθρο 30; Θέλετε να κατοχυρώσετε ακόμα περισσότερο την είσπραξη των εισφορών στον οίκο του ναύτου; Θα θέλαμε, να μας εξηγήσετε κάπως και αυτό το άρθρο, γιατί το βάζετε με αυτό τον όρο. Αυτά κ. Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Νομίζω ότι η ανοχή ήταν υπέρ του δέοντος. Το λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης, Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε, κ.κ. Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα έχουμε άλλο ένα νομοσχέδιο υπερβολικό σε αριθμούς σελίδων -περίπου 850- που σκοπεύει, να υλοποιήσει άλλη μια υποχρέωση προς τους θεσμούς, προς τη λεγόμενη τρόικα, κουαρτέτο για μια άρον-άρον μείωση της κρατικής περιουσίας που στην περίπτωσή μας, αφορά τις λεγόμενες υπό παραχωρήσεις σε ιδιώτες των δραστηριοτήτων για δέκα περιφερειακούς λιμένες -δεν θα τους αναφέρω και για λόγους συντομίας- όλοι γνωρίζουμε ποιους λιμένες αφορά. Είναι άλλη μια απόδειξη ότι πραγματικά δεν έχουμε βγει από τα μνημόνια.

Επί του σχεδίου νόμου τώρα, θα ήθελα, να κάνω κάποιες παρατηρήσεις, ξεκινώντας από τα άρθρα 1 έως 7 για την κύρωση των συμβάσεων παραχώρησης, τα οποία άρθρα θεωρώ ότι υπάρχουν αρκετές αρνητικές διατάξεις και θα αναφέρω ορισμένες ενδεικτικά.

Πρώτον, η Κυβέρνηση δήθεν απ' ότι μας αναφέρει δεν επιθυμεί να ιδιωτικοποιήσει τους λιμένες, αλλά μέσω της μεθόδου που επέλεξε των ΥΠΟ παραχωρήσεων επί μέρους των δραστηριοτήτων ουσιαστικά αποφάσισε να δημιουργήσει ένα τοπικό ιδιωτικό μονοπώλιο για κάθε ένα από τα εν λόγω λιμάνια.

Θα μπορούσατε όμως για παράδειγμα, εναλλακτικά να έχετε υιοθετήσει την παραχώρηση περισσότερων του ενός χωροθετημάτων τμημάτων σε πολλούς ενδιαφερόμενους ιδιώτες, διαφόρων συμφερόντων και ενδιαφερόντων. Με αυτό τον τρόπο, θεωρούμε ότι θα διασφαλιζόταν καλύτερα η ανταγωνιστικότητα και η μείωση του ρίσκου του δημοσίου από ελεγχόμενη λανθασμένη χρήση του Λιμένος ή οικονομική κατάρρευση του ενός παραχωρησιούχου που θα πάρει στο τέλος τη διαχείριση του εν λόγω Λιμανιού.

Επομένως, η δήθεν διαπίστωση της αιτιολογικής έκθεσης ότι η συγκεκριμένη προτεινόμενη μέθοδος είναι η πλέον επωφελής για το δημόσιο συμφέρον είναι απόλυτα αυθαίρετη, δεδομένου ότι δεν παρέχονται στοιχεία που την υποστηρίζουν ούτε καν από την μακροχρόνια ευρωπαϊκή πρακτική που επικαλείται.

Το δεύτερο σημείο για αυτά τα άρθρα είναι το όριο του 5% του ανταποδοτικού τέλους υπέρ των Οργανισμών Λιμένος επί των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων του υπο παραχωρησιούχου που προβλέπεται στα άρθρα 4. Δεν γίνεται καμία αναφορά με ποια λογική ή βάση ποιας μελέτης επιλέχθηκε αυτό το ποσοστό ως ανώτατο και απλά ακούσαμε ότι το πρότειναν οι δανειστές, το πρότεινε η τρόικα, γενικότερα οι θεσμοί. Άρα, άνετα θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι το εν λόγω ποσοστό είναι αυθαίρετο. Θα θέλαμε κάποιες παραπάνω εξηγήσεις επ’ αυτού. Η δε παρεχόμενη δυνατότητα υπέρβασης του ορίου αυτού, με βάση την παράγραφο 2, στην ουσία θα μείνει ανενεργή, δεδομένου ότι δεν διευκρινίζεται με ποιο αντικειμενικό τρόπο θα τεκμηριωθεί ότι διακυβεύεται η βιωσιμότητα του Οργανισμού Λιμένος, μιας που η μελέτη βιωσιμότητας προβλέπεται μόνο για τον καθορισμό του αρχικού ποσού. Το πιο πιθανό είναι να υποθέσουμε ότι η μελέτη βιωσιμότητας βασίζεται σε στατιστικά στοιχεία της τελευταίας δεκαετίας όταν επικρατούσε κρίση και ύφεση και να μην αντανακλά στις μελλοντικές προσδοκίες ανάπτυξης. Επομένως, βάσιμα φοβόμαστε ότι το 5% ή το 4% θα αποδειχθεί χαμηλό και αναπόφευκτα θα υποβαθμιστεί ο ρόλος των Οργανισμών Λιμένων, διότι στο τέλος της ημέρας θα επικαλεστούν ότι δεν τους φτάνει αυτό το ποσοστό.

Τρίτον, το ελληνικό δημόσιο με την παράγραφο 1 του άρθρου 3, συμβάλλεται μεν ως εγγυητής για την εκτέλεση των όρων τουριστικών συμβάσεων, ωστόσο περιμέναμε να αναλύονται περαιτέρω το τι συγκεκριμένα σημαίνει αυτό ή ποιες συγκεκριμένες υποχρεώσεις αναλαμβάνονται.

Τετάρτη επισήμανση. Προβλέπεται ότι η τεχνική παρακολούθηση της υλοποίησης των επενδύσεων και των συμβάσεων, αντιτίθεται σε ανεξάρτητο μηχανισμό, τον οποίο επιλέγει και αμείβει ο υποπαραχωρησιούχος. Αντιλαμβανόμαστε το πόσο «ανεξάρτητος» θα είναι αυτός ο σύμβουλος και σε τι είδους συμπεράσματα θα καταλήξει. Θεωρούμε ότι αν ήθελε το Υπουργείο να διασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον κατά τον καλύτερο τρόπο, θα μπορούσε να προβλέψει ότι η επιλογή θα γίνεται από τον Οργανισμό Λιμένος. Σε τελευταία ανάλυση, κακώς, στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι αυτή η συγκεκριμένη εμπλοκή του ανεξάρτητου συμβούλου έχει εφαρμοστεί με επιτυχία στους Οργανισμούς Λιμένα Πειραιά και Θεσσαλονίκης και αυτό γιατί οι επενδύσεις στα συγκεκριμένα λιμάνια είναι ακόμα σε αρχικό στάδιο και επομένως, δεν μπορούν να εξαχθούν και ασφαλή συμπεράσματα για το αποτέλεσμά τους.

Συνεχίζω με τα άρθρα 8 έως 11 της αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Δηλαδή, πιο συγκεκριμένα για τις διατάξεις πρόσληψης πλοηγών με διαγωνισμό, όποτε και αν γίνει αυτός. Είναι ολοφάνερο ότι δεν έχουν καμία σχέση με εκσυγχρονισμό της διαδικασίας ή με διαφάνεια ή με αμεροληψία. Γιατί, πρώτον ο έλεγχος των αιτήσεων διενεργείται από τη Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου, δηλαδή, ουσιαστικά από το Γραφείο του Υπουργού με βάση το άρθρο 8 παράγραφος 3. Δεύτερον, γιατί η Τριμελής Επιτροπή για τη διενέργεια των εξετάσεων συγκροτείται από τον Υπουργό και αποτελείται από μέλη-στελέχη του Υπουργείου που είναι οι υφιστάμενοι του Υπουργού, με βάση το άρθρο 8 παράγραφος 5.

Και τρίτον και σημαντικότερο πουθενά στο άρθρο 8 δε γίνεται λόγος για ΑΣΕΠ, άρα δεν προβλέπεται και η συμμετοχή της συγκεκριμένης ανεξάρτητης αρχής. Συνεχίζω με τα άρθρα 12 και 13 μάλλον είναι γενική η επέκταση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σε όλα τα νησιά της ελληνικής επικράτειας εκτός της Κρήτης της Εύβοιας και της Λευκάδας, δεδομένου ότι έτσι θα επιλύονταν αποτελεσματικότερα τα προβλήματα που ανακύπτουν και θα χρηματοδοτούνται,όπως η αφαλάτωση, όπως ειπώθηκε από τον κ. Υπουργό και η μεταφορά πόσιμου νερού σε κάποια από τα νησιά μας.

Για τα άρθρα 14 έως 16 για το άλλο σημαντικό ζήτημα που πραγματεύεται το σχέδιο νόμου δηλαδή τη ναυτική εκπαίδευση πρώτη παρατήρηση είναι ότι οι ρυθμίσεις έρχονται με πολύ μεγάλη καθυστέρηση γιατί σε όλους ήταν γνωστά τα διαχρονικά προβλήματα στελέχωσης των ακαδημιών εμπορικού ναυτικού με μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό ιδιαίτερα ναυτικών μαθημάτων πλοιάρχων ή μηχανικών του εμπορικού ναυτικού αλλά μέτρα δεν είχαν ληφθεί μέχρι στιγμής. Στην πραγματικότητα, σήμερα το προσωπικό είναι ανεπαρκές σε αριθμό παρά τις προβλεπόμενες οργανικές θέσεις. Υπάρχει δε, η συνήθεια η πλήρωση των κενών θέσεων να μην προκηρύσσεται σχεδόν ποτέ μολονότι υπάρχουν διαπιστωμένες ανάγκες και επαναλαμβανόμενα αιτήματα από τις ίδιες τις ακαδημίες εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Για τα άρθρα 17 – 20 με τις ρυθμίσεις λιμενικής αστυνομίας που αφορούν κυρίως διατάξεις για τους ναυαγοσώστες δεν μας βρίσκουν αντίθετους. Στο άρθρο 21 για τις διατάξεις ναυτικής εργασίας συμφωνούμε με την προτεινόμενη επέκταση της προστασίας αποδοχών ναυτικών.

Για τα άρθρα 22 – 31 που αφορούν τις διατάξεις λιμενικού σώματος, ελληνικής ακτοφυλακής ειδικά για το άρθρο 22 δηλαδή για τις ευεργετικές διατάξεις υπέρ των τέκνων και της συζύγου του αποβιώσαντος εν υπηρεσία πλωτάρχη του ΛΣ Κυριάκου Παπαδόπουλου, σαφέστατα είμαστε υπέρ της ρύθμισης και πολύ σωστά η πολιτεία άμεσα ανταποκρίνεται. Είναι γνωστό το τεράστιο έργο που έχει προσφέρει στην πατρίδα το συγκεκριμένο στέλεχος του λιμενικού και η προσφορά του στη διάσωση χιλιάδων προσφύγων κατά τη διάρκεια της προσφυγικής κρίσης. Διαβάζοντας όμως την Έκθεση Διαβούλευσης μου δημιουργήθηκε ιδιαίτερα αρνητική εντύπωση από την απάντηση του Υπουργείου «δεν εγκρίνεται» που αναφέρθηκε που επανειλημμένα δόθηκε σε λογικά σχόλια και λογικά αιτήματα των πολιτών να επεκταθεί η εν λόγω διάταξη και για τα τέκνα όλων των αποβιωσάντων εν ενεργεία στελεχών και αναφέρομαι στα σημεία 2, 3, 6 και 7 στις σελίδες 668 και 669 της Έκθεσης Διαβούλευσης.

Εδώ θα ήθελα να ρωτήσω αν υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος λόγος, κύριε Υπουργέ, που υποχρεώνεται το Υπουργείο να αρνηθεί αντίστοιχη ρύθμιση και για τις οικογένειες των άλλων στελεχών του ΛΣ που έφυγαν από τη ζωή κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους, ίσως θα πρέπει να το δείτε αυτό για να μην θεωρείται ότι απλά ευνοείται κάποιος συγκεκριμένος αξιωματικός.

Για το άρθρο 25 και την μεταβατική ρύθμιση κάλυψης των κενών οργανικών θέσεων λιμενοφυλάκων καμία εμπιστοσύνη δεν έχουμε ότι όλα τα ζητήματα θα εξελιχθούν με την απαιτούμενη διαφάνεια δεδομένου ότι ο εκπρόσωπος του ΑΣΕΠ απλά θα παρίσταται και όλες οι πρωτοβουλίες θα ανήκουν στις υπηρεσίες του Υπουργείου. Ίσως να πρέπει η εμπλοκή του ΑΣΕΠ να είναι ακόμη πιο ενεργή. Ειδικά επίσης για το άρθρο 26 και την επέκταση των αρμοδιοτήτων αναμφίβολα θα ενισχυθεί το κύρος του ΛΣ και της Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Ζητήματα αρμοδιοτήτων που χρόνιζαν, όπως στις περιπτώσεις αδικημάτων που διαπράττονται στους αιγιαλούς και στις παραλίες αυθαίρετες κατασκευές και καταλήψεις χώρων ελπίζουμε πλέον όλα αυτά να εκλείψουν και να ξεκαθαριστούν. Αυτά θα ήθελα να πω προς το παρόν. Έχουμε επιφυλαχθεί έτσι και αλλιώς επί της αρχής και επί των άρθρων. Περισσότερα θα έχουμε την δυνατότητα να πούμε, τόσο στη δεύτερη ανάγνωση, όσο και στην Ολομέλεια και ευχαριστώ πολύ για την ανοχή σας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σε 4 άρθρα θα ήθελα να κάνω κάποιες παρατηρήσεις και αν έχει την καλοσύνη ο Υπουργός και ο Αναπληρωτής Υπουργός να τα λάβουν υπόψη τους εν όψει και τη Ολομέλειας.

Όσον αφορά στο άρθρο 9, νομίζω ότι η πρόταση που έκαναν οι ακτοπλόοι, η Ένωση Εφοπλιστών Μικρών Αποστάσεων για συμμετοχή εκπροσώπου τους στα συμβούλια Χρηστών των Λιμένων είναι σωστή και θεωρώ ότι θα πρέπει να συμπληρωθεί η σύνθεση του Συμβουλίου Χρηστών και με εκπρόσωπο των εφοπλιστών μικρών αποστάσεων.

Όσον αφορά στο άρθρο 12 είναι πολύ σωστό η Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής επεκτείνει τις αρμοδιότητές της σε όλη τη νησιωτική Ελλάδα, όμως, μήπως θα έπρεπε να γίνει μια μικρή μετονομασία του τίτλου σε «Γραμματεία Νησιωτικής Πολιτικής», εφόσον θα αφορά και το Αιγαίο και το Ιόνιο και όλα τα πελάγη μας και όλα τα νησιά; Βεβαίως, εδώ υπάρχει ένα θέμα, μήπως θεωρήσουν οι νησιώτες του Αιγαίου ότι υποβαθμίζονται, όμως δεν υπάρχει προφανώς, καμία τέτοια πρόθεση και είναι πιο σωστό και πιο ορθό να μετονομαστεί σε Γραμματεία Νησιωτικής Πολιτικής που θα έχει υπό την εποπτεία της όλη τη νησιωτική επικράτεια.

Όσον αφορά στο άρθρο 13, για την μεταφορά και παράδοση πόσιμου νερού στα νησιά από πλοία του Πολεμικού Ναυτικού, από ό,τι καταλαβαίνω αυτό γίνεται για να νομιμοποιηθούν δαπάνες παρελθόντων ετών που υπήρξε ανάγκη να γίνει έκτακτη παρέμβαση του Πολεμικού Ναυτικού σε νησιά που δεν προλάβαιναν ή υπήρχε κάποιο πρόβλημα με τις γνωστές εταιρείες. Θα ήθελα να συμπληρώσω εδώ, στην παρατήρηση που έκανε και ο Αναπληρωτής Υπουργός ότι πράγματι αυτό που διάβασα εγώ μετά από παρέμβαση του Υπουργείου Ναυτιλίας της σημερινής πολιτικής ηγεσίας, καταλογίζονται ποινικά αδικήματα σε εταιρείες υδροφόρων πλοίων που ουσιαστικά εξαπατώντας το Υπουργείο και το δημόσιο συμφέρον, δεν παρέδιδαν την ποσότητα που έπρεπε να παραδώσουν κατακρατώντας ή υπερβάλοντας, κατέγραφαν ότι παραδίδουν μεγαλύτερη ποσότητα από αυτή την οποία έπρεπε να παραδώσουν και τα υπόλοιπα χρήματα, τα οποία καταλογίζονταν για τη μεταφορά πλεονάζοντος νερού, τα καρπώνονταν οι ίδιες οι εταιρείες.

Εκεί, πράγματι, υπάρχει παράβαση, «καραμπινάτη» παράβαση και ευτυχώς, μετά την παρέμβαση του Υπουργείου Ναυτιλίας, θα καταλογιστούν οι ευθύνες σε αυτές τις εταιρείες. Βεβαίως, νομίζω ότι το θέμα της μεταφοράς του νερού από πλοία βαίνει σταδιακά μειούμενο μέχρι την οριστική κατάργηση αυτού του τρόπου, διότι και με τις αφαλατώσεις και με μια σειρά άλλα μέτρα υδροδότησης των νησιών, νομίζω ότι τα νησιά θα αντιμετωπίσουν για πάντα και ουσιαστικά το πρόβλημα της λειψυδρίας.

Όσον αφορά στο άρθρο 14, κύριε Υπουργέ, έχουμε μία πρόταση – παρατήρηση, την οποία τη μεταφέρω από τον Αναπληρωτή, τον εκτελούντα χρέη Διευθυντή στη Σχολή Εμπορικού Ναυτικού της Ερμούπολης Σύρου που έξι χρόνια είναι εκπαιδευτικός ειδικών καθηκόντων αγγλικής και δεν υπάρχει ειδικότητα πλοιάρχου ή μηχανικού να καταλάβει τη θέση του Διευθυντή. Είναι ο μοναδικός μόνιμος εκπαιδευτικός σε αυτή τη Σχολή και αιτείται την εξομοίωσή του, στην περίπτωση που δεν υπάρχει διευθυντής, με το βαθμό του διευθυντή. Μπορεί, ενδεχομένως, με μια τροπολογία της παραγράφου 7 του άρθρου 14, δηλαδή μια συμπλήρωση, η οποία θα λέει, εκτός των άλλων, εάν δεν υπάρχουν ειδικότητες κ.λπ., ορίζονται με τριετή θητεία και οι εκπαιδευτικοί καθηγητές άλλων βαθμίδων που υπηρετούν στη Σχολή.

Νομίζω ότι είναι ένα δίκαιο αίτημα και το έχει αναγνωρίσει το Υπουργείο. Καταλαβαίνω ότι υπάρχουν δυσκολίες δημοσιονομικού χαρακτήρα, αλλά νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει η πρόθεση και από μας να λυθεί αυτό το ζήτημα. Ευχαριστώ. Ο κ. Κουβέλης, έχει το λόγο.

**ΦΩΤΙΟΣ (ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ) ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Έχω απαντήσει στα περισσότερα από τα ζητήματα που έχουν τεθεί στις δύο προηγούμενες συνεδριάσεις και ιδιαίτερα σε εκείνη που απέχει ελάχιστες ώρες από την παρούσα συνεδρίαση. Ερωτήθη, έχουμε διαβουλευτεί με συγκεκριμένους επενδυτές; Όχι, δεν υπήρξε καμία συγκεκριμένη διαβούλευση.

Πώς, άλλωστε, θα μπορούσε να υπάρξει διαβούλευση όταν δεν υπήρχε ο σχετικός νόμος, προκειμένου να εκδηλωθεί με συγκεκριμένο τρόπο το ενδιαφέρον των επενδυτών στη βάση του συγκεκριμένου νομοθετήματος το οποίο και συζητάμε;

Ας επαναλάβω, η επανάληψη εδώ είναι χρήσιμη, ότι το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου έχει αναρτηθεί σε διαβούλευση, έχει διαβουλευτεί πάρα πολύς κόσμος και εν συνεχεία, εάν θέλετε, αυτής της διαβούλευσης, το συγκεκριμένο ενδιαφέρον πολλών χωρών, εκπροσωπημένων κυρίως από τις πρεσβείες τους και κάποιους επενδυτές, έχει εκδηλωθεί, χωρίς βεβαίως, οφείλω να είμαι απόλυτα ακριβής, να έχουν προσδιορίσει και πως αυτό το ενδιαφέρον θα εκφραστεί.

Στο δεύτερο ζήτημα, το οποίο ετέθη και φοβάμαι ότι δεν υπήρξε ορθή εκ μέρους των κύριων συναδέλφων η ανάγνωση του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου, θα έχετε καταλάβει όσοι έχετε μελετήσει το σχέδιο νόμου και ορθά τίθεται σήμερα στη συζήτηση έτσι ώστε να υπάρξει και η αναγκαία διευκρίνιση, δεν επιτρέπεται η ολική μεταβίβαση του συνόλου των δραστηριοτήτων στα υπό συζήτηση λιμάνια σε έναν επενδυτή. Εάν θέλετε, αυτή ήταν και η διάσταση των απόψεων μεταξύ του ελληνικού δημοσίου, της Ελληνικής Κυβέρνησης και των θεσμών.

Υπήρξε ένα ερώτημα, καλόπιστο θεωρώ, από κάποιο συνάδελφο, για το εάν είναι δυνατόν να προχωρήσει, έφερε και ένα συγκεκριμένο παράδειγμα, σε μια επένδυση κάποιος στο Λιμάνι Αλεξανδρούπολης και να μην βλέπει την ενδεχόμενη δυνατότητα επένδυσης στο γειτονικό Λιμάνι Καβάλας, στο ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΙΙ.

Μα, το ίδιο το σχέδιο νόμου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάει για συνδυασμένες δραστηριότητες και όχι μόνο δεν απαγορεύεται από το σχέδιο νόμου, αλλά προβλέπεται έτσι ώστε να είναι δυνατή η συνδυασμένη επένδυση, διότι είναι προφανές ότι υπάρχει η ανάγκη συνδυασμένων επενδύσεων, γιατί η μια θα τροφοδοτεί την άλλη.

Από την άλλη πλευρά, είναι δυνατόν αυτές οι συνδυασμένες δραστηριότητες να έχουν μέγιστο οικονομικό θετικό αποτέλεσμα.

Να επαναλάβω ότι δεν είναι ολική η μεταβίβαση στους επενδυτές που θα εμφανιστούν. Δεν παραχωρεί το ελληνικό δημόσιο την κυριότητά του στα λιμάνια αυτά και όπως, βεβαίως, εκφράζεται και με την παρουσία του ΤΑΙΠΕΔ.

Ας το επαναλάβω για όσους συναδέλφους δεν είχαν τη δυνατότητα να το ακούσουν, ότι εδώ ακριβώς εδόθη μια μάχη από την Κυβέρνησή μας και επιτύχαμε με τους θεσμούς, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί αυτή η διαδικασία υποπαραχωρήσεων και όχι της ολικής παραχώρησης, όπως αυτή έχει συντελεστεί στον ΟΛΠ, δηλαδή στην COSCO και στον ΟΛΘ.

Είναι διαφορετικό το μοντέλο που εισηγείται το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου. Εδώ, επίσης, η επανάληψη είναι χρήσιμη και έχω πλέον τα ακριβή στοιχεία για να σας πω. Αυτό το μοντέλο εφαρμόζεται στο 80% των λιμανιών της Ευρώπης, το 14% των λιμανιών είναι πλήρως κρατικά και 4% είναι πλήρως ιδιωτικά.

Επαναλαμβάνω 80% εφαρμόζουν το εισηγούμενο από την πλευρά μας με το νομοσχέδιο μοντέλο, το 14% είναι πλήρως κρατικά και το 4% πλήρως ιδιωτικά.

 Άκουσα να λέγεται, «μα είναι δυνατή η σύγκριση του μοντέλου που θέλουμε εμείς να εφαρμόσουμε με το μοντέλο που ισχύει στην Ευρώπη με το δεδομένο ότι υπάρχουν διαφορετικής δυναμικότητας λιμάνια;» Δεν είναι ακριβές. Για παράδειγμα, τα δικά μας λιμάνια έχουν εξαιρετική δυναμικότητα και είναι άλλης τάξεως ζήτημα ότι επί σειρά πολλών, μα πάρα πολλών ετών, δεν εκφράστηκε αυτή η δυναμική των δικών μας λιμανιών. Αυτό επιχειρούμε με το συζητούμενο σχέδιο νόμου -και νόμο πιστεύω την Πέμπτη- ακριβώς για να ξυπνήσουμε έναν «κοιμώμενο γίγαντα» που είναι τα δικά μας δέκα λιμάνια -οργανισμοί, αυτά τα οποία αναφέρονται στο σχέδιο νόμου.

Συνδέεται ή δεν συνδέεται η υπόθεση του νομοσχεδίου για τις υποπαραχωρήσεις με τη συνολική λιμενική πολιτική; Βεβαίως συνδέεται και είπαμε δύο φορές μέχρι τώρα στις δύο προηγούμενες συνεδριάσεις ότι η λιμενική πολιτική από τη πλευρά μας έχει δρομολογηθεί, έχουμε ολοκληρωμένη πρόταση, πράγμα το οποίο δεν έχει γίνει επί σειρά πολλών, μα πάρα πολλών ετών και ευελπιστούμε, πιστεύουμε, εργαζόμαστε γι' αυτό σύντομα να έχουμε ολοκληρωμένη τη λιμενική πολιτική.

Ας επανέλθω λίγο στο μοντέλο κ. Πρόεδρε. Αυτό το μοντέλο, κ. Πλακιωτάκη, το είχατε υιοθετήσει από το Δεκέμβριο του 2013 με το κατατεθειμένο σχέδιο σας «Εθνική στρατηγική λιμένων». Και λέτε, αφού αναφέρεστε στο κεφάλαιο ευκαιρίες, στην περίπτωση 4) αναφέρετε επί λέξει « Άνοιγμα των λιμένων σε ιδιωτικές επιχειρήσεις με κατάλληλη εμπειρία και θέση στην παγκόσμια αγορά – προσέξτε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι- με τη μορφή παραχώρησης δικαιώματος αξιοποίησης και ανάπτυξης συγκεκριμένης λιμενικής δραστηριότητας». Και για να μην μένει οποιαδήποτε απορία ανοίγετε παρένθεση για να σημειώσετε, π.χ. κρουαζιέρα, εμπορευματοκιβώτια, car terminal, μαρίνα και την υποχρέωση υλοποίησης των αναγκαίων επενδύσεων. Τι είναι αυτό σήμερα που δεν σας επιτρέπει να πείτε ότι αυτό είναι το μοντέλο, αυτό πρέπει να εφαρμόσουμε;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Νομίζω, ήμουν σαφής και συγνώμη για τη διακοπή.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Παρακαλώ, ο διάλογος είναι χρήσιμος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Εμείς εκεί που διαφωνούμε είναι ότι μπορεί μέσα από τη μελέτη αξιολόγησης ή βιωσιμότητας να αποδειχθεί ότι το μοντέλο της ολικής παραχώρησης είναι πιο συμφέρον. Εσείς διά του νόμου το απορρίπτετε αυτό.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Σας είπα λίγο πριν με απόλυτη σαφήνεια και ειλικρίνεια ότι το απορρίπτουμε για τους λόγους που ακούσατε και το ίδιο το νομοθέτημα εν συνεχεία και όλων εκείνων που συνέβησαν με τους θεσμούς ότι εμείς δεν συμφωνούμε με τη ολική μεταβίβαση σε έναν επενδυτή όλων των δραστηριοτήτων. Βεβαίως, επιλέγουμε τις συνδυασμένες δραστηριότητες και ξέρετε γιατί δεν επιλέγουμε τον έναν επενδυτή για το σύνολο των δραστηριοτήτων; Διότι ουσιαστικά είναι σαν του παραχωρούμε ολόκληρο το λιμάνι και το δεύτερο, αν θέλετε, το οικονομικά ωφελιμότερο, διότι μπορείς να εξασφαλίσεις καλύτερες επενδύσεις μια διαφορετικά από την άλλη, ανάλογα με την μορφή των δραστηριοτήτων. Εάν, λοιπόν, η διάκριση των μοντέλων μας βρίσκεται σε αυτό, υπερασπιστείτε το δικό σας μοντέλο, αλλά σας λέμε ποιο είναι το δικό μας μοντέλο και γιατί είναι επωφελέστερο κάθε άλλης μορφής αξιοποίησης των λιμανιών μας.

Να επαναλάβω, το 5%, το ανταποδοτικό τέλος που έχει καθιερωθεί δεν είναι στατικό. Στη βάση μελέτης βιωσιμότητας αυτό το ανταποδοτικό τέλος μπορεί να αυξάνεται και η έννοια της βιωσιμότητας δεν είναι επίσης στατική, δεν αφορά τη βιωσιμότητα του λιμανιού στο σύνολο των δραστηριοτήτων του, αλλά η κάθε επένδυση θα έχει την ανάγκη να λαμβάνει υπόψη της τη βιωσιμότητα του λιμανιού και όπως αυτή θα προκύπτει μέσα από συγκεκριμένες μελέτες και αξιολογήσεις.

Δεν θα αναφερθώ σε πάρα πολλά άλλα ζητήματα, μόνο ήθελα να πω ότι εγώ θα συμφωνήσω μαζί σας, κύριε Πλακιωτάκη. Το χρόνιο πρόβλημα της εκπαίδευσης πρέπει να αντιμετωπιστεί με μία συνολική ρύθμιση. Έχετε δίκιο σε αυτό, αλλά αναγνωρίστε μας, όμως, το δίκιο και το πολύ καλό πράγμα που κάναμε ότι συστηματικά έχει εργαστεί η Κυβέρνηση, το Υπουργείο Ναυτιλίας, προκειμένου προτού φτάσουμε σε ένα ολικό ανακαθορισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, να βελτιώνει καταστάσεις, να αλλάζει τους εσωτερικούς κανονισμούς, να βελτιώνει το εκπαιδευτικό πρόγραμμα, το πρόγραμμα της παρεχόμενης εκπαίδευσης, να προσλαμβάνει εκπαιδευτικούς, επαναλαμβάνοντας ότι στις προθέσεις μας είναι, στις επιλογές μας είναι να αποκτήσει κάποτε η ναυτική εκπαίδευση το μόνιμο, το σταθερό εκπαιδευτικό της προσωπικό.

Περαιτέρω, για τη ρύθμιση που έγινε για τον αείμνηστο Κυριάκο Παπαδόπουλο και την οικογένειά του, χαίρομαι διότι συναντώ τη συμφωνία όλων των Πτερύγων της Βουλής και βεβαίως είπα στην προηγούμενη συνεδρίαση, την απέχουσα δύο ώρες από τη σημερινή, ότι το ζήτημα των λιμενικών, που χάνουν τη ζωή τους, που προσβάλλεται η ζωή τους, η υγεία τους, στην άσκηση του καθήκοντος, είναι ένα ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Η μείωση των οργανικών κενών θέσεων. Κύριοι συνάδελφοι, άκουσα ότι η Νέα Δημοκρατία, λέει, κατήργησε τις κενές θέσεις, αυτές, δηλαδή, που δεν είχαν καλυφθεί. Εγώ επικαλούμαι την εμπειρία όλων σας, μία εμπειρία, η οποία εμπεριέχει, αν θέλετε και μελαγχολικές σκέψεις διαχρονικά ότι μπορεί να έχουμε πρόβλεψη, για παράδειγμα, 100 οργανικών θέσεων και να είναι καλυμμένες μόνο οι 80, για λόγους που έχουν σχέση και με τις δημοσιονομικές ικανότητες της χώρας. Δεν καταργήθηκαν οι προβλεπόμενες, όμως, 20 θέσεις, που δεν είχαν καλυφθεί. Εσείς σπεύσατε και καταργήσατε την πρόβλεψη για οργανικές θέσεις, έστω και αν ήσαν κενές και αυτό δεν είναι μία συνηθισμένη επιλογή. Αυτό είναι μία επιλογή που δείχνει τη συγκεκριμένη πολιτική αντίληψη, για την μείωση των οργανικών θέσεων, έστω και αν αυτές που καταργήσατε, δεν είχαν καλυφθεί, για λόγους προφανείς και το προφανές της υπόθεσης, ποιο είναι; Ότι δεν θα υπήρχε η δημοσιονομική ικανότητα και επάρκεια για να τις καλύψει. Αυτό, όμως, μαρτυράει και συνολικότερη πολιτική επιλογή από την πλευρά σας.

Το δεύτερο: Αύριο το πρωί εγώ, κύριε Πλακιωτάκη, θέλω να έχω 15.000 οργανικές θέσεις καλυμμένες και μάλιστα, εφαρμόζοντας την δική μας πολιτική, μία θέση αδειάζει, μία θέση θα εξασφαλίζει πρόσληψη. Αλλά, πέστε μου, πόσο σοβαρή θα ήταν η διαβεβαίωση μου ότι έτσι θα γίνει, εάν δεν λάμβανα υπόψη μου και την δημοσιονομική κατάσταση της χώρας και τις οικονομικές δυνατότητες της χώρας; Για αυτό, αν θέλετε, αξιοποιώντας τα άκρα όρια των επιλογών μας και των δυνατοτήτων μας, θα πάμε σε κάλυψη των οργανικών θέσεων εκεί που χρειάζεται, με όποια δημοσιονομική δυνατότητα μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε. Μακάρι να μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε τη μέγιστη δυνατότητα, για να καλύψουμε πολλές μα πάρα πολλές κενές οργανικές θέσεις ή και να αυξήσουμε τον αριθμό όλων εκείνων, που θα προσληφθούν με την μεταβατικού χαρακτήρα διαδικασία, εν όψει της εισαγωγής των Πανελλαδικών Εξετάσεων για την εκπαίδευση και, εν τέλει, για την παραγωγή λιμενικού προσωπικού όλων των βαθμίδων, μέσα από τις παραγωγικές σχολές.

Το είπα, κύριε συνάδελφε από την Ένωση Κεντρώων, ότι θα υπάρχει παρουσία του ΑΣΕΠ, η οποία δεν θα είναι διακοσμητική και μάλιστα, θα προσέξατε ότι είναι εξαιρετικά προσεκτική η διατύπωση, έτσι ώστε να απομακρύνεται η οποιαδήποτε σκέψη ότι μεροληπτικά, με ιδιοτέλειες, με αδιαφάνειες, θα γίνουν οι σχετικές διαδικασίες.

Και να επαναλάβω, ότι σε κάθε διαγωνιστική διαδικασία και να θέλουμε να το αποκλείσουμε, δεν μπορούμε να το κάνουμε, ούτε αυτό το υπουργείο, ούτε οποιοδήποτε άλλο υπουργείο. Θα είναι παρών ο δικαστικός έλεγχος. Τι άλλο καλύτερο, τι πιο πρόσφορο, προκειμένου να εξασφαλίσουμε την πλέον αντικειμενική διαδικασία;

Έχετε δίκιο, όταν μιλήσατε κύριε Πλακιωτάκη για πολύ αναλυτική αναφορά στο θέμα της πλοηγικής. Θα παρέπεμπα, αν θέλετε, θα παρέπεμπε το Υπουργείο τη ρύθμιση με νομοθετική εξουσιοδότηση σε μια Υπουργική Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας, ενδεχομένως συμπράττοντας σε ΚΥΑ και με τον Υπουργό Οικονομικών ή τον της Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Ξέρετε γιατί παραθέσαμε όλα αυτά τα στοιχεία; Για να είναι περιορισμένη η νομοθετική εξουσιοδότηση που θα δοθεί στον Υπουργό, γι' αυτό και παραθέτουμε πολλά, μα πάρα πολλά από εκείνα τα προσόντα, τα οποία μας χρειάζονται, από την ώρα που θα εξασφαλίζονται από τους υποψηφίους, να έχουμε την αναγκαία διαδικασία και, εν τέλει, τη χρήσιμη και ωφέλιμη απόφαση και καταγραφή των σχετικών αποτελεσμάτων του διαγωνισμού.

Έρχομαι σε ένα άλλο θέμα, τα υπόλοιπα θα τα αναφέρει ο κ. Αναπληρωτής Υπουργός. Είναι επί μέρους ζήτημα. Είπατε για την Αλεξανδρούπολη. Δεν θυμάμαι ποιος εκλεκτός συνάδελφος το είπε. Πράγματι, στην Αλεξανδρούπολη υπάρχουν αμφισβητούμενες εκτάσεις. Πρέπει να σας πω, είναι λίγες, είναι μικρές. Και είναι ένα ζήτημα, το οποίο έχει σχέση με την υποχρέωση αποσαφήνισης του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Ενδεχομένως, κάπου να χρειαστεί απαλλοτρίωση. Ενδεχομένως, κάπου αλλού να χρησιμοποιηθεί η διαδικασία της ανταλλαγής. Το γνωρίζουμε το πρόβλημα. Σας βεβαιώνω όμως ότι η ύπαρξη του προβλήματος είναι και εφικτή και αντιμετωπίσιμη και σε καμία περίπτωση, κρατήστε αυτή την επισήμανση δεν θα δυσχεράνει και δεν θα δημιουργήσει πρόβλημα και είμαι σε θέση να ξέρω αναλυτικά τα ζητήματα για την οποιαδήποτε επένδυση.

Συναφώς και πάλι με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Ποιος είπε ότι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης θα έχει μόνο τη δραστηριότητα, μετά από σχετική προκήρυξη και διεθνή διαγωνισμό για το υγροποιημένο φυσικό αέριο ότι θα έχει μόνον αυτή; Προφανώς και όχι. Τρεις δραστηριότητες έχει. Μπορεί και τέταρτη δραστηριότητα. Για παράδειγμα, υπάρχουν, εκ πρώτης όψεως, λιμάνια που δεν έχουν καμία σχέση με την κρουαζιέρα. Σας διαβεβαιώ. Δεν έχω λόγο να αναλαμβάνω την ευθύνη της διαβεβαίωσης. Έχει εκδηλωθεί τεράστιο ενδιαφέρον να υπάρξει κρουαζιέρα. Εύχομαι να προκύψει ως αποτέλεσμα αυτό. Ποιος λογάριαζε μέχρι τώρα ότι έχει τεράστιο διεθνές ενδιαφέρον το Λαύριο για κρουαζιέρα; Δεν ξέρω, αν υπήρχε παλιά ενδιαφέρον αλλά, όσο παλιός είμαι εγώ, τέτοια δεν θυμάμαι. Να το δούμε. Πολύ ορθά λέτε να το δούμε. Και μακάρι να το χειροκροτήσουμε.

Έρχομαι τώρα, στο τελευταίο ζήτημα. Να έρθω σε συγκεκριμένα άρθρα. Κύριε Πλακιωτάκη, με ρωτήσατε σε ποιον αφορά, στο άρθρο 29, η επέκταση εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 39 του ΠΔ 81 του 2012; Σας απαντώ με απόλυτη ειλικρίνεια. Νομίζω, ή ένας, ή τρεις. Αλλά θα είμαι σε θέση αύριο να απαντήσω. Και μάλιστα, η μία από τις περιπτώσεις αυτές αφορά και σε αποβιώσαν στέλεχος του Λιμενικού Σώματος.

Ο κ. Κατσώτης, ο βουλευτής του ΚΚΕ, αναφέρθηκε στο άρθρο 28. Αντί άλλης απαντήσεως, θέλω, κύριε συνάδελφε να σας θυμίσω τι λέει το άρθρο 28, στην περίπτωση 3. «Σε κάθε περίπτωση, τα θέματα για το προσωπικό των ανωτέρω πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων εν διαίτησης των ναυτικών, μέχρι και αυτό, ρυθμίζονται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, που εφαρμόζεται ανάλογα με την οικεία κατηγορία πλόων που εκτελεί το πλοίο.»

Δεν αλλάζει καμία νομοθεσία ούτε καμία αμερικανικού τύπου νομοθεσία θα μπει ή από άλλη χώρα. Εμείς εφαρμόζουμε την κείμενη νομοθεσία, η οποία κείμενη νομοθεσία είναι εθνική νομοθεσία.

Έρχομαι στο τελευταίο θέμα. Είπατε, κύριε Πλακιωτάκη, αναφορικά με τον κυβερνήτη ή πλοίαρχο, δεν μεταβάλλεται από το προτεινόμενο σχέδιο νόμου η ρύθμιση του ν.4256/2014, η οποία διατηρείται σε ισχύ και λέει «πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής επαγγελματικού πλοίου αναψυχής επιτρέπεται κατά την διάρκεια της εκτέλεσης των ελάχιστων προβλεπόμενων ημερών ναύλωσης να είναι και κυβερνήτης ή πλοίαρχος του πλοίου αναψυχής εφόσον καταχωρίζεται με την ανωτέρω ιδιότητα στη κατάσταση επιβαινόντων κατά τα προβλεπόμενα στη παρ. 1 του άρθρου 7». Δεν μεταβάλλεται τίποτα.

Πράγματι, θα αντιμετωπίσουμε το ενδεχόμενο συμπερίληψης εκπροσώπων των σκαφών μικρών αποστάσεων και ενδεχομένως και εκπροσώπων άλλων φορέων στο Συμβούλιο χρηστών. Μέχρι αύριο νομίζω ότι θα είμαστε σε θέση να σας πούμε πολύ πιο συγκεκριμένα για αυτά τα ζητήματα. Με την επιφύλαξη και εγώ κύριε Πρόεδρε ότι αν θα χρειαστεί τα άλλα θα προστεθούν στην αυριανή συνεδρίαση. Ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Θα μιλήσω για δύο πράγματα, κύριε Πρόεδρε. Αναφέρθηκαν αρκετά από τον κύριο Υπουργό ιδιαίτερα για τα λιμάνια. Μου έκανε, όμως, ιδιαίτερη εντύπωση η τοποθέτηση του κυρίου Πλακιωτάκη, που μας είπε, ποιες είναι οι μελέτες που έδειξαν ότι είναι καλύτερη η υποπαραχώρηση από τη παραχώρηση. Φαντάζομαι, κύριε Πλακιωτάκη, ότι έχετε μελέτες που δείχνανε ότι η παραχώρηση του Πειραιά ήταν καλύτερη από τις υποπαραχωρήσεις και καλό είναι να μας τις φέρετε να τις δούμε κιόλας, γιατί μάλλον δεν υπάρχει καμία τέτοια παραχώρηση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ):** Για το Πειραιά σας μίλησα με συγκεκριμένα στοιχεία.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Τη μελέτη που είχατε κάνει. Θέλω να δω την εκ των προτέρων μελέτη που είχατε κάνει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ):** Σας ανέφερα τα αποτελέσματα της παραχώρησης.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Επειδή έχετε και ένα ιδιαίτερο θέμα με τη Δημόσια Αρχή Λιμένων, σας απαντήθηκε ότι η Δημόσια Αρχή Λιμένων ήταν αναγκαιότητα, διότι έπαψε ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά να έχει το διφυή χαρακτήρα και του νομικού προσώπου. Επομένως, κάποιος έπρεπε να ασκεί τις δημόσιες εξουσίες και αυτή είναι η Δημόσια Αρχή Λιμένων, όπως πολύ σωστά έκανε ο κ. Δρίτσας τότε στο νομοθετικό πλαίσιο μαζί με αρκετές αλλαγές της Σύμβασης του Λιμένα Πειραιά, έτσι όπως μας την είχατε φέρει, για να μπορέσει να λειτουργήσει και να είναι κερδοφόρος σήμερα.

Ένα τελευταίο για τα λιμάνια και να πάω στα υπόλοιπα. Να γίνει σαφές, γιατί είδα το Σαββατοκύριακο τον Τύπο να μιλά για «βόμβα στις παραχωρήσεις». Το 5% ή όποιο ποσοστό τέλος πάντων θα οριστεί εκ των προτέρων και δεν πρόκειται να έρθει κανένας επενδυτής χωρίς να γνωρίζει ποιο θα είναι το ακριβές ποσοστό επί του τζίρου που θα πληρώνει. Επομένως, δεν πρόκειται να ανεβοκατεβαίνει κατά τη διάρκεια της σύμβασης και αυτό πρέπει να γίνει ξεκάθαρο. Να σταματήσουν τέτοιου είδους δημοσιεύματα, τα οποία απλά θέλουν να τορπιλίσουν την όλη διαδικασία.

Για τις οργανικές θέσεις σας έκανα μία ερώτηση, κύριε Πλακιωτάκη, όταν είπατε για τους 155 αξιωματικούς και υπαξιωματικούς, αν θυμάστε πόσοι λιμενοφύλακες είναι, προφανώς το αποφύγατε. Έχουμε προσλάβει 200 λιμενοφύλακες. Άρα συνολικά δεν είναι ο αριθμός που είπατε είναι 355 συνολικά. Σε συνθήκες 1 προς 5, να υπενθυμίσω, το οποίο δε φέραμε εμείς, γιατί εμείς έχουμε το 1 προς 1 τώρα, εσείς θα επαναφέρετε το 1 προς 5 και εκεί να δω πόσους θα προσλάβετε, ευτυχώς δεν θα χρειαστεί να το δούμε, γιατί δεν θα γίνεται κυβέρνηση, προσλάβαμε 355.

Επειδή ρωτήσατε και πολύ σωστά, αν πρέπει να αυξήσουμε τις οργανικές θέσεις, θα σας πω λοιπόν ότι ήδη έχει συσταθεί επιτροπή από το Αρχηγείο για την ανακατανομή των οργανικών θέσεων, γιατί όντως με βάση τα όσα έχουν συμβεί το τελευταίο χρονικό διάστημα, πολλά λιμεναρχεία έχουν και άλλες πλέον αρμοδιότητες, ίσως είναι πιο επιβαρημένα σε σχέση με αυτό υπήρχε το 2013, το 2014 και υπάρχει επιτροπή υπό τον Β΄ Υπαρχηγό, η οποία βλέπει και την ανακατανομή των οργανικών θέσεων, αλλά και την πιθανή επέκταση αυτών. Γίνεται λοιπόν μελέτη, επιτροπή με εκπροσώπους και των συνδικαλιστών και όλων των υπολοίπων.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 26, με την επέκταση αρμοδιοτήτων, δεν μπορώ να καταλάβω, ακούστηκε στην αίθουσα «γιατί δίνουμε αστυνομικές αρμοδιότητες στο Λιμενικό Σώμα». Το Λιμενικό Σώμα είχε αστυνομικές αρμοδιότητες, εκτός δεν το θυμάστε, η χερσαία ζώνη λιμένα αστυνομεύεται από το Λιμενικό Σώμα. Να σας υπενθυμίσω την υπόθεση Τοπαλούδη, της άτυχης φοιτήτριας, την οποία διαλεύκανε το Λιμενικό Σώμα; Με αστυνομικές αρμοδιότητες. Να σας υπενθυμίσω την υπόθεση NR1 ή μήπως κάποιοι θέλουν να την ξεχνάνε; Όπου την διαλεύκανε το Λιμενικό Σώμα;

Και άλλες πολλές τέτοιες περιπτώσεις που είχανε και στη στεριά επέκτασης, πέρα από τη θάλασσα, άρα, έχει. Και τι λέμε τώρα; Ότι ένα ακίνητο, το οποίο το μισό είναι στη χερσαία ζώνη λιμένα και το μισό είναι στον αιγιαλό, έχω συγκεκριμένο παράδειγμα από την περιοχή μου, δεν πάει κανένας να το ελέγξει, ούτε η Αστυνομία, ούτε το Λιμενικό, γιατί το μισό έχει αρμοδιότητες από εδώ και το μισό έχει αρμοδιότητες από εκεί.

Αυτό ουσιαστικά, όλοι οι πολίτες νομίζουν ότι όταν συμβαίνει κάτι στον αιγιαλό και στην παραλία, δεν παίρνουν την Αστυνομία, παίρνουν το Λιμενικό και αναγκάζετε το Λιμενικό να τους πει, ξέρετε, αυτό δεν είναι δική μας αρμοδιότητα, είναι της Αστυνομίας. Ίσα - ίσα που αποσαφηνίζεται, δεν μπερδεύεται η κατάσταση, θα έλεγα εγώ.

Για τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ακούω τον προβληματισμό για την Κρήτη, παρόλα αυτά η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως γνωρίζετε αφορά κυρίως τα μικρά νησιά. Αφορά έργα μικρά ύδρευσης, αποχέτευσης, αφαλατώσεις, που θα πω λίγο παρακάτω, για τα μικρά νησιά και για παράδειγμα, αυτή τη στιγμή περιμένει το Μαθράκη, τα Διαπόντεια και η Ιθάκη, να γίνει αυτή η επέκταση, για να μπορέσουμε να χρηματοδοτήσουμε 2 αφαλατώσεις, έτσι, πολύ συγκεκριμένα σας λέω.

Άρα, λοιπόν, δεν είναι ζήτημα να μπει η Κρήτη, το ακούω, το ακούμε με προσοχή και ίσως μέχρι το τέλος της ψήφισης του νομοσχεδίου, να έχουμε λάβει και κάποια πρωτοβουλία, άλλωστε, όπως ξέρετε και στο μεταφορικό ισοδύναμο, θα μπουν και οι επιχειρήσεις της Κρήτης, όσο και αν κάποιοι θέλουν να μιλάτε για «κουτσουρεμένο» μέτρο. Ταυτόχρονα όμως, αυτή η επέκταση θα δώσει τη δυνατότητα να γίνουν και πολιτιστικές δράσεις και στα υπόλοιπα νησιά και στα Ιόνια νησιά και στα νησιά του Αργοσαρωνικού, αθλητικές διοργανώσεις, όπως η Ρεγκάτα, όπως οι αιγαιοπελαγίτικοι αγώνες, να συμμετέχουν αθλητές και από τα υπόλοιπα νησιά.

Νομίζω ότι είναι μια πολύ σημαντική επέκταση, η οποία θα λύσει αρκετά ζητήματα, κυρίως, επαναλαμβάνω, στα μικρά νησιά. Το άρθρο σχετικά με την νομιμοποίηση δεν είναι νομιμοποίηση των δαπανών, απλά υπήρχε ένα λογιστικό πρόβλημα στην τακτοποίηση των δαπανών, είναι νόμιμες οι δαπάνες. Έγιναν δαπάνες από το 2010 και μέχρι και το 2018, όχι μόνο, δηλαδή επί της δικής μας κυβέρνησης για την προμήθεια νερού σε περιπτώσεις που δεν μπορούσαν να καλυφθούν μέσω των υδροφόρων, για παράδειγμα στο Καστελόριζο είχαμε πρόβλημα, δεν προλάβαινε να πάει υδροφόρα, είχε μείνει το νησί από νερό, έπρεπε να πάει η υδροφόρα του πολεμικού ναυτικού.

Αυτά, η λογιστική τακτοποίηση αυτών, έχει πρόβλημα και γι' αυτό με αυτήν τη ρύθμιση τακτοποιούμε το σύνολο τέτοιων δαπανών. Τώρα που βρισκόμαστε; Δεν υπάρχει πλέον σύμβαση με υδροφόρες. Γιατί δεν υπάρχει πλέον σύμβαση με υδροφόρες; Γιατί όλα τα νησιά μέχρι και το καλοκαίρι, θα έχουν όλα αφαλατώσεις. Τελειώσαμε με τις υδροφόρες. Και τελειώσαμε με κάτι, που δημοσιεύματα λένε, μετά από καταγγελίες που έχουν γίνει, ότι είχε μεγάλα προβλήματα. Ότι ξοδέψαμε πολλά λεφτά. Ότι ξοδεύτηκαν πολλά λεφτά του Ελληνικού Δημοσίου, γιατί κάποιοι ήθελαν να συντηρούν αυτές τις συμβάσεις των υδροφόρων πλοίων. Γιατί κάποιοι κερδίζανε πάρα πολλά λεφτά από αυτή την ιστορία.

Γιατί 4,5 εκατ. φέτος θα κερδίσει το Δημόσιο - μόνο για φέτος το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων – από το γεγονός ότι δε θα υπάρχει σύμβαση με υδροφόρες και ότι θα έχουμε αφαλατώσεις στα νησιά μας. Γιατί κάποιοι υποτίθεται ότι αγόρασαν αφαλατώσεις το 2013, τις πήγαν στα νησιά και τις εγκατέλειψαν, στην Κίμωλο και στους Λειψούς. Σήμερα τις εγκαθιστούμε. Εδώ πέρα κάποιοι πρέπει, να μιλήσουν και να πουν, γιατί κρατούσαν αυτό το σύστημα μέχρι και τώρα. Γιατί η δική μας Κυβέρνηση ήταν αυτή η Κυβέρνηση που προσπάθησε να λύσει και να είναι τα νησιά μας αυτόνομα και να σταματήσει αυτό το «πάρτι» σε βάρος των νησιών μας και σε βάρος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων της χώρας μας. Ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Αύριο έχουμε την β` ανάγνωση στις 12:00` στην ίδια αίθουσα.

Σε αυτό το σημείο λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Γκαρά Αναστασία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος και Κατσώτης Χρήστος.

Τέλος και περί ώρα 20.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**