**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 13.30΄, 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 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». (3η Συνεδρίαση)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Παναγιώτης Σκουρλέτης, Υπουργός Εσωτερικών, 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, Νίκος Φίλης, Δημαράς Γιώργος, Μαρία Θελερίτη, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Παπαφιλίππου Γιώργος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαμπρούλης Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης, Δανέλλης Σπυρίδων και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καλημέρα σε όλους και όλες. Συνεχίζει η Επιτροπή μας, η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: «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». Πριν προχωρήσουμε στους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές να ψηφίσουμε για το νομοσχέδιο, επί της αρχής. Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): «Υπέρ».

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): «Κατά».

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.)): Επιφύλαξη.

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

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

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

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): «Κατά».

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): «Υπέρ».

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Επιφύλαξη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Στην πορεία, ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού» θα έρθει, οπότε και θα τοποθετηθεί.

Οπότε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής γίνεται δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία. Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Προσδοκώ στην ευρεία ανοχή σας. Θα προσπαθήσω, όσο γίνεται το συντομότερο, να διεξέλθω αυτά τα άρθρα. Καταρχήν, θα ήθελα να επισημάνω και να θέσω και στη συνέχεια της συζήτησης, ένα θέμα που προκύπτει, ως συμπέρασμα από τις ακροάσεις των φορέων έτσι όπως, κατά τη δική μου κρίση, το αξιολογώ.

Νομίζω ότι δηλώθηκε πολύ μεγάλο ενδιαφέρον για αυτό το νομοσχέδιο από πάρα πολλούς κλάδους- σχεδόν όλους- και το ενδιαφέρον αυτό αποτυπώθηκε και με την παρέμβαση στην ακρόαση των φορέων, αλλά και με τα υπομνήματα που εστάλησαν με εκτεταμένες αναφορές. Κάποιες από αυτές μπορούν, πραγματικά, να τις δούμε σε αυτό το νομοσχέδιο, ενώ κάποιες άλλες αφήνουν εκκρεμότητες που μπορούν στο μέλλον και πράγματι, αξίζει τον κόπο να αντιμετωπιστούν.

Είμαι βέβαιος ότι στον προγραμματισμό του Υπουργείου υπάρχουν τέτοια πράγματα. Άλλωστε, έχουν εξαγγελθεί. Ένα από αυτά ίσως εξαιρετικής σημασίας είναι η ναυτική εκπαίδευση, όπου αυτό το νομοσχέδιο στην πραγματικότητα, δεν περιέχει άρθρα που συστηματικά να ασχολείται με τη ναυτική εκπαίδευση. Όμως, υπάρχουν πολλά ζητήματα και διάφοροι φορείς τα έθεσαν στην ακρόασή τους. Αλλά προφανώς, δεν είναι ένα νομοσχέδιο για τη ναυτική εκπαίδευση. Θέμα τεράστιο που το Υπουργείο, ήδη έχει κάνει πολλά σημαντικά βήματα, όμως έχει μπροστά του ορίζοντα περαιτέρω βελτιώσεων και ανάπτυξης της ναυτικής εκπαίδευσης, αλλά επίσης και άλλα θέματα.

Πολύ σημαντικό κατά τη γνώμη μου είναι και το ζήτημα της αναπτυξιακής προοπτικής του θαλάσσιου τουρισμού, το οποίο δεν μπορεί να εξαντληθεί σε κάποιες απαλλαγές ή σε κάποιες ρυθμίσεις προνοιακής διευκόλυνσης. Είναι περισσότερο ένα ζήτημα στρατηγικού σχεδιασμού και νομίζω ότι και σε αυτή την κατεύθυνση, το Υπουργείο έχει δρομολογήσει διαδικασίες και πρωτοβουλίες που στο άμεσο μέλλον θα φανούν και θα αναδείξουν ζητήματα και ρυθμίσεις αναγκαίες που πράγματι, πρέπει να γίνουν.

Από εκεί και πέρα, στα άρθρα αυτού του νομοσχεδίου. Στο πρώτο κεφάλαιο, το πρώτο μέρος από το άρθρο 1 έως το άρθρο 15, η εκπαίδευση των επιθεωρητών και των ελεγκτών λιμένων και αναγνωρισμένων οργανισμών, ο καθορισμός των ελαχίστων προσόντων είναι κάτι που για πρώτη φορά τίθεται με τόσο οργανωμένη βάση και μάλιστα, αυτές και με την ίδρυση και σχετικής σχολής για την εκπαίδευση, συνδέεται όλη αυτή η σειρά των 15 άρθρων και οι ρυθμίσεις που επιφέρει με τα επόμενα άρθρα, στα επόμενα κεφάλαια για την αναβάθμιση του κλάδου ελέγχου πλοίων. Θα μιλήσω γι’ αυτά στη σειρά τους.

Το δεύτερο μέρος τα ζητήματα ναυτιλίας, ασφάλειας, αστυνόμευσης προσωπικού, προσωπικοί ραδιοφάροι και ενδείξεις κινδύνου είναι και αυτό σημαντικό. Ενσωματώνονται στην ελληνική έννομη τάξη νέα όρια αστικής ευθύνης για απαιτήσεις, για απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες. Ενισχύεται ο ρόλος και το έργο της τεχνικής επιτροπής του ΥΝΑΝΠ. Υιοθετείται ταχεία ευέλικτη και η διαδικασία ενσωμάτωσης στο εθνικό ΔΙΚ αποφάσεων τεχνικού χαρακτήρα του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού.

Επέρχονται τροποποιήσεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ως προς τη διαδικασία συγκρότησης του μητρώου ενεργών ναυτικών, όπου βελτιώνεται υπέρ των ναυτικών κατά ένα έτος το δικαίωμα παραμονής στην ενεργό δράση, δηλαδή στο ενεργό μητρώο, έστω και αν λόγω συνθηκών, δεν είναι εύκολη η εξεύρεση εργασίας. Προβλέπεται σαφής τροποποίηση του αντικειμένου ρύθμισης των γενικών κανονισμών λιμένων και των ειδικών κανονισμών λιμένων για τη διαδικασία έκδοσής τους, πολύ σημαντική αυτή η κωδικοποίηση και επιδιώκεται και η ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τους προσωπικούς ραδιοφάρους που είναι και αυτό ένα καινούργιο πλαίσιο που βοηθάει πάρα πολύ και ενισχύει τη διαδικασία της έρευνας διάσωσης.

Το τρίτο μέρος που γέννησε και πολλές συζητήσεις και αντιρρήσεις και ενστάσεις και ανησυχίες είναι η μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου για τις υπηρεσιακές μεταβολές των στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Εδώ δεν έχω το χρόνο να αναφερθώ σε λεπτομερείς καταγραφές. Εκείνο όμως πραγματικά που πρέπει να πούμε είναι ότι πέραν του γεγονότος ότι δεν είναι από τον «ουρανό», δηλαδή δεν «πέφτουν» ξαφνικά αυτές οι ρυθμίσεις, είναι προϊόν πολλών μηνών και των δύο τελευταίων ετών διαβουλεύσεων, για πρώτη φορά νομοθετείται το πλαίσιο για τις υπηρεσιακές μεταβολές και αυτό έχει μία πολύ μεγάλη διαφορά από την πρακτική που ακολουθείτε μέχρι τώρα με την έκδοση των προεδρικών διαταγμάτων.

Νομίζω ότι ο καθένας καταλαβαίνει ότι και σε ευελιξία και σε διαφάνεια και σε συμμετοχή, αυτή η επιλογή υπερτερεί πάρα πολύ και δεν έχει καμία σύγκριση με την προηγούμενη μεθοδολογία. Αλλά και εδώ, υπάρχουν κανόνες, οι οποίοι κατοχυρώνουν δικαιώματα και δεν επιβάλουν. Η δε κριτική ότι ανατίθενται στον Υπουργό να κάνει τις μεταθέσεις, τις αποσπάσεις και όλα αυτά, δεν είναι βάσιμη, ας διαβαστεί λίγο πιο προσεκτικά το κεφάλαιο αυτό και τα άρθρα αυτά. Αντιθέτως, ο Υπουργός αναλαμβάνει την ευθύνη και δια νόμου να εγγυηθεί ότι όλα έχουν γίνει καλώς, όλα όσα τα Συμβούλια κρίσεων, μεταθέσεων, θα έχουν πραγματικά με διαφανή και σαφή τρόπο ορίσει τις αποφάσεις.

Είναι και εδώ δημοκρατική τομή να αναλαμβάνει την ευθύνη ο Υπουργός, δεν υποκαθιστά την ιεραρχία του σώματος, ούτε τις λειτουργίες του σώματος, ούτε κάνει ότι θέλει να είμαστε και ειλικρινείς. Με τον ισχύον ασαφές καθεστώς και όχι μόνο στο ΛΣ και στα άλλα σώματα ασφαλείας και σε άλλες δημόσιες υπηρεσίες, πολλές φορές υπήρχε ανοικτός δρόμος για να κάνει ο Υπουργός εμμέσως ότι ήθελε χωρίς να τον ελέγχει κάνεις και χωρίς να έχει και ευθύνη. Είναι λοιπόν η ανατροπή ακριβώς αυτής της όχι και τόσο υγιούς πραγματικότητας που όλοι με διάφορους τρόπους την έχουμε βιώσει σε διάφορα σχέδια. Τιμά το Σώμα αυτή η μεταρρύθμιση και δεν το υποκαθιστά. Ας διαβαστεί πιο προσεκτικά.

Επίσης, το Σώμα το τιμά ο στρατηγικός επιχειρησιακός σχεδιασμός των άρθρων 52 έως 57. Και είναι πολύ σημαντική η αναβάθμιση που επέρχεται με αυτό τον τρόπο και που συνδέεται και με το 15ετές και τριετές πρόγραμμα προμηθειών, δηλαδή, μια οργάνωση που είναι η οργάνωση του 21ου αιώνα. Δεν μπορούμε να έχουμε σε αυτά τα ζητήματα λειτουργίες που δεν είναι προβλεπτές με ένα σαφή και συνολικό και ενιαίο τρόπο και μάλιστα, με στρατηγικό ορίζοντα.

Τα επόμενα άρθρα 58 έως 75 αναφέρονται στην αξιολόγηση των στελεχών, με όρους που και εδώ είναι διαφανέστεροι και οδηγούν σε αναβάθμιση από κάθε άποψη. Ειδικά το άρθρο 58 οδηγεί στη συγκρότηση θεσμικής κρίσης αυτοδύναμης αξιολόγησης των στελεχών του ΛΣ, που προσομοιάζουν και με τις δοκιμασμένες επιλογές και μεθόδους που έχουν ήδη εδώ και χρόνια υλοποιηθεί στις Ένοπλες Δυνάμεις χωρίς να μετατρέπεται σε Σώμα Ενόπλων Δυνάμεων, αλλά είναι σώμα ασφαλείας με τις αρμοδιότητές του, με τους στόχους και με τα καθήκοντά του.

Στο άρθρο 60 λαμβάνεται μέριμνα για την εξομοίωση δόκιμων λιμενοφυλάκων υπαξιωματικών και αξιωματικών, ως προς τις ρυθμίσεις της μόνιμης διαθεσιμότητας με τα εν ενεργεία στελέχη, τα οποία κατέστησαν σωματικώς ανίκανα κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας ή ένεκα αυτής. Είναι μια ρύθμιση εξαιρετικά δεκτή απ’ όλους νομίζω γιατί λαμβάνει υπόψη της το ανθρωπιστικό στοιχείο. Στο άρθρο 61 παρέχεται η δυνατότητα τοποθέτησης ανώτερων αξιωματικών στο γραφείο του Αρχηγού του Σώματος. Στο άρθρο 62, κάτι που ήταν μια έλλειψη, που πολλές φορές δυσκόλεψε το γραφείο της ηγεσίας του Σώματος.

Με το άρθρο 63 ρυθμίζονται θέματα στελεχών του Σώματος που ανήκουν στον υγειονομικό κλάδο και είναι επίσης, χρόνιο αίτημα και εκκρεμότητα για πολύ μεγάλο διάστημα. Με το άρθρο 64 προβλέπεται η άρση του ανορθολογικού αποτελέσματος που επέφερε το π.δ.103, το οποίο αποστέρησε τη δυνατότητα βαθμολογικής προαγωγής σε αξιωματικούς του Σώματος ειδικότητας τεχνικού, οικονομικού και νομικού, αν και πληρούν όλα τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα παραγωγής. Το άρθρο 65 ρυθμίζει θέματα υπολογισμού του χρόνου στρατιωτικής θητείας για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό υπαξιωματικών και λιμενοφυλάκων και θα σταθώ εδώ για λίγο, γιατί είχα κατηγορηθεί και εγώ τότε που ήμουν Υπουργός, γιατί αυτό είναι άρθρο από τον προηγούμενο σχεδιασμό, ως αντιφεμινιστής και έχει υπάρξει μια κριτική.

Δεν πρόκειται για αυτό. Το έχουμε μελετήσει πάρα πολύ καλά. Όταν κατατάσσονται στο Λιμενικό Σώμα στελέχη ως λιμενοφύλακες και στο διαγωνισμό προβλέπεται ως ένα από τα απαιτούμενα προσόντα η εκπλήρωση της στρατιωτικής θητείας που μπορεί να είναι και δύο χρόνια τις παλαιότερες εποχές και κατατάσσεται σε ένα στρατιωτικοποιημένο Σώμα αυτός ο λιμενικός, ενώ άλλοι σε άλλους διαγωνισμούς δεν χρειαζόταν αυτό και προφανώς, δεν χρειαζόταν για τις γυναίκες που κατατάσσονταν, καταλαβαίνει κανείς ότι αυτό δημιουργούσε ένα σαφές μειονέκτημα και μια αδικία για αυτούς που ήδη είχαν υπηρετήσει τη θητεία τους. Εδώ, λοιπόν, του αναγνωρίζουμε ένα χρόνο – ας έχει υπηρετήσει ενάμισι ή δύο – και δεν διαταράσσεται ούτε η ιεραρχία.

Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη ότι σε παλιότερες εποχές, όμως όχι και πολύ παλιές, οι γυναίκες που κατατάσσονταν για μεγάλο διάστημα, μέχρι να ιδρυθεί το Αρχηγείο, δεν υπηρετούσαν σε περιφερειακές διοικήσεις και υπηρετούσαν σε γραφεία, είχαν τη δυνατότητα –και το έκαναν και προς τιμήν τους – να σπουδάσουν, να πάρουν μεταπτυχιακά διπλώματα, ενώ οι άλλοι που ήταν στις θέσεις μάχης δεν είχαν αυτήν τη δυνατότητα. Όλα αυτά, λοιπόν, για την εξέλιξη των στελεχών, χωρίς να είναι τόσο μεγάλο πρόβλημα, για μια ομάδα στελεχών που έχουν ξεκινήσει από λιμενοφύλακες είναι η αποκατάσταση δικαιοσύνης και ισορροπίας. Δεν αδικεί κανέναν και, πολύ περισσότερο, δεν αδικεί τις γυναίκες. Έχω μια ειδική ευαισθησία και για αυτό στάθηκα λίγο περισσότερο σε αυτό.

Το άρθρο 66 εξορθολογίζει το καθεστώς πειθαρχικής δίωξης στελεχών μονάδων υποβρυχίων αποστολών. Το άρθρο 67 λαμβάνει μέριμνα για την έκδοση σύγχρονων δελτίων ταυτότητας στελεχών. Ήταν γνωστό αίτημα αυτό και είναι στοιχειώδης εκσυγχρονισμός. Με το άρθρο 68 ρυθμίζονται θέματα σημαιοφόρων που προέρχονται από τη Σχολή Δοκιμών Λιμενοφυλάκων.

Με το άρθρο 69 προβλέπεται η παροχή υπηρεσιών πρόληψης, διάγνωσης, θεραπείας, αποκατάστασης υγείας και συμβουλευτικής υποστήριξης, καθώς η συνταγογράφηση και η εντολή διενέργειας παρακλινικών εξετάσεων εκ μέρους του ΕΟΠΥΥ για τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και τις οικογένειές τους. Πρόκειται για όλα τα στελέχη και τις οικογένειές τους που υπηρετούν σε περιοχές όπου δεν υπάρχουν δημόσια νοσοκομεία. Είναι πολύ παλιό αίτημα. Ήμουν στην περίοδο που ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. είχε λίγους Βουλευτές και ασχολούμουν με το θέμα αυτό και έρχεται τώρα μετά από 10 χρόνια περίπου να αποκατασταθεί αυτό το ζήτημα.

Με το άρθρο 70 προστίθεται στα ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής ο χρόνος υπηρεσίας στη μονάδα υποβρυχίων αποστολών και στα εναέρια επιχειρησιακά μέσα για τους πτυχιούχους αξιωματικούς, ανθυπασπιστές κ.λπ.. Με το άρθρο 71 ρυθμίζονται τα θέματα του λιμεναρχείου Αγίου Όρους. Με το άρθρο 72 προτείνεται η στελέχωση των λιμενικών τμημάτων, τα οποία εδρεύουν σε απόσταση ίση ή μεγαλύτερη των 50 χλμ. από τη λιμενική αρχή υπαγωγής τους. Είναι και αυτό παλιό αίτημα. Το 73 διασφαλίζει τη τήρηση της αρχής της αντιπροσωπευτικότητας που προβλέπεται η συμμετοχή εκπροσώπων της αντιπροσωπευτικότερης οργάνωσης στελεχών του Λιμενικού Σώματος στα πειθαρχικά συμβούλια και στο Δ.Σ. του Ταμείου Αρωγής Λιμενικού Σώματος.

Με το άρθρο 74 λαμβάνεται μέριμνα για την επίλυση διαφόρων θεμάτων αρμοδιότητας Λιμενικής Αστυνομίας και με το άρθρο 75 τροποποιείται το θεσμικό πλαίσιο και η διαδικασία επιβίβασης και δράσης ένοπλων ιδιωτικών φρουρών, με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί από τότε που θεσμοθετήθηκε αυτή λειτουργία.

Με το άρθρο 76, οι προγραμματικές συμβάσεις ανάθεσης της δημόσιας υπηρεσίας. Νομίζω ότι και η συζήτηση που έγινε στην ακρόαση φορέων θα έπεισε και τον καθέναν που είχε ελλιπή ενημέρωση ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό άρθρο για την κάλυψη των ακτοπλοϊκών αναγκών κυρίως, των μικρών νησιών κάτω των 5.000 κατοίκων.

Το άρθρο 77 για την τροποποίηση και την επικαιροποίηση τίτλων των φορέων των μελών που συμμετέχουν στο συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Το άρθρο 78 για την προστασία των εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις νομίζω ότι η ίδια η ζωή ανέδειξε την ανάγκη αυτού του άρθρου. Οι ενστάσεις που έχουν προβληθεί δεν νομίζω ότι είναι βάσιμες, είναι περισσότερο φόβοι, αλλά ήδη το άρθρο αυτό έχει μέριμνα, έχει ασφαλιστικές δικλίδες, ώστε όλα να γίνονται με απόλυτη διαφάνεια, με ρυθμό, με κανονικότητα, με προβλεπόμενες ημερομηνίες και προθεσμίες, ώστε μόνο στον κακόπιστο και κατά συρροή και κατ' επανάληψη εργοδότη, πραγματικά οι εργαζόμενοι να προστατεύονται, κάτι που στο λιμάνι του Πειραιά δημιούργησε και γενικότερα στα ελληνικά λιμάνια, τεράστια αναστάτωση τα προηγούμενα χρόνια. Δεν έχω το χρόνο να αναφερθώ με ποιον τρόπο λύσαμε ένα πρόβλημα τεράστιο που αναστάτωνε κυριολεκτικά την ελληνική ακτοπλοΐα. Τους απλήρωτους ναυτικούς, όταν οι προηγούμενοι Υπουργοί έλεγαν ότι αυτό δεν είναι δικό τους θέμα, αλλά είναι θέμα των δικαστηρίων.

Στο άρθρο 79, η μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών σε παραγωγικές σχολές είναι τομή. Το ότι πράγματι θα πρέπει να οργανωθούν σύντομα όλα εκείνα τα προαπαιτούμενα για να λειτουργήσουν οι σχολές, το πρόγραμμα και τα λοιπά, ήδη έχει αρχίσει η προεργασία και είχε αρχίσει και από παλαιότερα, τότε που ήμουν Υπουργός, αλλά προφανώς, πρέπει πρώτα να νομοθετηθεί για να δρομολογηθούν με συστηματικό τρόπο όλες εκείνες οι προϋποθέσεις για να λειτουργήσει αυτό το νέο σύστημα. Σημασία έχει να θεσμοθετηθεί, να νομοθετηθεί και να δρομολογηθεί και είναι ό,τι καλύτερο για την αναβάθμιση του Σώματος.

Τα άρθρα 80 έως 85 αφορούν θέματα πολιτικού προσωπικού. Η δυνατότητα συνταγογράφησής τους από το ιατρείο του Αρχηγείου και τα περιφερειακά ιατρεία και για τους πολιτικούς υπαλλήλους είναι πολύ σημαντική ρύθμιση καθημερινών αναγκών. Εκκρεμεί να καλύπτονται και από το ναυτικό νοσοκομείο οι πολιτικοί υπάλληλοι. Δεν το καταφέραμε μέχρι τώρα. Είναι μια συζήτηση που έχει γεννήσει ενστάσεις κ.λπ., αλλά νομίζω ότι σε συνεργασία και με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και τις διοικήσεις του ναυτικού νοσοκομείου, αυτή η εκκρεμότητα πρέπει να μείνει ανοιχτή και να ωριμάσει στη θετική κατεύθυνση. Υπάρχουν οι όροι και είναι και πολύ σωστό και δίκαιο.

Στο άρθρο 81, η επιτάχυνση της διαδικασίας συγκρότησης των επιτροπών για την επιλογή του ωρομισθίου εκπαιδευτικού προσωπικού των κέντρων επιμόρφωσης και των δημοσίων σχολών σωστικών, πυροσβεστικών κ.λπ..

Το άρθρο 82 αφορά την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου και τον τρόπο της διενέργειας διαγωνισμού για την πρόσληψη πλοηγών. Αποτελεί και αυτό μια εκκρεμότητα τεράστιας σημασίας και αναπτυξιακής σημασίας. Έναν πλοηγό προσλαμβάνεις, πέντε φορές ανεβάζεις τα έσοδα σου. Για το ταμείο της πλοηγικής υπηρεσίας δημόσιο ταμείο. Έναν πλοηγικό σταθμό ιδρύεις και προς αυτή την κατεύθυνση, επίσης πρέπει να κινηθούμε ή και στις ναυπηγήσεις των πλοηγίδων. Δυστυχώς, οι προηγούμενες πολιτικές ηγεσίες στο Υπουργείο ακύρωσαν σχεδόν την πλοηγική υπηρεσία, την «στραγγάλισαν», την αποδυναμώσαν με τον οργανισμό που επέβαλαν με το περίφημο Προεδρικό Διάταγμα για ένα καθαρά αναπτυξιακό τομέα για την ελληνική ναυτιλία και τα ελληνικά λιμάνια. Με αυτό το άρθρο σε μεγάλο βαθμό αποκαθίσταται η ισορροπία. Έχουν να γίνουν πολλά ακόμα μπροστά. Το Υπουργείο το γνωρίζω ότι τα έχει δρομολογήσει. Σχετικά με το άρθρο 83, αντικαθίσταται η ισχύουσα διάταξη, ως προς το χρόνο προϋπηρεσίας που απαιτείται για τους κατόχους διπλώματος μηχανικού Α.Ε.Ι..

Το άρθρο 84 αφορά τις δηλώσεις περιουσιακής κατάστασης. Το Υπουργείο Ναυτιλίας επειδή είναι και υπουργείο οικονομικών έχει κατηγοριοποιηθεί στα υπουργεία που, συλλήβδην όλοι όσοι εργάζονται σε αυτό, υποχρεούνται σε δήλωση περιουσιακής κατάστασης. Καταρχάς, και άλλοι συνάδελφοι ανέφεραν στην προηγούμενη συνεδρίαση ότι αυτό δεν είναι κακό. Ο έλεγχος τιμά τον ελεγχόμενο. Τώρα, αν είναι μια προσθήκη δαπάνης ή μια ταλαιπωρία εκεί που δεν χρειάζεται μπορεί στο μέλλον να εξετασθεί. Αυτή τη στιγμή ακριβώς, επειδή είναι και οικονομικό υπουργείο και επειδή όλα αυτά στο πλαίσιο των δρομολογημένων συμφωνιών που έχει η χώρα μας έχουν αυτή την κατεύθυνση δεν μπορεί να γίνει καμία άλλη αλλαγή παρά μόνο αυτή που υπάρχει αυτή τη στιγμή. Επαναλαμβάνω ότι αυτή τιμά τον ελεγχόμενο.

Σχετικά με τα άρθρα 86 έως 106, αφορούν τον θαλάσσιο τουρισμό. Το τέλος πλοίων αναψυχής και ημερόπλοιων, όντως, ενώ είχε θεσμοθετηθεί από το 2013, δεν έχει ολοκληρωθεί, γιατί αποδείχνει μια δύσκολη ιστορία. Η δε Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων στο πρώτο διάστημα αντέδρασε και δεν το ήθελε. Δεν το ήθελε, τουλάχιστον, με τη μορφή που ήταν. Εκεί οφείλεται μια από τις μεγάλες καθυστερήσεις. Όπως ανακοίνωσε ο Υπουργός είναι έτοιμο. Θα μπει μπροστά. Δεν νομίζω ότι θα λειτουργήσει αντιαναπτυξιακά. Κάθε άλλο, λειτουργεί με κανόνες ισοτιμίας και επιτρέπει τον σαφή ανταγωνισμό μέσα σε πλαίσιο που και το δημόσιο μπορεί να τα ελέγχει.

Το άρθρο 87, «Νομιμοποίηση Υφιστάμενων Λιμενικών Εγκαταστάσεων».

Το άρθρο 88, «Συμμετοχή Λιμενικών Ταμείων στην Ε.ΛΙΜ.Ε. και σε Διεθνείς Ενώσεις Λιμένων».

Το άρθρο 89, «Προσβασιμότητα ΑμεΑ σε χώρους Χ.Ζ.Λ.».

Το άρθρο 90, «Χρήση έκτασης ΟΛΠΑ ΑΕ».

Το άρθρο 91, «Βεβαίωση και είσπραξη τελών από το προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων».

Όλα αυτά τα άρθρα είναι σημαντικά, αλλά αυτή τη στιγμή δεν έχω το χρόνο να σταθώ περισσότερο.

Το άρθρο 92, «Συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα (ν. 2971/2001)».

Το άρθρο 93, «Στελέχωση Πλοηγικών Σταθμών».

Το άρθρο 94, «Αδειοδότηση έργων σε περιοχές ΟΤΑ». Είναι μια σημαντική πρωτοβουλία, η οποία ξεκίνησε από το λιμάνι της Πάτρας και βρίσκεται εν εξελίξει για πολλά άλλα λιμάνια της χώρας.

Το άρθρο 95, «Τροποποιήσεις του ν. 4256/2014».

Το άρθρο 96, «Συμμετοχή στην Ε.Σ.Α.Λ. εκπροσώπου της Π.Ε.Π.Ε.Ν.».

Το άρθρο 97, «Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων». Σε αυτό αναφέρθηκα.

Το άρθρο 98, «Τροποίηση του άρθρου 24 του ν. 2971/2001», σχετικά με τα έργα δημοσίου συμφέροντος που εκτελούνται στα λιμάνια με απόφαση του φορέα διοίκησης.

Το άρθρο 99, «Σύσταση κοινού υπηρεσιακού συμβουλίου στο Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων με αρμοδιότητα στους υπαλλήλους όλων των Λιμενικών Ταμείων εποπτείας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

Το άρθρο 100, «Ενεργοποίηση Μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών». Αναφέρθηκα σε αυτό.

Το άρθρο 101, «Χρήση τερματικού Αποδοχής Καρτών Πληρωμών και Μέσων Ενημέρωσης με κάρτα (POS) και πληρωμής με μεταφορά χρημάτων μέσω τραπεζικών λογαριασμών».

Το άρθρο 102, «Τροποιήσεις του ν. 3142/1955 περί πλοηγικής υπηρεσίας». Επίσης, συμπληρώνονται τα προηγούμενα άρθρα με επιμέρους εξειδικευμένες ρυθμίσεις.

Το άρθρο 103, «Τροποίηση παρ. 15 του 21ου άρθρου του ν. 2932/2001», αναβιώνει προβλεπόμενη προθεσμία από τη λήξη για δύο έτη αναφορικά με τη δικαιοδοσία οργανισμών λιμένων, τα οποία αλληλεπικαλύπτονται με τα όρια νεοσυσταθέντων φορέων, διοικητικά λιμενικά ταμεία κλπ.

Το άρθρο 104, «Ναύδετα», αφορά ρυθμίσεις σημαντικές και δίνει μια νέα διάταση σε ανάγκες που έχουν εντοπιστεί πολύ καιρό.

Το άρθρο 105, η σύσταση συμβουλίων χρηστών λιμένων. Είναι μία πρόοδος σημαντική, δημοκρατική και συμμετοχική.

Το άρθρο 106 γέννησε πολύ μεγάλη συζήτηση. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πιστεύω ότι αυτό το άρθρο πρέπει να ψηφιστεί ομόφωνα από όλη την Ελληνική Βουλή. Θέτει πραγματικά σε πλήρη εναρμόνιση και με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και την Ευρωπαϊκή νομοθεσία το πλαίσιο λειτουργίας των αποβλήτων στα ελληνικά λιμάνια. Έχουν κατατεθεί πολλές ενστάσεις, αλλά και πολλές θετικές γνώμες από τους χρήστες των λιμένων. Προς αυτή την κατεύθυνση νομίζω ότι πρέπει να κινηθούμε, διαβάζοντας σχολαστικά αυτό το άρθρο με κάθε λεπτομέρεια, όπου μπορεί να υπάρχουν βελτιώσεις, καμία αντίρρηση, νομίζω ότι και ο Υπουργός το έχει δηλώσει, αλλά είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Το μέρος 10, άρθρα 107 έως 110 που είναι και αυτό ένα θέμα που γέννησε πολύ μεγάλη συζήτηση για τον μετασχηματισμό του συστήματος εποπτείας πλοίων. Να ξεκαθαρίσουμε, δεν θα μπω σε λεπτομέρειες, θα το κάνουμε στις επόμενες συζητήσεις μας, ότι δεν καταργείται ο κλάδος ελέγχου πλοίων, αλλά ισχυροποιείται και αναβαθμίζεται. Αυτό πρέπει να μπει στην συζήτηση. Αυτοί που έχουν αντίθετη άποψη, ας επιχειρηματολογήσουν και ας μιλήσουμε συγκεκριμένα. Ο κλάδος ελέγχου πλοίων αναλαμβάνει και μεγαλύτερη εκπαίδευση και με σχολή που θα εκπαιδεύονται τα στελέχη του και με ενιαίες αρμοδιότητες και με ενιαίο πλαίσιο να ελέγχει πλοία και να ελέγχει νηογνώμονες, πλοία που πιστοποιούνται από νηογνώμονες.

Αυτός είναι ο πραγματικός ρόλος και μάλιστα, με τις εξελίξεις, γιατί πλέον η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων πιστοποιούνται από νηογνώμονες. Ένας πολύ μικρός αριθμός πλοίων είναι εκτός νηογνωμόνων. Οι νηογνώμονες δεν ελέγχονταν, ούτε μπορεί κανείς να καταργήσει τους νηογνώμονες. Είναι μία διεθνής πρακτική πια στην ναυτιλία. Προς αυτή την κατεύθυνση λοιπόν, τα άρθρα αναβαθμίζουν το ρόλο του κλάδου της επιθεώρησης πλοίων και του δίνει κύρος.

Μία επισήμανση. Ναι, θέτει και έναν περιορισμό ότι στελέχη του κλάδου ελέγχου πλοίων που είτε πολιτικό προσωπικό είτε του λιμενικού, οι νηογνώμονες δεν μπορούν να τους προσλάβουν, αν έχουν αποχωρήσει από το Σώμα είτε για λόγους συνταξιοδότησης είτε για οποιαδήποτε άλλη αιτία. Που είναι το κακό σε αυτό; Κανένας δεν στοχοποιείται, κανένας δεν υποβαθμίζεται και κανένας δεν ενοχοποιείται. Υπάρχουν πάρα πολλές άλλες επιχειρήσεις στην ναυτιλία που μπορούν κάποιον που διακόπτει την υπηρεσιακή του ένταξη στο Υπουργείο Ναυτιλίας να αναζητήσει εργασία αλλού, εκτός από τους νηογνώμονες που πριν 1,2 και 3 χρόνια πριν ήταν σε θέση να τους ελέγχει. Πρέπει το κύρος του ελεγκτή να περιφρουρείτε και αυτό κάνει αυτή η ρύθμιση.

Τα άρθρα 111 και 133 είναι επίσης, ζητήματα και των πλοηγικών υπηρεσιών και του οίκου ναύτη και επιμέρους ζητήματα δοκίμων υπαξιωματικών. Επίσης, η θεσμοθέτηση της παραμονής στελεχών στο εξωτερικό με κανόνες. Επίσης, θέματα ΝΑΤ και κάποια άλλα που αν χρειαστεί θα επανέλθω.

Τελειώνοντας, με τη δυνατότητα των στελεχών του λιμενικού Σώματος, αλλά και των πολιτικών υπαλλήλων θα έλεγα και νομίζω ότι αυτό αναφέρθηκε στην ακρόαση φορέων, να στελεχώνουν υπηρεσίες του εξωτερικού. Πιστεύω ότι το έχει δηλώσει ο Υπουργός και προς αυτήν την κατεύθυνση είναι «ανοιχτός». Φαντάζομαι στην συνέχιση της συζήτησης με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις ορισμένα τέτοια πράγματα, όπως και άλλα θα αποσαφηνιστούν.

Νομίζω, κυρία Πρόεδρε, ότι είναι ένα νομοσχέδιο που κάθε άρθρο του φέρνει κάτι καλό και κάτι καινούργιο στην αναβάθμιση και του Σώματος και του Υπουργείου. Ευχαριστώ πολύ.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Δανέλλης, να τοποθετηθεί επί της αρχής.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΠΟΤΑΜΙΟΥ): Κυρία Πρόεδρε, επιφυλασσόμεθα. Επίσης, μια διαδικαστική πρόταση. Θα πρότεινα να ενοποιήσουμε την συνεδρίαση αυτή με την επόμενη που έχουμε στις 18.00΄ για να έχουμε καλύτερη εξοικονόμηση του χρόνου και αξιοποίησή του, διότι είναι λογικό ο κ. Δρίτσας, προφανώς, έχοντας να πει τόσα πράγματα για 160 άρθρα τα 15 λεπτά είναι λίγα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Δανέλλη, υπάρχει διαδικασία. Αυτό σημαίνει ότι θα ολοκληρώσουμε και μετά μπορεί η τέταρτη συνεδρίαση που πρέπει να γίνει ξεχωριστά, να είναι με μια αυτοσυγκράτηση των τριών – πέντε λεπτών κάθε Εισηγητής, γιατί είναι και θέμα Κανονισμού. Το λόγο έχει ο Υπουργός Εσωτερικών ο κ. Σκουρλέτης να επιχειρηματολογήσει για μια τροπολογία, την οποία τα κόμματα έχετε στα χέρια σας, απ’ ότι γνωρίζω.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών): Πρόκειται για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1343 και ειδικό 18. Όπως θα θυμάστε το καλοκαίρι, πριν λίγους μήνες υπογράφτηκε μετά από πάρα πολλά χρόνια μια ειδική συλλογική σύμβαση για τους εργαζόμενους για το 2009 στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Η σύμβαση αυτή αφορά θεσμικά κυρίως ζητήματα, δεν σχετίζεται με μισθολογικά, ούτως ή άλλως γνωρίζετε ότι υπάρχει συγκεκριμένο δημοσιονομικό πλαίσιο που τα ορίζει αυτά. Δεν παύει, όμως, να έχει μια τεράστια σημασία, διότι επανεργοποιεί αυτή τη διαδικασία της συλλογικής σύμβασης. Επειδή πρόκειται για σύμβαση στο χώρο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αυτή υπογράφεται ανάμεσα στις ομοσπονδίες της δευτεροβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης του χώρου και του Υπουργείου.

Με την παρούσα τροπολογία, δίνεται η δυνατότητα προσχώρησης σ’ αυτή την ήδη υπογεγραμμένη συλλογική σύμβαση και των υπόλοιπων δευτεροβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων που λειτουργούν στον ίδιο χώρο. Να το πούμε πιο απλά και πιο κατανοητά, ότι πέρα από την ΠΟΕ ΟΤΑ υπάρχει και η ΠΟΠ ΟΤΑ. Άρα, λοιπόν, με αυτή τη σύμβαση δίνεται η δυνατότητα να προσχωρήσει στην ήδη υπογεγραμμένη σύμβαση και αυτή η συνδικαλιστική οργάνωση, έτσι ώστε προφανώς, να εξασφαλίσουμε ότι δεν θα υπάρχουν δύο ταχυτήτων εργαζόμενοι για το ίδιο ακριβώς αντικείμενο και για τις ίδιες ειδικότητες.

Μιλάμε για το ίδιο κείμενο, ούτως ή άλλως θα μπορούσε, εάν μεταξύ τους είχαν μια καλύτερη προηγούμενη συνεννόηση οι οργανώσεις, να είχε αποφευχθεί αυτή η τροπολογία. Δεν έγινε αυτό και ερχόμαστε τώρα αυτή τη στιγμή να λύσουμε αυτή την εκκρεμότητα. Επαναλαμβάνω μιλάμε για τους ίδιους εργασιακούς χώρους, για τις ίδιες ειδικότητες, όχι για μισθολογικά ζητήματα. Κατά συνέπεια, θεωρώ ότι θα πρέπει να λυθεί μέσα απ’ αυτή την διάταξη, μέσα απ’ αυτή τη ρύθμιση και να εξασφαλιστεί πλέον το ενιαίο του πλαισίου της συλλογικής ρύθμισης που προβλέπεται για τους συγκεκριμένους εργαζόμενους. Αυτό αφορά η τροπολογία.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ομιλεί εκτός μικροφώνου

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών): Γίνεται με την συναίνεσή τους, το ζητούν οι ίδιοι, δεν το επιβάλλουμε εμείς. Δεν υπάρχει δημοσιονομικό κόστος, επειδή είναι το αγαπημένο σας θέμα αυτό, φαντάζομαι ότι θα θέλετε να ρωτήσετε, οπότε νομίζω ότι θα πρέπει να την αποδεχθούμε ομοφώνως.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό. Το λόγο, τώρα, έχει ο Εισηγητής της Ν.Δ. κ. Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Εισαγωγικά, θα ήθελα να ξανά τοποθετηθώ και να πω ότι πρόκειται περί ενός νομοθετήματος, το οποίο αποτελείται από σκόρπιες σκέψεις και απόψεις, οι οποίες δεν λύνουν, αλλά αντίθετα, δημιουργούν περισσότερα προβλήματα και ιδιαίτερα, στο χώρο της ανταγωνιστικότητας του θαλασσίου τουρισμού.

Επίσης, το νομοσχέδιο είναι γεμάτο από άρθρα, για τα οποία δεν υπάρχει καμία προηγούμενη μελέτη σκοπιμότητας, με αποτέλεσμα αντί να φαίνεται ότι δημιουργούμε ή δρομολογούμε λύσεις για την επίλυσή τους, τουναντίον – είμαι, απολύτως, βέβαιος - ότι θα δημιουργήσουμε πολλαπλάσια προβλήματα. Και εξηγούμαι γι' αυτό.

Ο κ. Υπουργός είπε ότι με το νομοσχέδιο αυτό «τολμάμε, ότι χαράζεται μια εθνική ναυτιλιακή πολιτική». Εγώ, πραγματικά, δεν αντιλαμβάνομαι σε τι συνίσταται αυτή η εθνική πολιτική. Βέβαια, του αρέσει του κ. Υπουργού να χρησιμοποιεί την αγαπημένη του λέξη «το αφήγημα». Όμως, δεν μας έχει πει, μέχρι σήμερα ή δεν έχει νομοθετήσει περί του αφηγήματος ή δεν έχει δώσει συγκεκριμένες λύσεις για τα θέματα της Ναυτιλίας. Δεν είδαμε πουθενά αναπτυξιακές διατάξεις που θα δώσουν ώθηση στη ναυτιλία. Τώρα, οι διευθετήσεις μικροέργων στα λιμάνια, μπορεί να είναι αναγκαίες, αλλά δεν αγγίζουν τα προβλήματα της Ναυτιλίας.

Αντίθετα, στο νομοσχέδιο είδαμε πλήθος αστυνομικών διατάξεων ή άλλων διατάξεων, που απαιτούν την έκδοση πολλών Προεδρικών Διαταγμάτων, Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων και Υπουργικών Αποφάσεων, προκειμένου, κάποτε, να εφαρμοστούν.

Κύριε Κουρουμπλή, έρχεστε, εδώ, στη Βουλή και τι ζητάτε; Πρακτικά, ζητάτε λευκή εξουσιοδότηση. Έτσι κατανοείτε, εσείς, το δημιουργικό διάλογο; Εισάγετε διατάξεις μερικής κρατικοποίησης της Ακτοπλοΐας, χωρίς πλοία - και είναι σημαντικό αυτό να το πούμε - και χωρίς να συζητάτε με αυτούς που μπορεί να διαθέσουν πλοία, ενώ γνωρίζετε ότι το συγκεκριμένο μοντέλο είναι αποτυχημένο, είναι αντικοινοτικό και αντισυνταγματικό. Αυτά, τώρα, που μας λέτε, μπορεί να είναι ένα πρώτης τάξεως αφήγημα για τα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ, δεν αφορούν, όμως, στο ελάχιστο, την ανάπτυξη της ναυτιλίας μας.

Ερχόμαστε, τώρα, στα θέματα, τα οποία έθεσε και ο κ. Υπουργός, λέγοντας ότι και η Ν.Δ. - τάχα μου – ήρθε, στη Βουλή, με προδιάθεση και προκατάληψη, να κάνει στυγνή, - όπως την ονομάτισε-, αντιπολίτευση και βεβαίως, με θέσεις και σκέψεις «ατάκτως ερριμμένες».

Κύριε Υπουργέ, στο Μέρος Γ, υπάρχει Κεφάλαιο Β, με θέμα την αξιολόγηση στελεχών του Λιμενικού Σώματος της Ελληνικής Ακτοφυλακής. Τι δουλειά, τώρα, έχουν τα άρθρα 58,59, 65, 68,70, στο Μέρος Ε, καθώς και το άρθρο 133, στο Μέρος ΙΑ, που ενώ πραγματεύονται θέματα που έχουν σχέση με την αξιολόγηση, προαγωγή των στελεχών που πραγματεύεται το Κεφάλαιο Β του Μέρους του Γ; Τι δουλειά έχουν, τώρα, τα άρθρα 74 (Θέματα Λιμενικής Αστυνομίας) και 75 (Τροποποίηση του νόμου 4058/2012), που αφορούν Θέματα για τις Άδειες Ένοπλων Φρουρών, στα Πλοία, στο Μέρος Ε που το τιτλοφορείτε ως «Θέματα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής»; Μήπως, δεν έχετε αντιληφθεί ότι αυτοί οι φρουροί δεν είναι στελέχη του Λιμενικού Σώματος;

Επομένως, όσο καλή διάθεση και αν έχουμε, μας φέρνετε ένα νομοσχέδιο που κυριολεκτικά, είναι συναρμολογημένο. Όποιος έμπαινε, πρώτος, στο γραφείο σας, αμέσως, υιοθετούσατε την άποψή του.

Επίσης, έχω να σας πω ότι, επειδή γνωρίζω πάρα πολύ καλά την επαγγελματική επάρκεια των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, αμφιβάλλω αν αυτές τις διατάξεις, σας τις έφεραν υπηρεσιακοί παράγοντες.

Πάμε στο θέμα της πιστοποίησης επιθεωρητών.

Όταν κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει πιστοποίηση επιθεωρητών κράτους-σημαίας, πως θα ελέγχει και πώς θα ελέγχετε τη διατήρηση των υψηλών στάνταρτ ποιότητας για την ελληνική σημαία; Γνωρίζω βέβαια πολύ καλά γιατί το κάνετε αυτό και θα επανέλθω σε συνδυασμό με τον μετασχηματισμό του Κέντρου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων.

Όμως, αυτά κύριε Υπουργέ είναι πολύ σημαντικά ζητήματα και επειδή ακριβώς θα παρουσιαστεί η ανάγκη να πιστοποιήσετε επιθεωρητές κράτους-σημαίας, να ξέρετε ότι πολύ σύντομα, επειδή ακριβώς η διάταξή σας περί μετασχηματισμού του Κέντρου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων δεν θα λειτουργήσει, θα αναγκαστείτε να το κάνετε.

Μας είπατε επίσης, αναφορικά με τις τροποποιήσεις-συμπλήρωση κανονισμών, ότι για πρώτη φορά δεσμεύετε τις υπουργικές αποφάσεις που αφορούν τα ζητήματα- και αναφέρομαι στο κεφάλαιο Β στα άρθρα 16 έως 25- να τις θέσει στην κρίση της αρμόδιας επιτροπής.

Κύριε Υπουργέ, στο μέρος Β, αν παρατηρήσει κανείς θα δει, πρώτον, διατάξεις που αναφέρονται στην υιοθέτηση, στην εσωτερική έννομη τάξη αποφάσεων διεθνών Οργανισμών, θα δει διατάξεις που αναφέρονται στην απογραφή και διαγραφή των ναυτικών, θα δει διατάξεις για την έκδοση κανονισμών λιμένων. Δηλαδή, μέσα σε μια ενότητα περιλαμβάνετε τόσα θέματα, που καμία σχέση δεν έχουν μεταξύ τους. Πραγματικά, δεν γνωρίζετε τι είναι όλες αυτές οι διατάξεις, δεν γνωρίζετε το περιεχόμενο όλων αυτών; Στο άρθρο 18 τι κάνετε;

Παρέχεται η δυνατότητα, οι υποχρεωτικοί διεθνείς κανόνες και αποφάσεις οργανισμών για τη χώρα, να υιοθετούνται στην εσωτερική Έννομη Τάξη με απόφαση του Υπουργού. Τι γινόταν μέχρι σήμερα;

Αυτές όλες οι υιοθετήσεις νόμων γινόταν με νόμο και όχι με υπουργικές αποφάσεις, δηλαδή, αφαιρείτε από τη Βουλή αυτή τη αρμοδιότητα;

Κύριε Υπουργέ, εδώ δεν είναι κομματικό ακροατήριο, εδώ είναι Βουλή και οφείλετε να είστε ενημερωμένος για τη διάταξη αυτή και να μην αναφέρετε μεγαλόστομα πράγματα που δεν ισχύουν κυριολεκτικά. Πάμε τώρα στις μεταθέσεις προσωπικού.

Κύριε Δρίτσα, όταν ήσασταν Υπουργός στο συνέδριο της ΠΟΕΠΛΣ στη Ρόδο, στις 13/5/2016, είχατε αναφέρει ότι τις μεταθέσεις πρέπει να τις κάνει το Αρχηγείο και όχι ο Υπουργός.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Αυτό ακριβώς κάνουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Δεν τα γνωρίζετε καλά κύριε Δρίτσα. Στο άρθρο 26 αναφέρετε: «Τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, τοποθετούνται, μετατίθενται και αποσπώνται με απόφαση του Υπουργού». Η αντιγραφή σε νόμο των κριτηρίων μεταθέσεων που προβλέπονται στο ισχύον προεδρικό διάταγμα περί μεταθέσεων, σε τι ακριβώς εξυπηρετεί;

Να σας πω εγώ, σε τι εξυπηρετεί. Το πνεύμα της νομοθετικής σας παρέμβασης είναι ακριβώς, η δημιουργία πελατειακού συστήματος με το πέρασμα της αρμοδιότητας στον ίδιο τον Υπουργό. Αν ήταν διαφορετικό, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν προβήκατε σε διορθωτικές παρεμβάσεις στο ισχύον προεδρικό διάταγμα;

Σας ανέφερα και στην ακρόαση των Φορέων, ότι όσον αφορά το προεδρικό διάταγμα με τις πειθαρχικές διατάξεις για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που σας παραδόθηκε εδώ και δύο χρόνια και ήταν υπογεγραμμένο από όλες τις Υπηρεσίες και είχαν συμφωνήσει, γιατί δεν το προχωρήσατε;

Σε αυτή μου την ερώτηση συμφώνησε η παριστάμενη Ομοσπονδία, η ΠΟΕΠΛΣ, και βεβαίως με γραπτό της υπόμνημα, η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. Παρόμοιες βέβαια διατάξεις ισχύουν και για τις αξιολογήσεις, αλλά και για τις μετατάξεις και προσέξτε να δείτε, στην εισηγητική έκθεση αναφέρεται ότι καμία μετάθεση δεν μπορεί να αποφασιστεί από μονομελές όργανο. Κύριε Υπουργέ, ο Υπουργός είναι πολυμελές Όργανο;

Έρχομαι τώρα στα ζητήματα εισαγωγής στελεχών στο Λιμενικό Σώμα. Προχωράει ο κ. Υπουργός στην κατάθεση μιας διάταξης, η οποία δεν έχει μελετηθεί, δεν υπάρχει κόστος, δεν υπάρχει εκπαιδευτικό πρόγραμμα, δεν υπάρχουν καθηγητές και εγώ ερωτώ:

 Πώς θα δημιουργούνται ναυπηγοί, μηχανολόγοι, κυβερνήτες και πλοίαρχοι σκαφών, νομικοί αλλά και οικονομικοί αξιωματικοί; Από τις σχολές που δεν υπάρχουν; Ακόμη και εάν υπήρχαν οι σχολές αυτές, πώς θα μπορούσαν να υποκαταστήσουν τον Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, τη Νομική, τις Ακαδημίες εμπορικού ναυτικού; Ξέρετε ότι το αντικείμενο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρία, εάν δεν το έχετε αντιληφθεί στα εκατό χρόνια λειτουργίας του, το λιμενικό σώμα έχει δύο πόδια. Το ένα πόδι είναι η προστασία των θαλασσίων συνόρων της χώρας μας και το δεύτερο πόδι είναι η εξυπηρέτηση της εμπορικής ναυτιλίας, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Εσείς, τι πάτε να κάνετε με αυτή τη διάταξη, χωρίς κανένα απολύτως σχεδιασμό; Μήπως προσπαθείτε να επαναφέρετε το αποτυχημένο πείραμα του 2009, 2012. Κύριε Υπουργέ, να έρθετε και να μας πείτε ευθέως, αν είστε υπέρ της πολιτικοποίησης του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Έρχομαι τώρα στο θέμα της ενεργοποίησης του μητρώου τουριστικών πλοίων, το τέλος πλοίων και τις διατάξεις που αφορούν στο θαλάσσιο τουρισμό. Κύριε Υπουργέ, το τέλος αυτό θα επιβαρύνει όλα τα σκάφη που θα πλέουν, ακόμα και αυτά που θα ελλιμενίζονται στις μαρίνες και κακός το διατυπώσατε στην τελευταία συνεδρίαση των φορέων ότι αυτά που είναι σε ακινησία δεν θα πληρώνουν. Όλα, θα πληρώνουν. Είμαι βέβαιος ότι επειδή ακριβώς από τη διεθνή εμπειρία έχει προκύψει ότι όποτε εφαρμόστηκε το συγκεκριμένο τέλος, έχει ως αποτέλεσμα τη φυγή σκαφών, για παράδειγμα, στην Ιταλία, το 2012, όταν επιβλήθηκε παρόμοιος φόρος έφυγαν 25.000 σκάφη.

Για να είμαι, επίσης, απολύτως κατανοητός, θα πω το εξής παράδειγμα. Ένα σκάφος 13 μέτρων θα καταβάλει 1.248 ευρώ το έτος, όταν το ετήσιο τέλος ελλιμενισμού στη μαρίνα της Κω, για παράδειγμα, είναι 2.670 ευρώ και στη μαρίνα της Λευκάδας είναι 4.610 ευρώ. Αυτό σημαίνει επιβάρυνση του ελλιμενισμού 46,7% και 27% αντίστοιχα. Πότε τα κάνετε, κύριε Υπουργέ, όλα αυτά; Την ίδια ώρα που επιβάλλεται το συγκεκριμένο τέλος, την ίδια ώρα αποκρατικοποιείτε τις μαρίνες.

Βέβαια, τώρα τελευταία ανακαλύψατε τον όρο αποκρατικοποίηση, πριν μιλούσατε για ξεπούλημα λιμανιών, ξεπούλημα αεροδρομίων, τώρα σταδιακά έρχεστε και πρακτικά υιοθετείται τη δική μας πολιτική. Όμως, την κάνετε λάθος. Αντί να δημιουργείτε κίνητρα, αντί να αντιγράφετε άλλες ανταγωνίστριες χώρες, όπως η Ιταλία, η Κροατία, η Τουρκία, πάνω στην κινητροδότηση πλοίων αναψυχής, εσείς επιβάλλετε συνεχώς νέους φόρους. Το πλοίο έχει προπέλες και όπου βρίσκει κατάλληλο επενδυτικό περιβάλλον, φεύγει. Αυτό πρέπει να έχετε κατά νου. Εάν φύγουν πλοία, όχι δεν θα εισπράξετε 15 εκατομμύρια που ευελπιστείτε βάσει του υπομνήματος, αλλά θα χάσετε πολλαπλάσια έσοδα και από τις επιχειρήσεις που έχουν αναλάβει τη διαχείριση των τουριστικών λιμένων και από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους χώρους των τουριστικών λιμένων και από τους Έλληνες ναυτικούς, τα πληρώματα των σκαφών αναψυχής και από τους απασχολούμενους στο χώρο αυτό και βεβαίως, από τις τοπικές κοινωνίες. Άρα, τα έσοδα που θα απωλέσετε είναι πολλαπλάσια, είναι εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ.

Τώρα, ερχόμαστε στις ρυθμίσεις που υποτίθεται διευκολύνουν την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Αυτές οι ρυθμίσεις δεν υπάρχουν πουθενά παγκοσμίως και όχι μόνο δεν θα λύσουν προβλήματα, αλλά θα δυσχεραίνουν το πλαίσιο λειτουργίας του θαλάσσιου τουρισμού. Με την παράγραφο 6, του άρθρου 95, εισάγεται μια παγκόσμια πρωτοτυπία, η υποχρέωση αναφοράς στο ναυλοσύμφωνο κάθε μελλοντικής επιβίβασης-αποβίβασης πελατών και ο σχετικός λιμένας επιβίβασης-αποβίβασης.

Δηλαδή, ο ναυλωτής θα πρέπει να ξέρει έξι μήνες πριν, ποιοι θα είναι οι φίλοι του, οι συγγενείς του, οι φιλοξενούμενοί του, ποιοι θα επιβιβαστούν, αποβιβαστούν και να αναγράψει λεπτομερώς τα στοιχεία αυτών στο ναυλοσύμφωνο. Αν αλλάξει γνώμη, δυστυχώς ατύχησε. Με το δεύτερο στοιχείο της ίδιας διάταξης, αναφέρεται ότι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, μπορεί να είναι και κυβερνήτης ή πλοίαρχος του σκάφους, κατά τη διάρκεια των ναύλων, αγνοώντας ότι στις περισσότερες φορές πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής είναι η εταιρεία για παράδειγμα ΝΕΠΑ. Δηλαδή, πώς επομένως ένα νομικό πρόσωπο θα ασκεί τη διακυβέρνηση, ποιος θα κάνει αυτό για λογαριασμό του; Η διάταξη αυτή, κύριε Υπουργέ, είναι ενδεικτική του ερασιτεχνισμού και της άγνοιας του Υπουργείου και του σχετικού αντικείμενου.

Επίσης, με την παράγραφο 8, το άρθρο 95 εισάγεται η επαναφορά των γραφειοκρατικών διατάξεων για τη θεώρηση, κατάσταση επιβαινόντων. Διατάξεις που είχαν καταργηθεί με το νόμο 4256/2014. Επίσης, με την ίδια διάταξη, ο πλοίαρχος υποχρεούται να προσυπογράψει και ουσιαστικά, να εγγυάται την ορθότητα αυτού. Έχει άραγε, κύριε Υπουργέ, ο πλοίαρχος νομικές και ουσιαστικές γνώσεις να ελέγχει τη νομιμότητα και την ορθότητα της ναύλωσης; Ακόμα ο πλοίαρχος, υποχρεούται ουσιαστικά να κάνει έλεγχο ταυτοπροσωπίας σε όλους τους επιβαίνοντες. Η ίδια διάταξη απαγορεύει την ολική μεταβολή της κατάστασης επιβαινόντων, με απειλή ακυρότητας της ναύλου. Δηλαδή, εάν ο ναυλωτής έχει ναυλώσει το σκάφος για δύο βδομάδες και επιθυμεί, κατά τη μία βδομάδα να επιβαίνουν στο σκάφος οι φίλοι του και την επόμενη βδομάδα να αποβιβαστούν αυτοί και να επιβιβαστούν μέλη της οικογένειάς του, το Υπουργείο το απαγορεύει, χωρίς να υπάρχει καμία λογική εξήγηση.

Κύριε Υπουργέ, εγώ σας είπα και στην πρωτολογία μου ότι αντί να επιβάλετε νέους φόρους, μπορείτε να αντιγράψετε νομοθετικά πλαίσια άλλων ανταγωνιστριών χωρών, δηλαδή σας είπα, για παράδειγμα την εξής πρόταση και παρακαλώ τους συμβούλους σας, να τη λάβουν σοβαρά υπόψη. Η χρέωση και η είσπραξη ΦΠΑ στους ναύλους που είτε εκκινούν εκτός Ελλάδος και καταλήγουν στην Ελλάδα είτε εκκινούν στην Ελλάδα και καταλήγουν στο εξωτερικό που φέρουν σημαία εκτός της Ελληνικής, μπορούν έχοντας υιοθετήσει νομοθετικές ρυθμίσεις που ευνοούν τη δραστηριοποίηση των παραπάνω πλοίων αναψυχής να διορίσουν φορολογικούς αντιπρόσωπους που αποδίδουν το ΦΠΑ για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, χωρίς την ανάγκη ίδρυσης υποκαταστήματος της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Αυτό είναι μία πρόταση την οποία την καταθέτω, για παράδειγμα για ένα πλοίο 60 μέτρων, όπου ο ναύλος είναι περίπου 600.000 ευρώ την εβδομάδα και μπορεί να αποδώσει ΦΠΑ 72.000 ευρώ.

Τώρα πάμε στο άρθρο 107, για τη μεταρρύθμιση του κλάδου ελέγχου πλοίων. Πώς προέκυψε αυτή η διάταξη; Η διάταξη αυτή προέκυψε με αφορμή του ναυαγίου «Αγία Ζώνη II». Ένα ναυάγιο βέβαια που ακόμα δεν γνωρίζουμε, ποια είναι τα αίτια του συγκεκριμένου ναυαγίου. Τώρα εσείς προωθείτε τη μεταφορά αρμοδιοτήτων από τον κλάδο επιθεώρησης πλοίων στους νηογνώμονες, όσον αφορά την έκδοση πιστοποιητικών και επιθεώρηση των πλοίων.

Είπατε στην πρωτολογία σας, αλλά και στην ακρόαση των φορέων ότι αυτό το κάνετε για να μην υπάρχει διάσταση, μεταξύ του ελεγκτή και του ελεγχόμενου. Αυτό δεν είπατε; Γιατί όμως δεν εξαιρείτε και τους επιθεωρητές, οι οποίοι ελέγχουν με βάση τους κώδικες ISM, ISPS; Γιατί το κάνετε αυτό; Κι εγώ σας ερωτώ, εάν δεν λειτουργήσει η συγκεκριμένη ρύθμιση παρόμοιους φόβους εξέφρασαν και οι φορείς. Δηλαδή, για παράδειγμα ένα μεγάλο ζήτημα, το οποίο ετέθη ήταν το θέμα του δικτύου. Μπορούν οι νηογνώμονες να καλύψουν ολόκληρη τη χώρα; Αυτό είναι ένα δεδομένο. Το δεύτερο δεδομένο θα αυξηθεί το κόστος πιστοποίησης; Άλλο επίσης δεδομένο. Και αν δεν λειτουργήσουν όλα αυτά, πάρτε για παράδειγμα ένα πλοίο το οποίο θέλει να αποπλεύσει από το Καστελόριζο και δεν χρησιμοποιώ τυχαία το παράδειγμα. Πριν μέσω των τοπικών κέντρων του κλάδου επιθεώρησης, μπορούσε να πάρει πιστοποιητικό. Τώρα τι θα γίνει;

Θα περιμένει να έρθει ο επιθεωρητής από την Αθήνα με το αεροπλάνο, βάλτε κόστος διαμονής, μεταφοράς και αν θα μπορεί να το καλύψει και πότε. Άρα, χωρίς να έχετε επιλύσει τα ζητήματα πρώτον του δικτύου και δεύτερον, του κόστους που αυτό είναι ένα πάρα πολύ σοβαρό ζήτημα προχωρήσατε στη συγκεκριμένη ρύθμιση. Με το άρθρο 108, καταργείτε την παράταση ισχύος των πιστοποιητικών. Για τα πλοία που δεν υπάγονται στη διεθνή σύμβαση SOLAS, το δικαίωμα του κράτους σημαίας και ξέρετε ότι η κατάργηση των παρατάσεων των συγκεκριμένων πιστοποιητικών είναι πολύ πιο αυστηρά σε σχέση πάντοτε με τις συμβάσεις SOLAS των ποντοπόρων πλοίων.

Επίσης, με το άρθρο 109, προχωράτε σταδιακά μέχρι το 2022 στη απόσυρση των εφοδιαστικών πλοίων, μετά το 30ο έτος της ηλικίας τους, το οποίο βεβαίως αποτελεί ένα δρακόντειο μέτρο που επιδρά αρνητικά σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό στη ναυτιλιακή αγορά. Είπατε για παράδειγμα ότι φταίει που το πλοίο 40 ή 50 ετών ήταν υπαίτιο γι’ αυτό είχαμε πιθανότατα και τη βύθιση του ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II, χωρίς αυτό να προβλέπεται από κανένα διεθνή κανονισμό. Όλα τα συγκεκριμένα πλοία, τα οποία εφοδιάζουν με πετρελαιοειδή, γνωρίζετε ότι έχουν και προσαρμοστεί στους διεθνείς κανόνες, τον 530/2009, έχουν πραγματοποιήσει επενδύσεις ανά πλοίο που κυμαίνεται από 700.000 έως 1.500.000, θα αποσυρθούν μέχρι το 2022 περίπου 30 τέτοια πλοία-άρα, θα μείνουμε με 7 σε αριθμό και το συνολικό κόστος προσαρμογής εκτιμάται άνω των 37.000.000 ευρώ.

Εγώ θα σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, δεν σας ενδιαφέρει που οι συγκεκριμένοι έχουν επενδύσει στη μετασκευή τους και προσαρμογή τους βάσει των διεθνών κανόνων; Θα μπορούν να καλυφθούν οι πραγματικές ανάγκες στις αγορές με τη συγκεκριμένη ρύθμιση; Από την ενημέρωσή της Ένωσης Διπλωματούχων Ναυπηγών, βγήκε το συμπέρασμα ότι η πρόκληση των ναυαγίων στο 90%, βάσει των διεθνών στάνταρντ οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος. Εσείς θα μας φέρετε επιτέλους στο Ελληνικό Κοινοβούλιο το πόρισμα, όσον αφορά τη βύθιση του ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ, διότι προχωρείτε σε ρυθμίσεις με βάσει κάποια συγκεκριμένα γεγονότα. Μας λέτε για παράδειγμα ότι ο κλάδος Επιθεώρησης πλοίων είναι a priori άχρηστοι και ανίκανοι. Ενώ από την άλλη πλευρά, είναι ικανοί να ελέγχουν τους νηογνώμονες. Τελικά, τι ισχύει απ’ όλα αυτά;

Στο άρθρο 110, εδώ είναι το «μνημείο» κακής νομοθέτησης. Μέρος της υπουργικής απόφασης τροποποιείται με νόμο, το οποίο δεν έχει ξαναγίνει. Καταρχήν, διατηρείτε το καθεστώς του διαχωρισμού αρμοδιοτήτων μεταξύ των νηογνωμόνων που έχουν πάρει την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των μικρών νηογνωμόνων, οι οποίοι δεν μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες παρακολούθησης και πιστοποίησης σε πλοία SOLAS και βάσει των συμβάσεων του IMO. Η Κοινοτική Νομοθεσία που προβλέπει την αναγνώριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των νηογνωμόνων είναι ο κανονισμός 391/2009.

Εσείς τώρα, με την παράγραφο 5 του άρθρου 110 της τροπολογίας προβλέπεται ότι οι εξουσιοδοτημένοι οργανισμοί της απόφασης του 2012, δηλαδή οι μικροί νηογνώμονες, που επιθυμούν να κάνουν επιθεωρήσεις του κανονισμού 391/2009 σε πλοία διεθνών συμβάσεων, μπορούν να το κάνουν εφόσον συμμορφώνονται με τον κανονισμό. Δηλαδή, εσείς εδώ παρεμβαίνετε στην ενωσιακή νομοθεσία, διότι δεν δύναται ένα κράτος - μέλος να προβαίνει με τρόπο που επιχειρεί η συγκεκριμένη διάταξη σε μονομερή αναγνώριση των νηογνωμόνων. Άρα, κύριε Υπουργέ, πρέπει πραγματικά, να μας εξηγήσετε τι από όλα αυτά ισχύει και, βεβαίως, θέλουμε συγκεκριμένες απαντήσεις για τα συγκεκριμένα ερωτήματα, τα οποία σας έθεσα. Καταρχήν, η θέση της Ν.Δ. είναι υπέρ της διαφάνειας.

Για το άρθρο 110 σας έθεσα ερωτήματα. Καταρχήν, υπάρχει κακή νομοθέτηση. Είναι δυνατόν να τροποποιείτε με νόμο υπουργική απόφαση; Αυτό δεν έχει ξαναγίνει. Αυτά μόνο επί ημερών σας γίνονται. Επίσης, σας έθεσα συγκεκριμένα ερωτήματα. Επίσης, με το άρθρο 106 που αφορά τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων, έθεσα συγκεκριμένα ερωτήματα και κατά την ακρόαση των φορέων και κατέληξα σε μια συγκεκριμένη πρόταση. Ήρθαν εδώ οι φορείς της αγοράς και οι φορείς διαχείρισης των λιμένων – που δεν τους διόρισα εγώ, κύριε Υπουργέ, αλλά εσείς – και είπαν να υπάρξει μια ευρεία διαβούλευση με βάση τον κανονισμό. Εδώ υπάρχουν πληροφορίες ότι ο συγκεκριμένος κανονισμός, που αφορά τη διαχείρισή τους, θα τροποποιηθεί σε δύο μήνες. Γιατί, λοιπόν, εσείς βιάζεστε; Υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος λόγος που βιάζεστε για αυτό;

Ήρθε η νομική σύμβουλος της COSCO και μας είπε ότι παραβιάζονται οι όροι της σύμβασης παραχώρησης. Ισχύει αυτό; Διότι, αν ισχύει αυτό, αντιλαμβάνεστε ότι δεν μπορούμε τη μια μέρα να υπογραφούμε συμβάσεις παραχώρησης, να προσελκύουμε νέους επενδυτές και, από την άλλη, με δική μας υπαιτιότητα να αθετούμε, ουσιαστικά και πρακτικά, τις δικές μας αποφάσεις. Εγώ είμαι υπέρ της διαφάνειας και υπέρ του ελεύθερου ανταγωνισμού, αλλά αυτό θα πρέπει να γίνεται με βάση τους διεθνείς κανόνες και τις ευρωπαϊκές συμβάσεις και, προφανώς, δεν μπορεί να γίνεται με νομοθέτηση, χωρίς διαβουλεύσεις, «στο πόδι». Ποιος διόρισε τους φορείς διαχείρισης των λιμένων, κύριε Κουρουμπλή, εγώ ή εσείς; Για να ξεκαθαρίσουμε, διότι η ΕΛΙΜΕ ήταν σαφής ότι χρειάζεται διαβούλευση επί του συγκεκριμένου ζητήματος. Νομίζω ότι ήταν σαφής η τοποθέτησή τους.

Τέλος, μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι δεν θα κατασκευάσουμε, λέει, κανένα σκάφος που αφορά το Λιμενικό Σώμα στο εξωτερικό. Αυτή η δέσμευση της Κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού, πως ό,τι θα αγοράσει το Λιμενικό Σώμα θα κατασκευαστεί στην Ελλάδα και όχι σε φαλιρισμένα ναυπηγεία της Κροατίας, αυτό το μαγικό, πώς θα το κάνετε; Κοινοτικά κονδύλια και αποκλειστικότητες κατασκευής των σκαφών του Λιμενικού Σώματος στην Ελλάδα δεν συμβιβάζονται. Μπορεί ο κύριος Υπουργός και η Κυβέρνηση, εφόσον αποτελεί, βέβαια και απόφαση του κυρίου Πρωθυπουργού, να μας ενημερώσει για τον τρόπο που θα κοροϊδέψει τους «κουτόφραγκους» των υπηρεσιών της Ε.Ε.; Αυτά τα μαγικά, κύριε Κουρουμπλή, μόνο εσείς μπορείτε να τα κάνετε, εκτός και αν αποφασίσατε από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων να χρηματοδοτήσετε το στόλο των σκαφών του Λιμενικού Σώματος. Εδώ αλλάζουμε.

Είπατε ότι ο διεθνής οργανισμός κεφαλαίου για τις απορρυπάνσεις θα πληρώσει και ότι αναγνώρισε πως ό,τι ήταν ανθρωπίνως δυνατό το κάναμε για να περιορίσουμε τις συνέπειες της ρύπανσης. Οι οργανισμοί αυτοί δεν κρίνουν τις εγκληματικές καθυστερήσεις σας, κύριε Υπουργέ, που έγιναν για την αποτροπή της επέκτασης της ρύπανσης. Αναφέρονται στις ενέργειες απορρύπανσης και αυτό κοστολογούν και αυτό πληρώνουν. Ευχαριστώ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Επειδή τα άρθρα είναι πάρα πολλά θα αναφερθώ μόνο σε αυτό που έχουμε αντιρρήσεις και σε αυτά που προτείνουμε βελτιώσεις.

Το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου επί της αρχής, μας βρίσκει σύμφωνους. Προτείνουμε όμως να ενσωματωθούν οι προτάσεις που κατέθεσε στην Επιτροπή ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος. Οι προτάσεις αφορούν τα άρθρα 3 και 4 για τα προσόντα του προσωπικού που θα ελέγχει και θα επιθεωρεί τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τους νηογνώμονες. Υπάρχει το υπόμνημα, έχει κατατεθεί στη Βουλή και ελπίζω να το αξιοποιήσετε.

Από το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου θα ψηφίσουμε ελάχιστες διατάξεις. Δεν θέλω να μπω στην ουσία της ρύθμισης. Θέλω να αναφερθώ στον τρόπο που χειρίζεστε το θέμα. Είστε υποτίθεται αριστερή κυβέρνηση που νοιάζεστε για τα δικαιώματα των εργαζομένων. Φέρνετε λοιπόν μια ρύθμιση, ένα σύστημα μεταθέσεων, αποσπάσεων και μετατάξεων, με το οποίο οι εκπρόσωποι των εργαζομένων διαφωνούν. Αντί λοιπόν να αποσύρετε τις σχετικές διατάξεις και να συζητήσετε μαζί τους ξανά, έρχεστε στην Επιτροπή και χειρίζεστε τις αντιθέσεις του συνδικαλιστικού κινήματος των λιμενικών. Αυτή η συμπεριφορά είναι απαράδεκτη και μας γυρνάει πολλές δεκαετίες πίσω. Αν θέλετε όντως να βοηθήσετε τους εργαζομένους πρέπει να καθίσετε πάλι να μιλήσετε μαζί τους και δεν θα τους βάζετε απέναντί τους να τσακώνονται. Αυτό δεν είναι στρατηγική και αντιμετώπιση.

Εάν υπάρχουν διαφορετικές απόψεις στο εσωτερικό της ομοσπονδίας είναι ένα θέμα που δεν αφορά το Υπουργείο και δεν θα έπρεπε να το εκμεταλλεύεστε. Ο Υπουργός οφείλει να κάνει πολιτική και όχι μικροπολιτική. Η αρνητική μας ψήφος λοιπόν έχει πρώτιστα συμβολικό χαρακτήρα.

Στο τέταρτο μέρος σχετικά με τις προμήθειες του Λιμενικού Σώματος, αν και επί της αρχής δεν έχουμε κάποια διαφωνία, υπάρχει επιστολή της ενιαίας ανεξάρτητης αρχής δημόσιων συμβάσεων που σας καταγγέλλει, κύριε Υπουργέ, γιατί ενώ ήσασταν υποχρεωμένος από το νόμο να ζητήσετε γνωμοδότηση, τους αγνοήσατε επιδεικτικά. Πρέπει να μας εξηγήσετε λοιπόν, γιατί παρακάμψατε την αρμόδια γνωμοδοτική αρχή για τα άρθρα 52 έως 57.

Στο πέμπτο μέρος υπάρχουν διατάξεις που χρειάζονται διορθώσεις, όπως είναι το άρθρο 65. Πιστεύουμε ότι ο υπολογισμός του χρόνου στρατιωτικής θητείας για προαγωγή σε ανώτερο βαθμό θα πρέπει να ισχύει για όλους ανεξαιρέτως τους αποφοίτους της Σχολής Λιμενοφυλάκων. Διαφορετικά, θα υπάρχουν φαινόμενα διακριτικής και άνισης μεταχείρισης, κάτι το οποίο επισημαίνουν στο υπόμνημά τους και οι εκπρόσωποι των εργαζομένων.

Στο 6 και 7 μέρος του νομοσχεδίου για την ακτοπλοΐα και την εισαγωγή στο Λιμενικό με πανελλήνιες, συμφωνούμε. Όμως, χρειάζονται διευκρινίσεις για το βαθμό ετοιμότητας του εκπαιδευτικού συστήματος. Εδώ, υπάρχουν τρία θέματα: Πρώτον, θεωρώ απίθανο να καταφέρετε το νέο εκπαιδευτικό σύστημα να ισχύσει για τους μαθητές που θα δώσουν φέτος πανελλήνιες. Πρέπει, ξεκάθαρα, να δώσετε μια απάντηση στους μαθητές της τρίτης λυκείου που προετοιμάζονται και στις οικογένειες τους για να μην αγωνιούν άδικα.

Δεύτερον, υπάρχει ένα θέμα που έβαλαν αρκετοί φορείς σχετικά με την ποιότητα των σπουδών και για το κατά πόσον οι πανελλήνιες θα βοηθήσουν να αποκτήσει το Λιμενικό καλύτερα στελέχη. Για να μην υπάρχουν σκιές λοιπόν και βρεθούμε προ δυσάρεστων εκπλήξεων, πρέπει κύριε Υπουργέ, να ενημερώσετε τη Βουλή και την προετοιμασία που έχει κάνει το Υπουργείο Παιδείας στις υποδομές, τα προγράμματα σπουδών και το εκπαιδευτικό προσωπικό.

Τρίτον, πρέπει να εξηγήσετε, πώς θα καλυφθούν οι κενές οργανικές θέσεις που υπάρχουν σήμερα, μέχρι που να αποφοιτήσουν οι πρώτοι σπουδαστές των σχολών αυτών τα επόμενα τρία - τέσσερα χρόνια.

Στο όγδοο μέρος, υπάρχουν φορείς που ζήτησαν στα άρθρα 84 και 85 ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις, ώστε να γίνει πιο καθαρό το περιεχόμενο των διατάξεων αυτών. Περιμένουμε, λοιπόν, να δούμε αν θα φέρετε αλλαγές και θα τοποθετηθούμε στη συνέχεια.

Σε ό,τι αφορά το ένατο μέρος και τα θέματα αρμοδιότητας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων. Εδώ υπάρχουν αρκετά άρθρα με προβλήματα. Το άρθρο 86 έχει καθαρά εισπρακτικό χαρακτήρα για εμάς. Δεν υπάρχει η παραμικρή πρόβλεψη για το που και πώς θα διατεθούν τα 15 εκατ. ευρώ που φιλοδοξεί ότι θα εισπράττει το κράτος σε ετήσια βάση. Το «Τέλος Πλοίων αναψυχής και Ημερόπλοιων» πρέπει να ενισχύει τα λιμάνια και τις μαρίνες μας και όχι να κλείνει «τρύπες» στον προϋπολογισμό. Αυτή είναι η άποψή μας.

Επίσης, υπάρχουν αρκετοί φορείς του κλάδου που σας λένε ότι το τέλος αυτό είναι υπερβολικό για πλοία μέχρι 12 μέτρα είτε γιατί τα πλοία αυτά αποτελούν τον «κορμό» της ναυπηγικής μας παραγωγής είτε γιατί πρόκειται για μικρά τουριστικά πλοία με χαμηλά έσοδα. Το ίδιο ισχύει και για τη μείωση της έκπτωσης στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής από το 50% στο 25%. Να μπορεί κανείς να υπολογίσει με βεβαιότητα τη μείωση του τζίρου που θα υποστεί ο κλάδος. Εμείς, προτείνουμε να παραμείνει η έκπτωση ως έχει.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 98 αν θέλετε, κύριε Υπουργέ, να παραχωρήσετε τη χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων σε φορείς του δημοσίου πρέπει να δείτε τι θα γίνει και με τα έξοδα λειτουργίας. Θα βαρύνουν το φορέα του δημοσίου που θα χρησιμοποιεί το ακίνητο ή θα συνεχίσουν να βαρύνουν τον Οργανισμό Λιμένα. Επίσης, δεν είμαστε σίγουροι, αν μπορείτε να παραχωρήσετε, χωρίς ανταλλάγματα, ακίνητα που χρίστηκαν με χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για να εξυπηρετήσουν τη λιμενική βιομηχανία. Να αλλάξετε, δηλαδή, χρήση ανεξάρτητα από τον σκοπό, για τον οποίο χρηματοδοτήθηκαν τα έργα αυτά.

Στο άρθρο 92, δίνετε τη δυνατότητα για απευθείας αναθέσεις στους Οργανισμούς Λιμένος για έργα συντήρησης και επισκευής, μέχρι 20.000 πλέον ΦΠΑ, τα οποία με απόφαση του αρμόδιου Γενικού Γραμματέα μπορεί να φτάσουν και τις 100.000 πλέον ΦΠΑ. Καταλαβαίνω ότι αυτή η διάταξη είναι χρήσιμη, για παράδειγμα σε μια περίπτωση που ένα λιμάνι υποστεί καταστροφές από κακοκαιρία και πρέπει να επισκευαστεί γρήγορα για να μπορούν να γίνουν τα δρομολόγια των πλοίων. Όμως, διαβάζοντας τη διάταξη, βλέπω ότι αφήνει ανοιχτά περιθώρια, όπως είναι για παράδειγμα, τα μικρά έργα συντήρησης στα λιμάνια, τα οποία μπορεί να δίνονται στο σύνολό τους με απευθείας αναθέσεις.

Είμαστε αρνητικοί στο άρθρο 94, όπου κατά την προσφιλή σας τακτική νομοθετείτε κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης. Αν οι δήμοι θέλουν να κάνουν έργα σε λιμενικές εκτάσεις που τους έχουν παραχωρηθεί θα πρέπει να ακολουθούν την κανονική διαδικασία. Δεν καταλαβαίνω, γιατί θα πρέπει να δώσουν εξαίρεση για τα έργα αυτά.

Στο άρθρο 95, υπάρχουν προβλήματα, τα οποία σας έχουν επισημανθεί από τους φορείς και τα οποία είναι κύρια προβλήματα πιθανού αθέμιτου ανταγωνισμού. Η πρώτη περίπτωση αφορά τα μικρά καραβάκια που πηγαίνουν κόσμο σε παραλίες να κολυμπήσει. Οι ιδιοκτήτες υποστηρίζουν ότι με τρία άτομα πλήρωμα το κόστος θα είναι απαγορευτικό να συνεχίσουν, ενώ με τον περιορισμό που βάζετε για ναύλωση τουλάχιστον 12 ωρών αυτοί θα μπορούν να κάνουν ένα δρομολόγιο μόνο την ημέρα. Πρακτικά, λοιπόν, σας λένε ότι τους στέλνετε στην ανεργία για να εξυπηρετήσετε μεγαλύτερα σκάφη αναψυχής. Η δεύτερη περίπτωση αφορά τη δυνατότητα των ημερόπλοιων να κάνουν δρομολόγια. Οι ακτοπλόοι εδώ σας επισημαίνουν ότι αν ψηφιστεί αυτούσια η διάταξη στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός, αφού τα πλοία της ακτοπλοΐας έχουν συμβατικές υποχρεώσεις που δεν έχουν τα ημερόπλοια, όπως είναι για παράδειγμα, η υποχρεωτική δωδεκάμηνη απασχόληση του προσωπικού.

Σε ό,τι αφορά τα άρθρα 105, «Σύσταση Συμβουλίων Χρηστών Λιμένων» και 125 «Σύσταση Συμβουλίου Επιβατικών Μεταφορών Νήσων» πιστεύουμε ότι η εκπροσώπηση στο Συμβούλιο Χρηστών Λιμένων δεν είναι ικανοποιητική, αφού για να εκπροσωπούνται για παράδειγμα φορείς του εφοπλισμού και των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής πρέπει να είναι βασικοί χρήστες των λιμένων. Επίσης, δεν καταλαβαίνουμε τι ακριβώς εξυπηρετεί ένα αυτόνομο Συμβούλιο Επιβατικών Μεταφορών Νήσων, το οποίο θα λειτουργεί χωριστά από το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, ενώ θα μπορούσε να λειτουργεί, ως τμήμα μέσα στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής.

Κλείνω με το άρθρο 106, «Παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου», όπου είναι ένα άρθρο για το οποίο έχει γίνει πολύς λόγος. Θεωρώ, πως ένα είναι το κυρίαρχο πολιτικό θέμα, κύριε Υπουργέ. Πώς θα διαμορφωθεί μια τιμολογιακή πολιτική στα λιμάνια που θα ωθεί τα πλοία να φέρουν τα απόβλητα στη στεριά για επεξεργασία και να μην τα πετάνε στη θάλασσα. Αυτό είναι το πρόβλημα.

Επί της αρχής, συμφωνούμε με κάθε ρύθμιση που ανοίγει τον ανταγωνισμό, ώστε να πέσουν οι τιμές. Εδώ όμως έχουν προκύψει μια σειρά από ερωτήματα, τα οποία για εμάς είναι σημαντικά. Πρώτον, η COSCO έβαλε θέμα παραβίασης της σύμβασης παραχώρησης του ΟΛΠ και δεν παίρνω τη θέση της, αλλά πρέπει να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, αν έχετε ζητήσει γνωμοδότηση από το νομικό συμβούλιο του κράτους, ώστε να μας διαβεβαιώσετε ότι δεν υπάρχει τέτοιο πρόβλημα. Αυτό θα ήταν μια πραγματική προσέγγιση του θέματος. Το ίδιο ισχύει και με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, η οποία ενδέχεται να παραβιάζεται από την υποχρέωση αναγραφής των παρόχων στο ηλεκτρονική μητρώο αποβλήτων. Αναφέρομαι στις εταιρίες του εξωτερικού, οι οποίες με τον τρόπο αυτό, ίσως δεν μπορούν να συμμετέχουν στους αντίστοιχους διαγωνισμούς και να θέσουν θέμα για αυτό το λόγο.

Επιπλέον, εκφράστηκαν σοβαρές επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητα της ρύθμισης και από την Ένωση Λιμένων Ελλάδος και από την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων για σειρά θεμάτων, τα οποία δυστυχώς δεν έχω το χρόνο να αναφερθώ.

Θα ήθελα, λοιπόν, να καταθέσετε τα στοιχεία στην Επιτροπή που να αποδεικνύουν ότι δεν έχουν βάση οι επιφυλάξεις που εκφράστηκαν στην ακρόαση των φορέων, ώστε να μπορέσουμε και εμείς να ψηφίσουμε τη διάταξη αυτή, διαφορετικά υπάρχει μια άποψη που λέει να την αποσύρετε, να την ξαναδείτε, να την διορθώσετε και να την δούμε σε επόμενο νομοσχέδιο.

Για τα υπόλοιπα θέματα, επειδή ήξερα για τις δύο τοποθετήσεις, θα συνεχίσω στην δεύτερη τοποθέτησή μου σχετικά με τα θέματα που αφορούν την μεταφορά καυσίμων και τα θέματα που αφορούν τους νηογνώμονες. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω με το μέρος Α΄ «Επιθεωρητές, Ελεγκτές». Σας έχουμε προτείνει από την πρώτη Επιτροπή νομοτεχνικές βελτιώσεις, να αλλάξει το «πιστοποιημένοι», να γίνει «εντεταλμένοι». Έχουμε μιλήσει με πολύ κόσμο που ασχολείται με τις επιθεωρήσεις και με διάφορα άλλα πράγματα και με τη ναυτική διαιτησία, γιατί στη μετάφραση θα δημιουργηθούν πάρα πολλά προβλήματα. Γιατί το «πιστοποιημένο» αυτό που λένε όλοι, είναι ότι εννοείται και έτσι πρέπει να είναι. Όπως λέτε στην Αιτιολογική Έκθεση «παρέχεται ένας πλήρης και σαφές θεσμικό πλαίσιο για τα προσόντα και την πιστοποίηση». Σαφές και πλήρες ήταν στη διαβούλευση. Έτσι όπως το έχετε φέρει τώρα με τις αλλαγές που έχετε κάνει, ούτε πλήρες ούτε σαφές είναι. Επίσης, πλέον δεν έχουν καμία αρμοδιότητα.

Επειδή μιλάτε και έχετε κάνει κύριε Κουρουμπλή πολλές ανακοινώσεις γενικά για τον Πειραιά και για τη ναυτική διαιτησία που νομίζω ότι όλοι το άκουσαν με μεγάλη χαρά και μεγάλη ευχαρίστηση αυτό, βλέπουμε ότι με κάποιες διατάξεις που περνάτε, σίγουρα δεν βοηθάνε πάνω σε αυτή την κατεύθυνση. Οπότε, σαφές δεν είναι το μέρος Α΄ και πιο κάτω θα σας εξηγήσω και το γιατί.

Να θέσουμε και το θέμα του άρθρου 8 για παράδειγμα, το οποίο δεν ορίζονται τα σχολεία, όπως πριν στη διαβούλευση. Επίσης, δεν καθορίζονται ποιος θα κάνει τι, όπως ήταν στο άρθρο 11, στη διαβούλευση, που τώρα το έχετε αλλάξει και όλα πάνε πολύ διαφορετικά και με πολύ περίεργους τρόπους.

Κεφάλαιο Γ΄, «Επαναπροσδιορισμός ελάχιστων προσόντων επιθεωρητών». Με το άρθρο 7 την τροποποίηση να διαθέτουν σχετικό πτυχίο ΑΕΙ, ΤΕΙ, το οποίο θεωρούμε ότι είναι φυσικό και καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας. Μια παρατήρηση που έκαναν ορισμένοι άνθρωποι που ασχολούνται με επιθεωρήσεις κ.λπ. είναι να βάλετε γλώσσα εργασίας.

Στο άρθρο 15 Καταργούμενες Διατάξεις του ν.4150/2013, έχετε καταργήσει το κομμάτι που λέει «ο Υπουργός…» στις παραγράφους 4, 5 και 6. Εδώ τις παραγράφους τις καταργείτε. Ότι όμως έχει σχέση με το Λιμενικό και τις μετατάξεις κ.λπ. έχετε επαναφέρει το «Υπουργός». Θα επανέλθω στο συγκεκριμένο θέμα και αργότερα. Θα σας θυμίσω ότι στη Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων λέει στο κομμάτι 2 «τη θεώρηση και την ανανέωση των προβλεπόμενων πιστοποιητικών ασφαλείας και άδειας λειτουργίας των πλοίων». Αυτό ήταν ένα από τα καθήκοντα της Επιθεώρησης.

Γενικά πάνω στο κεφάλαιο Α’, η Αρχή είναι φυσικό πρόσωπο, για αυτό σας τονίζουμε και το ξανατονίζουμε για τη συγκεκριμένη νομοτεχνική, οπότε εντεταλμένα για να διεξάγουμε τους ελέγχους. Αυτός είναι ο λόγος που σας το λέμε από την αρχή και το φωνάζαμε από τη διαβούλευση. Επίσης, υπάρχει και ένα κενό στα συγκεκριμένα άρθρα που θα δημιουργηθούν πάλι προβλήματα σε σχέση με τις τεχνικές μελέτες. Οι τεχνικές μελέτες δεν προσδιορίζονται και δεν καθορίζεται ότι θα τις κάνουν τα τεχνικά επιμελητήρια, γιατί μόνο αυτοί μπορούν να κάνουν τεχνικές μελέτες.

Μέρος Β’, στο άρθρο 17 σας το ξαναλέμε για άλλη μια φορά 7μελή -τα πολυπληθή σχήματα πάντα είχαν πρόβλημα με τη συγκρότησή τους- και να υπάρχει η πλειοψηφία άνω των 4 μελών. Τα άρθρα 21 – 25 φυσικά και τα βλέπουμε θετικά, αλλά θα πούμε ότι αργήσατε 2,5 χρόνια. Τα βλέπαμε στη διαβούλευση εδώ και 1,5 χρόνο, κυβερνάτε 2,5 χρόνια και επιτέλους ήρθαν. Θα αναφέρω μία συμπλήρωση, μία παράληψη που έχετε κάνει. Ζητάμε Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης στο Καστελόριζο. Το είχαμε πει και στον κ. Δρίτσα παλαιότερα. Μόνο αυτό το κομμάτι, μόνο στο Καστελόριζο θα μπορέσουμε να «δείξουμε τα δόντια μας» στους Τούρκους.

Το μέρος Γ΄, το οποίο, αν μη τι άλλο από τη πρώτη στιγμή, όσες φορές και αν το κοιτάξαμε, όσες φορές και αν το είδαμε, με όποιους και αν μιλήσαμε αυτό που μας είπαν είναι να αποσυρθεί όλο και να ξαναφτιαχτεί. Μεταθέσεις, αποσπάσεις, μετατάξεις, υπάρχει ένας γενικός χαμός στη νομοθεσία, αν θυμάμαι καλά είναι 6 Υπουργικές Αποφάσεις, 6 Π.Δ. και πόσα άλλα, κ.λπ.. Έγινε μία προσπάθεια, αλλά στην ουσία επαναφέρεται το «Υπουργός» για να πάρετε την ευθύνη, όπως λέτε, αλλά στην επιθεώρηση, γιατί δεν υπάρχει «Υπουργός» να παίρνει την ευθύνη, που είναι και σύμφωνα με τον Κώδικα δημοσιοναυτικού δικαίου, ότι ο Υπουργός έχει την ευθύνη; Δεν είναι ακριβώς έτσι.

Γενικά με το κεφάλαιο Γ’ σε ό,τι έχει σχέση με το Λιμενικό με όσους μιλήσαμε και όπως το είδαμε εμείς, σας ζητάμε να το αποσύρετε και να το ξαναφέρετε, ως ένα νομοσχέδιο, γιατί μην ξεχνάτε ότι υπάρχει και ένα πρόβλημα αυτή τη στιγμή στο θέμα της Ομοσπονδίας. Υπάρχει και μία ΕΔΕ και αυτοί που προσπάθησαν να προωθήσουν κάποια «πραγματάκια» αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν και από ότι έχουμε μάθει έχουν κάποια προβλήματα άλλης φύσεως.

Πιστεύουμε ότι με τις συγκεκριμένες διατάξεις που περνάτε και με τις αλλαγές που έχουν γίνει από τη διαβούλευση, θα φέρετε ένα μεγαλύτερο «μπάχαλο» από αυτό που υπήρχε ήδη. Να σας κάνουμε μία πρόταση επειδή λέτε για τη διαφάνεια. Εμείς δεν θα κολλήσουμε αυτή τη στιγμή στο θέμα, «ο Υπουργός». Μεταθέσεις, μετατάξεις, κρίσεις τα πάντα να πηγαίνει στο γραφείο του εκάστοτε Υπουργού ο φάκελος σφραγισμένος. Να μην ανοίγεται ο φάκελος και απλώς να υπογράφει. Έχουν γίνει πράγματα τρελά. Έχουν βρεθεί μπιλιετάκια πάνω σε φακέλους όλα αυτά τα χρόνια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Κούζηλε, αν μου επιτρέπετε μισό λεπτό, δεν είναι έτσι τα πράγματα. Διαβάστε καλά την διάταξη. Αυτή την παρανόηση έκανε και ο κ. Πλακιωτάκης. Η διάταξη λέει ουσιαστικά ο Υπουργός κυρώνει την απόφαση των οργάνων. Λέει με απόφαση του Υπουργού; Κυρώνει την απόφαση των οργάνων ότι έρχεται σε σχέση με μετατάξεις. Ουσιαστικά κυρώνει τις αποφάσεις των οργάνων. Για όνομα του Θεού, τουλάχιστον στο σχολείο μάθαμε λίγα ελληνικά. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή):

Έπρεπε να πείτε και εσείς τη γνώμη σας πάνω σε αυτό, αλλά, επειδή το διαβάσαμε πάρα πολύ καλά, το είδαμε πάρα πολύ καλά και μιλήσαμε με πάρα πολύ κόσμο και ανθρώπους, που δεν είναι μόνο στις Ομοσπονδίες και τις Ενώσεις, έχουμε αυτήν την άποψη. Και επειδή, έχουμε τα κακά προηγούμενα - πιστεύω, σας έχουν ενημερώσει για το τι γινόταν και επειδή, παλιά, ήσασταν και στο ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα θυμάστε τι γινόταν και τι πιέσεις θα υπήρχαν. Γι' αυτό, ζητάμε σφραγισμένο φάκελο. Πώς έγινε και αποστρατεύθηκαν άνθρωποι, στις τελευταίες κρίσεις; Εμείς μάθαμε ότι βρέθηκαν «μπιλιετάκια», επάνω και έλεγαν « καλό παιδί, αλλά πολύ μπλε».

*( ΘΟΡΥΒΟΣ ΣΤΗΝ ΑΙΘΟΥΣΑ )*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, μην τον διακόπτετε. Συνεχίστε, κύριε Κούζηλε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή): Στην ουσία, αυτό που κάνετε, τα Συμβούλια, έτσι όπως κάνετε το Κεφάλαιο Α, είναι να γίνετε, στην ουσία, γνωμοδοτικά Όργανα.

Κεφάλαιο Β του Μέρους Γ. Αξιολόγηση Στελεχών. Τα προσόντα των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, τα οποία θα διέπονται από τις αρχές της αμεροληψίας και της αξιοκρατίας. Λοιπόν, επειδή μαθαίνουμε και τα νέα από τους διαδρόμους, ένας από αυτούς, που έχει ΕΔΕ αυτήν τη στιγμή, πρώην μέλος της Ομοσπονδίας, έβγαινε και έλεγε ότι «ο τάδε Πλωτάρχης θα πάρει μετάθεση, γιατί το θέλω εγώ». Τώρα έγιναν αυτά. Αυτά γίνονται τώρα, πριν από τις εκλογές της Ομοσπονδίας. Πώς το ήξερε αυτός; Γι' αυτό λέμε, αλλάξτε το πλαίσιο, υπάρχουν πολλά «παραθυράκια» και με αυτό τον τρόπο, έτσι όπως το κάνετε, δεν το αλλάζετε, στην ουσία.

 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Όχι, το αλλάζουμε. Με αυτόν τον τρόπο, το αλλάζουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή): Διαφωνώ κάθετα, κύριε Σαντορινιέ.

Στο Κεφάλαιο Β, στο Σύστημα Αξιολόγησης Στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Το θεωρούμε ένα γενικόλογο και ένα αχρείαστο άρθρο.

Στο Κεφάλαιο Γ, Πειθαρχικός Έλεγχος Στελεχών. Το Λιμενικό Σώμα, μέχρι στιγμής, ανήκει στο Στρατιωτικό Πειθαρχικό Κώδικα. Έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες να το αλλάξετε, αλλά, ευτυχώς, δεν τα έχετε καταφέρει. Πώς γίνεται ο Πειθαρχικός Προϊστάμενος να είναι πολιτικό προσωπικό; Πώς γίνεται ο Πειθαρχικός Προϊστάμενος να είναι ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου; Έχει πολλά εσωτερικά πειθαρχικά όργανα το Λιμενικό Σώμα. Εσείς, αυτό, που κάνετε αυτή τη στιγμή είναι να προσπαθείτε να αποστρατικοποιήσετε το Λιμενικό. Το Λιμενικό υπάρχει, με αυτή τη δομή, από το 1919.

Ιεραρχία, Οργάνωση, Θέσεις, Κρίσεις, Μετατάξεις Προσωπικού Λιμενικού Σώματος. Όλα αυτά είναι δύο νόμοι, δύο Υπουργικές Αποφάσεις, έξι Προεδρικά Διατάγματα, -για να καταλάβετε την πολυνομία και τα «παραθυράκια» που υπάρχουν, αυτή τη στιγμή.

Γενικά, για το Κεφάλαιο Γ, πιστεύουμε ότι θα δημιουργηθεί ένα πάρα πολύ μεγάλο πρόβλημα, στο Λιμενικό Σώμα. Ήδη, υπάρχουν αντιδράσεις και ωφελημένος δεν θα είναι, στην ουσία, κανένας.

Μέρος Δ. Στρατηγικός Επιχειρησιακός Σχεδιασμός του Λιμενικού Σώματος. Το είπα και στη προηγούμενη συνεδρίαση για το άρθρο 52, «Δομή Δυνάμεων του Λιμενικού Σώματος». Μιλάμε για ένα υποστελεχωμένο Λιμενικό Σώμα, που, όπως λέτε, θέλετε να κάνετε αναδιάρθρωση, αναδιαμόρφωση, κ.τ.λ.. Δύο προτάσεις σε αυτό:

Η πρώτη, αλλάξτε το νόμο του Μητσοτάκη, που είχε δώσει, τότε, ως Υπουργός και ανεβάστε την οργανική σύνθεση του Λιμενικού στις 10500, όπως ήταν με το «νόμο Μουσουρούλη», τον ν.4150/2013. Αφού, από τη στιγμή που θα υπάρχει και η Σχολή, μέσω Πανελληνίων, θα έχουμε μία συνεχή ροή και θα μπορέσει να γίνει αυτό, σε βάθος τριετίας. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Πόσες θέσεις κατήργησε ο κ. Μητσοτάκης;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου «Χρυσή Αυγή»): Κατήργησε 3.500 και αν βάλουμε και το πόσοι βγήκαν στη σύνταξη, μιλάμε για άλλες 1.500 και γι' αυτό υπάρχει- αν θυμάσαι σας το είπα και την προηγούμενη φορά- ότι από κει που ήταν 10.500 με τον ν.4150 και με πρόβλεψη το Λιμενικό Σώμα να γίνει Ακτοφυλακή με τις 14.000 περίπου άτομα και να εκσυγχρονιστεί και ο στόλος των ΠΑ και να μεγαλώσει, βρεθήκαμε αυτή τη στιγμή να έχουμε κάτω από 7.000 και δεν ξέρουμε ακόμα πόσοι θα βγουν στη σύνταξη, γιατί υπάρχει και αυτό το πρόβλημα.

Τα έχουμε πει και από την προηγούμενη συνεδρίαση, αυτά νομίζω, αλλά το θέμα είναι, εσείς από δω και πέρα τι θα κάνετε για να το αλλάξετε αυτό. Γιατί γνωρίζετε πολύ καλά- και νομίζω ο κ. Δρίτσας το χειρίστηκε αυτό- ότι υπήρχε ένα πρόβλημα με τα νησιά και αναγκαστήκαμε τότε όλοι να λέμε πως θα γίνει και βγήκαν, αν θυμάμαι καλά, έκτακτες μεταθέσεις γιατί υπήρχε σοβαρότατο πρόβλημα στα νησιά και έπρεπε να στελεχωθούν τα Λιμεναρχεία των νησιών.

Επειδή θα κριθείτε αυτή τη στιγμή πάνω σε αυτό το θέμα, γιατί υπάρχει μια πολύ μεγάλη αγωνία για το τι θα γίνει από δω και πέρα στο Λιμενικό Σώμα- δεν μιλάω τώρα για το κεφάλαιο Γ, αλλά μιλάω για την οργάνωση του Λιμενικού Σώματος- δεν πιστεύουμε ότι θα μείνετε μόνο στο συγκεκριμένο άρθρο. Γιατί σε ερώτηση που είχα καταθέσει το 2015, υπήρχε πρόβλημα και με την ιεραρχία. Για παράδειγμα, μόλις έγινε αυτό με τη διοικητική απόφαση της μεταρρύθμισης, με υπογραφή «Κυριάκος Μητσοτάκης» από κάτω, «πάγωσαν» όλες οι προαγωγές, με αποτέλεσμα να γίνεται ένα χάος μες στο Λιμενικό, κανείς δεν ήξερε πότε θα πάρει προαγωγή, πότε θα πάρει μετάθεση και όλα αυτά έμειναν πίσω δύο χρόνια. Αυτό πρέπει να διαχειριστείτε αυτή τη στιγμή.

Πηγαίνω προς το μέρος Ε, για τα θέματα προσωπικού. Έχετε δύο θετικά- τα οποία πρέπει να λέγονται και τα θετικά πάντα- το άρθρο 66, το οποίο το ζητάνε και εγώ δεν ξέρω πόσα χρόνια τα «βατράχια» του Λιμενικού και το άρθρο 69, με το οποίο είχα και εγώ ασχοληθεί με Κοινοβουλευτικό Έλεγχο και το θυμάμαι από το 2014. Τα καλά πρέπει να λέγονται πάντα.

Διαφωνούμε κάθετα με το άρθρο 67, με το οποίο θα ασχοληθεί ο Κοινοβουλευτικός μας εκπρόσωπος, κυρίως στην Ολομέλεια.

Σχετικά με το άρθρο 71, για το Λιμεναρχείο του Αγίου Όρους. Είναι θετικό, να σας θέσουμε όμως και ένα άλλο ερώτημα- μάλλον θα το γνωρίζετε- αλλά είναι ένα πρόβλημα που πρέπει να λυθεί. Στο Άγιο Όρος υπάρχει ένα πλωτό, το οποίο λέει ότι μένει στο Άγιο Όρος. Με το υπάρχον σύστημα που υπάρχει σε ολόκληρη τη Χαλκιδική, να μην υπάρχει κεντρικό Λιμεναρχείο και να μην υπάρχουν πλωτά, αναγκάζεται το πλωτό του Αγίου Όρους να περιπολεί σε όλη τη Χαλκιδική θα το καλοκαίρι γνωρίζετε πολύ καλά το τι τουρισμός υπάρχει για το τι γίνεται.

Σχετικά με το άρθρο 65, για τον υπολογισμό χρόνου στρατιωτικής θητείας για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό ζητάμε μία προσθήκη, η οποία, θα λέει «η εφαρμογή του παρόντος άρθρου έχει αναδρομική ισχύ για όλα τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος που έχουν εκπληρώσει τη στρατιωτική τους θητεία και αυτή αποτέλεσε ουσιαστικό και τυπικό προσόν κατάταξης τους στο βαθμό που φέρουν», ώστε να μπορέσουν να είναι καλυμμένοι όλοι. Το άρθρο 64 αφορά στην τροποποίηση των οργανικών θέσεων. Όσο δεν υπάρχει έμψυχο δυναμικό ό,τι και να κάνουμε δεν θα λειτουργήσει τίποτα, σε ένα λιμενικό σώμα με πολλές ελλείψεις.

Το 2015 είχε δημιουργηθεί το θέμα με τα ΠΑΘ, στο οποίο αναφέρθηκε πολύ σωστά και ο κ. Δρίτσας, το είχαμε συζητήσει στον κοινοβουλευτικό έλεγχο και σε επίκαιρη ερώτηση. Δεν λύνεται το εξής θέμα. Βλέπουμε κάποιους διαγωνισμούς που υπάρχουν αυτή τη στιγμή και τους παρακολουθούμε, από εκεί και πέρα όμως κάποια ΠΑΘ που είχαν παραγγελθεί, γιατί δεν είναι μόνο τα Κροάτικα. Με τι διαδικασία είχαν παραγγελθεί τα ισραηλινά; Αυτό το είχατε ψάξει; Το λέω αυτό γιατί όλοι διαμαρτύρονται και λένε ότι έχουμε τρία ΠΑΘ και αυτή τη στιγμή αυτό που μαθαίνουμε και ακούμε είναι ότι τα συγκεκριμένα δεν μπορούν να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους, έτσι όπως πρέπει και δεν ήταν αυτός ο ρόλος τους. Αυτό που έχουμε μάθει είναι ότι κάποιοι πήγαν τότε και είπαν «υπογράψτε, γιατί ήδη τα έχουμε πάρει». Μπορείτε να λύσετε αυτά τα προβλήματα;

Μέρος Στ, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα. Σε σχέση με το άρθρο 76, προγραμματικές συμβάσεις, ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας. Πιστεύουμε ότι θα βοηθήσει, ειδικά το δίκτυο μικρών νησιών και ειδικά να συνδεθούν τα μικρά νησιά μεταξύ τους. Έχουμε πολλά παραδείγματα και υπάρχει και στο BBC, αν θυμάμαι καλά, όπου έχουν κάνει για δήμους, οι οποίοι έχουν πάρει μικρά σκάφη και κάνουν τα συγκεκριμένα δρομολόγια, έχουν αναφέρει στον διεθνή τύπο, πώς καταφέρνουν και κρατάνε ζωντανά τα μικρά νησιά. Πιστεύουμε ότι η συγκεκριμένη διάταξη θα βοηθήσει. Θα ήθελα μια μικρή παρατήρηση, εάν μπορείτε να το διευκρινίσετε, θα είναι μετά από δύο άγονους διαγωνισμούς;

Με το άρθρο 77, η τροποποίηση του 2932 νομίζουμε ότι κινείται προς θετική κατεύθυνση.

Στο άρθρο 78, ο κ. Δρίτσας θα το θυμάται λίγο καλύτερα μιας και είχε ξεκινήσει να το φέρει στη διαβούλευση, στο οποίο λέμε «ναι». Υπάρχει, βέβαια, ένα κενό στο συγκεκριμένο κομμάτι και δεν γίνεται να το καλύψουμε όλο, αλλά τουλάχιστον υπάρχει το στοιχειώδες πλέον.

Μέρος ζ΄, μεταρρύθμιση του συστήματος εκπαίδευσης του λιμενικού σώματος. Το είχαμε συζητήσει ξανά το 2016 και το 2015 με Υπουργό τον κ. Δρίτσα, με επίκαιρη ερώτηση και κοινοβουλευτικό έλεγχο. Ήταν κάτι που το ζητάγαμε και εμείς για τις πανελλήνιες. Είναι κάτι που μπορεί να είναι και ξεχωριστό κομμάτι. Όμως, πρέπει να λυθεί το πρόβλημα στέγασης, γιατί δεν ξέρουμε εάν πληροί τις προϋποθέσεις η Σχολή Λιμενοφυλάκων στον Πειραιά και εάν θα υπάρχουν τουλάχιστον τα προβλεπόμενα. Όσον αφορά στην Ακαδημία του λιμενικού σώματος είναι ένα διαφορετικό ζήτημα, αλλά έρχεται και ταιριάζει εδώ. Από το 2015 μέχρι τώρα, περιμέναμε να έχει γίνει κάτι με την Ακαδημία. Βλέπαμε ότι περιμένατε να βρείτε χώρο, δηλαδή να γίνει κάποια παραχώρηση χώρων, εξεύρεση πόρων, τροποποίηση κανονισμών εκπαίδευσης.

Τι θα γίνει με το θέμα των προσλήψεων, το οποίο έρχεται και το καλύπτει το συγκεκριμένο άρθρο, αλλά στην ουσία δεν φτάνει. Θα υπάρξει ένα άλλο κενό, όπως αναφέρθηκε και πριν με θέμα εξειδικευμένου προσωπικού, νομικούς από ΑΕΝ, ναυπηγούς. Όλοι αυτοί θα μπαίνουν μέσω ΑΣΕΠ; Έχετε κάποια άλλη πρόβλεψη; Πηγαίνω γρήγορα στο θέμα με το μέρος Ι’ «Θέματα Πολιτικού Προσωπικού». Πιστεύουμε ότι το άρθρο 84, στην ουσία αυτό που θα φέρει θα είναι περισσότερο γραφειοκρατία, ήδη υπάρχει, ελέγχονται από πολλές μεριές.

Όλο το προσωπικό να μου πει ότι υπάρχει και το θέμα ότι υπάρχει ροή χρήματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας, στην ουσία φέρνει χρήμα, με 97% του ΑΕΠ, αλλά στην ουσία φέρνει γραφειοκρατία. Υπάρχουν εσωτερικοί έλεγχοι που γίνονται, το οποίο το βλέπουμε ανώφελο. Θα σας εξηγήσω, γιατί θα πούμε όχι στο άρθρο 85. Γιατί με όλα τα προηγούμενα που σας είπα δεν υπάρχει ελληνική ακτοφυλακή, για εμάς Λιμενικό Σώμα.

Στο άρθρο 81, δεν θα επαναλάβω για το χρόνο για τους ωρομίσθιους το προσωπικό του ΚΕΣΕΝ και των διάφορων σχολών δεν θα επαναλάβω τις θέσεις ΠΝΟ, νομίζω σας το είπανε και εκπρόσωποι της ΠΝΟ και εγώ στην πρώτη συνεδρίαση. Ρύθμιση θεμάτων γενικής γραμματείας, ναυτιλιακής πολιτικής.

Με το άρθρο 88, συμμετοχή των λιμενικών ταμείων στην ΕΛΙΜΕ και σε διεθνείς ενώσεις λιμένων. Μετά τη διαβούλευση και την αλλαγή που έχετε κάνει, πιστεύουμε ότι δεν δημιουργούνται περιορισμοί πλέον και έχει λυθεί και αυτό το πρόβλημα που υπήρχε, με το ποσό συμμετοχής.

Σε σχέση με το άρθρο 90, ότι έχει σχέση πλέον με κάποια λιμάνια που ανήκουν στο ΤΑΙΠΕΔ, είμαστε κάθετα αντίθετοι. Θα επαναλάβω τη δήλωσή σας και του κ. Λαμπρίδη τη δήλωση του Γενικού Γραμματέα που είπατε ότι πλέον δε θα πωλούμε, αλλά θα παραχωρούμε. Τι σας έκανε και αλλάξατε αυτή τη γνώμη; Γιατί στο ΤΑΙΠΕΔ μέσα αυτό που υπήρχε για τα 12 περιφερειακά λιμάνια, ήταν πώληση. Τώρα βλέπουμε ότι μιλάτε μια άλλη γλώσσα στην ουσία. Τι σας έχει κάνει, γιατί και αυτό ήταν το σχέδιο στην αρχή και πριν το 2012 και αυτή ήταν και η πρακτική. Παραχωρούσε ο Οργανισμός Λιμένων ένα κομμάτι σε μια εταιρεία, το δούλευε για 5 χρόνια, για 1 χρόνο, ανάλογα τη σύμβαση. Φυσικά και είμαστε θετικοί στη συμμετοχή για την ολοκλήρωση της ολικής ή μερικής λειτουργίας για την ενεργοποίηση μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών, εδώ χρειάστηκαν 2,5 χρόνια για να γίνει όλο αυτό.

Άρθρο 104, ναύδετα. Μία νομοτεχνική γιατί ξέρετε πώς λειτουργεί το κράτος, καθώς είσαστε παλιός κοινοβουλευτικός, προσδιορίστε προς το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού Εφορία Ενάλιων το χρόνο που θα καθορίζουν και θα δίνουν τις μελέτες τους, γιατί για ένα ναύδετο σε ένα λιμάνι μπορεί να μας πάρει και δύο χρόνια και τα έχουμε δει αυτά, οπότε βάλτε τους χρονικό περιθώριο. Θα πρέπει να δίνουν τις μελέτες τους για να προχωράει πιο γρήγορα το θέμα.

Στο άρθρο 105, σύσταση συμβουλίου χρηστών λιμένων. Ευτυχώς, προβλέψατε μετά από πάρα πολύ αγώνα που κάναμε για να είναι και η ΠΕΠΕΝ μέλος.

Άρθρο 106, όπου υπάρχει χρήμα θα υπάρχουν αντικρουόμενα συμφέροντα και το είδαμε με την αντίδραση του ΟΛΠ. Που δεν είναι ΟΛΠ είναι COSCO. Και το είδαμε και με την αντίδραση κάποιων άλλων διάφορων κ.λπ., οι οποίοι υπερασπίζονται την COSCO. Αυτό έχει ενδιαφέρον. Η COSCO αυτή τη στιγμή τι λέει; Ότι δεν μας ενδιαφέρει και προσβάλλεται η σύμβαση παραχώρησης. Πιστεύουμε ότι δεν είναι ακόμα έτοιμα τα εκάστοτε λιμάνια να λειτουργήσουν, σύμφωνα με αυτό το συγκεκριμένο άρθρο, γιατί δεν υπάρχουν και οι δομές, αλλά τουλάχιστον γίνεται μια αρχή και πιστεύουμε ότι θα έρθει θετικά.

Έχει μεγάλη σημασία, το υπόμνημα του Ναυτικού Επιμελητηρίου. Αξίζει κάποιος να το διαβάσει. Και τελειώνω με το μέρος Ι΄, άρθρο 107, μετασχηματισμός του ΚΕΠ. Σας λέω από τώρα ότι είμαστε κάθετα αρνητικοί, γιατί όπως σας είπα και πριν για ένα γεγονός για ένα ναυάγιο, όχι ρύπανση, ναυάγιο, γιατί ναυάγιο ήτανε, αλλάξατε όλη τη νομοθεσία. Προς τι αυτός ο φόβος από τη στιγμή που δεν έχει βγει ακόμα το πόρισμα; Τι έχει γίνει; Και ξέρετε θα πάρει πάρα πολύ χρόνο για να γίνει αυτό. Και το 80% με 83% σύμφωνα με τον ΙΜΟ, είναι ανθρώπινο λάθος. Περιμένετε πρώτα να δούμε τι θα γίνει και μετά νομοθετείτε.

Σε σχέση με τους νηογνώμονες στο άρθρο 110, στην ουσία πήγατε και «πετάξατε ένα μπαλάκι» στους νηογνώμονες όχι ότι το θέλει κανείς, όλοι είναι αρνητικοί, γιατί θέλανε να τους ελέγχει επιθεώρηση ΠΝΟ, ΣΕΕΝ, Ναυτικό Επιμελητήριο. Όλοι ήθελαν την επιθεώρηση και αυτό που μάθαμε εμείς και μας έκανε εντύπωση είναι ότι δύο από τους κορυφαίους νηογνώμονες αποχώρησαν από τη συνάντηση που είχατε όταν τους το ανακοινώσατε και δεν δέχτηκαν και αυτό που φώναζαν και έλεγαν, ότι δεν θα έχουμε εμείς την ευθύνη. Γιατί να έχουμε εμείς την ευθύνη, αφού υπάρχει κρατικός φορέας; Στη β’ ανάγνωση θα αναφέρω τα υπόλοιπα. Ευχαριστώ πολύ.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Φίλης Νίκος, Δημαράς Γιώργος, Θελερίτη Μαρία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, 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, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαμπρούλης Γιώργος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης, Δανέλλης Σπυρίδων και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

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

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Με το παρόν νομοσχέδιο υποστηρίζετε ότι πάτε να λύσετε υπάρχοντα προβλήματα. Ωστόσο, σε μία σειρά ερωτημάτων που έθεσε το ΚΚΕ, δεν απαντήσατε και δυστυχώς, διαιωνίζονται προβληματικές καταστάσεις, αλλού τις συγκαλύπτετε και αλλού μισολύνετε ζητήματα. Ωστόσο, το κύριο είναι ότι εξυπηρετείτε ότι σας ζητάει το εφοπλιστικό κεφάλαιο, από την αρμοδιότητα ελέγχου και ασφάλειας όλων των πλοίων στις ανώνυμες εταιρείες των νηογνωμόνων που είναι μέτοχοι, μέχρι τη χρηματοδότηση των εφοπλιστικών ενώσεων από το κεφάλαιο ναυτικής εκπαίδευσης. Και να σας πω, δεν θα μπορούσε να είναι διαφορετικά με αυτό το νομοθέτημα, αφού είναι στα πλαίσια έντασης της αντιλαϊκής πολιτικής κυβέρνησης Ε.Ε. – εφοπλιστών και στον κλάδο της ναυτιλίας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

 Τώρα πάω πιο ειδικά στο μέρος Α’ που αφορά τους επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων. Καταψηφίζουμε και τα 15 άρθρα του, ουσιαστικά είναι προσαρμογή με τις οδηγίες της Ε.Ε. και ειδικά της οδηγίας 35/1999. Ωστόσο, η ασφάλεια των πλοίων σχετίζεται με το αναγκαίο προσωπικό, δηλαδή με την κάλυψη των οργανικών συνθέσεων του κάθε πλοίου. Και εσείς, όπως και οι προηγούμενες κυβερνήσεις μειώνετε το προσωπικό, για να έχουν περισσότερο κέρδη οι εφοπλιστές.

 Στο δεύτερο μέρος που ρυθμίζονται ζητήματα ναυτιλίας, ασφάλειας και αστυνόμευσης προσωπικού του Λιμενικού Σώματος κλπ, καθώς και για τους προσωπικούς ραδιοφάρους. Θα αναφερθώ σε ορισμένα άρθρα. Το άρθρο 16 είναι χαρακτηριστικό ότι υιοθετούνται οι προτάσεις για τον περιορισμό ευθύνης των εφοπλιστών για ναυτικές απαιτήσεις ή και αποζημιώσεις για απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες.

Φυσικά, είναι σε αναντιστοιχία με τις προτάσεις του ταξικού εργατικού κινήματος που σας έχουν κάνει και τις ξέρετε. Δείχνει ότι και η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, όπως και οι προηγούμενες κυβερνήσεις, ΝΔ-ΠΑΣΟΚ, με την εντατικοποίηση της δουλειάς των ναυτεργατών, τις συνεχείς μειώσεις των οργανικών συνθέσεων των καραβιών και τα απάνθρωπα ωράρια που φτάνουν μέχρι και 72 ώρες δουλειάς την εβδομάδα, έχουν και την δική σας υπογραφή. Είσαστε και εσείς με τους εφοπλιστές. Δεν υπολογίζετε τις δραματικές επιπτώσεις που έχουν στην αύξηση των εργατικών ατυχημάτων, βάζοντας σε κίνδυνο την ίδια τη ζωή των επιβατών και των ναυτεργατών, όπως και τη ρύπανση του περιβάλλοντος. Γιατί κριτήριο είναι το καπιταλιστικό κέρδος.

Δεν μπορούμε να μην αναφερθούμε στο άρθρο 19, που αφορά την τροποποίηση του κώδικα δημοσίου ναυτικού δικαίου. Αναφερθήκατε, κύριε Υπουργέ, και είπατε ότι αυξήθηκε η 4ετία σε 5ετία και είναι καλό. Είναι καλό, αλλά δεν αλλάζει το ερώτημα που εμείς σας θέσαμε και απάντηση δεν πήραμε. Δηλαδή, ότι έχει στοιχεία «φακελώματος» των ναυτεργατών, αφού ανοίγει και κλείνει η στρόφιγγα για το ναυτεργατικό δυναμικό, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εφοπλιστών. Στο μητρώο των ναυτεργατών, θα σας φέρω και αντίγραφο για να το δείτε, τα κριτήρια εγγραφής και διαγραφής από το μητρώο αξιοποιούνται, έτσι ώστε να μαζεύονται ναυτικά φυλλάδια, να μην γράφονται οι άνεργοι ναυτεργάτες στο ΓΕΝΕ να «κρύβεται» η ανεργία και να «χτυπούν» πρωτοπόρους αγωνιστές ναυτεργάτες.

Είναι πρόκληση πραγματικά, ότι μέσα στο ναυτικό φυλλάδιο και στις υποδομές της υπηρεσίας ναυτικών μητρώων του Υπουργείου Ναυτιλίας αποθηκεύεται και στις υποδομές των εφοπλιστών και περιλαμβάνεται η αιτιολόγηση απόλυσης του ναυτεργάτη με χαρακτηριστικό κώδικα που έχουν καταγγείλει όλα τα ναυτεργατικά σωματεία και που αποτελεί το ατομικό κινητό φάκελο για κάθε ναυτεργάτη.

Το άρθρο 20 είναι πρόκληση. Παρεμβάσεις σε περιβαλλοντικές ευαίσθητες περιοχές ακόμα και «NATURA» να αντιμετωπίζονται με τόση ελαστικότητα. Τελικά, ακόμα και να ρυπαίνουν δεν πληρώνουν. Θα ψηφίσουμε ωστόσο τα άρθρα 21 με 25 που αφορούν τους ραδιοφόρους. Είναι αυτός ο φορέας χρήσιμος και έπρεπε να έχει γίνει. Συνολικά, λοιπόν θα έλεγα σε αυτό το κεφάλαιο για επιθεωρητές και ελεγκτές του Υπουργείου Ναυτιλίας ότι μετά από τραγικά ναυάγια από το EXPRESS SAMINA μέχρι το πρόσφατο το ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II, έχει υποβαθμιστεί παραπέρα ο ρόλος του κλάδου ελέγχου εμπορικών πλοίων. Επιπλέον, μειώθηκε το επιστημονικό προσωπικό, ο εξοπλισμός και οι υποδομές. Την ανάγκη ενίσχυσης και ανάπτυξής του τόνισαν και πολλοί από τους φορείς που είχαν καλεστεί κανείς δεν είπε ενάντια και για την υποβάθμισή του.

 Δυστυχώς, οι έλεγχοι πλοίων, ταχυμετρήσεις ελασμάτων, μέσων, φορτοεκφόρτωσης μηχανήματα μηχανών και άλλα, ανατέθηκαν σε νηογνώμονες και άλλες ιδιωτικές μετοχικές εταιρείες που ελέγχουν εφοπλιστές, δηλαδή, προετοιμαζόταν το έδαφος για τις αναθέσεις στις ανώνυμες εταιρείες τους νηογνώμονες μέσω και της απαξίωσης του κλάδου ελέγχου εμπορικών πλοίων.

Επιπλέον, δεν θεσπίζεται καμία διαδικασία που θα εφαρμόζεται και για τον έλεγχο του έργου των νηογνωμόνων. Δεν προβλέπεται πουθενά ο έλεγχος από κρατικούς επιθεωρητές της ποιότητας των επιθεωρήσεων στα πλοία που διενεργούν οι επιθεωρητές των νηογνωμόνων. Οι μόνοι κρατικοί έλεγχοι είναι αυτοί που θα γίνονται στα γραφεία των νηογνωμόνων. Για τους ελέγχους των πλοίων που οι νηογνώμονες πιστοποιούν δεν γίνεται καμία ιδιαίτερη αναφορά.

Στο τρίτο μέρος είναι τα άρθρα 26 μέχρι 51 είναι οι μεταθέσεις, αποσπάσεις και μετατάξεις. Οι άμεσα ενδιαφερόμενοι και με το δίκιο τους ζητούν την απόσυρση των περισσοτέρων άρθρων γιατί από τη διάταξη που αφορά τις μεταθέσεις, μετακινήσεις και αποσπάσεις, πραγματοποιούνται με απόφαση του Υπουργού. Μας είπατε ότι δεν το κατανοούμε αυτό και εσείς τι προσπαθείτε να κάνετε; Να κρύψετε αυτό που με σαφήνεια αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 26, ότι όλες οι μεταθέσεις, μετακινήσεις και αποσπάσεις προσωπικού γίνονται με απόφαση του Υπουργού. Να σας πω έτσι δημιουργούνται οι πελατειακές σχέσεις. Να το διαβάζουμε εμείς λάθος να το διαβάζουν και οι συνδικαλιστές λάθος που τους ενδιαφέρει άμεσα; Πόσοι το διαβάζουν λάθος και σε τελική ανάλυση γιατί δεν το γράφετε με πολύ σαφήνεια; Ας μη κοροϊδευόμαστε, θέλετε πελατειακές σχέσεις και δέσμιο το προσωπικό του ΛΣ. Αυτός είναι ο λόγος.

Επίσης, αντιγράφετε διατάξεις από το ισχύον ΠΔ που αφορούν τα κριτήρια μεταθέσεων και όλα τα υπόλοιπα, τα παραπέμπετε σε ένα νέο ΠΔ που θα εκδοθεί μέσα σε 4 μήνες και θα ρυθμίσει ουσιαστικά το σύστημα των μεταθέσεων. Ακόμα και στα άρθρα που αφορά το σύστημα αξιολόγησης είναι ανεπαρκές, αναχρονιστικό και αναξιοκρατικό. Με το άρθρο 37, παραπέμπετε για το σύστημα αξιολόγησης να εκδίδεται ΠΔ και πάλι με πρόταση του Υπουργού και γνώμη του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού, το οποίο θα καθορίζει τα κριτήρια αξιολόγησης, χωρίς τη συμμετοχή εκπροσώπων συνδικαλιστικών φορέων.

Και εδώ, έρχεται και η Κυβέρνηση να εξαγγείλει και απειλή ότι εντός 4 μηνών θα καταρτίσει νέο ΠΔ,-πάντα μιλάω για το άρθρο 37-, μέχρι να εκδοθεί, θα εφαρμόζεται το ισχύον ΠΔ. Εμείς θεωρούμε ότι σε αυτά τα άρθρα, δεν θεσμοθετείται ένα αξιοκρατικό σύστημα μεταθέσεων που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες του προσωπικού και των λαϊκών οικογενειών τους, αλλά και του κοινωνικού συνόλου. Αντίθετα, δημιουργούνται έντονα προβλήματα στο προσωπικό του ΛΣ, γι’ αυτό καταψηφίζουμε όλα τα άρθρα του τρίτου μέρους από το 26 έως 51.

Στο τέταρτο μέρος 52 με 57. Ζητάμε την απόσυρση του άρθρου 52, γιατί ενισχύεται η πρόθεση της Κυβέρνησης να προσαρμόσει ακόμα περισσότερο το μηχανισμό του Λιμενικού, στη σύγχρονη αποστολή που είναι ενταγμένη στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής στρατηγικής ασφάλειας της ευρωπαϊκής υπηρεσίας εξωτερικής δράσης και του ΝΑΤΟ, με τη παραπέρα στρατιωτικοποίηση του προσωπικού του ΛΣ και την ενίσχυση με την EYROPOLL και την FRONTEX.

Για τα υπόλοιπα άρθρα που αφορούν το πρόγραμμα προμηθειών, θα εκφραστούμε με το «παρών». Να τονίσω ότι τον προγραμματισμό μπορεί να τον κάνετε ωστόσο, οι ελλείψεις είναι πολλές. Κόβετε από βασικές ανάγκες για να τροφοδοτείτε τις ανάγκες των επιχειρηματιών για περισσότερη κερδοφορία. Και μετά απορείτε, όταν λέμε ότι το νομοσχέδιο και η πολιτική σας είναι ταξική. Εδώ έχουν φτάσει στο σημείο με δική σας ευθύνη στο ΛΣ, να μην έχουν σε μερικές περιπτώσεις ανταλλακτικά ή βενζίνη όταν αυτοί οι άνθρωποι πρέπει να σώζουν πρόσφυγες, να κυνηγούν λαθρέμπορους και ναρκέμπορους. Δεν γίνεται να μην έχουν ταχύπλοο ή καύσιμα και να εξαναγκάζονται να ζητούν χορηγίες ή ακόμα και να βάζουν από την τσέπη τους, όταν ο μισθός μειώνεται και η φοροληστεία και η φοροεπίθεση εντείνεται.

Στο μέρος Ε΄, άρθρα 58 έως 75, ψηφίζουμε τα περισσότερα ή εκφραζόμαστε με το «παρών». Καταψηφίζουμε τα άρθρα 65, 66, 72 και 75, ωστόσο θέλουμε να πούμε περισσότερα για το άρθρο 65. Η διάταξη αυτή αναγνωρίζει, ως χρόνο προαγωγής τη στρατιωτική θητεία, σε αντίθεση με τα γενικώς ισχύοντα, δηλαδή ότι η θητεία αναγνωρίζεται μόνο ως συντάξιμη και εμείς συμφωνούμε με αυτό. Εδώ, όμως, αν θα ισχύσει να αναγνωρίζεται και για την προαγωγή, ανατρέπεται η ιεραρχία, γιατί δύο στελέχη, ένας άνδρας και μία γυναίκα που προσλήφθηκαν την ίδια ημέρα, θα έχουν διαφορετική εξέλιξη.

Οι ρυθμίσεις αυτές οδηγούν στη διάκριση ανδρών και γυναικών, ως προς την ιεραρχική εξέλιξη, όταν το 40% του προσωπικού είναι γυναίκες. Εδώ υπάρχουν διαμαρτυρίες ότι είναι φωτογραφική διάκριση, ότι είναι αποσπασματική ρύθμιση για την αναδρομική προαγωγή ενός σχολείου ή σειράς από το προσωπικό και η δημιουργία αντιπαράθεσης μεταξύ του προσωπικού και πελατειακές σχέσεις. Εξάλλου, έγινε πολύ καθαρά και από την ΠΕΑΛΣ ειδική αναφορά που λέει ότι το άρθρο 65, όπως έχει διαμορφωθεί, αφορά 300 στελέχη του Λιμενικού Σώματος και αποτελεί διακριτική μεταχείριση σε βάρος των γυναικών στελεχών του Λιμενικού και άνιση μεταχείριση μεταξύ των υπολοίπων ανώτερων στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Σας διαβάζω ακριβώς τα λόγια τους.

Σε ό,τι αφορά το μέρος ΣΤ΄, άρθρα 76 έως 78, θεωρούμε το άρθρο 76 πρόκληση, δηλαδή τον τεμαχισμό του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε ζώνες, σπάζοντας τον ενιαίο χαρακτήρα της ακτοπλοΐας, επιδεινώνοντας έτσι την κατάσταση που επικρατεί στην εξυπηρέτηση των νησιών. Δημιουργείται ως άλλοθι η σύνδεση των λιμανιών των νησιών, αλλά και των νησιών με τα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας, μέσα από συμπράξεις ναυτιλιακών εταιρειών με φορείς της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης, δηλαδή, δημιουργείτε ΣΔΙΤ. Ακριβώς αυτή είναι και η θέση του Συνδέσμου Εφοπλιστών Επιβατικού Ναυτιλίας. Έτσι είναι, αφού πάνω από 1 δισ. ευρώ είναι η αφαίμαξη του λαϊκού εισοδήματος για τη χρηματοδότηση του Κράτους προς τους εφοπλιστές με όχημα τις άγονες γραμμές, αφού την περίοδο μόνο 2001 με 2017 πήραν 1 δισ..

Τέλος, θα αναφερθώ και στο άρθρο 78, στο οποίο μας κάνατε και κριτική, όσο αφορά την προστασία των εργαζομένων και μας ρωτήσατε αν θα το ψηφίσουμε. Ο τίτλος είναι ψευδεπίγραφος. Το παρουσιάζετε ως το μέγα άρθρο, δηλαδή το μεγάλο κατόρθωμα να πληρώνεται ο εργαζόμενος τον μισθό του. Δηλαδή, δεν θα έπρεπε να πληρώνεται; Είναι αυτονόητο ότι όποιος πληρώνεται πρέπει να παίρνει το μισθό. Πώς θα ζήσει χωρίς τροφή, χωρίς ένδυση, χωρίς μεταφορικά και άλλες ανάγκες; Πού βρισκόμαστε, στο δουλοκτητικό σύστημα; Τότε οι δούλοι είχαν εξασφαλισμένη τροφή, στέγη και ένδυση από το φεουδάρχη. Εδώ και δουλεύουν και παράγουν υπεραξία και δεν πληρώνονται και έρχεστε να πείτε ότι κάτι κάνατε, όμως αυτό είναι αυτονόητο.

Εμείς θα δηλώσουμε «παρών», γιατί δεν θα έχουμε αποτέλεσμα απέναντι στην πλοιοκτησία, αν δεν δεχτείτε τις τροπολογίες του Κ.Κ.Ε., τις οποίες είχαμε καταθέσει και σε άλλο νομοσχέδιο με ίδιο περιεχόμενο, δηλαδή τη δήμευση της περιουσίας του επιχειρηματία που δεν πληρώνει. Σας θέτω το ερώτημα. Όταν δεν πληρώνει κάποιος, εσείς δεν βάλατε τους πλειστηριασμούς και τώρα τους πηγαίνετε και με ηλεκτρονικό τρόπο και μάλιστα, όταν είναι η πρώτη κατοικία; Συνεπώς, αν δεχθείτε και τις τροπολογίες του Κ.Κ.Ε., ευχαρίστως εμείς θα το ψηφίσουμε.

Στο μέρος Ζ΄, θα ψηφίσουμε το άρθρο 79, όμως θέλουμε να λάβετε υπόψη και κάποιες παρατηρήσεις που έχουμε. Είναι μια πρόχειρη διαδικασία. Δεν παρουσιάζετε το πρόγραμμα σπουδών, τις υποδομές, την οργάνωση της σχολής, το διδακτικό και διοικητικό προσωπικό, αλλά τα παραπέμπετε σε προεδρικά διατάγματα. Θα ήταν πιο εξασφαλισμένο, αν το παρουσιάζατε ολόκληρο. Θα συμφωνήσω με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας ότι χρειάζεται περισσότερη αναφορά, έκταση και συζήτηση.

Συμφωνούμε να γίνεται η εισαγωγή στις σχολές λιμενοφυλάκων, υπαξιωματικών και αξιωματικών με τη διαδικασία των πανελλαδικών εξετάσεων. Ωστόσο, παρόλο που στον τίτλο του νομοσχεδίου αναφέρεστε βαρύγδουπα στη διά βίου εκπαίδευση, όμως πουθενά στο νομοσχέδιο δεν αναφέρεται η ίδρυση σχολών επιμόρφωσης πάνω στα αντικείμενα με τα οποία ασχολείται το Λιμενικό Σώμα, προκειμένου τα στελέχη του να έχουν επικαιροποιημένες τις γνώσεις τους, ανεξάρτητα της υπηρεσίας που υπηρετούν. Η συνεργασία με τις στρατιωτικές σχολές για μεταπτυχιακά προγράμματα δεν επιλύει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το Λιμενικό Σώμα, που είναι σε σημαντικό βαθμό διαφορετικά από αυτά των Ενόπλων Δυνάμεων. Σταματώ εδώ και στην επόμενη συνεδρίαση θα αναφερθώ στα υπόλοιπα μέρη.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο είναι ένα μεγάλο και σοβαρό νομοσχέδιο και βάζει σε τάξη πολλά πράγματα, τα οποία ήταν εδώ και πολλά χρόνια σε αταξία και ίσως αυτό ενοχλεί κάποιους. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε για ένα σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας, ένα πολυνομοσχέδιο, που φέρνει σημαντικότατες διατάξεις για έναν τομέα και κλάδο πολύ σημαντικό για τη χώρα μας, τόσο για οικονομικούς όσο και για κοινωνικούς και αναπτυξιακούς λόγους.

Πρόκειται για μακρόπνοες μεταρρυθμίσεις που εισάγει αυτό το νομοσχέδιο και αφορούν ζητήματα ναυτιλίας, ασφάλειας και αστυνόμευσης προσωπικού Λιμενικού Σώματος, ζητήματα αναγνωρισμένων οργανισμών και ελεγκτών λιμένων, υπηρεσιακές μεταβολές στελεχών του Λιμενικού Σώματος, θέματα προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών σε παραγωγικές σχολές του Λιμενικού Σώματος, ενίσχυση της διαφάνειας της διαδικασίας πετρέλευσης, ενώ για πρώτη φορά, με 15 άρθρα, προβλέπεται ένα πλήρες σύστημα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και επάρκειας για τους επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων, αναγνωρισμένων οργανισμών, ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, επιθεωρητές λιμένων του Κράτους και άλλα.

Επίσης, για πρώτη φορά θεσμοθετούνται διατάξεις για τους προσωπικούς ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου και μάλιστα, προβλέπεται η δημιουργία και η τήρηση μητρώου στοιχείων κατόχου, PLB. Επίσης, για πρώτη φορά, τις τελευταίες δεκαετίες τουλάχιστον, το σύστημα μεταθέσεων, αποσπάσεων, μετατάξεων και διαθέσεων στελεχών του Λιμενικού Σώματος θεσμοθετείται με νόμο και όχι με προεδρικό διάταγμα. Υπάρχει διαφάνεια και δικαιοσύνη στο μέτρο αυτό. Εδώ θα κάνω μια παρένθεση. Από συζήτηση που είχα με τους άμεσα εμπλεκόμενους, δηλαδή με τους λιμενικούς, στέκονται πραγματικά με ευαισθησία σε αυτό και συμφωνούν ότι το μέτρο αυτό είναι θετικότατο, καθώς και πλειάδα θετικών ρυθμίσεων σε θέματα προσωπικού.

Όπως έχουμε τονίσει, η ναυτιλία αποτελεί εθνικής και στρατηγικής σημασίας τομέα εθνικού ενδιαφέροντος και είναι πολύ σημαντικό που βλέπουμε τυχόν λάθη και να προτείνουμε διατάξεις προς συμπλήρωση ή βελτίωση της νομοθεσίας.

Κατά την 2η συνεδρίαση της ακρόασης των φορέων, είχαμε την ευκαιρία να ακούσουμε τους αρμόδιους να τοποθετούνται και ερχόμαστε, σήμερα, με βάση τα όσα ακούσαμε, να προτείνουμε βελτιώσεις πριν εισάγουμε το νομοσχέδιο προς ψήφιση.

Ακούσαμε εκ μέρους της εθνικής συνομοσπονδίας ατόμων με αναπηρία, με στόχο την υποστήριξη των νησιωτών με αναπηρία που επλήγησαν ιδιαίτερα από την οικονομική κρίση, οι οποίοι για λόγους απουσίας υποδομών και υπηρεσιών υγείας, αλλά και προσβασιμότητας στα νησιά τους, αναγκάζονται να μετακινούνται συχνότερα από κάθε άλλον σε μεγαλύτερα νησιά και στην ενδοχώρα, να προτείνουν την προσθήκη νέας διάταξης.

 Δηλαδή, να επεκτείνεται η παροχή έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων, σε άτομα με ποσοστό αναπηρίας από 67% και άνω και όχι του ισχύοντος σήμερα ποσοστού 80%, καθώς και στα Ι.Χ. επιβατηγά οχήματα με τα οποία μετακινούνται, εφόσον αυτά φέρουν αναπηρικές πινακίδες ή δελτίο στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ και στους συνοδούς αυτών, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία, τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down.

Εδώ θα τονίσουμε, σχετικά με το 50% από άτομα με αναπηρία που μένουν σε νησιά, ότι αναγκάζονται να πηγαίνουν στα ΚΕΠΑ, να πηγαίνουν σε διάφορα νοσοκομεία με αποτέλεσμα να ταλαιπωρούνται πολύ. Πολλές φορές χρειάζεται να πηγαίνουν στα μεγάλα νησιά και πολλές φορές ο γιατρός απουσιάζει, ακυρώνεται το ραντεβού και θα πρέπει να πηγαίνουν σε κάποιο ραντεβού. Είναι πάρα πολύ δύσκολο, διότι υπάρχουν πολλές μετακινήσεις. Επίσης, με αυτό το νομοσχέδιο επιλύονται αρκετά χρονίζοντα θέματα που απασχολούσαν τα στελέχη του λιμενικού σώματος.

Αναφορικά με τα άρθρα μεταθέσεων, θεωρούνται καλή την κατοχύρωση - για πρώτη φορά με νόμο - των θετικών διατάξεων, ειδικά για ευπαθείς ομάδες, όπως είναι οι πολύτεκνοι, οι τρίτεκνοι, άτομα με σοβαρά θέματα υγείας και γονείς, που είναι άγαμοι ή χήροι. Επίσης, για πρώτη φορά καθορίζονται αντικειμενικά κριτήρια που συνυπολογίζουν τις συνθήκες διαβίωσης του προσωπικού. Εισάγονται βασικές διατάξεις για τις μεταθέσεις, τις αποσπάσεις και τις διαθέσεις και οι όποιες αλλαγές γίνουν στις βασικές αυτές αρχές αντικειμενικά, θα πρέπει να κυρωθούν με νέο νόμο και όχι με π.δ. όπως έχουν γίνει πάρα πολλά στο παρελθόν.

Στο άρθρο 70, για τη μεταρρύθμιση του συστήματος εκπαίδευσης των στελεχών λιμενικού σώματος, επέρχεται ριζική μεταρρύθμιση του τρόπου εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών στις παραγωγικές σχολές του λιμενικού σώματος ελληνικής ακτοφυλακής. Στην παρ. 2, αναφέρεται ότι εφόσον έχει εκδοθεί το π.δ. της παρ. 1 έως 31/12/2017, εισαγωγή στις σχολές δοκίμων σημαιοφόρων Λ.Σ.ΕΛΑΚΤ, δοκίμων υπαξιωματικών Λ.Σ.ΕΛΑΚΤ και δοκίμων λιμενοφυλάκων Λ.Σ.ΕΛΑΚΤ, πραγματοποιείται από το ακαδημαϊκό έτος 2018 – 2019 με το σύστημα των πανελλαδικών εξετάσεων εισαγωγής στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, ο πλέον αδιάβλητος τρόπος.

Στο άρθρο 71, ζητάμε και εμείς το λιμενικό φυλάκιο Βατοπεδίου να μετατραπεί σε λιμενικό τμήμα. Επίσης, ζητάμε το λιμενικό τμήμα Νέων Μουδανιών να αναβαθμιστεί σε λιμεναρχείο και την προσάρτηση του λιμενικού τμήματος Νέου Μαρμαρά στη δικαιοδοσία του. Ξέρετε, το λιμεναρχείο Μουδανιών έχει ένα πολύ μεγάλο εύρος δράσης σε ένα πολύ μεγάλο επιχειρησιακό εύρος. Για παράδειγμα, το λιμεναρχείο Μουδανιών ελέγχει τον κατάπλου πολλών εμπορικών πλοίων. Επιπλέον, ασχολείται και ελέγχει έναν μεγάλο αριθμό αλιευτικών σκαφών. Η ακτογραμμή ελέγχου του λιμεναρχείου Μουδανιών φτάνει στα 300 χλμ.. Έχουμε τη δραστηριοποίηση 47 επιχειρήσεων θαλασσίων μέσων αναψυχής και εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι μόνο τα λιμεναρχεία Ρόδου και Κέρκυρας έχουν μεγαλύτερο αριθμό ανάλογων επιχειρήσεων.

Επίσης, έχουμε μεγάλο αριθμό ξενοδοχειακών μονάδων, εκ των οποίων δύο διαθέτουν μεγάλες μαρίνες και συγκεκριμένα, είναι το SUNNY και το MIRAGE, τα οποία έχουν και πολύ μεγάλη κίνηση είτε τουριστών είτε σκαφών μέσα στις μαρίνες τους. Επίσης, έχουμε πολύ μεγάλο αριθμό επισκεπτών τη θερινή περίοδο που ξεπερνά το 1 εκατομμύριο τουρίστες.

Όσον αφορά την εισαγωγή μέσων πανελληνίων, νομοθετείται επιτέλους ένα πάγιο αίτημα της ομοσπονδίας που θα διασφαλίσει σταθερή ροή στο σώμα. Υποστηρίζουμε τη ψήφιση και άμεση εφαρμογή της διάταξης, για το λόγο αυτό.

Κλείνοντας, θέλω να αναφέρω, πως το νομοσχέδιο στη γενική του κατεύθυνση, σε αυτά που αφορούν τα έργα στα λιμάνια, τις διαδικασίες και κομμάτια που συνδέονται με τα λιμάνια, κινείται σε σωστή κατεύθυνση και επιλύει χρόνια προβλήματα, επιταχύνει διαδικασίες και διευκολύνει την εκτέλεση έργων που υπήρχε πολύ σοβαρή δυσκολία να εκτελεστούν μέσα στα λιμάνια και στις λιμενικές ζώνες.

Θέλουμε όμως, να προτείνουμε βελτιωτικά στο άρθρο 87, με τίτλο «Νομιμοποίηση υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων» τα εξής. Πρώτον, αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης για τα έργα των παραγράφων 1 και 2, δεν καταβάλλεται. Δεύτερον, καταργούνται οι εκδοθείσες πράξεις αποζημίωσης χρήσης, όταν η αποζημίωση δεν έχει ακόμη καταβληθεί. Τρίτον, ομοίως καταργούνται και τα πρόστιμα, όσα δεν έχουν ακόμη βεβαιωθεί από την αρμόδια ΔΟΥ. Τέταρτον, έργα που υφίστανται για την κάλυψη λιμενικών σκοπών και δημόσιας ασφάλειας, ανεξάρτητα του φορέα υλοποίησης τους, δύνανται να νομιμοποιηθούν μετά από απόφαση της δημοτικής και λιμενικής αρχής. Είναι προτάσεις που πρέπει να τεθούν επί τάπητος και διευκρινιστικά να πούμε ότι από τη στιγμή που υπάρχει διάθεση νομιμοποίησης έργων και από τη στιγμή που μιλάμε για έργα σε δημοτικά, λιμενικά ταμεία άρα με πανελλαδική ισχύ, πρέπει να επανεξεταστεί το άνω ζήτημα.

Πέμπτον, ένα πάγιο αίτημα της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι ότι πρέπει να υπάρξει σαφής διάταξη που να επιβάλλει την παραχώρηση των τμημάτων των χερσαίων ζωνών λιμένων που δεν χρησιμοποιούνται από τις λιμενικές δραστηριότητες των οργανισμών λιμένων στους κατά τόπους δήμους, εξαιρώντας τα τμήματα αυτά που οριστικά από το ΤΑΙΠΕΔ.

Στο άρθρο 106, μιλάμε για «παροχή λιμενικών υπηρεσιών, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου». Μπαίνει οριστικά τέλος στην αδιαφάνεια των διαδικασιών κατάρτισης συμβάσεων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου και διασφαλίζεται η υποχρεωτική εγγραφή στο ηλεκτρονικό μητρώο αποβλήτων των παρόχων των ανωτέρω υπηρεσιών σε λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Η προτεινόμενη διάταξη εξασφαλίζει την αδιάκοπη παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών από περισσότερους του ενός διαπιστευόμενους παρόχους, οι οποίοι εγγυώνται επαρκώς, όχι μόνο την προσήκουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους, αλλά και τη διασφάλιση τυχόν απαιτήσεων του φορέα διαχείρισης.

Η προτεινόμενη διάταξη εξασφαλίζει την αδιάκοπη παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών από περισσότερους του ενός διαπιστευόμενους παρόχους, οι οποίοι εγγυώνται επαρκώς, όχι μόνο την προσήκουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, αλλά και τη διασφάλιση τυχόν απαιτήσεων του φορέα διαχείρισης. Η προτεινόμενη ρύθμιση αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση του ανταγωνισμού, μείωση του κόστους και τελικά, φθηνότερη παροχή υπηρεσιών προς τον τελικό χρήστη του λιμένα.

Για τα άρθρα 107, 108 και 109. Ειδικά μετά το ατύχημα της «Αγίας Ζώνης», επιβάλλονται αυτά που προβλέπουν αυτά τα άρθρα που αναφέραμε. Επανακαθορίζεται το νομοθετικό πλαίσιο αναφορικά με το σύστημα εποπτείας πλοίων και μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι από 30/9/2018 και εφεξής και μόνο για τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες που έχουν χορηγηθεί από το αρμόδιο Υπουργείο στους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς - νηογνώμονες, πάει η έκδοση των προβλεπόμενων από την εθνική, ενωσιακή και διεθνή νομοθεσία πιστοποιητικών των ελληνικών πλοίων, από τον κλάδο ελέγχου πλοίων ΚΕΠ, τις λιμενικές αρχές, καθώς και τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης πλοίων και εκδίδονται από τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς - νηογνώμονες.

Με το άρθρο 108, καταργείται η δυνατότητα παράτασης πιστοποιητικών σε μόνιμα αγκυροβολημένα υπερμεγέθη πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, ενώ η δυνατότητα δίμηνης παράτασης της ισχύος των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας περιορίζεται πλέον μόνο σε πλοία, τα οποία βρίσκονται εν πλω και για το λόγο αυτό προβλέπεται μεταβατική περίοδος μέχρι 1/1/2018, προκειμένου να αποφευχθεί η ακινητοποίηση πλοίων.

Με το άρθρο 109, από την 1/1/2018, απαγορεύεται η διακίνηση καυσίμων ναυτιλίας με πλοία ανεφοδιασμού, δεξαμενόπλοια, «σλέπια» και πετρελαιοφορτηγίδες που έχουν συμπληρώσει ηλικία 50 ετών, υπολογιζόμενη από την 31η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης.

Ακόμη, η ίδια απαγόρευση προβλέπεται από την 1/1/2019 και 1/1/2022, για πλοία ηλικίας 40 και 30 ετών, αντίστοιχα.

Από την 1/1/2018 και μέχρι τις ημερομηνίες αυτές, κάθε πλοίο που έχει συμπληρώσει ηλικία 20 ετών θα μπορεί να διακινεί καύσιμα ναυτιλίας μονάχα εφόσον ικανοποιούνται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου, όροι και προϋποθέσεις που θα καθοριστούν με Προεδρικό Διάταγμα.

Πριν κλείσω, θα ήθελα να τονίσω ότι θα πρέπει να έχουμε πιο σοβαρούς ελέγχους του Υπουργείου σε θέματα φοροδιαφυγής, αλλά και φοροαποφυγής, σε σκάφη τα οποία νοικιάζονται μέσω διαδικτύου.

 Όπου νοικιάζονται σκάφη μέσω διαδικτύου, δεν δηλώνονται, κύριε Υπουργέ. Ξέρετε, εκτός από την φοροδιαφυγή αλλά και φοροαποφυγή, προκύπτουν και ζητήματα…

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Αθέμιτος ανταγωνισμός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ακριβώς, πολύ σωστά, κύριε Υπουργέ, αθέμιτος ανταγωνισμός. Πολλές φορές, όμως, κύριε Υπουργέ και το τι μεταφέρουν με τα σκάφη αυτά.

Μάλιστα, θα μπορούσε να συνεργαστεί το Υπουργείο σας με το Υπουργείο Τουρισμού και το Υπουργείο Οικονομικών.

Τέλος, θα ήθελα να κάνω και μια παρατήρηση. Έχουμε και ένα φαινόμενο με επιδοτήσεις που δόθηκαν από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και έχει να κάνει με επιδοτήσεις για απόκτηση τουριστικών σκαφών σε συγκεκριμένες περιοχές, όπου θα πρέπει αυτά…

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):

Κύριε Λαζαρίδη, δώσαμε εντολή για να γίνει έλεγχος γιατί, πράγματι, αυτό είναι πολύ σοβαρό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πολύ ωραία. Χαίρομαι γι' αυτό και σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ. Κλείνω, τονίζοντας για άλλη μια φορά, το πόσο σοβαρό είναι το νομοσχέδιο και το ότι επιτέλους βάζει τάξη σε πολλά πράγματα στα οποία αντιδρούσαν πολλοί και είχαν καταφέρει να μη υπάρχει τάξη σε αυτά τα θέματα.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Σαρίδης, έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, όπως διαπιστώσαμε, ήδη, στην επί της αρχής συζήτηση, κατά την πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, η ουσία και καρδιά αυτού του τόσο σημαντικού υπό εξέταση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας, βρίσκεται σε ένα βασικό επιχείρημα, το οποίο αποδεχόμαστε και εμείς, ως Ένωση Κεντρώων, πώς, δηλαδή, το ανθρώπινο δυναμικό του ναυτιλιακού τομέα της χώρας μας είναι άριστο και υποδειγματικά ικανό, αλλά εξαιτίας, όπως συμβαίνει σε πολλές περιπτώσεις στη χώρα μας, των συνθηκών κάτω από τις οποίες καλούνται να ασκήσουν την εργασία τους, δεν μπορούν να εξασφαλίσουν το αποτέλεσμα που απαιτεί η οργανωμένη ελληνική κοινωνία σχετικά με την ασφάλεια των πολιτών, του περιβάλλοντος, των εργαζομένων και των επενδύσεων.

Τα προβλήματα, λοιπόν, δεν ξεκινούν από τους υπαλλήλους, αλλά από τους πρόχειρους νόμους, τις αναποτελεσματικές διοικητικές δομές που επιβλέπουν παραβατικές συμπεριφορές και τη τυφλή γραφειοκρατία που οδηγεί στην ατιμωρησία.

Τα όσα, λοιπόν, περιέχονται στα 15 άρθρα των πέντε κεφαλαίων του πρώτου μέρους του νομοσχεδίου, μας βρίσκουν σε γενικές γραμμές σύμφωνους. Η εκπαίδευσή τους, ο καθορισμός των ελάχιστων προσόντων και η ίδρυση της σχετικής σχολής, θα αναβαθμίσει το επίπεδο και την ποιότητα.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, που καταπιάνεται με τα κρίσιμα ζητήματα της ναυτιλίας, της ασφάλειας, της αστυνόμευσης, αλλά και των συστημάτων ραδιοφάρων, έχει θετικά σημεία, όπως είναι το άρθρο 16, το οποίο καλώς ενσωματώνει στο ελληνικό δίκαιο τις τροποποιήσεις των ορίων περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως αυτές τέθηκαν σε ισχύ τον Ιούνιο του 2015.

Η Ένωση Κεντρώων έχει από νωρίς ξεκαθαρίσει τη στάση της απέναντι στο ζήτημα της αξιολόγησης στο δημόσιο. Είναι και απαραίτητη και αναγκαία και αυτό θα πρέπει να γίνει με την υποστήριξη και τη συνεργασία της συντριπτικής πλειοψηφίας των εργαζομένων και μάλιστα, με έναν οργανωμένο, διάφανο και επιστημονικά ορθό τρόπο.

Με δεδομένο, λοιπόν, πως μέχρι σήμερα υπήρχε ένα εξαιρετικά θολό και ασαφές πλαίσιο, μέσα στο οποίο αναγκάζονται να εργάζονται μια σειρά ειδικοτήτων του ναυτιλιακού κλάδου, αντιμετωπίζουμε, καταρχήν, με θετικό τρόπο την προσπάθεια, η οποία γίνεται προς αυτή την κατεύθυνση. Θα ήθελα να σταθώ ειδικά στο άρθρο 60, με το οποίο η πολιτεία αναλαμβάνει επιτέλους τις ευθύνες της και εξισώνει τους δόκιμους με τους εν ενεργεία, για την απευκταία περίπτωση όπου καταστούν ανίκανοι για υπηρεσία.

Το άρθρο 64 διορθώνει, επίσης, μια χρονίζουσα αδικία.

Το άρθρο 67 ικανοποιεί ένα δίκαιο αίτημα σχετικά με τις ταυτότητες των στελεχών.

Στα θετικά του νομοσχεδίου προσμετράμε και τον συνυπολογισμό της στρατιωτικής θητείας που προβλέπεται στο άρθρο 65 και ας είναι μόνο για ένα έτος, ανεξάρτητα του πραγματικού χρόνου, αλλά και τα όσα προβλέπονται στα άρθρα 66 έως 70 για τα στελέχη της μονάδας υποβρυχίων αποστολών και τα τυπικά τους προσόντα.

Πολύ χρήσιμη θεωρούμε τη ρύθμιση του άρθρου 69 για την αποτελεσματική κάλυψη των υγειονομικών αναγκών σημαντικής μερίδας συμπολιτών μας που δεν έχουν πρόσβαση σε δημόσια νοσοκομεία.

 Ελπίζουμε, πως η συμμετοχή στα πειθαρχικά και στο ταμείο αρωγής που θεσπίζεται με το άρθρο 73, θα ενισχύσει τη δημοκρατική έκφραση σε ένα χώρο που το έχει ανάγκη.

Θα θέλαμε διευκρινίσεις για το τι ακριβώς ισχύει για όσους συνοδεύονται από ιδιωτικούς ένοπλους σωματοφύλακες και χρησιμοποιούν τα πλοία της γραμμής. Μια αναφορά, δηλαδή, στο άρθρο 75, θα τη θέλαμε από τον Υπουργό.(Συνέχεια ομιλίας, κυρίου ΙΩΑΝΝΗ ΣΑΡΙΔΗ, Ειδικού Αγορητή της Ένωσης Κεντρώων)

Προχωρώ στο σχολιασμό του ΣΤ΄ μέρους, το οποίο θα στηρίξουμε, γιατί πράγματι και τα τρία άρθρα ενισχύουν τη διαφάνεια στις προγραμματικές συμβάσεις, όπως είναι το άρθρο 76, αλλά και ενδυναμώνουν την κοινωνική συμμετοχή με τη λειτουργία του συμβουλίου ακτοπλοΐας στο άρθρο 77 και προστατεύουν τα δικαιώματα των εργαζομένων στο άρθρο 78.

Το αν θα είναι αποτελεσματικά τα όσα προβλέπονται, θα το ελέγξουμε προσεκτικά και με εξαιρετικό ενδιαφέρον, ώστε να εξασφαλίσουμε, πως όλα αυτά θα λειτουργήσουν τελικά υπέρ της ελληνικής κοινωνίας και όχι εναντίον της, όπως αρκετοί φοβούνται. Αυτός ο φόβος ξέρετε είναι το αποτέλεσμα της διαχρονικής αναξιοπιστίας που χαρακτήρισε διαχρονικά τις εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες αυτού του τόπου. Γι' αυτό και δεν είναι αδικαιολόγητος αυτός ο φόβος.

Στο άρθρο 79 συμφωνούμε με τη θεσμοθέτηση της εισαγωγής μέσω των πανελληνίων εξετάσεων στο λιμενικό σώμα. Δεν έχουμε πειστεί όμως, πως αυτό είναι εφικτό και μάλιστα για τις ερχόμενες εξετάσεις του 2018. Δεν έχουμε κανένα στοιχείο στη διάθεσή μας που να ενισχύει την άποψη, πως είμαστε έτοιμοι για αυτή την τόσο μεγάλη τομή, που επιφέρει το άρθρο 79 και δεν τεκμηριώνει με κανένα τρόπο την ελπίδα, πως θα χρειαστούν λιγότερο από τρία χρόνια. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να είμαστε ξεκάθαροι, όσον αφορά την ενημέρωση των παιδιών που προετοιμάζονται για να δώσουν εξετάσεις.

Στα άρθρα 80 έως 85, θα ξεκινήσω με το ζήτημα της χρήσης του φαρμακείου του Υπουργείου από το πολιτικό προσωπικό, αλλά και το αίτημά τους να ισχύσει αυτό και για το Ναυτικό Νοσοκομείο. Πρόκειται για ένα απλό και τυπικό θέμα, το οποίο όμως επηρεάζει με σημαντικό τρόπο την καθημερινότητα πολλών συμπολιτών μας και θα ήθελα, να επισημάνω και εγώ την ανάγκη να εξεδαφισθεί με ιδιαίτερη προσοχή το αίτημα τους αυτό.

Πολύ σημαντικό θεωρούμε και το ζήτημα της πρόσληψης προσωπικού που προβλέπεται στο άρθρο 82 και της λειτουργίας της πλοηγικής υπηρεσίας, αλλά και της ίδρυσης πλοηγικών σταθμών. Χωρίς πλοηγική υπηρεσία χωρίς πλοηγούς δεν μπορούμε να κάνουμε λόγο ούτε για ασφαλή λειτουργία των λιμανιών μας, ούτε για οικονομική ενίσχυση και οικονομική ανάπτυξη καθώς και ενίσχυση της ναυσιπλοΐας.

Σχετικά με το ζήτημα των δηλώσεων περιουσιακής κατάστασης και τα όσα αναφέρει το άρθρο 84, ενώ πράγματι κατανοούμε την ανάγκη που υπαγορεύει αυτή την υποχρέωση των υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας, ωστόσο δικαιούνται και θα πρέπει και αυτοί να πάρουν μια απάντηση, στο γιατί δεν ισχύει και σε άλλα κρίσιμα Υπουργεία αυτό.

Ως αναφορά για τα άρθρα 86 έως 106, ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί οικονομικό πνεύμονα της χώρας μας. Από όσα έχουμε ακούσει και από τα χείλη του πρώην Υπουργού του κ. Δρίτσα, η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων ήταν αρνητική στο ζήτημα της επιβολής του τέλους πλοίων και μεταξύ των άλλων λόγων αυτή η άρνηση ευθύνεται για το γεγονός, πως ενώ έχουν θεσμοθετηθεί το τέλος αυτό από το 2013, εν τούτοις δεν έχει μπει σε εφαρμογή έως σήμερα.

Υποστηρίζεται πως αυτό είναι ένα μέτρο, το οποίο θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα, όμως, ειλικρινά, δεν το έχετε τεκμηριώσει, τουλάχιστον αυτή την εντύπωση έχουμε εμείς. Όσον αφορά το άρθρο 89, για την πρόσβαση των ΑμεΑ, θα πρέπει να γίνει άμεση πραγματικότητα αυτό και δεν θα πρέπει να προχωρήσουμε σε καθυστερήσεις.

Τα ζητήματα της χρήσης εκτάσεων λιμένων και του τυχόν απαραίτητων κατασκευών εντός αυτών που προσπαθείτε να ρυθμίζεται με τα άρθρα 90, 91 και 97, αλλά και το 94 που αφορά το λιμάνι της Πάτρας είναι πάρα πολύ σημαντικά και αποτελεί μονόδρομο για εμάς η επίλυσή τους, εάν θέλουμε κάποια στιγμή, να δημιουργήσουμε ένα σταθερό οικονομικό περιβάλλον σε αυτή τη χώρα.

Το άρθρο 100 που προέβλεπε τη σύσταση για τη λειτουργία του μητρώου για την αποτελεσματική καταπολέμηση της παραβατικότητας αποτελεί ένα βήμα διαφάνειας και αγωνιούμε για την επίλυσή του.

Τέλος, για το Γ΄ κεφαλαίο, για το 10ο και για το 11ο κεφάλαιο, καθώς και για το άρθρο 106 θα τοποθετηθούμε στην επόμενη Συνεδρίαση κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ εξαιρετικά και για τη τήρηση του χρόνου. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού» ο κ. Δανέλλης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Θα φροντίσω να είμαι όσο γίνεται πιο σύντομος. Επιλεκτικά θα σταθώ σε κάποια άρθρα, κυρίως σε αυτά που έχουμε κάποιες παρατηρήσεις, να καταθέσουμε.

Ξεκινώ, λοιπόν, από το Β΄ μέρος, που αφορά στους επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων και συγκεκριμένα, στα άρθρα 3 και 4, που αφορούν τον καθορισμό των προσόντων. Θεωρούμε, ότι μπορεί να γίνει μια βελτίωση στα προβλεπόμενα στους χρησιμοποιούμενους όρους, ως προς τα ελάχιστα απαιτούμενα ουσιαστικά προσόντα, σε σχέση με τα αντίστοιχα, τυπικά. Νομίζω ότι οι παρατηρήσεις των διπλωματούχων ναυπηγών-μηχανικών, που μας έχουν κατατεθεί και με υπόμνημα, θα μπορούσαν να βοηθήσουν στη βελτίωση των προβλέψεων.

Σε σχέση με το Γ΄ μέρος που αφορά στις υπηρεσιακές μεταβολές των υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας, εμείς δεν συμφωνούμε με την άποψη που εκφράστηκε εδώ από τους συνδικαλιστές τους, να μην αλλάξει τίποτα.

Εμείς θεωρούμε ότι είναι πάρα πολλά τα ζητήματα, τα οποία είναι μια ευκαιρία, για να βελτιωθούν και η μόνιμη άρνηση και η επιμονή στην αδράνεια νομίζω ότι δεν βοηθά, διότι θα μπορούσαν κάποιες επιμέρους παρατηρήσεις τους, να ληφθούν υπόψη, βελτιώνοντας τις προβλέψεις του νομοσχεδίου. Η πλήρης άρνηση οδηγεί, βεβαίως, στην αδυναμία ακόμα και της βελτίωσης.

Η διευκρίνιση την οποία δώσατε, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με την παράγραφο 1 του άρθρου 26, σχετικά με τη δικαιοδοσία του Υπουργού, όπου λέτε: «ότι κυρώνει τις αποφάσεις του Συμβουλίου μεταθέσεων» μας καλύπτει ως διαβεβαίωση, γιατί έχει πολύ συζητηθεί αυτό το θέμα.

Τώρα, δεν ξέρω αν είναι παραγωγικό ο Υπουργός, να έχει τη δικαιοδοσία αυτή και την υποχρέωση να κυρώνει κάθε πίνακα τοποθέτησης, μετάθεσης, απόσπασης του οποιοδήποτε υπαλλήλου. Δεν ξέρω αν είναι παραγωγικό ο Υπουργός, να ασχολείται με αυτή την υπόθεση. Βεβαίως, είναι πολύπαθη υπόθεση από το παρελθόν και εγκυμονεί πολλούς κινδύνους, αλλά αν μεταβούμε σε μια άλλη νοοτροπία λειτουργίας τότε, θα πρέπει να απαλλαγεί ο Υπουργός και από αυτό το βάρος. Αυτό θα πρέπει να το σκεφτούν οι συνδικαλιστές.

Στο άρθρο 39, στα πειθαρχικά συμβούλια. Εδώ οι πέντε εν ενεργεία ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί με θητεία ενός έτους κάθε Μάιο, δεν είναι κατανοητό, πώς επιλέγονται. Θα γίνεται κλήρωση; Θα είναι αποκλειστική απόφαση του Υπουργού; Θα υπάρξει εισήγηση από κάποιους ή θα είναι μια μονομερής επιλογή του Υπουργού; Ας μας το διευκρινίσετε, εάν είναι δυνατόν.

Στο τέταρτο μέρος, που αφορά στον στρατηγικό σχεδιασμό, αλλά και στο πέμπτο μέρος για τα θέματα προσωπικού, εμείς κρίνουμε γενικά θετικές τις διατάξεις της.

Επιτέλους, είναι πολύ θετικό να υπάρχει ένας ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός για οτιδήποτε αφορά στη λειτουργία του Υπουργείου και τον προγραμματισμό των παρεμβάσεων του. Είναι ορθολογικό, θα εξοικονομήσει πόρους και θα έχει μια συνέχεια διασφάλισης στις παρεμβάσεις. Στο έκτο μέρος, στην ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, νομίζω ότι στο άρθρο 76, η παρατήρηση των Δήμων κυρίως, τους οποίους αφορά, η μονομερής σύμβαση με ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν είναι ορθολογική επιλογή, γιατί ένας σοβαρός επενδυτής δεν θα ρισκάρει να επενδύσει κάπου όπου σε ένα χρόνο θα πρέπει να ξανά υποβληθεί στη βάσανο της διαδικασίας ενός νέου διαγωνισμού και γι' αυτό το λόγο, θεωρώ ότι τα τρία χρόνια είναι μια πιο ελκυστική επιχειρηματική πρόταση για έναν που θέλει να επενδύσει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Με συγχωρείτε, αλλά αναφέρει από ένα έως πέντε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Το ένα είναι ανορθολογικό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Το δίνει πάντως το περιθώριο μέχρι και πέντε χρόνια.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Έχω την εντύπωση ότι αν πάμε από τρία έως πέντε θα είναι πιο ορθολογική και πιο αποτελεσματική, αλλά και πιο συμφέρουσα εν τέλει.

Στο άρθρο 77, στη σύνθεση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, η πρόταση του δικτύου μικρών νησιών πρέπει να γίνει αποδεκτή και νομίζουμε ότι θα βοηθήσει η συμμετοχή ενός εκπροσώπου του δικτύου. Να επισημάνω ότι οι οριζόντιες πολιτικές που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα από πλευράς πολιτείας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων νησιωτικότητας, δυστυχώς, έχουν ζημιώσει τα μικρά νησιά. Να θυμίσω ότι από το 1951 μέχρι σήμερα έχουν εγκαταλειφθεί σχεδόν περί τα 50 μικρά νησιά. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μικρά νησιά δεν είναι αντίστοιχα με εκείνα που αντιμετωπίζουν τα μεγαλύτερα. Λέω ξανά ότι όποιος δεν έχει βιώματα νησιωτικότητας δεν αντιλαμβάνεται και τις ιδιομορφίες της. Νομίζω ότι μια τέτοια πρόβλεψη θα βοηθήσει κατά τεκμήριο και ότι μπορεί να γίνει μια βελτίωση της σύνθεσης.

Στο άρθρο 78, η διατύπωση ως έχει, νομίζω ότι θα δημιουργήσει προβλήματα. Ενώ, προφανώς, είναι υποχρέωσή μας να διασφαλίσουμε τις εργασιακές σχέσεις των εργαζομένων στη ναυσιπλοΐα, η απολυτότητα, με την οποία, διατυπώνεται αυτή η πρόβλεψη, αυτή η προστασία των εργαζομένων που είναι επιβεβλημένη μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα. Νομίζω ότι μπορεί να προβλεφθεί ότι αυτό ισχύει σε περίπτωση μονάχα βεβαιωμένων χρεών, γιατί αυτή η γενική διατύπωση αφήνει σε οποιονδήποτε πιθανό κακόβουλο να καταγγείλει ότι η εταιρεία του δεν τον έχει εξοφλήσει ακόμα και αν διαφωνεί με την εταιρία μόνο ως προς το ύψος της αμοιβής ή των δικαιωμάτων και τα λοιπά και να επιβληθεί ακύρωση μιας ολόκληρης αδειοδότησης πλοίου σε μια ακτοπλοϊκή γραμμή. Νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει μια διασφάλιση και ένας ορθολογισμός σε αυτή την επιβεβλημένη πρόβλεψη κατά τα λοιπά.

Σε σχέση με το μέρος Ζ΄ για τη μεταρρύθμιση του συστήματος εκπαίδευσης στελεχών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, προφανώς η καθιέρωση της εισαγωγής με πανελλήνιες εξετάσεις από το ακαδημαϊκό έτος 2018 - 2019 δημιουργεί ζητήματα στο κατά πώς είμαστε έτοιμοι να το αντιμετωπίσουμε. Ουσιαστικά, είναι θέμα του Υπουργείου Παιδείας και θα πρέπει αυτό να γίνει γνωστό, προκειμένου να προετοιμαστούν οι ενδιαφερόμενοι. Φυσικά, είμαστε θετικοί σε οποιαδήποτε αναβάθμιση, μέσω πανελληνίων του στελεχιακού δυναμικού και μέσω αυτής της διάταξης επιχειρείται αυτή η αναβάθμιση και το στηρίζουμε. Απλά, να είμαστε σίγουροι ότι αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα. Ορμώμενος από αυτή τη διάταξη, θα ήθελα να ρωτήσω αν στους σχεδιασμούς του Υπουργείου είναι και η ίδρυση της Λιμενικής Ακαδημίας για τους ανώτερους αξιωματικούς.

Στο μέρος Η΄ και συγκεκριμένα, στο άρθρο 84 συμφωνούμε με τη διατήρηση της υποχρέωσης υποβολής του «πόθεν έσχες». Το εάν πρέπει και σε άλλες υπηρεσίες και οργανισμούς του δημοσίου να επεκταθεί αυτό το μέτρο, βεβαίως, να το δούμε και βεβαίως, να συμβεί, όχι όμως να καταργήσουμε εκεί που θεωρήσαμε μέχρι σήμερα ότι είναι επιβεβλημένο να επιβάλλεται.

Στο Θ΄ μέρος και στο άρθρο 86 που αφορά στο τέλος πλοίων αναψυχής και ημερόπλοιων, με την προτεινόμενη διάταξη που αντικαθίσταται το άρθρο 13 του νόμου ν.4211/2013 που αφορά στα τέλη παραμονής και πλοών πλοίων αναψυχής και μικρών σκαφών και με την εφαρμογή αυτής της διάταξης από 1η Δεκεμβρίου θεωρούμε ότι δημιουργούνται προβλήματα. Ο στόχος είναι η ενδυνάμωση των εσόδων του κρατικού Προϋπολογισμού. Στόχος είναι η αύξηση των εσόδων κατά 15 εκατ. σε ευρώ, όμως δεν ξέρω αν είναι ορθολογικό και αν θα είναι και υλοποιήσιμο εν τέλει. Το είδαμε σε άλλα αντίστοιχα μέτρα σε άλλους τομείς να μην αποφέρει κέρδη, αλλά να περιορίζει και τα έσοδα που ήδη υπήρχαν. Δεν ξέρω αν είναι ορθολογική η αύξηση του 300% στην περίπτωση των ημερόπλοιων. Νομίζω ότι πρέπει να το ξαναδούμε και να πάρουμε υπόψη μας και άλλα κριτήρια. Τα κριτήρια της ιπποδύναμης ή της χωρητικότητας δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη; Επίσης, να λάβουμε υπόψη μας ότι η μεγάλη αυτή αύξηση έρχεται να προστεθεί σε διάφορες άλλες επιβαρύνσεις που τρέχουν ήδη σε αυτόν τον τομέα.

Στο άρθρο 87, νομίζω ότι είναι θετική και επιβεβλημένη η νομιμοποίηση υφιστάμενων λιμενικών υποδομών. Είχαμε αναφερθεί στα θετικά κομμάτια στην πρώτη μας παρέμβαση, όμως, πρέπει να υπάρξουν κάποιες βελτιώσεις. Για παράδειγμα, τι θα γίνει εάν σε κάποια από τα λιμάνια όταν έρθει η πλήρωση του χρόνου που τίθεται ως περιθώριο για την ολοκλήρωση οριοθέτησης και δεν έχει ολοκληρωθεί; Είχα αναφερθεί και πριν σε μια πολύ δύσκολη υπόθεση στο Λακκί της Λέρου, όπου έντεκα χρόνια δεν μπορούν να καθοριστούν τα όρια του αιγιαλού. Τι θα κάνουμε; Θα νομιμοποιηθεί και μετά θα ξαναγίνει παράνομο;

Επίσης, υπάρχει η αναγκαιότητα κάποιας πρόβλεψης για λιμενικά έργα και εγκαταστάσεις που υπάρχουν σε μικρά νησιά και που δεν είναι δυνατό να τύχουν διαχείρισης από φορέα, ωστόσο είναι απαραίτητα στην τοπική κοινωνία. Θα μπορούσε να δοθεί σε αυτή την περίπτωση η δυνατότητα στον χωρικό φορέα διαχείρισης μιας περιοχής ή νησιού, για παράδειγμα, στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο με αίτηση του και με τη σύμφωνη γνώμη της οικείας Λιμενικής Αρχής και του ΟΤΑ να νομιμοποιήσει τέτοιου είδους εγκαταστάσεις, να τις συμπεριλάβει στη διοίκηση του, να ελέγχει τα θέματα ασφάλειας και να συντηρεί σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Είχα αναφερθεί ξανά στο παράδοξο το κράτος να απαιτεί από τον εαυτό του αποζημιώσεις, πρόστιμα αυθαίρετης χρήσης και τα λοιπά, για λιμάνια που κατασκευάστηκαν με την ανοχή των κρατικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση πολιτών και πρέπει να δοθεί ένα τέλος σε αυτόν τον παραλογισμό που είναι γενικότερος. Δεν έχει να κάνει μόνο με αυτές τις διατάξεις, αλλά από κάπου πρέπει να αρχίσουμε.

Επιπλέον, στα λιμενικά έργα που η οριογραμμή του αιγιαλού και της παραλίας δεν έχει καθορισθεί ή υπάρχουν μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις στη διαδικασία χάραξης, Χάλκη, Καστελόριζο και σε άλλα νησιά, όπου είναι πολύ δύσκολο να καθοριστεί ο αιγιαλός, νομίζω ότι είναι επιβεβλημένο να προβλεφθεί μια διάταξη που να επιτρέπεται η χάραξη αιγιαλού μονάχα για την αμιγώς λιμενική εγκατάσταση. Ας περιορίσουμε, δηλαδή, το εύρος της οριοθέτησης εκεί που είναι εφικτό και αναγκαίο, έτσι ώστε να καθορίζεται άμεσα η λιμενική ζώνη στις συγκεκριμένες περιοχές.

Στο παρελθόν, αυτό κατά κόρον εφαρμόζονταν όταν οριοθετούσαμε αιγιαλούς και παραλίες συνολικά στις παράκτιες περιοχές.

Στο άρθρο 91, του ίδιου μέρους, «Βεβαίωση και είσπραξη τελών από το προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Αρχών», φοβούμαστε ότι θα δημιουργηθούν πολλά οικονομικά προβλήματα, κυρίως στα πολυνησιακά Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που έχουν μειωμένη κίνηση σκαφών, μικρά λιμάνια και με μικρές εισπράξεις, όπου οι δαπάνες θα είναι μεγαλύτερες από τις εισπράξεις. Για παράδειγμα, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου έχει δώδεκα συνολικά λιμένες με κίνηση σκαφών. Τι θα προβλεφθεί εκεί; Η προϋπόθεση που τίθεται, δηλαδή η πρόσληψη ενός ατόμου μέσω ΑΣΕΠ για εποχιακή σύμβαση (8μηνη) με οκτάωρη απασχόληση έχει κόστος περίπου της τάξης των 10.000 ευρώ. Οπότε, αντιλαμβάνεστε ότι αν έχουμε εκεί ένα λιμάνι, το οποίο θα πρέπει να λειτουργεί στο σύνολο της ημέρας, γιατί έχουμε αφίξεις και αναχωρήσεις σκαφών σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, θα έχουμε δύο θέσεις εργασίας;

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: Αυτό είναι δυνητικό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Είναι δυνητικό, αλλά αν είναι ασύμφορο δεν θα καλυφθεί πουθενά. Μήπως, θα πρέπει να θεσμοθετηθεί η δυνατότητα πρόσληψης ανέργων με κάποια άλλη σχέση εργασίας και αμοιβής που θα είναι ανάλογη των εισπράξεων με κάποια επιπλέον κίνητρα; Θα μπορούσε να γίνει. Γιατί έτσι θα μπορούσε να βελτιώσει τους όρους απασχόλησης προσωπικού, κυρίως σε μικρά νησιά. Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι σε συνεννόηση με το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης μπορούν να βρεθούν λύσεις, οι οποίες θα βελτιώσουν αμφίδρομα τη σχέση και για τους εργαζόμενους και για τους Οργανισμούς Λιμένων και τους Ο.Τ.Α..

Σχετικά με το άρθρο 106, που είναι από τα σημαντικότερα άρθρα του νομοσχεδίου νομίζω ότι δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει την ορθότητα της βελτίωσης των σημερινών όρων, διότι σήμερα οι υφιστάμενες εταιρείες αποκλειστικοί πάροχοι, ανάδοχοι στους ελληνικούς οργανισμούς είναι τρεις. Είναι ένα εξαιρετικά στενό ολιγοπώλιο. Νομίζω ότι κανείς δεν έχει λόγο να συμφωνήσει στην απελευθέρωση μιας τέτοιας αγοράς υπηρεσιών.

Να επισημάνω ότι ίσως θα πρέπει να υπάρξουν κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, όπως για παράδειγμα στην παρ. 3 που αφορά τα προβλεπόμενα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων πλοίων. Νομίζω ότι είναι μη πρακτικό ή ανακόλουθο η προβλεπόμενη διαδικασία πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος της παρ. 3 του άρθρου 106 για την κατάρτιση καταλόγου διαπιστευμένων παρόχων να λαμβάνει η χώρα κάθε πενταετία, γιατί θα δημιουργήσει βασικά διαδικαστικά ζητήματα, χωρίς κανένα ουσιαστικό λόγο μιας και η τριετία είναι αυτή που προβλέπεται από την Οδηγία 59/2000/ΕΕ ή από την ΚΥΑ 8111/2009 ως όριο κατάθεσης νέας έγκρισης.

Νομίζω ότι θα μπορεί η πενταετία να γίνει τριετία. Να ακολουθεί, δηλαδή, την κατάθεση των προγραμμάτων προς έγκριση κάθε τριετία, γιατί θα υπάρξουν διαδικαστικά ζητήματα, όπως φόρτος εργασίας κ.λπ.. Επιπλέον, στην παρ. 29 του ίδιου άρθρου, οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων υποχρεούνται να υποβάλλουν εντός Φεβρουαρίου κάθε χρόνο ετήσια έκθεση αποβλήτων.

Στην ίδια παράγραφο προβλέπεται υποχρέωση των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων να κοινοποιούν στο τέλος κάθε χρόνου τα πιστοποιητικά τελικής διάθεσης των αποβλήτων πλοίων που χρησιμοποίησαν τον λιμένα αρμοδιότητά τους κατά τη διάρκεια του έτους. Προς διευκόλυνση των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων και αποφυγή επιπλέον διοικητικού φόρτου στις εμπλεκόμενες αρμόδιες υπηρεσίες θα είναι…..

 ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Πράγμα το οποίο δεν γίνεται ποτέ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ναι. Δεν γινόταν. Προφανώς πρέπει να γίνεται, αλλά ταυτοχρόνως και παράλληλα εντός μηνός Φεβρουαρίου κάθε χρόνο να συντελούνται αυτές οι δύο υποχρεώσεις.

Σχετικά με τον Ο.Λ.Π. και τις προβλέψεις της σύμβασης παραχώρησης πρέπει να διευκρινιστεί τι συμβαίνει και τι θα συμβεί προκειμένου να μην έχουμε στο προσεχές μέλλον νέες ρυθμίσεις.

Κλείνοντας, όσον αφορά στο μέρος Ι΄ αναφέρθηκα διεξοδικά στην πρώτη μας συζήτηση και δεν θα τοποθετηθώ πάλι. Στο ΙΑ΄, στο άρθρο 114, που αφορά την ενίσχυση της διαφάνειας σε θέματα αρμοδιότητας ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εμείς συμφωνούμε για την αναγκαιότητα ύπαρξης ενός κώδικα δεοντολογίας που να προασπίζει τα δημόσιο συμφέρον και, βεβαίως, να προστατεύει τον υγιή ανταγωνισμό.

Άρα, η πρόβλεψη των τριών χρόνων μετά την αποχώρηση από την υπηρεσία μη ένταξης υπηρεσιακής σε οικονομικούς φορείς, αναδόχους κ.λπ. που σχετίζονται με σύναψη εκτέλεσης σύμβασης του Υπουργείου, καθώς και σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας θεωρούμε ότι είναι θεμιτό και θετικό να υπάρχει. Προφανώς, θα πρέπει να προβλεφθεί μια αντίστοιχη, δεοντολογική πρόβλεψη και σε άλλους φορείς του δημοσίου. Και εκεί θα πρέπει να επεκταθεί. Το ότι δεν υπάρχει δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να αρθεί αυτή που προβλέπεται για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Άρα, συμφωνούμε.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 115, «Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής», προτείνουμε μια νέα υπηρεσία. Ενώ υπάρχει το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Δημοσίου που καλύπτει αντίστοιχες αρμοδιότητες για ολόκληρο το φάσμα του Δημοσίου, δεν γνωρίζουμε όμως αν είναι επιβεβλημένο. Θα θέλαμε, αν θεωρείτε ότι είναι επιβεβλημένο, να έχουμε μια επιπλέον υποστήριξη της αναγκαιότητας αυτής. Δεν θα επεκταθώ. Αν υπάρξει οτιδήποτε άλλο, θα επανέλθω στην επόμενη συνεδρίασή μας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Παρακαλώ, πριν ολοκληρωθεί η συνεδρίαση, θα ήθελα να ζητήσω από το Σώμα αν συμφωνεί, επειδή είναι παρούσα η κυρία Βάκη, να κάνει μια μικρή τοποθέτηση. Δεν είναι μέλος της Επιτροπής μας. Γι’ αυτό και ερωτώ το Σώμα. Συμφωνείτε;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Βάκη.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΒΑΚΗ: Ευχαριστώ για την ανοχή και την κατανόησή σας. Δεν είμαι μέλος της Επιτροπής, απλώς έρχομαι με την ιδιότητα της βουλευτή Κέρκυρας, ως νησιώτισσα. Επειδή υπάρχουν κάποια θέματα που άπτονται της Κέρκυρας και είναι τόσο ιδιαίτερα που είναι αδύνατον να υπάρχει εποπτεία από το Υπουργείο ή σε ένα νομοσχέδιο, επιτρέψτε μου να τα θέσω, ούτως ώστε κύριοι Υπουργοί να ληφθούν υπόψη στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό.

Ξεκινώ με το άρθρο 76, με το οποίο δίνεται η δυνατότητα κατάρτισης προγραμματικών συμβάσεων ανάμεσα στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και σε φορείς του δημόσιου τομέα και του ευρύτερου δημόσιου φορέα με αντικείμενο την κάλυψη των θαλάσσιων συγκοινωνιακών αναγκών των νησιών για λόγους εδαφικής, κοινωνικής, οικονομικής συνοχής, κάλυψης επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών.

Μια μικρή παρατήρηση. Το πρόβλημα των ατελέσφορων σταδίων δρομολόγησης πλοίων βάσει συγκεκριμένων προϋποθέσεων το αντιμετωπίζουν και τα διαπόντια νησιά. Εδώ τώρα υπάρχει ένα λεπτό θέμα και το αντιμετωπίσαμε και στο Υπουργείο Εσωτερικών σε ένα νομοσχέδιο που είχαμε κατεβάσει για τους ΟΤΑ. Έχουν λιγότερους από 5.000 κατοίκους, όμως ανήκουν στο Δήμο Κέρκυρας. Οπότε, ούτως ή άλλως, το άρθρο με τη μορφή που έχει τώρα δεν τα περιλαμβάνει. Είναι γνωστό και σε εσάς, κύριε Κουρουμπλή και σε εσάς κ. Σαντορινιέ, το πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε για τη σύνδεσή τους με την Κέρκυρα, ειδικότερα το χειμώνα. Άλλωστε, μας έχετε επισκεφθεί.

Δεύτερον, δεν υπάρχει για παράδειγμα μια εταιρεία του Δήμου στην Κέρκυρα που να μπορεί να εξυπηρετήσει τα μικρά νησιά μέσω των προβλεπόμενων προγραμματικών συμβάσεων. Αλλά ακόμη και να υπήρχαν, ο Δήμος Κέρκυρας, ούτως ή άλλως δεν εμπίπτει στην πληθυσμιακή κλίμακα των 5.000 κατοίκων.

Πώς μπορεί λοιπόν, να διαμορφωθεί το παρόν άρθρο, ώστε να μην εξαιρούνται από τις καλές του διατάξεις, πρώτον, μικρά νησιά που δεν αποτελούν αυτόνομους δήμους και δεύτερον, περιοχές όπου δεν δραστηριοποιούνται ανώνυμες δημοτικές ναυτιλιακές εταιρείες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Γίνεται αποδεκτό αυτό.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΒΑΚΗ: Επίσης, με το άρθρο 125, συστήνεται για πρώτη φορά μόνιμο συμβούλιο επιβατικών μεταφορών νήσων. Αυτή είναι σημαντικότατη διάταξη, στην οποία υλοποιείται η κυβερνητική δέσμευση για την προστασία της νησιωτικότητας και της αξιοποίησης των συνδυασμένων μεταφορών. Θα ήθελα να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, εάν υπάρχει περιθώριο αύξησης του αριθμού των μελών του συμβουλίου, ώστε να εκπροσωπούνται με ένα μέλος όλες οι νησιωτικές περιφέρειες και όχι να ορίζεται μόνο ένα μέλος από την ΕΝΠΕ. Ο λόγος είναι προφανής. Κάθε περιοχή έχει τις δικές της ανάγκες και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη. Θα πρότεινα να γίνει το ίδιο και για την εκπροσώπηση των δήμων. Δηλαδή, να υπάρχουν τρία μέλη, ένα μέλος από το Βόρειο ή Νότιο Αιγαίο, ένα από την Κρήτη και ένα από τα Ιόνια νησιά. Ούτως ή άλλως, τα μέλη του συμβουλίου, εξ όσων γνωρίζω, δεν δικαιούνται αμοιβής.

Τελειώνω με το άρθρο 103, με το οποίο αντιμετωπίζονται περιπτώσεις περιοχών των πρώην λιμενικών ταμείων, οι οποίες με το σημερινό καθεστώς έχουν παραμείνει εκτός των ορίων της ζώνης λιμένος των διαδόχων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των οργανισμών λιμένων. Θα ήθελα να μας διευκρινιστεί ποιες περιπτώσεις αφορά η συγκεκριμένη διάταξη.

Το λέω αυτό, γιατί ξέρετε ότι στην Κέρκυρα έχουμε τα λεγόμενα Ορφανά Λιμάνια, ανάμεσά τους λιμάνια εθνικού και ακτοπλοϊκού ενδιαφέροντος, της Λευκίμμης, των Παξών και των Δια Ποντίων, τα οποία υπεισήλθαν στη διαχείριση του ΟΛΚΕ το 2014 με απόφαση του τότε Υπουργού Ναυτιλίας, του κ. Βαρβιτσιώτη. Τα προβλήματα όμως τη λειτουργία τους δεν σταμάτησαν. Γι’ αυτές λοιπόν τις περιπτώσεις τι προβλέπεται; Μιλάμε, επομένως, για έναν επαναπροσδιορισμό των ζωνών λιμένων, των οργανισμών λιμένων γενικότερα ή η διαδικασία θα αφορά μόνο την αποκατάσταση των ορίων; Εδώ παραθέτω από την αιτιολογική έκθεση «των περιοχών δικαιοδοσίας οργανισμών λιμένων, τα οποία αλληλοεπικαλύπτονται με τα όρια νεοσυσταθέντων φορέων διοίκησης, δημοτικά λιμενικά ταμεία». Αυτό αναφέρει η αιτιολογική έκθεση. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ. Στο σημείο αυτό λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Δρίτσας Θεόδωρος, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καφαντάρη Χαρά, Συρμαλένιος Νίκος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κούζηλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω και Δανέλλης Σπυρίδων.

Τέλος και περί ώρα 16.40’ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**