**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

 **Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

 **(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 21 Νοεμβρίου 2017, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.10΄, στην Αίθουσα Γερουσίας 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 «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις» (4η συνεδρίαση – β΄ ανάγνωση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ο κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 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. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Βαγιωνάκη Ευαγγελία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Παπαφιλίππου Γιώργος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσώτης Χρήστος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης, Δανέλλης Σπυρίδων και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καλησπέρα σε όλους και όλες. Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου συνεδριάζει με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις». Βρισκόμαστε στην τέταρτη συνεδρίαση που είναι η β΄ ανάγνωση του σχεδίου νόμου.

Πριν προχωρήσουμε στους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές, όπως είχαμε αποφασίσει στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής, θα ξεκινήσουν οι συνάδελφοι Βουλευτές που έχουν δηλώσει να τοποθετηθούν.

Το λόγο έχει ο κ. Συρμαλένιος.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Δεν θα επαναλάβω αυτά τα οποία είπα στην τοποθέτηση επί της αρχής, ότι το νομοσχέδιο αυτό προσπαθεί, επιχειρεί να δημιουργήσει κανόνες διαφάνειας και δημοκρατίας στα θέματα της επιθεώρησης πλήρως, στα θέματα της διαχείρισης αποβλήτων, στα θέματα των υπηρεσιακών μεταβολών του Λιμενικού Σώματος, καθώς επίσης και στα θέματα του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά θα μπω στη συζήτηση σε ορισμένα άρθρα, τα οποία κυρίως αφορούν τη νησιωτική περιοχή και τις ακτογραμμές της χώρας.

Ξεκινώ από το άρθρο 20 παρ. 4, όπου λέω ότι καλώς υπολογίζετε τα πρόστιμα για παραβάσεις στους αιγιαλούς και στις παραλίες με έναν αλγόριθμο, αλλά παραμένει η ασάφεια της βαρύτητας των προστίμων στο βαθμό που οι συντελεστές βαρύτητας, που αποτελούν παράμετρο αυτού του αλγόριθμου, θα καθοριστούν με υπουργική απόφαση. Επειδή ακριβώς οι υπουργικές αποφάσεις και γενικά τα πδ στα οποία αναφέρονται πάρα πολλοί νόμοι για εμένα δεν δημιουργούν καλό προηγούμενο, θεωρώ ότι, τουλάχιστον, οι υπουργικές αποφάσεις πρέπει να έχουν ένα χρονικό όριο, έτσι ώστε να δεσμεύεται και ο Υπουργός ότι θα επιχειρήσει εντός αυτού του χρονικού ορίου να βγάλει την υπουργική απόφαση.

Άρθρο 26. Όλες οι υπηρεσιακές μεταβολές γίνονται μετά από γνωμοδότηση του συμβουλίου μεταθέσεων. Άκουσα μια κριτική από διάφορες πλευρές ότι με απόφαση του Υπουργού γίνονται οι μεταθέσεις και οι υπηρεσιακές μεταβολές, όμως αυτό δεν είναι αληθές. Με απόφαση του Υπουργού κυρώνονται οι αντίστοιχοι πίνακες τοποθετήσεων, μεταθέσεων και αποσπάσεων που έχει προαποφασίσει με τους πίνακες το συμβούλιο μεταθέσεων. Κατά συνέπεια, η απόφαση του Υπουργού αφορά την κύρωση, δηλαδή, κατά τεκμήριο, την επικύρωση ειλημμένων αποφάσεων από το Συμβούλιο των Μεταθέσεων.

Άρθρο 74, παράγραφος 4. Διαδικασίες σφράγισης και αποσφράγισης καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος εντός χερσαίων ζωνών λιμένων ή αγκυροβολημένων πλοίων. Πάλι με απόφαση του Υπουργού αποφασίζονται οι όροι και προϋποθέσεις. Θεωρώ ότι πρέπει να σταματήσει αυτή η αόριστη μετάθεση με Υπουργικές Αποφάσεις και Προεδρικά Διατάγματα. Θεωρώ ότι είναι μια από τις κακοδαιμονίες της Διοίκησης και πρέπει να οριστούν και εδώ χρονικά όρια. Νομίζω ότι ένα 4μηνο είναι ικανό, πάλι, για να μπορεί να εκδοθεί Υπουργική Απόφαση.

Άρθρο 76. Νομίζω ότι το άρθρο 76 αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα άρθρα για τα νησιά μας. Η διαχείριση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων από εταιρείες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή άλλες ναυτικές εταιρείες του νόμου 959/79, μέσω προγραμματικών συμβάσεων με το Υπουργείο και για νησιά μέχρι 5000 κατοίκους και μέχρι 5 έτη. Θεωρώ ότι με τη διάταξη αυτή, επιχειρείται η διεύρυνση των παρόχων του ακτοπλοϊκού έργου και η κάλυψη αναγκών, που δεν καλύπτονται από τις μεγάλες ιδιωτικές ακτοπλοϊκές εταιρείες και που δεν πρόκειται να καλυφθούν από αυτές, εφόσον η κοινωνική ωφελιμότητα ξεπερνά το κέρδος και αν θέλετε, καλοπροαίρετα, το εύλογο κέρδος αυτών των εταιριών. Κατά συνέπεια, αποτελεί ένα πολύ σημαντικό άρθρο, το οποίο μπορεί να σηματοδοτήσει, συνολικά, το θέμα της ακτοπλοΐας στο μέλλον και σε όλη τη χώρα.

Άρθρο 78. Θεωρώ ότι και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό άρθρο, θα έλεγα εμβληματικό για την υπεράσπιση των εργαζομένων, δηλαδή η καταβολή μισθών, εισφορών κ.λ.π. των εργαζομένων, πριν από την έναρξη της δρομολογιακής περιόδου. Επίσης, θεωρώ ότι δεν είναι σωστές οι αιτιάσεις που πρόβαλε ο Σύλλογος Ακτοπλόων, διότι έχουμε δει στο παρελθόν φαινόμενα εργαζομένων που δεν έχουν πληρωθεί για μήνες και που μόνο με πολιτική βούληση, τουλάχιστον, της δικής μας κυβέρνησης, το προηγούμενο διάστημα κατάφεραν να πληρωθούν.

Άρθρο 79. Εισαγωγή στις σχολές Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, μέσω πανελληνίων εξετάσεων. Σαφώς, αποτελεί άλλη μια εμβληματική διάταξη, που ενισχύει τη διαφάνεια, την αξιοκρατία και την αντικειμενικότητα στο Λιμενικό Σώμα, παρά τις όποιες ενστάσεις ότι είμαστε ανέτοιμοι κ.τ.λ.. Οι ενστάσεις περί ανετοιμότητας πάντα υπάρχουν και θα υπάρχουν, πάντα όμως, η αρχή είναι το ήμισυ του παντός. Επομένως, πρέπει να προχωρήσουμε.

Άρθρο 86. Τέλος Παραμονής και Πλόων. Θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό άρθρο, που πρέπει να εφαρμοστεί, διότι και μέχρι σήμερα υπήρχε τέλος πλόων, αλλά δεν εφαρμόστηκε και δεν έχει εισπραχθεί ούτε ένα ευρώ. Για να μην υπάρξουν αδικίες, νομίζω ότι πρέπει να ληφθούν υπ' όψη οι παρατηρήσεις και των φορέων για τα τέλη πλεύσης και όχι στασιμότητας, δηλαδή παροπλισμού. Νομίζω ότι υπαινίχθηκε ο κ. Υπουργός ότι θα γίνει δεκτό αυτό, ότι δηλαδή, στην περίοδο του παροπλισμού δεν θα υπάρχουν τέλη. Επίσης, νομίζω ότι για λόγους κοινωνικής δικαιοσύνης, θα πρέπει να υπάρξει ένας συνδυασμός και με την ιπποδύναμη - αυτό είχε ειπωθεί και στις Επιτροπές - π.χ. αναφέρω πάνω από 15 ίππους και νομίζω ότι πρέπει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου να το δει θετικά.

Επίσης, θέλω να πω, ότι για τα επαγγελματικά σκάφη άνω των 12 μέτρων, υπάρχει έκπτωση 25% και υπάρχει δυνατότητα επιπλέον έκπτωσης άλλο ένα 20%, άρα, φθάνει μια έκπτωση 45%, εφόσον χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για επαγγελματική χρήση. Άρα, οι αιτιάσεις των συνδέσμων, που έβαλαν αυτό το ζήτημα, νομίζω ότι δεν υπάρχουν.

Επίσης, θέλω να πω ότι, όπως βλέπουμε το τέλος των πλόων, να δούμε και το τέλος ελλιμενισμού των σκαφών. Υπάρχει μια Υπουργική Απόφαση του 2014, η οποία δημιουργεί μια αδικία για όσα σκάφη είναι από 7 μ. και πάνω, και νομίζω ότι αυτό πρέπει να το δει το Υπουργείο με έναν εξορθολογισμό, έτσι ώστε τα σκάφη τα οποία έχουν πάνω από 7 μέτρα, να μην πληρώνουν με τον τρόπο που πληρώνουν σήμερα.

Άρθρο 87. Θεωρώ πολύ σημαντικό άρθρο για τα νησιά και για την παράκτια χώρα τη νομιμοποίηση λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, που κατασκευάστηκαν μέχρι τις 29/04/2013 και είναι σήμερα παράνομα. Επίσης, σημαντικός είναι ο καθορισμός αιγιαλού και παραλίας μέχρι τις 01/01/2020. Νομίζω ότι πρέπει να απαλειφθεί η αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης, διότι εδώ έχουμε μια πληρωμή από Δημόσιο προς Δημόσιο - το έχουν πει και άλλοι συνάδελφοι αυτό - και νομίζω ότι είναι μια διάταξη, η οποία δεν βοηθάει στη γενικότερη αντίληψη αυτού του άρθρου.

Άρθρου 92. Νομίζω ότι είναι μεγάλη ανακούφιση η δυνατότητα επισκευής από τους φορείς διαχείρισης των λιμένων για ζημιές με προϋπολογισμό μέχρι ύψους 20.000 ευρώ συν Φ.Π.Α.. Θα λύσει πολλά προβλήματα σε μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις, των οποίων τη διαχείριση έχει μόνο ο τοπικός φορέας.

Άρθρο 95. Επιχειρείται να υπάρξει ένα σταθερό πλαίσιο κανόνων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη χώρα μας. Ένας τομέας, μέχρι σήμερα υποτιμημένος από την επίσημη Πολιτεία, αλλά με πολύ μεγάλο βάρος για την τουριστική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Ακόμα και αν δεν είναι τέλειο το άρθρο αυτό, το πλαίσιο που δημιουργεί, αναγάγει τον θαλάσσιο τουρισμό σε βασικό αναπτυξιακό πυλώνα και ξεκαθαρίζει τους κανόνες λειτουργίας των επιχειρήσεων και των σκαφών αυτού του χώρου. Διασφαλίζει τη νομιμότητα και την ασφάλεια των ναυλώσεων.

Δύο παρατηρήσεις. Στην παράγραφο 5 του άρθρου για την έκδοση πιστοποιητικού ελέγχου του ξένου επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, πάλι υπάρχει Υπουργική Απόφαση να τεθεί χρονικό όριο. Για την παράγραφο 6, σε συνδυασμό με την παράγραφο 8, η ενημέρωση των επιβαινόντων - έχει τεθεί θέμα και από φορείς - κατά τη διάρκεια του χρόνου του ναυλοσύμφωνου, πρέπει να γίνεται, κατά την άποψή μου, με ηλεκτρονικό τρόπο και να ενημερώνεται μέσω αυτού του τρόπου, εφόσον υπάρχουν αλλαγές σε επιβιβάσεις και αποβιβάσεις. Αυτό θα λύσει πολλά προβλήματα και θα αντιμετωπίσει το ζήτημα των αμφισβητήσεων που έχουμε από τους φορείς των σκαφών.

Συγνώμη που μίλησα λίγο παραπάνω, αλλά δεν είναι πολλοί οι ομιλητές και είναι ένα νομοσχέδιο με 130 και πλέον άρθρα. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Αθανασίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι αναμφισβήτητα πρόκειται για ένα νομοσχέδιο «σκούπα», όπως το χαρακτήρισε και ο Εισηγητής μας, κ. Πλακιωτάκης, το οποίο σε 134 άρθρα, επιχειρεί να αντιμετωπίσει πολλά ζητήματα, σκοπώντας στον κατακερματισμό της συζήτησης, ώστε κρίσιμες φωτογραφικές διατάξεις να χαθούν μέσα στην πληθώρα των ρυθμίσεων. Είναι απορίας άξιον, επίσης, γιατί, ενώ το νομοσχέδιο έχει τελειώσει από τη διαβούλευση εδώ και οκτώ μήνες, άργησε τόσο πολύ να εισαχθεί στη Βουλή, ενώ στην τελική του μορφή έχουν προστεθεί και διατάξεις που δεν ήταν στο αρχικό κείμενο της διαβούλευσης.

Θα εισέλθω κατευθείαν στα άρθρα.

Στα άρθρα 1 - 15 καθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο των προσόντων και της πιστοποίησης των ελεγκτών-επιθεωρητών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Επίσης, αφορά στην ίδρυση της Σχολής Επιθεωρητών-Ελεγκτών Διαχείρισης Ασφαλείας Πλοίων.

Έχω, όμως, τα εξής ερωτήματα, κύριε Υπουργέ. Πρώτο ερώτημα. Δεν επαρκούσαν οι υπάρχουσες δομές για να ανταποκριθούν στα καθήκοντα αυτά; Δεύτερο ερώτημα. Πώς θα καλυφθεί το κόστος ίδρυσης, στελέχωσης και διατήρησης της Σχολής; Τρίτο ερώτημα. Το άρθρο 10 είναι ασαφές και αόριστο, σχετικά με το ακριβές αντικείμενο, δηλαδή τον τρόπο οργάνωσης, στελέχωσης και λειτουργίας της Σχολής.

Στο άρθρο 20 θεσπίζεται η υποχρέωση παράβολου πληρωμής υπέρ Δημοσίου για την άδεια πραγματοποίησης μετάγγισης φορτίων, χύμα πετρελαίου και παραγώγων, μεταξύ δεξαμενοπλοίων στη χωρική θάλασσα, το οποίο θα επιβαρύνει τις επιχειρήσεις. Ασαφές είναι και παρακαλώ διορθώστε με αν μπορεί να προκύψει με διαφορετικό τρόπο, αλλά δεν το βρήκα ούτε στην αιτιολογική έκθεση. Είναι ασαφές αν η άδεια αυτή χορηγείται άπαξ ή θα πρέπει οι επιχειρήσεις να καταβάλουν το ποσό αυτό- είναι 5.000€ έως 17.000 €- σε κάθε μετάγγιση. Από το σύνολο των διατάξεων, μάλλον το δεύτερο συνάγεται.

Ενδεχομένως η ρύθμιση αυτή σκοπεί στο να διώξει τα εν λόγω πλοία από τα ελληνικά χωρικά ύδατα. Ερωτώ, υπάρχουν αντίστοιχες διεθνείς ρυθμίσεις; Με πρόσθετους φόρους θα βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας;

Άρθρα 26 - 36. Υπηρεσιακές μεταβολές στο Λιμενικό Σώμα και στην Ελληνική Ακτοφυλακή. Κατ' αρχάς είναι προκλητική η θέση που διατυπώνεται στην αιτιολογική έκθεση, ότι τάχα με τις ρυθμίσεις επιτυγχάνεται ο εκδημοκρατισμός του θεσμικού πλαισίου. Λες και πριν τα ζητήματα αυτά τα ρύθμιζε μη δημοκρατική νομοθεσία ή λες και υπήρχαν αποφάσεις καταδικαστικές του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων για τα ζητήματα αυτά. Αν υπάρχουν αποφάσεις - τουλάχιστον από όσο έψαξα εγώ δεν μπόρεσα να βρω καμιά- αν έχετε, να μας τις πείτε. Η αιτιολογία είναι απαράδεκτη, κ. Υπουργέ, στο θέμα αυτό και παρακαλώ δείτε την.

 Στο άρθρο 76, Προγραμματικές Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας. Πρόκειται για την περίπτωση όπου ο υπουργός ουσιαστικά, προχωρά σε απευθείας αναθέσεις με προγραμματικές συμβάσεις με τους ΟΤΑ συγκοινωνιακού έργου νησιών με κάτω από πέντε χιλιάδες κατοίκους, με έλεγχο από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Στη διάταξη εντοπίζω τα εξής ζητήματα: Πρώτον, αντίθετα με όσα αναφέρει η αιτιολογική έκθεση, από τη διάταξη δεν προκύπτει πως αυτή η λύση θα επιλέγεται μόνο αν δεν τελεσφορήσουν όλες οι άλλες δυνατότητες ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου. Δεύτερον, δεν είμαι καθόλου βέβαιος ότι αυτού του είδους οι συμβάσεις, ιδίως, εφόσον μπορεί ως συμβαλλόμενο μέρος να είναι αναπτυξιακές και άλλες εταιρίες των ΟΤΑ, δεν αντίκεινται στο Ενωσιακό Δίκαιο του ανταγωνισμού και στη νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων.

Επειδή ειπώθηκε από εσάς κύριε Υπουργέ, κ. Σαντορινιέ, ότι θα επιλυθούν κατ’ αυτό τον τρόπο ζητήματα ακτοπλοϊκής διασύνδεσης μικρών νησιών, αλλά και για να καμφθούν οι όποιες επιφυλάξεις - αν αποδίδω καλά αυτό που είπατε- θα μπορούσατε πριν φέρετε τη διάταξη να ζητήσετε μια σχετική γνωμοδότηση από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου για το νόμιμο τέτοιων αναθέσεων, πολύ περισσότερο που τη νομιμότητα των συμβάσεων αυτών θα την κρίνει το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Στο άρθρο 78 πιστεύω ότι είναι προδήλως αντισυνταγματική η διάταξη σύμφωνα με την οποία, αν, πριν την έναρξη δρομολογιακής περιόδου πλοίων, δεν έχουν εξοφληθεί οι βασικοί μισθοί -τα είπε και ο Εισηγητής μας για τα επιδόματα των ναυτικών- τότε το Υπουργείο μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου των πλοίων. Μάλιστα, αυτό αν συμβεί δύο φορές σε τρία χρόνια, τότε ο Υπουργός μπορεί να απορρίψει αίτηση δρομολόγησης. Είναι εξωφρενικό η ρευστότητα της εταιρίας να συνδέεται με την αξιοπλοΐας της. Η διάταξη δεν αντέχει σε καμία σκέψη αναλογικότητας και θίγει την ελευθερία του επιχειρείν.

Το Άρθρο 79 το ανέπτυξε ο εισηγητής μας, ο κ. Πλακιωτάκης, να μην ξαναμπώ σε λεπτομέρειες, διότι θα έλεγα τα ίδια περίπου.

Στο άρθρο 86, το τέλος παραμονής και πλόων μετατρέπεται σε τέλος πλοίων αναψυχής και ημερόπλοιων και επιβάλλεται σε όλα ανεξαιρέτως τα σκάφη. Πλέον επιβάλλεται με τον μήνα και υπάρχει έκπτωση για την εξόφληση για όλο το έτος και μειώνεται η έκπτωση για τα πλοία που ελλιμενίζονται μόνιμα στην ελληνική επικράτεια, τώρα πλέον και στην Ε.Ε., σε 20% από το 30%. Το τέλος είναι αυξημένο σε σχέση με το προηγούμενο καθεστώς, ιδίως για σκάφη άνω των 12 μέτρων. Πρόκειται για ένα ακόμη αντιαναπτυξιακό μέτρο εισπρακτικού χαρακτήρα, αφού όπως αναφέρεται και στην αιτιολογική έκθεση, αναμένονται επιπλέον έσοδα κατά περίπου 15 εκατ. ευρώ. Είναι μια επιπλέον επιβάρυνση που δεν θα φέρει κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα, παρά μόνο την φυγή των ελλιμενιζόμενων τουριστικών σκαφών από τις ελληνικές μαρίνες. Τουλάχιστον, σκεφτείτε εάν μπορούν τα σκάφη αυτά να είναι άνω των 12 μέτρων. Το είπα αντιαναπτυξιακό μέτρο. Τουλάχιστον, δείτε μήπως μπορεί να γίνει άνω των 12 μέτρων. Ειδικά στα νησιά μας που βρίσκονται κοντά στα παράλια της Τουρκίας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλία και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο για να απαντήσω.

ΕΥΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ορίστε κ. Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλία και Νησιωτικής Πολιτικής): Με όλο το σεβασμό που ξέρετε ότι σας έχω, λέτε ότι είναι αντιαναπτυξιακό. Όταν το ψηφίσατε το 2013 ήταν ή δεν ήταν αναπτυξιακό ή αντιαναπτυξιακό; Τι ήταν;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Είναι εισπρακτικού χαρακτήρα. Αυτό είπα. Αφού όμως αναφέρεται στην αιτιολογία «αναμένονται επιπλέον έσοδα κατά περίπου 15 εκατ. €». Είναι μια επιπλέον επιβάρυνση, αυτό είπα, που δεν θα φέρει κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα. Ενδεχομένως όμως να οδηγήσει και στη φυγή. Εν πάση περιπτώσει, θα το απαντήσετε.

Εγώ κάνω μια πρόταση και λέω μήπως μπορείτε να το κάνετε πάνω από 12 μέτρα. Δείτε το αυτό. Ειδικά στα νησιά μας που βρίσκονται κοντά στα παράλια της Τουρκίας και αναφέρομαι στην πατρίδα μου την Λέσβο, θα πρέπει να υπάρξει ιδιαίτερη μέριμνα για να μην φύγουν τα λιμενιζόμενα στις μαρίνες μας σκάφη, τη στιγμή μάλιστα που η Τουρκία παίρνει μέτρα για υποστήριξη των δικών της συμφερόντων.

Άρθρο 95, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση στο άρθρο αυτό, με την τροποποίηση του νόμου 4256 του 2014, σκοπείται δήθεν, η καταπολέμηση των παράνομων ναυλώσεων.

Σύμφωνα με τους επαγγελματίες, ωστόσο, οι νέες ρυθμίσεις είναι υπέρμετρα γραφειοκρατικές και ασφυκτικές, π.χ. η υποχρέωση μίνιμουμ μίσθωσης για δώδεκα ώρες με την παράγραφο 4, αντιστοίχιση κλινών-επιβατών της παραγράφου 3, υποχρέωση πρόσληψης κυβερνήτη της παραγράφου 9, καθώς και υποχρεωτική αναγραφή των επιβαινόντων με έγραφα ταυτοπροσωπίας.

Εξόχως προβληματική είναι και η υποχρέωση στα πλοία που φέρουν ξένη σημαία για πιστοποιητικά από νηογνώμονα, ο οποίος εκδίδει πιστοποιητικά και για τα ελληνικά πλοία, στην παράγραφο 5 αναφέρομαι. Δηλαδή, δεν θα αναγνωρίζουμε τα πιστοποιητικά άλλων κρατών; Είναι ακατανόητο. Ακατανόητη, επίσης, βρίσκω και την απαγόρευση διαφήμισης της παραγράφου 11.

Τώρα, για το άρθρο 106, έγινε πολύς λόγος. Το έχει αναπτύξει διεξοδικά ο κ. Πλακιωτάκης και το αφήνω για να μην κουράζω.

Στο άρθρα 107-110, που με τα άρθρα αυτά ιδιωτικοποιείται από 30 Σεπτεμβρίου του 2018 πλήρως η αρμοδιότητα έκδοσης πιστοποιητικών και χορηγείται στους νηογνώμονες, νομίζω, έγινε αναφορά από προηγουμένους εισηγητές, ταυτίζονται οι θέσεις μου, συνεπώς, και από τον κ. Πλακιωτάκη και δεν χρειάζεται να πω τίποτα άλλο.

Στα άρθρο 108, καταργείται η παράταση ισχύος πιστοποιητικών για λόγους που αφορούν π.χ. τον δεξαμενισμό τον πλοίων για να περνάει επιθεωρήσεις ή όταν δεν υπάρχει δεξαμενή ναυπηγείων και το πλοίο θα πρέπει να περιμένει προκειμένου να δεξαμενιστεί διεθνώς, παρατείνεται για έως και δύο μήνες η άδεια προκειμένου να δεξαμενιστεί το πλοίο και να επιθεωρηθεί. Επίσης, για την εξαγωγή του τελικού άξονα σε συνδυασμό με την ημερομηνία απαίτησης για δεξαμενισμό, ο νηογνώμονας είθισται να χορηγεί παράταση εξαγωγής του για ένα χρόνο ή μέχρι των επόμενο δεξαμενισμό. Υπάρχει πρόβλεψη για τις περιπτώσεις αυτές;

Τώρα, το άρθρο 109. Εγώ εξ όσων γνωρίζω, από ότι το έψαξα, δεν υπάρχει πουθενά στον κόσμο ανάλογη απαγόρευση που αφορά τα όρια ηλικίας των πλοίων. Αν υπάρχει, παρακαλώ διορθώστε με, να το δούμε. Αυτό ισχύει μόνο στη χώρα μας και μάλλον - διότι δεν είναι σαφές το νομοθέτημα και χρήζει διευκρίνισης και παρακαλώ διευκρινίστε το - μάλλον θα αφορά τα υπό ελληνική σημαία πλοία. Εάν αφορά και τα υπό ξένη σημαία, είναι σίγουρο ότι θα κληθούμε να πληρώσουμε πρόστιμα, καθόσον δεν μπορούμε να απαγορεύσουμε την διέλευση πλοίων. Συνιστά βέβαια αθέμιτο ανταγωνισμό και προνομιακή μεταχείριση. Πέραν αυτών, δυστυχώς, θα οδηγήσει πάρα πολλά πλοία εκτός της ελληνικής σημαίας. Άλλο είναι το θέμα, να γίνουν πιο αυστηροί έλεγχοι και όχι να απαγορευθούν τα πλοία.

 Στο άρθρο 110, επιβάλλονται υποχρεώσεις σε νηογνώμονες, ενόψει του αναβαθμισμένου ρόλου τους. Τα κριτήρια αναγνώρισης των νηογνωμόνων, θεωρώ ότι είναι τα κριτήρια των μεγάλων νηογνωμόνων και οι μικροί δε θα μπορούν με τίποτα να ανταποκριθούν. Έχουν, όμως, μεγάλο αριθμό πλοίων με πρωτόκολλα γενικής επιθεώρησης και επίσης, θα αναλάβουν και επιπλέον αριθμό πλοίων, λόγω κατάργησης των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης που θα πάνε σε αυτούς.

Εδώ, θεωρώ ότι μπορεί να συμβεί το εξής, προσέξτε κύριε Υπουργέ, ενώ αρχικά μεγάλος αριθμός πλοίων θα προστρέξει στους μικρούς νηογνώμονες, διότι θα είναι σίγουρα πιο οικονομικοί και ευέλικτοι να πιστοποιήσουν τα πλοία, εντούτοις δε θα μπορέσουν να συμμορφωθούν με τα κριτήρια του άρθρου, με κίνδυνο στις 30 Ιουνίου του 2018, που είναι το όριο υποτίθεται, να έχουμε πρόβλημα με τα πλοία, δηλαδή, εάν θα συνεχίσουν σ' αυτούς ή ξαφνικά θα μείνουν μετέωρα.

 Εν πάση περιπτώσει, σχετικά με τη δυνατότητα που δίδεται στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για τις ρυθμίσεις, αναφέρομαι στο άρθρο 114 που λέει «απαγορεύεται στους οικονομικούς φορείς και τους νόμιμους εκπροσώπους τους που συμμετέχουν στις διαδικασίες σύναψης και εκτέλεσης συμβάσεων, προμηθειών» κ.λπ. κ.λπ. «να απασχολούν με οποιαδήποτε σχέση εργασίας έργου ή εντολή, στρατιωτικό ή πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου για χρονικό διάστημα τριών, τουλάχιστον, ετών μετά τη συνταξιοδότηση». Η ρύθμιση αυτή καταλαμβάνει, βέβαια, όχι μόνο τους συνταξιούχους, αλλά ακόμη και αυτούς που επιθυμούν να αποχωρήσουν από το δημόσιο, γιατί επιθυμούν να βρουν άλλη εργασία. Στην αιτιολογική έκθεση αναφέρονται σε λόγους διαφάνειας και χρηστής διοίκησης. Δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί ακούγονται πολλά, το είπε και ο κ. Δρίτσας, ποια διαφάνεια και χρηστή διοίκηση; Η νομοθεσία που πέρασε η προηγούμενη κυβέρνησή μας, το 2013 και 2014, στον διεθνή πίνακα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χωρών που παρουσιάζουν διαφθορά, βελτιωθήκαμε κατά 25 ολόκληρες θέσεις. Το 2016, με τα μέτρα τα οποία πήρατε, χάσαμε 15 θέσεις. Ας σταματήσει αυτό το παραμύθι.

Στο άρθρο 115 και τελειώνω κυρία Πρόεδρε, ιδρύεται «Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» για την πάταξη της διαφθοράς. Μα υπάρχουν ήδη δύο ελεγκτικοί μηχανισμοί: η Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου και η Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου για τα στελέχη του λιμενικού σώματος και των λιμενικών. Η τρίτη ανάλογη υπηρεσία τι θα ωφελήσει, παρά, εκτός του ότι μπορεί να έχουμε επικαλύψεις και βεβαίως και σύγχυση.

Τελειώνοντας, σε περίπτωση που η ελληνική νομοθεσία προβλέπει αυστηρότερες ρυθμίσεις - προσέξτε το αυτό το άρθρο και οι συνάδελφοι του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. που είναι νομικοί να το τονίσουν παρακαλώ, γιατί θα έχουμε μεγάλο πρόβλημα, μιλάω για το άρθρο 129, το ίδιο είναι και το 130 - σε περίπτωση, λοιπόν, που η ελληνική νομοθεσία προβλέπει αυστηρότερες ρυθμίσεις από τις διεθνείς σε ζητήματα ασφάλειας και αυτές δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστούν, τότε, λέτε, μπορεί ο Υπουργός να διατάξει τη μη εφαρμογή τους, κατόπιν αιτιολογημένης τεχνικής εισηγήσεως νηογνώμονα. Αντί ο εκάστοτε Υπουργός να εξετάσει το νομοθετικό πλαίσιο και να καταργήσει όσες διατάξεις πλέον δεν βρίσκουν εφαρμογή λόγω της τεχνολογικής προόδου, καθιστά τον εαυτό του ρυθμιστή, ώστε η εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου να εξαρτάται από τη βούληση του Υπουργού.

 ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Λυπάμαι, αλλά αυτό δεν μπορεί να γίνει, δεν μπορεί να υπερβείτε τους Εισηγητές, κ. Αθανασίου. Δεν γίνεται. Δώστε τα γραπτώς. Έχετε συμπληρώσει 16 λεπτά. Αισθάνομαι άσχημα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε. Αυτή η ρύθμιση, με την οποία εξουσιοδοτείται ο Υπουργός, θυμίζει Πούτιν ή το φίλο μας τον γείτονα Ερντογάν. Αυτό έχω να σας πω.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Παρακαλώ πάρα πολύ το σώμα, δεν είναι δυνατόν να κοροϊδεύουμε τους εαυτούς μας. Πείτε και συμφωνείστε ότι θα δοθούν 15 λεπτά σε κάθε ομιλητή, αλλά εγώ να προεδρεύω με 5 λεπτά όριο και να φτάνουμε τα 15 λεπτά και επί 5 λεπτά να τελειώνει ο ομιλητής, δεν γίνεται. Δεν κάνω καλό Προεδρείο τότε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Είχαμε διακοπές, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Συγνώμη, κ. Αθανασίου, αλλά τα 5 λεπτά έγιναν 17 λεπτά. Να αφαιρέσω τα 2,5 λεπτά που σας διέκοψαν; Είναι 15 λεπτά. Λυπάμαι, αλλά για να μη διαμαρτυρηθούν οι υπόλοιποι, δεν γίνεται αυτό το Προεδρείο.

Κύριε Παπαδόπουλε, δεν μπορείτε να μου λέτε τη μία κόψτε τον και την άλλη δώστε το λόγο στην αντιπολίτευση.

Σας παρακαλώ πάρα πολύ να αφήσετε το Προεδρείο να κάνει τη δουλειά του, αλλιώς ας αποφασίσουμε ότι οι ομιλητές δεν θα μιλάνε για 5 λεπτά.

Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας, επί της διαδικασίας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, επί της διαδικασίας, θα ήθελα να πω το εξής. Επειδή αυτό το νομοσχέδιο είχε προγραμματιστεί να συζητηθεί σε δύο συνεδριάσεις στις Επιτροπές και μια τρίτη, συμπτύχθηκε και λόγω των εξελίξεων. Επίσης, θα ήθελα να πω ότι συμφωνώ, η θέση η δική σας είναι απολύτως σεβαστή, ο Κανονισμός λέει το τι προβλέπει και πως αυτός πρέπει να τηρηθεί. Αλλά όταν ένας βουλευτής - δεν λέω για τον κ. Αθανασίου, αλλά για τον κάθε βουλευτή - δεν επεκτείνεται σε ανάλυση αλλά διαπραγματεύεται άρθρα ενός νομοσχεδίου, δεν μπορούμε να τον υποχρεώσουμε να μιλήσει για τα μισά άρθρα και να μην μιλήσει για τα άλλα μισά. Αυτό, θα ήθελα να ληφθεί υπ' όψη και να υπάρχει μία ανοχή, πιστεύω.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας παρακαλώ πάρα πολύ, κ. Δρίτσα, σας παρακαλώ όλους σας, συγγνώμη. Εγώ έχω να πω το εξής: Η θέση του Προεδρείου δεν μπορεί να κρίνει την ομιλία του ομιλητή και να αποφασίζει ποιον θα αφήνει να μιλάει περισσότερο και ποιον δεν θα αφήνει.

Άρα, λοιπόν, σας παρακαλώ πολύ, κύριε Παπαδόπουλε, μιλάω και όταν σας δώσω το λόγο, θα μιλήσετε και εσείς. Ενώ μιλάω, μου ζητάτε το λόγο συνεχώς; Μιλάω αυτή τη στιγμή.

Άρα, λοιπόν, επειδή δεν είναι στην αρμοδιότητα της Προέδρου να κάνει κρίσεις για το τι λέει ο καθένας, ή θα ορίσετε και θα πούμε και το αποφασίζουμε όλοι μαζί ότι ο κάθε ομιλητής θα μιλάει δέκα λεπτά και να το αποδεκτώ, γιατί αυτό το νομοσχέδιο είναι μεγάλο κ.λπ. και να συναινέσουμε όλοι σε αυτό. Εγώ δεν μπορώ να πάρω αυτή την απόφαση μόνη μου.

Θέλετε να αυξήσουμε το χρόνο στα δέκα λεπτά, αλλά θα είναι δέκα λεπτά. Συμφωνείτε;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ωραία, συμφωνείτε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Αυτό που είπε ο κ. Δρίτσας, είναι σωστό και δημοκρατικό.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ούτως ή άλλως οι προηγούμενοι ομιλητές τοποθετήθηκαν επί δέκα λεπτά και άρα, δεν έχει αδικηθεί κανείς. Ορίζουμε, λοιπόν, δέκα λεπτά για τους επόμενους ομιλητές και να τους παρακαλέσω να μην το υπερβούν. Σας ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντινόπουλος.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Για να προλάβω τους συναδέλφους του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., θέλω να θυμίσω στην αίθουσα - γιατί οι περισσότεροι από εμάς είμασταν στην Επιτροπή για τις λαϊκές αγορές - ότι όταν θέσαμε ένα θέμα για τον ΟΒΙ και λέγαμε ότι υπάρχει παράβαση, η κοινοβουλευτική ομάδα του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. το υπερασπίστηκε και ο κ. Υπουργός, τότε, αλλά και η Ν.Δ., για να είμαι ειλικρινής και στην Ολομέλεια. Αυτό το άρθρο τότε δεν ψηφίστηκε, εάν θυμάστε και δεν θα το ξέρετε πιθανόν, αλλά οι Ανεξάρτητοι Έλληνες, σωστά κατά την άποψή μας, καταψήφισαν αυτό το άρθρο.

Σήμερα θέλω να σας πω ένα ανάλογο άρθρο, το οποίο πρέπει να το δούμε. Θέλω να θυμίσω στον πρώην Υπουργό, κ. Δρίτσα, ο οποίος υπέγραψε και εισηγήθηκε την σύμβαση με τον Ο.Λ.Π., η οποία μάλιστα, αν θυμάστε, τότε, σταμάτησε η διαδικασία της Επιτροπής και άλλαξε το νομοσχέδιο, για να μπορέσει να ψηφιστεί η σύμβαση.

Σήμερα έρχεται το άρθρο 106, «παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου». Αυτό είναι ένα θέμα που αφορά τον ιδιωτικό τομέα, για να είμαστε ξεκάθαροι και αφορά ανθρώπους επιχειρηματίες.

Κύριε Σαντορινιέ, μην ανησυχείτε, επιχειρηματίες αφορά. Άρα, το ζητούμενο είναι το τι λένε οι φορείς και το περιβάλλον. Θα σας πω τι λένε και θα μείνω σε αυτό.

Αναφέρομαι σε μερικούς φορείς, όπως είναι ο κ. Μακρής, Αντιπρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος. «Θεωρούμε ότι όπως είναι διατυπωμένο το άρθρο, έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων και στη δυνατότητα να προχωρήσουν γρήγορα οι διαγωνιστικές διαδικασίες που απαιτούνται. Πιστεύουμε ότι έτσι όπως είναι διατυπωμένο, αποξενώνεται ο ρυθμιστικός ρόλος του φορέα διαχείρισης του Λιμένα. Πιστεύουμε ότι δεν διασφαλίζουν τη διαφάνεια τα κριτήρια ποιοτικής εφαρμογής».

Ο Βασίλης Κορκίδης - εμπιστευτικό, δεν είναι στην παράταξή μας, έχει και γνωστά συναισθήματα προς την κυβέρνηση - ΕΒΕΠ, λέει ότι έχει πρόβλημα και καταλήγει: «Θεωρώ, πως οι θέσεις του ΟΛΠ»- θα το πούμε, θα αφήσω τελευταίο τον ΟΛΠ- «σωστά επισημαίνουν την ουσιώδη παραβίαση των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης, καθώς και την αντίθεση της διάταξης στους κανόνες που θέτει ο Κανονισμός 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και σας καλώ να αποσυρθεί».

Το ίδιο ζητάει και η ΕΛΜΕ και πάμε τώρα στην Συμφωνία που εσείς θέσατε και σας ρωτώ εγώ. Εσείς επικυρώσατε, εσείς φέρατε τη Συμφωνία, ο κ. Δρίτσας την έφερε τη συμφωνία, όλη η κοινοβουλευτική ομάδα, τότε, ψήφισε την συμφωνία με τον ΟΛΠ και θέλω να ρωτήσω, αν αυτά λέει ο ΟΛΠ - τα έχετε διαβάσει όλοι θεωρώ - αντιτίθενται στη συμφωνία, γιατί αυτό σημαίνει ή ότι θα το πάρετε πίσω, όπως πήρατε με τον ΟΛΠ και το αλλάξατε το νομοσχέδιο στο δρόμο - μπορεί να μην ισχύει, θα μας το πείτε εσείς - ή το δεύτερο είναι να σταματήσει στα δικαστήρια και το ελληνικό κράτος να πληρώσει αργότερα, πολύ, πιθανόν εξυπηρετώντας, μέχρι τότε, κάποιους που θα μπουν ή που θα βγουν ή οτιδήποτε άλλο.

Εδώ, υπάρχει όμως κάτι που πρέπει να το πει ο Υπουργός και το Υπουργείο. Ότι με βάση την νομοθετική του ρύθμιση, διασφαλίζεται ότι δεν θα πάμε στα δικαστήρια, διασφαλίζεται ότι δεν θα πληρώσουμε στον ΟΛΠ ή σε οποιονδήποτε άλλον Οργανισμό δεν θα χρειαστεί να πληρώσει το ελληνικό κράτος και ζητάω από την κυβέρνηση να μας πει, αν όλα αυτά τα έχει επεξεργαστεί, τα γνωρίζει, ότι αυτό το θέμα δεν έχει κανένα πρόβλημα και ότι θα μπορέσει να προχωρήσει η διαδικασία.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αγαπητοί και αγαπητές συναδέλφισσες, κύριε Υπουργέ, επειδή μιλάμε κατ’ άρθρο δεν θα αναφερθώ στα γενικά, για τα οποία μας κάλυψε ο Εισηγητής, ο κ. Δρίτσας, και τα ανέλυσε πάρα πολύ καλά και για την αναγκαιότητα αυτού του νομοσχεδίου και για τις τομές που κάνει σε πολλά θέματα.

Θα αναφερθώ μόνο σε δύο άρθρα: Στο άρθρο 76, που δίνει τη δυνατότητα για προγραμματικές συμβάσεις ανάμεσα στο υπουργείο και σε δήμους μικρότερους των 5000. Αναφέρθηκε και η συναδέλφισσα πριν, η κυρία Φωτεινή Βάκη, για την Κέρκυρα και πολύ σωστά, το πρόβλημα αυτό, το ότι υπάρχουν νησιά που δεν είναι δήμοι και υπάγονται σε μεγαλύτερους δήμους, δεν είναι μόνο στην Κέρκυρα, κύριε Υπουργέ. Είναι και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας, είναι στην Κάλυμνο, για παράδειγμα, όπως η Ψέριμος με την Τέλενδο και σε κάποια νησιά στις Κυκλάδες. Άρα, εδώ, χρειάζεται μια άλλη διατύπωση και πρόβλεψη, ότι δήμοι στους οποίους υπάγονται μικρά νησιά, θα μπορούν και αυτοί να συνάπτουν προγραμματική σύμβαση με το Υπουργείο. Νομίζω, ότι είναι πολύ λογική αυτή η βελτίωση.

 Προχωρώ στο άρθρο 97, στο οποίο πολλοί κάνουν αναφορά για νομιμοποίηση κατασκευών εντός λιμενικής ζώνης. Κάνουν μεγάλο λάθος. Το μπερδεύουν με το άρθρο 87, που αναφέρεται στην νομιμοποίηση λιμενικών εγκαταστάσεων, που πραγματικά εκεί γίνεται νομιμοποίηση και είναι απαραίτητη για διάφορους λόγους, παρόλο που μπορεί να υπάρχουν κάποια προβλήματα που πρέπει ίσως να τα δούμε. Το άρθρου 97, που αναφέρεται σε κατασκευές που έχουν γίνει σε λιμενικές ζώνες από διάφορα καταστήματα, ως επί το πλείστο, όπως πέργκολες, στέγαστρα κ.λπ., δεν αναφέρει πουθενά τη λέξη «νομιμοποίηση», αγαπητές συναδέλφισσες και συνάδελφοι.

Αντίθετα αναφέρει την κατεδάφιση αυτών εδώ των κατασκευών, για να μην παρεξηγούμαστε, γιατί δεν το κατάλαβαν ακόμα και κάποιοι που έχουν ευαισθησία στο περιβάλλον και έχουν ενδοιασμούς. Ίσα-ίσα, που είναι πάρα πολύ αυστηρό αυτό εδώ το άρθρο, γιατί δεν αναφέρεται σε νομιμοποίηση, όπως το νομοσχέδιο που ψηφίσαμε στο Υπουργείο Περιβάλλοντος που νομιμοποιεί αυθαίρετα - με κάποιες εξαιρέσεις βέβαια και πολύ σωστά - αυτό μιλάει για κατεδάφιση.

Όμως, δίνει τη δυνατότητα όχι μόνο εναλλακτικής λύσης, αλλά τακτοποιεί, εξωραΐζει και βάζει μια τάξη σε αυτές εδώ τις κατασκευές, που όπως και να το κάνουμε, ιδιαίτερα στα νησιά μας, είναι απαραίτητες για την εξυπηρέτηση και των κατοίκων και των ταξιδιωτών.

Πώς τη βάζει αυτή εδώ την τάξη; Δίνει περιθώριο ένα χρόνο στους Οργανισμούς να εκπονήσουν μελέτη, που αυτή θα καθορίζει πώς πρέπει να γίνονται αυτές εδώ οι κατασκευές. Μάλιστα, για τη λέξη εκεί που αναφέρει το σχετικό άρθρο, την «ομοιομορφία», πρέπει να το ξαναδούμε, δεν είναι ό,τι καλύτερο, θα μιλήσει και ο συνάδελφός Δημαράς πάνω σε αυτό, το έχουμε συζητήσει.

Όσον αφορά όμως στο θέμα της τακτοποίησης και το να μπει τάξη σε αυτές εδώ τις περιοχές, είναι σε πάρα πολύ σωστή κατεύθυνση, γιατί, επαναλαμβάνω, απαιτεί σε έναν χρόνο από τους Φορείς να κάνουν τη μελέτη, και δίνει την δυνατότητα σε αυτούς που έχουν τις κατασκευές, μέσα σε δύο χρόνια ή να τα προσαρμόσουν στη μελέτη αυτή ή να τα κατεδαφίσουν. Από αυτή εδώ την άποψη, είναι πολύ αυστηρή η διάταξη αυτή απέναντι στους κατασκευαστές, δεν προβλέπεται σε άλλα διατάγματα.

Ήθελα να τελειώσω με το θέμα της διατύπωσης, όσον αφορά τα πρόστιμα, κύριε Υπουργέ. Έτσι όπως είναι διατυπωμένο δεν είναι ξεκάθαρο, τι γίνεται με τα πρόστιμα που έχουν επιβληθεί ως τώρα. Είναι ξεκάθαρο ότι δεν επιβάλλονται πρόστιμα σε αυτή τη διετία και έχουν την δυνατότητα να παραχωρούνται και οι χώροι, οι οποίοι βρίσκονται κάτω από αυτές εδώ τις κατασκευές.

Νομίζω ότι έχουμε οδηγό το διάταγμα που έχουμε ψηφίσει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος για περιπτώσεις αυθαίρετων κατασκευών, που όταν ο ιδιοκτήτης οικειοθελώς το κατεδαφίζει, απαλλάσσεται από το πρόστιμο και του επιβάλλεται ένα πρόστιμο 500 ευρώ. Αυτό γίνεται μετά από αυτοψία από επιθεωρητή δόμησης και τα λοιπά. Δεν μπορούμε εμείς να επιβάλουμε πιο αυστηρές διαδικασίες στο δικό μας εδώ νομοθέτημα, από αυτές που προβλέπει το άλλο διάταγμα, το οποίο αφορά απόλυτα σε αυθαίρετα;

Για να σας το επαναλάβω αυτό που σας είπα πριν, προβλέπει το διάταγμα του ΥΠΕΧΩ, ο ν.4495 στο άρθρο 94 παράγραφος 3α προβλέπει ότι «τελείως αυθαίρετη κατασκευή, αν οικειοθελώς τη ρίξει ο ιδιοκτήτης, μπορεί να απαλλαγεί από το πρόστιμο το οποίο του έχει επιβληθεί» και πληρώνει μόνο 500 σε ευρώ πρόστιμο. Αυτό εδώ είναι κίνητρο και για τους ανθρώπους που έχουν ανάγκη κάποιας κατασκευής και πρέπει να προσαρμοστούν στο νόμο, να αξιοποιήσουν αυτά τα χρήματα που θα κερδίσουν από το πρόστιμο για να φτιάξουν τις κατασκευές τους, όπως προβλέπει η μελέτη.

Άρα, θα πρέπει εδώ ή να ξαναδούμε την διατύπωση, για να συμπεριλάβει και τα πρόστιμα τα οποία έχουν επιβληθεί ως τα τώρα ή να προσθέσουμε ότι η αντιμετώπιση αυτών των προστίμων θα γίνεται κατά αντιστοιχία του άρθρου 94 παράγραφος 3α του ν.4495.

Όλη αυτή η φιλοσοφία είναι στην κατεύθυνση βελτίωσης του περιβάλλοντος και καθόλου δεν προσβάλλει το περιβάλλον. Δίνει και κίνητρα στους ανθρώπους, για να προσαρμόσουν τις αποσκευές τους στις μελέτες, τις οποίες είναι υποχρεωμένος ο Φορέας να κάνει, κατά το άρθρο του νομοσχεδίου το οποίο ψηφίζουμε.

Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός για ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κρατήσαμε όλες τις παρατηρήσεις που έγιναν στις προηγούμενες συνεδριάσεις και κυρίως από τους φορείς. Καταθέτουμε νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες θα μοιραστούν στους συναδέλφους, γιατί ακριβώς θέλουμε, ακούγοντας και τους συναδέλφους σήμερα, θα επανέλθουμε με καινούργιες νομοτεχνικές, προκειμένου να βελτιώσουμε, όσο μπορούμε, τη λειτουργικότητα του νομοσχεδίου. Αυτός είναι ο στόχος μας, γι’ αυτό όλες οι παρατηρήσεις που έχουν γίνει και θα γίνουν, κρατούνται και μελετώνται, για να βελτιώσουμε τα άρθρα του νομοσχεδίου.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Δημαράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, θα αναφερθώ μόνο σε δύο άρθρα του νομοσχεδίου. Το πρώτο είναι το άρθρο 97, στο οποίο αναφέρθηκε και ο συνάδελφος κ. Καματερός. Μιλάει για τις αυθαίρετες κατασκευές στην χερσαία ζώνη λιμανιών. Αναφέρει ότι οφείλουν σε χρονικό διάστημα ενός έτους, να εκπονήσουν μελέτες για την υλοποίηση νέων ομοιόμορφων κατασκευών. Το ομοιόμορφο κύριε Υπουργέ δεν καθορίζει το αισθητικά ορθό. Υπάρχουν ομοιόμορφες μονότονες και ομοιόμορφες, κακότεχνες κατασκευές. Για αυτό έδωσα ένα σημείωμα και θα παρακαλούσα να αντικατασταθεί με τα εξής, να τεθούν δηλαδή τα εξής κριτήρια: Πρώτον, αρμονική ένταξη στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον και ως προς τον σχεδιασμό και ως προς τα χρησιμοποιούμενα υλικά. Δεύτερον, εύκολη πρόσβαση για πεζούς και ΑΜεΑ και τρίτον, να πληρούνται οι προϋποθέσεις βιοκλιματικής συμπεριφοράς. Αυτά είναι κριτήρια τα οποία μπορούν να ληφθούν υπόψιν.

Δεύτερον, στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου του 97, νομίζω ότι υπάρχει καταρχήν μία ασάφεια. Εμένα με πήρανε κάποιοι τηλέφωνο και μου λένε τι γίνεται δεν θα πληρώσουν πρόστιμα αυτοί που είναι κάτω από 30.000 ευρώ; Δεν είναι κριτήριο εδώ το 30.000 ευρώ, δηλαδή εάν ένα αυθαίρετο έχει πρόστιμο 29.000 και ένα άλλο έχει 31.000 θα διαφοροποιείται, όσον αφορά τα παρακάτω κριτήρια; Έχω την εντύπωση λοιπόν ότι το όριο αυτό των 30.000, πρέπει να βγει εντελώς. Και όπως είπε και ο συνάδελφος κύριος Καματερός προηγουμένως, λογικό είναι να εναρμονιστεί με τον ισχύοντα νόμο για τη δόμηση που ψηφίσαμε πρόσφατα. Θα το δούμε αυτό, κύριε Υπουργέ, οι συνάδελφοι μηχανικοί αρχιτέκτονες εδώ πέρα, θα σας καταθέσουνε μία βελτίωση στο συγκεκριμένο άρθρο και ειδικότερα στην παράγραφο 4.

Επίσης, έχω μία παρατήρηση στο άρθρο 106. Στο άρθρο αυτό «παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και κατάλοιπων φορτίου», πάλι πρέπει να γίνει εναρμόνιση με το νόμο για την ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση που ψηφίσαμε πρόσφατα. Για παράδειγμα, το σημείο στ΄ της παραγράφου 6 πρέπει εκεί που λέμε «στη συμμόρφωση με τις τοπικές εθνικές ανοσιακές και διεθνείς περιβαλλοντικές απαιτήσεις» να συμπληρώσουμε «συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων του ν.2939/2001, όπως τροποποιήθηκε με το ν.4496/2017 και ισχύει περί εναλλακτικής διαχείρισης αποβλήτων». Αυτά θα σας τα δώσω γραπτά να περιληφθούν και νομίζω ομόφωνα ότι θα συμφωνήσουμε σε αυτά.

Επίσης, στην παράγραφο 22 του άρθρου 106, «οι διαπιστευόμενοι πάροχοι υποχρεούνται να περιλαμβάνουν τα απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου, σαφώς διαχωρισμένα και χωριστά ανά παράρτημα ΔΣ Marpol 73/78» να προστεθεί «και να τα διαχειρίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας, περί διαχείρισης αποβλήτων και εναλλακτικής διαχείρισης αποβλήτων».

Επίσης, στην παράγραφο 29 του άρθρου 106 προτείνεται να τροποποιηθεί ως ακολούθως: «από τη θέση σε ισχύ του παρόντος άρθρου, οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης των λιμένων της παραγράφου 1, υποχρεούνται στο τέλος εκάστου έτους να κοινοποιούν στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων και στη Δημόσια Αρχή Λιμένων» να προστεθεί «τα παραστατικά κ.λ.π. έγγραφα που αποδεικνύουν την ανάκτηση ή διάθεση των αποβλήτων και κατάλοιπων φορτίων που προήλθαν από πλοία τα οποία χρησιμοποίησαν το λιμένα αρμοδιότητας τους κατά τη διάρκεια του έτους». Αυτά ήθελα, θα τα δώσω και γραπτά στον κύριο Υπουργό. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Κόνσολας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κυβέρνηση με αυτό το νομοσχέδιο είχε την δυνατότητα - δυνητικά το τοποθετώ - πραγματικά να υπάρχει η ευκαιρία να συζητήσουμε χωρίς προσχήματα και σκοπιμότητες και μάλιστα, είχε τη δυνατότητα να νομοθετήσει ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, που άπτεται της ναυτιλίας και λιμενικής πολιτικής κάτι που δεν το έπραξε, αφού, όπως κατέδειξε ο κύριος Πλακιωτάκης με την εισήγησή του, το νομοσχέδιο που φέρνει προς ψήφιση συζητείται σήμερα, ουσιαστικά, χωρίς απόλυτη δημοκρατική νομιμοποίηση, στα πλαίσια της διαβούλευσης και του δημοκρατικού διαλόγου, δημιουργεί μεγαλύτερα προβλήματα και ιδιαίτερα με τις διατάξεις για τις μεταθέσεις, τοποθετήσεις και αποσπάσεις προσωπικού ΛΣ, που καταλύει κάθε έννοια αξιοκρατίας και υιοθετεί λογικές ασφυκτικού κομματικού πολιτικού ελέγχου.

Ως Τομεάρχης Τουρισμού της ΝΔ, θα μου επιτρέψετε κυρία Πρόεδρε να αναφερθώ σε συγκεκριμένα άρθρα, που αφορούν τον τουρισμό και νομοθετούνται με αυτό το εγχείρημα της κυβέρνησης. Θα ξεκινήσω με το άρθρο 86, που αφορά την επιβολή του τέλους σκαφών αναψυχής για τα ημερόπλοια. Προφανώς ξέρετε, η κυβέρνηση έχει μπει σε μια κανονιστική διαδικασία στο να υπερφορολογεί ότι κινείται. Το ίδιο και με το νομοσχέδιο αυτό, η υπερφορολόγηση είναι ισχυρότερη της λογικής και της πραγματικότητας, αφού διαφορετικά θα έπρεπε να έχει συνειδητοποιήσει η κυβέρνηση, αλλά και το Υπουργείο Ναυτιλίας, σε ποιους ακριβώς στοχεύει αυτός ο νέος φόρος και ποιες είναι οι επιβαρύνσεις.

Θα ακούσουμε με προσοχή τους κύριους Υπουργούς και την κυβέρνηση συνολικά να μας αιτιολογήσει αυτήν την επιβολή του νέου φόρου, ο οποίος στοχεύει, όχι στα μεγάλα πολυτελή σκάφη να ψυχής, αλλά, δυστυχώς, στοχεύει σε μικρά σκάφη, σε παραδοσιακά σκάφη που οι ιδιοκτήτες τους συντηρούν με τεράστιο κόστος, με προσωπική και οικογενειακή θυσία, σκάφη που ελλιμενίζονται στις ελληνικές μαρίνες και προσφέρουν έσοδα στην τοπική κοινωνία και οικονομία. Στοχεύει σε μικρά ημερόπλοια με ανθρώπους των οποίων η προσπάθεια περιορίζεται απλά και μόνο στην επιβίωση. Το γνωρίζει και ο κύριος Υπουργός και ο κύριος Υφυπουργός. Είναι δεδομένο ότι δεν υπάρχει κανένα κριτήριο στην επιλογή αυτού του φόρου. Υπάρχει μόνο η οριζόντια διάσταση εναντίον δικαίων και αδίκων. Αυτή, άλλωστε, η διάσταση κυριαρχεί στη λογική της υπερφορολόγησης που ακολουθεί ως πρακτική η κυβέρνηση.

Θέλω απλά να υπενθυμίσω ότι με τον ν.4211/2013, η επιβάρυνση για ένα σκάφος 12 έως 13 μέτρα ήταν μειωμένη σε σχέση με τα όσα πλέον προβλέπει το νομοσχέδιο. Η αύξηση, σύμφωνα με την πρόταση του Υπουργείου Ναυτιλίας, θα κινείται σε ποσοστό από 44% έως 55%. Παράλληλα, μειώνεται η έκπτωση του 50% για τα επαγγελματικά σκάφη και πάει στο 25%. Αλήθεια, αυτή η διάταξη πιστεύει κανείς ότι βοηθά τον επαγγελματία της θάλασσας, τον επαγγελματία στη ναυτοσύνη, στον τουρισμό, για τη διατήρηση θέσεων εργασίας και την ανάπτυξη της τουριστικής πολιτικής της χώρας;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κυβέρνηση δεν συνειδητοποιεί την κατάσταση που επικρατεί στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Αυτό, άλλωστε, θα το είχε κατανοήσει αν μπορούσε κανείς να μας εξηγήσει τα γεγονότα και τις συνέπειες από την πτώση της κρουαζιέρας από τη Λέσβο μέχρι τη Ρόδο και στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου. Ο κύριος Αθανασίου φαντάζομαι ότι θα καταθέσει στοιχεία στην πορεία της συζήτησης για να καταδείξει και αυτό το ζήτημα.

Αυτήν τη στιγμή η Ελλάδα έχει ένα σαφές πρόβλημα στην ανταγωνιστικότητας στο θαλάσσιο τουρισμό και δεν το λέει ούτε ο Μάνος ο Κόνσολας ούτε ο Γιάννης ο Πλακιωτάκης. Το λένε οι δείκτες που έχουν ανακοινωθεί από τους ανθρώπους που ασχολούνται με το θαλάσσιο τουρισμό και την κρουαζιέρα. Κύριε Υπουργέ, αν θέλετε να ανοίξουμε διάλογο, πολύ ευχαρίστως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κάνουμε παραγωγική κουβέντα. Εγώ σας ρωτάω, επειδή έχω άγνοια των δεικτών, γιατί φαίνεται ότι δεν διαβάζετε τις επιστολές της Ένωσης Κρουαζιέρας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΣΝΟΛΑΣ: Να σας θυμίσω, κύριε Υπουργέ, ότι ο κύριος Χόντες πρόσφατα, σε δημόσια τοποθέτησή του είπε για την καταστροφική πολιτική της Κυβέρνησης για το προσφυγικό. Κρίμα που δεν το έχω να το καταθέσω στα πρακτικά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Διαβάστε την επιστολή που έστειλε εδώ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΣΝΟΛΑΣ: Κύριε Υπουργέ, το κατέθεσα προχθές στην Ολομέλεια, κατά τη διάρκεια συζήτησης επίκαιρης ερώτησης σε σχέση με το μεταναστευτικό και τις συνέπειες στην κρουαζιέρα. Σας λέω, λοιπόν, ότι ο κύριος Χόντες, με δημόσια δήλωσή του, δηλώνει την καταστροφική πολιτική της Κυβέρνησης από τις συνέπειες του φορολογικού. Είναι δημοσιοποιημένη σε όλες τις ημερήσιες εφημερίδες την προηγούμενη Κυριακή. Δεν σας αρέσει ο κύριος Χόντες; Να πάμε στη μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Σέβομαι αυτό που λέτε ότι το είπε ο κύριος Χόντες.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΣΝΟΛΑΣ: Δεν το έχω να σας το καταθέσω στα πρακτικά, όμως οι συνάδελφοι είναι αρκετά έμπειροι εδώ να δουν τη μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου που δηλώνει την καταστροφική πολιτική της Κυβέρνησης για την κρουαζιέρα και τον τουρισμό γενικότερα, τις συνέπειες της τουριστικής πολιτικής εξαιτίας του προσφυγικού, της μείωσης των φόρων και άλλων συνεπειών. Εγώ, κύριε Υπουργέ, τοποθετούμαι για τον τουρισμό σε σχέση με το νομοσχέδιό σας. Θέλω να σας θυμίσω, κύριε Υπουργέ, ότι και η Τράπεζα της Ελλάδος είχε ανακοινώσει πρόσφατα τους επισκέπτες της κρουαζιέρας, τις μειώσεις των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων και για το 2018.

Σας θυμίζω ότι η απάντηση της Κυβέρνησης για το λιμάνι της Κω, μιας που το συζητήσατε, δεν είναι πειστική σε ό,τι αφορά την έγκυρη τακτοποίησή του, με αποτέλεσμα η κρουαζιέρα να ακυρώνει δρομολόγια για το 2018. Κύριοι Υπουργοί, δεν είστε υπεύθυνοι γιατί είναι άλλο Υπουργείο, αλλά ο Υφυπουργός Υποδομών εδώ κατέθεσε ότι οι μελέτες για το λιμάνι της Κω θα είναι έτοιμες στο τέλος της άνοιξης. Άρα, φανταστείτε πόσο θα διαρκέσει η λιμενική υποδομή για να ολοκληρωθεί.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ξέρετε πολύ καλά ότι το λιμάνι της Κω έπαθε μια μεγάλη ζημιά. Ανατέθηκε και επιδιορθώθηκε για να λειτουργήσει σε χρόνο ρεκόρ 20 ημερών. Δεν το έχετε ξαναδεί ούτε το πιστεύατε. Αμέσως ένα μήνα μετά ανατέθηκαν οι μελέτες. Έχετε δει εσείς μια μελέτη να τελειώνει σε μια μέρα; Μιλάμε για μια επένδυση 49 εκατομμυρίων. Πιστεύετε εσείς ότι μια τέτοια μελέτη μπορεί να τελειώσει σε μια μέρα και μου λέτε ότι σε 6 μήνες που θα τελειώσει μια μελέτη είναι λίγο; Τι να σας πω τώρα;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΣΝΟΛΑΣ: Πάντως, ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, που δίνετε την ευκαιρία να αποτυπώνει την απώλεια ψυχραιμίας η Κυβέρνηση και εδώ ο κύριος Υπουργός και ο κύριος Υφυπουργός μού ζήτησαν να καταθέσω στοιχεία πρόσθετα για την κρουαζιέρα. Αυτό συζητάμε. Επιστρέφω στο νομοσχέδιο. Εμείς συζητούσαμε για τις πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις με τη σχετική διάταξη για το θαλάσσιο τουρισμό και λέω ότι, με τις νέες επιβαρύνσεις που επιβάλλετε, οξύνεται αυτό το πρόβλημα. Σε αυτή τη φάση, ο συγκεκριμένος τομέας, όπως και κάθε άλλος τομέας της ελληνικής οικονομίας, δεν αντέχει άλλο τους φόρους. Θα έπρεπε να αφαιρούνται και όχι να προστίθενται βάρη. Θα μπορούσατε να μη μειώσετε την έκπτωση για τα επαγγελματικά σκάφη, αν είχατε καλή πρόθεση να βοηθήσετε την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και με αυτόν τον τρόπο και από την αύξηση του τέλους ενδέχεται να οδηγήσετε σε παροπλισμό πολλά από αυτά και οι εργαζόμενοι στη θάλασσα θα πάνε στην ανεργία.

Το λέμε τώρα, διότι θα είμαστε εδώ μάρτυρες αν συνεχίσετε να μην αναστέλλετε αυτήν τη διάταξη. Θα μπορούσατε να διαμορφώσετε μια δικαιότερη κλίμακα για τον υπολογισμό του τέλους στα σκάφη αναψυχής, ώστε να μειώνεται η επιβάρυνση. Για τη μείωση της επιβάρυνσης, κύριοι Υπουργοί, για παράδειγμα, θα μπορούσε να προχωρήσετε με βάση την παλαιότητα σκαφών, με απαλλαγή από το τέλος για τη χρονική περίοδο του παροπλισμού τους, με απαλλαγή από τη μείωση του τέλους για τα παραδοσιακά σκάφη που έχουν υψηλό κόστος συντήρησης και αυτή η ορθολογική πολιτική θα ήταν μια διαρκής προσπάθεια για τη βελτίωση και όχι μια διαρκής προσπάθεια στην υπερφορολόγηση.

Το νομοσχέδιο αυτό προβλέπει παράλληλα και τη νομιμοποίηση των μέχρι τώρα μη αδειοδοτούμενων λιμενικών εγκαταστάσεων που είτε έχουν ενταχθεί σε master plan λιμένος, είτε βρίσκονται στη διαδικασία ένταξης. Αρκεί αυτό, κύριε Υπουργέ; Όχι, γιατί δεν αντιμετωπίζει ουσιαστικά το ζήτημα που θα μπορούσε να ενισχύσει τον τουρισμό, αλλά και την τοπική ανάπτυξη.

Αυτή τη δυνατότητα που θα μπορούσαν να έχουν τα λιμενικά ταμεία να παραχωρήσουν για εκμετάλλευση υποδομές και αξιοποίηση λιμενικών εγκαταστάσεων - κάτι που ζητάει ο τουριστικός κόσμος, αλλά και οι άνθρωποι της ναυτιλίας - δεν δίνεται. Θα μπορούσαν να δώσουν ώθηση στην κρουαζιέρα.

Επίσης, ούτε το κανονιστικό πλαίσιο για τη δυνατότητα των λιμενικών ταμείων να χρηματοδοτούν δράσεις για την προβολή και προώθηση της κρουαζιέρας, δεν καταφέρατε να ρυθμίσετε με αυτό το νομοσχέδιο. Ο κ. Πλακιωτάκης ανέδειξε με την εισήγηση του, ότι η προσπάθεια αυτής της κυβέρνησης εξαντλείται στο να οδηγήσει στον έλεγχο των μεταθέσεων, των τοποθετήσεων και των αποσπάσεων υπό τον πλήρη έλεγχο του Υπουργείου.

Κλείνοντας, θα κάνω μια αναφορά για την ένταξη 80 θέσεων δοκίμων υπαξιωματικών, 50 θέσεων σημαιοφόρων λιμενικού και 100 θέσεων δοκίμων λιμενοφυλάκων τετραετούς φοίτησης, στις πανελλήνιες διαδικασίες. Θα ήθελα να ξέρω, άραγε, το Υπουργείο Παιδείας έχει συνεργασθεί μαζί σας για να υπάρχει η έγκαιρη πρόβλεψη και όχι να μην ισχύσει με βιαστικό τρόπο, χωρίς διαβούλευση, χωρίς συζήτηση, με τους ανθρώπους που ασχολούνται με τη θάλασσα και το λιμενικό; Ουδείς γνωρίζει, ποια επιστημονικά πεδία πρέπει να δηλώσουν. Πρέπει να ξεκαθαρίσουμε τώρα, έγκαιρα, στην έναρξη της σχολικής χρονιάς, αν οι υποψήφιοι θα εξετάζονται, σε ποια μαθήματα και ποια πεδία.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να σας παρακαλέσω να ανακαλέσετε αυτές τις διατάξεις που δημιουργούν πρόβλημα και σκιές στο νομοθετικό έργο, που εξάλλου η κυβέρνηση έχει δείξει ότι αποσπασματικά και χωρίς ουσιαστική διαβούλευση και συζήτηση, έχει συνηθίσει να καταθέτει στην εθνική αντιπροσωπεία.

Ευχαριστώ, θα έχουμε την ευκαιρία να συνεχίσουμε και στην Ολομέλεια.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μιχελογιαννάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Καταρχήν, στο νομοσχέδιο προβλέπεται ένα πλήρες σύστημα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και επάρκειας για τους επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων, αναγνωρισμένων οργανισμών, ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων στους επιθεωρητές του κράτους λιμένα. Προβλέπεται η ίδρυση σχολής επιθεωρητών, διατάξεις για τους προσωπικούς ραδιοφάρους, ένδειξη θέσης κινδύνου και τήρηση μητρώων στοιχείων κατόχου PLB, το σύστημα μεταθέσεων, αποσπάσεων, μετατάξεων με νόμο και όχι πια με προεδρικά διατάγματα, το σύστημα αξιολόγησης στελεχών, ο κανονισμός πειθαρχίας, οι κλάδοι του σώματος, η ηγεσία, το συμβούλιο επιτελικού σχεδιασμού, η δομή των δυνάμεων και προμήθειας, η εισαγωγή και εκπαίδευση σε παραγωγικές σχολές μέσω πανελλαδικών εξετάσεων, η σύναψη προγραμματικών συμβάσεων μεταξύ Υπουργείου και νησιών με πληθυσμό κάτω των 5000 κατοίκων για ακτοπλοϊκή σύνδεσή τους - εδώ συμφωνώ και με τις παρατηρήσεις των Βουλευτών, όσον αφορά για το νούμερο των 5000 - την ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, την προστασία των εργαζομένων στην ακτοπλοΐα, τον εκσυγχρονισμό του μοντέλου της ναυτιλιακής διοίκησης και καταξίωσης στελεχών πολιτικού προσωπικού, που διαθέτουν επάρκεια και τεχνογνωσία, τις ρυθμίσεις στα πλοία αναψυχής, στα ημερόπλοια, λιμενικές εγκαταστάσεις, δημοτικά λιμενικά ταμεία.

Επίσης, το μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, την αυστηροποίηση του πλαισίου λειτουργίας των νηογνωμόνων, τη μείωση του ορίου ηλικίας των δεξαμενόπλοιων για πετρέλευση και δεσμευτική υποχρέωση πλοίων να γνωστοποιούν εγγράφως το στίγμα τους, τουλάχιστον 12 ώρες πριν την πετρέλευση, το συμβούλιο εμπορικού ναυτικού και το συμβούλιο επιβατικών μεταφορών νήσων, τα οποία θα βοηθήσουν πάρα πολύ και επίσης, να ξέρουμε ότι αυτό το σχέδιο όχι μόνο δεν θα είναι ακριβό, αλλά θα εξοικονομεί δαπάνες και θα φέρνει έσοδα.

Στο σημείο αυτό έγινε η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Βαγιωνάκη Ευαγγελία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Παπαφιλίππου Γιώργος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσώτης Χρήστος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης, Δανέλλης Σπυρίδων και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πράγματι, στην τοποθέτησή μου επί των άρθρων, στην προηγούμενη συνεδρίαση, παρέλειψα να αναδείξω δύο θέματα. Το ένα είναι οι διατάξεις του άρθρου 109, που αφορούν την ηλικία των πλοίων που μεταφέρουν καύσιμα για να τα διοχετεύσουν σε άλλα πλοία. Είναι πολύ σημαντικό και πολύ ορθά ρυθμίζει όλες αυτές τις διατάξεις.

Εάν υπάρχουν επιμέρους παρατηρήσεις, όπως και για όλα τα άλλα άρθρα, δεκτές.

Όμως, αυτό που ελέχθη και από τον Σύνδεσμο Ναυπηγών, σήμερα από τον κ. Αθανασίου και από άλλους, ότι οι άλλες χώρες δεν θέτουν ζήτημα ηλικίας, είναι κατά το ήμισυ ορθό. Πράγματι, υπάρχουν ευρωπαϊκές ή άλλες χώρες που δε θέτουν στη νομοθεσία τους θέμα ηλικίας γιατί δεν χρειάζεται, μιας και τα πλοία που μεταφέρουν καύσιμα αλλά και γενικώς, είναι νεότερα και ανανεώνονται με πολύ μεγαλύτερη συχνότητα απ’ ότι στην ελληνική πραγματικότητα. Επομένως, δεν χρειάζεται.

Το δεύτερο είναι, όντως, διότι πολύ σημαντική παράμετρος είναι η συντήρηση του πλοίου και η αυστηρότητα των ελέγχων για το αν η συντήρηση γίνεται με τον καλύτερο, τον ορθότερο, τον επιστημονικότερο και τον επαρκέστερο τρόπο.

Επομένως, εάν θέλουμε πραγματικά να προσεγγίσουμε τη διάταξη του άρθρου 109, θα πρέπει να την δούμε έτσι, αλλιώς είναι σα να λέμε ας αφήσουμε να πλέουν στις ελληνικές θάλασσες πλοία που, εξ υποκειμένου και αντικειμένου, όπως και να το δει κανείς, έχουν πολύ μεγάλες επισφάλειες.

Στο άρθρο 117, με το στίγμα που πρέπει να δίνουν τα πλοία αυτά που κάνουν πετρέλευση αρκετές ώρες πριν ξεκινήσουν, ώστε να μπορούν να ελέγχονται. Είναι, ίσως, ενδεχομένως και ευελπιστώ και προσδοκώ σε αυτό, να είναι το αβγό του Κολόμβου, η λύση για τον έλεγχο σε σημαντικό βαθμό του λαθρεμπορίου καυσίμων, εφόσον εφαρμοστεί. Να είναι, επικουρικά μαζί με άλλα μέτρα που είναι ήδη δρομολογημένα ή που ισχύουν ή που προετοιμάζονται, το αυγό του Κολόμβου και μπορεί να είναι.

Από αυτή την άποψη, νομίζω ότι έχει ιδιαίτερη σημασία το άρθρο 117.

Στην προηγούμενη συνεδρίαση αλλά και εδώ, πολλοί συνάδελφοι, κατά την κρίση μου, πρότειναν πολύ σημαντικά πράγματα. Ο κ. Δανέλλης, ο κ. Συρμαλένιος, ο κ. Καματερός και ο κ. Δημαράς πρότειναν σημαντικά πράγματα. Νομίζω ότι θα συνεισφέρουν στην βελτίωση του νομοσχεδίου.

Θέλω, όμως, να σταθώ σε κάποιες πολύ τρανταχτές ακρότητες που ακούστηκαν, ξανά και ξανά, ειδικά στο κεφάλαιο για τις μεταθέσεις, αποσπάσεις και μετατάξεις.

Σας παρακαλώ, ας το διαβάσουμε μαζί. Άρθρο 26 παράγραφος 1: «Τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, τοποθετούνται, μετατίθενται και αποσπώνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία κυρώνονται οι αντίστοιχοι πίνακες τοποθετήσεων, μεταθέσεων και αποσπάσεων του αρμόδιου Συμβουλίου Μεταθέσεων. Οι πίνακες του προηγούμενου εδαφίου καταρτίζονται με απόφαση του αρμόδιου Συμβουλίου Μεταθέσεων, η οποία φέρει συνοπτική αιτιολογία».

Παντού συλλογικές αποφάσεις, παντού κριτήρια. Από πού κι ως πού είναι πελατειακή σχέση του Υπουργού, για τις μεταθέσεις; Το εντελώς αντίθετο. Το εντελώς αντίθετο, για πρώτη φορά και εκ του νόμου αυστηρή ανάληψη ευθύνης του Υπουργού. Πώς τα λέτε αυτά; Πώς τα λέτε; Το εάν έχουν οι ενώσεις των λιμενικών διάφορες ενστάσεις, παράπονα ή το ένα ή το άλλο, είναι άλλης τάξης ζήτημα.

Αλλά το ίδιο το νομοσχέδιο και στη συνέχεια τους όλα τα άρθρα, έχει τακτικές και έκτακτες μεταθέσεις, κριτήρια κοινωνικά, κριτήρια υπηρεσιακά, κριτήρια προσωπικά, τόπο προτίμησης, όλα αυτά τα κατοχυρώνει με ένα σαφή τρόπο. Δεν το θέλουμε αυτό; Θέλουμε το «οιονεί αμετάθετο», που σε ορισμένες περιπτώσεις έχει κατοχυρωθεί; Θέλουμε 17 χρόνια λιμενάρχη, που να μην μπορείς νομίμως, να τον μεταθέσεις; Συμβαίνει αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συμβαίνει και από εκεί και πέρα «πεδίον τάξης λαμπρό». Το ίδιο το αρχηγείο θα επεξεργαστεί και τα Προεδρικά Διατάγματα και τις άλλες αποφάσεις που απαιτούνται για να πλαισιωθεί όλο αυτό το σύστημα. Ας σταματήσουμε όμως να λέμε, ότι αυτή η ρύθμιση είναι ρύθμιση, για να κάνει τις μεταθέσεις ο Υπουργός. Προς θεού.

Συνεχίζω και τελειώνουμε. Τέλος πλοίων. Τι να κάνουμε τώρα, αφού είναι νόμος της Ν.Δ. και ΠΑ.ΣΟ.Κ. από το 2013 και αν υπάρχει μια σοβαρή κριτική είναι γιατί έχει καθυστερήσει και υπάρχουν λόγοι που έχει καθυστερήσει.

Και βέβαια ένα σωρό βελτιώσεις θα γίνουν και επισημάνσεις επιμέρους μπορεί να υπάρχουν και είναι θεμιτό να υπάρχουν, αλλά να λέμε ότι αυτό εντάσσεται στην φορομπηχτική πολιτική της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ και δεν ξέρω και εγώ τι και θα καταστρέψει, δεν καταλαβαίνω, δηλαδή, πού ζούμε; Δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε στα στοιχειώδη; Κι από εκεί και πέρα μερική κρατικοποίηση της ακτοπλοΐας.

(*Παρεμβαίνει ο κ. Πλακιωτάκης χωρίς να ακούγεται*)

Κύριε Πλακιωτάκη, σας παρακαλώ. Τα ξέρετε τα θέματα. Ξέρουμε ότι το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δεν καλύπτει όλες τις δυνατότητες και έχει κενά. Μα δεν έχουμε, για ορισμένα νησιά δεν υπάρχει πλοίο, δεν υπάρχει οδός. Κύριε Πλακιωτάκη, μάθετε, αν δεν το ξέρετε, που εγώ είμαι βέβαιος ότι το ξέρετε, ο κ. Σακέλλης, προχθές, ο Πρόεδρος του Συνδέσμου Ενώσεων Ακτοπλοΐας ήταν πολύ μετρημένος και σοβαρός. Είπε ο άνθρωπος, με την εμπειρία που έχει, «φοβάμαι κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι εάν δεν καλύψει τις ανάγκες του το πρώτο στάδιο του προβλεπόμενου σχεδίου, δεν υπάρχει τίποτα που να το καλύψει από κει και πέρα».

Το πρώτο στάδιο είναι η ελεύθερη δρομολόγηση. Αυτό είναι μια αξιολόγηση, όμως. Εμείς ως Βουλή, ως Κυβέρνηση μπορούμε να σταθούμε εκεί και να πούμε ότι αν δεν καλύπτεται από την ελεύθερη δρομολόγηση, δεν θα καλυφθεί ποτέ; Προβλέπεται το δεύτερο στάδιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης γραμμής και δεν προσέρχεται κανείς. «Αποκλειστική εκμετάλλευση γραμμής και δεν προσέρχεται κανείς» και πάμε στο τρίτο στάδιο που είναι γραμμές δημοσίου συμφέροντος, οι επιδοτούμενες, οι άγονες. Με συγχωρείτε, ακόμα και εκεί υπάρχουν νησιά σαν την Τήλο και πολλά άλλα δεν έχουν πλοίο, δεν έχουν οδό. Να μη δώσουμε μια λύση ευέλικτη, να μπορεί να ρυθμιστεί; Είστε νησιώτης κ. Κόνσολα. Στην περιοχή σας συμβαίνουν αυτά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Απέτυχε το μοντέλο αυτό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ) Τι απέτυχε; Ποιο μοντέλο απέτυχε; Προτείνετε ένα άλλο.

Στον κ. Κωνσταντινόπουλο δεν θα απαντήσω, γιατί έφυγε. Έχω όμως πολλά πράγματα να του απαντήσω, αλλά πρέπει και ο ίδιος και η παράταξή του για το άρθρο 106 να διατυπώσει γνώμη και όχι μόνο ερωτήματα.

Τέλος, κάτι που και ο κ. Πλακιωτάκης το έθεσε στην πρώτη του τοποθέτηση, αλλά και ο κ. Αθανασίου, αν κατάλαβα καλά, το επανέφερε. Η παράγραφος 5 του άρθρου 110, ο κ. Πλακιωτάκης είπε ότι είναι μονομερής παρέμβαση στην ενωσιακή νομοθεσία. Δεν είναι τίποτα από αυτά.

Οι ελληνικοί νηογνώμονες, οι μικροί νηογνώμονες υποχρεούνται να προσαρμοστούν στον Κανονισμό 391 και για να το κάνουν αυτό πρέπει να καλύψουν τις προδιαγραφές EMSA και να πιστοποιηθούν, όπως όλοι οι οργανισμοί της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Από πού κι ως πού είναι μονομερής παρέμβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία αυτό;

Επίσης, κυρία Μανωλάκου, διαβάστε τα καλύτερα. Αυτό το Υπουργείο επί κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ και με τη δική μου θητεία και με τη θητεία του κ. Κουρουμπλή, μπορεί να μην έχει ικανοποιήσει τα αιτήματα του ναυτεργατικού κινήματος, αλλά είναι η πρώτη φορά - συμπεριφορές, πρωτοβουλίες, αποτελεσματικές κιόλας, σας θυμίζω τους απλήρωτους εργαζόμενους στην NEL επί τριάμισι χρονιά και δεν είναι οι μόνοι - που στάθηκε σε κατεύθυνση στήριξης της ναυτεργασίας, όχι στο μέτρο που το επιθυμείτε και το επιδιώκετε, αλλά δεν έχει ξανασυμβεί δεκαετίες ολόκληρες σε αυτό το Υπουργείο. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν, άκουσα πολλές φορές τη λέξη διαφάνεια. Επιτρέψτε μου να αναφερθώ σε δύο συγκεκριμένες ρυθμίσεις που, όχι μόνο τη διαφάνεια ενισχύουν, αλλά το αντίθετο, θα έλεγα εγώ. Πρώτα απ' όλα, για τις διαδικασίες πετρέλευσης με δεσμευτική υποχρέωση των πλοίων να γνωστοποιούν εγγράφως το στίγμα τους, τουλάχιστον 12 ώρες πριν από την πραγματοποίηση της πετρέλευσης.

Δεν γνωρίζετε, κ. Δρίτσα και κ. Κουρουμπλή, ότι πριν την πετρέλευση υπάρχει υποχρέωση ενημέρωσης της λιμενικής και τελωνειακής αρχής; Δεν γνωρίζετε ότι με κοινή απόφαση, απαγορεύονται οι πετρελεύσεις χωρίς τα σκάφη να έχουν αναμμένο το AIS; Πιστεύετε ειλικρινά ότι υπάρχει κενό διατάξεων ή έλλειψη ελέγχων; Η μη αναγγελία ευθύνεται για τη διαφάνεια στις πετρελεύσεις. Οι αποτελεσματικοί έλεγχοι απαιτούν τη συνεχή επίβλεψη του πολιτικού προϊσταμένου. Δεν σας προκαλεί καμία εντύπωση ότι ύστερα από τον σχετικό θόρυβο, κατά τους ελέγχους που διενεργήθηκαν μετά το περιστατικό του ναυαγίου «Αγία Ζώνη ΙΙ», βρέθηκε το σύνολο αυτών των μικρών δεξαμενόπλοιων να έχει ελλιπή σύνθεση; Μπορεί να μας παραθέσει το Υπουργείο για τους ελέγχους κατά του λαθρεμπορίου πετρελαίου που διενήργησε το 2017 και πριν το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη ΙΙ»;

Ερχόμαστε τώρα στο άρθρο 130. Έκανε λόγο και ο κ. Αθανασίου για την αδιαφάνεια που συναντάμε σε αυτό το άρθρο. Ο κ. Υπουργός ζητάει εξουσιοδότηση, ώστε με Υπουργικές Αποφάσεις του να νομιμοποιήσει εγκυκλίους που έχουν εκδοθεί στο παρελθόν, χωρίς να υπάρχει νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοση αυτών. Δηλαδή, να επιλύει θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης, για τα οποία μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν ρυθμιστικοί κανόνες από το εθνικό και διεθνές δίκαιο. Μήπως, κύριε Υπουργέ, πρέπει να κλείσουν κάποιες τακτοποιήσεις και ζητείται η συγκατάθεση της αντιπροσωπείας; Τι αφορούν οι εγκύκλιοι αυτές; Γιατί δεν ενημερώνεται η αντιπροσωπεία περί τίνος πρόκειται και τι είδους ρυθμίσεις αφορούν αυτές;

Στο άρθρο 80 σχετικά με τα περιφερειακά ιατρεία, υποτίθεται για την υγειονομική υποστήριξη του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου Ναυτιλίας. Είμαι απολύτως βέβαιος ότι απλώς καταθέτετε μια διάταξη που δεν πρόκειται να υλοποιήσετε, απλά και μόνο για να χαϊδέψετε τα αυτιά του στρατιωτικού, πολιτικού προσωπικού, καθώς και των ναυτικών μας. Διαφορετικά, είναι προφανές ότι θα είχατε καταθέσει ολοκληρωμένο σχέδιο που θα περιελάμβανε όλα εκείνα τα στοιχεία για την επίτευξη του στόχου αυτού, δηλαδή, υποδομές, κόστος ίδρυσης, προσωπικό και βεβαίως, ό,τι αφορά σε θέματα λειτουργίας.

Όσον αφορά στο τέλος πλοίων και ημερόπλοιων, είπατε ότι θεσμοθετήθηκε το 2013. Πράγματι. Είναι γεγονός αυτό. Όμως με ποιες προϋποθέσεις είχε θεσμοθετηθεί; Πρώτα απ’ όλα θα καταργούσαμε όλους τους φόρους οι οποίοι τη στιγμή επιβάρυναν τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι εσείς, η συγκυβέρνηση των ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ επανέφερε το φόρο πολυτελείας στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Είναι αλήθεια; Για να ξέρουμε τι λέμε. Είναι αλήθεια ότι οι υπηρεσίες στις μαρίνες εκτοξεύθηκαν στο ΦΠΑ στο 24%; Είναι αλήθεια ότι οι ρυθμίσεις, τις οποίες φέρνετε με το άρθρο 95, είναι αναχρονιστικές και θυμίζουν μόνο κουμμουνιστικού τύπου ρυθμίσεις; Θα γίνουμε διεθνώς ρεζίλι με τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις. Για να ξέρουμε τι λέμε. Διότι αναφέρατε ότι το άρθρο αυτό θεσμοθετήθηκε επί ΝΔ. Είναι απολύτως βέβαιο ότι τα προσδοκώμενα έσοδα θα είναι πολλαπλώς μικρότερα από τα έσοδα που δυνητικά μπορείτε να έχετε από το συγκεκριμένο κλάδο. Σας κατέθεσα συγκεκριμένη πρόταση, πώς μπορείτε να αυξήσετε τα έσοδα από το συγκεκριμένο κλάδο.

Άρθρο 115, «Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας». Κύριε Υπουργέ, υπάρχει η Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου. Υπάρχει με ισχύοντα νόμο και οργανισμό η Γενική Επιθεώρηση. Τί κάνει η Γενική Επιθεώρηση, στην οποία επικεφαλής τίθεται ο αρχαιότερος υποναύαρχος; Αυτή η υπηρεσία έχει ως αποστολή τον έλεγχο λειτουργίας των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος, την εισήγηση μέτρων για τη βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών. Τί δηλαδή θα κάνει αυτό το Σώμα -το πολιτικό Σώμα- των Επιθεωρητών Ελεγκτών; Για πείτε μου; Θα μπορεί να έχει πρόσβαση σε άκρως απόρρητα έγγραφα; Θα μπορεί το συγκεκριμένο Σώμα να ελέγχει επιχειρησιακά το Λιμενικό Σώμα; Εδώ θέλω μια σαφή απάντηση. Σας προκάλεσα επανειλημμένως να μου πείτε ποια θα είναι η τύχη του Λιμενικού Σώματος. Ενώπιον του ελληνικού Κοινοβουλίου. Θα διατηρήσει το Υπουργείο την υφιστάμενή του δομή; Θέλω μια ξεκάθαρη και σαφή απάντηση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα σας την δώσω τώρα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Τώρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι αυτονόητο αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Είναι αυτονόητο ότι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ότι θα παραμείνει ως έχει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Μάλιστα. Βέβαια δεν μου δώσατε καμία απάντηση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Καταντάει και φαιδρό και γραφικό να συνεχίζετε. Σας το λέω κατηγορηματικά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Εσείς είστε γραφικός με όλες αυτές τις ρυθμίσεις που φέρνετε για τις οποίες δεν υπάρχει κανένα σχέδιο. Φέρνετε ρυθμίσεις για εντυπωσιασμό. Τάχα ότι οι λιμενοφύλακες, οι υπαξιωματικοί και οι αξιωματικοί θα εισέρχονται πλέον στο Λιμενικό Σώμα με πανελλήνιες εξετάσεις, γνωρίζοντας ότι θα απωλέσει ένα πολύ μεγάλο μέρος δυναμικού, ιδιαίτερα στο επίπεδο των αξιωματικών. Κύριε Κουρουμπλή, πείτε μου, από πού θα παίρνετε νομικούς, ναυπηγούς, οικονομολόγους; Θα καταργήσετε το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο; Την Νομική Σχολή; Για πείτε μου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα σας απαντήσω μετά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Μα δεν έχετε τι να απαντήσετε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Στην ομιλία του θα απαντήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Δεν έχετε καμία απάντηση, διότι δεν έχετε καμία προετοιμασία.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Πλακιωτάκη, συγγνώμη, το τι έχει και το τι δεν έχει ο Υπουργός, όταν θα απαντήσει, θα το κρίνει ο κόσμος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Άρα, καταλήγοντας, περιμένω ξεκάθαρες απαντήσεις, διότι μέχρι τώρα αυτό που είδαμε ήταν σκόρπιες. Όταν μιλάτε με επιχειρήματα μπορούμε να κάνουμε συζήτηση. Όμως το να παραθέτετε άρθρα χωρίς να τα έχετε μελετήσει, χωρίς να έχετε μελετήσει τις επιπτώσεις τους, αντιλαμβάνεστε ότι δεν μπορούμε να τα δεχθούμε σε καμία περίπτωση.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):

Οφείλω να απαντήσω στον κ. Δρίτσα, ο οποίος ζήτησε από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη να είναι πολύ σαφής στην άποψή της για το άρθρο 106. Νομίζω για πάρα πολύ καιρό, έχουμε επιλέξει και τις καθαρές κουβέντες και τις καθαρές θέσεις και βέβαια εάν ήταν στην τοποθέτησή μου και με άκουγε, θα άκουγε ότι η θέση μας είναι ότι περιβαλλοντικά πρέπει να προστατευτούν τα ελληνικά λιμάνια και ότι το κόστος αυτής της διαδικασίας πρέπει να είναι ανταγωνιστικό μεταξύ των διαφορετικών παρόχων, αλλά το να ρυθμίζεις μία κατάσταση με τον τρόπο που επιλέγεις, είναι θέμα κριτικής και διαφορετικής αντίληψης. Πάντως, να μην ανησυχεί θα έχουμε πολύ καθαρή θέση και για το άρθρο 106.

Εν πάση περιπτώσει εδώ και πάρα πολύ καιρό αν κάποιος θέλει να εγκαλέσει κάποιον, η κυβέρνηση και το κόμμα σας είναι πάντα με καλές προθέσεις, πάντα άψογο στην επικοινωνία, πάντα έχει καλή διάθεση και αφού δεν έχει ιστορικότητα, πάντα θα προσπαθεί για το καλύτερο. Βέβαια, το καλύτερο ως αποτέλεσμα της πολιτικής της είναι παραπάνω φόροι και έχει μηδενικό αποτέλεσμα στην ελληνική οικονομία. Βέβαια οι σημαίες για τις λίστες Λαγκαρντ, τα αποτελέσματα και το λαθρεμπόριο των καυσίμων, κατέληξε σε εσπευσμένους χειρισμούς και σε θέματα που αφορούν τη ναυτιλία.

Συνεχίζω την τοποθέτησή μου από το μέρος που άφησα, γιατί το έσπασα στα δύο για να μην καταχραστώ το χρόνο. Για το δέκατο μέρος λοιπόν του νομοσχεδίου και τις αλλαγές που προσπαθείτε να κάνετε στο σύστημα εποπτείας των πλοίων. Εμείς ξεκαθαρίσαμε από την πρώτη συνεδρίαση ότι οι διατάξεις που φέρνετε είναι προσχηματικές για εμάς. Αντί να δουλέψετε και να προετοιμαστείτε κατάλληλα για την καλύτερη αντιμετώπιση στο μέλλον ενός ναυαγίου, αντίστοιχου ή μεγαλύτερου από αυτό που συνέβη με το Αγία Ζώνη 2, προσπαθείτε να κρυφτείτε πίσω από διατάξεις που δεν θα λύσουν κατά τη γνώμη μας κανένα πρόβλημα. Σας είπαν και οι φορείς, σας τα λέμε και εμείς, αλλά όπως πάντα εσείς που ξέρετε καλύτερα, ότι είναι απολύτως σαφές ότι δεν υπάρχει κανένα πόρισμα για το ναυάγιο του Αγ. Ζώνη 2, το οποίο να αποδίδει ευθύνες στον κλάδο ελέγχου πλοίων για πλημμελή έλεγχο. Προφανώς και πρέπει να περιμένετε αυτή τη διαπίστωση του πορίσματος για να χαράξετε σωστή στρατηγική.

Επίσης, είναι απολύτως σαφές ότι θα προκύψουν προβλήματα από την κατάργηση των τοπικών κλιμακίων ελέγχου για τα πλοία που βρίσκονται στα νησιά μας, όπως και επίσης πολύ πιθανόν αρκετοί πλοιοκτήτες μικρών σκαφών να βρεθούν μπροστά σε ψηλότερα τιμολόγια. Αυτή είναι η πραγματικότητα που θα δημιουργήσει το άρθρο 107 μαζί με μια τρύπα στον κρατικό προϋπολογισμό για τα 600 – 700 χιλιάρικα ευρώ το χρόνο, τα οποία θα λείψουν. Μία τρύπα που φυσικά ξέρετε τον τρόπο να την καλύψετε με παραπάνω φόρους, παραπάνω τέλη, από κάπου θα βρεθούν.

Τα ίδια ισχύουν και για το άρθρο109, όπου εφαρμόζετε στην ελληνική νομοθεσία την παγκόσμια πρωτοτυπία του ηλικιακού ορίου στα πλοία που μεταφέρουν καύσιμα στα λιμάνια. Μια διάταξη που όσο και αν ψάξει κανείς δεν θα συναντήσει πουθενά στη διεθνή νομοθεσία. Το κρίσιμο, κύριε Υπουργέ, είναι να γίνει σωστά ο έλεγχος του πλοίου, να διαπιστώσει λοιπόν ο ελεγκτής εάν το πλοίο είναι αξιόπλοο και να αποφασίσει αν πρέπει ή δεν πρέπει να πάρει το αντίστοιχο πιστοποιητικό. Δεν λύνεται απλά με ηλικιακά όρια. Όλα τα υπόλοιπα είναι απλά επικοινωνιακή κατανάλωση.

Μας λέτε ότι δήθεν θέλετε να προστατεύσετε το περιβάλλον και τα δίνετε όλα στους ιδιώτες. Το κράτος για εσάς αποδείχτηκε άχρηστο στις επιθεωρήσεις, αλλά θα είναι καλό λέτε στον έλεγχο και την εποπτεία νηογνωμόνων. Πως γίνεται αυτό; ή μια δομή μπορεί να κάνει ελέγχους ή πως μπορεί αυτή η δομή να κάνει ελέγχους σε αυτούς που θα κάνουν ελέγχους; Είναι κάτι που θα πρέπει να απαντήσετε. Αυτά τα πράγματα δεν έχουν καμία λογική και καμία βάση. Ακόμα όμως και αν δεχτούμε ότι έχετε δίκιο, σας είπαμε επανειλημμένα ότι η ελληνική νομοθεσία δεσμεύει μόνο τα πλοία υπό ελληνική σημαία, για τα υπόλοιπα τα χιλιάδες πλοία υπό ξένη σημαία που θα διασχίζουν καθημερινά τις ελληνικές θάλασσες, θα ισχύει αύριο ότι ισχύει και εχθές. Και βεβαίως, επειδή η υποκρισία περισσεύει, έρχεστε στο άρθρο 129 και χαλαρώνετε την εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία, γιατί όπως λέτε, είναι πολύ αυστηρή και δημιουργεί προβλήματα ανταγωνιστικότητας σε ελληνική σημαία. Δύο μέτρα και δύο σταθμά κ. Υπουργέ, ανάλογα με το τι μας βολεύει κάθε φορά. Δεν υπάρχει κανένα σχέδιο, κανένα πλάνο για τη ναυτιλία και κυρίως δεν υπάρχει όρεξη για σοβαρή δουλειά. Δεν αδικώ κανέναν με το να θεωρώ ότι το νομοσχέδιο δεν λύνει και δεν προσεγγίζει ζητήματα. Βεβαίως και το κάνει, αλλά η ναυτιλία μας δεν έχει απλώς ανάγκη από διευθετήσεις, έχει ανάγκη από εθνική στρατηγική την οποία πρέπει να επιδιώξουμε.

Θα ήθελα με την ευκαιρία της παρουσίας σας και αν μου επιτρέπετε να διαθέσω ένα δύο λεπτά ακόμα και να βάλω ένα δύο θέματα για τη Θεσσαλονίκη.

Το πρώτο έχει να κάνει με τη θαλάσσια συγκοινωνία στη Θεσσαλονίκη. Θα καταθέσω στα πρακτικά δημοσίευμα που λέει ότι το θέμα είναι κολλημένο στην Επιτροπή Σχεδιασμού Ανάπτυξης Λιμένων ΕΣΑΛ, η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Θέλω, λοιπόν, να εκμεταλλευτεί την παρουσία σας στην Επιτροπή, κύριε Υπουργέ, για να μας πείτε πότε θα τελειώσει με τη γραφειοκρατία και θα γίνει πραγματικότητα μία σημαντική πρωτοβουλία για τους πολίτες της Θεσσαλονίκης.

Ένα δεύτερο θέμα, που έχει να κάνει με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και τελειώνω. Οι ναυτικοί πράκτορες μιλούν για σημαντικά προβλήματα που έχουν προκύψει στη διακίνηση των containers λόγω της κατάργησης της νυχτερινής βάρδιας των τελωνειακών υπαλλήλων. Θέλω να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, εάν είστε σε συνεννόηση με το Υπουργείο Οικονομικών για το θέμα αυτό και τι σκοπεύετε να κάνετε για να ξεπεραστεί αυτό το πρόβλημα. Εξ όσων γνωρίζω υπάρχουν ακυρώσεις από επτά πλοία μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών, ακυρώσεις πολύ σημαντικές με δεδομένο ότι κάθε εβδομάδα πιάνουν λιμάνι στη Θεσσαλονίκη περίπου 25 με 30 πλοία. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής) : Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή) : Κυρία Πρόεδρε, θα ξεκινήσω από το μέρος ΙΑ΄, από το άρθρο 114, το οποίο μιλά για την ενίσχυση της διαφάνειας σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου. Εδώ υπάρχει ένα άλλο θέμα, το οποίο βλέπω ότι δεν το αγγίζετε, γιατί δεν βάζετε μέσα και τους νομικούς συμβούλους του Υπουργείου; Υπάρχει συγκεκριμένη καταγγελία ότι νομικός σύμβουλος του Υπουργείου Ναυτιλίας συμμετείχε στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα «POSEIDON MED».

Σε σχέση με το άρθρο 123, συμμετοχή ΟΛΠ στα Δ.Σ., δεν έχουν δικαίωμα ψήφου οι πράκτορες. Αυτό χρειάζεται μια βελτίωση, διότι δεν γίνεται αυτοί που φέρνουν τη δουλειά, αυτοί που ρυθμίζουν όλο το γενικό πλαίσιο των λιμένων να μην έχουν δικαίωμα ψήφου. Μπορεί να συμμετέχουν, αλλά τι να το κάνουμε αν δεν έχουν και δικαίωμα ψήφου.

Θα πάω τώρα στα άρθρα 129 και 130, τα οποία είχα αναφέρει και την προηγούμενη φορά, αλλά επειδή δεν έχουμε πάρει απάντηση, το αναφέρω πάλι, θέματα ασφαλείας ρύπανσης, ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης των ελληνικών πλοίων. Ξαναλέω ότι ανοίγετε ένα τεράστιο παράθυρο γιατί προβλήματα που δεν είναι εφικτό να υλοποιηθούν και μπορείτε να καταργείτε διατάξεις, δεν μας δώσατε όμως παραδείγματα μέχρι στιγμής, δεν μας έχετε πει κάτι γι’ αυτό. Ποια είναι αυτά τα θέματα; Τι πρόβλημα υπάρχει; Τι γίνεται; Αφήνετε ένα τεράστιο κενό, γιατί πιστεύουμε ότι η νομοθεσία πάνω σε αυτά, είναι πλήρης. Ειδικούς κανονισμούς έχει κάθε κράτος να περνάει. Από κει και πέρα όμως, εξηγήστε μας, τι θέλετε να κάνετε με το συγκεκριμένο άρθρο. Έτσι όπως το έχετε, για εμάς, είναι ένα παράθυρο τεράστιο ανοιχτό.

Άρθρο 130 «Ρυθμίσεις θεμάτων κατασκευής εξοπλισμού και ελέγχου ελληνικών πλοίων», θέματα που δεν ρυθμίζονται διαφορετικά από την εθνική, διεθνή και τη νομοθεσία της Ε.Ε., με απόφαση του Υπουργού μπορούν να ρυθμιστούν και διαφορετικά. Πρώτον, το ξανατονίζω, η διεθνής νομοθεσία είναι πλήρης. Ψάξαμε να βρούμε που θα υπάρχει αυτό το πρόβλημα, τι προβλήματα υπάρχουν, που υπάρχουν κενά, δεν βρήκαμε πουθενά με όσους και να μιλήσαμε. Δεν μας έχετε δώσει κάποια παραδείγματα μέχρι στιγμής.

Σας το ξανατονίζουμε ότι αυτή τη στιγμή έτσι όπως το φέρνετε με το παραθυράκι που ανοίγετε, άλλα θα λέει η κλάση, άλλα θα λέει το port state control, άλλα θα λένε και οι δύο και θα υπάρχει μια σύγκρουση πάνω σε όλα αυτά τα θέματα. Το επόμενο που θα γίνει με το συγκεκριμένο, θα είναι το εξής: εάν φύγει ένα καράβι από εδώ, πάει στην Ιταλία, τι γίνεται και δεν συμφωνούν; Θα κρατείται, θα βάζει χειροπέδες ο καπετάνιος, θα γίνονται αλλαγές που δεν θα συμφωνεί π.χ. η Ιταλία; Δημιουργείτε σοβαρά προβλήματα με αυτά τα δυο συγκεκριμένα άρθρα 129 και 130.

Όσον αφορά στο άρθρο 120, με θέματα ΝΑΤ, ρυθμίζετε και κάνετε δεκτές κάποιες επισημάνσεις της ΠΝΟ, που ήταν τόσα χρόνια και τα περιμέναμε εδώ και 2,5 χρόνια να γίνουν όλα αυτά, αλλά αυτή τη στιγμή για ποιο ΝΑΤ μιλάμε; Ο κ. Πετρόπουλος είχε μιλήσει ότι θα προσπαθήσει να υπάρχει αυτοτέλεια του ΝΑΤ και φυσικά δεν θα πειράξουμε την περιουσία του ΝΑΤ και στην ουσία η περιουσία του ΝΑΤ είναι το κτίριο και ένα αυτοκίνητο με τον καινούργιο νόμο της κυρίας Αχτσιόγλου.

Κλείνοντας, να κάνω μια μικρή επισήμανση για το άρθρο 113, «Ρυθμίσεις Θεμάτων Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος», για το οποίο καταθέσαμε και μια σχετική νομοτεχνική βελτίωση, ώστε να λυθεί ένα πρόβλημα - και μιλάμε όχι για λίγους - και η αδικία, που υπάρχει, για περίπου 300 λιμενικούς, αυτή τη στιγμή. Το θέμα μπορεί να ρυθμιστεί - μια που είναι εδώ και ο κ. Αρχηγός - και με μια Κανονιστική Απόφαση του Αρχηγείου.

Σε γενικές γραμμές, ξανατονίζω ότι καταψηφίζουμε το εν λόγω νομοσχέδιο. Αλλιώς ήταν να έρθει, αλλιώς ήρθε και το αλλάξατε όλο, «τούμπα» και όλα αυτά για το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ».

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Καταρχήν, πρέπει να απαντήσω στον Εισηγητή της πλειοψηφίας. Κοιτάξτε να σας πω, η ελληνική γλώσσα είναι πολύ πλούσια και κανείς μπορεί να εκφραστεί με πολλή σαφήνεια, εάν το θέλει. Στο άρθρο 26, που μας κατηγορήσατε, για δεύτερη φορά, ότι δεν το κατανοούμε, θα μπορούσε να διατυπωθεί ότι το Συμβούλιο Μεταθέσεων αποφασίζει και εισηγείται και ότι ο Υπουργός επικυρώνει. Κι έτσι, να είναι ακριβώς αυτό που ισχύει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Δεν εισηγείται, επικυρώνει….

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Ακριβώς αυτό που εισηγείται και να τελειώνει. Δεν γράφει, όμως, κάτι τέτοιο και στις νομοτεχνικές βελτιώσεις δεν είδα να διατυπώνεται με σαφήνεια. Αντίθετα, κάνει μια μικρή διόρθωση στην παράγραφο 2 αυτού του άρθρου.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 78, για την απληρωσιά των εργαζομένων. Ξέρετε - θα το έχετε πάρει και εσείς - είναι αποκαλυπτική η θέση για το άρθρο αυτό του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, του κυρίου Σακκέλη, ο οποίος τι λέει; Εγώ σας διαβάζω, απλώς, τα λόγια του για το άρθρο 78: «η αναφορά του άρθρου στους βασικούς μισθούς, αντί στις πάσης φύσεως απολαβές, μας βρίσκει σύμφωνους. Πλην όμως, προτείνουμε την απόσυρση του άρθρου, διότι πιστεύουμε ότι δεν θα προσθέσει επιπλέον εξασφαλίσεις τους ναυτικούς μας». Δηλαδή, τι λέει; Με καθαρό τρόπο, ομολογεί ότι με αυτό το άρθρο για την απληρωσιά, δεν θα δίνουν όλες τις απολαβές, αλλά μόνον το βασικό μισθό, δηλαδή, τίποτα από τα επιδόματα. Και βέβαια, ακόμα και αυτό δεν το θέλουν. Σκλάβους θέλουν και ζητούν και τη συνδρομή σας. Αποδεχτείτε, λοιπόν, την τροπολογία του Κ.Κ.Ε. να δημεύεται η περιουσία τους ή αν τα έχουν πάει στους αφορολόγητους παραδείσους, τότε, φυλάκιση. Γιατί το κάνετε αυτό στον απλό κόσμο, όταν δεν έχει να πληρώσει; Δύο μέτρα, δύο σταθμά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Τι γινόταν, όμως, μέχρι σήμερα, δεν μας το λέτε….

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Και έρχομαι εκεί που είχα μείνει, στο άρθρο 80. Είναι το Μέρος Ζ , από τα άρθρα 80 μέχρι 85, που αφορούν στο πολιτικό προσωπικό. Είναι έξι άρθρα όλα και όλα.

Εμείς καταψηφίζουμε μόνον το ένα, που αφορά το ωρομίσθιο διδακτικό προσωπικό. Και γιατί το κάνουμε; Σας διαβάζω από την Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, που διατυπώνουν αυτό που βιώνουν, από την πείρα τους. Λένε «προσλαμβάνονται σε ετήσια βάση, τουλάχιστον, 230 ωρομίσθιοι καθηγητές με υπερπλήρες και εξοντωτικό ωράριο διδασκαλίας, καλύπτοντας πάγιες και διαρκείς ανάγκες, μετά από χρονοβόρες διαδικασίες, που πολλές φορές ολοκληρώνονται μετά την έναρξη των μαθημάτων, με αποτέλεσμα την απώλεια διδακτικών ωρών, την υποβάθμιση της εκπαιδευτικής διαδικασίας και την καθυστέρηση χορήγησης στους ενδιαφερόμενους των απαιτούμενων προς ναυτολόγηση πιστοποιητικών».

Αυτά λέει η πείρα τους και εσείς στο άρθρο 81 το διαιωνίζετε. Τι σας λέμε; Σας λέμε καθαρά ότι η γενικευμένη επέκταση ωρομισθίων καθηγητών θα οξύνει ακόμη παραπέρα την ίδια αυτή απαράδεκτη επέμβαση στη ναυτική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση Α.Ε.Ν. - Κ.Ε.Σ.Ε.Ν, Σχολές σωστικών και πυροσβεστικών. Ενώ είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη η βασική ναυτική εκπαίδευση για πολλούς κλάδους ναυτεργατών. Ζητάμε να προσληφθούν καθηγητές μόνιμοι, αορίστου χρόνου, με πλήρη εργασιακά, συνταξιοδοτικά, και ασφαλιστικά δικαιώματα, πραγματικά, σύμφωνα με τις ανάγκες των Σχολών. Δεν ζητάμε κάτι εξωπραγματικό.

Σε ό,τι αφορά το Θ΄ μέρος, είναι τα άρθρα 86 έως 106. Μερικά τα ψηφίζουμε, όμως θα τοποθετηθούμε στα πιο σημαντικά. Το άρθρο 95 το καταψηφίζουμε, γιατί στην παράγραφο 9α δίνει το δικαίωμα σε πλοία αναψυχής, με ολικό μήκος μέχρι και 24 μέτρα, να επιτρέπεται να εκναυλώνονται, χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Μπαίνει έτσι σε κίνδυνο η προστασία της ανθρώπινης ζωής. Εξυπηρετούνται τα κέρδη των εφοπλιστών.

Στο άρθρο 105. Έχουμε ενδοιασμούς και σας το λέμε καθαρά και ειλικρινά Τα Συμβούλια και οι Επιτροπές Χρηστών Λιμένων, με την συμμετοχή εκπροσώπων της Τοπικής και της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης, αξιοποιούνται σαν γέφυρα για την ιδιωτικοποίηση και παραχώρηση στα μονοπώλια και για την αλλαγή χρήσης των Λιμανιών. Θυμίζουμε: Αλεξανδρούπολη, την θέλουν οι Αμερικανοί ουσιαστικά για βάση, Ελευσίνα και ούτω καθεξής.

Το άρθρο 106. Το πλαίσιο «Παραγωγή Λιμενικών Υπηρεσιών Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου» εμείς θεωρούμε ότι δεν χτυπάει το λαθρεμπόριο καυσίμων που γίνεται με καράβια και σε χερσαίες υποδομές αποθήκευσης, επεξεργασίας και πώλησης καυσίμων. Εν τούτοις θα το ψηφίσουμε. Θα το ψηφίσουμε γιατί έχει άλλα θετικά σημεία.

Για τα άρθρα 93 και 102 που αφορούν την Πλοηγική Υπηρεσία και αυτά τα ψηφίζουμε, όμως, σας ζητάμε να πάρετε υπόψη και μερικές από τις προτάσεις της Πανελλήνιας Ένωσής τους, ότι χρειάζονται και άλλοι ναύτες πρυμνοδέτες ή για την κατανομή των θέσεων ανά Πλοηγικό Σταθμό και Κλάδο.

Στο Ι΄ μέρος από τα άρθρα 107 έως 110. Φυσικά καταψηφίζουμε το 107 άρθρο, είχαμε αναλυτικά τοποθετηθεί και στην προηγούμενη συνεδρίαση. Ο Κλάδος Ελέγχου Πλοίων περιορίζεται να επικυρώνει μέσα από την δαιδαλώδη γραφειοκρατία- κανονικό χαρτοβασίλειο χωρίς καμία ουσιαστικά δυνατότητα παρέμβασης- τις πιστοποιήσεις των νηογνωμόνων και άλλων εταιρειών, δηλαδή των εφοπλιστών και άλλων τμημάτων του Κεφαλαίου, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Για το άρθρο 109. Το θεωρούμε απαράδεκτο. Καράβια 30, 40,50 ετών, πλωτές βόμβες μεταφέρουν ναυτιλιακά καύσιμα, ενώ προ πολλού έπρεπε να είχαν οδηγηθεί στα διαλυτήρια για παλιοσίδερα. Την ίδια στιγμή, βέβαια, υπάρχει μια μεγάλη μάζα εργαζομένων με εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό με πείρα στα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά, της Ελευσίνας, στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στο Πέραμα και στη Σύρο, που είναι στην κυριολεξία παροπλισμένο.

Στο άρθρο 110. Αφορά την ποιότητα των εξουσιοδοτημένων Οργανισμών των νηογνωμόνων, που το μόνο κριτήριο ουσιαστικά είναι το κέρδος. Εμείς σας θυμίζουμε ότι όλα τα πλωτά φέρετρα, τα σαπιοκάραβα που παρέσυραν στον υγρό τάφο επιβάτες και ναυτεργάτες, ήταν εφοδιασμένα με πιστοποιητικά των νηογνωμόνων.

Στο προτελευταίο μέρος στο ΙΑ΄. Πολλά τα άρθρα, 111 έως 133. Στο άρθρο 112 λέμε παρών, όμως, έχουμε παρατηρήσεις και ειδικά στην παράγραφο 3.

Είναι χαρακτηριστικό ότι με τα στοιχεία του ΓΕΝΕ για το Σεπτέμβριο του 2017, από τους 1.459 ανέργους το επίδομα έλαβαν μόνο 175, δηλαδή, το 12%. Γιατί δεν υιοθετείτε την πρόταση των ναυτεργατικών σωματείων, ότι το σύνολο των ελληνόκτητων πλοίων να καταθέτουν στο ΓΕΝΕ τις καταστάσεις πληρώματος και σε κάθε αντικατάσταση του πληρώματος να ναυτολογούνται από το ΓΕΝΕ όλοι οι ναυτεργάτες με συλλογικές συμβάσεις εργασίας και κοινωνικοασφαλιστική προστασία; Δεν το υιοθετείτε γιατί κοστίζει στους εφοπλιστές.

Το άρθρο 115 είναι αυταρχικό και τρομοκρατικό.

Το άρθρο 116 το ψηφίζουμε, όμως, η κυβέρνηση οφείλει να συμπεριλάβει και τα στελέχη του Λιμενικού όλων των βαθμών, αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και λιμενοφύλακες για να έχουν τη δυνατότητα να υπηρετούν στις Προξενικές Λιμενικές Αρχές.

Στο άρθρο 117 λέμε παρών, γιατί το στίγμα της διαδικασίας πετρέλευσης των ελληνικών και ξένων πλοίων δεν χτυπά το κύκλωμα του λαθρεμπορίου ναυτιλιακών καυσίμων, δεν εξασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος, με λίγα λόγια δεν ενισχύεται η διαδικασία πετρέλευσης ποιότητας και ποσότητας καυσίμου.

Το άρθρο 119 το καταψηφίζουμε, γιατί συγκροτείται Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού για θέματα της ποντοπόρου ναυτιλίας στο πλαίσιο του κοινωνικού εταιρισμού για να συμμετέχουν και δύο εκπρόσωποι της ΠΝΟ, ουσιαστικά για χειραγώγηση των ναυτεργατών.

Το άρθρο 120 θα το ψηφίσουμε, όμως σημειώστε τα εξής. Η ένταξη του ΝΑΤ, των ναυτεργατών, στον ΕΦΚΑ με τους επαχθείς όρους αυτού του νόμου, που ονομάστηκε λαιμητόμος ή νόμος Κατρούγκαλου, έχει βαριές επιπτώσεις και στους ναυτεργάτες και στις οικογένειές τους. Η έκδοση συντάξεων έχει παγώσει από τον Μάη του 2016, όταν έβγαιναν μέσα σε δύο μήνες - για να έχετε μέτρο σύγκρισης - και δημιουργούνται σοβαρά ζητήματα επιβίωσης των ναυτεργατών και των οικογενειών τους, ενώ οι προσωρινές είναι συντάξεις πείνας που δεν καλύπτουν ούτε καν τις άμεσες καθημερινές ανάγκες τους. Ενώ με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, οι σπουδαστές των Ναυτικών Σχολών ΑΕΝ πραγματοποιούν το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι σε καράβια με ξένη σημαία, που δεν είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ και ενώ επιδοτούνται οι εφοπλιστές, οι ίδιοι οι σπουδαστές εξαγοράζουν την υπηρεσία τους για το εκπαιδευτικό ταξίδι, που είναι υποχρεωμένοι να κάνουν στο καράβι, καταβάλλοντας στο ΝΑΤ τις εισφορές εργοδότη και εργαζόμενου. Είναι απαράδεκτο. Είναι πρόκληση.

Τελειώνω με το άρθρο 132, που αυτό όχι απλώς το καταψηφίζουμε, αλλά ζητάμε την απόσυρσή του. Με το άρθρο αυτό επιτρέπεται και στο Λιμενικό να στήσει μηχανισμούς παρακολούθησης με το πρόσχημα της καταπολέμησης της εγκληματικότητας. Στην παράγραφο 1 στο εδάφιο γ γράφει καθαρά: Την άσκηση συνεχούς και αποτελεσματικής εποπτείας στο επιχειρησιακό πρόγραμμα του Λιμενικού Σώματος.

Πρόκειται για μια ευρεία εξουσιοδότηση, η οποία σε συνδυασμό και με την επόμενη παράγραφο 2, όπου αναφέρεται ότι η χρήση και λειτουργία των συστημάτων αυτών δεν τελεί υπό τις εντολές ενός εισαγγελέα, αλλά υπό την ευθύνη του Υπουργείου Ναυτιλίας, προκαλεί σοβαρότατες ανησυχίες

Διατυπώσαμε και στην προηγούμενη συνεδρίαση τα ερωτήματά μας και είπαμε επίσης ότι υπάρχουν και λειτουργούν υπηρεσίες που μπορούν να εξυπηρετήσουν τις όποιες ανάγκες του Λιμενικού Σώματος. Δεν υπάρχει ήδη κλιμάκιο στην ΕΥΠ; Δεν σας αρκεί; Γιατί λοιπόν; Απάντηση δεν πήραμε. Ζητάμε, λοιπόν, την απόσυρση αυτού του άρθρου.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα έπαιρνα λόγο τον λόγο, γιατί ούτως ή άλλως μίλησα νωρίτερα, αλλά δύο λεπτά θα χρησιμοποιήσω. Δεν μπορώ να μην απαντήσω ή τουλάχιστον δεν μπορώ να μην σχολιάσω την υποκρισία και τον κυνισμό των κομμάτων της Αντιπολίτευσης όσον αφορά για τον τρόπο με τον οποίον προσέγγισαν το άρθρο 109.

Πριν από λίγο καιρό ήμασταν εδώ και συζητούσαμε και μάλιστα κάνανε επίθεση και μάλιστα επίθεση με όλα τα μέσα εναντίον της Κυβέρνησης για το ατύχημα με την Αγία Ζώνη.

Κυρίως υπεύθυνο για το ατύχημα της Αγίας Ζώνης τι ήταν; Όταν ένα σκάφος βουλιάζει σε συνθήκες μπουνάτσας, μιλάμε σε συνθήκες καλοκαιρίας, δεμένο, τι είναι αυτό το κυριότερο το οποίο ευθύνεται γι' αυτό το ατύχημα; Είναι η ηλικία του. Πάνω από 45 ετών ήταν το σκάφος. Και μάλιστα εδώ, τότε, τα συζητούσαμε όλοι και σταθήκαμε πάνω στο θέμα της ηλικίας.

Αλλά, βέβαια, ήταν τα κόμματα της Αντιπολίτευσης που είχαν καταργήσει το όριο ηλικίας και τώρα τους ενοχλεί το ότι επανέρχεται το όριο ηλικίας και ορθώς επανέρχεται το όριο ηλικίας. Δεν μπορούμε να βλέπουμε να κυκλοφορούν εσαεί αυτά τα σαπάκια στις θάλασσές μας, να κινδυνεύει και το περιβάλλον, αλλά και ο κόσμος, όσο και αν ισχυρίζονται δηλαδή, ότι με τη συντήρηση κ.λ.π. μπορεί το σκάφος να κυκλοφορεί. Δεν είναι δυνατόν, σκάφη τα οποία καταπονούνται τόσο πολύ και κυκλοφορούν μέσα στη θάλασσα να μην έχουν όριο ηλικίας.

Τώρα, όσον αφορά για τον Ο.Λ.Θ. για τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, έκανε ένα σχόλιο κάποιος συνάδελφος, δεν θυμάμαι ποιος. Πράγματι, υπάρχει ένα πρόβλημα με τη μία βάρδια των τελωνειακών. Αλλά παρόλα αυτά, θα ήθελα να πληροφορήσω τους συναδέλφους ότι τα αποτελέσματα τα οικονομικά, αλλά και όσον αφορά τις ποσότητες διακίνησης εμπορευμάτων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, είναι ρεκόρ δεκαετίας και ακόμα δεν έχει κλείσει ο χρόνος.

Τα φετινά αποτελέσματα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης συγκρίνονται με τα αποτελέσματα του 2007. Είναι εντυπωσιακές οι επιδόσεις του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Και εδώ κλείνω.

Σας ευχαριστώ.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σε συνέχεια της προηγούμενης εισήγησής μου, θα προχωρήσω με τον σχολιασμό των άρθρων 26 έως και 51, που αποτελούν το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου, οι διατάξεις του οποίου αφορούν ζητήματα της υπηρεσιακής κατάστασης και των υπηρεσιακών μεταβολών των στελεχών του λιμενικού σώματος και της ελληνικής ακτοφυλακής.

Η κατάσταση πραγματικά που προσπαθεί να αντιμετωπίσει ο Υπουργός είναι εξαιρετικά σύνθετη και απίστευτα αδιαφανής.

Έπειτα από προσεκτική εξέταση των όσων ισχύουν μέχρι σήμερα, εμείς στην Ένωση Κεντρώων έχουμε καταλήξει στο ασφαλές συμπέρασμα πως απαιτούνται αλλαγές άμεσα και πως η κατάσταση όπως έχει θεωρείται απαράδεκτη. Αυτό όμως δεν σημαίνει πως η υπό εξέταση νομοθετική πρωτοβουλία θα καταφέρει να επιβάλει την αξιοκρατία και την λειτουργικότητα στα κρίσιμα ζητήματα των μετατάξεων, μεταθέσεων και αποσπάσεων.

Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη τις διαμαρτυρίες που έχουν εκφραστεί από όλες τις πλευρές με τεκμηριωμένο τρόπο και με χρήση παραδειγμάτων και επειδή εντοπίζουμε και εμείς πολλά περιθώρια βελτιώσεων, σας καλούμε να εξετάσετε το ενδεχόμενο να αποσύρετε από το νομοσχέδιο το τρίτο κεφάλαιο και να το φέρετε ως αυτόνομο νομοσχέδιο, έπειτα και από την περαιτέρω εξέτασή του, των ενστάσεων όσων ειπώθηκαν, μέσω μιας νέας δημόσιας διαβούλευσης καλύτερα οργανωμένης.

Το τέταρτο κεφάλαιο με τις διατάξεις των άρθρων 52 και 57 επιχειρεί τον εξορθολογισμό πολύ σημαντικών λειτουργιών του λιμενικού σώματος και της ελληνικής ακτοφυλακής με το οποίο είμαστε σύμφωνοι.

Η προηγούμενη απαράδεκτη συμπεριφορά απαγόρευε έστω και την αναφορά των λέξεων «στρατηγικός, επιχειρησιακός σχεδιασμός». Η διαφάνεια και η αξιοκρατία που μπορούμε, με τα μέσα που υπάρχουν εν έτη 2017, να εξασφαλίσουμε, αξιοποιώντας μάλιστα, ήδη, την υπάρχουσα τεχνογνωσία, δεν αφήνει και περιθώρια επιλογών.

Όσον αφορά τώρα το μέρος 10, σαν συνέχεια της προηγούμενης εισήγησής μου, άρθρα 107 έως 110 σχετικά με τις προβλέψεις των άρθρων αυτών που περιέχονται στο 10ο κεφάλαιο, θα ήθελα να σχολιάσω πως κρίνω πολύ εύστοχη την επιλογή της λέξης «μετασχηματισμός» για την περιγραφή της πολύ ουσιαστικής αλλαγής που επέρχεται με τη μεταφορά της αρμοδιότητας των ελέγχων στους νηογνώμονες.

Το σίγουρο είναι πως έχουμε να αναλογιστούμε, δυστυχώς, πάρα πολλά τραγικά περιστατικά για να κατανοήσουμε το μέγεθος των αλλαγών που απαιτούνται στα ζητήματα εποπτείας και ελέγχου των πλοίων. Η απόφαση να μεταφερθεί η ευθύνη στους νηογνώμονες είναι μια πολύ σημαντική και πολύ κρίσιμη απόφαση, η οποία, όμως, μοιάζει να έρχεται πιο πολύ ως αποτέλεσμα τραγωδιών παρά ως μια ηθελημένη ενέργεια εκσυγχρονισμού. Εν τούτοις, κατανοούμε τη σημασία που έχει για τη διασφάλιση των πολιτών και του δημόσιου συστήματος, για την εποπτεία και τον έλεγχο των πλοίων. Πρόκειται για μια ρεαλιστική επιλογή, εάν, όμως, τελικά θα ενισχυθεί το ελεγκτικό πλαίσιο, μένει να αποδειχθεί στην πράξη.

Η καθιέρωση ανώτατου ορίου ηλικίας για τα πλωτά μέσα μεταφοράς ναυτιλιακού καυσίμου που προβλέπεται στο άρθρο 109, στηρίζεται σε μια λογική που γίνεται εύκολα μεν κατανοητή από τους πολίτες, με την οποία εγώ προσωπικά συμφωνώ, ωστόσο υποκρύπτει μια αδυναμία, μια έλλειψη εμπιστοσύνης στις διαδικασίες συντήρησης των πλοίων.

Όσον αφορά στο 11ο μέρος, δηλαδή τα άρθρα μέχρι το 133, περιέχει κι αυτό κάποιες πολύ κρίσιμες διατάξεις. Στο άρθρο 114, το Υπουργείο σε μια προσπάθεια να αντιμετωπίσει το διεθνές φαινόμενο της περιστρεφόμενης πόρτας, το οποίο, ουσιαστικά, αναφέρεται στη μεταπήδηση κρατικών αξιωματούχων στον ιδιωτικό τομέα αμέσως μετά την αποχώρησή τους ή την συνταξιοδότησή τους από το δημόσιο, προχωρά στην θέσπιση μιας λογικής απαγόρευσης. Δεν μπορεί όποιος ελέγχει για λογαριασμό του δημοσίου να ξέρει ότι τον περιμένει μια θέση μ’ έναν παχυλό μισθό στην εταιρεία του ελεγχόμενου.

Πολύ σημαντικές είναι, επίσης, οι προβλέψεις για τον Οίκο του Ναύτου, για τις πλοϊκές υπηρεσίες και τους δόκιμους αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και για το ΝΑΤ.

 Με αυτά τα λίγα θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, την εισήγηση και την περαιτέρω θέση μας θα ακούσετε στην Ολομέλεια.

 Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κ. Σαρίδη.

Το λόγο έχει ο κ. Δανέλλης.

 ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Δεν θ’ αναφερθώ σε κανένα από τα άρθρα του νομοσχεδίου, εξάλλου είχα ολοκληρώσει τον σχολιασμό μου και την τοποθέτησή μου στην προηγούμενη συνεδρίαση, απλά, κύριε Υπουργέ, κ. Σαντορινιέ, ιδίως εσείς που είχατε ασχοληθεί ενεργά με το θέμα στο παρελθόν, με άλλη σας ιδιότητα τότε, απ' ό,τι θυμάμαι, νομίζω ότι θα ήταν σκόπιμη η επανασύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ), η οποία θα ήταν χρήσιμη η συμβολή της στη ρύθμιση ενός κρίσιμου ζητήματος ανταγωνισμού στα ζητήματα της ακτοπλοΐας, κυρίως στη σύνδεση με τα μικρά νησιά. Να θυμίσω ότι καταργήθηκε το 2004 και έκτοτε, 14 χρόνια, η αρχή που ήταν αρμόδια για τα ζητήματα αυτά, δηλαδή, η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν έχει ασχοληθεί ποτέ με κανένα θέμα που έχει να κάνει με την ακτοπλοΐα και τη σύνδεση των νησιών, μεγάλων ή μικρών.

Ευχαριστώ.

 ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Δανέλλη.

 Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι έχουν ειπωθεί πολλά και ο Εισηγητής μας έχει δώσει και αρκετές απαντήσεις, αλλά νομίζω ότι πρέπει να πούμε κι εμείς μερικά πράγματα. Τα περισσότερα θα τα πούμε, βέβαια, στην Ολομέλεια, αλλά ακούμε συνεχώς και επαναλαμβανόμενα ότι καταργείται ο Κλάδος Επιθεώρησης Πλοίων και ακούμε και κροκοδείλια δάκρυα και απ’ αυτούς που τον είχαν καταδικάσει στην υποστελέχωση, στη μη λειτουργικότητα, με τα πολλαπλά προβλήματα και αλήθεια αναρωτιέμαι: Αυτοί που λένε αυτά τα πράγματα έχουν σκεφτεί ότι τόσα χρόνια ο Κλάδος Επιθεώρησης Πλοίων δεν λειτουργούσε όπως θα έπρεπε να λειτουργεί και όντως καταργείται ή μήπως αναβαθμίζεται;

Αναβαθμίζεται σε ένα όργανο που θα ελέγχει όλους αυτούς που επιθεωρούν, γιατί αυτό χρειαζόμαστε αυτή τη στιγμή, να υπάρξει ένας ουσιαστικός έλεγχος και ταυτόχρονα να υπάρξει αναβάθμιση και των μικρών -όπως λέμε- νηογνωμόνων, με ουσιαστικές διαδικασίες ποιοτικού ελέγχου. Γιατί, όπως ξέρετε, οι μικροί νηογνώμονες γίνανε με μία υπουργική απόφαση, μιας αίτησης και δύο υπεύθυνων δηλώσεων, που κανένας προληπτικά δεν μπορούσε να ελέγξει εάν, πραγματικά, αυτοί υλοποιούνε τον ρόλο για τον οποίο έχουνε. Αυτό έγινε με μια υπουργική απόφαση της δικής σας κυβέρνησης.

Αλήθεια, πόσες φορές ελέγχθηκαν αυτοί οι μικροί νηογνώμονες, για τα πιστοποιητικά που βγάζουν; Ποτέ.

Πόσες φορές, πραγματικά, έγιναν έλεγχοι και έχουμε και παραδείγματα και για τους μεγάλους νηογνώμονες, όπως ο Ρωσικός Νηογνώμονας. Τον θυμόσαστε εκείνον τον Ρωσικό Νηογνώμονα; Τι πρόστιμα, αλήθεια, έχουν πληρωθεί γι' αυτόν;

Κύριε Αρβανιτίδη, δεν θα υπάρξει καμία τρύπα, γιατί θα υπάρξει παράβολο για τον έλεγχο των νηογνωμόνων. Άρα, μην ανησυχείτε, θα τα πάρουμε αυτά τα λεφτά. Οπότε, μην μπαίνετε σε αυτό τον πειρασμό.

Υπάρχουν αρκετά, αλλά νομίζω ότι τα περισσότερα από όσα ειπώθηκαν, είναι ψέματα. Δεν θα κάνει ελέγχους ο Κλάδος Επιθεώρησης Πλοίων; Θα κάνει και θα κάνει επάνω στα πλοία και θα ελέγχει την δουλειά των νηογνωμόνων. Αυτό, δεν είναι σημαντικό για να δούμε τι πραγματικά κάνουν οι νηογνώμονες; Πόσες φορές ελέγχθηκαν πλοία που είχαν δοθεί πιστοποιητικά από νηογνώμονες; Ποτέ. Δεν ήταν υποχρέωση του Κλάδου Επιθεώρησης Πλοίων να το κάνει; Ήταν. Έγινε; Όχι. Γιατί; Γιατί ήταν υποστελεχωμένος. Εσείς, που κλαίτε για τον Κλάδο Επιθεώρησης Πλοίων.

Πρέπει να δώσουμε και μερικά διευκρινιστικά στοιχεία.

Για τα μικρά αλιευτικά σκάφη, εξέδιδα άδεια εκτέλεσης πλοών. Δεν αλλάζει το καθεστώς.

Για τα μεγάλα αλιευτικά σκάφη, τα λεγόμενα «Torremolinos», λαμβάνεται μέριμνα ώστε να πιστοποιούνται από εθνικούς νηογνώμονες, προκειμένου να συγκρατηθεί το κόστος.

Μέχρι σήμερα, όπως ξέρετε, δεν έχουμε καμία διαμαρτυρία για αυτά τα αλιευτικά σκάφη από τους αλιείς.

Επίσης, τα μεγάλα ημερόπλοια, ούτως ή άλλως, για την κλάση παρακολουθούνται από αναγνωρισμένους νηογνώμονες, από τους νηογνώμονες AJAX. Όπως γνωρίζετε, οι περισσότεροι έχουν πενταετής σύμβαση. Άρα, το κόστος, δε θα είναι τόσο μεγάλο όσο λέγεται.

Τώρα, θα ήθελα να πάω λίγο παρακάτω. Επειδή αναφέρθηκαν πολλά για τις μεταθέσεις. Διαβάζω το άρθρο 26, παράγραφος 1, γιατί επιτέλους, πρέπει να διαβάσουμε. «Τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής τοποθετούνται, μετατίθενται και αποσπώνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» και εσείς μένετε εκεί. Τελεία. Παρακάτω, όμως, η πρόταση συνεχίζεται και λέει «με την οποία κυρώνονται», επαναλαμβάνω, «κυρώνονται οι αντίστοιχοι πίνακες τοποθετήσεων, μεταθέσεων και αποσπάσεων του αρμόδιου Συμβούλιου Μεταθέσεων». Επαναλαμβάνω «κυρώνονται οι πίνακες». Δηλαδή, είναι τόσο παράλογο να δει πραγματικά ο Υπουργός, ότι πραγματικά, υλοποιήθηκε η νομιμότητα;

Είναι η πρώτη φορά που επιτέλους τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, θα μετατίθενται με βάση τα μόρια τους και όχι με βάση τα μπιλιετάκια, που είπε προηγουμένως, ο κ. Κούζηλος.

Μπιλιετάκια στη δική μας διακυβέρνηση, δεν υπήρχαν, κ. Κούζηλε. Στην δική τους διακυβέρνηση πολλά, πράσινα, μπλε και μαύρα, αλλά υπήρχαν και εμείς, αυτό θέλουμε να κόψουμε.

Αυτό σας ενοχλεί, ότι δε θα μπορείτε να παίξετε το ρουσφετολογικό σας παιχνίδι και προφανώς, ίσως, είναι πολλές οι μεταθέσεις για να τις υπογράφει ο Υπουργός.

Παρακάτω, λέει, «η αρμοδιότητα τοποθέτησης, μετάθεσης» κ.λ.π. «μπορεί να μεταβιβαστεί σε υφιστάμενα κλιμάκια διοίκησης». Έχετε δίκιο, αλλά το προβλέπει, κύριε Δανέλλη.

Επομένως, καμία μετάθεση δεν θα γίνεται από κανένα μονοπρόσωπο όργανο. Όλες θα είναι από Συμβούλιο Μεταθέσεων.

Καταλαβαίνω, σας ενοχλεί. Ίσως, στο Λιμενικό Σώμα να είχατε συνηθίσει να κάνετε πολλά ρουσφέτια. Ε, θα σταματήσετε να κάνετε, να τελειώνουμε.

Πάμε στο Τέλος Πλοών. Το 2013 ψηφίσατε ένα αντίστοιχο για την πλεύση των πλοίων. Τι ήταν αυτό το τέλος; Δεν είχε καμία ανταποδοτικότητα και τι λέμε εμείς; Ότι πρέπει να πληρώσετε για αυτό που προσφέρει η Ελλάδα. Τι προσφέρει η Ελλάδα; Τις τηλεπικοινωνίες, τη δυνατότητα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, τη δυνατότητα έρευνας και Διάσωσης. Αυτά, δεν πρέπει να κοστολογηθούν; Δεν πρέπει να πληρώσει κανένας για αυτά; Και τι λέμε επίσης; Όχι ετήσια, αλλά μηνιαία. Εάν δεν πλέετε, δεν πληρώνετε. Εάν πλέετε μέσα στο μήνα, θα πληρώσετε. Αυτό λέει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Αυτά που ελλιμενίζονται πληρώνουν.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι, κύριε Πλακιωτάκη. Όσα δεν πλέουν μέσα στο μήνα, δεν πληρώνουν, τελειώσαμε. Τελειώσαμε!

Και τι προβλέπεται επίσης; Εκπτώσεις, ιδιαίτερα για τα επαγγελματικά, μέχρι και 55%. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Και μου λέτε ότι καταστραφούμε τον τουρισμό; Αλήθεια, την νησιωτικότητα και τον τουρισμό δεν την βελτιώνουμε με το γεγονός ότι δίνουμε τη δυνατότητα να νομιμοποιηθούν τα λιμάνια, να βελτιωθούν τα λιμάνια; Δεν την βελτιώνουμε με το γεγονός ότι επιτέλους, θα μπορέσουν νόμιμα να κατασκευαστούν πέργκολες στα λιμάνια μας και να έχουμε επιχειρήσεις οι οποίες νόμιμα θα λειτουργούν, κύριε Κόνσολα, στην Κάλυμνο; Στην Κεφαλονιά και σε όλες αυτές τις περιοχές; Ναι, υπάρχει το πρόβλημα, το ξέρετε το πρόβλημα της Καλύμνου, στην Νάξο. Άρα, λοιπόν, γιατί τα λέτε όλα αυτά;

Να κλείσω με δύο ζητήματα. Σε ό,τι έχει να κάνει με τις προγραμματικές συμβάσεις. Κυρία Μανωλάκου, δεν περίμενα αλήθεια αυτή την τοποθέτηση. Θα σας πω, λοιπόν, ότι αυτή τη στιγμή υπάρχει μια ναυτιλιακή εταιρεία της Καλύμνου, η οποία εξυπηρετεί και μπαίνει σε φάση διαγωνισμού μαζί με άλλες εταιρείες, εξυπηρετεί τους Λειψούς, τους Αρκιούς, το Αγαθονήσι, την Ψέριμο και αυτή η εταιρία, τι λέμε; Ότι στο τρίτο στάδιο της ανάθεσης των Άγονων Γραμμών να πηγαίνουν με προγραμματικές συμβάσεις.

Πιστέψτε με, θα υπάρξουν και άλλοι δήμοι, μικροί δήμοι, μικροί νησιωτικοί δήμοι, που θα κάνουν αυτή τη διαδικασία και ναι, είναι επιλέξιμο να αγοραστεί καράβι και είναι καλό να αγοραστούν καράβια, και καλό είναι αυτά τα καράβια να μπουν με προγραμματικές συμβάσεις και να μπορέσουμε, επιτέλους, να συνδέσουμε καλύτερα τα νησιά μας. Πού είναι το κακό σε αυτό που βρίσκετε; Πού το βρίσκετε αυτό το κακό και έρχεστε και μας μιλάτε από τη μια για κρατικοποίηση - η δεξιά παρατήρηση - και από την άλλη, για ιδιωτικοποίηση - η αριστερή παρατήρηση. Αφού, λοιπόν, πηγαίνουμε ούτε στην κρατικοποίηση ούτε στην ιδιωτικοποίηση, μάλλον καλά το πάμε αυτό και δεν περίμενα αυτή την τοποθέτηση, ειλικρινά, δεν την περίμενα από εσάς.

Εμείς, λέμε ότι μπορούν, η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί καλύτερα να βοηθήσει, ιδιαίτερα για τα νησιά, ιδιαίτερα, οι νησιωτικοί δήμοι γνωρίζουν πολύ καλά πώς θα συνδέσουν τα νησιά τους, κυρίως, με την διοικητική πρωτεύουσα του νομού. Πιστεύουμε ότι πρέπει να παίξει ρόλο η Τοπική Αυτοδιοίκηση και να αξιοποιήσει και ευρωπαϊκά κονδύλια. Ναι, γιατί κακό είναι; Κακό είναι να αγοραστούν πλοία με ευρωπαϊκά κονδύλια και αυτά τα πλοία να μπουν στις γραμμές; Είναι κακό; Δεν το καταλαβαίνω. Και μάλιστα, για πληροφόρησή σας, φαίνεται ότι υπάρχει μια τέτοια κίνηση τις τελευταίες ημέρες.

Τέλος, για το άρθρο 78, η απαγόρευση απόπλου. 1. Δεν αναφέρεται ότι υπάρχει η δυνατότητα δεκαπενθήμερης οικειοθελούς συμμόρφωσης των πλοιοκτητών. Δηλαδή, δεν γίνεται αυτόματα.

2. Προφανώς και μιλάμε για τις βεβαιωμένες οφειλές. Και μέχρι τώρα, δεν υπάρχει κανένας τρόπος οι ναυτικοί να πάρουν τα λεφτά τους. Ότι θα πάρουν το βασικό μισθό και τα επιδόματα τα οποία είναι βεβαιωμένα και ξέρουμε ότι αυτά πρέπει να πάρουν, είναι κακό; Τι λέμε ότι δεν θα συμπεριλαμβάνεται σ' αυτό; Τυχόν απαιτήσεις οι οποίες εγείρονται εκείνη τη στιγμή.

Γιατί υπάρχουν πολλές τέτοιες περιπτώσεις, που έρχονται διάφοροι «έξυπνοι» και λένε «έλα να σου πω, να πάρουμε και αυτό, να διεκδικήσουμε και αυτό». Τους πηγαίνουν στα δικαστήρια τους ναυτικούς με τις ναυτιλιακές εταιρείες και πάει μια χρονοβόρα διαδικασία.

Προφανώς και δεν μπορείς να απαγορεύσεις τον απόπλου ενός πλοίου, αλλά συγγνώμη, δεν μπορεί και ένα πλοίο να δουλεύει «βερεσέ», γιατί αυτό δεν βοηθάει και τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών. Υπάρχουν ναυτιλιακές εταιρείες που πραγματικά πληρώνουν στην ώρα τους και σωστά. Αυτές δηλαδή, θα πρέπει να μπαίνουν στο ίδιο ανταγωνισμό με αυτές που δεν πληρώνουν ποτέ; Βοηθάει και τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών.

Είναι ένα νομοσχέδιο που λύνει πολλά προβλήματα, θα τα πούμε και στην Ολομέλεια. Δεν είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο είναι ατάκτως ερριμμένες σκέψεις.

Κύριε Πλακιωτάκη λύνουμε πάρα πολλά ζητήματα και το ξέρετε. Ο αντιπολιτευτικός σας οίστρος σας επιβάλλει να μας λέτε ότι είναι απλά ατάκτως ερριμμένες σκέψεις.

Ευχαριστώ.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ(Προεδρεύων της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Υφυπουργό. Αγαπητές κυρίες και κύριοι συνάδελφοι φτάσαμε στο τέλος της συνεδρίασης.

Ολοκληρώθηκε η β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου και προχωρούμε στην ψήφιση των άρθρων.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών τα άρθρα 1, 2, 4 έως 12, 14 έως 18, 20 έως 25, 28, 29, 31, 33, 34, 37, 40, 41, 43 έως 68, 70, 73, 76, 78, 80, 82, 84, 85, 87 έως 93, 96, 97, 99, 100, 101, 103, 104, 107, 109, 111 έως 115, 117 έως 124, 126 έως 132 γίνονται δεκτά ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης γίνονται δεκτά κατά πλειοψηφία τα άρθρα 3, 13, 19, 26, 27, 30, 32, 35, 36, 38, 39, 42, 69, 71, 72, 74, 75, 77, 79, 81, 86, 94, 95, 98, 102, 105, 106, 108, 110, 116, 125 και 133, όπως τροποποιήθηκαν από τον κ. Υπουργό.

Το άρθρο 83 διαγράφεται και τα υπόλοιπα άρθρα αναριθμούνται αναλόγως.

Επίσης γίνεται δεκτή κατά πλειοψηφία η με Γενικό και Ειδικό Αριθμό 1343/18 υπουργική τροπολογία .

Επίσης, γίνεται δεκτό κατά πλειοψηφία και το ακροτελεύτιο άρθρο, όπως τροποποιήθηκε από τον κ. Υπουργό.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις» γίνεται δεκτό κατ΄αρχήν, κατ΄ άρθρο και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Γκαρά Αναστασία, Δρίτσας Θεόδωρος, Συρμαλένιος Νίκος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κούζηλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης και Δανέλλης Σπυρίδων

Τέλος και περί ώρα 20.25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ**