**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, 19 Φεβρουαρίου 2019, ημέρα Τρίτη και ώρα 12.15΄, 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» (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση).

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, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Τριανταφύλλου Μαρία, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Βλάχος Γεώργιος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος, Αμυράς Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «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». Είναι η 4η συνεδρίαση, β΄ ανάγνωση. Νομίζω ότι, 10 λεπτά για τις τοποθετήσεις είναι αρκετά, διότι το έχουμε συζητήσει επαρκώς. Τον λόγο έχει η κυρία Γκαρά, Εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ (Εισηγήτρια του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.)**: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Όπως είπατε και εσείς, νομίζω ότι έχει αναλυθεί εκτενώς και ενδελεχώς το περιεχόμενο και τα άρθρα του εν λόγω σχεδίου νόμου, απλώς θα μου επιτρέψετε να σταθώ στην ουσία του νομοσχεδίου, μιας και είναι η τελευταία μας Επιτροπή. Είναι ένα σχέδιο νόμου, το οποίο είναι προϊόν μιας μακρόχρονης διαβούλευσης, ακριβώς, διότι από την προηγούμενη κυβέρνηση είχε δρομολογηθεί ένα εντελώς διαφορετικό σχέδιο για την αξιοποίηση των λιμανιών και είδαμε να εφαρμόζεται στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά, με τη μεταβίβαση και την πώληση μετοχών, άρα με τη μεταβίβαση της κυριότητας σε έναν ιδιώτη.

Αυτό το μοντέλο εκτιμήσαμε, μετά και από μελέτες, ότι δεν θα ήταν σε καμία περίπτωση βιώσιμο και συμφέρον, τόσο για τις τοπικές κοινωνίες, όσο και για το δημόσιο συμφέρον, για να εφαρμοστεί στα περιφερειακά λιμάνια. Έτσι, λοιπόν, προτιμήσαμε τη μέθοδο των υπό παραχωρήσεων των δραστηριοτήτων υποδομών και αναδομών για τα 10 περιφερειακά λιμάνια της χώρας, ακριβώς, επειδή εκτιμούμε ότι θα προσελκύσουν πολύ εξειδικευμένες και μεγαλύτερες επενδύσεις, σε όποια λιμάνια απαιτούνται και τα έχουν ανάγκη. Το σημαντικότερο είναι ότι τα λιμάνια μας διατηρούνται υπό δημόσιο έλεγχο, δηλαδή οι οργανισμοί λιμένων κρατάνε τον πρώτο λόγο σε ποιες δραστηριότητες θα προχωρήσουν και θα κρατήσουν τα ίδια τα λιμάνια, οι ίδιοι οι οργανισμοί και ποιες δραστηριότητες ή υποδομές θα παραχωρηθούν με τη διαδικασία των διεθνών διαγωνιστικών διαδικασιών με πολύ συγκεκριμένους όρους, όπου διασφαλίζεται και η βιωσιμότητα των οργανισμών λιμένων, αλλά, κυρίως, το δημόσιο συμφέρον.

Τέλος, θα ήθελα να σημειώσω ότι, για εμάς, όπως έχει αναφέρει και ο Υπουργός, ο κ. Κουβέλης, τα περιφερειακά λιμάνια δεν μας ενδιαφέρει να βλέπουνε μόνο προς την πλευρά της θάλασσας, μας ενδιαφέρει να ενισχύσουν και ισχυροποιήσουν και τις σχέσεις τους με τις πόλεις και με τις τοπικές κοινωνίες. Ακριβώς γι' αυτό υπάρχουν αρκετές ρυθμίσεις και προβλέψεις, ώστε να έχουν λόγο και οι τοπικές κοινωνίες, αλλά να δεχθούν και τις θετικές επιπτώσεις για να μπορούν να υπάρχουν συνέργειες και συνεργασίες μεταξύ των Δήμων ή των κοινωνικών φορέων με τα λιμάνια, να αξιοποιούν τμήματα από την χερσαία λιμενική ζώνη, που δεν μπορεί να αξιοποιηθεί για μεγάλες λιμενικές δραστηριότητες, ενώ ιδιαίτερα σημαντικό είναι το ότι, πλέον, το ανταποδοτικό αντίτιμο του 2% επί του τζίρου που αποδιδόταν στο Δημόσιο Ταμείο, να αποδίδεται, πλέον, στο ύψος του 3,5% επί του τζίρου στους οικείους Δήμους, γιατί μας ενδιαφέρει να ενισχυθεί η σχέση της πόλης και του λιμανιού.

Στο εν λόγω νομοσχέδιο περιλαμβάνονται δεκάδες άρθρα που αφορούν και σε άλλες αρμοδιότητες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στόχος είναι να λυθούν μακροχρόνια προβλήματα, κυρίως, της καθημερινότητας και της λιμενικής ή ναυτικής δραστηριότητας. Δεν θα τα αναλύσω. Εκτιμώ ότι έχουν αναλυθεί εκτενώς σε προηγούμενες επιτροπές.

Ωστόσο, κλείνοντας, θα ήθελα, να πω ότι με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, αφότου κυρώνονται όλες οι υπάρχουσες συμβάσεις, παράλληλα δημιουργείται το πλαίσιο και η δυνατότητα, να αξιοποιήσουμε τη μέθοδο των υποπαραχωρήσεων κι από όσο έχουμε δει και στην καθημερινότητά μας και στην ενασχόλησή μας με το ενδιαφέρον των επενδυτών που υπάρχουν στα περιφερειακά λιμάνια της χώρας, οι περισσότεροι αναμένουν τη ψήφιση και την κύρωση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, προκειμένου να προχωρήσουμε γρήγορα στην αξιοποίηση δραστηριοτήτων των περιφερειακών λιμανιών. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τώρα, δίνουμε το λόγο στον κύριο Πλακιωτάκη, Εισηγητή της Ν.Δ..

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

Καταρχήν, φάνηκε από τις μέχρι σήμερα συζητήσεις στην αρμόδια Επιτροπή ότι το μοντέλο αξιοποίησης των πετρελαϊκών λιμένων της χώρας δεν βασίζεται ούτε στη συγκεκριμένη μελέτη αξιολόγησης, ούτε σε συγκεκριμένη μελέτη βιωσιμότητας. Εξυπηρετεί ιδεολογικές αντιλήψεις της διακυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α., ευκαιριακές, χωρίς κανέναν απολύτως σχεδιασμό και ανταπόκριση με βάση τους κανόνες του διεθνούς εμπορίου και ανταγωνιστικότητας, σε αντίθεση με την παραχώρηση, η οποία έγινε επί ημερών μας, η οποία βασιζόταν σε συγκεκριμένες μελέτες αξιολόγησης από συμβούλους του ΤΑΙΠΕΔ, αλλά και του Υπουργείου Οικονομικών, οι οποίοι μας πρότειναν το συγκεκριμένο μοντέλο πώλησης των μετοχών.

Επειδή άκουσα πολλές φορές μέσα σ' αυτή την αίθουσα ότι «διασφαλίζουμε το δημόσιο συμφέρον και τα δημόσια έσοδα», εγώ θέλω, να ρωτήσω, κ. Υπουργέ, το εξής: Σήμερα συνεδριάζει η ΕΣΑΛ, η οποία θα εγκρίνει ή δε θα εγκρίνει το master plan του Λιμένος Πειραιώς, το οποίο «λιμνάζει» πάνω από ένα χρόνο. Μιλάμε για 580 εκατ. προαιρετικές και υποχρεωτικές επενδύσεις, άρα, δυνητικά χάνονται έσοδα για το Δημόσιο, θέσεις εργασίας, ασφαλιστικές εισφορές και η Κυβέρνηση ακόμα δεν έχει πάρει καμία απόφαση. Προσέξτε, οι υποχρεωτικές επενδύσεις πρέπει να υλοποιηθούν μέχρι το 2021. Δηλαδή, και σήμερα εάν υπήρχε δυνητικά εργολάβος, δεν προλαβαίνει, να υλοποιήσει τις υποχρεωτικές επενδύσεις.

Τι κάνετε, λοιπόν, μ’ αυτό τον τρόπο; Πρώτον, στέλνετε ένα λάθος μήνυμα σε μια δύσκολη συγκυρία για τη χώρα σε υποψήφιους διεθνείς επενδυτές και, δεύτερον, δεν έχετε ξεκαθαρίσει ακόμα, ποια είναι τελικά η αρχή σχεδιασμού. Λογικά, η αρχή σχεδιασμού, η οποία θα έπρεπε, να επιλαμβάνεται την εξέταση των περιβαλλοντικών όρων της επένδυσης, οι οποίες είναι έτοιμες, θα έπρεπε, να υπάγεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Εδώ, ακόμα δε γνωρίζουμε, τελικά, ποιος θα αναλάβει να ορίσει ή να εξετάσει τις συγκεκριμένες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ξεκαθαρίστε. Μ’ αυτούς τους ρυθμούς δε μπορούν, να γίνουν επενδύσεις στη χώρα και, βεβαίως, η χώρα χάνει έσοδα. Έτσι εσείς διασφαλίζετε ή εννοείτε το δημόσιο συμφέρον;

Προχωρώ και στο εξής. Το νομοσχέδιο προβλέπει ανταποδοτικό τέλος 5% - που δε ξέρουμε, εάν θα είναι 5%, μπορεί να είναι 10%, μπορεί να είναι και 15%, διότι πρέπει, να διασφαλίσουμε τη βιωσιμότητα του οργανισμού. Άρα, ξεκινάμε με το πρώτο τέλος. Το δεύτερο τέλος είναι υπέρ του Δήμου των Δήμων 3,5%. Εάν συνυπολογίσετε και το φόρο εισοδήματος, συνυπολογίσετε και το Φ.Π.Α., θα φτάσουμε κοντά στο 30%. Πείτε μου εσείς τώρα με αυτές τις προϋποθέσεις, εάν θα βρείτε επενδυτή. Εγώ, σας λέω ότι δε θα βρείτε επενδυτή.

Σας το λέω, διότι δεν έχετε κάνει καμία, απολύτως, μελέτη αξιολόγησης και βιωσιμότητας και επιμένω σε αυτό. Απλώς, με πολιτική επιλογή επιλέξατε να προχωρήσετε με το συγκεκριμένο μοντέλο. Όλα αυτά, βεβαίως, θα κριθούν στην πράξη, αλλά σας το λέω προκαταβολικά ότι δεν θα βρείτε κανέναν επενδυτή με τέτοιες προϋποθέσεις.

Πάμε τώρα στην οργανική δύναμη του Λιμενικού Σώματος. Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι εμείς καταργήσαμε κενές θέσεις και αυτές δημιούργησαν δυσκολίες στην πρόληψη στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Καταρχήν, επαναλαμβάνω για ακόμη μία φορά, ότι δεν καταργήθηκε καμία, εν ενεργεία, οργανική θέση του Λιμενικού Σώματος. Καταργήθηκε μέρος των κενών οργανικών θέσεων.

Έρχεστε εσείς και λέτε ότι «εμείς προσπαθούμε να διασφαλίσουμε την αναλογία ενός αποχωρήσαντα με μία πρόσληψη». Την ίδια ώρα, όμως, λέτε ότι «δεν μπορούμε να προσλάβουμε από την «οροφή» των 8.000 τους 490 εναπομείναντες, διότι ισχύει η προϋπόθεση ένας προς έναν».

Κύριε Κουβέλη, ξεκαθαρίστε τη θέση σας. Ή το ένα ισχύει ή το άλλο. Η πραγματικότητα είναι ότι, επί ημερών σας, δεν έγινε καμία, απολύτως, προσπάθεια αύξησης των οργανικών θέσεων. Είχατε την ευκαιρία. Όχι εσείς προσωπικά, αλλά η Κυβέρνηση είχε την ευκαιρία, όταν άλλαξε το οργανόγραμμα του 2018 να αυξήσει τις οργανικές θέσεις του Λιμενικού Σώματος. Νομίζω ότι για το συγκεκριμένο όλοι συμφωνούμε.

Επίσης, θέλω να σημειώσω, ότι το 2013 με Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου είχε αποφασιστεί η πρόσληψη μεγάλου αριθμού στελεχών, μέρος των οποίων ολοκληρώθηκε, επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Τώρα πάμε να δούμε τι έγινε με τους πολιτικούς υπαλλήλους. Αυξήσετε τις οργανικές θέσεις και καλά κάνατε. Όμως, διαφορετική αντιμετώπιση έχετε για τους πολιτικούς υπαλλήλους, διαφορετική αντιμετώπιση έχετε για τους ένστολους. Αυτό, βεβαίως, δείχνει και την ιδεοληψία σας, το πώς αντιμετωπίζετε τους ένστολους.

Την ίδια ώρα, όμως, δημιουργείτε νέες υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα η Δ.Α.Λ., λες και η Γενική Γραμματεία Λιμένων δεν μπορεί να φέρει εις πέρας τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες. Βεβαίως, ίσως, ο χαρακτηρισμός των πλοίων που δεν έχουν βυθιστεί ως «επικίνδυνων και επιβλαβών», προκειμένου να απομακρύνονται χωρίς να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους στους οικείους Οργανισμούς, να έχει τη σημασία του, σε ό,τι αφορά στα ζητήματα της διαφάνειας.

Σε ό,τι αφορά στις προσλήψεις. Επί υπουργίας του κ. Δρίτσα, έγινε διαγωνισμός Λιμενοφυλάκων υπό την εποπτεία του ΑΣΕΠ. Ήταν ένας επιτυχημένος διαγωνισμός. Άρα, η ερώτησή μου είναι γιατί να μην ακολουθήσετε τις ίδιες διαδικασίες. Έχουμε μπει σε προεκλογική περίοδο και η παρουσία μόνο του στελέχους του ΑΣΕΠ, ενώ η πλειοψηφία των μελών της Επιτροπής, η οποία τελικά θα διενεργήσει το διαγωνισμό είναι στελέχη του Υπουργείου. Εμάς, μάς δημιουργεί συνθήκες αδιαφάνειας, για να το πω κομψά. Άρα, η πρότασή μας είναι, αν θέλετε να προχωρήσετε στο συγκεκριμένο διαγωνισμό, κάντε το με διαδικασίες ΑΣΕΠ, όπως τις έκανε και ο κ. Δρίτσας.

Αναφερθήκατε και στην πρόσληψη των Πλοηγών. Εγώ σας έθεσα το ζήτημα, ότι δεν μπορείτε να τροποποιείτε με νόμο, προεδρικό διάταγμα και μου απαντήσατε ότι πρέπει να το νομοθετήσουμε, λεπτομερώς, για να μην αλλάζουν εύκολα οι όροι και προϋποθέσεις.

Εγώ σας ερωτώ, αν για την ύλη ενός μαθήματος ισχύει ένας διεθνής κανονισμός και θα πρέπει να αλλάξει για τον οποιονδήποτε λόγο, εμείς θα πρέπει να το τροποποιήσουμε με νόμο; Την ίδια ώρα, βέβαια, τις Επιτροπές, οι οποίες θα διενεργήσουν το διαγωνισμό και θα είναι Επιτροπές του Υπουργείου, δεν τις αλλάζετε. Σε θέματα που πρέπει να υπάρξει διαφάνεια, δεν το κάνετε. Άρα, δύο μέτρα και δύο σταθμά.

Ολοκληρώνοντας, θέλω να πω ότι η επέκταση των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος στον αιγιαλό και στην παραλία, θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα. Είναι ένα ζήτημα, το οποίο δεν έχει προκύψει από καμία συγκεκριμένη και ολοκληρωμένη μελέτη. Θα το δείτε αυτό, κύριε Υπουργέ και επειδή μου αρέσει να μιλάω με παραδείγματα, φανταστείτε σε ένα παραλιακό κέντρο, που προκύπτει πρόβλημα ηχορύπανσης και άρα, πρέπει να παρέμβει η αστυνομία και την ίδια ώρα στο συγκεκριμένο κέντρο προκύπτουν συμπλοκές, άρα, θα πρέπει ο πολίτης να γνωρίζει αν είναι στον αιγιαλό ή στη παραλία, γιατί θα πρέπει να κληθεί και το λιμενικό σώμα.

Άρα, ταυτόχρονα θα έχουμε την έλευση στο συγκεκριμένο κέντρο και των αστυνομικών και των λιμενικών και θα υπάρχει σύγχυση αρμοδιοτήτων, ενώ μέχρι πρότινος εκεί που τελείωνε το θαλάσσιο κύμα, εκεί επέμβαινε το λιμενικό και οι υπόλοιπες αρμοδιότητες ήταν στην αστυνομία. Προσέξτε το αυτό, διότι θα χρειαστούν επιπλέον επιχειρησιακά μέσα και επιπλέον προσωπικό, αλλά κυρίως θα δημιουργηθεί τεράστια σύγχυση αρμοδιοτήτων. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Καρράς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Κυρία Πρόεδρε, επειδή είναι η β΄ ανάγνωση και έχουμε εκφράσει τις αντιρρήσεις μας επί της αρχής του νομοσχεδίου, τις οποίες έχω αιτιολογήσει στις προηγούμενες ομιλίες μου, ότι ναι μεν εμείς ως Δημοκρατική Συμπαράταξη υποστηρίζουμε τη παραχώρηση επιμέρους δραστηριοτήτων στους Οργανισμούς Λιμένος, πλην όμως στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν θεωρούμε ότι είναι επαρκές το προτεινόμενο νομοθετικό πλαίσιο για την εξασφάλιση τόσο των συμφερόντων των Οργανισμών Λιμένων, όσο και του ελληνικού δημοσίου. Δείχνει μία αγωνία της κυβέρνησης να προχωρήσει στη ρύθμιση αυτή, δεδομένου ότι τα έσοδα από τους διαγωνισμούς θα πάνε στο ΤΑΙΠΕΔ για την εξυπηρέτηση του χρέους. Βεβαίως, χθες έθεσα ένα ζήτημα για το οποίο δεν πήρα απάντηση από τον κύριο Υπουργό. Στέκομαι στο άρθρο εκείνο που λέει ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα εγγυηθεί την εκτέλεση των όρων των συμβάσεων. Το ερώτημά μου λοιπόν, ήταν το εξής. Διαβάζω την περικοπή «το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπούμενο από τους Υπουργούς Οικονομικών και Ναυτιλίας συμβάλλεται ως εγγυητής για την εκτέλεση των όρων των συμβάσεων υποπαραχώρησης». Υπέρ ποίου θα εγγυηθεί το Ελληνικό Δημόσιο; Υπέρ του Οργανισμού Λιμένος; Υπέρ του επενδυτή; Μα σε εκατέρα των περιπτώσεων, τι δουλειά έχει να συμβάλλεται ως εγγυητής και να αναλαμβάνει ευθύνες για την εκπλήρωση μιας σύμβασης, η οποία τυπικά αφορά τρίτους. Οι Οργανισμοί Λιμένος, έστω και αν είναι ανώνυμες εταιρείες με μοναδικό μέτοχο το ΤΑΙΠΕΔ, δεν ανήκουν στον κρατικό τομέα με τις σημερινές δανειακές συμβάσεις, αλλά όπως είναι διατυπωμένη η ρύθμιση είναι και πρωτοφανής νομικά, γιατί δεν μπορεί να εγγυάται κανείς υπέρ αμφοτέρων των συμβαλλομένων μερών.

Χθες είχα εκφράσει την άποψη, να διαγραφεί αυτή η διάταξη, διότι όχι μόνο δεν προσφέρει, αλλά θα λειτουργήσει τελικά και αποτρεπτικά, όχι μόνο για τις υποπαραχωρήσεις, αλλά και για τα οικονομικά αντικείμενα, τα οποία θα δοθούν για το διαγωνισμό, διότι είναι και ασαφές, ποιο θα είναι το αντάλλαγμα της παραχώρησης. Ας μην το επαναλάβω, έχουμε πει ότι το αφήνουμε στα χέρια τρίτου, ενός ανεξάρτητου συμβούλου, μιας ελεγκτικής εταιρείας διεθνούς ή δεν ξέρω τι άλλο θα είναι.

Με τις σκέψεις, λοιπόν, αυτές, εμείς δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε τα πρώτα άρθρα που αφορούν στην παραχώρηση. Και επιπλέον, θα πρέπει να πούμε ότι δεν μπορούμε να έχουμε και την πεποίθηση ότι θα πετύχει η προτεινόμενη ρύθμιση στην εφαρμογή της. Για το λόγο ότι δεν έχουμε το κεντρικό πλάνο, το κεντρικό στρατηγικό σχέδιο λιμενικής πολιτικής.

Έδωσα το παράδειγμα και χθες. Η Αλεξανδρούπολη γειτνιάζει με την Καβάλα ή και ο Βόλος ακόμα. Έτσι, στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι κοντινές αυτές οι αποστάσεις. Δεν θα έπρεπε να υπάρχει ένα γενικό πλαίσιο, να ξέρουμε ποιες δραστηριότητες θα δοθούν προτεραιότητα στην Καβάλα, στην Αλεξανδρούπολη, στο Βόλο; Θα είναι ανταγωνιστικές; Θα είναι συμπληρωματικές; Τα αφήνουμε όλα στο μέλλον. Ενώ, ποιος θα ήταν ο σκοπιμότερος τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος; Να είχε ήδη περάσει από τη Βουλή και να είχε γίνει και νόμος, αν θέλετε, βάσει των παλαιοτέρων διατάξεων περί εθνικής λιμενικής πολιτικής. Να είχε γίνει το Master Plan, να ξέραμε για τι μιλάμε. Δεν είμαι αισιόδοξος, λοιπόν, με τις διατάξεις αυτές.

Κατά τα λοιπά, βεβαίως, όπως κάθε νομοσχέδιο του οποιουδήποτε Υπουργείου, ακολουθείται από λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας. Έχουμε πει –για να είμαι και σύντομος, κυρία Πρόεδρε, - ότι σε εκείνες τις διατάξεις, τις οποίες κρίνουμε ότι μπορούν να βοηθήσουν, «Ναι». Τους πλοηγούς θα τους ψηφίσουμε.

Έχουμε ιδιαίτερες ενστάσεις –τις είχα εκφράσει, χθες- για το θέμα της νησιωτικής πολιτικής. Θα το επαναλάβω. Δεν έχω πειστεί γιατί, με το άρθρο 12, να εξαιρείται η Κρήτη από τη νησιωτική πολιτική. Θα μου πείτε ότι η Κρήτη είναι ιδιαίτερα εκτεταμένη. Όμως, είναι παραλία περιβαλλόμενη από θάλασσα και έχει ανάγκη και δεν έχει την ομοιόμορφη ανάπτυξη σε όλο το σύνολό της. Έχουμε τις τουριστικά αναπτυγμένες περιοχές, έχουμε άλλες περιοχές με χαμηλότερη ανάπτυξη, έχουμε περιβαλλοντικές και οικιστικές ιδιομορφίες. Νομίζω ότι δεν πρέπει να εξαιρείται της νησιωτικής πολιτικής, με δεδομένο ότι δημιουργεί μια ανισότητα, για το λόγο ότι πλέον αλλάζει ο ρόλος της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου. Είναι Γενική Γραμματεία της Ελλάδος, πλέον. Έχει χωρική αρμοδιότητα σε όλη την Ελλάδα. Έχουμε αντιρρήσεις στο άρθρο 12.

Έχω ισχυρότατες αντιρρήσεις και στην επέκταση των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος, της Ελληνικής Ακτοφυλακής. Χθες μίλησα και μάλιστα, έκανε έναν αντίκτυπο, ότι δεν θέλω «χωροφύλακα» το Λιμενικό Σώμα, διότι θα καταλήξει να είναι χωροφύλακας και θα ασχολείται με ήσσονος σημασίας ζητήματα –ενδεχομένως αστυνομικού χαρακτήρα, διοικητικού χαρακτήρα. Αλλά, μπορούν να καλυφθούν από άλλες υπηρεσίες στον αιγιαλό και παραλία και ας τα αφήσουμε να έχει τη δυνατότητα να κινείται μέσα στη θάλασσα. Η Ελλάδα είναι θαλάσσια. Είναι χώρα ναυτική. Ας τους αφήσουμε τους ανθρώπους αυτούς, αφού, τουλάχιστον, δεν τους δίνουμε και την ενίσχυση, η οποία απαιτείται στον αριθμό των υπηρετούντων. Ας τους δώσουμε τη δυνατότητα να κάνουν το κύριο έργο τους, το οποίο δεν είναι - όπως είπα χθες - μόνον το μεταναστευτικό. Είναι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, είναι πάρα πολλά ζητήματα, τα οποία δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν όταν διατίθενται δυνάμεις για την αστυνόμευση του αυθαίρετου, ενδεχόμενα, στην παραλία ή στον αιγιαλό. Που, στο κάτω κάτω, δεν είναι και καθορισμένη, κυρία Πρόεδρε. Δεν έχουμε πουθενά ένα συνολικό καθορισμό, στην Ελλάδα και να ψάχνουμε αν είναι νέος ή παλιός αιγιαλός και σε ποιον ανήκει ή δεν ανήκει. Όλα αυτά θα δημιουργήσουν δυσλειτουργίες.

Βεβαίως, για την απονομή τιμητικών τίτλων και προνομίων στους απολεσθέντες στην ώρα του καθήκοντος, δεν μπορεί να υπάρχει καμιά αμφιβολία.

Για τη ναυτική εκπαίδευση, θέλω να πω ότι είναι πραγματικά στα ενδιαφέροντά μας, διότι είναι λυπηρό, πολλές φορές, το ζήτημα να συναντάμε στα ελληνικά πλοία πληρώματα από οπουδήποτε της γης. Είναι λυπηρό. Να ενισχυθεί η ναυτική εκπαίδευση. Το έχουμε πει και το είχα σχολιάσει, κιόλας, ότι θα έπρεπε να βρεθεί τρόπος επιτάχυνσης, μέσω των πανελληνίων εξετάσεων, να εισάγονται τα παιδιά στις ναυτικές Ακαδημίες. Και αυτό για τον εξής λόγο.

Με τη μεταβατική ρύθμιση την οποία δίνουμε τώρα μεταθέτουμε το πρόβλημα στο μέλλον. Η μεταβατική ρύθμιση μπορεί να αντιμετωπίζει ζητήματα λειτουργικά του Υπουργείου Παιδείας ή ζητήματα λειτουργικά του Υπουργείου Ναυτιλίας, αλλά δεν προάγει τη ναυτική εκπαίδευση. Μάλιστα, σχολίασα και αντέδρασε ο κ. Υπουργός, ότι προχθές πέρασε και ρύθμιση σε άλλο νόμο. Μου είπε ότι «είναι του Υπουργείου Παιδείας, εντάξει είναι συναρμοδιότητα παιδείας και ναυτιλίας το θέμα αυτό, η αναβολή των πανελληνίων εξετάσεων για εισαγωγή στις ναυτικές σχολές». Νομίζουμε, λοιπόν, ότι θα πρέπει να παρακολουθούμε με ιδιαίτερη προσοχή τα ζητήματα της ναυτιλίας. Είναι ένας παράγων, ο οποίος εξασφαλίζει πρώτον, οικονομικά μέσα στη χώρα μας, δεύτερον, απασχόληση, τρίτον, αν θέλετε κύρος, - δεν έχουμε πολλούς τομείς να έχουμε παγκόσμιο κύρος. Η Ναυτιλία το δίνει το κύρος. Είναι ένας διεθνής παίκτης, αν θέλετε, στην παγκόσμια οικονομία, σε παγκοσμιοποιημένη οικονομία ζούμε πλέον, είτε το θέλουμε είτε όχι - ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στη χώρα μας, αλλά αν δώσουμε μεγαλύτερη προσοχή στη ναυτική εκπαίδευση, το έχω πει και άλλες φορές, με ευκαιρία νομοθετημάτων του Υπουργείου Ναυτιλίας, γιατί πρέπει να δώσουμε τελικά και κίνητρα. Βέβαια, ξέρω ότι υπάρχει το επίδομα, υπάρχει η σίτιση. Δίδονται αυτά τα κίνητρα, αλλά δεν ξέρω αν είναι επαρκή για να προσελκύσουν νέους στο ναυτικό επάγγελμα, το οποίο, αν θέλετε είναι εξαιρετικά καλό και είναι η παράδοση της χώρας.

Εκείνο με το οποίο θα κλείσω είναι το εξής. Ότι σε σχέση με τους πλόες φορτηγών πλοίων με διεθνή πιστοποιητικά, εμείς θα την υποστηρίξουμε αυτή τη διάταξη εις τα εσωτερικά ύδατα, αλλά αν θέλετε παραμένει το ζήτημα του ελέγχου, κατά κάποιο τρόπο, και των πιστοποιητικών αυτών. Όλοι, λίγο πολύ, οι νηογνώμονες είναι καταγεγραμμένοι σε ένα κατάλογο. Θεωρούμε ότι δίνουν τα εχέγγυα της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας του πλοίου, του πληρώματος, των επιβατών, του φορτίου, αλλά δεν είναι της ίσης βαρύτητος. Θα πρέπει, λοιπόν, κατά τον έλεγχο όταν διαπλέουν τα εσωτερικά ύδατα ή ακόμη και τα διεθνή ύδατα, όπου επεκτείνεται και η ελληνική αρμοδιότης να έχουμε και μια αυστηρότητα στον έλεγχο, να μην αρκούμεθα μόνο στα πιστοποιητικά αυτά κάθε αυτά.

Και βεβαίως, τελειώνοντας, θέλω να ευχηθώ οι υποπαραχωρήσεις να γίνουν μελετημένα, ξέρω ότι η πλειοψηφία θα το ψηφίσει το νομοσχέδιο, ανεξάρτητα από τη δική μας θέση. Θα έλεγα, λοιπόν, και θα πρότεινα και στον κ. Υπουργό, ας φέρει και ένα σχέδιο λιμενικής πολιτικής, έστω και πρωτόλειο στη Βουλή να δούμε, πώς θα προχωρήσει αυτή η «ιστορία». Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου «Χρυσή Αυγή»):** Να ξεκινήσω, λέγοντας ότι κατά την ακρόαση των φορέων υπήρχαν πάρα πολλές παρατηρήσεις. Περιμένουμε κατά τη διάρκεια της Ολομέλειας, υπάρχουν αρκετές νομοτεχνικές, για τις οποίες, τα άρθρα που είναι προς τη θετική κατεύθυνση, πιστεύουμε ότι θα βελτιωθούν ακόμη περισσότερο.

Σχετικά με την επέκταση αρμοδιοτήτων. Φυσικά και το καταψηφίζουμε. Από την πρώτη στιγμή και από τη διαβούλευση, είχαμε πει ότι αυτό δεν μπορεί να γίνει έτσι. Επέκταση αρμοδιοτήτων μπορεί να γίνει μόνο υπό προϋποθέσεις. Σας εξήγησα και στις προηγούμενες συνεδρίασεις, ακριβώς πώς γίνεται όλο αυτό και δεν υπάρχει και καμία μελέτη και δεν μπορεί να στηριχτεί αυτό. Είπαμε, και μακάρι να βγούμε ψεύτες, αλλά δεν θα βγούμε δυστυχώς, όπως δεν βγήκαμε και για άλλα θέματα, ότι δεν θα μπορέσει να στηριχτεί. Θα φορτωθεί ευθύνες, αρμοδιότητες το Λιμενικό που δεν μπορεί να τα βγάλει πέρα, δεν μπορεί να τις στηρίξει. Και δεν υπάρχει και ο απαιτούμενος αριθμός ατόμων να μπορέσει να τα υποστηρίξει.

Έγιναν δύο παρατηρήσεις από την Ομοσπονδία για την Ένωση των Λιμενικών. Σχετικά με τους ναυτιλιακούς ακολούθους, αυτό πιστεύουμε ότι προλαβαίνετε, χρειάζεται μια μικρή ρύθμιση, να έρθει μια τροπολογία από το Υπουργείο.

Ξαναλέμε για άλλη μια φορά, ότι θα υπάρξει πρόβλημα πάνω σε αυτό το κομμάτι. Με μια απλή παράταση να δώσετε έξι μήνες, ένα χρόνο, νομίζω ότι λύνεται αυτό το πρόβλημα και δεν θα υπάρχει πρόβλημα στελέχωσης.

Στη διαβούλευση υπήρχε και ένα άλλο άρθρο. Για την επικουρική Ακτοφυλακή. Δεν το είδαμε αυτή τη φορά, δεν το είδαμε να έρχεται, πιστεύουμε, ότι κάποια στιγμή. Γιατί οι πυρκαγιές στο Μάτι ήταν ένα σημείο που μπορούμε να πάρουμε πολλά παραδείγματα και διδάγματα. Όπως, να δούμε πως μπορεί να γίνει η επικουρική Ακτοφυλακή, με την αλλαγή του νόμου, πάνω στα δικά μας πλαίσια και στις ανάγκες. Περιμένουμε ένα τέτοιο νομοσχέδιο για την επικουρική Ακτοφυλακή. Υπάρχει σχετική αρθρογραφία και τα διεθνή πρότυπα, γιατί εμείς έχουμε υιοθετήσει απ' ό,τι θυμάμαι το καναδικό μοντέλο, δεν ταιριάζει και τόσο πολύ σε εμάς. Χρειάζεται αλλαγές αυτό που τώρα υπάρχει ήδη, το οποίο δεν εφαρμόζεται. Περιμένουμε στην Ολομέλεια να πάρει θέση ο Πρόεδρος της Βουλής. Σχετικά με το άρθρο με τον Κυριάκο Παπαδόπουλο, είχαμε πει και την άλλη φορά, ότι πρέπει ο Πρόεδρος της Βουλής να πάρει θέση, σχετικά με την υιοθεσία τέκνων πεσόντων Λιμενικού Σώματος. Είναι το μοναδικό Σώμα που δεν έχει το δικαίωμα. Όλα τα άλλα Σώματα Ασφαλείας και οι Ένοπλες Δυνάμεις έχουν αυτό το δικαίωμα.

Απόδραση στη ναυτική εκπαίδευση. Έγιναν αρκετές παρατηρήσεις. Ακούσαμε ότι θα έρθει ένα άλλο νομοσχέδιο περίπου σε δύο μήνες από τώρα. Η ναυτική εκπαίδευση για εμάς, αυτό που χρειάζεται είναι εξορθολογισμό. Δυστυχώς, έχουμε μείνει σε νόμους πολύ παλιούς και όλο το πρόβλημα είναι, ότι αυτή τη στιγμή για τη ναυτική εκπαίδευση πρέπει να τρέξουμε πίσω σε δέκα νόμους για να βρούμε μιά παράγραφο. Κάντε έναν εξορθολογισμό της νομοθεσίας της ναυτικής εκπαίδευσης, δείτε και τα νέα προβλήματα και θέματα που έχουν δημιουργηθεί για τις σχολές. Είχαμε αλλαγές. Οι σχολές από ανώτατες δημόσιες σχολές έγιναν ΑΕΝ. Υπάρχει αναβάθμιση των σχολών. Όλο αυτό το θέμα, βλέπετε ότι βγήκε στα διπλώματα και στα πτυχία και όλο αυτό χρειάζεται να το πιάσουμε από τη ρίζα το όλο πρόβλημα. Είναι οι κανονισμοί σπουδών Σχολών, είναι χίλια δυό προβλήματα. Πιστεύω ότι ένα ολόκληρο νομοσχέδιο πρέπει να είναι η ναυτική εκπαίδευση, γιατί είναι μέλλον, είναι τα παιδιά μας. Είναι το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν υπάρχει Ναυτιλία. Είναι πάρα πολύ απλό.

Σε σχέση με τα λιμάνια. Το είπα πολλές φορές, θα το ξαναπώ. Αυτό που θα δώσουμε θα είναι δραστηριότητες κερδοφόρων λιμανιών. Έφερα το παράδειγμα της Ραφήνας. Το ΤΑΙΠΕΔ έχει στη Ραφήνα μια δραστηριότητα που η Αθήνα έχει μια δραστηριότητα στο λιμάνι της Ραφήνας. Αυτό θα είναι στην ουσία παραχώρηση όλου του λιμανιού;

Κλείνω με ένα άλλο θέμα, το οποίο είναι κυρίως ηθικό. Είναι σε σχέση με τις άδειες οπλοφορίας, όσων αποστρατεύονται από το λιμενικό σώμα, κυρίως από τα ΚΕΑ και τη ΜΥΑ. Το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη δεν έχει δώσει καμία απάντηση πάνω σε αυτό το θέμα. Δεν είναι δυνατόν, ένα στέλεχος του λιμενικού σώματος που αποστρατεύεται και είναι ή στη ΜΥΑ ή στα ΚΕΑ να του ξαναζητάνε να ξαναπεράσει όλες τις διαδικασίες. Δηλαδή, τι θα του πούνε; Μάθημα στη χρήση όπλου; Και δώσε μας πίσω το όπλο σου που έχεις αγοράσει εσύ;

Είναι θέματα ηθικής αυτά που θα πρέπει να τα ξαναδείτε λιγάκι. Γι' αυτό και μιλώ πολλές φορές ότι πρέπει να υπάρχει εξορθολογισμός της νομοθεσίας. Και να δούμε απλά πράγματα, τα οποία μπορεί να φαίνονται απλά, ότι λύνονται, αλλά στην ουσία δεν λύνονται, δεν έχουν λύσεις. Είναι πάρα πολλά τα θέματα της ναυτιλίας. Δεν θα ήθελα να μιλήσω άλλο και να καταχραστώ άλλο το χρόνο. Περιμένουμε τις νομοτεχνικές στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Τριανταφύλλου Μαρία Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Βλάχος Γεώργιος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Υπουργέ, πριν από λίγη ώρα μου τηλεφώνησε κάποιος πολίτης από τη Λακωνία και μου λέει ότι «Εδώ υπάρχει πλήρη ασυδοσία. Υπάρχει ένα αγκυροβόλιο στα Βάτικα όπου αδειάζουν τα έρμα εκεί τα καράβια που πάνε, με την αιτιολογία του transit και έχουν καταστρέψει αυτό τον όρμο της Νεάπολης με αποτέλεσμα εκεί τα λαγόψαρα να αναπτύσσονται όλο και πιο γρήγορα». Αυτή είναι η κατάσταση, είναι η ασυδοσία του εφοπλιστικού κεφαλαίου στις θάλασσες και στις στεριές. Πιστεύουμε ότι και εδώ, αυτό το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, σε αυτή την κατεύθυνση είναι, να νομιμοποιήσει την ασύδοτη αντίδρασή τους.

Η πορεία της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ με τις πολιτικές που άσκησε σε όλους τους τομείς, αποδεικνύεται περισσότερο πρόθυμη και ικανή να ικανοποιήσει, ακριβώς τις αξιώσεις των μονοπωλιακών ομίλων για εξασφάλιση φτηνής εργατικής δύναμης, χρηματοδότησης στους αποκεφαλαιοποιητές του λαού, παραχώρηση κάθε νέου πεδίου κερδοφορίας σε γη, αέρα και θάλασσα. Γι' αυτό προς το παρόν προτιμούν εσάς, το ΣΥΡΙΖΑ έναντι της Ν.Δ., γιατί την έχετε ξεπεράσει, λύσατε ζητήματα που δεν μπόρεσαν οι άλλοι. Όλα για την καπιταλιστική ανάπτυξη, όλα για την αύξηση της κερδοφορίας. Οι λαϊκές ανάγκες στην άκρη, ισοπεδώνονται από αυτή την πολιτική σας. Είναι κάτι και η αντιπαράθεση που ακούσαμε εδώ, αν η ιδιωτικοποίηση ή η υποπαραχώρηση είναι η καλύτερη; Είναι κάλπικη, γιατί προς το παρόν βολεύει, ωφελεί αυτό το μοντέλο της υποπαραχώρησης που έχει επιλέξει η Κυβέρνηση μέσα από τις Συμβάσεις που υπογράφει. Δέκα περιφερειακά λιμάνια στο μεγάλο κεφάλαιο για συγκεκριμένες ή συνδυασμένες δραστηριότητες, όπως λέτε, με υποπαραχώρηση. Και ισχυριζόμαστε ότι είναι προς όφελος αυτών των μονοπωλιακών ομίλων, γιατί όπως εδώ είπε ο κ. Υπουργός στην τοποθέτησή του «Ναι, υπάρχει ενδιαφέρον από διάφορους επιχειρηματικούς ομίλους να επενδύσουν σε συγκεκριμένες δραστηριότητες, άλλες στο λιμάνι του Λαυρίου, άλλες στην Ηγουμενίτσα, άλλες στην Αλεξανδρούπολη κ.ο.κ.». Επιβεβαιώνουν, δηλαδή, αυτό που λέμε, ότι είναι πιο συμφέρουσα αυτή η τακτική που έχετε ακολουθήσει, αυτή η στάση, αυτό το μοντέλο της υποπαραχώρησης των λιμανιών.

Έχουμε πει πολλά εδώ. Εχθές μου απαντήσατε, κύριε Υπουργέ, για το άρθρο 28 ότι κάνουμε λάθος στον ισχυρισμό μας και ότι εν πάση περιπτώσει δεν ενισχύετε την ασύδοτη δράση των εφοπλιστών, συνολικά, στις θάλασσες. Και μου είπατε ότι ισχύει η κείμενη νομοθεσία. Σας ρωτήσαμε και χθες. Θα ισχύει η συνολική σύμβαση εργασίας και η κυβερνητική ασφάλιση για όλους, για όλο το πλήρωμα αυτού του καραβιού που έχει το διεθνή πιστοποιητικό, όπως λέτε, και ελληνικής σημαίας, «σημαίας ευκαιρίας» λέμε εμείς, εδώ στη χώρα μας; Εδώ πέστε μας, αν αυτό θα ισχύει και πως αυτό θα το διασφαλίσετε; Γιατί αυτό είναι το ζητούμενο. Και σ' αυτό, αν θέλετε, υπάρχει ένσταση, αντίδραση, αγώνας των ίδιων των Ναυτεργατικών Σωματείων, απέναντι σε αυτή τη ρύθμιση που επιχειρήσατε, κύριε Υπουργέ, να την περάσετε στις 27 Σεπτεμβρίου, με τροπολογία στο νέο νομοσχέδιο του «Κλεισθένη» που όμως την πήρατε πάλι πίσω και την φέρνετε σήμερα με άρθρο, το άρθρο 28, όπως το φέρνετε σήμερα εδώ σε αυτό το νομοσχέδιο.

Είπαμε πολλά για τα άρθρα και χθες, δεν θα αναφερθώ σε αυτά, ωστόσο θα ήθελα να πω ότι το ΚΚΕ θεωρεί τον τομέα των λιμενικών υποδομών έναν σημαντικό τομέα για την ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων, της σύνδεσης της χώρας με το διεθνή χώρο και την τακτική σύνδεση του χερσαίου τμήματος με το νησιωτικό σύμπλεγμα. Το ΚΚΕ πολεμά τις θεωρίες του κεφαλαίου περί ανταγωνιστικότητας, πολεμά τα παραπλανητικά ζητήματα περί ιδιωτικού ή κρατικού, όπως πολεμά την ανάπτυξη με κριτήριο το κέρδος.

Προβάλλουμε την ανάγκη ιδιαίτερα στο λαό, όχι εδώ σε εσάς, για κοινωνικοποίηση των βασικών συγκεντρωμένων μέσω παραγωγής, στους στρατηγικούς τομείς της οικονομίας, με κεντρικά σχεδιασμένη και κάθετη διακλάδωση, οργάνωση διεύθυνσης παραγωγής που θα υπηρετεί την κατανομή με κύριο στόχο τη λαϊκή ευημερία. Δεν μπορούν αλλιώς να εξαλειφθούν οι παράγοντες που γεννούν την ανεργία σε μαζική κλίμακα που αποκλείουν τη σταθερή δουλειά, τις ικανοποιητικές συνθήκες εργασίας και αμοιβής, τη δωρεάν παροχή κοινωνικών υπηρεσιών. Στα πλαίσια ενός τέτοιου κεντρικού πανεθνικού σχεδιασμού και διεύθυνσης το λιμενικό σύστημα της χώρας μπορεί πράγματι να αποτελέσει σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη της χώρας.

Η πρόταση του ΚΚΕ, για τα λιμάνια ως τμήμα των μεταφορών λαμβάνει υπόψη της την ικανοποίηση των προτεραιοτήτων, όπως την ικανοποίηση των εγχώριων αναγκών μετακίνησης προσώπων, αγαθών και επειγόντων περιστατικών για φθηνές, γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές. Αυτό δεν μπορείτε να το διασφαλίσετε εσείς, κύριε Υπουργέ και η Κυβέρνηση, εσείς διασφαλίζετε την ασυδοσία, την ανάγκη του εφοπλιστικού κεφαλαίου για κερδοφορία, την ανάγκη των μονοπωλιακών ομίλων να πάρουν τα λιμάνια για να μπορούν να κερδίσουν ή σε συγκεκριμένες ή σε συνδυασμένες υπηρεσίες ακόμη περισσότερο. Με αυτή τη λογική, με αυτή τη θέση, εμείς καλούμε τους εργαζόμενους ιδιαίτερα στα λιμάνια να καταλάβουν ότι το επόμενο διάστημα θα χειροτερέψει η θέση τους και στα λιμάνια και στις θάλασσες, αλλά και σε όλη τη δραστηριότητα που είναι γύρω από τα λιμάνια. Για να μην χειροτερέψει, χρειάζεται να σταθούν απέναντι σε αυτές τις πολιτικές, που αν θέλετε καταργούν τη σταθερή δουλειά, καταργούν τον όποιο κανονισμό έχουν ήδη κατακτήσει οι εργαζόμενοι μέχρι τώρα, με δικαιώματα, καταργούν τον σταθερό ημερήσιο χρόνο δουλειάς και όλα αυτά που ζουν σήμερα οι εργαζόμενοι. Πρέπει, λοιπόν, να αντιδράσουν, να συγκρουστούν, να οργανωθούν και να ανατρέψουν αυτή την πολιτική.

Αυτό δεν μπορεί να γίνει, αν δεν συμπορευτούν με το ΚΚΕ. Αυτή είναι η άποψή μας. Είμαστε η μόνη πολιτική δύναμη που έχουμε μια άλλη πρόταση πέρα και έξω από αυτές που εσείς λέτε, που συμφωνείτε όλοι σε αυτό. Εσείς λέτε «υποπαραχώρηση», η Νέα Δημοκρατία λέει «ιδιωτικοποίηση», εδώ το ΠΑΣΟΚ λέει «δεν διαφωνούμε με την υποπαραχώρηση». Άρα, λοιπόν, υπάρχει μια ενιαία αντίληψη ότι αυτοί πρέπει να υπηρετηθούν, αυτές οι ανάγκες πρέπει να ικανοποιηθούν και άρα, λοιπόν, οι ανάγκες του λαού και των εργαζομένων πάνε σε δεύτερη μοίρα. Βέβαια, μέσα από αυτό το νομοσχέδιο υπηρετείται και όλη αυτή η πολιτική εμπλοκής της χώρας σε όλα αυτά τα ιμπεριαλιστικά σχέδια στην περιοχή, με μεγάλους κινδύνους για τους λαούς της περιοχής και για το λαό της χώρας μας. Για παράδειγμα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η Αλεξανδρούπολη, πέρα από αυτά που έχουν δοθεί μέχρι τώρα και δεν ξέρουμε ποιες άλλες δεσμεύσεις ανέλαβε ο Πρωθυπουργός, όταν πήγε στην Αμερική, στη συνάντηση με τον Τράμπ, αν θα δώσει και άλλα λιμάνια πέρα από αυτά που ήδη γνωρίζουμε μέχρι τώρα ότι θα παραχωρηθούν.

Με αυτή τη λογική καταγγέλλουμε, καταδικάζουμε αυτή την πολιτική της Κυβέρνησης, αυτό το νομοσχέδιο που είναι στην υπηρεσία των μεγάλων μονοπωλιακών ομίλων, των ιμπεριαλιστικών κέντρων για να υλοποιηθούν οι σχεδιασμοί τους για κερδοφορία και τα πολεμικά τους σχέδια στην περιοχή.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Κυρία Πρόεδρε, συνήθως στη διαδικασία της επεξεργασίας νομοσχεδίων που αυτός είναι ο ρόλος της Επιτροπής, αν δεν έχει κανείς κάτι να συνεισφέρει για την επεξεργασία του νομοσχεδίου, εγώ τουλάχιστον πιστεύω ότι δεν χρειάζεται να παίρνει το λόγο και αυτό κάνω κατά κανόνα, όχι μόνο τώρα, αλλά και τότε που ήμασταν μικρή κοινοβουλευτική δύναμη. Παραβιάζω, όμως, αυτή την αρχή μου, διότι αισθάνομαι την ανάγκη να δοθούν μερικές διευκρινήσεις αναφορικά με την επιθετική κατάθεση που έκανε ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Πλακιωτάκης, πολύ περισσότερο από ό,τι στις προηγούμενες συνεδριάσεις, για θέματα πολύ σημαντικά για την λιμενική πολιτική.

Κοιτάξτε. Η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, ασχολήθηκε με τη λιμενική πολιτική πρωτογενώς, δυστυχώς, με καθυστέρηση 50 χρόνων τουλάχιστον. Η Ελλάδα δεν είχε λιμενική πολιτική. Αυτό το κείμενο που επιβλήθηκε ως μνημονιακή δέσμευση να συνταχθεί για πρώτη φορά στην ιστορία του Υπουργείου Ναυτιλίας, για τη στρατηγική ανάπτυξη λιμένων, ακόμη και αυτό δεν συγκροτήθηκε ως κείμενο από τις υπηρεσίες του Υπουργείου. Όταν εγώ το αναζήτησα ως Υπουργός, τελικά το ανακάλυψα ως «στικάκι» στα χέρια συμβούλου πρώην Υπουργού, δεν υπήρχε ούτε στη Βουλή κατατεθειμένο, ούτε στο Υπουργείο και απλώς και μόνο κατατέθηκε στην τρόικα, στο πλαίσιο κάποιων δεσμεύσεων που έπρεπε να ανταποκριθούν και είχε παραγγελθεί σε ιδιωτική εταιρία. Αυτή είναι η βάση και η τραγωδία του σύγχρονου ελληνικού κράτους για έναν τομέα της ανάπτυξης της λιμενικής βιομηχανίας που είναι θεμελιακός τομέας για μια χώρα σαν την Ελλάδα και από τη γεωφυσική θέση που έχει και από την οικονομική και από τη ναυτική παράδοση και από όλα τα άλλα.

Επομένως, δεν υπάρχει κανένα μοντέλο που να υπήρχε πριν, ακόμη και η ιδιωτικοποίηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων που ανέλαβε τότε η COSCO, ήταν σε αντίθεση με τους σχεδιασμούς του τότε ΟΛΠ. Απλώς, ήταν προϊόν της επίσκεψης του τότε Πρωθυπουργού, του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην Κίνα, συνοδευόμενος από ομάδα πλοιοκτητών και εφοπλιστών που έκαναν μια πολύ μεγάλη συμφωνία οι Έλληνες εφοπλιστές με την Κίνα για να κατασκευάζουν πλοία τους στα κινέζικα ναυπηγεία κατά προτεραιότητα, αντί για την Κορέα και την Ιαπωνία που μέχρι τότε είχαν το προβάδισμα, με δανειοδότηση από εκεί και με αντάλλαγμα το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά, που ήταν το πιο κερδοφόρο κομμάτι της λιμενικής εργασίας στο λιμάνι του Πειραιά, στον ΟΛΠ. Αυτό δεν είναι πολιτική, δεν είναι σχέδιο, δεν είναι μελέτη, δεν είναι μοντέλο. Είναι συγκυρία.

Δεν με νοιάζει να κάνω πολιτική και αντιπολίτευση για το παρελθόν, με νοιάζει να ξέρουμε που επάνω πατάμε. Εν συνεχεία, ήρθε η τρόικα με την απαίτηση των ιδιωτικοποιήσεων και των λιμανιών, όχι για αναπτυξιακούς λόγους πρωτίστως, αλλά για λόγους εξυπηρέτησης του χρέους. Το, δε, ΤΑΙΠΕΔ πράγματι είναι ένας θεσμός, που επιτέλους πρέπει να καταλάβουμε ότι είναι έκτακτης ανάγκης μέσα από την επιβολή της εξυπηρέτησης του χρέους.

Δεν μπορεί να τον θεωρήσουμε αναπτυξιακό παράγοντα. Πρέπει να κρατήσουμε τους αναπτυξιακούς σχεδιασμούς στο πλαίσιο των Υπουργείων, των Κυβερνήσεων, της Βουλής και των άλλων δημοσίων αιρετών Οργανισμών και αυτά είναι ακριβώς οι συνέπειες της χρεοκοπίας. Αν θέλουμε, λοιπόν, κάθε βήμα που συντελείται στην κατεύθυνση, όπως και αυτό το νομοσχέδιο, ανοίγει το δρόμο για τις παραχωρήσεις, υποπαραχωρήσεις και να δούμε με ποιους κανόνες αυτές θα συγκροτηθούν, ώστε να είναι και αναπτυξιακές και δίκαιες και να προστατεύουν το περιβάλλον και να προστατεύουν την εργασία και επίσης, η όποια αναπτυξιακή βελτίωση να έχει προστιθέμενη αξία για τη χώρα και να μην είναι κερδοφορία μόνον για αυτόν που εκμεταλλεύεται ένα λιμάνι.

Όλα αυτά είναι τα πολύ σοβαρά ζητήματα στα οποία θα πρέπει να συμβάλει το Ελληνικό Κοινοβούλιο και κάθε νομοσχέδιο να κάνει βήματα προς αυτή την κατεύθυνση, αλλιώς είναι για να κάνουμε πρόχειρη πολιτική αντιπαράθεση. Καθυστέρηση τουλάχιστον 50 χρόνων στην λιμενική πολιτική. Θα προχωρήσω, ΕΣΑΝ και Masterplan, θεσμικά παγκοσμίως και στην Ευρώπη, αλλά και στην ελληνική νομοθεσία, αλλά και στη σύμβαση παραχώρησης, υποχρέωση της εταιρείας είναι να κάνει δημόσια κοινωνική διαβούλευση.

Το απέφυγε, η καθυστέρηση πάνω από ένα χρόνο για την έγκριση του Master plan, δεν οφείλεται στην ολιγωρία της Ελληνικής Διοίκησης και Κυβέρνησης. Το απέφυγε η COSCO συστηματικά να κάνει δημόσια διαβούλευση, ακόμα και τώρα, σύρθηκε σε όποια δημόσια διαβούλευση έχει γίνει μέχρι τώρα, από την ΔΑΛ, από το Υπουργείο, από την Περιφέρεια, από κοινωνικούς φορείς και από πολίτες. Οργανικές θέσεις, Οργανόγραμμα, συζήτηση εκτεταμένη, συστηματική, επιτροπές που δούλεψαν επί πολλούς μήνες, με προεδρία στελέχους από την Σχολή Δημόσιας Διοίκησης, κυβερνητική κατεύθυνση για όλα τα Υπουργεία.

Σαμποταρίστηκε από παράγοντες που δεν ήθελαν να οργανωθεί μία εννιαία σύγχρονη εικόνα για το οργανόγραμμα του Υπουργείου, παρόλα αυτά, έχει προχωρήσει και έχει ήδη εγγράψει ένα απόθεμα που μπορεί να αξιοποιηθεί για το μέλλον και αξιοποιείται. Παράγοντας αυτού, «ναι», στη δική μου θητεία, ήταν για πρώτη φορά στην ιστορία του Λιμενικού Σώματος εξετάσεις για πρόσληψη νέων στελεχών στο Σώμα, μέσω ΑΣΕΠ. Αυτό συνεχίζεται τώρα με την προοπτική των Πανελλαδικών Εξετάσεων και η πρόταση τώρα που φέρνει η Κυβέρνηση είναι πρόταση μεταβατική και εξασφαλίζει όλη τη διαφάνεια και όλη την εγκυρότητα. Αυτή η πολιτική δεν υπήρχε ποτέ στο παρελθόν, άγνωστη λέξη το ΑΣΕΠ, για το Λιμενικό Σώμα. Άγνωστη.

Τέλος, η ΔΑΛ, είναι θεσμός, η Δημόσια Αρχή Λιμένων, ευρωπαϊκός θεσμός και παγκόσμιος, αλλά κυρίως ευρωπαϊκός. Όταν πείσαμε την τρόικα να αποδεχθεί την πρότασή μας για την ίδρυση Δημόσιας Αρχής Λιμένων, την πείσαμε με αυτά τα ατράνταχτα επιχειρήματα και την τεκμηρίωση ότι δεν υπάρχει λιμάνι ιδιωτικοποιημένο, χωρίς Δημόσια Αρχή Λιμένων πουθενά στον κόσμο. Η ΔΑΛ έχει άλλη αποστολή. Είναι ο ανταγωνισμός και οι κανόνες του ανταγωνισμού. Αν θέλουμε να είμαστε ευρωπαίοι ή ευρωπαϊστές ή σύγχρονοι ή να υπηρετούμε το δημόσιο συμφέρον, η ΔΑΛ είναι σας λέω θεσμός που αναγκάστηκε η τρόικα, όχι μόνο να τον αποδεχθεί, αλλά να τον εντάξει τελικά και στα προαπαιτούμενα.

Κινδυνεύαμε να μην κλείσει η αξιολόγηση, εάν δεν ψηφιστεί ο νόμος για την ΔΑΛ, φτάσαμε σε αυτό τον παραλογισμό, ο οποίος, όμως, έχει εσωτερική συνοχή, ακριβώς γιατί η Δημόσια Αρχή Λιμένων είναι θεσμός ευρωπαϊκός, σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης. Τα υπόλοιπα στην Ολομέλεια, ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Δεν υπάρχει άλλος συνάδελφος που να θέλει να τοποθετηθεί. Το λόγο έχει ο Υπουργός κ. Κουβέλης.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δε θα αναφερθώ και πάλι στο μοντέλο των υποπαραχωρήσεων, διότι, νομίζω, σε τρεις συνεδριάσεις έχουμε αναφερθεί αναλυτικά σ’ αυτό το μοντέλο, σ’ αυτόν τον τρόπο αξιοποίησης των λιμανιών. Μόνο μερικές παρατηρήσεις θα κάνω, οι οποίες είναι χρήσιμες, διότι είδα να επανέρχονται.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση αναφέρομαι στο εάν μια υποπαραχώρηση ενός λιμανιού μπορεί να συνεργάζεται με κάποια άλλη υποπαραχώρηση, δηλαδή με κάποια άλλη επένδυση σε άλλο λιμάνι. Δεν έχω περισσότερα να πω από αυτά που λέει το άρθρο 4, του σχεδίου νόμου που συζητάμε, στην παράγραφο 3, την οποία διαβάζω: «Το ΤΑΙΠΕΔ, ύστερα από διαβούλευση με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τη διοίκηση κάθε Οργανισμού Λιμένος που δεν υπερβαίνει το διάστημα των 30 ημερολογιακών ημερών από την επομένη της αποστολής σχετικής γραπτής πρόσκλησης του Ταμείου, αποφασίζει για την οριστικοποίηση του αντικειμένου της αξιοποίησης». Εδώ η προσοχή του ερωτώντος: «Η εν λόγω οριστικοποίηση γίνεται μέσω σύμβασης υποπαραχώρησης», κ. Καρρά, «του δικαιώματος εκμετάλλευσης συγκεκριμένων ή και συνδυασμένων στην ίδια υποπαραχώρηση επιχειρησιακών μονάδων ή και λιμενικών λειτουργιών και υπηρεσιών των λιμενικών και άλλων εγκαταστάσεων για κάθε λιμένα ή, εφόσον συντρέχει περίπτωση, για περισσότερους λιμένες». Νομίζω ότι αυτό αποτελεί ολοκληρωμένη, κατά τη γνώμη μου, απάντηση στο ερώτημα που θέσατε. Ούτε για τη ναυτική εκπαίδευση, κυρία Πρόεδρε, θα αναφερθώ, διότι μιλήσαμε διεξοδικά στις προηγούμενες συνεδριάσεις.

Ο κ. Πλακιωτάκης επήνεσε - και ορθώς - τον διαγωνισμό που είχε γίνει με συγκεκριμένες προϋποθέσεις και όρους επί των ημερών της Υπουργίας του συναδέλφου κ. Δρίτσα. Πρέπει να σας πω ότι με τις ίδιες προϋποθέσεις γίνεται και ο νεότερος προβλεπόμενος διαγωνισμός και, μάλιστα, με αυξημένη την παρουσία του ΑΣΕΠ. Δεν μπορώ, κατά συνέπεια, να αντιληφθώ που στηρίζεται η κριτική παρατήρηση που κάνατε.

Έρχομαι, αφού στο τέλος αναφερθώ για τον ΟΛΠ, την COSCO και την ΕΣΑΛ, να σημειώσω μερικά ζητήματα, αλλά πάλι για το λιμάνι.

Ο κ. Κούζηλος είπε «Μα, η Ραφήνα έχει μια δραστηριότητα!». Ναι, πράγματι, έχει τη δραστηριότητα της ακτοπλοΐας και κατά συνέπεια, εάν παραχωρηθεί ως επένδυση αυτή, τι άλλο θα κάνει η Ραφήνα. Η Ραφίνα μέχρι τώρα έχει μόνον αυτή την επένδυση, μόνο αυτή τη λειτουργία ακριβέστερα, αλλά έχει κι άλλες, οι οποίες είναι δυνατόν ν’ αναδειχθούν και να αποτελέσουν το αντικείμενο υποπαραχώρησης. Το λιμάνι της Ραφήνας για να είμαι συγκεκριμένος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι μόνο για ακτοπλοΐα. Είναι, βεβαίως, για ακτοπλοΐα, μπορεί να γίνει, όμως, λιμάνι, με δραστηριότητα και στις μαρίνες, αλλά και σε άλλους τομείς. Να, λοιπόν, τι έρχεται να εξυπηρετήσει, ακριβέστερα να υπηρετήσει για την ανάπτυξη το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου το οποίο συζητάμε.

Ένα άλλο ζήτημα. Το ερώτημά μου προς τη Ν.Δ. εξακολουθεί να είναι γιατί καταργήσατε τις οργανωτικές θέσεις, «κενές» τις ονομάσατε, αλλά γιατί καταργήσατε και την πρόβλεψη; Σε τι σας εμπόδιζε, δηλαδή, να παραμένει η πρόβλεψη για τον αυξημένο αριθμό οργανικών θέσεων και προχωρήσατε στο να καταργήσετε κενές μεν θέσεις, όπως είπατε, αλλά προβλεπόμενες θέσεις; Κατά συνέπεια, η διεκδίκηση και το αίτημα από τη πλευρά μας πρέπει να είναι η αύξηση των οργανικών θέσεων. Εάν δεν είχατε καταργήσει αυτές τις θέσεις τις οποίες καταργήσατε, όπως ισχυρίζεστε, επειδή ήταν κενές και πάλι το ερώτημά μου θα ήταν γιατί καταργήσατε την πρόβλεψη.

Σε ό,τι αφορά τα εργασιακά ζητήματα που έθεσε ο κ. Κατσώτης, στο άρθρο 21, παράγραφος 1, του σχεδίου νόμου, αναφέρεται «Ρύθμιση για τη διασφάλιση της υποχρεωτικής ανασύστασης του ναυτολογίου του πλοίου που συνιστά βασικό ναυτιλιακό έγγραφο κατοχύρωσης των εργασιακών δικαιωμάτων του ναυτικού, προβλέπεται σε περίπτωση μη ανασύστασης του ναυτολογίου πρόστιμο σε βάρος των υπόχρεων πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή». Επίσης, στο ίδιο άρθρο και στην παράγραφο 2 αναφέρεται ρητά «Επέκταση ευεργετικής ρύθμισης στους ναυτικούς, ώστε να αμείβονται πλήρως και τακτικώς από τους τραπεζικούς λογαριασμούς για την αποτελεσματική παρακολούθηση και την αποτροπή φαινομένων μη καταβολής αποδοχών ναυτικών».

Έρχομαι και πάλι στο άρθρο, το οποίο, και χθες είχα τη δυνατότητα να θέσω στην κρίση σας και είναι το άρθρο 28, το οποίο, αναφέρει «Σε κάθε περίπτωση τα θέματα για το προσωπικό των ανωτέρω πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ενδιαίτησης των ναυτικών ρυθμίζονται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία που εφαρμόζεται ανάλογα με την οικεία κατηγορία πλόων που εκτελεί το πλοίο». Επομένως, να η προσπάθεια προστασίας της εργασίας του ναυτικού.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Άλλη αντίληψη έχουν οι εργαζόμενοι όσον αφορά το άρθρο 28.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Είπατε λίγο πριν ότι αποσύρθηκε μια ρύθμιση το Σεπτέμβριο. Επειδή το Σεπτέμβριο δεν είδα να υπάρχει κάτι τέτοιο, γιατί Σεπτέμβριο ανέλαβα τα καθήκοντά μου, προφανώς, αναφέρεστε στον Ιούνιο. Πράγματι, όπως έχω ενημερωθεί αποσύρθηκε εκείνη η διάταξη το μήνα Ιούνιο, γιατί το Σεπτέμβριο είχαμε τμήματα μόνο, όμως, δεν έχει σημασία αυτό. Η διάταξη αποσύρθηκε και τέθηκε σε συζήτηση με την ΠΝΟ και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η συγκεκριμένη ρύθμιση, εξ όσων πληροφορούμαι ήταν το αποτέλεσμα της συμφωνίας των δύο μερών.

Επομένως, το άρθρο 28 είναι το αποτέλεσμα της διαβούλευσης και της συμφωνίας μεταξύ των μερών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Υπουργέ, γνωρίζετε ότι όποιο καράβι δεν εφαρμόζει τη σύμβαση και κάνει συμφωνία με την ΠΝΟ, η ΠΝΟ παίρνει χρήμα. Αυτό είναι απαράδεκτο.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Τι χρήμα παίρνει;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Είναι γνωστό αυτό σε όλους τους ναυτεργάτες και το καταγγέλλουν, γι' αυτό και ο κ. Χαλάς συμφώνησε μαζί σας.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Είναι πολύ βαρύς ο λόγος για να μπορώ να τον αξιολογήσω και μάλιστα, με πληροφορία που δίδεται γενικώς και αορίστως. Θα έλεγα να απομακρυνόμαστε από τέτοιες αναφορές στο βαθμό που δεν μπορούμε συγκεκριμένα να έχουμε απόδειξη των όσων λέμε.

Ο κ. Καρράς έθεσε ένα ζήτημα και είχε δίκιο. Είχα σκοπό να το αναφέρω στην Ολομέλεια, αλλά θα το θέσω εδώ και θα αποτελεί επανάληψη των όσων σήμερα θα πω. Έχετε δίκιο όταν λέτε, η εγγύηση του δημόσιου υπέρ ποιου; Υπάρχει πράγματι ένα ζήτημα. Υπέρ του Οργανισμού, κ. Καρρά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.):** Δεν το λέει ο νόμος.

**ΦΩΤΙΟΣ – ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Αυτό σας είπα. Ότι αξιοποιώ την παρατήρησή σας και θα υπάρχει από την πλευρά μου στην Ολομέλεια, όπως υπάρχει και σήμερα, αυτή η συμπλήρωση. Δηλαδή, θα λέει ότι η εγγύηση του δημοσίου θα είναι υπέρ του Οργανισμού. Δηλαδή, η εγγύηση θα έχει συγκεκριμένη αναφορά υπέρ ποιου γίνεται και σας ευχαριστώ για την παρατήρηση που κάνατε. Έρχομαι τώρα σε άλλο ζήτημα που είναι αρκετά σημαντικό και ενδιαφέρον. Τι γίνεται με το Master Plan ΟΛΠ - της COSCO - όπως είπε ο κ. Πλακιωτάκης.

Το Master Plan έχει αντιμετωπιστεί με πολλές συζητήσεις μπροστά στην ΕΣΑΛ (Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων). Η ΕΣΑΛ είναι εκείνη, η οποία αποφασίζει.

Υπάρχουν, από τη Σύμβαση Παραχώρησης στην COSCO, δυο ειδών επενδύσεις. Οι υποχρεωτικές και οι προαιρετικές. Και γίνεται μια συζήτηση για το εάν είναι δυνατόν να συνδυαστούν, κύριε Πλακιωτάκη, οι υποχρεωτικές με τις προαιρετικές στο ίδιο Master Plan. Εμείς αναζητούμε να υπάρξει λύση –η ωφέλιμη λύση. Αλλά, πρέπει να σας πω ότι εμείς δεν δημιουργούμε εμπόδια για την όποια επένδυση. Για να μην ακούσουμε και τέτοιο λόγο, ότι, ιδεοληπτικά, η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ δεν θέλει να ολοκληρωθεί η διαδικασία του Master Plan, άρα να υπάρξουν επενδύσεις.

Αλλά, για πέστε μου. Δεν έχουμε υποχρέωση, όταν, για παράδειγμα, μιλάμε για περιβαλλοντικές μελέτες, να αναφερόμαστε στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, προς το οποίο ο ΟΛΠ – η COSCO, με άλλα λόγια- έχει κινηθεί και έχει καταθέσει τις σχετικές προτάσεις; Δεν έχω υποχρέωση, τηρώντας τη νομιμότητα και το δημόσιο συμφέρον, να αναφέρομαι στο Υπουργείο Πολιτισμού, όταν πρόκειται, για παράδειγμα, για την κήρυξη αρχαιολογικού χώρου; Όχι για να δυσχερανθούν οι επενδύσεις, αλλά για να εφαρμοστεί ο νόμος και να προστατευθούν οι αρχαιότητες, οι οποίες υπάρχουν.

Και πρέπει να σας πω, επειδή τα πάντα πρέπει να λέγονται καθαρά και δημόσια, ότι η ίδια η COSCO, ο ίδιος ο ΟΛΠ - και μιλάω, κύριοι Συνάδελφοι για COSCO και ΟΛΠ ταυτόχρονα, διότι η COSCO έχει το πλειοψηφικό μετοχικό πακέτο στον ΟΛΠ- ζήτησε χρόνο για να συνεννοηθεί με το Υπουργείο Πολιτισμού. Ζήτησε χρόνο. Δεν υπήρχε καμία διάθεση για αναβολές από την πλευρά του Υπουργείου ή από την πλευρά της ΕΣΑΛ ή οποιουδήποτε άλλου.

Κατά συνέπεια, προωθείται, προχωράει το Master Plan και εάν σημειώνεται κάποια καθυστέρηση - μάλιστα, συμπτωματικά, την ώρα που εμείς συνεδριάζουμε εδώ, συνεδριάζει και η ΕΣΑΛ - και βεβαίως, θα συζητηθούν και τα θέματα και των προαιρετικών επενδύσεων, στο βαθμό που είναι δυνατόν, αυτή τη στιγμή, να συνεργαστούν και να συνδυαστούν και με υποχρεωτικές επενδύσεις.

Και ολοκληρώνοντας, πρέπει να σας πω ότι κάνω δεκτό το αίτημα, το οποίο διατυπώθηκε χθες, για τη συμμετοχή της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στο Συμβούλιο Χρηστών Λιμένα. Εκεί, βέβαια, θα προσθέσω και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, διότι και αυτή, επειδή κάνει χρήση του λιμανιού, θα πρέπει να μετέχει και αυτή στο Συμβούλιο Χρηστών Λιμένων. Τώρα, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, τα άλλα θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Επαναλαμβάνω ότι έχω κάνει αναφορά σε όλα τα ζητήματα, στις τρεις προηγούμενες συνεδριάσεις.

Μόνο μια τελευταία. Είναι άδικο και είναι, αν θέλετε, και υπερβολικός ο λόγος, όταν λέει 5% το ανταποδοτικό τέλος. Είναι η αριθμητική που επέλεξε ο κ. Πλακιωτάκης. Συν 3,5% στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, συν, συν, συν –δεν είπε τα άλλα «συν»- θα φτάσει, λέει, το 30% και εάν φτάσει το 30% θα είναι απορριπτικό του όποιου ενδιαφέροντος για επενδύσεις. Δεν πρόκειται περί αυτού. Και γιατί τώρα - κοιτάξτε - από τη μια πλευρά, κατηγορούμεθα ότι δεν διευκολύνουμε τις επενδύσεις, διότι βάζουμε αυτές τις προϋποθέσεις και τις βάζουμε τις προϋποθέσεις γιατί θέλουμε να στηρίξουμε και την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τη βιωσιμότητα του λιμένα. Και από την άλλη, -ακούει η πρότασή μας άλλον αντίλογο-, ότι ουσιαστικά χαρίζουμε τα πάντα στους δυνάμει επενδυτές.

Δεν πρόκειται ούτε για το ένα ούτε για το άλλο. Πρόκειται για την αναγκαία ισορροπία στη βάση του συγκεκριμένου μοντέλου που επιλέγει η Κυβέρνηση για την αξιοποίηση των λιμανιών. Ο κ. Δρίτσας έχει δίκιο όταν αναφέρεται στο ότι η λιμενική πολιτική ήταν επί σειρά πολλών, μα πάρα πολλών, ετών ανύπαρκτη. Σας είπα στις προηγούμενες συνεδριάσεις ότι εμείς έχουμε ολοκληρώσει την πρότασή μας για τη λιμενική πολιτική. Στο πλαίσιο της λιμενικής πολιτικής εντάσσεται και η αξιοποίηση των δέκα αυτών λιμανιών, με τον τρόπο που αναφέρεται στο σχέδιο νόμου και που σας εκθέσαμε εδώ, στις τρεις συνεδριάσεις της αρμόδιας κοινοβουλευτικής επιτροπής. Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών, των Ειδικών Αγορητών και των μελών της Επιτροπής το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής από το άρθρο 1 έως το 31, γίνεται δεκτό κατά πλειοψηφία. Γίνεται δεκτό και στο σύνολό του.

Υπάρχει κάποια αντίρρηση πάνω σε αυτό;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Όχι.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό κατά πλειοψηφία, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του ως έχει. Στο σημείο αυτό λύεται η συνεδρίαση και πάμε για την Ολομέλεια.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Τριανταφύλλου Μαρία, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Τζελέπης Μιχαήλ, Σαχινίδης Ιωάννης, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μωραΐτης Νικόλαος και Γεωργιάδης Μάριος.

Τέλος και περί ώρα 13.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**