**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 11 Μαρτίου 2020, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.20΄, στην«Αίθουσα Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλήςσυνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και λοιπές διατάξεις».

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

Ο 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.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Καλαφάτης Σταύρος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Δούνια Παναγιώτα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Κεδίκογλου Συμεών, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Δρίτσας Θεόδωρος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γιώργος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαμπρούλης Γεώργιος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή σας ημέρα. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και λοιπές διατάξεις».

Πριν δώσουμε το λόγο στους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές να συμφωνήσουμε για τη διαδικασία των επόμενων συνεδριάσεων. Η πρότασή μας είναι αύριο στις 11.00 να έχουμε την ακρόαση των φορέων και στις 15.00 να έχουμε τη συζήτηση, επί των άρθρων. Σε ότι αφορά στην β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου, προτείνουμε να γίνει τη Δευτέρα 16 Μαρτίου στις 14.00, ώστε να τελειώσει η συζήτηση του νομοσχεδίου τη Δευτέρα για να μπορέσει να έρθει μέσα στην εβδομάδα στην Ολομέλεια προς ψήφιση και να ολοκληρωθεί η διαδικασία.

Αυτή είναι η πρότασή μας. Επί της προτάσεως αυτής, υπάρχει κάποια παρατήρηση που μπορούμε να διευκολύνουμε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, θα πρότεινα η β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου να γίνει το απόγευμα της Δευτέρας ή και το πρωινό της Τρίτης. Νομίζω ότι και το πρωί της Τρίτης να τελειώσει η β΄ ανάγνωση, θα προλάβουμε να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο την επόμενη εβδομάδα. Έχουμε και άλλες υποχρεώσεις και την Παρασκευή και διάφοροι συνάδελφοι από την επαρχία προτιμούν η συνεδρίαση να γίνει το απόγευμα της Δευτέρας, αν είναι εφικτό. Δεν βλέπω, δηλαδή, τον λόγο γιατί το 14.00 της Δευτέρας να μην μπορεί να γίνει 17.00 ή 18.00 το απόγευμα της ίδιας ημέρας. Αυτή είναι η εναλλακτική πρόταση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Υπάρχει άλλη παρατήρηση;

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Συμφωνούμε, κύριε Πρόεδρε, με την πρόταση του κ. Μπουκώρου για τη Δευτέρα στις 18.00 το απόγευμα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής**): Κύριοι συνάδελφοι, επειδή η συζήτηση πρέπει να ολοκληρωθεί τη Δευτέρα, η β΄ ανάγνωση θα γίνει το απόγευμα της Δευτέρας στις 18.00. Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.)**: Θέλω να βάλω ένα ζήτημα πάρα πολύ σύντομα. Κύριε Υπουργέ, έρχεται στο Λαύριο ένα πλοίο από τη Βόρειο Ιταλία και θέλουμε να μάθουμε τι μέτρα παίρνετε για το κορονοϊό. Ζητάμε, εάν χρειαστεί, να μπει σε καραντίνα, δεδομένου ότι όλη η Ιταλία έχει μπει και, επίσης, να υπάρχουν και προληπτικοί έλεγχοι σε όλα τα πλοία ή τα πλοία που προσεγγίζουν, γιατί δεν μπορεί να περιοριστούν μόνο στα αεροδρόμια.

Έχουν απευθύνει έκκληση, από τις 25 Φεβρουαρίου, τα σωματεία για μέτρα πρόληψης στα πλοία και όσα προσεγγίζουν από ύποπτες χώρες, ώστε να υπάρχουν αντισηπτικά, μάσκες, γάντια και ό,τι χρειάζεται προληπτικά και να παρέχονται δωρεάν από τις εφοπλιστικές εταιρείες.

Ούτως ή άλλως, το κόστος είναι μηδαμινό, αρκετά βγάζουν. Πρέπει να προστατευτούν οι εργαζόμενοι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ωραία, ακούστηκε από την κυρία Μανωλάκου το συγκεκριμένο θέμα. Το άκουσε ο Υπουργός και κάποια στιγμή θα απαντήσει, θα μας δώσει εικόνα. Προφανώς ενδιαφέρει την ευρύτερη περιοχή.

Περνάμε τώρα στις προτάσεις για φορείς. Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Λοιπόν, Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων Λιμενικού Σώματος, είναι το συνδικαλιστικό όργανο των Λιμενοφυλάκων, η αντίστοιχη Ένωση των Αξιωματικών του Λιμενικού (ΠΕΑΛΣ), η Ένωση Απόστρατων του Λιμενικού Σώματος, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατικής Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), η Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ), η ΚΕΔΕ φυσικά, το Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδος, η INSULAR που είναι το Πανευρωπαϊκό Νησιωτικό Επιμελητήριο κι εάν δεν καλυπτόμαστε από αυτά και η Ένωση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Κεντρικής Μακεδονίας, που, όμως, νομίζω ότι καλύπτεται από τις δύο πανελλαδικές ενώσεις, αλλά το βάζω κατόπιν αιτήματος συναδέλφου και μένω στην αρχική πρόταση. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός, με την ελπίδα ότι έχετε καλυφθεί, γιατί έχουν προταθεί πολλοί.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Έχω καλυφθεί στα περισσότερα, ήδη είναι και προτάσεις δικές μου. Συμπληρωματικά ο Οίκος Ναύτου, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, η Ένωση Πορθμείων Ελλάδος διότι έχει μια ρύθμιση που τους αφορά, εάν θέλουν να έρθουν, και ο Σύλλογος του Πολιτικού Προσωπικού του Υπουργείου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΙΝΑΛ)**: Θα σας καταθέσω τον πίνακα, με αυτούς που προτείνουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Κύριε Πρόεδρε, έχω καλυφθεί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Κύριε Πρόεδρε, έχουμε καλυφθεί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ** (**Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Θα καταθέσουμε έγγραφα τις προτάσεις μας, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Καταρχήν, θα γίνει μια επιλογή να δούμε τι αριθμός συγκεντρώνεται και θα ανακοινώσουμε τους φορείς κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης.

Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Το πρώτο νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, φιλοδοξεί να επανεκκινήσει ολόκληρο το Υπουργείο και βεβαίως, να το θέσει σε ετοιμότητα ενόψει των νέων αναγκών που δημιουργούνται, πολλές εκ των οποίων έχουν επείγοντα χαρακτήρα και είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας, όπως η λειτουργία του λιμενικού σώματος.

Σε γενικές γραμμές, το παρόν νομοσχέδιο στοχεύει στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου ακτοπλοΐας, στην ενίσχυση λειτουργικότητας του Υπουργείου και την διοικητική ανακούφιση πολιτών και φορέων. Είναι σημαντικό, να επισημάνουμε ότι με αυτό το νέο νομοσχέδιο προωθείται η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, τη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Κατά την άποψή μου όμως, το σημαντικότερο κομμάτι αυτού του νομοσχεδίου έχει να κάνει με την ενίσχυση και την ανασυγκρότηση του λιμενικού σώματος. Μπορεί οι συγκεκριμένες διατάξεις να είναι στο γ’ μέρος του νομοσχεδίου, αλλά είναι κορυφαίας σημασίας.

Ας πάρουμε όμως, το νομοσχέδιο από την αρχή, όπως αυτό είναι διαρθρωμένο, σύμφωνα με τις ενότητες άρθρων. Στο α΄ μέρος του νομοσχεδίου εισάγονται τροποποιήσεις διατάξεων για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Οι τροποποιήσεις αυτές άπτονται των ζητημάτων ακτοπλοΐας και έρχονται να καλύψουν τα κενά της ισχύουσας νομοθεσίας, εκσυγχρονίζοντας ταυτόχρονα το θεσμικό πλαίσιο και θέτοντας κανόνες διαφάνειας και ισότητας προς όλους τους ενδιαφερόμενους.

Πιο αναλυτικά για την κάλυψη των νομοθετικών κενών για τα ταχύπλοα σκάφη στα άρθρα 1–3 θεσπίζεται η διαδικασία αντικατάστασής συμβατικών με ταχύπλοα ή υδροπτέρυγα πλοία και δεύτερον και σημαντικότερο, θεσπίζεται διαδικασία εκπρόθεσμης δρομολόγησης ταχύπλοου ή υδροπτέρυγου πλοίου, όπου υπάρχουν ανάγκες και φυσικά και ενδιαφέρον. Ενόψει της σημαντικής αύξησης του αριθμού των δραστηριοποιούμενων στην ελληνική αγορά ταχύπλοων και υδροπτέρυγων πλοίων, καθώς και των ιδιαιτεροτήτων που αυτά παρουσιάζουν σε σχέση με τα συμβατικά πλοία, θα πρέπει να τεθούν ρητοί και συγκεκριμένοι όροι, βάσει των οποίων θα επιτρέπεται η αντικατάσταση συμβατικού με ταχύπλοο ή υδροπτέρυγο πλοίο και το αντίστροφο βεβαίως, καθώς και η συγκεκριμένη διαδικασία για την εκπρόθεσμη δρομολόγηση αυτών.

Επίσης, θεσπίζεται η έκδοση με Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από σύμφωνη γνώμη του ΣΑΣ, κανονισμού αρχών και λειτουργίας προς το σκοπό ασφάλειας δικαίου με αντιμετώπιση όμοιων περιπτώσεων και θέσεις κανόνων αντιμετώπισης καινοφανών περιπτώσεων, δηλαδή ξεκαθαρίζει το πλαίσιο.

Η δρομολόγηση πλοίων ανοικτού τύπου σε μια γραμμή για κάθε δρομολογιακή περίοδο, οριζόντιο μέτρο για την αντιμετώπιση φαινομένων συνεχούς και ανεξέλεγκτης μετακίνησης των πλοίων σε διαφορετικές γραμμές κατά τη διάρκεια του έτους, δηλαδή γίνεται ένα εμπρόθεσμο αίτημα και στη συνέχεια έχουμε μετακινήσεις και κατά συνέπεια δυσλειτουργίες.

Για τις επιθεωρήσεις, επαναφέρουμε την επιθεώρηση πλοίων, που είναι μια υπηρεσία που έχει –αν θέλετε- αντιπροσώπευση παντού στην Ελλάδα διά του λιμενικού σώματος χωρίς βεβαίως να καταργούνται οι εμπειρογνώμονες στον έλεγχο εμπορικών πλοίων. Αντιλαμβανόμαστε όλοι, ότι υπάρχει και η συσσωρευμένη εμπειρία, θα υπάρξει και το Προεδρικό Διάταγμα το απαιτούμενο, ώστε να θεσπιστούν κανόνες διαφάνειας και να αντιμετωπιστούν τυχόν περιστατικά που στο παρελθόν απασχόλησαν όλους μας. Όμως δεν μπορούμε να βγάζουμε το λιμενικό σώμα και ιδιαίτερα την επιθεώρηση πλοίων εκτός του συγκεκριμένου αντικειμένου.

Γνωρίζουμε όλοι, ότι συμπληρώνονται αυτές οι κατά τόπους επιθεωρήσεις και από ειδικούς επιστήμονες-μηχανικούς για τον έλεγχο πλοίων και όλων των τμημάτων και όχι μόνο για το αξιόπλοο, αλλά για τα μηχανικά μέρη και ό,τι απαιτεί η νομοθεσία. Άλλωστε όσο περισσότεροι φορείς σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο λειτουργικότητας και διαφάνειας ασχολούνται με το συγκεκριμένο αντικείμενο, τόσο καλύτερα είναι τα αποτελέσματα και η αλλαγή της νομοθεσίας σε αυτό το ζήτημα δεν έφερε τα απαιτούμενα αποτελέσματα ούτε ανταπεξήλθε στον όγκο των ελέγχων και των επιθεωρήσεων που απαιτούνται.

Σχολή επιθεωρητών πλοίων, επίσης, θέσπιση διαχείρισης ασφάλειας πλοίου και λιμενικών εγκαταστάσεων, πιστοποίηση επιθεωρητών ελεγκτών-ιδιωτών, μελών των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων. Ποιοι είναι οι ιδιώτες; Είναι οι μηχανικοί που με τη σύμφωνη γνώμη του φορέα του τεχνικού επιμελητηρίου, θα πλαισιώνουν αυτές τις Επιτροπές, ούτως ώστε η ειδική γνώση που απαιτείται και μια πραγματική επιθεώρηση πλοίων, να γίνεται πράξη.

Επίσης στο άρθρο 16, το νομοσχέδιο αυτό φέρει κάποιες σημαντικές αλλαγές στο ζήτημα των ναυαγοσωστών, δίνει τη δυνατότητα στους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, να επεκτείνουν σύμφωνα με τις ανάγκες το ωράριο.

Αξίζει, να επισημάνουμε, ότι μέχρι σήμερα το ωράριο είναι από 1η Ιουνίου μέχρι 30 Σεπτεμβρίου, 10 το πρωί - 6 το απόγευμα, ενδεχομένως, να εκτιμηθεί, ότι αυτό το ωράριο πρέπει, να επεκταθεί σε πολυσύχναστες παραλίες. Αυτό θα το εκτιμήσει ο ΟΤΑ σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μπορεί να υπάρξει επέκταση. Με το συγκεκριμένο άρθρο εμπεδώνεται το αίσθημα ασφάλειας στις παραλίες της χώρας.

Νομίζω, ότι είναι χρήσιμο, εφόσον δεν είναι υποχρεωτικό -είναι προαιρετικό- και υπάρχει συνεργασία των φορέων με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου, να θωρακιστούν καλύτερα οι παραλίες μας, γιατί δυστυχώς παρά τα όποια μέτρα έχουν ληφθεί γενικά από όλες τις Κυβερνήσεις στο παρελθόν, δεν παύουμε, να είμαστε πρωταθλητές στην απώλεια ανθρώπων λουόμενων στις παραλίες και αυτό πρέπει να περιοριστεί. Είναι κάτι αντίστοιχο με τα τροχαία, ευτυχώς, όχι σε τόσο μεγάλη έκταση, αλλά είναι και αυτό μια αιτία θανάτων, που πρέπει να αντιμετωπιστεί και δίνει την ευχέρεια επέκτασης το νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τώρα πάμε στα άρθρα 18 έως 44, που αφορούν τη λειτουργία του λιμενικού σώματος. Αντιλαμβανόμαστε όλοι και το βλέπουμε ιδιαίτερα έντονα τα τελευταία τέσσερα - πέντε χρόνια, αλλά και κυρίως τις τελευταίες ημέρες τη σημασία για το ρόλο του λιμενικού σώματος. Θέλω, να πιστεύω ότι η σκέψη όλων μας είναι τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα τον τελευταίο καιρό στις γυναίκες και στους άνδρες του λιμενικού σώματος, που πραγματικά κάτω από αντίξοες συνθήκες θαλασσοδέρνονται στο Ανατολικό Αιγαίο για να επιτελέσουν και το ανθρωπιστικό έργο που τους αναλογεί, αλλά και κυρίως να φρουρήσουν τα υπαρκτά θαλάσσια σύνορά μας.

Η σκέψη όλων μας θέλω να πιστεύω είναι τα τελευταία χρόνια, αλλά και ιδιαίτερα τον τελευταίο καιρό, στις γυναίκες και τους άντρες του Λιμενικού Σώματος που πραγματικά κάτω από αντίξοες συνθήκες θαλασσοδέρνονται στο Ανατολικό Αιγαίο, για να επιτελέσουν και το ανθρωπιστικό έργο που τους αναλογεί, αλλά και κυρίως να φροντίσουν τα υπαρκτά θαλάσσια σύνορά μας και η φρούρηση των θαλάσσιων συνόρων, αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι εμπεριέχει πολλές δυσκολίες. Έρχεται, λοιπόν, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο να αυξήσεις τις οργανικές θέσεις του Λιμενικού Σώματος από 8.000 που είναι σήμερα στις 9.500, δηλαδή, 1.500 επιπλέον οργανικές θέσεις στο Λιμενικό Σώμα. Από αυτές τις 1.500 με πρόβλεψη σαφέστατη του νόμου, οι 900 θέσεις προορίζονται για το Ανατολικό Αιγαίο, για να θωρακίσουμε τα σύνορα, για να προστατεύσουμε τα νησιά μας για να λειτουργήσει το Λιμενικό Σώμα, όπως είναι το καθήκον του στη διαφύλαξη της κοινωνικής ειρήνης, των συμφερόντων των νησιωτών μας και της φρούρησης των συνόρων της χώρας μας.

Λοιπόν, 1.500 οργανικές θέσεις. Πώς θα καλυφθούν αυτές οι θέσεις; Ένας διαγωνισμός βρίσκεται σε εξέλιξη. Έχουν εισαχθεί στις παραγωγικές σχολές του Λιμενικού Σώματος μέσω των Πανελλαδικών 130 ήδη, οι οποίοι θα αποφοιτήσουν όμως σε βάθος τετραετίας. Δίνει ο νόμος τη δυνατότητα για τη διεξαγωγή και άλλου διαγωνισμού με την διαδικασία του ΑΣΕΠ έτσι και σιγά-σιγά σε βάθος διετίας, τριετίας, τετραετίας, με τους αποφοίτους των παραγωγικών σχολών, θα καλυφθούν οι συγκεκριμένες θέσεις και θα οδηγηθούμε στην ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος.

Με ποιόν άλλο τρόπο το νομοσχέδιο ενισχύει το Λιμενικό Σώμα; Ξέρετε ότι τα πλωτά μέσα στο Λιμενικό Σώμα αυξάνονται. Είχαμε τη δωρεά της Ένωσης Εφοπλιστών, 10 ταχύπλοα σκάφη, τα οποία αρχίζουν να παραλαμβάνονται. Έχουμε μέσω της χρήσης ευρωπαϊκών προγραμμάτων την παραγγελία άλλων 43 σκαφών, υπερσύγχρονων, που θα θωρακίσουν το Λιμενικό Σώμα. Αυτά τα σκάφη οπωσδήποτε χρειάζονται στελέχωση. Τι προβλέπει το νομοσχέδιο; Ποιος θα χειριστεί τα σκάφη; Ο Πλοίαρχος και ο μηχανικός.

Προβλέπει λοιπόν ότι από τις Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού οι συγκεκριμένες δυνατότητες μπορούν να εισαχθούν στο Λιμενικό Σώμα και με την κατάλληλη εκπαίδευση μέσα από τους θεσμούς που παρέχει το Υπουργείο και το Λιμενικό Σώμα, να εκπαιδευτούν και να πιστοποιηθούν στα ειδικά αυτά σκάφη ώστε να είναι -χωρίς να υπονοήσω τίποτα άλλο- ετοιμοπόλεμοι, από την πρώτη στιγμή και να στελεχώνουν αυτά τα σκάφη, που επιτελούν μεγάλο έργο. Το βλέπουμε όλοι καθημερινά, αλλά χρειάζονται και το ανάλογο προσωπικό για να λειτουργήσουν και να είναι αποτελεσματικά και πιστέψτε, όπως λένε οι χειριστές τους, δεν είναι μία εύκολη δουλειά η συγκεκριμένη, πρέπει απολύτως εξειδικευμένοι άνθρωποι να τα αναλαμβάνουν, οι οποίοι θα τύχουν και της απολύτου εξειδικευμένης εκπαίδευσης. Αυτά λοιπόν και για τα σκάφη.

Άρα, ένα μέρος των οργανικών θέσεων θα καλυφθεί και από αυτό το συγκεκριμένο προσωπικό. Έρχεται το νομοσχέδιο -και αυτό αφορά όλους τους λιμενοφύλακες- να άρει μία πολύ σημαντική αδικία. Ξέρετε ότι με τις μνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας, η υπηρεσία των λιμενοφυλάκων επεκτάθηκε από τα 25 στα 40 χρόνια. Όμως, κανείς δεν ήρθε να προβλέψει ότι αυτοί οι άνθρωποι τα 15 χρόνια παραμένουν ουσιαστικά βαθμολογικά στάσιμοι. Έρχεται το σημερινό νομοσχέδιο του κυρίου Υπουργού να άρει αυτή την αδικία και να πει ότι για τους πτυχιούχους λιμενοφύλακες θα υπάρχει αυτή τη δεκαπενταετία μία εξέλιξη, πέραν του βαθμού του σημαιοφόρου, με τον οποίο αποστρατεύονταν, θα εξελίσσονται ως αντιπλοίαρχοι, υποπλοίαρχοι και θα αποστρατεύονται με το βαθμό του πλωτάρχη και για τους μη πτυχιούχους θα αποστρατεύονται με το βαθμό του υποπλοιάρχου. Νομίζω ότι είναι ένα μέτρο που όλοι πρέπει να συμφωνήσουμε.

Ρυθμίζονται επίσης πελώρια ζητήματα των λιμενικών μας, όπως η συνυπηρέτηση με τους εκπαιδευτικούς. Ήταν οι μόνοι αν θέλετε των σωμάτων ασφαλείας, που δεν τύγχαναν του συγκεκριμένου ευεργετήματος σε ευρεία κλίμακα. Έρχεται, λοιπόν, το νομοσχέδιο αυτό να το θεραπεύσει, που είναι και ένα ζήτημα που αν θέλετε αγγίζει και το δημογραφικό, υπό την έννοια ότι ο λιμενικός που υπηρετεί στη Λέρο, με την εκπαιδευτικό που υπηρετεί στη Θεσσαλονίκη, είναι λίγο δύσκολο να κάνουν οικογένεια. Το μέτρο αυτό, λοιπόν, που αφορά τους συγκεκριμένους ένστολους, τα συγκεκριμένα στελέχη σωμάτων ασφαλείας, που είναι οι λιμενικοί και συνήθως υπηρετούν σε μεθόριο, έρχεται να τους «θεραπεύσει».

Κάλυψη στεγαστικών αναγκών. Βλέπετε ότι όλοι οι δημόσιοι λειτουργοί στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου και ιδιαίτερα στα τουριστικά νησιά αντιμετωπίζουν οξύτατο στεγαστικό πρόβλημα. Το ίδιο αντιμετωπίσουν και οι λιμενικοί. Εισάγεται πρόνοια να μπορεί το λιμενικό σώμα να μισθώνει ακίνητα με σκοπό τη στέγαση του προσωπικού ιδιαιτέρως την περιοχή του ανατολικού Αιγαίου και των Κυκλάδων με τη χρήση είτε εθνικών πόρων, είτε ευρωπαϊκών πόρων. Νομίζω ότι και αυτό είναι ένα μέτρο στο οποίο όλοι πρέπει να συμφωνήσουμε. Βεβαίως ανάλογη μέριμνα πρέπει να βρεθεί και για τους υπόλοιπους κρατικούς λειτουργούς για να πάψουμε να βλέπουμε την νηπιαγωγό της Σαντορίνης να κοιμάται στο παγκάκι. Αλλά, εδώ υπάρχει και η έννοια της ευθύνης της τοπικής κοινότητας.

Αναρωτιέμαι πολλές φορές, κύριε Υπουργέ, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης που σε πολλές από αυτές τις περιοχές είναι και ιδιαίτερα εύρωστοι οικονομικά τι είδους μέτρα θα εφαρμόσουν ώστε να μην διαμαρτύρονται καινοφανώς ότι τους λείπουν κρατικοί λειτουργοί. Γιατί ο κρατικός λειτουργός είτε είναι λιμενικός είτε οποιοσδήποτε άλλος, το ίδιο αμείβεται. Είτε εργάζεται στο Βόλο στην πατρίδα μου είτε εργάζεται στη Σαντορίνη, τα έξοδα είναι διαφορετικά και εκεί πρέπει να έρθει και η τοπική κοινωνική ευθύνη. Επεκτείνεται το επίδομα παραμεθορίου των 100 € και σε στελέχη του λιμενικού σώματος στους Οθωνούς, στη Σαγιάδα και στη Σκύρο, είναι απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές οι οποίες, ανεξήγητο για ποιο λόγο, είχαν εξαιρεθεί.

Επίσης, υπήρχε ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα, ενδεχομένως και πρώην Υπουργός εδώ Εμπορικής Ναυτιλίας να το γνωρίζει, σε κάποιες περιοχές της χώρας και η προμήθεια φαρμάκων για τους λιμενικούς γινόταν μέσω των τοπικών φαρμακευτικών συλλόγων με αποτέλεσμα να υπάρχουν δυσλειτουργίες.

Υπογράφεται τώρα σύμβαση με τον ΕΟΠΥΥ και έτσι όλοι οι λιμενικοί θα μπορούν να εξυπηρετούνται από τα φαρμακεία της χώρας που στο σύνολό τους είναι συμβεβλημένα με τον ΕΟΠΥΥ. Νομίζω είναι κάποιες αυτονόητες λογικές διατάξεις. Αυτά σε γενικές γραμμές για τους λιμενικούς, που νομίζω ότι είναι μέτρα στα οποία πρέπει να συμφωνήσουν όλες οι πολιτικές δυνάμεις.

Το κυριότερο, όμως, είναι ότι γίνεται μεγάλη προσπάθεια διά του νομοσχεδίου και θα το δούμε στη συνέχεια με τις υπουργικές αποφάσεις το Προεδρικό Διάταγμα που θα απαιτηθεί να εξορθολογιστεί και να γίνει αντικειμενικό για πρώτη φορά το σύστημα μεταθέσεων των λιμενικών μας.

Εγώ χαίρομαι πάρα πολλές φορές, κύριε Υπουργέ, όταν βλέπω την αστυνομία που έχει θεσπίσει ένα πολύ αντικειμενικό σύστημα μεταθέσεων όπου ο κάθε αστυνομικός ξέρει ποιος είναι ο επόμενος τόπος μετάθεσης του και πότε θα πάει στο τόπο συμφερόντων του χωρίς να μπορεί να αλλάξει αυτό. Το ξέρουν οι αστυνομικοί, εκ των προτέρων. Ξέρουν τι μόρια παίρνει η κάθε θέση και πότε θα συγκεντρώσουν μόρια για να πάνε στον τόπο τους. Βλέπω ότι με αυτό το νομοσχέδιο κάνετε μια τέτοια προσπάθεια αντικειμενικοποίησης των μεταθέσεων του λιμενικού σώματος, πριμοδοτώντας την υπηρεσία ως οφείλετε να κάνετε ως Υπουργός Ναυτιλίας στις παραμεθόριες περιοχές. Και όχι να βλέπουμε ποιοι είναι στον Πειραιά, στη Θεσσαλονίκη στον Βόλο και έχουν λίγα μόρια να τους διαλέξουμε. Αντιστρέφεται η λογική λοιπόν. Εμείς πιστεύουμε, λοιπόν, ότι πάμε στον εξορθολογισμό, πράγμα το οποίο είναι αναγκαίο.

Υπάρχει ένα πολύ θετικό μέτρο ακόμα για δωρεάν μετακίνηση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς των ανέργων ναυτικών. Οι άνεργοι γενικώς στη χώρα έχουν τη δυνατότητα μετακίνησης. Τους ανέργους ναυτικούς ποιος τους είχε ξεχάσει εκτός του συγκεκριμένου ευεργετήματος; Αναδιοργανώνεται το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Δυσλειτουργικό, 68 μέλη. Μετατρέπεται σε πολιτικό όργανο. Υπό ποια έννοια όμως;

Συμμετέχουν στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, οι Γενικοί Γραμματείς των αρμόδιων Υπουργείων. Οι αναπληρωτές τους είναι οι Γενικοί Διευθυντές των αρμοδίων υπηρεσιών. Τι σημαίνει αυτό; Στην ΕΣΑΛ, λοιπόν, για τα μεγάλα ζητήματα που είναι κατευθυντήριας αναπτυξιακής πολιτικής θα αποφασίζει ένα πολιτικό όργανο. Υπάρχουν και οι αναπληρωτές Διευθυντές, οι οποίοι θα αποφασίζουν για τα τρέχοντα.

Κύριε Σαντορινιέ, μπορεί να έχετε τις αντιρρήσεις σας, ως πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά, εν πάση περιπτώσει, άλλαξε η Κυβέρνηση, κάνει βελτιωτικές παρεμβάσεις, ώστε να είναι πιο αποτελεσματική. Το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, λοιπόν, που δεν λειτούργησε ποτέ μέχρι σήμερα, γίνεται πιο ευέλικτο και χρηστικό. Είναι υπό την εποπτεία του Πρωθυπουργού, για πρώτη φορά, για τη χάραξη άρτιας αναπτυξιακής και μακροπρόθεσμης νησιωτικής πολιτικής.

Το μεταφορικό ισοδύναμο. Μεγάλο μέτρο, «σημαία» της προηγούμενης Κυβέρνησης. Εγγραφή 570 εκατομμυρίων ευρώ στον Προϋπολογισμό, σε βάθος τετραετίας. Έχουμε εισέλθει στο τρίτο έτος. Τι απορροφήθηκε από αυτά τα κονδύλια; Το 9,68%.

Η απορροφητικότητα, σε τέτοιο επίπεδο, δείχνει ότι κάτι δεν έχει σχεδιαστεί καλά. Γιατί όταν υπάρχουν χρήματα, προϋπολογισμένα και δεν τα απορροφούν οι επιβάτες, οι επιχειρήσεις, οι εμπορευόμενοι τα καύσιμα, σημαίνει ότι κάτι δεν έχει σχεδιαστεί καλά ή το μέτρο δεν λειτουργεί σωστά. Λοιπόν, με αυτό το νομοσχέδιο επεκτείνονται οι δικαιούχοι, δίδεται ευελιξία ως προς την τεκμηρίωση της μείωσης της τιμής των υγρών καυσίμων και παρατείνεται η εφαρμογή του μέτρου μέχρι τις 30 Απριλίου του 2020. Και είναι το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, το ανασυγκροτημένο. Αυτό, το οποίο θα έρθει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να αξιολογήσει τη λειτουργία του ισοδύναμου και να ενισχύσει το συγκεκριμένο αναγκαίο μέτρο, στην εφαρμογή του οποίου, νομίζω ότι, όλοι συμφωνούμε. Αλλά, πρέπει να βρούμε και τη λειτουργικότητα του μέτρου. Διότι, το να εγγράφονται στον Προϋπολογισμό κονδύλια τα οποία υποεκτελούνται, δεν προσφέρει τίποτα ούτε στις τοπικές κοινωνίες, ούτε στην οικονομία.

Είναι πάρα πολλά τα άρθρα του νομοσχεδίου, αλλά τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με τα δύο τελευταία άρθρα, με την αδειοδότηση κατασκευών στη χερσαία ζώνη λιμένων. Πράγματι, το προηγούμενο νομοσχέδιο της προηγούμενης ηγεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είχε θεσπίσει κάποιο μέτρο. Όμως η λειτουργικότητα του μέτρου δοκιμάστηκε, καθόσον οι αρμόδιοι φορείς να εκπονήσουν τις μελέτες δεν λειτούργησαν όπως έπρεπε, με αποτέλεσμα να είμαστε στο πέρας της προθεσμίας, από τον προηγούμενο Νοέμβριο. Και τώρα θα έπρεπε, ουσιαστικά, να γκρεμιστούν όλες αυτές οι κατασκευές στις χερσαίες ζώνες λιμένων. Και λέμε για τις συγκεκριμένες πέργκολες.

Έρχεται «θεραπευτικά» το νομοσχέδιο να πει στους φορείς «σας δίνουμε προθεσμία να εκπονήσετε τις μελέτες μέχρι το τέλος του 2021» και στους ιδιοκτήτες- καταστηματάρχες να συμμορφωθούν μέχρι το τέλος του 2022. Επίσης, καταργείται το άρθρο 105 του προηγούμενου νομοσχεδίου του 2017 για τη διαχείριση αποβλήτων στα λιμάνια. Καταργείται χωρίς να αντικατασταθεί, διότι πάμε στην εφαρμογή του ευρωπαϊκού Κανονισμού, που είναι υποχρέωση της χώρας και ο οποίος προβλέπει τη διαχείριση των αποβλήτων και τις υπόλοιπες λιμενικές υπηρεσίες, με έναν ολιστικό τρόπο.

Η προηγούμενη Κυβέρνηση έκανε το συγκεκριμένο άρθρο. Ήρθε και πήρε ορισμένα σημεία του Κανονισμού. Πχ, ενώ έλεγε «τουλάχιστον ένας μειοδότης», το έκανε «τουλάχιστον δύο». Ο Κανονισμός λέει «τουλάχιστον έναν» που σημαίνει ότι μέχρι και πέντε και δέκα και όσους αντέχει το κάθε λιμάνι, ώστε να υπάρχει πλουραλισμός τις προσφορές. Άλλωστε, νομίζω ότι, είναι υποχρέωση της χώρας όταν υπάρχει ένας ευρωπαϊκός Κανονισμός για τις λιμενικές υπηρεσίες -είναι δέσμευση, δεν είναι υποχρέωση- να τον εφαρμόζει.

Αυτά και θα επανέλθουμε. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Μπουκώρο. Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο συνάδελφος κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Πιστεύω, κύριε Πρόεδρε, ότι όντως θα χρειαστεί επιπλέον χρόνος στους ομιλητές, μάλιστα έχω αυτό-περικοπεί κιόλας, δηλαδή, ορισμένα άρθρα δεν θα τα σχολιάσω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να ξεκινήσω με μία παρατήρηση. Είναι προφανές ότι ο τίτλος του νομοσχεδίου, είναι παραπλανητικός. Θα αρκούσε απλά το «λοιπές διατάξεις», γιατί εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για την ακτοπλοΐα -αυτό που φέρνετε- δεν το λες, δηλαδή, είναι σκόρπιες διατάξεις, χωρίς στρατηγική και με αμφισβητούμενα αποτελέσματα.

Οι ρυθμίσεις διακρίνονται σε 4 κατηγορίες. Ρυθμίσεις που είχαν προετοιμαστεί από τη δική μας κυβέρνηση, ωστόσο πολλές από αυτές έρχονται λειψές και με τροποποιήσεις που εξυπηρετούν συγκεκριμένα συμφέροντα, ρυθμίσεις ρουσφετολογικού χαρακτήρα, σκανδαλώδεις ρυθμίσεις νεοφιλελεύθερης ιδεολογικής εμμονής και ρυθμίσεις διαδικαστικού χαρακτήρα.

Το νομοσχέδιο είναι πολύ μακριά από τις προσδοκίες που είχαν καλλιεργηθεί και δεν φέρνει καμία θετική μεταρρύθμιση, εν αντιθέσει σε αρκετές περιπτώσεις, αποτελεί ξεκάθαρα αντιμεταρρύθμιση με τα μάτια στραμμένα στο παρελθόν. Θα ήθελα να τοποθετηθώ για το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, το μέρος Α.

Ειδικότερα, λοιπόν, στο μέρος Α, ο περίφημος εκσυγχρονισμός του πλαισίου για την ακτοπλοΐα, αποδεικνύεται, ότι είναι μια φοβική και περίεργη συρραφή διατάξεων, χωρίς σχέδιο και προοπτική για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Η κυβέρνησή μας, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, είχε προχωρήσει σε μία ολοκληρωμένη πρόταση τροποποίησης του ν.2932/2001, μετά από εντατική διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς και ιδιαίτερα το ΣΕΕΝ. Ένας νόμος, ο οποίος έχει υπηρετήσει την ακτοπλοΐα εδώ και περίπου είκοσι χρόνια, αλλά είναι προφανές, ότι πρέπει να υπάρξουν κάποιες τροποποιήσεις, με βάση τα σύγχρονα δεδομένα. Μια πρόταση που προχώρησε τα στάδια της διαβούλευσης και είχε κατατεθεί προς ψήφιση από τη Βουλή.

Οι νομοθετικές μας ρυθμίσεις αποτελούσαν ένα συμπαγές πλαίσιο αναδιάρθρωσης του ακτοπλοϊκού δικτύου και σκοπό είχαν την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την εξυπηρέτηση των νησιωτών. Αυτό το πλαίσιο που είχε τη σύμφωνη γνώμη των φορέων στο μεγαλύτερο μέρος του, αποτελεί και σήμερα, το πλαίσιο, για τις αποσπασματικές, όμως, ρυθμίσεις που καταθέτει η Κυβέρνηση. Το Υπουργείο συγκεκριμένα επέλεξε να θέσει σε διαβούλευση λιγότερο από το ένα τρίτο (1/3) των αρχικών ρυθμίσεων που είχαμε προβλέψει εμείς, δημιουργώντας προφανή νομοθετικά κενά.

Το πιο εντυπωσιακό, όμως, είναι, ότι από τις ρυθμίσεις που κατατέθηκαν στη διαβούλευση, εξαφανίστηκαν ως διά μαγείας, ρυθμίσεις που έθεταν περιορισμούς σε αθέμιτες πρακτικές, που σήμερα ταλαιπωρούν το σύνολο της ακτοπλοΐας. Οι ρυθμίσεις είναι σαφώς προσανατολισμένες στην εξυπηρέτηση των ταχυπλόων, σε βάρος των συμβατικών πλοίων που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του ακτοπλοϊκού δικτύου και διασφαλίζουν χειμώνα καλοκαίρι τη σύνδεση των νησιών.

Στα θετικά μέτρα των ρυθμίσεων. Η καθιέρωση διαδικασίας υποβολής εκπρόθεσμης δήλωσης ταχυπλόων, είναι στα θετικά, δηλαδή, είναι μια πρόταση που εμείς είχαμε καταθέσει, ωστόσο θεωρούμε ότι σ’ αυτή την περίπτωση θα πρέπει τα εκπρόθεσμα δηλωθέντα πλοία να έχουν υποχρέωση οκτάμηνης δρομολόγησης, κύριε Υπουργέ και όχι εξάμηνης. Θεωρούμε ότι η εξάμηνη υποχρέωση δρομολόγησης, δεν είναι αυτό που διαχωρίζει σε σχέση με τις εμπρόθεσμες δηλώσεις, οι οποίες, όπως γνωρίζετε, είναι τετράμηνες. Άρα, προτείνουμε, να είναι οκτάμηνη.

Επίσης, θετική είναι η διάταξη για το χρονικό περιορισμό της έκτακτης δρομολόγησης. Ήταν ένα μέτρο, το άρθρο 7 του νόμου, το οποίο είχε γίνει λάστιχο, για να είμαστε ειλικρινείς και αυτό οφείλεται κυρίως, γιατί δεν υπήρχε η εκπρόθεσμη δήλωση ταχυπλόων. Ωστόσο, θεωρούμε, ότι η προτεινόμενη διάρκεια των τριάντα ημερών συν τριάντα ημέρες (30+30), σύνολο 60 ημέρες, οδηγεί στην αναίρεση του επιδιωκόμενου μέτρου.

Εμείς, θα το ψηφίσουμε μόνο εάν γίνει 15 στις 15 μέρες και το αιτιολογούμε. 60 μέρες δίνεται η δυνατότητα εσφαλμένης χρήσης του άρθρου και καταστρατήγησης της έκτακτης ανάγκης. Φανταστείτε 60 μέρες είναι Ιούλιος - Αύγουστος. Κάποιος που θέλει να κερδίσει, να κάνει την γρηγοράδα, θα το βάλει δύο μήνες και θα το πάρει το πλοίο. Είναι δυνατόν αυτό να χρησιμοποιηθεί για κεκαλυμμένη χρήση προσθήκης πλοίων, που θα δημιουργήσουν προβλήματα στην ακτοπλοΐα, ειδικά στους καλοκαιρινούς μήνες.

Το θετικό, επίσης, είναι το γεγονός, ότι προτείνεται η καθιέρωση του κανονισμού λειτουργίας του ΣΑΣ, ώστε οι περίφημοι κανόνες ΣΑΣ, που μια ζωή τους ακούμε, αλλά ποτέ δεν τους είδαμε πουθενά γραμμένους, να αποτελέσουν ένα γραπτό δεσμευτικό κείμενο για όλους. Όπως είπα και πριν, οι ανωτέρω ρυθμίσεις αποτελούν προτάσεις που είχαμε επεξεργαστεί και καταθέσει. Ωστόσο, πέραν του γεγονότος ότι μια σειρά από ρυθμίσεις που έβαζαν τάξη στην ακτοπλοΐα ποτέ δεν κατατέθηκαν προς συζήτηση ούτε στη διαβούλευση, μας προκαλεί εντύπωση το γεγονός, ότι εξαφανίστηκαν διατάξεις που είχαν εισαχθεί στη διαβούλευση.

Για παράδειγμα, για ποιο λόγο εξαφανίστηκε η διάταξη που απαιτούσε την ύπαρξη πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εν ισχύ κατά την προηγούμενη δρομολογιακή περίοδο, προκειμένου να θεωρηθεί έγκυρη η δήλωση της δρομολόγησης; Μήπως κάποιοι θέλουν να συνεχίσουν να δηλώνουν δρομολογιακές γραμμές με πλοία φαντάσματα, πλοία τα οποία είναι απενεργοποιημένα εδώ και χρόνια, μόνο και μόνο για να κλείνουν γραμμές και θέσεις στα λιμάνια, εμποδίζοντας τον ανταγωνισμό;

Για ποιο λόγο απαλείφθηκε ο όρος, ότι όποιος εκδίδει εισιτήρια για μη εγκεκριμένα δρομολόγια θα του επιβάλλεται πρόστιμο, δεν θα του επιβάλλεται πρόστιμο 100.000 €;

Όποιος εκτελεί μη εγκεκριμένα δρομολόγια και ακόμα χειρότερα, εκδίδει εισιτήρια για μη εγκεκριμένα δρομολόγια, νοθεύει τον ανταγωνισμό εις βάρος των υπόλοιπων ακτοπλόων και διαπράττει πειρατεία και άποψή μας είναι, ότι θα πρέπει να τιμωρείται και ποινικά, όχι να μην του επιβάλλεται κανένα πρόστιμο.

Μη ξεχνάτε, ότι η ακτοπλοΐα είναι δημόσιο αγαθό του οποίου ανατίθεται η παροχή σε ιδιώτες με κανόνες και προϋποθέσεις. Ακόμη, για ποιο λόγο μειώθηκε το πρόστιμο σε 30.000 €, ένα πρόστιμο χάδι, σε κάποιον που δεν εκπληρώνει την υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων που του έχουν ανατεθεί; Η αθέτηση εκτέλεσης δρομολογίων νοθεύει τον ανταγωνισμό και υποβαθμίζει τη ποιότητα της ακτοπλοΐας. Για λόγους συντομίας, τα υπόλοιπα θα τα πω στην κατ’ άρθρον συζήτηση.

Πάμε τώρα στο μέρος β΄ κεφάλαιο Α΄. Στο άρθρο 9, διατηρείται η φιλοσοφία της ίδρυσης και λειτουργίας της σχολής επιθεωρητών ελεγκτών πλοίων, διαχείρισης ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και επεκτείνεται η δυνατότητα πιστοποίησης όχι μόνο των επιθεωρητών ελεγκτών, αλλά και των επιθεωρητών ελεγκτών βοηθητικών ναυπηγημάτων. Αυτό σημαίνει, ότι ηΣΕΔΑΠΛΕ συνεχίζει να είναι και να λειτουργεί όπως νομοθετήθηκε με τη δική μας πρόταση, με το άρθρο 10 του ν.4504. Η μόνη ουσιαστική αλλαγή που βλέπουμε, πέραν αυτής της επέκτασης, είναι η υπαγωγή τηςΣΕΔΑΠΛΕ στον αρχηγό του λιμενικού σώματος ελληνικής ακτοφυλακής. Θεωρούμε, ότι δεν είναι ορθή πρακτική, δεδομένου, ότι η εκπαίδευση θα πρέπει να υπάγεται στη πολιτική και όχι τη φυσική ηγεσία του υπουργείου, δεδομένου, ότι θα υπάρχουν και πολίτες και η εκπαίδευση θα πρέπει να υπάγεται στη φυσική ηγεσία του υπουργείου.

Η πραγματική, όμως, αντιμεταρρύθμιση, γίνεται με το άρθρο 10 του νομοσχεδίου. Η Ν.Δ., επαναφέρει πλήρως και στη πρότερη κατάσταση το καθεστώς του ελέγχου ασφάλειας πλοίων, το οποίο είχαμε τροποποιήσει μετά το ατύχημα στο Αγία Ζώνη 2. Η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου στην οποία είχαμε προχωρήσει το 2017, υπαγορεύθηκε από την αρχή, ότι δεν μπορεί ο ελεγκτής να είναι και ελεγχόμενος. Ο κλάδος της επιθεώρησης πλοίων έχει δύο αρμοδιότητες. Η μία αρμοδιότητα ήταν να εκδίδει πιστοποιητικά και η άλλη να ελέγχει αυτούς που εκδίδουν πιστοποιητικά, δηλαδή, τον κλάδο επιθεώρησης πλοίων και τους ιδιώτες νηογνώμονες. Άρα εδώ είχαμε ένα ελεγκτή και ελεγχόμενο σε πακέτο ένα. Εμείς τότε είχαμε σαν κίνητρο την εξυγίανση του κλάδου και την ορθότερη λειτουργία της διαδικασίας ελέγχου και έκδοσης πιστοποιητικών, ενός ιδιαίτερα κρίσιμου τομέα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων. Οι αποφάσεις του 2017 αργότερα, κρίνοντας από τη λειτουργία των πραγμάτων, τροποποιήθηκαν με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία του κλάδου και των τοπικών κλιμακίων. Προστέθηκαν, λοιπόν, τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης πλοίων, τα οποία ουσιαστικά θα καταργηθούν από εδώ και πέρα. Δεν θα είναι αυτόνομα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης και ελέγχων πλοίων.

Μάλιστα, εδώ θέλω να κάνω μια παρένθεση, κ. Υπουργέ. Από πότε ένα πιστοποιητικό που εκδίδει ένα τοπικό κλιμάκιο της επιθεώρησης δεν θεωρείται επαρκές για την ταχύτητα πλοίων; Αυτό αφορά ένα διαγωνισμό που το Υπουργείο έκρινε πιστοποιητικό του τοπικού κλιμακίου ότι δεν είναι επαρκές. Κλείνω την παρένθεση. Με αυτόν τον τρόπο, λοιπόν, εξαιρέθηκαν και κάποια αλιευτικά, τα οποία εξυπηρετούνται από τα τοπικά κλιμάκια.

Εμείς, σε κάθε περίπτωση, υπερασπιζόμαστε τη διαφανή και ανεξάρτητη παροχή υπηρεσιών ελέγχου και πιστοποίησης από διαφορετικούς φορείς και από εξειδικευμένο προσωπικό και υψηλά κριτήρια, προκρίνοντας στην ασφάλεια στη θάλασσα και την πάταξη φαινομένων αισχροκέρδειας. Για αυτό το λόγο, εκπεφρασμένη θέση μας είναι η δημιουργία ενός ελληνικού δημόσιου φορέα πιστοποίησης, ως μια ανεξάρτητη αρχή, κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα, που θα προωθήσει την προσέλκυση πλοίων και θα προσδώσει στη χώρα κύρος. Θεωρούμε ότι η συγκεκριμένη διάταξη μάς οδηγεί πίσω, αντί να γίνεται ένα βήμα εμπρός με τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου ελληνικού οργανισμού, ο οποίος αξίζει στην πρώτη παγκόσμια ναυτική δύναμη. Η πρόθεσή μας ήταν αυτή. Πηγαίναμε προς αυτήν την κατεύθυνση.

Στο κεφάλαιο Β΄ κυρίαρχη είναι η ρύθμιση για τη συρρίκνωση των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος και την επαναφορά της αρμοδιότητας ελέγχου του αιγιαλού και της παραλίας στην Ελληνική Αστυνομία. Πάγια θέση μας είναι και νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουμε, ότι το έγκλημα και η παραβατικότητα δεν σταματούν εκεί που σταματά το κύμα. Η επέκταση των αρμοδιοτήτων που είχαμε νομοθετήσει αντιμετώπιζε καλύτερα τα περιστατικά παρανομίας και διευκόλυνε τις λιμενικές αρχές στη δίωξη του εγκλήματος.

Με την κατάργηση της διάταξης αυτής, οι πολίτες θα απωλέσουν το αίσθημα ασφάλειας. Θέλω να σας θυμίσω ότι, οτιδήποτε και να γίνεται στην παραλία, ο πολίτης θα καλέσει το Λιμενικό, γιατί το Λιμενικό ξέρει ότι ασχολείται με τα θέματα αιγιαλού και παραλίας, με τα θέματα της θάλασσας. Θα απωλέσει, λοιπόν, το αίσθημα ασφάλειας. Οι δυνάμεις του Λιμενικού Σώματος μπορούσαν πιο έγκαιρα να καλύψουν αυτές τις περιοχές σε σχέση με την Αστυνομία.

Θέλω να πω και κάτι. Πριν ένα χρόνο, το 2019, γιορτάσαμε τα 100 χρόνια του Λιμενικού Σώματος. Όταν ιδρύθηκε το Λιμενικό Σώμα, η αρμοδιότητα του αιγιαλού και της παραλίας από τον Ελευθέριο Βενιζέλο δόθηκε στο Λιμενικό Σώμα. Καταργήθηκε επί χούντας, για να ενισχυθεί η Χωροφυλακή. Σας ρωτάω, επαναφέρετε μια ρύθμιση της χούντας, αντίθετα στον ιδρυτή του Λιμενικού Σώματος, τον Ελευθέριο Βενιζέλο;

Πάμε στο μέρος Γ, κεφάλαιο Α΄. Κυριότερες διατάξεις αυτού του κεφαλαίου είναι το άρθρο 22, που αφορά την αύξηση των οργανικών θέσεων του Σώματος. Η αλήθεια είναι ότι η Ν.Δ. το 2014, εφαρμόζοντας τις σκληρές μνημονιακές πολιτικές, μείωσε, ουσιαστικά κατήργησε, τις κενές οργανικές θέσεις. Ξέρω τι θα πείτε, κύριε Υπουργέ. Σήμερα, με την άνεση που της δίνει το γεγονός ότι ο ΣΥΡΙΖΑ έβγαλε τη χώρα από τα μνημόνια, τις αυξάνει κατά ελάχιστο, κατά 1.500 θέσεις, αποκρύπτοντας το «αμαρτωλό» παρελθόν της, όμως αυτό δεν ανταποκρίνεται σε πραγματικές θέσεις στο Σώμα και πρέπει να το τονίσουμε αυτό. Αυτές οι 1500 είναι οργανικές θέσεις.

Αυτές οι 900 είναι οργανικές θέσεις. Δεν είναι οι προσλήψεις κ. Μπουκώρο. Η αλήθεια είναι ότι, η πρώτη κυβέρνηση που έφερε αξιοκρατία και σταθερή ροή ανανέωσης του στελεχιακού δυναμικού του Λιμενικού Σώματος, είναι ο ΣΥΡΙΖΑ, νομοθετώντας για πρώτη φορά. Εμείς νομοθετήσαμε τις πανελλαδικές εξετάσεις και γι' αυτό κάθε χρόνο θα μπαίνουν 130 στελέχη στο δυναμικό του Λιμενικού Σώματος και για πρώτη φορά βάλαμε κριτήρια ΑΣΕΠ στους διαγωνισμούς. Η μόνη ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος τελευταία χρόνια έγινε από τη δική μας κυβέρνηση, με εισαγωγή 534 στελεχών διαφόρων ειδικοτήτων, ανάμεσα σε αυτούς και πνευμονολόγους, που είναι και επίκαιρο λόγω του κορονοϊού. Ακόμα και οι σημερινές προκηρύξεις που τρέχουν των αξιωματικών και των λιμενοφυλάκων είχαν προετοιμαστεί από τη δική μας κυβέρνηση.

Επίσης, με το άρθρο 19 προβλέπεται η εισαγωγή στελεχών διαφόρων ειδικοτήτων στο Σώμα μέσω στρατιωτικής σχολής. Η πρόβλεψη αυτή συμπληρώνει τις δικές μας ρυθμίσεις, για την εισαγωγή στελεχών μέσω πανελλαδικών στο Σώμα. Ωστόσο, η διάταξη αυτή υποκρύπτει την ρουσφετολογικού χαρακτήρα και άνευ σαφών κριτηρίων επιλογής, εισαγωγής στελεχών των αντίστοιχων ειδικοτήτων, από τον ιδιωτικό τομέα.

Προσέξτε τι θα γίνει τώρα. Θα έχουμε στελέχη, γιατρούς, νομικούς, οικονομολόγους, οι οποίοι θα έχουν στρατιωτική εκπαίδευση και στελέχη που δεν θα έχουν στρατιωτική εκπαίδευση. Άρα, δημιουργούμε αξιωματικούς δύο ταχυτήτων στο Σώμα. Γιατί χρειάζεται αυτό; Από τη στιγμή που αν του χρόνου μπούνε στις σχολές, σε τέσσερα χρόνια θα έχουμε και νομικούς, θα έχουμε και υγειονομικούς και θα είναι όλα μια χαρά.

Πάμε στο κεφάλαιο Β’. Κυριότερες διατάξεις αυτού του κεφαλαίου είναι το άρθρο 24, στο οποίο αλλάζει η ιεράρχηση των προσόντων κατά τη διαδικασία μεταθέσεων. Προσέξτε τι γίνεται εδώ πέρα. Εμείς, είχαμε προκρίνει τις υπηρεσιακές ανάγκες και όχι τα αντικειμενικά κριτήρια. Τι είναι τα αντικειμενικά κριτήρια; Πόσο μεγάλη είναι μια πόλη, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά, τα κοινωνικά προβλήματα που μπορεί να έχει το στέλεχος. Ιδιαίτερα σε αυτές τις συνθήκες που χρειάζεται ενίσχυση το Σώμα, ιδιαίτερα στην παραμεθόριο περιοχή, πάτε και βγάζετε από πρώτα τα υπηρεσιακά κριτήρια και βάζετε τα αντικειμενικά κριτήρια; Αυτές οι διατάξεις είχαν χαιρετηθεί από το σύνολο των εκπροσώπων του Λιμενικού Σώματος το 2017. Και σας ρωτάω και το επαναλαμβάνω. Αλλάζετε τα κριτήρια σε μια κρίσιμη στιγμή και βάζετε κάτω από τα αντικειμενικά κριτήρια τα υπηρεσιακά κριτήρια.

Στο άρθρο 25, θα το σχολιάσω, γιατί πραγματικά αφορά τις μεταθέσεις στελεχών στις υπηρεσίες εξωτερικού. Προκαλεί εντύπωση η υποβάθμιση της απαίτησης γνώσης αγγλικής γλώσσας σε «πολύ καλή» από « άριστη», όπως ισχύει με το νομικό πλαίσιο που έχουμε. Ιδιαίτερα δε, που για ένα μεταβατικό στάδιο δύο χρόνων, από «πολύ καλή» γίνεται «καλή». Καλά αυτή η κυβέρνηση των άριστων δεν αξιολογεί ως σημαντικό την άριστη γνώση αγγλικών για τους εκπροσώπους της χώρας μας στο εξωτερικό; Πραγματικά, μου κάνει εντύπωση.

Όσο για το άρθρο που λέτε για τη φαρμακευτική δαπάνη θα στον ΕΟΠΥΥ, είναι μια πρωτοβουλία που είχαμε ξεκινήσει εμείς. Είναι πολύ θετικό ότι προχωράει. Ωστόσο, αντίστοιχα προβλήματα για τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, ιδιαίτερα στην περιφέρεια, υπάρχουν και με τις ιατρικές εξετάσεις. Θεωρούμε ότι πρέπει να επεκταθεί αυτό το μέτρο και για τις ιατρικές εξετάσεις.

Πάμε τώρα στο μέρος Δ’ στο κεφάλαιο α’. Οι ρυθμίσεις για την ναυτεργασία είναι κυρίως διαδικαστικού χαρακτήρα, θετικές, δεν λέμε κάτι άλλο, αλλά απέχουν πολύ από τις πραγματικές ανάγκες προστασίας των ναυτεργατών. Για παράδειγμα, η αποποινικοποίηση του επαγγέλματος του πλοιάρχου, που είναι συνυπεύθυνος με τον πλοιοκτήτη για τα πάντα, κάποτε πρέπει να προχωρήσει.

Στο κεφάλαιο β’ τώρα. Σας καλωσορίζουμε κύριε Υπουργέ. Καλωσορίζουμε την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, που μετά την καταψήφιση - ήσασταν τότε εισηγητής στο νόμο για το μεταφορικό ισοδύναμο-, τις αντιφατικές σας δηλώσεις για την αξία του στη ζωή των νησιωτών και τις επιχειρήσεις, αντιλαμβάνεστε την αξία του μεταφορικού ισοδύναμου. Κάλλιο αργά παρά ποτέ. Οι προσθήκες που γίνονται είναι σε θετική κατεύθυνση, αλλά θα έλεγα ότι είναι ήσσονος σημασίας. Έστω και καθυστερημένα αντιλαμβάνεστε ότι θα έπρεπε να είχατε επεκτείνει από τα τέλη του 2019 την επέκταση της πιλοτικής εφαρμογής του μέτρου των καυσίμων και γι’ αυτό άλλωστε δίνετε και αναδρομική εφαρμογή στο μέτρο.

Όμως, εδώ υπάρχει ένα θέμα. Βάζετε μέχρι 30/4 και με τη δυνατότητα παράτασης, με δική σας απόφαση, για άλλους τέσσερις μήνες. Δηλαδή, μπαίνουμε στα τέλη Αυγούστου. Μέσα στην τουριστική σεζόν. Γιατί; Επεκτείνετε αυτή την εφαρμογή μέχρι το τέλος του 2020 και όποτε αισθανθείτε έτοιμοι ότι το έχετε αξιολογήσει, φέρτε προτάσεις βελτίωσης. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να τελειώνει αυτό και για να γίνει επέκταση αυτού του μέτρου όπως και άλλων πυλώνων για τα εισιτήρια και τα έξοδα μεταφοράς προϊόντων σε όλα τα νησιά.

Κύριε Μπουκώρο, αυτό το 9,68% που είπατε, δεν ισχύει. Είναι πάνω από 60.000.000 μέχρι στιγμής η απορρόφηση και να σας θυμίσω ότι έχει 1,5 χρόνο εφαρμογής. Κάθε φορά που υποβάλλουμε επιχειρήσεις, αυξάνεται και διπλασιάζεται ο αριθμός των επιχειρήσεων που υποβάλλουν. Βρισκόμαστε στην αρχή. Αφήστε να το αξιολογήσουμε το μέτρο και θα το συζητήσουμε μετά.

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 50, το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, που ήταν μεγάλο σαν όργανο, καταργείται και γίνει μια κυβερνητική πολιτική, όπου πηγαίνουν κάποιοι υπηρεσιακοί, κάποιοι που ορίζει ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός. Αλήθεια το μάτι του Πρωθυπουργού στην Επιτροπή γιατί το θέλετε; Δεν σας έχει εμπιστοσύνη; Είναι συμβολική η παρουσία των στελεχών των φορέων των νησιών. Επίσης, καταργείται και το Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής, που δεν είχε προχωρήσει. Και εδώ έχουμε όλοι ευθύνη, όσοι από τότε που θεσμοθετήθηκε δεν το προχωρήσαμε, αλλά είναι μία εξέλιξη που δείχνει την απαξία της κυβέρνησης για τις νησιωτικές πολιτικές. Νομοθετήθηκε το 2013 επί Νέας Δημοκρατίας.

Στο κεφάλαιο γ΄ θα αναφερθώ μόνο σε δύο άρθρα, τα οποία είναι σκανδαλώδεις ρυθμίσεις, που θα μπορούσαν από μόνες τους, ακόμα και αν συμφωνούσαμε σε όλα τα υπόλοιπα άρθρα, να αποτελέσουν το λόγο για την καταψήφιση του νομοσχεδίου. Με το άρθρο 60 καταργείται το περίφημο άρθρο 105, με το οποίο άνοιγε η αγορά της διαχείρισης των στερεών αποβλήτων και επιτρεπόταν περισσότεροι από ένας πάροχοι υπηρεσιών να δραστηριοποιούνται στα λιμάνια. Η δημιουργία μονοπωλίων σε κάθε λιμάνι αυξάνει σημαντικά το κόστος στη διαχείριση των αποβλήτων, η οποία δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως πηγή κερδοφορίας, αλλά ως αναγκαιότητα προστασίας του περιβάλλοντος. Η χάραξη αναπτυξιακής πολιτικής επιβάλει απελευθέρωση της αγοράς, ώστε να μην δημιουργούνται ιδιωτικά μονοπώλια που αυξάνουν το κόστος για τους χρήστες πελάτες τους τόσο των λιμανιών όσο και της ναυπηγοεπισκευής. Ειλικρινά, εσείς που είστε υπέρ του ελεύθερου ανταγωνισμού, οδηγείτε σε ιδιωτικά μονοπώλια; Δεν το καταλαβαίνω.

Τα μεγάλα κόστη λειτουργούν αντιαναπτυξιακά, διώχνουν χρήστες σε άλλες χώρες και σε άλλες αγορές και τελικά ο μόνος που ωφελείται είναι οι εταιρείες διαχείρισης αποβλήτων. Γι’ αυτό και το σύνολο σχεδόν των παραγωγικών φορέων είχε χαιρετίσει το άρθρο 105. Όταν ψηφίσαμε το νόμο, δημιουργήθηκαν τριγμοί σε κατεστημένα και μπήκαν πολλά εμπόδια. Όμως, τώρα που η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων έχει ολοκληρώσει τις πρότυπες συμβάσεις, γιατί το Υπουργείο τις σταμάτησε αντί να τις προχωρήσει; Προφανώς για να μην υπάρχουν θετικά παραδείγματα. Σήμερα οδηγεί στην κατάργηση του άρθρου 105, και στην επαναφορά των ιδιωτικών μονοπωλίων.

Το άρθρο 64, με το οποίο αλλάζει η σύνθεση της ΕΣΑΛ, και μπερδεύτηκε και ο κ. Μπουκώρος, στην οποία στη θέση των υπηρεσιακών παραγόντων μπαίνουν οι Γενικοί Γραμματείς. Τι είναι η ΕΣΑΛ;

Η ΕΣΑΛ είναι ένα σημαντικό όργανο που δεν θεσμοθετήθηκε από εμάς, που έδινε πολύ καλά άδειες, ένα σημαντικό όργανο, που τι έκανε; Αντί να πηγαίνει κάθε φορέας σε 13 υπουργεία να περιμένει άδεια, συγκεντρώνονταν οι υπηρεσιακοί αρμόδιοι φορές σε μια επιτροπή και έδιναν άδεια στο έργο. Τι κάνετε τώρα; Το μετατρέπετε σε ένα κομματικό, πολιτικό όργανο. Γιατί; Γιατί είχε αναμετρηθεί με συμφέροντα. Γιατί; Γιατί δεν έδωσε άδεια στις επενδύσεις που θα κατέστρεφαν τη Δραπετσώνα και το Πέραμα στον ΟΛΠ. Με αυτό τον τρόπο, όταν «πονάει το κεφάλι», εσείς «κόβεται το κεφάλι». Αυτή δεν είναι η λογική για ένα σοβαρό κράτος και για σοβαρό αθέμιτο ανταγωνισμό. Είναι λογικές οι οποίες μας οδηγούν πολύ πίσω.

Κλείνοντας, κρίνουμε θετική τη ρύθμιση σε ό,τι έχει να κάνει με την αύξηση των μισθωμάτων για τις πολυετείς Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας στις «Άγονες Γραμμές», διότι ήταν μια αδικία προς τις συμβάσεις αυτές από τη στιγμή που αναγκάστηκαν και αυτοί να αλλάξουν το καύσιμο και να πάρουν σε καύσιμο χαμηλότερου θείου. Όπως ανέλυσα, το νομοσχέδιο ο μόνος τίτλος που μπορεί να έχει είναι «λοιπές διατάξεις». Δεν έχει καμία στρατηγική, κανένα σχέδιο και δεν πρόκειται να λύσει κανένα πρόβλημα στην ελληνική ναυτιλία. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής**): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι θεωρώ, ότι είναι πολύ σημαντικό σε μια Επιτροπή εδώ που καθόμαστε και συζητάμε για το μέλλον της ναυτιλίας, να κάνουμε τουλάχιστον και να εκμεταλλευτούμε την παρουσία του Υπουργού μας, του κυρίου Πλακιωτάκη, προκειμένου να μας απαντήσει για τα όσα έχουν ειπωθεί και λέγονται όλη την ημέρα σήμερα από το πρωί, που αφορά το συμβάν που έχει γίνει «ανοικτά» της Κω, όπως καταγράφεται, τουλάχιστον, και αφορά μια τουρκική ακταιωρός με κάποιο σκάφος του λιμενικού. Θα θέλαμε, λοιπόν, στα πλαίσια αυτά εδώ της λειτουργίας μας και χωρίς να κάνουμε κατάχρηση του χρόνου της Επιτροπής για το νομοσχέδιο, να έχουμε μια απάντηση από τον κ. Υπουργό, δίνοντας τη πραγματική διάσταση αυτού του προβλήματος που υπάρχει, αυτό το σοβαρού επεισοδίου, αν ήταν σοβαρό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Μπιάγκη, προφανώς αυτό που λέτε, την επόμενη ώρα ο Υπουργός και η κυβέρνηση να δώσει την απαραίτητη ενημέρωση. Επειδή είναι παρών, δεν σημαίνει ότι απαντάει τώρα. Το καταλαβαίνετε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής):** Δεν θέλω να απαντήσει τώρα, κύριε πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα απαντήσει την ώρα που πρέπει.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, παράκληση! Το θέτω υπόψη του κ. Υπουργού, και δεν του το επιβάλω.

Συνεχίζω με το νομοσχέδιο. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε μια χώρα όπως η Ελλάδα με τα τόσα μεγάλα προβλήματα και αδιέξοδα στην παραγωγική της βάση και τις μεγάλες παθογένειες, θα περίμενε κανείς σήμερα από την κυβέρνηση και το δικό σας Υπουργείο, κύριε Υπουργέ, αποφάσεις και νομοσχέδια που θα βρίσκονταν σε μια εντελώς διαφορετική προσέγγιση και κατεύθυνση από την σημερινή, σε μια προσπάθεια επίλυσης και βελτιστοποίησης της καθημερινότητας.

Απεναντίας, σήμερα στην Επιτροπή έχουμε ένα σχέδιο νόμου, το οποίο έρχεται να καλύψει επικοινωνιακά κενά της σημερινής Κυβέρνησης και είναι, παντελώς, κενού περιεχομένου και ουσίας. Το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα, κύριε Πρόεδρε, επικοινωνιακά, τουλάχιστον, έχει προβληθεί αρκετά, φιλοδοξώντας να «καλλιεργήσει» προσδοκίες και να κατασκευάσει έναν άλλο «αέρα» ανάτασης στην ελληνική Ναυτιλία.

Δυστυχώς, όμως, για όλους εμάς που είμαστε σε αγαστή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους και ερχόμαστε σε καθημερινή επαφή μαζί τους, θα θέλαμε να σας διαβεβαιώσουμε ότι μόνο προβληματισμό έχετε προκαλέσει με τις, μέχρι τώρα, πρωτοβουλίες σας.

Θα περιμέναμε, λοιπόν, κ. Υπουργέ, σήμερα, μέσα σ' αυτή την Αίθουσα, να δούμε έναν, πραγματικά, εκσυγχρονισμό στις θαλάσσιες ενδομεταφορές που θα λάμβανε υπόψη αντικειμενικούς παράγοντες της τρέχουσας συγκυρίας. Θα περιμέναμε να δούμε κίνητρα για την στήριξη, την ενίσχυση, την τόνωση του ναυτιλιακού κλάδου στις μέρες μας. Ένα, τουλάχιστον, καινοτόμο, πρωτοποριακό, με αναπτυξιακές διατάξεις, σχέδιο νόμου. Είναι καλύτερα ένα πολιτικό κείμενο με τεχνοκρατικού τύπου διατάξεις, παρά αυτό το συμμάζεμα διάφορων εκκρεμοτήτων και αυτή τη «συρραφή» διατάξεων που έχουμε σήμερα στα χέρια μας. Ένα νομοσχέδιο που εύκολα μπορεί να το χαρακτηρίσει κανείς «σκούπα», βασισμένο σε «επιδερμικές» προσεγγίσεις, που φιλοδοξεί να τακτοποιήσει κάποιες εκκρεμότητες, παρά να εκσυγχρονίσει έναν από τους πιο νευραλγικούς τομείς της οικονομίας μας, αυτόν της Ναυτιλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το, εν λόγω, Υπουργείο Ναυτιλίας, που το «οικοδόμημά» του είχε ως «θεμέλιο λίθο» τον Έλληνα ναυτικό και τη ναυτοσύνη της Πατρίδας μας, αποτέλεσμα σκληρού αγώνα και διαρκούς διαχρονικής προσπάθειας και μόχθο των Ελλήνων ναυτικών, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν παίρνει θέση, ούτε επιλύει τα χρόνια προβλήματα του κλάδου, αλλά ούτε δίνει απαντήσεις στα νέα προβλήματα που προκύπτουν.

Συνοπτικά, η απαξίωση του Έλληνα ναυτικού συνεχίζεται και το σχέδιο «εξαφάνισής» του καλά κρατεί. Καμία μέριμνα δεν υπάρχει, ώστε να στηριχτεί το δικαίωμα για εργασία και να εξευρεθούν λύσεις, ώστε η πρώτη Ναυτιλία του κόσμου, η ελληνική, είναι ανεπίτρεπτο να μην μπορεί να «απορροφήσει» όλους τους Έλληνες ναυτικούς και, μάλιστα, να αναζητά προσωπικό εκτός Ελλάδος.

Ως προς τη ναυτική εκπαίδευση δεν υπάρχει καμία μεριμνά για βελτίωση των όρων παροχής και εκσυγχρονισμού της. Καμία μέριμνα, επίσης, για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους ναυτικούς μας, οι οποίοι αναγκάζονται να καταφεύγουν σε πράκτορες-μεσίτες, ώστε να διεκπεραιώσουν αυτονόητες συναλλαγές για ανανέωση πιστοποιητικών και άλλων απαραίτητων διαδικασιών που, μάλιστα, απαιτούνται από το Δημόσιο και το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Έλληνας ναυτικός ποτέ δεν αισθάνθηκε πιο μόνος, πιο περιφρονημένος, στη χώρα που «γέννησε» τη Ναυτιλία. Μέσα σε όλα αυτά, για την επίλυση των προβλημάτων του είναι ο τελευταίος που έχει το λόγο. Άνθρωποι που δεν έχουν δει τη θάλασσα, παρά μόνο εξ αποστάσεως, διαφεντεύουν τα πόστα τα οποία έχουν θεσπιστεί, κατά καιρούς, για να προωθήσουν λύσεις στα διάφορα θέματα. Είμαστε η πρώτη Ναυτιλία και έχουμε κλειστά ναυπηγεία, ανέργους ναυτικούς, ένα απαρχαιωμένο κοστοβόρο σύστημα.

Το παρόν σχέδιο νόμου, το οποίο χωρίζεται σε τέσσερα μέρη και αποτελείται, συνολικά, από 81 άρθρα, παίρνει διατάξεις προηγούμενων νόμων, τις οποίες και τροποποιεί, χωρίς καμία πολιτική προσέγγιση πάνω σε θεμελιώδη ερωτήματα για τη Ναυτιλία. Όπως για παράδειγμα, πώς θα γίνει πιο εξωστρεφής η Ναυτιλία στη σύγχρονη εποχή και στις προκλήσεις της σημερινής συγκυρίας; Απεναντίας, βλέπουμε έναν συγκεντρωτισμό, έναν υπέρ Υπουργό , έναν κρατισμό, μία, άκρως, κεντροκρατική αντίληψη από μία Κυβέρνηση που μέχρι χθες χαρακτηριζόταν για τη νεοφιλελεύθερη στάση της.

Τα πρώτα άρθρα του αφορούν στην τροποποίηση του άρθρου Παπουτσή, του ν. 2932/ 2001 ως προς τις ποινές. Πριν αναφερθώ στο περιεχόμενο των άρθρων, θα ήθελα μόνο να σας αναφέρω, ότι ο συγκεκριμένος νόμος, ο νόμος της Κυβέρνησης του παλιού Σοσιαλιστικού Κινήματος που είχε κατατεθεί στη Βουλή αποτελούσε ένα, ιδιαίτερα, καινοτόμο και πρωτοποριακό νομοθέτημα, το οποίο απελευθέρωνε τις ακτογραμμές.

Αντίθετα, εσείς σήμερα, όχι μόνο δεν παρουσιάζετε κάποιο δικό σας πολιτικό κείμενο, απεναντίας τροποποιείτε, απλά, το ποινικά κολάσιμο σε περίπτωση αδικήματος. Σε αυτή την περίπτωση δε, έχουμε αντίρρηση ως προς τις τιμές. Προβάλλουμε αντιρρήσεις ως προς τη γενικότερη φιλοσοφία σας στον τρόπο που κυβερνάτε. Ποια είναι η δική σας ναυτιλιακή προσέγγιση, εν τέλει;

Οι τροποποιήσεις των δικών μας νόμων; Αυτό είναι, άραγε, το πρόγραμμα για τη Ναυτιλία και, συνακόλουθα, για την οικονομία και τη χώρα; Στη συνέχεια, αρέσκεσθε, απ' ό,τι φαίνεται, να προωθείτε νομοσχέδιο που ενισχύει την γραφειοκρατία, το ατροφικό κράτος και τον συγκεντρωτισμό. Για ποιο λόγο, στο άρθρο 7, π.χ., θα πρέπει να εκδίδεται ο Κανονισμός αρχών και λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και όχι με Προεδρικά Διατάγματα, π.χ., όπως ήταν μέχρι σήμερα.

Προχωρώντας στη συνέχεια, στο άρθρο 8, στις διοικητικές κυρώσεις, και εδώ, επίσης, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας θέσω κάποια ερωτήματα ως προς την παράμετρο που βάζετε για το ύψος του προστίμου. Για ποιους λόγους, κύριε Υπουργέ, βάζετε αυτό το ύψος προστίμου, όταν οι ίδιοι οι ναυτιλιακοί κύκλοι σας έχουν επισημάνει ότι είναι ένα ποσό που δεν θα ταρακουνήσει τους πλοιοκτήτες, δεν θα τους δημιουργήσει προβλήματα; Μήπως, τελικά, θα πρέπει να ανατρέξετε εκ νέου σε κάτι καινούργιο να νομοθετήσουμε;

Εισερχόμενοι σε μια από τις πιο προβληματικές διατάξεις, θα ήθελα και την δική σας εξήγηση, κυρία Υπουργέ, στο άρθρο 9, στους νηογνώμονες. Πώς γίνεται αυτός που ασκεί τον έλεγχο να είναι, τελικά, και ο ελεγχόμενος; Σας ρωτώ και περιμένουμε την απάντησή σας.

Ο έντονος κρατικός παρεμβατισμός σας είναι ευδιάκριτος και στη συνέχεια νομοσχεδίου. Δεν σας κρύβουμε ότι ακόμη και στην σύσταση και υπαγωγή της Σχολής Επιθεώρησης Ελεγκτών Πλοίου, διαχείριση ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, μας γεννιούνται πολλές απορίες. Διακρίνουμε παντού, σε όλο το φάσμα, έναν ρυθμιστή υπέρ-Υπουργό. Φαίνεται, τελικά, ότι αυτή είναι μάλλον η φιλοσοφία του επιτελικού κράτους που θέλετε να δομήσετε και την οποία, προφανώς, υιοθετείτε και εσείς για το Υπουργείο σας. Ο σφιχτός εναγκαλισμός του κράτους και ο υπερρυθμιστής Υπουργός προκύπτει ακόμη και από μια σειρά Υπουργικών Αποφάσεων για τους Επιθεωρητές Κράτους Σημαίας του κλάδου ελέγχου πλοίων και των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων.

Περνάμε σε άλλα θέματα, σε αυτά που επιχειρείτε να παράγετε «πολιτική». Τα άρθρα του νομοσχεδίου, κύριε Υπουργέ, που αφορούν τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και της ελληνικής ακτοπλοΐας, τα οποία είναι αποσπασματικά άτολμα, άνευρα και δεν έχουν κανένα θετικό πρόσημο θεσμικής θωράκισης, αποτελούν μεν αιτήματα του προσωπικού στην πλειοψηφία τους, με σοβαρές ενστάσεις από άλλους, όπως η βαθμολογική εξέλιξη των λιμενοφυλάκων που βρίσκει κάθετα αντίθετους τους Αξιωματικούς, αλλά, κυρίως, δεν αποτελούν δομικά μέτρα που θα αλλάξουν και θα βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας του προσωπικού. Ακόμη και η διάταξη για τη στέγαση των Λιμενικών στα νησιά, αποτελεί ένα επαναλαμβανόμενο ευχολόγιο χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα. Η μεγαλύτερη παρέμβαση που γίνεται είναι αυτή της αύξησης της οργανικής δύναμης του Σώματος που, όμως, απλά θα έπρεπε να επαναδιατυπωθεί η μη καταργηθείσα διάταξη του ν. 4150/2013, δηλαδή η δύναμη του Λιμενικού Σώματος που ανέρχονταν στις 10.250 θέσεις. Βέβαια, στο σημείο αυτό, θα έπρεπε για να έχει αντίκρισμα η διάταξη, κύριε υπουργέ, να υπάρξει άμεση νομοθέτηση και οι αντίστοιχες προσλήψεις εντός διετίας. Αυξάνετε τις οργανικές θέσεις κατά 1500. Έχετε προβλέψει για το δημοσιονομικό κόστος και πού φαίνεται αυτό στο πρόγραμμά σας;

Να διερευνήσουμε λίγο το πνεύμα και το γράμμα του παρόντος νομοσχεδίου. Προωθείτε, μέσω των επικείμενων διατάξεων, αύξηση των θέσεων του Λιμενικού Σώματος, το οποίο, πράγματι, είναι ένα θετικό μέτρο και δεν μπορούμε παρά να το χαιρετίσουμε. Ωστόσο, θα θέλαμε να σας επισημάνουμε ότι καλό θα ήταν να προχωρήσετε άμεσα και στις προσλήψεις, όπως σας είπαμε και προηγουμένως. Προκήρυξη θέσεων, όμως, οι οποίες θα βασίζονται σε μια λογική και θα έρθουν να καλύψουν πραγματικές ανάγκες του Λιμενικού Σώματος, δηλαδή να προχωρήσουμε άμεσα σε πλήρωση θέσεων εργασίας, κυρίως, όμως, σε περιοχές που καταγράφονται υψηλές μεταναστευτικές ροές και να μην έχουμε φωτογραφικές διατάξεις, κύριε Υπουργέ, οι οποίες θα εξυπηρετούν συγκεκριμένα συμφέροντα. Επιχειρείτε να τακτοποιήσετε εκκρεμότητες και λογαριασμούς αιτημάτων των δικών σας ανθρώπων απ' ό,τι φαίνεται. Είναι ακόμη αξιοσημείωτο ότι, ως προς την αύξηση των οργανικών θέσεων κατά 1500, ο νομοθέτης δεν λαμβάνει υπόψη του ότι οι Αξιωματικοί από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων δεν θα είναι πλέον πτυχιούχοι του Πολυτεχνείου ή νομικών και οικονομικών σχολών. Επίσης, η αύξηση των οργανικών θέσεων των Αξιωματικών ειδικότητας τεχνικού είναι μόλις 10. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υφιστάμενες θέσεις είναι ήδη κατειλημμένες, οι νέες θέσεις δεν επαρκούν ώστε να ανταποκριθεί το Σώμα στις ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις που υπάρχουν.

Για το επίδομα της παραμεθορίου, ζητάμε, κύριε Υπουργέ, να επεκταθεί σύμφωνα με τα όσα έχετε πει προεκλογικά και με τα όσα έχετε στο πρόγραμμά σας. Μίλησε προηγουμένως ο εισηγητής της πλειοψηφίας για το επίδομα παραμεθορίου που θα δώσετε στους Οθωνούς και στη Σαγιάδα. Προσέξτε, στους Οθωνούς σε 10 Λιμενικούς και σε άλλους 15 στη Σαγιάδα και ερχόσαστε στην Ελληνική Βουλή για να το πείτε, όταν οι Οθωνοί ανήκουν στο νομό Κέρκυρας και δεν ισχύει το συγκεκριμένο μέτρο για όλους τους Λιμενικούς του νομού Κέρκυρας και η Σαγιάδα συμπεριλαμβάνεται στο Λιμεναρχείο Θεσπρωτίας και δεν ισχύει το συγκεκριμένο μέτρο για τους Λιμενικούς της Θεσπρωτίας. Απαντήστε σ' αυτούς τους ανθρώπους, που πολλοί από αυτούς πιθανόν να σας πίστεψαν προεκλογικά και για τους οποίους δεσμευτήκατε, ότι θα πάρουν αυτό το περίφημο παραμεθόριο επίδομα.

Στο άρθρο 52, η μεταφορά ισοδυνάμου είναι ένα πάρα πολύ ευνοϊκό μέτρο, που στη συγκεκριμένη περίπτωση οφείλουμε άπαντες να αναγνωρίσουμε ότι είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση. Θα θέλαμε όμως, κύριε Υπουργέ, να δούμε τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, προκειμένου να υπάρξει διεύρυνση των δικαιούχων. Δηλαδή, θα μπορούσατε να συνυπολογίσετε στις ομάδες που το δικαιούνται και άλλες κοινωνικές ομάδες, όχι μόνο κατοίκους των νησιών, αλλά και εργαζόμενους στα νησιά, καθηγητές, αστυνομικούς, γιατρούς, δασκάλους, που ξέρετε ότι έχουμε τεράστια προβλήματα για να καλύψουν τις οργανικές θέσεις που βρίσκονται στα συγκεκριμένα νησιά. Θα έπρεπε, λοιπόν, να έχετε προβλέψει και για αυτούς. Σχετικά με τα ναύδετα, θα σας αναφέρω τις σχετικές διατάξεις που δεν έχουν εφαρμοστεί, δεν έχουν εκδοθεί ποτέ οι προβλεπόμενες ΚΥΑ για την οριοθέτηση τους. Οπότε νομοθετούμε απλά για να νομοθετούμε. Μακάρι να διαψευστούμε.

Στο άρθρο 54, δημιουργείται υπέρμετρος όγκος εργασίας. Ουσιαστικά, όλες οι παραχωρήσεις εντός ζώνης λιμένα, όταν συνοδεύονται από έργα προσωρινής ή μόνιμης φύσης, εγκρίνονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας, Νησιωτικής Πολιτικής, γενικού γραμματέα λιμένων, λιμενικής πολιτικής και ναυτιλιακών επενδύσεων, ενώ παλιότερα η σχετική αρμοδιότητα ήταν μια και μοναδική στην αποκεντρωμένη διοίκηση. Το Υπουργείο Ναυτιλίας επιβαρύνεται, ακόμη και με παραχωρήσεις ήσσονος σημασίας. Η εφαρμογή του άρθρου παραπέμπει σε έκδοση απόφασης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, χωρίς να έχει προβλεφθεί ούτε καν η μεταβατικότητα. Επίσης, για ποιον λόγο να υποβάλλονται ιεραρχικές προσφυγές; Υπάρχει επαρκής υποδομή, για να εξετάζονται όλες αυτές από το Υπουργείο Ναυτιλιακής Πολιτικής και από τη γενική γραμματεία λιμένων και λιμενικής πολιτικής; Θα τις εξετάσουν στην πραγματικότητα, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι οι παραχωρήσεις, που είναι και αρμοδιότητα της διεύθυνσης λιμενικής πολιτικής, θα συνοδεύονται από έργα που άπτονται, ως προς την αδειοδότηση, των αρμοδιοτήτων της διεύθυνσης λιμενικών και κτιριακών υποδομών, αλλά και ως προς την επιβολή κυρώσεων για παράνομα έργα σε αιγιαλό, παραλία, θαλάσσιο χώρο και ζώνη λιμένα; Υπάγονται στη διεύθυνση λιμενικής αστυνομίας.

Άρθρο 56, επανέρχεται ουσιαστικά η αδειοδότηση των πλωτών εξεδρών, ακόμα και στην περίπτωση εκτός θαλάσσιας ζώνης λιμένα στη γενική γραμματεία λιμένος, με όλα τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που υπάρχουν. Για ποιο λόγο δεν παραμένει η αδειοδότηση των πλωτών εξεδρών για περιοχές εκτός θαλάσσιας ζώνης λιμένα, στο καθ’ ύλην αρμόδιο Υπουργείο Οικονομικών, δεδομένου ότι πρόκειται για παραχώρηση δημόσιας περιουσίας;

Άρθρο 57, για ποιο λόγο να τροποποιηθούν τα όρια ζωνών λιμένος μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2022; Επίσης, γιατί δεν γίνεται η τροποποίηση αυτή με την συνυπογραφή και του Υπουργείου Οικονομικών, το οποίο έχει την ευθύνη παραχωρήσεων εκτάσεων; Αν επίσης, δούμε και το επόμενο άρθρο του παρόντος νομοσχεδίου, το άρθρο 58, γίνεται σαφές ότι μιλάμε καθαρά για φωτογραφικές διατάξεις.

Άρθρο 59, δεν έχει γίνει επικαιροποίηση της λιμενικής πολιτικής και στρατηγικής της χώρας 2013 - 2018. Σήμερα δεν ισχύει αυτό που λέει ο νόμος, η επικαιροποίηση δηλαδή ανά πενταετία. Για μια ακόμη φορά, δίνεται παράταση αποδεικνύοντας, ότι οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων αδυνατούν να ανταποκριθούν στις τεθείσες προθεσμίες. Με τον τρόπο αυτό, δεν θεραπεύεται το πρόβλημα της μη ανταπόκρισης των φορέων στις υποχρεώσεις.

Κλείνοντας, κ. Υπουργέ, θα ήθελα να σας πω ότι εμείς σαν ΚΙΝΑΛ, διατηρούμε σοβαρές επιφυλάξεις και επιφυλασσόμεθα να τοποθετηθούν εκ νέου, επί της ουσίας, προσπαθώντας μέσα από το διάλογο που θα υπάρξει εδώ στην Επιτροπή μας, αλλά και στην Ολομέλεια, να βρούμε σημεία αναφοράς και εκεί ανάλογα με την κάθε περίσταση, ουσιαστικά θα αναφερθούμε και στην τοποθέτηση μας για την ψήφο μας.

Τέλος, σχετικά με αυτό που έθιξε η κυρία Μανωλάκου για το Λαύριο, θα ήθελα να μας πείτε πώς το Υπουργείο σας σχεδιάζει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα, που έχει η πατρίδα μας αυτή τη στιγμή σε σχέση με την ακτοπλοΐα με την Ιταλία, με δεδομένο ότι στην Ιταλία αυτή τη στιγμή βρίσκεται το σύνολο της χώρας σε καραντίνα και με δεδομένη την ύπαρξη των γραμμών Κερκύρας - Ιταλίας, από Θεσπρωτία, από Κέρκυρα, από Πάτρα, αν έχετε και ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου σας προκειμένου να απαντήσουμε στα προβλήματα που αντιμετωπίζονται καθημερινά με τον κορονοϊό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν προχωρήσουμε, θα ήθελα να ανακοινώσουμε τους φορείς. Αποφασίσαμε να κληθούν οι εξής: ΡΑΛ, ΠΟΕΠΛΣ, ΠΕΑΛΣ, ΣΕΕΝ, ΕΛΙΜΕ, Οίκος Ναύτου, ΝΕΕ, ΚΕΔΕ, ΕΠΕΣΤ, ΣΙΤΕΣΑΠ, ΕΠΕΣΤ, ΠΝΟ, ΕΝΠΕ, INSOLEUR και η ΠΟΥΕΝ. Προτείνονται φορείς, άνθρωποι που έχουν να πουν κάτι. Όλους αυτούς τους πρότειναν οι συνάδελφοι.

Η διαδικασία είναι η εξής. Ή τους προτείνετε εσείς, ή κάποιοι ζητούν από μόνοι τους και θέλουν να έλθουν έχοντας κάτι να πουν. Όποιος ζητάει ότι θέλει κάτι να πει αν μπορούμε να τον καλέσουμε τον κάνουμε εάν δεν μπορούμε του ζητάμε να μας δώσει ένα υπόμνημα του οποίου και μοιράζουν της συναδέλφους. Κοινός δεν κλείνουμε την πόρτα εύκολα σε κανένα φορέα που έχει τοπικά στο ελληνικό κοινοβούλιο, απλώς κρατάμε λίγο ισορροπίες γιατί δεν μπορούμε να καλέσουμε 20 - 25 φορείς, 15 νομίζω, ότι είναι αρκετοί. Εμείς καλούμε το φορέα και ο φορέας καλεί αυτόν που μπορεί να εκφράσει καλύτερα τις απόψεις για το νομοσχέδιο. Κύρια Μανωλάκου, έχετε το λόγο.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Θα ήθελα να πω, ότι από τους φορείς εκπροσώπους των εργαζομένων πολύ λίγους ακούσαμε. Το λέω γιατί δεν άκουσε εκπρόσωπο από το Σύλλογο Πολιτικό Προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και προτάθηκε. Σε ό,τι αφορά την ΠΝΟ, εργοδοτικό συνδικαλισμό κάνει. Εμείς θα προτείνουμε την ΠΕΜΕΝ που είναι ο μεγαλύτερος φορέας εργαζομένων.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, είχα πει οι πολιτικοί υπάλληλοι που είναι η ΠΟΥΕΝ και η ΥΥΕΝ. Είναι δύο οι φορείς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κάποιους περιορίσαμεγια να φτάσουμε στο 15. Έχουμε την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Είναι άλλο το ένα άλλο το άλλο. Εδώ μιλάμε για τους πολιτικούς υπαλλήλους του Υπουργείου. Δεν εκπροσωπούνται από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να τους αφορά και λίγο το νομοσχέδιο. Δεν τους καλούμε, για να μας πουν γενικά την άποψή τους για το νομοσχέδιο. Καλούμε εάν έχουν να πουν κάτι που τους αφορά.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, προφανώς και τους αφορά. Το γεγονός ότι αυξάνουμε τις οργανικές θέσεις το λιμενικό σώμα, αλλά όχι τις οργανικές θέσεις των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου. Είναι και αυτό είναι θέμα για παράδειγμα. Δεν έχουν άποψη για αυτό;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τι να μας πουν γι' αυτό; Πολιτική επιλογή είναι. Δεν έχω δει εργαζόμενους, που να μη θέλουν ένα πλήρες οργανόγραμμα. Όταν ήμουν στο Υπουργείο, το οργανόγραμμα λέει 1300 θέσεις. Είμαστε 700, άρα, μέχρι να έρθουν οι 600 και εμείς –λέει- καταλαβαίνετε, ότι δεν μπορούμε. Βεβαίως, το οργανόγραμμα ήταν του 60, οι κανονικές θέσεις έπρεπε να είναι 500.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Με την ίδια λογική κόπηκαν και οι οργανικές θέσεις του λιμενικού σώματος, το 2014, μην το λέτε αυτό κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα το δούμε και θα κάνουμε το καλύτερο. Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου. **ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, επειδή τα γεγονότα τρέχουν, θα θέλαμε μία ενημέρωση από τον Υπουργό και για τη σύγκρουση στην Κω. Μιλάω για την τουρκική ακταιωρό, που χτύπησε σκάφος του λιμενικού.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Είναι ένα νομοσχέδιο που πάει να λύσει προβλήματα της σύνδεσης των νησιών και ειδικά των απομακρυσμένων ή να μειώσει τα ακριβά εισιτήρια ή να καλύψει τις οργανικές θέσεις, για να υπάρχει ασφάλεια στη θάλασσα ή να ικανοποιήσει προβλήματα, που έχουν τεθεί από το Λιμενικό Σώμα, όμως δεν παίρνονται υπόψη; Και τα αναφέρω, γιατί έγινε και κουβέντα για το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου, που βεβαίως έχουν ζητήματα και δεν περιέχονται. Τι εκσυγχρονίζει λοιπόν; Θα λέγαμε έτσι πολύ σύντομα ότι είναι ένα νομοσχέδιο, που προωθεί τις απαιτήσεις των εφοπλιστών, την πλήρη εφαρμογή του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 3577/1992 σε ό,τι άρθρα δεν έχουν περάσει μέχρι τώρα για τις θαλάσσιες μεταφορές και που συνδυάζεται απόλυτα με την αντιλαϊκή στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μιλάω για την Ευρώπη 2020- με αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο και βεβαίως νέα προνόμια στο κεφάλαιο, ώστε ναυτιλιακή βιομηχανία να αντιμετωπιστεί ως ενιαίο σύνολο που θα συμπεριλαμβάνει μεταφορές, λιμάνια, ναυπηγεία, πλατφόρμες εξόρυξης και μεταφοράς πετρελαίου, φυσικού αερίου και εμπορευμάτων, να ξεπεραστούν εμπόδια για την ένταση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων. Αυτό εσείς το ονομάζετε «εκσυγχρονισμό».

Εμείς λέμε ότι η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αξιοποιεί και συνεχίζει την αντιλαϊκή πολιτική της προηγούμενης κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, δηλαδή, προωθεί τη στρατηγική της αστικής τάξης για την ανάδειξη της χώρας ως διαμετακομιστικό κόμβο μεταφοράς ενέργειας και εμπορευμάτων και, ταυτόχρονα, ως ορμητήριο των ιμπεριαλιστικών επεμβάσεων ΗΠΑ, ΝΑΤΟ, Ευρωπαϊκή Ένωσης, με τραγικές συνέπειες στους λαούς και τεράστια κύματα προσφύγων και μεταναστών στην ευρύτερη περιοχή. Για αυτό έχει και στοιχεία κατασταλτικά αυτό το νομοσχέδιο και να πω ότι για τα ζητήματα του πολιτικού προσωπικού δεν προβλέπει, δεν αναφέρει τίποτε. Βεβαίως αρμοδιότητες υπάρχουν, όπως είπε ο συνάδελφος πριν και για αυτό θα πρέπει να καλεστούν.

Τι προβλέπει τώρα, μεταξύ άλλων, το νομοσχέδιο. Πρώτον, τον τεμαχισμό του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε ζώνες εκμετάλλευσης, σπάζοντας τον ενιαίο χαρακτήρα της ακτοπλοΐας, επιδεινώνοντας παραπέρα την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στην εξυπηρέτηση των νησιών. Με διάταξη που περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο, προωθείται η διαμόρφωση νέου κανονισμού λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και αυξημένες αρμοδιότητες στον Υπουργό Ναυτιλίας. Έχετε αρκετές υπουργικές αποφάσεις που θα ορίζουν σημαντικά ζητήματα και μας ζητάτε να το ψηφίσουμε εν λευκώ. Βεβαίως, λευκή επιταγή δεν σας δίνουμε.

Δεύτερον, οι εφοπλιστές θα καθορίζουν τις τιμές εισιτηρίων και τα ναύλα των εμπορευμάτων, τη συχνότητα των δρομολογίων και των πλοίων, με κριτήριο βεβαίως πάντα την αύξηση της κερδοφορίας του. Χαρακτηριστικά, αν και η κρατική χρηματοδότηση στους εφοπλιστές συνολικά του του ακτοπλοϊκού δικτύου έχει εκτιναχθεί στα 250 εκατ. ευρώ, οι εφοπλιστές επιπρόσθετα μέσα σε 9 μήνες Απρίλης του 2019, Ιανουάριος 2020, αύξησαν τα ναύλα στην ακτοπλοΐα περιορίζοντας δραστικά την πρόσβαση στις θαλάσσιες συγκοινωνίες για τη λαϊκή οικογένεια, τους νησιώτες, τους εργαζόμενος και τους αυτοαπασχολούμενους.

Τρίτον, παραμένει το πρόβλημα των παρήλικων υποσυντήρητων πλοίων, φορτηγών και άνω των 30 χρόνων με μεγάλους κινδύνους για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, αλλά και το περιβάλλον. Και να θυμίσω, το ναυάγιο στην Αγία Ζώνη και άλλα σαπιοκάραβα που κυκλοφορούν. Ακόμα, είναι σε εξέλιξη η ένταση της επιθετικότητας των εφοπλιστών με τη στήριξη που παρέχει η Κυβέρνηση της Ν.Δ., όπως και η προηγούμενη του ΣΥΡΙΖΑ, σε όλες τις ειδικότητες των ναυτεργατών, στα ποντοπόρα, στην ακτοπλοΐα, στην κρουαζιέρα, στα πορθμεία, τα ρυμουλκά, τα ναυαγοσωστικά και σε όλες τις κατηγορίες πλοίων για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Με δραματικές περικοπές στην κοινωνική ασφάλιση, την υγεία, την πρόνοια και μείωση των οργανικών συνθέσεων. Όλα αυτά, βεβαίως, στον βωμό της αύξησης της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Καταγράφονται αυτά. Στα άρθρα από το 1 μέχρι 8, είναι οι τροποποιήσεις του νόμου 2932 του 2001.

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 1, στην αιτιολογική έκθεση, όπου αναφέρει και τα διαβάζω χαρακτηριστικά: «Ενόψει της σημαντικής αύξησης του αριθμού των δραστηριοποιουμένων στην ελληνική αγορά ταχύπλοων και υδροπτερύγων πλοίων, καθώς και των ιδιαιτεροτήτων που αυτά παρουσιάζουν σε σχέση με τα συμβατικά πλοία, θα πρέπει να τεθούν ρητοί και συγκεκριμένοι όροι βάσει των οποίων θα επιτρέπεται η αντικατάσταση συμβατικού με ταχύπλοου υδροπτέρυγου πλοίου και το αντίστροφο, κατά τη διάρκεια μιας δρομολογιακής περιόδου».

Διατηρείτε το άρθρο 39, του νόμου 4262 του 2014, όπου με δήλωσή του που ανακοινώνεται από το αρμόδιο όργανο, ο πλοιοκτήτης μπορεί μετά από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ., η οποία εκδίδεται εντός μηνός, να κατανέμει τις συνολικές μέρες διακοπής δρομολογίων που προκύπτουν από τα δρομολογημένα πλοία του, ανεξάρτητα σε ποια γραμμή είναι δρομολογημένα, με την προϋπόθεση κάλυψης των συγκοινωνιακών αναγκών των γραμμών. Αλλά και στον ίδιο νομό, στο άρθρο 38, δίνεται η δυνατότητα οι επιχειρήσεις να εφαρμόζουν δικές τους συμβάσεις εργασίας κατά παρέκκλιση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας.

Καμία αναφορά δεν υπάρχει σε αυτό το νομοσχέδιο, που περιέχει βεβαίως αρκετά ζητήματα, όμως πουθενά δεν περιέχονται για τις συνθήκες εργασίας των ναυτεργατών με τις μειωμένες οργανικές συνθέσεις και τα εξαντλητικά ωράρια, τη θερινή αλλά και τη χειμερινή περίοδο, με τα ελάχιστα δρομολογημένα καράβια. Συνεπώς, δεν είναι μόνο το τι αλλάζετε, αλλά και τι διατηρείτε και διατηρείτε ακριβώς ό,τι συμφέρει το εφοπλιστικό κεφάλαιο και την κερδοφορία του.

Διατηρείτε, επίσης το άρθρο 29, του νόμου 4150, του 2013, που καθορίζει τις μειώσεις στις γενικές υπηρεσίες και τα εξαντλητικά ωράρια και ακόμα και στη χειμερινή περίοδο που πράγματι τα δρομολόγια είναι ελάχιστα. Η σημερινή Κυβέρνηση, όπως και οι προηγούμενες, αύξησε τις επιδοτήσεις στις λεγόμενες άγονες γραμμές. Μάλιστα, τα τελευταία χρόνια, οι επιδοτήσεις ήταν προκλητικές:

Το 2016-2017, 85 εκατ. ευρώ. Το 2018, 89 εκατ. ευρώ. Το 2019, 91,5 εκατ. ευρώ. Το 2020, 130 εκατ. ευρώ. Πάντα αυξανόμενες οι επιδοτήσεις, όταν τα εισιτήρια «πιάνουν φωτιά» και βεβαίως, τα δικαιώματα των ναυτικών τσεκουρεύονται.

Αυξήθηκε ακόμα και η έμμεση επιδότηση, μέσω του μεταφορικού ισοδύναμου. Με την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ήταν 150 εκατ. ευρώ. Τώρα, με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, 170 εκατ. ευρώ. Και, βεβαίως, έχουν πάρει φωτιά τα εισιτήρια. Το λέω γιατί οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας, αξιοποιώντας αναλόγως το θεσμικό πλαίσιο που έχει διαμορφωθεί για λογαριασμό τους από όλες τις κυβερνήσεις και που απορρέει από τον Κανονισμό 3577/92 της Ε.Ε. για την απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Μέσα σε λιγότερο από ένα χρόνο, επέβαλαν δύο διαδοχικές αυξήσεις: Η προηγούμενη ήταν τον Απρίλιο του 2019, αυξάνοντας τις τιμές των εισιτηρίων πάνω από 14%. Ενώ, το 2020, ήδη από τις 8 και10 Γενάρη, υπάρχει αύξηση στα δρομολόγια προς Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, κεντρικό και βόρειο και ανατολικό Αιγαίο.

Με λίγα λόγια, θέλω να πω ότι τα πάντα είναι στην κυριολεξία για την κερδοφορία των λίγων. Τώρα θέλω να σταθώ σε μερικά άρθρα. Στα άρθρα 45 έως 48, για τα ζητήματα των Ελλήνων ναυτικών. Στο άρθρο 45 προστίθεται μια παράγραφος, σύμφωνα με την οποία στο άρθρο 2 του Προεδρικού Διατάγματος 591/1975 για την εξέταση των ναυτικών στην ΑΝΥΕ, σε περίπτωση που υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ανικανότητας άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Εμείς, με αυτή την ευκαιρία, θέλουμε να βάλουμε το ζήτημα για το εγκαταλειμμένο Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εμπορικού Ναυτικού, το Ν.Ι.Ε.Ν., που είναι ανάγκη να γίνει πανεπιστημιακή κλινική για την πρόληψη και την αντιμετώπιση των επαγγελματικών ασθενειών.

Στο άρθρο 46 δίνεται η δυνατότητα παρέμβασης του Υπουργού για διορθώσεις εγγράφων σε ναυτολόγια και ναυτικά φυλλάδια. Όμως, με την ευκαιρία, θέλουμε να βάλουμε τα οξυμένα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτεργάτες, σχετικά με τη διεκπεραίωση ζητημάτων τους στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, από τη διαρκή μείωση του υπαλληλικού προσωπικού. Υπάρχουν πάρα πολλές καταγγελίες και τις έχετε δεχθεί, ότι για τη σύνταξη, ο προβλεπόμενος έλεγχος, για τις ναυτολογήσεις τους από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, πραγματοποιείται μόνον από μια υπάλληλο. Αποτέλεσμα, μεγάλη καθυστέρηση που φθάνει και τους έξι μήνες. Και σε αυτό το χρονικό διάστημα και μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας για την έκδοση της σύνταξης, δεν καταβάλλονται στο ναυτεργάτη ούτε καν η προσωρινή σύνταξη, που είναι μικτά από 384 ευρώ έως 768 ευρώ. Δηλαδή, αυτούς τους μήνες, πώς θα ζήσει αυτός ο άνθρωπος;

Στο άρθρο 47, καθορίζεται η δωρεάν μετακίνηση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εγγεγραμμένων ανέργων ναυτικών. Θετικό. Όμως, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που έχουν μπει από τις Κυβερνήσεις, οι εγγεγραμμένοι άνεργοι είναι μόλις το 8% των ανέργων. Δηλαδή, σταγόνα στον ωκεανό. Το 92% δεν θα έχει πρόσβαση.

Σε ό,τι αφορά τα άρθρα 43 έως 81 και τις λοιπές διατάξεις, θέλω να αναφερθώ μόνο σε ορισμένα από αυτά.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 74, καθορίζει ο Υπουργός τον Πρόεδρο του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης μεταξύ των Γενικών Γραμματέων του ΥΕΝ, επειδή καταργήθηκε η θέση του Γενικού Γραμματέα, με το π.δ. 84/2019.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 77, καθορίζει τους διορισμούς του Δ.Σ. του Οίκου του Ναύτη, που στην πράξη έχει υπονομευθεί και λειτουργεί μόνο για την ανανέωση των βιβλιαρίων ασθενείας και των παροχών, δηλαδή, τα επιδόματα.

Εν κατακλείδι, εμείς, λέμε, ότι στο βωμό της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας των εφοπλιστών, θυσιάζονται οι σύγχρονες ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των ναυτεργατών και ούτε τα μεγάλα μονοπώλια, ούτε οι νηογνώμονες, ούτε η επανασύσταση του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων στα πλαίσια του Λιμενικού Σώματος -που θα αναφερθούμε στις επόμενες συνεδριάσεις πιο αναλυτικά- αποτελεί λύση, για τον ουσιαστικό έλεγχο της αξιοπλοΐας των καραβιών.

Υπάρχει έμπειρο εργατικό δυναμικό και επιστημονικό προσωπικό, μηχανικοί, ναυπηγοί, μηχανολόγοι, πλοίαρχοι και μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού, που με τον σύγχρονο εξοπλισμό μπορούν να ελέγξουν την αξιοπλοΐα των πλοίων, αλλά, εδώ, αυτό που τίθεται και μπαίνει εμπόδιο, είναι τα κριτήρια των ελέγχων και ο στόχος, που τα πάντα στην καπιταλιστική ανάπτυξη τίθενται ως προτεραιότητα για την κερδοφορία του κεφαλαίου.

Επίσης στο νομοσχέδιο προωθείται η ενίσχυση παλιών και η δημιουργία νέων κατασταλτικών μηχανισμών, μιλάω για το Λιμενικό, την Αστυνομία και θα μιλήσω και πιο ειδικά στη συζήτηση επί των άρθρων, ενάντια στους μετανάστες, τους πρόσφυγες, αλλά και για τους ναυτεργάτες και τους άλλους εργάτες στους συναφείς κλάδους στα λιμάνια.

Ξέρουμε καλά ότι στην προκρούστεια κλίνη η κυβέρνηση, το κεφαλαίο, έχουν το χτύπημα του δικαιώματος της απεργίας, της δράσης των εργαζομένων στα πλοία, στους χώρους δουλειάς. Εξάλλου έχετε εκφραστεί και είναι και σε εξέλιξη τα αντί-εργατικά σχέδια των εφοπλιστών, της κυβέρνησης και του εργοδοτικού κυβερνητικού συνδικαλισμού για την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, με τις ανατροπές που προετοιμάζονται στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, στην κοινωνική ασφάλιση, στις οργανικές συνθέσεις, στη συνδικαλιστική δράση.

Εμείς, λέμε, ότι απαντήσεις θα πάρετε από το ταξικό κίνημα.

Εμείς καταψηφίζουμε το αντί-λαϊκό, κατασταλτικό νομοσχέδιο και αναλυτικά θα αναφερθούμε στα άρθρα, που αποδεικνύουν την αντί-λαϊκότητα του.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κυρία Μανωλάκου. Σε ότι αφορά την ψηφοφορία για την άρση ασυλίας στην Ολομέλεια, εάν χρειαστεί θα κάνουμε διακοπή της συζήτησης, για να κατέβουμε να ψηφίσουμε και να ανέβουμε για τη συνέχεια της συζήτησης.

Το λόγο έχει ο κύριος Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Εγώ, κύριε Πρόεδρε, θα είμαι σύντομος και πιστεύω, ότι θα προλάβω την ψηφοφορία.

Το νομοσχέδιο βρίθει εύηχων όρων, όπως ο εκσυγχρονισμός, η θεραπεία, η λειτουργικότητα, η ορθολογική παρέμβαση και άλλες. Πίσω από αυτά, όμως, κρύβεται πραγματικά μια ξεκάθαρη εξυπηρέτηση οικονομικών συμφερόντων, είτε αυτά είναι εφοπλιστικά είτε άλλων.

Επίσης, βλέπουμε, ανασύσταση δομών που είχαν πολλές φορές πολύ ορθώς καταργηθεί και αφαίρεση αρμοδιοτήτων από το Λιμενικό Σώμα και την Ακτοφυλακή, αποδίδοντάς τα ξανά στην Ελληνική Αστυνομία, παράλληλα, όμως, στρατικοποιώντας, περαιτέρω το Λιμενικό Σώμα και την Ελληνική Ακτοφυλακή.

Η παρέμβαση, όμως, που εντυπωσιάζει, σχετίζεται με την επιτροπή σχεδιασμού και ανάπτυξης λιμένων, η οποία εξετάζει και γνωμοδοτεί τα λιμενικά έργα που πρόκειται να υλοποιηθούν σε όλα τα λιμάνια της χώρας και εγκρίνει τα master plan. Η ΕΣΑΛ, είναι η διυπουργική επιτροπή και σύμφωνα με το νόμο του 2001, την ευθύνη λειτουργίας έχει το Υπουργείο Ναυτιλίας. Πρόεδρός της είναι ο εκάστοτε γενικός γραμματέας λιμένων ή αναπληρωτής του και μέχρι σήμερα η σύνθεσή της αποτελούνταν από υπηρεσιακούς παράγοντες 9 υπουργείων, οι οποίοι πλέον αντικαθίστανται από πολιτικά στελέχη. Και εδώ είναι το κλειδί. Γιατί;

Οι άνθρωποι αυτοί οι οποίοι είχαν αποκτήσει μια εξειδίκευση, είχαν φτάσει σε ένα επίπεδο εμπειρίας να εξετάζουν τα πολυσύνθετα αυτά έργα και βέβαια, πολλές φορές να τα απορρίπτουν. Αυτό φαίνεται να αποτέλεσε και το μεγάλο πρόβλημα για τη κυβέρνηση, οπότε, αντικαθιστά η κυβέρνηση ένα τεχνοκρατικό όργανο με ένα πολιτικό όργανο, το οποίο θα είναι στην άμεση και απόλυτη διαχείρισή της, προκειμένου ακριβώς, όπως καταγγέλλει ακόμα και ο δήμαρχος Περάματος, για την περίπτωση της COSCO και των έργων που δρομολογούνται, να έχουμε τη χειραγώγηση της ΕΣΑΛ. Πάλι, επαναλαμβάνω, αυτό που ενόχλησε είναι ότι πολλές φορές οι αποφάσεις της επιτροπής έρχονταν σε σύγκρουση με κάθε είδους εργολαβικά και τοπικά συμφέροντα, που ήθελαν συγκεκριμένα οφέλη. Με τη πρόταση αλλαγής της σύνθεσης από τη κυβέρνηση, απαλλάσσεται η κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη από οποιαδήποτε κρίση με επιστημονική τεκμηρίωση και θα μπορεί να προωθεί, χωρίς εμπόδιο, προτάσεις που εξυπηρετούν τους κομματικούς σχεδιασμούς της, όπως σημειώνει και ο ίδιος ο δήμαρχος.

Επίσης, θέλω να μείνω και σε ένα πάρα πολύ κρίσιμο ζήτημα, που αφορά στο μεταφορικό ισοδύναμο. Αν θέλετε, για μένα, είναι το πιο κρίσιμο θέμα σε αυτό το νομοσχέδιο και όσον αφορά τις αρμοδιότητες και αυτού του υπουργείου. Το μεταφορικό ισοδύναμο είναι δείκτης ισοτιμίας των πολιτών και ίσης μεταχείρισης των πολιτών στην Ελλάδα, ανεξάρτητα αν ζουν στην ηπειρωτική χώρα ή στα νησιά.

Αυτή τη στιγμή, έχουμε τις τοπικές κοινωνίες και μιλάω για τα Δωδεκάνησα, μιλάω για όλες τις περιοχές της Ελλάδας, που πλήττονται από το αυξημένο κόστος προϊόντων και μεταφορών, λόγω του ότι βρίσκονται σε μια μικρή νησιωτική περιοχή. Τρομάζουν οι άνθρωποι αυτοί για ένα πάρα πολύ απλό λόγο. Στον προϋπολογισμό έχει μειωθεί ο αντίστοιχος προϋπολογισμός του Υπουργείου Ναυτιλίας κατά 100 εκατ. €. Τρομάζουν, γιατί αυτό αποτελεί ένδειξη ότι θα μειωθεί τελικά, θα καταργηθεί, το μεταφορικό ισοδύναμο. Εδώ πέρα, εσείς, μας λέτε, ότι θα είναι η πιλοτική εφαρμογή αυτού του μέτρου μέχρι τον Απρίλιο και μετά θα υπάρχει μια ανανέωση, θα δούμε κ.λπ.. Εμείς, ανησυχούμε πραγματικά, ότι πάμε προς κατάργηση και θα θέλαμε τη διαβεβαίωσή σας, να μας εξηγήσετε, πού θα βρεθεί χρηματοδότηση για τη συνέχιση του προγράμματος, όταν έχει μειωθεί ο αντίστοιχος προϋπολογισμός του υπουργείου κατά 100 εκατ. €. Είναι ένα θέμα που έχω καταγγείλει και έχουμε καταγγείλει ως ΜέΡΑ25, στη Βουλή, στην Ολομέλεια, δύο φορές και δεν λάβαμε ποτέ απάντηση. Θα θέλαμε να είστε σαφής.

Όσον αφορά, κύριε Υπουργέ, για τον νηογνώμονα, είναι μια μεγάλη ιστορία, αμαρτία, συμφωνούμε, ότι ο ελεγκτής δεν μπορεί να είναι και ελεγχόμενος και θα θέλαμε τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου εθνικού φορέα.

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Καλαφάτης Σταύρος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Δούνια Παναγιώτα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Κεδίκογλου Συμεών, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Δρίτσας Θεόδωρος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γιώργος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαμπρούλης Γεώργιος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ**: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι βουλευτές, κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε, ως πρώτη συνεδρίαση, να αναφερθώ εισαγωγικά σε κάποια ζητήματα. Επιφυλάσσομαι στα θέματα άρθρων να επανέλθω, όμως επειδή θα τοποθετηθεί και ο Υπουργός, υποθέτω, στη συνέχεια – δεν ξέρω αν θα γίνει σήμερα αυτό, κύριε Πρόεδρε ή άλλη μέρα – θα βάλω ορισμένα ζητήματα, τα οποία μπορεί και να τύχουν σχολιασμού. Μας ενδιαφέρουν ιδιαίτερα κάποια ζητήματα.

Η δική μου τοποθέτηση θα αφορά αποκλειστικά τα ζητήματα του περιβάλλοντος, γιατί έχουμε μια σοβαρότατη ανησυχία ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος το τελευταίο διάστημα όλο και περισσότερο απουσιάζει από τα πεδία άσκησης πολιτικής του. Δεν ξέρω αν έχει αναλάβει ο κ. Πλακιωτάκης την ευθύνη χαρτοφυλακίου για το περιβάλλον και τη χωροταξία. Να του δώσουμε συγχαρητήρια αν ισχύει κάτι τέτοιο και να του πούμε και εις ανώτερα, όμως εμάς μας λυπεί ότι υπάρχει πληθώρα διατάξεων στο νομοσχέδιο αυτό που τροποποιούν αρμοδιότητες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Αυτή η κίνηση δεν είναι μια κίνηση που γίνεται μόνο στο νομοσχέδιο του κ. Πλακιωτάκη. Πρόσφατα σε νομοσχέδιο του Υπουργείου Εσωτερικών είδαμε αντίστοιχες ρυθμίσεις, που αφορούσαν μάλιστα και απαλλαγή από άδειες δόμησης και δράσεις που δεν έχουν οριστεί στην περιβαλλοντική νομοθεσία της χώρας μας, στην ανακύκλωση. Είδαμε επίσης οι δήμοι να λαμβάνουν αρμοδιότητες για προσωρινή αποθήκευση ή για παράβαση των κανόνων αποθήκευσης απορριμμάτων, ενώ η Κυβέρνηση λέει ότι έχουμε πλέον μια ορθολογική διαχείριση και γινόμαστε μια ευρωπαϊκή χώρα.

Αντίστοιχα θέματα έχουμε σε ένα προς διαβούλευση νομοσχέδιο του Υπουργείου Τουρισμού, που επίσης τροποποιεί τη νομοθεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Το ίδιο έκανε ο κ. Γεωργιάδης, φέρνοντας βιομηχανίες όχλησης στην Περιφέρεια Αττικής. Όλα αυτά είναι κακό «σινιάλο» για τη χώρα μας, γιατί το περιβάλλον είναι βασικό αναπτυξιακό αγαθό της Ελλάδας και δεν μπορούμε να μην έχουμε μια ισχυρή πολιτική διοίκηση και να μη σχεδιάσουμε την ανάπτυξη μας με βάση το περιβάλλον.

Θα ξεκινήσω με το άρθρο 49, με το οποίο τροποποιείται η σύνθεση του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής Αιγαίου και δεν μπαίνουν μέσα εκπρόσωποι των παρατηρητήριων δόμησης, που έχουν θεσπιστεί με τον ν.4495/2017 και έχουν την ευθύνη των αυθαιρέτων. Άρα Ο κ. Πλακιωτάκης λέει ότι, επειδή δεν έχουν γίνει τα παρατηρητήρια δόμησης, εμείς δεν παίρνουμε εκπροσώπους από αυτά, αλλά θα πάρουμε από τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου. Δεν το κάνει ως μεταβατική διάταξη και εδώ κύριε Υπουργέ, θέλω να σας πω ότι, αν δεν είναι μεταβατική διάταξη αυτή, εμείς δεν θα την ψηφίσουμε με τίποτα. Συνηγορεί όμως στην κατάργηση των παρατηρητήριων δόμησης και ο κ. Πλακιωτάκης, παρότι είναι Υπουργός Νησιωτικής Πολιτικής. Δεν προχωρούν ως Κυβέρνηση σε προσλήψεις στα παρατηρητήρια δόμησης, άρα δεν παίρνουν τους 250 μηχανικούς και αρχιτέκτονες για να ελέγχουν τα αυθαίρετα στο Αιγαίο μας, στον τουρισμό μας, στην ποιότητα ζωής και την ανάπτυξη της χώρας μας. Ξεκαθαρίζουμε ότι δεν είναι στην ατζέντα της Κυβέρνησης η αυθαίρετη δόμηση. Αυτό δεν ξέρω, κύριε Πλακιωτάκη, αν είναι ένα νέο μήνυμα για να ανοίξει νέος κύκλος αυθαιρέτων στο Αιγαίο. Έχετε την ευθύνη στη νομοθέτησή σας να το ξεκαθαρίσετε. Εμείς πάντως λέμε ότι δεν υπάρχει η παραμικρή περίπτωση να συνηγορήσουμε στο να καταργήσετε έμμεσα ή άμεσα τα παρατηρητήρια δόμησης.

Υπάρχουν ζητήματα που αφορούν τα άρθρα στη χερσαία ζώνη και στην αδειοδότηση των λιμενικών έργων και των γεωτρήσεων, που επιφυλασσόμαστε να τα δούμε στην κατ’ άρθρο συζήτηση, αλλά θέλω να πω κάτι για τα θέματα των πλωτών εξεδρών. Στο άρθρο 56, στην περίπτωση των πλωτών εξεδρών που δεν ανήκουν στη χερσαία ζώνη λιμένα, στις εξέδρες, λοιπόν, εκτός χερσαίας ζώνης, επιστρέφετε στο παρελθόν – είναι γεγονός ότι η Δεξιά έχει συνηθίσει να μας επιστρέφει σαν χώρα στο παρελθόν – και απαλλάσσονται οι εξέδρες και οι γνωμοδοτήσεις από όλες τις υπηρεσίες, τον τουρισμό και την αρχαιολογία. Εγώ βλέπω με εντύπωση ότι έχετε βγάλει, κ. Πλακιωτάκη, εκτός και τους φορείς των προστατευόμενων περιοχών. Δηλαδή, λέτε ότι στις περιοχές NATURA 2000 της Ελλάδας μπορεί να ισχύει το «ο καθένας κάνει ό,τι θέλει». Είναι δυνατόν να τοποθετούμε σε περιοχή NATURA μια πλωτή εξέδρα και να κάνουμε εργασίες χωρίς να γνωμοδοτεί ο φορέας;

Εκτός αν συμφωνείτε και εσείς – και καλό είναι να μας το πείτε εδώ – με την κατάργηση των φορέων προστατευόμενων περιοχών που θέλει να κάνει ο κ. Χατζηδάκης. Κύριε Πρόεδρε, εμένα μου φαίνεται πολύ ακραίο αυτό, στις θαλάσσιες περιοχές NATURA εκτός χερσαίας ζώνης λιμένα, να μη γνωμοδοτεί, ο φορέας της περιοχής NATURA 2000 για να μπει πλωτή εξέδρα. Είναι πάρα πολύ τραβηγμένο. Δηλαδή, αν η Ε.Ε. και η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος ενημερωθεί για όλα αυτά που κάνουν οι Υπουργοί της Ν.Δ., θα έχουμε ισχυρότατα πρόστιμα, γιατί υπάρχει υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.

Πάμε στο επόμενο άρθρο, που επίσης μας δημιουργεί εντύπωση και είναι το άρθρο 58. Εκεί είχαμε δώσει εμείς μια παράταση για τα θέματα των αυθαίρετων κατασκευών – νομίζω είναι πέργκολες αυτά σε καταστήματα, αλλά θα το δούμε και στην κατ’ άρθρο συζήτηση – για να γίνουν οι μελέτες και να αδειοδοτηθούν. Και έρχεται τώρα, μετά από οκτώ μήνες απραξίας ο κ. Πλακιωτάκης, να πει ότι οι φορείς δεν μπορούν να το υλοποιήσουν και τους δίνουμε άλλα δύο χρόνια παράταση. Αυτό σημαίνει ότι μάλλον δεν δουλεύετε στο Υπουργείο, κ. Πλακιωτάκη. Αν εκτιμάτε ότι κάτι δεν προχωράει, δώστε έξι μήνες παράταση. Αλλά δεν μπορώ να φανταστώ ότι μετά από οκτώ μήνες, λέτε, δεν δουλεύουμε και θέλουμε άλλα δύο χρόνια. Αυτό είναι ένα ζήτημα.

Τέλος, έχω δύο ζητήματα, ένα των αποβλήτων και ένα των κατεδαφίσεων.

Για τα απόβλητα, για το άρθρο 60, αναφέρθηκε και ο κ. Σαντορινιός, είναι η κατάργηση του άρθρου 105. Νομίζω ότι παραποιήσατε λίγο την πραγματικότητα, ίσως δεν την γνωρίζετε και πλήρως, όσον αφορά τη διαχείριση αποβλήτων. Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να σας την πω εγώ. Η χώρα μας έχει ένα εθνικό σχεδιασμό από το 2015, που εμπεριέχει το σύνολο των προτάσεων που είχαν τότε οι ευρωπαϊκές οδηγίες, που θεσπίστηκαν μέχρι το 2018. Άρα, ως προς το ευρωπαϊκό πλαίσιο, η χώρα μας έχει πληρέστατο θεσμικό πλαίσιο εθνικού σχεδιασμού, που έχει όλες τις υποχρεώσεις διαλογής στην πηγή και διαχείριση ειδικών αποβλήτων. Αν πάτε να το καταργήσετε, πάτε την χώρα για πρόστιμο.

Δεύτερο ζήτημα. Με βάση αυτόν τον εθνικό σχεδιασμό και με βάση την υποχρέωση του κανονισμού, για τουλάχιστον έναν διαχειριστή, έρχεται ο ΣΥΡΙΖΑ με το 105/4504 και δίνει τη δυνατότητα στα λιμάνια, τι να συμβαίνει; Να έχουμε κανόνες κύριε Πρόεδρε. Δηλαδή, όλα τα πλοία να κάνουν χωριστή διαλογή ανακυκλώσιμων και ζυμώσιμων, όπως και ειδικών και επικίνδυνων και λιπαντικών ελαίων και όλων των υπολοίπων υλικών, που έχουν από τη λειτουργία του πληρώματος ή των επιβατών και να τα αποδίδουν αυτά τα απόβλητα με βάση τους κανόνες της Ευρώπης, σε περισσότερους του ενός επαγγελματίες, για να υπάρχει ανταγωνισμός. Άρα, να τηρείται ο περιβαλλοντικός κανόνας, να κάνουμε διαλογή στην πηγή και να έχουμε και ανταγωνισμό με διαφάνεια και ισοτιμία. Γι' αυτό το λόγο ετοιμαζόταν, αν δεν κάνω λάθος, η αντίστοιχη Αρχή να βγάλει και τα πρότυπα για αυτή τη λειτουργία.

Έρχεστε, λοιπόν, εσείς κύριε Πλακιωτάκη και δεν επιτρέπετε να προχωρήσουν τα πρόστιμα που είχαν από τους ευρωπαϊκούς κανόνες - και ας λέει ο εισηγητής της Ν.Δ. ότι πάτε με βάση τους κανονισμούς- και ξαναγυρίζετε στο παρελθόν του ενός διαχειριστή.

Άρα, να μην υπάρχει ανταγωνισμός, να μην υπάρχει ρύθμιση τιμών με βάση τον ανταγωνισμό, θεωρώντας προφανώς δεδομένο ότι έχουμε πρώτα απ' όλα τον ευρωπαϊκό κώδικα.

Αυτό τώρα τι είναι; Είναι επώαση ημετέρων στα λιμάνια κ. Πλακιωτάκη; Αυτή είναι η επιλογή της Ν.Δ.; Να έχουμε έναν διαχειριστή με ανεξέλεγκτο κόστος, έτσι ώστε να επιβαρύνεται η ακτοπλοΐα, οι επιβάτες, οι εργαζόμενοι; Τι ακριβώς θέλετε να κάνετε στα λιμάνια; Γιατί να μην έχουν ευρωπαϊκό κανόνα και ανταγωνισμό; Πολλούς ιδιωτικούς φορείς, αδειοδοτημένους για όλα τα είδη των αποβλήτων. Δεν είναι κατανοητό;

Αν τυχόν ψηφίσετε το άρθρο 60, όχι απλά θα είστε υπέρ της μονοπωλιακή διαχείρισης, αλλά θα είστε υπέρ της επώασης ημετέρων στα λιμάνια. Πάρτε την απόφαση να ξέρουμε και εσείς κ. Πλακιωτάκη ποιος είστε. Βέβαια, ο κ. Χατζηδάκης έχει χειρότερες ευθύνες, γιατί απουσιάζει από το άρθρο αυτό. Ακόμα πιο παράλογο.

Ερχόμαστε τώρα στα άρθρα 62 και 63. Πέρα από το ότι υποχωρεί το ΥΠΕΝ που έχει ήδη την πλατφόρμα για την τακτοποίηση αυθαιρέτων, δεν νομίζουμε ότι κάνετε ορθή νομοθέτηση. Έχετε σοβαρό πρόβλημα κακής νομοθέτησης εδώ.

Υπάρχει πλατφόρμα αυθαιρέτων, αν δεν κάνω λάθος είναι το άρθρο 114 / 4495 που λέει ότι οποιαδήποτε υπηρεσία μπορεί να καταθέσει την τεχνική μελέτη και να πάρει την υποστήριξη από το Τεχνικό Επιμελητήριο, με ένα τοπογραφικό χωρίς κόστος – έχει γίνει σε άλλες δημόσιες υπηρεσίες – και να μπει στην ταυτότητα κτιρίου και στη βάση του νόμου που έχει, για να προχωράει η διαδικασία της τακτοποίησης αυθαιρέτων.

Έρχεστε εσείς και το καταργείται. Ξέρω ότι συζητείτο στις υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και στο παρελθόν, δεν είναι κάτι καινούργιο. Και σε άλλες υπηρεσίες έχει συζητηθεί. Εγώ ρωτώ το εξής κι αν το γνωρίζετε, να μας το πείτε.

Ξέρετε ποιος θα υπογράψει για τη στατική επάρκεια αυτών των κτιρίων αύριο; Εγώ λέω να μας το λύσετε αυτό, να μας λύσετε το πώς θα αποκτήσουν ταυτότητα τα κτίρια αυτά, πώς θα μπουν στη βάση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και εμείς μετά θα δούμε την τοποθέτησή μας. Παραβιάζετε τον ν.4495, δεν μπαίνετε στη βάση δεδομένων. Δεν αποκτάται ταυτότητα κτιρίου, δεν έχει στατική επάρκεια, δεν έχει στρογγυλή σφραγίδα και δουλεύουν εργαζόμενοι και φοιτητές, αν δεν κάνω λάθος. Αν όλα αυτά λυθούν, εμείς θα προχωρήσουμε.

Για ποιο λόγο έγινε ο 4495; Για να μην κάνουμε παραθυράκια και φωτογραφικές ρυθμίσεις. Να έχουμε ενιαία διαδικασία. Στο παρελθόν και σε εμάς, κ. Πλακιωτάκη, πολλές φορές ήρθαν οι υπηρεσίες και ζητούσαν τακτοποίηση αυθαιρέτων. Δεν μπορεί να γίνεται πια με νόμο αυτό. Δίνουμε κακό παράδειγμα και στους πολίτες.

Γι' αυτό το λόγο σας επισημαίνουμε σε αυτά τα δύο τελευταία άρθρα, το 62 και το 63, αυτά που θα έπρεπε να σας επισημάνει ο συνάδελφός Υπουργός σας, που είναι γνωστό ότι είναι απών, για να σας βοηθήσουμε να μην ακολουθήσετε ένα λανθασμένο δρόμο. Βέβαια, το μεγάλο πρόβλημα δεν είναι η πρόχειρη και λάθος νομοθέτηση του Υπουργείου Ναυτιλίας. Το μεγάλο πρόβλημα είναι πού βρίσκεται το ΥΠΕΝ και ο κύριος Χατζηδάκης.

Απ’ ότι φαίνεται το Υπουργείο Περιβάλλοντος και η Νέα Δημοκρατία έχει επιλέξει το Υπουργείο Περιβάλλοντος να είναι μόνο ο φορέας, ο οποίος θα πουλάει τα πάντα. Θα ιδιωτικοποιεί τα πάντα. Δεν θα νοιάζεται για το περιβάλλον, για τα αυθαίρετα, για τη χωροταξία, για την πολεοδομία, για το θαλάσσιο περιβάλλον. Ξέρω ότι αυτό είναι πρόβλημα της Κυβέρνησης και του κυρίου Πλακιωτάκη, αλλά εγώ όφειλα να τα πω. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κι εμείς ευχαριστούμε. Στο σημείο αυτό διακόπτουμε για την ονομαστική ψηφοφορία στην Ολομέλεια.

(*Στο σημείο αυτό διεκόπη η συνεδρίαση λόγω της διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας στην Αίθουσα συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής*)

(*Επανέναρξη της διακοπείσας συνεδρίασης μετά την ονομαστική ψηφοφορία*)

**(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζουμε τη διακοπείσα συνεδρίαση. Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

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

Όπως καταλάβαμε, τουλάχιστον στον ελάχιστο χρόνο που μας δόθηκε, το παρόν νομοσχέδιο δρομολογείται για να διορθώσει πρόχειρα ορισμένα κακώς κείμενα, όσον αφορά τις θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές, την εποπτεία και την αστυνόμευση των μεταφορών και του παράκτιου χώρου, όπως είναι τα λιμάνια, ο υγεία. Αλλιώς, ο έλεγχος των πλοίων και των τουριστικών σκαφών.

Εδώ, θα μιλήσουμε γενικότερα επί της αρχής και στο τέλος αναφερθούμε μόνο στο άρθρο 11.

Με το παρόν νομοσχέδιο, επίσης, διορθώνονται ζητήματα του προσωπικού που θα διεκπεραιώνει το σημαντικό αυτό έργο στα Σώματα Ασφαλείας της χώρας, στο Λιμενικό, στην Ακτοφυλακή αλλά και στην Αστυνομία. Είναι απαραίτητο, επειδή η Ελλάδα είναι μια νησιωτική χώρα με τη θάλασσα στο επίκεντρό της, οπότε προέχει η υπεράσπισή της μέσω της εξασφάλισης του να κατοικούνται και να εξυπηρετούνται τα νησιά μας. Άλλωστε, όποιος χώρος μένει ακάλυπτος μπορεί να διεκδικηθεί από άλλους, ειδικά σε μια εποχή που η τουρκική απειλή κλιμακώνεται. Ο συνάδελφος, ρώτησε προηγουμένως για τη ακταιωρό στο Αιγαίο, δυστυχώς, δεν πήρε καμία απάντηση. Θα θέλαμε και εμείς να ρωτήσουμε.

Επομένως, η κάλυψη των νησιών μας ,με την ευρεία έννοια της λέξης είναι θέμα ζωτικής σημασίας για το μέλλον της χώρας μας, η οποία διαθέτει σημαντικό πλούτο όπως είναι οι δυνατότητες τουριστικής ενεργειακής εκμετάλλευσης της νησιωτικής και της θαλάσσιας επικράτειας μας. Σημαντική είναι επιπλέον, η διερχόμενη εμπορική κίνηση είτε νόμιμη, είτε παράνομη, όπως είναι το λαθρεμπόριο και η παράνομη μετανάστευση. Όπου η τελευταία, μας δημιουργεί όλο και περισσότερα προβλήματα, ειδικά εάν συμπεριλάβουμε τις προθέσεις της Τουρκίας για τον βίαιο εποικισμό των ακριτικών, κυρίως, νησιών μας.

Το Πρώτο Μέρος του νομοσχεδίου, αφορά τον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας για τις θαλάσσιες ενδοχώριες μεταφορές. Ειδικότερα, στις περιπτώσεις αντικατάστασης συμβατικού πλοίου με ταχύπλοο ή με υδροπτέρυγο πλοίο, καθώς επίσης εκείνες που σχετίζεται με τα αιτήματα εκπρόθεσμης δρομολόγησης αυτών των πλοίων με σκοπό την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

Εκτός αυτού, τη θέσπιση της υποχρέωσης των πλοίων «ανοικτού τύπου» να δρομολογούνται για μια ολόκληρη περίοδο σε μια συγκεκριμένη γραμμή για τους ίδιους λόγους ανταγωνισμού.

Επιπλέον, τη θεσμοθέτηση χρονικών περιορισμών στην έκτακτη δρομολόγηση πλοίων, καθώς επίσης και την έκδοση κανονισμού αρχών και λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Το δεύτερο μέρος, αφορά την αστυνόμευση και τον έλεγχο. Ειδικότερα, η επαναφορά- υποθέτουμε μετά τη διακοπή λόγω του ναυαγίου του «Αγία Ζώνη»- της δυνατότητας πιστοποίησης των πλοίων και από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (ΚΕΠ), με στόχο τον έλεγχο της ποιότητας του έργου που προσφέρουν στην σημαία μας οι νηογνώμονες. Αυτό θα έχει άμεσα θετικό αντίκτυπο στην εθνική μας ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς επίσης στην αποκατάσταση του κύρους της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης την οποία έχουμε απόλυτη ανάγκη. Θεσμοθετεί επιπλέον την επαναφορά της ευθύνης αστυνόμευσης των αιγιαλών στην αστυνομία μετά την ατυχή, κατά την άποψή μας, υπαγωγή της από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ στο Λιμενικό Σώμα Ελληνική Ακτοφυλακή, στο Λ.Σ.ΕΛΑΚΤ το οποίο δεν είχε τη δυνατότητα σωστής λειτουργίας ειδικά ενόψει του προβλήματος της παράνομης μετανάστευσης.

Το τρίτο μέρος, αναφέρεται σε βελτιωμένες παρεμβάσεις, στη δομή και στη λειτουργία του Λ.Σ./ΕΛ.ΑΚΤ.. Εν προκειμένω, αυξάνεται η οργανική δύναμη του κατά 1500 θέσεις από τις οποίες οι 1000 κατανέμονται στις Λιμενικές Αρχές του Αιγαίου. Θεσμοθετούνται δε τα παρακάτω:

Πρώτον. Σύστημα μεταθέσεων τακτικών και εκτάκτων υπαλλήλων λόγω ανάγκης ενίσχυσης του Αιγαίου και εθελοντικής υπηρεσίας σε Λιμενικές Αρχές το ανατολικού Αιγαίου.

Δεύτερον. Δυνατότητα μίσθωσης ακινήτων, για την στέγαση του προσωπικού που μετατίθενται στις Λιμενικές Αρχές το ανατολικού Αιγαίου. Επίσης, η δυνατότητα συνυπηρέτησης ζευγαριών.

Τρίτον. Εξασφαλίζεται με την συνεργασία του Υπουργείου Άμυνας, η επιχειρησιακή εκμετάλλευση των πτητικών μέσων του Λ.Σ./ΕΛ.ΑΚΤ. Καθώς επίσης, η εκπαίδευση για λογαριασμό του, του ιπτάμενου προσωπικού και προσωπικού υποστήριξης.

Τέταρτον. Επιλύονται θέματα που αφορούν τη φαρμακευτική περίθαλψη του προσωπικού.

Πέμπτο. Επεκτείνεται το επίδομα παραμεθορίου και στα στελέχη που υπηρετούν στις Λιμενικές Αρχές Οθονών, Σαγιάδας και Σκύρου.

Έκτον. Υιοθετούνται βελτιώσεις στο σύστημα εκπαίδευσης στελεχών του Λιμενικού Σώματος, ένα ενισχύεται το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων.

Στο τέταρτο μέρος, συμπεριλαμβάνονται διατάξεις για τη νησιωτική χώρα, το μεταφορικό ισοδύναμο σε νησιά της επικράτειας, η επιδότηση εισιτηρίων - δηλαδή κατευθείαν - από το taxis, η επέκταση των δικαιούχων και η παράταση της πιλοτικής εφαρμογής του μεταφορικού ισοδυνάμου έως και τις 30/04/2020.

Ειδικά, όσον αφορά τη λειτουργία των λιμανιών, υπάρχουν διατάξεις για παραχώρηση χερσαίων των ζωνών /λιμένων με χρηματικά ανταλλάγματα. Καθώς επίσης, για την κατεδάφιση αυθαιρέτων κατασκευών προς αποκατάσταση της νομιμότητας και της ομοιομορφίας. Επιπλέον, παρατείνονται οι προθεσμίες για τη σύνταξη από τους φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων ενός αναπτυξιακού προγράμματος και μιας μελέτης διαχείρισης –εννοούμε το master plan – έως τις 31/12/2021 εν προκειμένω. Εμείς, είμαστε εντελώς αντίθετοι σε τέτοιου είδους ιδιωτικοποιήσεις.

Τέλος, επιχειρούνται ορισμένες μεταβολές στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού και των σκαφών αναψυχής. Για παράδειγμα, καταργείται η υποχρέωση τήρησης του Δελτίου Κίνησης Πλοίων Αναψυχής για την διευκόλυνση των διαδικασιών απόπλου και κατάπλου από τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, όπως και τα πρόστιμα. Αυτό το θεωρούμε εξαιρετικά θετικό, αφού ήταν πάντοτε ένα πρόβλημα για τα συγκεκριμένα σκάφη.

Περαιτέρω τώρα, για να καταλάβουμε τη σημασία της Επιβατηγού Ναυτιλίας για τη χώρας μας, θα θέλαμε να προσθέσουμε τα εξής:

Πρώτον. Στη νησιωτική χώρα, - Ιόνια νησιά, βόρειο Αιγαίο, νότιο Αιγαίο και Κρήτη - κατοικεί περίπου το 12,3% του πληθυσμού της Ελλάδας. Παράγεται το 11,6% του Α.Ε.Π. της χώρας μας και δραστηριοποιείται το 13,4% των εργαζομένων. Εννοούμε, τις θέσεις εργασίας.

Δεύτερον. Η θαλάσσια επιβατική κίνηση στην Ελλάδα και στην Ιταλία, αντιστοιχεί στο 1/3 του συνόλου της Ε.Ε.. Για τις υπόλοιπες χώρες έχω ένα γράφημα το οποίο το αναφέρει και θα μπορούσα βέβαια να το καταθέσω στα πρακτικά, άλλα δεν βλέπω να υπάρχει κανένας συγκεκριμένος λόγος, είναι σε όλους γνωστό.

Τρίτον, η Ελλάδα έχει τα περισσότερα λιμάνια στην Ε.Ε., 145 συνολικά, με 2η τη Δανία, η οποία έχει 73, 3η την Κροατία με 62, 4η την Ιταλία και τη Γερμανία με 41 η κάθε μία, 5η τη Γαλλία με 25 και 6η την Ισπανία με 20. Επομένως, σε θέματα λιμανιών η Ελλάδα πρέπει να έχει τον πρώτο λόγο στην Ε.Ε., δικαιωματικά.

Τέταρτον, σύμφωνα με μελέτη του ΙΟΒΕ του Νοεμβρίου του 2017 με την ονομασία «Η Συμβολή της Επιβατηγού Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία», η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού Ναυτιλίας -εννοούμε Ακτοπλοΐα Ελλάδος και γραμμές Ιταλίας- στην ελληνική οικονομία, ανέρχεται σε 16,1 δισ. € ή στο 9, 2% του Α.Ε.Π. μας. Πρόκειται για έναν αριθμό πολύ μεγάλο, εάν σκεφτεί κανείς ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι 17,3 δισ. € και το τουριστικό συνάλλαγμα 18,1 δισ. €.Απασχολούνται δε, 349.000 άτομα που αντιστοιχούν στο 9,7% της συνολικής μας απασχόλησης.

Πέμπτον, μόνο η συνεισφορά της εγχώριας Ναυτιλίας εκτιμάται σε 5,4 χιλιάδες θέσεις εργασίας άμεσα, ενώ μαζί με τις έμμεσες σε 284 χιλιάδες θέσεις εργασίας ή στο 7,9% της συνολικής απασχόλησης. Στα νησιά αντιστοιχεί γενικότερα το 53% της απασχόλησης.

Έκτον, η μεταφορική δραστηριότητα των γραμμών εσωτερικού συμβάλλει με 1,5 δις ευρώ στο Α.Ε.Π. μας. Είναι ίση, δηλαδή, με το 0,9% του Α.Ε.Π. με στοιχεία του 2016. Έμμεσα, με τις μεταφορές προϊόντων στα νησιά μας, με τις εισαγωγές, με τις εξαγωγές, με τον Τουρισμό κ.λπ., εκτιμάται πώς παράγει 11,3 δισ. € συνολικά ή το 6,5% του Α.Ε.Π. μας το 2016.

Έβδομον, με κριτήριο τη μελέτη του ΙΟΒΕ, που καλύπτει τις σημαντικότερες ναυτιλιακές εταιρίες του εσωτερικού, φαίνεται ότι παρουσιάζουν μείωση τζίρου και κερδών και μεγάλες ζημιές στα πρώτα χρόνια της κρίσης από το 2010 με το 2014. Έχουμε την άποψη, λοιπόν, πως πρέπει να προσεχθούν, ιδιαίτερα, το 2020, πόσο μάλλον, λόγω του Brexit και σήμερα λόγω του κορονοϊού.

Όγδοον, η κίνηση τα τελευταία χρόνια στην Ακτοπλοΐα έχει μειωθεί σε σχέση με την περίοδο πριν από την κρίση. Από 45 εκατομμύρια το 2017, στα 32 εκατομμύρια το 2016, έχοντας αυξηθεί στα 35 εκατομμύρια το 2018 λόγω της ανόδου του Τουρισμού. Παράλληλα, έχει μειωθεί η κίνηση των αυτοκινήτων -και είναι εξαιρετικά σημαντικό- από 3,8 εκατομμύρια το 2007 στα 3 εκατομμύρια το 2018, καθώς, επίσης, και η κίνηση των εμπορευμάτων από 41 εκατ. τόνους το 2017 σε 33 εκατ. τόνους το 2018.

Σε ότι αφορά τώρα στην κίνηση του εσωτερικού, το μεγαλύτερο μέρος, το 35%, είναι στις Κυκλάδες, ενώ διαπιστώνεται μείωση συνολικά στην κίνηση για Χίο, Μυτιλήνη και Σάμο, προφανώς, λόγω της παράνομης μετανάστευσης. Είναι κάτι που, επίσης, πρέπει να μας απασχολήσει πολύ σοβαρά. Είναι αξιοσημείωτο, πάντως, το γεγονός ότι αυξήθηκε η κίνηση εμπορευμάτων στη γραμμή Ιταλίας από 81 εκατ. τόνους το 2017 στους 124 εκατ. τόνους το 2018, παρά το ότι μειώθηκε η κίνηση επιβατών από δυόμισι εκατομμύρια το 2017, στο 1,8 εκατ. το 2018. Επομένως, πρέπει να ερευνηθεί ο λόγος για τον οποίο συνέβη κάτι τέτοιο.

Τέλος, υπάρχουν 6000 τουριστικά σκάφη αναψυχής, 19 μαρίνες και 6661 θέσεις ελλιμενισμού που δεν επαρκούν, γεγονός που, επίσης, πρέπει να μας απασχολήσει, ειδικά όσον αφορά τις επενδύσεις τις οποίες έχει απόλυτη ανάγκη η χώρα μας. Επιπλέον, πρέπει να μας απασχολήσουν τα θέματα αλιείας με την παράνομη αλίευση, η προστασία από την Τουρκία, η παράνομη διακίνηση ναρκωτικών, το λαθρεμπόριο τσιγάρων, το λαθρεμπόριο καυσίμων, η ενάλια αρχαιοκαπηλία και διάφορα άλλα που αφορούν τη ναυτιλία και στα οποία θα αναφερθούμε την επόμενη φορά αναλυτικά. Εκτός αυτού, η αντικατάσταση πλοίων, όπου υπάρχουν προβλήματα και υπάρχουν πάρα πολλά, η μείωση των τιμών των εισιτηρίων για μόνιμους κατοίκους, ειδικά των ακριτικών νησιών, η μείωση των λιμενικών τελών και του επιναύλου, καθώς, επίσης, η αναδιάρθρωση των ναυτιλιακών εταιρειών με συγχωνεύσεις για να είναι κερδοφόρες.

Σήμερα, θα θέλαμε να κάνουμε μόνο μια ειδική αναφορά στο άρθρο 11, στην τροποποίηση δηλαδή του ν. 4251/2014. Εν προκειμένω, σημειώνω τα εξής:

Πρώτον, θα έπρεπε να αφαιρείται η άδεια και να απαγορεύεται η μεταφορά στο μέλλον σε εκείνους, είτε εταιρείες είτε φυσικά πρόσωπα, που μεταφέρουν παράνομους μετανάστες χωρίς επαρκή έλεγχο των εγγράφων τους.

Δεύτερον, αναγράφεται ότι θα επιβάλλεται πρόστιμο 5000 € έως 30.000 € για κάθε παρανόμως μεταφερόμενο πρόσωπο, το οποίο μπορεί να διπλασιασθεί εάν επαναληφθεί η παράβαση, αλλά να μη ξεπεράσει το διπλασιαζόμενο ποσό τις 30.000 €, δηλαδή εδώ υπάρχει οροφή μόνο 30.000 € για κάθε παράβαση. Γιατί να μην επιβάλλεται μεγαλύτερο πρόστιμο, έτσι ώστε να υπάρξει πραγματικά συνετισμός με τη νομοθεσία; Εκτός αυτού, ο τιμωρηθείς μπορεί να κάνει προσφυγή, εντός 30 ημερών, στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών εναντίον της αεροπορικής αρχής ή στον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη εναντίον της αστυνομικής αρχής για τα πλοία και ενδέχεται να απαλλαγεί ή να του μειώσουν το πρόστιμο στο μισό. Εδώ θεωρούμε ότι δεν είναι λογικό.

Τρίτον, αναφέρεται ότι δεν θα επιβληθεί κανένα πρόστιμο εάν η εταιρία ή το φυσικό πρόσωπο που μεταφέρει παρανόμως αποδεικνύουν ότι έλαβαν τα κατάλληλα μέτρα. Ποια είναι αυτά τα κατάλληλα μέτρα; Ότι δήθεν ενημέρωσαν τους επιβάτες για τα νόμιμα έγγραφα που χρειάζονται για να εισέλθουν στην Ελλάδα και ότι κοινοποίησαν στις αρμόδιες αρχές κατάλογο με τους επιβάτες και τα έγγραφα που λέγεται ότι μεταφέρουν;

Απλά, δηλαδή, λέγεται στον παράνομο μετανάστη ότι πρέπει να έχει νόμιμα έγγραφα. Στέλνεται, δε, μια λίστα με τα ονόματα και τα έγγραφα που τον συνοδεύουν. Το εάν αυτά τα έγγραφα είναι πλαστά ή το εάν ο ίδιος ο μεταφορέας γνωρίζει ότι μεταφέρει παράνομους μετανάστες, αλλά έλαβε τα τυπικά μέτρα, κανέναν δεν απασχολεί, γιατί είναι γνωστό ότι στην Ελλάδα μας ενδιαφέρει πάντοτε, δυστυχώς, ο τύπος και όχι η ουσία. Με λίγα λόγια, αυτό το άρθρο είναι δώρο στους επιχειρηματίες των μεταφορών που, στην ουσία και με εύσχημο τρόπο, τους απαλλάσσει από την ευθύνη μεταφοράς παράνομων μεταναστών. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε κι εμείς τον κ. Βιλιάρδο, με την εισήγηση του οποίου ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών για το νομοσχέδιό μας. Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας, με τον οποίο ολοκληρώνονται και οι τοποθετήσεις των συναδέλφων.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Όπως γνωρίζετε, κύριε Πρόεδρε, δεν είμαι τακτικό μέλος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, αντικαθιστώ συνάδελφο σήμερα που είχε κώλυμα, γιατί συμμετέχω στη Διαρκή Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων. Παρόλα αυτά, επειδή το νομοσχέδιο αυτό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θεματικά με ενδιαφέρει ιδιαίτερα, θα προσπαθήσω και ελπίζω να καταφέρω να παρίσταμαι και στις επόμενες συνεδριάσεις και να παρέμβω σε διάφορα ζητήματα του νομοσχεδίου και, προφανώς, στην Ολομέλεια.

Σήμερα, θα ήθελα μόνο να σταθώ σε μια σειρά από ερωτήματα που αφορούν τη ρύθμιση που εισάγει αυτό το νομοσχέδιο με το άρθρο 60.

Με βάση τη ρύθμιση αυτή, καταργείται το άρθρο 105 του ν.4504/2017 και επειδή νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό ζήτημα, θα ήθελα να κάνω μερικά ερωτήματα στον κ. Υπουργό.

Τον Ιανουάριο 2015, όταν ανέλαβα το Υπουργείο Ναυτιλίας, σας βεβαιώνω ότι από τα πρώτα ζητήματα που αντιμετώπισα - μάλιστα, από τους εκπροσώπους όλων των ενώσεων των πλοιοκτητών και εφοπλιστών, κυρίως της ακτοπλοΐας αλλά όχι μόνο - ήταν το αίτημα να επιλυθεί επιτέλους μια χρονίζουσα αρνητική κατάσταση στα λιμάνια της χώρας, στο λιμάνι του Πειραιά, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και στα άλλα λιμάνια, αναφορικά με ένα καθεστώς μονοπωλιακής εκμετάλλευσης από παρόχους υπηρεσιών λιμένα και ειδικότερα, για τους παρόχους υπηρεσιών που αναφέρονταν στα απόβλητα είτε υγρά είτε στερεά.

Σας βεβαιώνω, ότι δεν είχα γνώση μέχρι τότε της έκτασης και της σοβαρότητας αυτού του προβλήματος. Διαφθορά, διαπλοκή, αδιαφάνεια σε οργανισμούς λιμένα, που διοικούντο με πλειοψηφία μετοχών του ελληνικού δημοσίου. Τότε ακόμη, ο οργανισμός λιμένα Πειραιά είχε διοίκηση που την όριζε το ελληνικό δημόσιο, με 67% των μετοχών να ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, η Θεσσαλονίκη είχε ακόμη περισσότερο και στα άλλα λιμάνια είχε το 100% και όμως το καθεστώς αυτό ήταν νοσηρό και όζον.

Οι ενώσεις δεν το έθεταν μόνο από την πλευρά αυτή, αλλά και από την αναπτυξιακή, αφού η πραγματική συνέπεια ήταν το ανεξέλεγκτο κόστος που επέβαλαν οι οργανισμοί λιμένα μέσα από αυτήν την διεφθαρμένη σχέση στους χρήστες του λιμένα, με αποτέλεσμα το κόστος να είναι πολύ μεγαλύτερο από κάθε άλλο λιμάνι της Ευρώπης, από τα στοιχεία που ετέθησαν υπ' όψιν μου και πράγματι επιβεβαιώνονταν, παρά το ότι υπήρχαν και ισχυρισμοί περί του αντιθέτου.

Μελετώντας το ζήτημα, διαπιστώσαμε ότι ετοιμάζεται ο κανονισμός και συζητείται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του ευρωπαϊκού συμβουλίου, κανονισμός για τη θέσπιση πλαισίου που αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Αυτός ο κανονισμός πράγματι εγκρίθηκε και επισημοποιήθηκε στις 15 Φεβρουαρίου 2017 και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα, ετέθη σε ισχύ στις 24 Μαρτίου 2019. Αυτός ο κανονισμός δίνει ένα πλαίσιο και δίνει και διακριτικές ευχέρειες περαιτέρω ενίσχυσης αυτού του πλαισίου, σε καμία περίπτωση όμως υποβάθμισης του πλαισίου και φαλκίδευσης του πλαισίου αυτού.

Επειδή στην αναμονή του Κανονισμού κανείς δεν μας εμπόδιζε, να παρέμβουμε ακριβώς κάναμε σοβαρή προετοιμασία, η οποία μετά την αποχώρησή μου από την ευθύνη την Υπουργική, ο διάδοχός μου Υπουργός, ο Παναγιώτης Κουρουμπλής, το συνέχισε με αποτέλεσμα να οδηγηθούμε στη ψήφιση του άρθρου 105, ν. 4504/2017, το οποίο ελάμβανε υπ' όψιν τις συντεταγμένες του Κανονισμού και προσδιόριζε ακριβώς με σαφήνεια πριν φτάσουμε στο 2019, για να τεθεί σε εφαρμογή τους κανόνες τουλάχιστον για τα στερεά απόβλητα. Για τα υγρά απόβλητα έμενε, να μελετηθεί περαιτέρω διότι υπήρχαν και άλλες ιδιαιτερότητες.

Είναι μήνες τώρα, κύριε Υπουργέ, που ακούγεται στην «πιάτσα», ότι σκοπεύατε αυτό το άρθρο να το καταργήσετε ή να το αναθεωρήσετε. Ήταν διφορούμενες οι πληροφορίες, όχι αόριστες, δημοσιεύματα και υπήρχε και πραγματική παρέμβαση του Γραμματέα Λιμένων, προφανώς, εν γνώσει σας και κατ’ εντολή σας προς τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, να μη δημοσιεύσει τα πρότυπα που ετοίμαζε από καιρό κατά τις προβλέψεις της νομοθεσίας η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, ώστε επί τη βάσει σταθερού πλαισίου προτύπων αιτήσεων συμμετοχής, να νομιμοποιείται η πιστοποίηση κάθε παρόχου λιμένα.

Άρα, έχουμε εδώ και μήνες σχέδιο από την πλευρά τη δική σας-και από την πλευρά της Κυβέρνησης, για την ακύρωση αυτού του άρθρου. Το νομοσχέδιο, στο σύνολό του έχει τεθεί σε διαβούλευση εδώ και πολύ καιρό. Το άρθρο αυτό δεν υπήρχε στη διαβούλευση.

Εμφατικά, κύριε Υπουργέ, ρωτώ, γιατί δεν υπήρχε; Κορυφαίο ζήτημα που έπρεπε όλη η ναυτιλιακή κοινότητα να συμμετάσχει στη διαβούλευση πάροχοι και χρήστες λιμένα. Σε μια διαβούλευση που έχει να κάνει με τη διαφάνεια, αλλά και με τους αναπτυξιακούς κανόνες τα επιμελητήρια, οι πάντες έπρεπε να συμμετάσχουν στη διαβούλευση. Και θα έλεγε κανείς, ότι αυτό θα ήταν και Ευαγγέλιο, για μια Κυβέρνηση σαν τη δική σας που επαγγέλλεται τους κανόνες επιχειρηματικότητας και όλα αυτά. Απεκρύβη από τη διαδικασία της διαβούλευσης η ρύθμιση αυτή και έρχεται τώρα και προσέξτε: Αυτό είναι το δεύτερο ερώτημά μου, δεν έρχεται ως αντικατάσταση του άρθρου 105, γιατί όπως λέτε στην αιτιολογική έκθεση ήταν δυσλειτουργικό, αλλά αυτά δεν έχουν αποδειχθεί καθόλου είναι οι ισχυρισμοί «έωλοι».

Εν πάση περιπτώσει το καταργείτε το άρθρο, με τι το αντικαθιστάτε; Με τον κανονισμό; Μα ο κανονισμός δίνει διακριτικές ευχέρειες προς κάθε κατεύθυνση, αλλά σύμφωνα με τις γενικές αρχές που προβλέπουν οι συνθήκες οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών, θα πρέπει να είναι ελεύθεροι, να παράσχουν τις υπηρεσίες τους σε θαλάσσιους λιμένες, που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό. Θα εξασφαλιστεί αυτό, να είναι όλοι ελεύθεροι και όχι να διαιωνιστεί η μονοπωλιακή πραγματικότητα;

Στην επόμενη συνεδρίαση θα μου δοθεί η δυνατότητα, να επεκταθώ εκτενέστερα ανάλογα με την απάντηση, αλλά στο άρθρο 6. Λέει ο κανονισμός: «όταν ο διαχειριστικός φορέας λιμένα ή η αρμόδια αρχή παρέχει λιμενικές υπηρεσίες είτε ο ίδιος-ίδια ή μέσω νομικά ανεξάρτητης οντότητας, την οποία ελέγχει άμεσα ή έμμεσα, το οικείο κράτος-μέλος λαμβάνει μέτρα που είναι αναγκαία για την αποφυγή συγκρούσεων συμφερόντων. […] Ελλείψει τέτοιων μέτρων, οι πάροχοι δεν μπορεί να είναι λιγότεροι από δύο, εκτός εάν ένας ή περισσότεροι από τους λόγους της παραγράφου 1 δικαιολογεί περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε ένα μόνο πάροχο.».

Αυτό είναι δηλαδή για πολύ σοβαρούς λόγους τεκμηριωμένους απολύτως, τουλάχιστον 2 και ακρότατη περίπτωση ο ένας πάροχος, όταν σε συμπλέουν πάρα πολύ ακραίες καταστάσεις, αλλιώς και δυο και τρεις και πέντε και δέκα, είναι αυτό που επιτάσσει ο Κανονισμός. Πώς θα το εξασφαλίσετε;

Υπάρχει, όμως, το άρθρο 21 στον Κανονισμό, τα μεταβατικά μέτρα, που δίνει δυνατότητα, εάν δεν κάνετε καμιά ρύθμιση και πάλι όχι νομίμως, αλλά εν πάση περιπτώσει με ιδιοτελείς ερμηνείες, να πάνε οι ισχύουσες συμβάσεις μέχρι την 1η Ιουλίου του 2025, κύριε Πρόεδρε. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον καταργείται το άρθρο 105 του νόμου 4504 του 2017, κύριε Υπουργέ;

Εν κατακλείδι, επειδή είναι πάρα πολύ σοβαρό ζήτημα και επειδή είναι άδικο ο κύριος Πλακιωτάκης να υφίσταται την ευθύνη για μία υπόθεση που τον υπερβαίνει και το λέω μετά λόγου γνώσεως, γιατί τα έχω υποστεί και εγώ ως Υπουργός.

Για αυτό παρακαλώ να αποσυρθεί το άρθρο αυτό και να τεθεί σε πλήρη διαβούλευση, μεταξύ των χρηστών και των άλλων παραγόντων της λειτουργίας της λιμενικής βιομηχανίας της χώρας. Το οφείλουμε και απέναντι στην εντιμότητα, αλλά και απέναντι στην αναπτυξιακή προοπτική της χώρας. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκλήρωσε και ο συνάδελφος κύριος Δρίτσας.

Στο σημείο αυτό έχουμε ολοκληρώσει τις τοποθετήσεις των Εισηγητών, Αγορητών, συναδέλφων Βουλευτών και θα κλείσουμε τη συνεδρίαση με την ομιλία του Υπουργού του κυρίου Πλακιωτάκη. Ο κ. Πλακιωτάκης έχει το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Πρόεδρε, κατ’ αρχήν επιτρέψτε μου μία γενικότερη αναφορά, πριν ασχοληθώ με τα επιμέρους ζητήματα του νομοσχεδίου, αλλά και πριν σχολιάσω κάποιες από τις τοποθετήσεις και των Εισηγητών, αλλά και των συναδέλφων Βουλευτών της Επιτροπής.

Πρώτα από όλα, να σχολιάσω τις αιτιάσεις που εκφράστηκαν από την πλευρά των συναδέλφων για το επεισόδιο με την τουρκική ακταιωρό στην Κω. Θέλω ευθέως να δηλώσω ότι η Τουρκία για μία ακόμα φορά παραβιάζει με τρόπο προκλητικό και επιθετικό το διεθνές δίκαιο. Ο στόχος είναι φανερός, είναι να προκαλέσει επεισόδιο στο Αιγαίο. Όμως η ψυχραιμία των στελεχών του Λιμενικού Σώματος δεν επέτρεψε να πετύχουν τα τουρκικά σχέδια και για μία ακόμη φορά η Τουρκία εκτίθεται στη Διεθνή κοινή γνώμη. Όσο και αν ενοχλείται η Τουρκία με τη συμπεριφορά των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, να γνωρίζει ότι θα συνεχίζουμε να προστατεύουμε τα θαλάσσια σύνορά μας, αυξάνοντας ταυτόχρονα τις επιχειρησιακές δυνατότητες του Λιμενικού Σώματος.

Είναι γεγονός, ότι η σημερινή συζήτηση συμπίπτει με μία πρωτόγνωρη και ιδιαιτέρως κρίσιμη και σημαντική κατάσταση στα χερσαία και στα θαλάσσια σύνορα της πατρίδας μας. Εδώ και μέρες δεν αντιμετωπίζουμε μία ακόμα φάση του προσφυγικού-μεταναστευτικού ζητήματος, αντιμετωπίζουμε ένα οργανωμένο σχέδιο από πλευράς της Τουρκίας, η οποία χρησιμοποιεί απελπισμένους ανθρώπους, προκειμένου να προωθήσει τις γεωπολιτικές και γεωστρατηγικές επιδιώξεις της.

Την ίδια ώρα βάζει σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα. Την ίδια στιγμή που δεν τηρεί τους όρους της κοινής δήλωσης μεταξύ ΕΕ και Τουρκίας, την ίδια ώρα επιχειρεί με ένα όργιο προπαγάνδας και ψεύδους να εμφανίσει την Ελλάδα ως μία χώρα ανάλγητη, επιθετική, που ασκεί βία σε πρόσφυγες και μετανάστες. Ευτυχώς, όμως, υπήρξε η άμεση και αποφασιστική αντίδραση της ελληνικής Κυβέρνησης και ακύρωσε ουσιαστικά τους σχεδιασμούς του Τούρκου Προέδρου και στον Έβρο, αλλά και στο Αιγαίο. Η διπλωματική κίνηση από πλευράς της Κυβέρνησης είχε και τα πρώτα θετικά και πρακτικά αποτελέσματα. Πέραν από τις χρηματοδοτήσεις τις οποίες εξασφαλίσαμε, είχαμε και τελευταίως και τη δήλωση της τουρκικής ακτοφυλακής η οποία ουσιαστικά απαγορεύει τη διέλευση προσφύγων και μεταναστών από το Αιγαίο. Μια δήλωση, όμως, που συνιστά παραδοχή-ομολογία από πλευράς της Τουρκίας, κάτι που, βεβαίως η Ελλάδα πάρα πολλές φορές στο παρελθόν το είχε επικαλεστεί και είχε εγκαλέσει την Τουρκία γι’ αυτόν ακριβώς τον λόγο.

Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι εφησυχάζουμε. Όλα αυτά θα πρέπει να αποδειχθούν στην πράξη. Σε κάθε, όμως, περίπτωση θέλω να τονίσω ότι το λιμενικό σώμα, οι ένοπλες δυνάμεις και γενικότερα τα σώματα ασφαλείας, είμαστε σε επιφυλακή. Στο ακέραιο επιτελούν τα στελέχη μας την αποστολή τους και θέλω δημοσίως να τους ευχαριστήσω. Να τους συγχαρώ για την τεράστια προσπάθεια τους όλο αυτό το τελευταίο χρονικό διάστημα, αλλά και την διαχρονική τους προσφορά, ιδιαιτέρως των στελεχών του λιμενικού σώματος, που με τόλμη, με αποφασιστικότητα, με σεβασμό στην ανθρώπινη ζωή έχουν επιτελέσει όλα αυτά τα χρόνια το έργο τους.

Κύριοι συνάδελφοι, μου προκάλεσε δυσάρεστη έκπληξη και εντύπωση -ιδιαιτέρως από τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης- που δεν βρήκατε ένα καλό λόγο να πείτε για τη μεγάλη προσφορά του Λιμενικού Σώματος, ιδιαίτερα τις τελευταίες μέρες, αλλά και για όλα αυτά τα χρόνια.

Ξέρετε, η δράση των στελεχών του λιμενικού σώματος είναι πέρα και πάνω από οποιαδήποτε κομματική η πολιτική επιδίωξη. Και ξέρετε ότι, ιδιαιτέρως για την προστασία των θαλάσσιων συνόρων της πατρίδας μας το τελευταίο χρονικό διάστημα, υπήρξε ιδιαιτέρως αποφασιστική η συμβολή των στελεχών του λιμενικού σώματος. Και θεωρώ πολύ σημαντικό, ότι το προτεινόμενο σχέδιο νόμου αντιμετωπίζει με αυτόν ακριβώς τον τρόπο και το λιμενικό σώμα, αλλά και τα στελέχη του.

Πρώτα απ' όλα, αυξάνουμε την οργανική δύναμη του λιμενικού σώματος. Και το ερώτημα είναι απλό, γιατί δεν τις αυξήσατε εσείς την οργανική δύναμη του λιμενικού σώματος, παρόλο που τα τελευταία χρόνια η χώρα μας βίωσε μια πρωτόγνωρη προσφυγική μεταναστευτική κρίση. Εμείς το κάναμε πράξη. Από τις 1.500 θέσεις, οι 900 θα κατανεμηθούν υποχρεωτικά στα λιμεναρχεία, στις λιμενικές υπηρεσίες του ανατολικού Αιγαίου. Δεν θεωρούμε όμως ότι αυτό είναι αρκετό. Στους ανθρώπους αυτούς αξίζει να δώσουμε περισσότερα. Γι' αυτό και με μια σειρά από ρυθμίσεις, βελτιώνουμε την ποιότητα ζωής των στελεχών του λιμενικού σώματος. Ζητήματα που έχουν να κάνουν σε σχέση με τη στέγαση, τις μετάθεσης.

Ξέρετε, οι μεταθέσεις ήταν αιτήματα των στελεχών του λιμενικού σώματος, των υπηρεσιών του λιμενικού σώματος όλα αυτά τα χρόνια και εμείς το κάνουμε πράξη. Θέματα περίθαλψης. Εγώ χαίρομαι που και εσείς συμφωνείτε με τη συγκεκριμένη ρύθμιση, που λέτε ότι την είχαμε σχεδιάσει επιμελώς, εμείς όμως την υλοποιούμε. Αλλά αν είναι και έτσι, συμφωνούμε και σε αυτό και είναι πολύ θετικό.

Ζητήματα που έχουν να κάνουν σε σχέση με το βαθμολογία με την συνυπηρέτηση. Ξέρετε, όλα αυτά βελτιώνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό την ποιότητα ζωής των στελεχών μας. Και έχω δηλώσει πάρα πολλές φορές, ότι το λιμενικό σώμα δεν ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Το λιμενικό σώμα είναι το ίδιο, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και αυτό το κάνω πράξη.

Και συνολικά το σχέδιο νόμου αλλάζει πολλά σε κρίσιμους τομείς που επηρεάζουν την πληρότητα, αλλά και την ποιότητα και των θαλασσίων ενδομεταφορών, την ασφάλεια των πολιτών, αλλά και τον θαλάσσιο τουρισμό.

Άρα, λοιπόν, από το μεταρρυθμιστικό του προσανατολισμό, το νομοσχέδιο έχει ως κύριο χαρακτηριστικό τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα. Ξέρετε, μέλημά μας, ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, δεν είναι μόνο να αυξήσουμε τις επιχειρησιακές δυνατότητες του Λιμενικού Σώματος. Μέλημά μας είναι να βελτιώσουμε την ποιότητα ζωής των στελεχών μας. Και αυτό κάνουμε πράξη με το παρόν νομοσχέδιο.

Τώρα, ας πάμε λίγο πιο αναλυτικά στο νομοσχέδιο, το οποίο, προφανώς, προσπαθεί να αντιμετωπίσει μέρος από τα κακώς κείμενα, τα οποία παραλάβαμε.

Και παραλάβαμε κακώς κείμενα, διότι η προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ αντιμετώπισε, με τρόπο αποσπασματικό, ευκαιριακό, χωρίς τεκμηριωμένες μελέτες, πολλά από τα ζητήματα λειτουργίας του Υπουργείου. Άρα, γίνονται οι αναγκαίες παρεμβάσεις στο θεσμικό πλαίσιο προκειμένου να επιτευχθεί η επανεκκίνηση, ουσιαστικά, της λειτουργίας του Υπουργείου. Και να γίνω πιο συγκεκριμένος τώρα για τα θέματα της ακτοπλοΐας.

Φιλοδοξούμε καταρχήν να εκσυγχρονίσουμε το θεσμικό πλαίσιο και να καταπολεμήσουμε το φαινόμενο μιας ακτοπλοΐας πολλαπλών ταχυτήτων. Στην κατεύθυνση αυτή -και νομίζω ότι συμφωνούμε όλοι- για πρώτη φορά, θεσπίζουμε γραπτώς κανόνες και αρχές στην λειτουργία του ΣΑΣ.

Ποτέ δεν είχε γίνει αυτό. Και αυτό είναι μια κίνηση στην κατεύθυνση ενίσχυσης της διαφάνειας λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Και με μια σειρά από ρυθμίσεις επιλύουμε ζητήματα, τα οποία τα αντιμετωπίσαμε και στο πρόσφατο παρελθόν, όπως, για παράδειγμα, την εκπρόθεσμη δρομολόγηση ταχύπλοων και υδροπτέρυγων σκαφών. Θέτουμε χρονικό περιορισμό στην έκτακτη δρομολόγηση των πλοίων. Ενώ, θεσπίζουμε τη δρομολόγηση πλοίων ανοικτού τύπου σε μια γραμμή, για όλη τη δρομολογιακή περίοδο.

Άρα, παρεμβαίνουμε αποφασιστικά, προκειμένου, αφενός να αποφύγουμε κάθε είδους στρεβλώσεις και διακρίσεις στον ανταγωνισμό και αφετέρου, να δημιουργήσουμε ένα θεσμικό πλαίσιο, που με σταθερούς και δίκαιους κανόνες, θα εγγυάται την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών της χώρας μας.

Η πραγματικότητα είναι ότι η ακτοπλοΐα, τα τελευταία χρόνια, έχει αλλάξει. Ξέρετε, πριν από το 2014, οι τέσσερις μεγάλοι «παίκτες» της ακτοπλοΐας ήλεγχαν περίπου το 60% της αγοράς. Σήμερα, το 62% της αγοράς ελέγχεται από τους μικρούς «παίκτες», που πλέον δεν είναι μικροί, έχουν γίνει και αυτοί μεγάλοι. Και το 38% της αγοράς ελέγχεται από τους μεγάλους «παίκτες». Συν το γεγονός ότι, ιδιαιτέρως τα τελευταία χρόνια, έχουν αυξηθεί, σε πολύ μεγάλο βαθμό, τα ταχύπλοα.

Όλα αυτά, λοιπόν, έπρεπε να τα αντιμετωπίσουμε. Και τα αντιμετωπίζουμε έτσι ώστε να μην αντιμετωπίζονται ομοιόμορφες περιπτώσεις με διαφορετικό τρόπο, διότι αυτά τα φαινόμενα είχαμε ζήσει στο παρελθόν. Και δρομολογούμε μια σειρά από νομοθετικές παρεμβάσεις.

Τώρα, πάμε στο θέμα της κατάργησης του κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Εγώ, όσα έλεγα και ως Τομεάρχης της Νέας Δημοκρατίας, τα ίδια λέω και σήμερα. Τι είχα πει τότε; Και προσέξτε να δείτε πως ο ΣΥΡΙΖΑ, ουσιαστικά, υλοποίησε την πρώτη ιδιωτικοποίηση, μεταφέροντας το σύνολο των αρμοδιοτήτων του κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων στους νηογνώμονες. Κατήργησε, δηλαδή, την αρμοδιότητα που μέχρι πρότινος είχε ο κλάδος Επιθεώρησης Πλοίων και την μετέφερε στους νηογνώμονες.

Πρώτον, οι νηογνώμονες δεν ήταν έτοιμοι. Και αυτό φάνηκε στην πορεία με τις συνεχείς παρατάσεις που δίνατε στις εκδόσεις των πιστοποιητικών, νομοθετικές ρυθμίσεις, παρατάσεις καθορισμένων ημερομηνιών.

Επιπλέον, ένα πλοίο είχε τη δυνατότητα είτε να πιστοποιηθεί από τον κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, δηλαδή την κρατική αρχή, είτε από τον νηογνώμονα. Εσείς τι κάνατε; Εσείς μεταφέρατε την αρμοδιότητα από τον κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων στα τοπικά κλιμάκια. Και μου λέτε, τώρα, εμένα, σήμερα, ότι η αρμοδιότητα που είχε ο κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, έχουμε την ιδιότητα του ελεγκτή και ελεγχόμενου. Γιατί, τα τοπικά κλιμάκια Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων τι είναι; Δεν είναι ελεγκτής και ελεγχόμενος; Δεν είναι κρατική αρχή και αυτά;

Και προσέξτε να δείτε τι κάνετε και επιπλέον. Ο κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, από ποιους αποτελείται; Αποτελείται από πιστοποιημένους Επιθεωρητές, από αξιωματικούς ναυπηγούς μηχανολόγους και τα τοπικά κλιμάκια. Για παράδειγμα, πάρτε τον Λιμενάρχη Καρπάθου ή τον αξιωματικό που ανήκει στο τοπικό κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων. Να ελέγχει εκείνος την ασφάλεια των πλοίων και να μπορούν να ελέγχονται πλοία, τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε βρετανικό νηογνώμονα.

Αυτά κάνατε. Επιπλέον με τις πράξεις αυτές, καταστήσατε την Ελλάδα, τη μοναδική χώρα στον κόσμο, για την οποία δεν προβλέπεται η εκπαίδευση και πιστοποίηση επιθεωρητών των ίδιων εντοπίων της σημαίας της. Η μοναδική χώρα. Ποια; Η Ελλάδα. Η πρώτη παγκόσμια δύναμη.

Ακόμη και να θέλαμε να απωλέσουμε τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα, δεν θα μπορούσαμε, διότι το επιβάλλουν οι διεθνείς κανόνες και το ευρωπαϊκό κεκτημένο. Αυτά κάνατε.

Ξέρετε γιατί τα κάνατε; Διότι θέλατε να καλύψετε τις δικές σας ολιγωρίες για το μαύρισμα του Σαρωνικού και όλες τις επιπτώσεις που ζήσαμε ως χώρα, η μοναδική χώρα η Ελλάδα, που δεν μπορεί να εκπαιδεύει ή να πιστοποιεί επιθεωρητές για τα πλοία της σημαίας της. Αυτό κάνατε.

Επίσης, ποιος είναι ο ρόλος του Κλάδου Επιθεώρησης Πλοίων; Είναι να ελέγχει με καθετοποιημένους ελέγχους τους νηογνώμονες. Αλλά εσείς στερήσατε και αυτό το δικαίωμα, διότι καταργήσατε τη δυνατότητα, να εκπαιδεύονται και να πιστοποιούνται οι επιθεωρητές.

Σε αυτά τα σημεία μας φτάσατε. Εσείς έρχεστε και μου λέτε τώρα, ότι θα έπρεπε να δημιουργηθεί ξεχωριστή υπηρεσία, που να ελέγχει τους νηογνώμονες. Γιατί δεν το κάνατε; Γιατί δεν το κάνατε τόσα χρόνια;

Άρα, εμείς τι κάνουμε στην ουσία;

Επαναφέρουμε τη δυνατότητα πιστοποίησης των πλοίων και κυρίως της άσκησης καθετοποιημένων ελέγχων, με στόχο και τον έλεγχο της ποιότητας του έργου των προσφερομένων στη σημαία μας νηογνώμονες. Αυτό θα έχει θετικό αντίκτυπο και στην ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά και για την αποκατάσταση του κύρους της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης.

Εγώ σας ερωτώ. Γιατί δεν αξιοποιήσατε μελέτη που ήδη έχει ο κλάδος επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, για να προχωρήσετε στον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών, όπως για παράδειγμα, για να μην υπάρχει αυτή η αιτίαση -που λέτε και εσείς- του ελέγχου και ελεγκτών, οι επιθεωρητές θα μπορούσαν να επιλέγονται με ηλεκτρονικό τρόπο, από μία κεντρική βάση δεδομένων και τυχαίως να επιλέγονται με ηλεκτρονικό τρόπο οι επιθεωρητές. Γιατί δεν το κάνατε αυτό;

Εσείς επιλέξατε την εύκολη λύση. Να καταργήσουμε τη δυνατότητα στον Κλάδο Επιθεώρησης Πλοίων να έχει τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα, εκθέτοντας τη χώρα μας σε ευρωπαϊκό επίπεδο και να ξέρετε ό,τι αν δεν επαναφέραμε τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα στον Κλάδο Επιθεώρησης Πλοίων, θα είχαμε παρατηρήσεις από τους ελεγκτές που θα έρθουν τέλος του έτους από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Άρα, εμείς ουσιαστικά επαναφέρουμε και σε αυτό το σημείο, τα πράγματα στην πραγματικότητα.

Τώρα θα ήθελα να έρθω στα θέματα αρμοδιότητας αιγιαλού και παραλίας, μάλιστα είδα και μία ανακοίνωση για το συγκεκριμένο θέμα από τους επιτίμους Αρχηγούς του Λιμενικού Σώματος. Ποιοι είναι αυτοί οι Αρχηγοί; Γιατί δεν γραφούν τα ονόματά τους.

Εγώ, ξέρω, ότι οι επίτιμοι Αρχηγοί είναι πάνω από 10. Ποιοι είναι αυτοί οι Αρχηγοί; Το θέμα αυτό είναι ξεκάθαρο και είχε επί 50 έτη πλέον ξεκαθαριστεί, ότι οι αρμοδιότητες έχουν λυθεί και είναι συγκεκριμένες, δηλαδή, τις ασκούσε η Ελληνική Αστυνομία. Και εγώ, σας ερωτώ, είναι σαφή τα όρια στις παραλίες;

Έχει χαραχτεί η παραλία σε όλες τις ακτές; Όχι.

Άρα, τι γίνεται τότε; Έχουμε σύγχυση αρμοδιοτήτων και προφανώς, υπάρχει πρόβλημα στην άσκηση των συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων. Αλλά, ξέρετε, αυτού του είδους οι αιτιάσεις, προωθούνται από αυτούς που υποστήριξαν τις πολιτικές ανοικτών συνόρων όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Εμείς θέλουμε το Λιμενικό Σώμα, να είναι πρωταγωνιστής στην φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων της πατρίδας μας.

Εμείς θέλουμε το Λιμενικό Σώμα, να ασχολείται με την έρευνα και τη διάσωση.

Εμείς θέλουμε το Λιμενικό Σώμα, να προστατεύει το θαλάσσιο περιβάλλον και την πάταξη του εγκλήματος, προκειμένου να ασκηθούν οι πρόσθετες αρμοδιότητες.

Άρα, κυρίες και κύριοι, νομίζω, τα πράγματα είναι ξεκάθαρα. Ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. είναι αυτός που προσπάθησε να ανακατέψει για μια ακόμη φορά τα πράγματα. Εγώ ό,τι έλεγα και πριν το ίδιο λέω και τώρα.

Τώρα όσον αφορά στο θέμα της αύξησης των οργανικών θέσεων, νομίζω, μίλησα και πιο πριν, από τις 1500 θέσεις, οι 900 θα κατανεμηθούν στις λιμενικές αρχές των ακριτικών νησιών του Αιγαίου. Θεσπίζουμε άμεση διαδικασία διενέργειας εκτάκτων μεταθέσεων για σπουδαίο υπηρεσιακό ή εθνικό λόγο. Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, μέχρι σήμερα, είναι αδύνατον να ενισχυθούν τα θαλάσσια σύνορα με κανονικές μεταθέσεις και αυτό αναγκάζει το δημόσιο να καταβάλει υπέρογκα ποσά για τη καταβολή αποζημιώσεων για αποσπάσεις στο ανατολικό Αιγαίο, που όμως έχουν προσωρινή διάρκεια.

Επίσης, ανάμεσα στα θετικά μέτρα μέριμνας του Λιμενικού Σώματος, που ποτέ ουσιαστικά το Λιμενικό Σώμα δεν είχε κοινωνική μέριμνα, προβλέπεται η δυνατότητα εκμίσθωσης οικημάτων με κοινοτική χρηματοδότηση, για τη κάλυψη των στεγαστικών αναγκών των μετακινούμενων στελεχών στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου. Επεκτείνουμε την εφαρμογή των διατάξεων που ισχύουν για τις ένοπλες δυνάμεις και παρέχει τη δυνατότητα συνυπηρέτησης στο ίδιο νησί όταν πρόκειται για συζύγους εκπαιδευτικούς. Επεκτείνουμε το επίδομα παραμεθορίου και στα στελέχη που υπηρετούν στις Λιμενικές Αρχές Οθωνών, Σαγιάδας και Σκύρου.

Αγαπητέ συνάδελφε, κάνουμε μια πρώτη αρχή και δεν μπορούν να συγκριθούν οι Οθωνοί με την Κέρκυρα. Νομίζω, είναι απολύτως ξεκάθαρο και αυτό. Επίσης, θεσπίζουμε ιδιαίτερες διατάξεις, ώστε να επιλυθούν οριστικά τα χρονίζοντα προβλήματα που αφορούν τη χορήγηση φαρμάκων. Επιλύουμε, με αυτό το τρόπο, ζήτημα φαρμακευτικής περίθαλψης και δίνουμε τη δυνατότητα στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος να προμηθεύονται από τα φαρμακεία, μέσω των συμβεβλημένων φαρμακείων του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και βεβαίως, ενισχύουμε το ρόλο της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος της ελληνικής ακτοφυλακής στη λήψη αποφάσεων, με ενεργό ρόλο πλέον στη λήψη αποφάσεων και που γνωμοδοτούν δια του συμβουλίου επιτελικού σχεδιασμού και διαχείρισης κρίσεων.

Τώρα, στα θέματα που αναφέρατε και σχετίζονται με τις προσλήψεις στο Λιμενικό Σώμα, είναι αλήθεια, ότι με τις νέες διαδικασίες πρόσληψης των στελεχών και δοκίμων λιμενοφυλάκων, αλλά και σημαιοφόρων, επιλύονται εν μέρει ζητήματα στελέχωσης των σκαφών, αφού μέσα από τις παραγωγικές αυτές σχολές θα αντιμετωπιστεί το ζήτημα των κυβερνητών και των μηχανικών. Σε αυτό συμφωνούμε.

Όμως, αυτό που θέλω να σημειώσω είναι, ότι επειδή το Λιμενικό Σώμα δεν έχει αποστολή μόνο τη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων της πατρίδας μας, αλλά έχει και μια αποστολή ανάπτυξης της εμπορικής μας ναυτιλίας. Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι χρειάζονται εξειδικευμένα στελέχη στο χώρο της ναυτιλίας, δικηγόροι, οικονομολόγοι, ναυπηγοί κ.λπ..

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Διαφωνούμε στα εκτός της διαδικασίας, συμφωνούμε στα επιμέρους. *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Άρα, νομίζω, πρέπει να ξεκαθαρίσουμε, λοιπόν, ότι επειδή το Λιμενικό Σώμα χρειάζεται και εξειδικευμένα στελέχη, νομίζω, μέσω της δυνατότητας που έχουμε, μέσω διαγωνισμών προφανώς ΑΣΕΠ, να στελεχώσουμε το Λιμενικό Σώμα με τα εξειδικευμένα εκείνα στελέχη που μπορούν να βοηθήσουν και στην αντιμετώπιση ζητημάτων της ελληνικής εμπορικής μας ναυτιλίας.

Τώρα πάμε στα θέματα του θαλάσσιου τουρισμού. Εδώ, αντιμετωπίζουμε με τρόπο μειώσεως της γραφειοκρατίας και ενίσχυσης του συγκεκριμένου κλάδου, προωθούμε, δηλαδή, για παράδειγμα, τη κατάργηση της τήρησης του δελτίου κίνησης των πλοίων αναψυχής με σημαία Ελλάδος ή άλλου κράτους-μέλους της Ε.Ε.. Πρόκειται για μια αναχρονιστική υποχρέωση, η οποία προκάλεσε σημαντικά προβλήματα στον κλάδο.

Νομίζω ότι δεν διαφωνεί κανείς σε αυτό, αφού πολλά από τα στοιχεία τα οποία αναγράφονται στο δελτίο κίνησης πλοίων αναψυχής μπορούν να εξευρεθούν από άλλα ναυτιλιακά έγγραφα, ενώ διευκολύνουμε και τις διαδικασίες για τον απόπλου και τον κατάπλου. Δηλαδή, ένα πλοίο με ευρωπαϊκή σημαία, το οποίο εισέρχεται στη χώρα μας και θα περιοδεύσει στα νησιά μας, δεν θα χρειάζεται στα ενδιάμεσα νησιά να καταθέτει τον απόπλου και τον κατάπλου, παρά μόνο μία φορά. Νομίζω ότι είναι ρυθμίσεις οι οποίες διευκολύνουν τον συγκεκριμένο κλάδο και βελτιώνουν και ενισχύουν την ανταγωνιστικότητά του.

Όσο αφορά το μεταφορικό ισοδύναμο, εμείς αντιλαμβανόμαστε το μεταφορικό ισοδύναμο μέρος μιας ολοκληρωμένης δημόσιας νησιωτικής πολιτικής, η οποία θα έχει αναπτυξιακά χαρακτηριστικά. Εμείς δεν πιστεύουμε σε επιδοματικού χαρακτήρα λύσεις. Εμείς πιστεύουμε σε μια πολιτική η οποία θα ενισχύει την εξωστρέφεια των νησιωτικών επιχειρήσεων, με συγκεκριμένα χρηματοδοτικά εργαλεία. Ήδη είμαστε σε επαφή με την Ελληνική Αναπτυξιακή Τράπεζα και επεξεργαζόμαστε συγκεκριμένα χρηματοδοτικά μέτρα ενίσχυσης των νησιωτικών επιχειρήσεων. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου έχει κάνει πράξη 1 στις 10 νησιωτικές επιχειρήσεις, άρα υπάρχει κάποιο πρόβλημα και νομίζω ότι αυτά πρέπει να τα δούμε.

Επιπλέον, παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα στρέβλωσης της αγοράς, επιδότησης των 33 μικρών νησιών με τις επιδοτήσεις μέσω μεταφορικού ισοδύναμου στα καύσιμα. Το γνωρίζετε πολύ καλά. Έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα όπου σε απόσταση μικρότερη των 50 μέτρων και συγκεκριμένα στη Σκιάθο, πρατήρια να πωλούν με πολύ διαφορετικές τιμές. Επειδή ακριβώς υπάρχει ο περιορισμός των de minimis. Αυτές τις νέες στρεβλώσεις της αγοράς οφείλουμε και πρέπει να τις αντιμετωπίσουμε.

Άρα εμείς στην πράξη έχουμε αξιολογήσει ότι το μεταφορικό ισοδύναμο, ιδιαίτερα στα καύσιμα – για αυτό και δίνουμε και την παράταση μέχρι 30/4 – θα πρέπει να αλλάξει.

Στόχος μας οφείλουμε και πρέπει να είναι ο τελικός καταναλωτής και όχι το βενζινάδικο. Αυτός θα πρέπει να έχει την άμεση ωφέλεια από το συγκεκριμένο μέτρο, άρα σε ένα άμεσο επόμενο νομοσχέδιο, το οποίο θα καταθέσουμε πάρα πολύ σύντομα, θα αντιμετωπίσουμε συνολικά και σε επίπεδο εξορθολογισμού, το μεταφορικό ισοδύναμο, επειδή ακριβώς πιστεύουμε ότι πρέπει να του προσδώσουμε αναπτυξιακά χαρακτηριστικά.

Επίσης, αντιμετωπίζουμε ζητήματα που έχουν να κάνουν με την αύξηση της χρονικής περιόδου δραστηριοποίησης των ναυαγοσωστών. Μέχρι πρότινος, εάν κάποιος φορέας δήμος είχε τη δυνατότητα να επεκτείνει και χρονικά, αλλά και σε επίπεδο ωραρίου, τη χρήση ναυαγοσωστών, δεν μπορούσε μέχρι σήμερα. Αυτό το κάνουμε πράξη. Επίσης εξορθολογίζουμε τις διατάξεις που αφορούν τη βαθμολογική εξέλιξη, όπως ανέφερε και ο εισηγητής της πλειοψηφίας, των αξιωματικών προερχόμενων από τη Σχολή Δοκιμών Λιμενοφυλάκων, θεραπεύοντας στρεβλώσεις, όπως να διατηρούνται τα εν λόγω στελέχη στον ίδιο βαθμό για 10 και 15 επιπλέον έτη.

Αλλάζουμε τη δομή της ΕΣΑΛ. Γιατί την αλλάζουμε; Τι κάνει η ΕΣΑΛ, για να καταλάβουμε τι γίνεται. Η ΕΣΑΛ, καταρχήν, έχει τρεις αρμοδιότητες. Εγκρίνει τα master plans των οργανισμών λιμένων και των λιμενικών ταμείων, γνωμοδοτεί για χρήσεις γης και όρους δόμησης για τα master plans με σκοπό την έκδοση των προεδρικών διαταγμάτων και γνωμοδοτεί με σύμφωνη γνώμη για τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που οδηγούν στις αποφάσεις έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Ως προς την πρώτη αρμοδιότητα της ΕΣΑΛ, θεωρούμε ότι, επειδή ακριβώς συνδέεται με το γενικότερο σχεδιασμό και την ευρύτερη αναπτυξιακή πολιτική της Κυβέρνησης και επειδή ακριβώς θεωρούμε ότι τα λιμάνια μας είναι «ατμομηχανές» ανάπτυξης σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, θεωρούμε για αυτό το λόγο ότι θα πρέπει η ΕΣΑΛ να είναι ένα αμιγώς πολιτικό όργανο.

Ως προς τις υπόλοιπες αρμοδιότητες, επειδή δεν ανοίγονται σε πολιτικές επιλογές και αφορούν και τεχνικά θέματα - εδώ θα συμφωνήσω μαζί σας- προβλέπεται στο τελευταίο εδάφιο, δυνατότητα αναπλήρωσης του Γενικού Γραμματέα από τους αντίστοιχους Γενικούς Διευθυντές, κατά τη φιλοσοφία του επιτελικού κράτους που πρεσβεύει από την πρώτη μέρα αυτή η κυβέρνηση.

Εν κατακλείδι, λοιπόν, γίνεται διαχωρισμός και δίδεται η απαραίτητη πολιτική διάσταση χροιά στη σύνθεση της ΕΣΑΛ, διότι οι κεντρικές πολιτικές επιλογές είναι αρμοδιότητες της κυβέρνησης.

Τώρα πάμε και στο άρθρο 105. Επειδή ακούστηκαν πολλά, να θυμηθούμε τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2017. Σε ότι αφορά τον ευρωπαϊκό κανονισμό 352/2017. Τι κάνει ο συγκεκριμένος κανονισμός; Θεσπίστηκε, επειδή ακριβώς βάζει ένα πλαίσιο για την παροχή 7 λιμενικών υπηρεσιών, στις οποίες περιλαμβάνεται και η συλλογή αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, που τέθηκαν κοινοί κανόνες για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Τι κάνει λοιπόν ο ΣΥΡΙΖΑ; Ο ΣΥΡΙΖΑ παίρνει μια μόνο υπηρεσία, από το συγκεκριμένο Ευρωπαϊκό Κανονισμό και πριν ακόμα τεθεί σε ισχύ, ο συγκεκριμένος Ευρωπαϊκός Κανονισμός.

Ποτέ τέθηκε ο Κανονισμός σε ισχύ; Στις 24 Μαρτίου του 2019. Είναι δεσμευτικός και ισχύει άμεσα για κάθε κράτος μέλος. Εσείς τι μου λέτε τώρα; Εσείς μου λέτε τώρα να μην εφαρμόσω τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό. Αυτό μου λέτε. Τι έκανε το άρθρο 105; Ρυθμίζει αποσπασματικά μόνο τη Λιμενική Υπηρεσία Συλλογής Αποβλήτων. Τέθηκε σε ισχύ δύο χρόνια πριν την ισχύ του Κανονισμού και ουδέποτε εφαρμόστηκε. Σε αρκετά σημεία έρχεται σε αντίθεση με τον Κανονισμό και την εν γένει Ευρωπαϊκή Νομοθεσία. Εσείς τι λέγατε; Τουλάχιστον δύο πάροχοι.

Ο Κανονισμός σε ορισμένες περιπτώσεις επιτρέπει περιορισμό μέχρι και έναν. Προφανώς, όταν υπάρχουν οι δυνατότητες, μπορεί να υπάρχουν και δύο και τρεις και πέντε και δέκα πάροχοι.

Επίσης, με το άρθρο 105 το δικό σας, υπάρχει υποχρεωτική επιλογή παρόχων από το ηλεκτρονικό μητρώο αποβλήτων, το οποίο είναι ένα ελληνικό μητρώο. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποκλείει από την παροχή υπηρεσιών ευρωπαϊκές εταιρείες που δεν είναι εγγεγραμμένες στο εν λόγω μητρώο. Κάτι τέτοιο αντιτίθεται με τις αρχές ελευθέρας κυκλοφορίας υπηρεσιών στην Ε.Ε..

Άρα, με άλλα λόγια, τι λέω. Ότι δημιουργεί ασάφειες και ερμηνευτικά προβλήματα. Γι' αυτό και εγώ σας ερωτώ. Να μην εφαρμόσουμε τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό; Αυτό μου λέτε; Και αν υπάρχουν καταγγελίες, αυτές να δημοσιοποιηθούν. Ακούω περί καταγγελιών. Έχουν γίνει εισαγγελικές παραγγελίες, για να τις δούμε και αυτές;

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Πολιτικά συζητάμε. *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Πολιτικά συζητάμε, αλλά εσείς μου λέτε να μην εφαρμόσω τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό. Αυτό μου λέτε. Να μην εφαρμόσω τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό.

Ενόψει των ανωτέρω, πρέπει να καταργηθεί και να εφαρμοστεί άμεσα η ευρωπαϊκή νομοθεσία. Αυτό λέμε εμείς.

Με το παρόν νομοσχέδιο δεν φιλοδοξούμε να λύσουμε όλα τα κακώς κείμενα που κληρονομήσαμε. Γίνεται μία πρώτη αρχή.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο περιλαμβάνεται σε μία σειρά από δράσεις και πρωτοβουλίες, οι οποίες θα υλοποιηθούν μέσα στο 2020.

Μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται νομοθετικές πρωτοβουλίες ενίσχυσης της ελληνικής σημαίας. Προώθηση επιτέλους του ηλεκτρονικού νηολογίου. Ενίσχυση της λιμενικής διακυβέρνησης. Προώθηση των επενδύσεων στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Έναρξη των διεθνών διαγωνισμών παραχώρησης των 10 μεγάλων περιφερειακών λιμανιών της χώρας.

Η υπερψήφιση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, αλλάζει τα κακώς κείμενα, εκσυγχρονίζει την υφιστάμενη νομοθεσία της ακτοπλοΐας, έτσι ώστε να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις των επιβατών, οδηγεί στην καταγραφή θεμελιωδών αρχών και κανόνων του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ενισχύει τις επιχειρησιακές δυνατότητες του Λιμενικού Σώματος, αναβαθμίζει τους ελέγχους, ενισχύει το επίπεδο ασφάλειας των λουόμενων στις παραλίες.

Με την θετική ψήφο σας κάνουμε σήμερα ένα πρώτο σημαντικό βήμα εκσυγχρονισμού προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας αλλά και των Ελλήνων πολιτών. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό. Ζήτησε ο κ. Σαντορινιός μια μικρή παρέμβαση εκτός ημερήσιας διάταξης.

Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Δεν θα αναφερθώ καθόλου στο νομοσχέδιο. Νομίζω ότι θα έχουμε το χρόνο να τα συζητήσουμε με τον κύριο Υπουργό.

Θα ήθελα μετά την ενημέρωση που μας έκανε ο κύριος Υπουργός σχετικά με το επεισόδιο που υπήρξε το πρωί με την τουρκική ακταιωρό, να καταδικάσουμε αυτή την προκλητικότητα της Τουρκίας. Να εκφράσουμε τα συγχαρητήρια στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και στη ναυτοσύνη αυτών των στελεχών που δίνουν καθημερινά το παρόν στο Αιγαίο για να διασφαλίσουν τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας και να πούμε ότι είμαστε δίπλα τους, τους στηρίζουμε στην υπεράσπιση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας, αλλά και στην προστασία της ανθρώπινης ζωής, όποιας και αν είναι αυτής, στη θάλασσα.

Εύχομαι να μην έχει πάθει κανένας από τα στελέχη μας κάτι από αυτό το επεισόδιο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εκφράζονται οι ευχαριστίες σύσσωμης της Επιτροπής προς τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και απευθύνονται και προς τον Υπουργό σ’ αυτό το δύσκολο έργο, το οποίο κάνουν ειδικά αυτή την περίοδο.

Ευχόμαστε τα πράγματα να πάνε καλά. Νιώθουμε μεγάλη σιγουριά όταν βλέπουμε ανθρώπους, στελέχη του Λιμενικού Σώματος, να λειτουργούν έτσι όπως λειτουργούν μέχρι σήμερα, με τέτοια αποτελεσματικότητα, με τέτοια συνέπεια και με τέτοια αυταπάρνηση. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Καταρχήν, για το θέμα του κορονοϊού, προφανώς και αντιμετωπίζονται με ψυχραιμία και με σοβαρότητα από πλευράς του Υπουργείου μας. Είμαστε σε συνεχή επαφή με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΕΟΔΥ. Ακολουθούμε τις εντολές των ειδικών επιστημόνων. Στο συγκεκριμένο περιστατικό που αναφέρθηκε, έχω να σας πω ότι με έγγραφη δήλωση του καπετάνιου, 24 ώρες πριν, στο κεντρικό Λιμεναρχείο του Πειραιά, υπήρχε δήλωση σύμφωνα με την οποία ο καπετάνιος δήλωνε ότι δεν υπάρχει κανένα μέλος του πληρώματος, το οποίο έχει νοσήσει.

Αυτό σε καμία περίπτωση δεν μας εφησυχάζει. Εμείς θα εντατικοποιήσουμε και τους ελέγχους σε συνεργασία με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ειδικά στα δρομολόγια με την Ιταλία από Πάτρα και Ηγουμενίτσα. Γνωρίζω πολύ καλά ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν προβεί σε μία σειρά από μέτρα, όπως συνεχείς απολυμάνσεις, ειδικούς χώρους για άτομα που πιθανόν να νοσήσουν. Έχουν γίνει, επίσης, ασκήσει προσομοίωσης σε κρουαζιερόπλοια πριν από μερικές μέρες. Υπάρχουν συνεχείς συσκέψεις, έχω συστήσει αρμόδια επιτροπή στο Υπουργείο που αυτό ασχολείται αποκλειστικά με το θέμα του κορονοϊού. Προφανώς και θα αντιμετωπιστούν και ζητήματα και εντός του Υπουργείου, σε περίπτωση που τα πράγματα οδηγηθούν σε άλλα επίπεδα αντιμετώπισης, σε κάθε, όμως, περίπτωση, θέλω να σας πω ότι το αντιμετωπίζουμε με ψυχραιμία. Είναι δύσκολες καταστάσεις, πρωτόγνωρες καταστάσεις και ακολουθούμε πιστά τις οδηγίες των ειδικών επιστημόνων και των λοιμωξιολόγων .

Να ενημερώσω την Επιτροπή, ότι κλείσαμε, με δική μου απόφαση εχθές, τις Δημόσιες Σχολές των Εμπορικών Ακαδημιών το ΚΕΣΕΝ, αλλά και των Σχολών Ναυαγοσωστών.

Έχουμε προβεί, δηλαδή, σε προληπτικά μέτρα, όμως αντιλαμβάνεστε ότι αυτή η κατάσταση επειδή φοβόμαστε όλοι ότι θα κλιμακωθεί, νομίζω ότι ο καλύτερος σύμβουλος είναι η πρόληψη, η πιστή τήρηση των σημειώσεων αλλά και των οδηγιών των επιστημόνων. Σε κάθε, όμως, περίπτωση εμείς να ξέρετε ότι και το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα θα αναλάβουμε ότι πρωτοβουλίες χρειαστούν και για τα στελέχη του Υπουργείου μας, και για τους πολιτικούς υπαλλήλους, και για το Λιμενικό Σώμα και αντιλαμβάνεστε ότι πρόκειται για ένα Υπουργείο το οποίο είναι και επιχειρησιακό. Δεν μπορεί να αναστείλει το Υπουργείο Ναυτιλίας τις δραστηριότητες του, σε κάθε όμως περίπτωση να ξέρετε ότι είμαστε έτοιμοι και πιστεύω, ότι θα το αντιμετωπίσουμε στο καλύτερο, στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Υπουργέ, υπάρχουν συγκεκριμένα αιτήματα και σας έχουν γνωστοποιηθεί.

Πρώτον. Στο χώρο της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης στο Πέραμα, έχει προσδεθεί το πλοίο RIGEL II είναι πλοιοκτήτριας εταιρείας Βεντούρης, ήρθε από την Ιταλία και στη ζώνη ασχολούνται εκατοντάδες εργαζόμενοι καθώς και σε άλλα επισκευαζόμενα πλοία. Το πλοίο αυτό, ζητάνε να μείνει στην ράδα και να γίνει ο απαιτούμενος έλεγχος. Δεν φτάνει στο να μιλάει ο καπετάνιος, γιατί ξέρουμε τη διάρκεια αυτού του ιού πόσο κρατάει για να εκδηλωθεί. Σας ζητάνε να ενεργήσετε σε συνεργασία με το Υπουργείο Υγείας.

Δεύτερον. Το Veronica έρχεται απόψε στον Πειραιά και τι προβλήματα μπαίνουν στον ανεφοδιασμό που θα χρειασθεί; Και πώς να πάνε εκεί οι εργαζόμενοι χωρίς να έχουν κανένα μέτρο; Πρέπει να υπάρξει ειδικός που να τους ενημερώσει αλλά και να τους εφοδιάσει με ό,τι υλικά χρειάζονται.

Επίσης, το πλοίο TREVIL που έρχεται από τη Βόρεια Ιταλία και μεταφέρει ανεμογεννήτριες, 5 η ώρα πιάνει λιμάνι. Εκεί οι εργαζόμενοι και οι εκφορτωτές δεν ξέρουν τίποτα. Αυτόν τον «κώδωνα χτυπάνε» γιατί όταν ολόκληρη η χώρα, η Ιταλία έχει μπει σε καραντίνα, πώς θα είμαστε εμείς ανυποψίαστοι; Άρα, ζητάνε μέτρα συγκεκριμένα για πρόληψη και προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Τελειώνω, με το επεισόδιο στην Κω. Βεβαίως, η Τουρκία είναι προκλητική γιατί έχει τις «πλάτες» των ΗΠΑ, του ΝΑΤΟ και της Ε.Ε.. Δεν αρκεί μόνο να καταδικαστεί από εμάς αλλά και ευρύτερα, γιατί αύριο τα επεισόδια μπορεί να είναι ακόμα προκλητικότερα και εάν δεν έχουμε σήμερα θύματα, δεν ξέρω να απαιτεί θα γίνει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε. Ακούστηκαν οι απόψεις. Κύριε Υπουργέ, συγκρατήσατε τα τρία περιστατικά τα οποία ανέφερε η κυρία Μανωλάκου, με τα τρία πλοία και προφανώς θα συνεννοηθείτε με τις υπηρεσίες σας και να κάνετε ό,τι καλύτερο για την προστασία των εργαζομένων και γενικότερα της κοινωνίας από αυτή τη μάστιγα που μας είχε βρει αυτό το διάστημα.

Στο σημείο αυτό, κι αφού συμπληρώσαμε αρκετές ώρες συνεδρίασης. απόδειξη του ενδιαφέροντος του νομοσχεδίου, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο: «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και λοιπές διατάξεις».

Εύχομαι καλή συνέχεια σε όλους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Βλάχος Γεώργιος, Μπουκώρος Χρήστος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σαντορινιός Νεκτάριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κατρίνης Μιχαήλ και Μανωλάκου Διαμάντω.

Τέλος και περί ώρα 14.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**