**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, 12 Μαρτίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 15.20΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και άλλες διατάξεις».

Στην 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, Κεφάλα Μαρία-Αλεξάνδρα, Καραμανλή Άννα, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, 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), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Τζανακόπουλος Δημήτριος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γιώργος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν συνεχίζουμε την επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο: «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και άλλες διατάξεις», θα ήθελα να καλέσω τους Εισηγητές να επισημοποιήσουν την ψήφο τους για το νομοσχέδιο.

Ο κ. Μπουκώρος, για λογαριασμό της Ν.Δ., ψηφίζει υπέρ,

ο κ. Σαντορινιός, για λογαριασμό του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., καταψηφίζει,

ο κ. Μπιάγκης, για λογαριασμό του Κινήματος Αλλαγής, ψηφίζει υπέρ,

η κ. Μανωλάκου, για λογαριασμό του Κ.Κ.Ε., καταψηφίζει και κρατάμε σε εκκρεμότητα την ψήφο της Ελληνικής Λύσης και του ΜέΡΑ25 μέχρι να έρθουν οι συνάδελφοι Ειδικοί Αγορητές.

Ωστόσο, σύμφωνα με τις μέχρι τώρα τοποθετήσεις, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο: «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και άλλες διατάξεις», γίνεται δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Ο κ. Μπιάγκης, ζήτησε το λόγο επί της διαδικασίας.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο επί της διαδικασίας. Θα ήθελα, στο πλαίσιο του δυνατού βέβαια και πάντα με τη σύμφωνη γνώμη των Εισηγητών και του Υπουργού, να δούμε την παράμετρο του κατά πόσον μπορούμε σήμερα να κάνουμε και την β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου. Εσείς, μέσα από την εμπειρία σας και οι άλλοι συνάδελφοι, μπορείτε να δείτε αν και κατά πόσον μπορούμε να συμπτύξουμε τους χρόνους; Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Σαντορινιός, έχει το λόγο.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, είναι κατανοητό αυτό που λέει ο συνάδελφος και επί της ουσίας δε θα διαφοροποιούμουν, αλλά στη συζήτηση κατ’ άρθρο θα τεθούν και κάποια ζητήματα και αιτήματα προς τον Υπουργό, να εξετάσει για τροποποιήσεις των άρθρων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έτσι.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Εάν θυμάστε, παλιά έπρεπε να μεσολαβεί μία εβδομάδα. Έτσι δεν είναι, κύριε Πρόεδρε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έτσι είναι.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Το συντομεύσαμε όσο μπορούσαμε, αλλά, εντάξει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτό ήθελα να πω κι εγώ, ότι υπάρχει μια διαδικασία. Έχει υπάρξει μια σύντμηση. Εκ του Κανονισμού πια, σε σχέση με το παρελθόν, πρέπει να δίνουμε τη δυνατότητα, δηλαδή το χρόνο, στον κάθε υπουργό και στους συνεργάτες του, να ακούν αυτά που λέγονται εδώ πέρα, γιατί αλλιώς δεν θα είχε νόημα η συζήτηση και κάποια από αυτά να γίνονται δεκτά. Εξάλλου, θέλει δύο μέρες από τη συζήτηση επί των άρθρων μέχρι τη β΄ ανάγνωση. Επίσης, το έχουμε ανακοινώσει για την Δευτέρα, αυτό που σκεφτόμαστε να κάνουμε είναι σε επόμενο νομοσχέδιο, γιατί περιμένουμε ένα νομοσχέδιο του τουρισμού, να κάνουμε σύμπτυξη της ακρόασης με τα άρθρα. Αυτό θα κάνουμε εκεί, γιατί τα υπόλοιπα πρέπει να παραμείνουν, αν θέλουμε να κάνουμε αξιόπιστη δουλειά.

Είναι κατανοητό αυτό που είπατε κύριε Μπιάγκη, και μακάρι να μπορούσαμε να πετύχουμε και περαιτέρω σύμπτυξη, αλλά φοβάμαι ότι δεν το επιτρέπει η διαδικασία, γιατί πρέπει ό,τι ακούγεται να μπορεί να το επεξεργάζεται το επιτελείο του κάθε Υπουργείου.

Με δεδομένα, λοιπόν, αυτά, για όλα τα υπόλοιπα μπορεί να υπάρχει κατανόηση τουλάχιστον σε αυτή την Επιτροπή, προχωράμε.

Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα σεβαστώ την παρότρυνση του Προεδρείου της Βουλής να είναι σύντομος ωστόσο αντιλαμβάνεσθε ότι ένα νομοσχέδιο με 60 βασικά άρθρα, για να παρουσιαστεί σε μια συζήτηση επί των άρθρων, είναι πάρα πολύ δύσκολο σε πολύ σύντομα χρονικά περιθώρια.

Αρχικά, πριν περάσω επί των άρθρων να πω ότι όπως φάνηκε και από την πρωινή συζήτηση των φορέων, είναι ένα νομοσχέδιο που τυγχάνει ευρείας αποδοχής για τους εμπλεκόμενους με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, από τα άρθρα 1 έως 8. Ρυθμίζονται ορισμένα ζητήματα της ακτοπλοΐας που, όπως ακούσαμε και από τους εκπροσώπους του συγκεκριμένου επαγγελματικού κλάδου, ήταν αναγκαία όλα αυτά. Πιο συγκεκριμένα: Στο άρθρο 1, στην παράγραφο 2, προστίθενται στο άρθρο 3 του ν.2932/2001 νέα εδάφια που αφορούν τη θέσπιση διαδικασίας αντικατάστασης συμβατικών με ταχύπλοα ή υδροπτέρυγα πλοία, καθώς και στις περιπτώσεις αντικατάστασης συμβατικού πλοίου με ταχύπλοο ή υδροπτέρυγο πλοίο, ενόψει της σημαντικής αύξησης του αριθμού των δραστηριοποιούμενων στην ελληνική αγορά σε σκαφών αλλά και εταιρειών.

Με το άρθρο 2, πρόκειται για τη διαδικασία δρομολόγησης πλοίων ανοικτού τύπου σε μια γραμμή για κάθε δρομολογιακή η περίοδο. Είναι ένα οριζόντιο μέτρο για την αντιμετώπιση φαινομένων συνεχούς και ανεξέλεγκτης μετακίνησης των πλοίων σε διαφορετικές γραμμές κατά τη διάρκεια του έτους, και πιο συγκεκριμένα, η παράγραφος 1 του άρθρου 2, τονίζει ότι τα επιβατικά και οχηματαγωγά πλοία ανοιχτού τύπου δρομολογούνται για ένα έτος και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή.

Επίσης, διασφαλίζεται η μη πρόκληση δυσμενών διακρίσεων, με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, σε βάρος πλοιοκτητών που επέβαλαν εμπρόθεσμα την δήλωση τακτικής και δρομολόγησης. Η εκπρόθεσμη δρομολόγηση πλοίων θα γίνεται πλέον υπό όρους που θα προδιαγράφονται από τον Κανονισμό Αρχών και Λειτουργίας Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Με την παράγραφο 3, γίνεται αντικατάσταση του επιπλέον δρομολογούμενου πλοίου υπό τις προϋποθέσεις των διατάξεων του άρθρου 3, του ν. 2932/2001.

Στο άρθρο 3, επίσης, προωθείται η κάλυψη των νομοθετικών κενών που ίσχυαν μέχρι σήμερα για τα ταχύπλοα, καθώς και η θέσπιση διαδικασίας εκπρόθεσμης δρομολόγησης ταχύπλοου ή υδροπτέρυγου πλοίου, κατά την τακτική δρομολόγηση. Το χρονικό διάστημα κατά το οποίο η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική, είναι διαφορετικό στην περίπτωση των συμβατικών πλοίων, είναι οι δώδεκα μήνες και των ταχύπλοων και υδροπτέρυγων πλοίων είναι οι τέσσερις μήνες. Γι' αυτό πρέπει να θεσπιστεί διακριτή διαδικασία και όροι για την εκπρόθεσμη δρομολόγηση πλοίων κατηγορίας.

Από την μεταβολή του προσώπου του ιδιοκτήτη, λέει το άρθρο 4, τα αυτονόητα λέει, όπως και πολλά από τα άρθρα του νομοσχεδίου, ότι σε περίπτωση αλλαγής του ιδιοκτήτη συνεχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής με τους ίδιους όρους.

Το άρθρο 5, αναφέρεται στην μεταβολή των δρομολογίων στην αντικατάσταση πλοίου με άλλο πλοίο, ήδη δρομολογημένου. Προστίθεται ένα εδάφιο στο οποίο ορίζεται ότι «το ΣΑΣ κατά τη διατύπωση γνώμης προς το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θα λαμβάνει υπόψη το Κανονισμό αρχών λειτουργίας του ΣΑΣ για την ομοιόμορφη και ισόνομη αντιμετώπιση όμοιων περιπτώσεων». Αυτό είναι που πρέπει να υπογραμμίσουμε στο συγκεκριμένο άρθρο.

Στο άρθρο 6, οι χρονικοί περιορισμοί για την έκτακτη δρομολόγηση πλοίων. Προστίθεται, επίσης, ένα εδάφιο με το οποίο τίθενται χρονικοί περιορισμοί στην έκτακτη δρομολόγηση πλοίων, για την αντιμετώπιση έκτακτων ή επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών. Γνωρίζουμε όλοι ότι στην πολυνησιακή μας χώρα, με τα τόσα πολλά νησιά και τα τόσα πολλά λιμάνια, ανακύπτουν τέτοιες ανάγκες διαχρονικά.

Το άρθρο 7, κανονισμός αρχών και λειτουργίας του συμβουλίου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Θεσπίζεται η έκδοση κανονισμού αρχών και λειτουργίας με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την σύμφωνη γνώμη του συμβουλίου προς το σκοπό ασφάλειας δικαίου, ομοιόμορφης αντιμετώπισης όμοιων περιπτώσεων και θέσπισης κανόνων αντιμετώπισης καινοφανών περιπτώσεων. Συζητάμε και πάλι για τα αυτονόητα. Καλώς, ο Υπουργός στην αρχική τοποθέτηση είπε, ότι είναι ένα νομοσχέδιο που δεν ανακαλύπτει την Αμερική, δεν ανακαλύπτει τον τροχό ή την πυρίτιδα, αλλά έρχεται να θεσπίσει ζητήματα τα οποία σέρνονται στο χρόνο και δημιουργούν προβλήματα. Γι' αυτό πιστεύει ο Υπουργός και όλοι μας, ότι κατά ένα τρόπο θα επανεκκινήσει της διαδικασίας και τις λειτουργίες του Υπουργείου.

Το Κεφάλαιο Β΄, από τα άρθρα 9 και συνέχεια, αναφέρεται στον έλεγχο πλοίου και στους επιθεωρητές. Με το άρθρο 9 και την παράγραφο 1 για την διά βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων κ.λπ., ενώ με το άρθρο 2 του συγκεκριμένου άρθρου, το οποίο πλέον ορίζει τη σχολή επιθεωρητών – ελεγκτών.

Στη διαδικασία πιστοποίησης επιθεωρητών - ελεγκτών περιλαμβάνονται και επιθεωρητές - ελεγκτές πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων, σχολή επιθεωρητών - ελεγκτών πλοίων διαχείρισης ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, πιστοποίηση επιθεωρητών - ελεγκτών και ιδιωτών μελών των τοπικών κλιμακίων επιθεωρήσεων πλοίων. Αυτοί είναι ειδικοί επιστήμονες, που πρέπει να πλαισιώσουν τα τοπικά κλιμάκια. Πρόβλεψη για έκδοση απαιτούμενων διατάξεων για τη λειτουργία της, ευθυγράμμιση και συμμόρφωση του εθνικού νομικού πλαισίου με τα όσα ισχύουν στα πλαίσια του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού και της Ε.Ε..

Στο άρθρο 10, ο έλεγχος ασφάλειας πλοίων, ορίζεται ο κλάδος ελέγχου πλοίων και ο έλεγχος ασφάλειας πλοίων. Συγκεκριμένα προωθείται η επαναφορά δυνατότητας επιθεωρήσεων πιστοποίησης πλοίων από ελληνική σημαία υπό τον κλάδο ελέγχου πλοίων, προϊδεάζει το προηγούμενο άρθρο, είναι απαραίτητη όμως διάταξη. Προκύπτει όφελος για κατηγορίες σκαφών εσωτερικών πλοών. Παροχή πιστοποιητικών και από κρατικό φορέα. Αντιμετώπιση δυσλειτουργιών της διαδικασίας πιστοποίησης μόνο από νηογνώμονες. Αυτό δημιούργησε κάποιες στρεβλώσεις και ως προς τον όγκο της εργασίας που έπρεπε να γίνει, αλλά και ως προς τη δυνατότητα των πλοίων να επιλέγουν φορέα ελέγχου και πιστοποίησης, στη συνέχεια. Επιπροσθέτως, υπάρχει πρόβλεψη για έκδοση εξουσιοδοτικών διατάξεων για προσόντα επιθεωρητών, κράτους, σημαίας, διαδικασία ελέγχου, επιθεωρήσεων πλοίου, καθήκοντα, στελέχωση και αρμοδιότητες.

Το άρθρο 11, έχει να κάνει με την λιμενική αστυνομία, ως προς την διαδικασία επιβολής κυρώσεων στις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και σε κάθε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που επιτελεί οποιασδήποτε μορφής δημόσια μεταφορά προσώπων με πλωτά ή εναέρια μέσα. Έχει αντικατασταθεί παράγραφος 3 του ν.4251/2014. Συγκεκριμένα τροποποιούνται αυτές οι διατάξεις και ανατίθενται στις κατά τόπους αρμόδιες αστυνομικές αρχές των λιμενικών που ισχύει.

Άκουσα το πρωί, από τους εκπροσώπους των λιμενικών να λένε, ότι «μη μας δίνετε περαιτέρω αρμοδιότητες στη στεριά, εμείς είμαστε επαγγελματίες της θάλασσας και αυτός ο όγκος εργασιών στη στεριά, μας αποσπά από τα βασικά μας, από τα κύρια καθήκοντα». Γνωρίζουμε όλοι, ότι ιδιαίτερα αυτή την εποχή κύριοι συνάδελφοι, τα καθήκοντα των λιμενικών στη θάλασσα έχουν εκτοξευθεί στα ύψη. Είναι τεράστιος ο όγκος.

 Ένας νόμος ισχύει για όλη την επικράτεια, δεν μπορείς να λες εκεί θα ισχύει αυτό, παρακάτω θα ισχύει το άλλο και να δημιουργεί σύγχυση αρμοδιοτήτων. Όταν τα είπε ο Βενιζέλος αυτά ήταν μια άλλη εποχή, τώρα είναι μια άλλη εποχή. Θα μπορούσαμε να την ακούσουμε αυτή την κριτική πριν δέκα ή είκοσι χρόνια. Τώρα, οι ίδιοι οι λιμενικοί έρχονται να πουν, ότι ορθά γίνεται αυτή η αλλαγή. Και το άρθρο 15 έχει να κάνει με αυτές τις αρμοδιότητες.

Θα τρέξω λίγο την παρουσίαση επί των άρθρων, για να πάμε στα βασικά άρθρα του νομοσχεδίου που είναι το 18 μέχρι 44. Εκεί, επειδή βλέπω να τελειώνει ο χρόνος και θα ακούσω την παρότρυνση του Προέδρου για σύντομες τοποθετήσεις, θα πω, ότι στα άρθρα 18 έως 44 ρυθμίζονται κεφαλαιώδη ζητήματα του Λιμενικού Σώματος και της Ακτοφυλακής. Ποια είναι αυτά τα ζητήματα κύριε Πρόεδρε.

Αρχικά, είναι η αύξηση της δύναμης των οργανικών θέσεων του Λιμενικού από 8000 στις 9.500. Τους χρειαζόμαστε τους λιμενικούς.

Ρυθμίζεται το σύστημα μεταθέσεων.

Ρυθμίζεται το ζήτημα του βαθμολογίου των λιμενικών μας που ήταν αναγκασμένοι να παραμένουν μέχρι και δεκαπέντε χρόνια στον ίδιο βαθμό.

Διαφοροποιεί τους πτυχιούχους λιμενικούς από τους μη πτυχιούχους, δίνοντας τους διαφορετική εξέλιξη.

Λύνονται ζητήματα φαρμακευτικής περίθαλψης.

Λύνονται ζητήματα στέγασης των λιμενικών μας στο ανατολικό Αιγαίο.

Σας άκουσα κύριε συνάδελφε, το πρωί λέτε απευθυνόμενος στους λιμενικούς «Δεν θα ήταν καλύτερα να πάρετε στεγαστικό επίδομα;» Γνωρίζετε, ότι σε πολλά τουριστικά νησιά, το οποιοδήποτε στεγαστικό επίδομα δεν φτάνει για να καλύψει τις ανάγκες ενοικίασης. Γιατί εάν έφτανε το στεγαστικό επίδομα, θα έφτανε και ο μισθός και δεν θα βλέπαμε δημόσιους λειτουργούς στα παγάκια, δεν υπάρχει στέγη. Ενώ, η αρμόδια διεύθυνση του Λιμενικού Σώματος θα μπορεί να εξασφαλίσει κατά περιοχές ολιστικές λύσεις για τη στέγαση των λιμενικών μας και ενδεχομένως, με ωφέλεια για τον προϋπολογισμό. Αυτό θα το δούμε. Κριτής όλων μας και του κάθε νομού και του κάθε πολιτικού, είναι ο χρόνος.

Ρυθμίζει ζητήματα συνυπηρέτησης των λιμενικών. Δηλαδή, γιατί να μη δικαιούται ο λιμενικός, αυτό που δικαιούνται και άλλα στελέχη των Σωμάτων Ασφαλείας που έχουν κάνει οικογένεια με εκπαιδευτικούς άνδρες ή γυναίκες; Αγγίζει και το δημογραφικό πρόβλημα. Θα μπορούσα να πω πολλά ακόμα. Με εντυπωσίασε όμως πραγματικά, η αποδοχή αυτών των διατάξεων από τους εκπροσώπους των λιμενικών μας το πρωί, κ. Πρόεδρε.

Επίσης, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων έβαλε κάποιες μικρές νομικές αντιρρήσεις για την κατάργηση του 105. Είναι υποχρέωση της χώρας να εφαρμόσει τον κανονισμό και είναι ορθότερη νομοθετήση όταν εφαρμόζεται ένας κανονισμός εξολοκλήρου στον οποίο συμφωνούμε. Για αυτό είμαστε στην Ε.Ε.. Αν δεν συμφωνούσαμε, θα είχαμε εγείρει τις αντιρρήσεις μας κατά την κατάρτιση του συγκεκριμένου κανονισμού. Είναι λοιπόν ορθότερη νομοθέτηση να εφαρμόζεις ολόκληρο τον κανονισμό, παρά να τον εφαρμόζεις αποσπασματικά, όπως έκανε η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτή είναι η άποψή μας. Εσείς μπορείτε να λέτε, ότι από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς μπορούμε να παίρνουμε αυτό που θέλουμε ή αυτό που μας βολεύει. Εμείς δεν είμαστε αυτής της αντίληψης.

 Θα μπορούσαμε βεβαίως να πούμε και για άλλα ζητήματα. Είναι πολλά αυτά που θέλω να πούμε κ. Πρόεδρε. Στη συζήτηση επί των άρθρων δεν θα έπρεπε να περιορίζουμε το χρόνο. Ίσως στις υπόλοιπες συζητήσεις θα έπρεπε να περιορίζουμε το χρόνο. Είναι μεγάλος ο όγκος, αντιλαμβάνεστε. Μένω όμως εδώ.

 Κλείνω, λέγοντας ότι, γιατί θα πάρει το λόγο τώρα ο κ. Σαντορινιός, ο οποίος υπηρέτησε ως Υπουργός σ’ αυτό το Υπουργείο, εφόσον οι αντιρρήσεις εκφράστηκαν και καλώς εκφράστηκαν, αυτός είναι ο ρόλος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, θα περίμενα ειλικρινά τη θετική σας ψήφο σ’ αυτό το νομοσχέδιο, διότι δεν είδα να έχετε σημαντικές αντιρρήσεις στη φιλοσοφία και στη δομή του νομοσχεδίου, γιατί, πράγματι, επιλύει ζητήματα, το είπατε πολλές φορές στην ομιλία σας, χαρακτηρίσατε 7 - 8 άρθρα, ίσως και παραπάνω, ότι βρίσκονται σε θετική κατεύθυνση και θα ήταν, ίσως, μια ευκαιρία στην Ολομέλεια να αναθεωρήσετε τη θέση σας και να ψηφίσετε αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σηκώνω, λοιπόν, το γάντι του Εισηγητή της Πλειοψηφίας και λέω ότι προφανώς ανάμεσα στα 80 άρθρα του νομοσχεδίου υπάρχουν πάρα πολλά τα οποία είναι διαδικαστικού χαρακτήρα, που ρυθμίζουν πράγματα που, έτσι και αλλιώς, είχαμε συζητήσει με τις υπηρεσίες και τα βρήκε έτοιμα ο Υπουργός, του τα έδωσαν οι υπηρεσίες, είχαν συζητηθεί και επί της δικής μας διακυβέρνησης. Το κρίσιμο, όμως, είναι τα διαδικαστικά ή τα ουσιαστικά; Γιατί εδώ έχουμε ουσιαστικά και το είπα από την αρχή. Δεν μπορεί να λέγεται εκσυγχρονισμός του ακτοπλοϊκού δικτύου όταν, ουσιαστικά, απορρυθμίζει το ακτοπλοϊκό δίκτυο και, στην ουσία, επιβραβεύει τους πειρατές.

Ειπώθηκε, με εύσχημο τρόπο, από τον Πρόεδρο του ΣΕΕΝ ότι δεν μπορεί κάποιος ο οποίος εκδίδει εισιτήρια χωρίς να έχει άδεια δρομολόγησης και νοθεύει τον ανταγωνισμό να μην τιμωρείται! Δεν μπορούμε να δεχθούμε, βέβαια, μια που μπαίνετε σ’ αυτό, και είπα ότι για δύο μόνο άρθρα θα ήταν αρκετό να το καταψηφίσουμε, τη μετατροπή ενός καθαρά τεχνικού συμβουλίου που έχει το ρόλο της ορθής γνωμοδότησης προς τον Υπουργό, που είναι η ΕΣΑΛ, και μας είπε εχθές ο κύριος Υπουργός ότι το «master plan» είναι πολιτικό. Ρώτησα και τον εκπρόσωπο της ΡΑΛ. Δεν είναι καθόλου πολιτικό, είναι χωροτακτικό, έχει σοβαρά τεχνικά ζητήματα και σε αυτά πρέπει να απαντάμε με τεχνικούς όρους και όχι με πολιτικούς και κομματικούς. Θα έμπαινα μόνο στην ουσία των άρθρων, αλλά με προκαλέσατε.

 Το τρίτο, δεν ακούσατε πολύ καλά το τι είπε ο εκπρόσωπος της ΡΑΛ. Στην ουσία αποσύρεται το κράτος μέλος από την υποχρέωσή του να νομοθετήσει με βάση τον Κανονισμό. Αυτό κάνετε! Τι σας ζήτησαν οι φορείς; Θέλετε να αλλάξετε τον ν. 105; Αλλάξτε τον! Φέρτε, όμως, ρυθμίσεις, γιατί μετά θα είναι ένα αρρύθμιστο πεδίο και θα λυθούν όλα στα δικαστήρια. Γιατί; Γιατί θέλετε να παραμείνει ως έχει η κατάσταση και να πάρετε τη μεταβατική διάταξη μέχρι το 2025 και να παραμείνουν οι συμβάσεις ως έχουν στα μονοπώλια που υπάρχουν. Πάμε τώρα στη συζήτηση των άρθρων.

 Το άρθρο 1 που εισάγει την αντικατάσταση επιβατικού οχηματαγωγού πλοίου από ταχύπλοο και αντίστροφα. Είναι, προφανώς, ένα άρθρο το οποίο εξυπηρετεί τα ταχύπλοα και ακούσατε τι είπε ο εκπρόσωπος της ΚΕΔΕ. Είπε «τουλάχιστον να παίρνει τα ίδια φορτηγά για να εξυπηρετούνται τα νησιά», γιατί έχουμε παραδείγματα αντικατάστασης πλέον, κακά παραδείγματα, συμβατικών πλοίων από ταχύπλοα, όπου δημιουργήθηκαν προβλήματα. Προφανώς και δεν μπορούμε να το ψηφίσουμε αυτό.

Το 2ο άρθρο, στην πρώτη παράγραφο εισάγει μια καλή ρύθμιση, με την οποία τα πλοία τύπου «παντόφλας» θα δραστηριοποιούνται μόνο σε μία γραμμή κάθε χρόνο. Το είχαμε προσθέσει κι εμείς. Στη δεύτερη και στην τρίτη, όμως, τι κάνει; Βάζει από το παράθυρο έκτακτες δρομολογήσεις, οι οποίες περιορίζονται χρονικά σε επόμενο άρθρο. Ε, τώρα νομοθετούμε και ξενομοθετούμε στον ίδιο νόμο! Δεν γίνονται αυτά!

Στο 3ο άρθρο, η εκπρόθεσμη δρομολόγηση όπως είπαμε, το είχαμε προτείνει και εμείς, εδώ, κύριε Υπουργέ, εμείς επιμένουμε στο οκτάμηνο και όχι στο εξάμηνο. Το κάνουμε σαν πρόταση.

Στο 4ο άρθρο, για την μεταβολή προσώπου, ναι, είναι εύλογο, τα είχαμε αντιμετωπίσει και εμείς ως πρόβλημα και ήταν και στις προτάσεις μας.

Στο 5ο άρθρο, μεταβολή δρομολογίων. Είναι μια νομοτεχνική βελτίωση, η οποία δεν έχει κάποιο ουσιαστικό πρόβλημα.

Στο 6ο άρθρο, όμως, που αλλάζει το άρθρο 7, του ν.2932, επαναλαμβάνουμε και πάλι, η έννοια των έκτακτων δρομολογήσεων είναι για έκτακτα περιστατικά, για παράδειγμα, όπως είχαμε στη Σαμοθράκη. Και λέμε 15 συν 15 μέρες, όχι 30 και 30. 30 και 30 είναι Ιούλιος, Αύγουστος. Την έκανε «αρπαχτή» και έφυγε.

Τώρα, αυτό νομίζω ότι δεν βοηθάει στην παρουσία του περιορισμού της έννοιας της έκτακτης δρομολόγησης.

Για τον κανονισμό Αρχών λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, προφανώς και συμφωνούμε.

Πάμε, λοιπόν, όμως στο άρθρο 8, που εδώ ετέθη το ζήτημα. Ενώ στη διαβούλευση ο πειρατής διώκεται, έστω και με πρόστιμο, εμείς λέμε και ποινικά, διότι προβλέπεται ποινική δίωξη στο σημερινό νόμο, έστω και με πρόστιμο αυτή τη στιγμή δεν διώκεται.

Να θυμίσω, η ακτοπλοΐα είναι δημόσια υπηρεσία, δεν μπορεί να την κάνει ο καθένας όπως θέλει, απλά την αναθέτουμε στους ιδιώτες. Αν δεν κάνεις τα δρομολόγια που σου έχει αναθέσει το κράτος, δεν μπορείς να πληρώνεις μόνο τα 30.000 πρόστιμο. Θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ μικρό.

Τώρα, πάνω στις ΔΕΔΑΠΛΕ, Σχολή Εκπαίδευσης Επιθεωρητών. Είπαμε ότι ουσιαστικά επεκτείνει και στα βοηθητικά ναυπηγήματα την πιστοποίηση των επιθεωρητών ελεγκτών, συμφωνούμε σ' αυτό. Διαφωνούμε στην υπαγωγή του από τον Υπουργό στον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος. Οπότε εδώ πέρα, επιφυλασσόμαστε.

Στο άρθρο 10, γυρίζουμε πίσω. Καταλάβετε το. Και λέμε, θέλετε να πάμε μπροστά; Κάντε ένα δημόσιο, αναγνωρισμένο Οργανισμό, ανεξάρτητο, ο οποίος να αντιστοιχεί στην παγκόσμια δύναμη που λέγεται «ελληνική ναυτιλία». Μην γυρίζετε πίσω. Ήδη αυτή τη στιγμή ο ΚΕΠ είναι υποστελεχωμένος. Έχει την σοβαρή ευθύνη να ελέγχει τους νηογνώμονες η οποία είναι πάρα πολύ σοβαρή ευθύνη και πρέπει να γίνεται. Έχει το port state control. Κάντε έναν Οργανισμό, προχωρήστε μπροστά, μην γυρίζετε πίσω.

Στο άρθρο 11. Εδώ ήταν μια ρύθμιση την οποία είχαμε κάνει εμείς, η οποία είχε ένα ουσιαστικό ρόλο. Τι είχε συμβεί; Και εδώ άκουσα και τον κ. Βιλιάρδο, μάλλον έχει παρεξηγήσει την έννοια του άρθρου.

Ο ουσιαστικός ρόλος ήταν ότι κάποια από τα διαβατήρια που έρχονται από την Τουρκία, ουσιαστικά αφορά τις γραμμές μεταξύ Τουρκίας και νησιών, κάποια από αυτά τα διαβατήρια έχουν τη σφραγίδα του ψευδοκράτους. Αυτό για την χώρα μας θεωρούνται άκυρα. Πολλοί πράκτορες, λοιπόν, φάγανε πρόστιμο επειδή είχαμε τέτοια περίπτωση.

Ποιος μπορεί καλύτερα να ελέγξει ότι ο πράκτορας παίρνει τα μέτρα ώστε να ενημερώσει τους επιβάτες ότι αυτά είναι άκυρα; Νομίζω το λιμενικό σώμα.

 Μεταφέρει την αρμοδιότητα στην ελληνική αστυνομία. Γνωρίζω ότι το λιμενικό σώμα είχε αντιδράσει σε αυτό. Παρόλα αυτά, θεωρώ ότι θα έπρεπε να είναι από κοινού αρμοδιότητα και όχι να μεταφερθεί απλά στην Ελληνική Αστυνομία.

Το άρθρο 12, είναι τυπικό άρθρο.

Στο άρθρο 13για τους αστυνομικούς σκύλους καταργεί την πρόβλεψη για Π.Δ. και το πηγαίνει σε υπουργικές αποφάσεις. Δεν έχουμε κάποιο πρόβλημα σε αυτό.

Στο άρθρο 14, επιβολή κυρώσεων για παράνομη απλή χρήση εντός χώρου αρμοδιότητας ΛΣ ΕΛΑΚΤ, διαδικαστικό και προς τη θετική κατεύθυνση.

Στο άρθρο 15, σας το είπαμε και την προηγούμενη φορά, το Λιμενικό Σώμα έχει αρμοδιότητα σε ό,τι βρέχει το κύμα και όχι μόνο μέσα στο κύμα. Αλλιώς, να δώσουμε και την αρμοδιότητα για τις χερσαίες ζώνες λιμένα, με τη λογική του κ. Μπουκώρου, να τη δώσουμε στην αστυνομία. Δεν έχει καμία λογική αυτό που λέμε. Επαναλαμβάνω, όταν ιδρύθηκε το Λιμενικό Σώμα, από τον Ελευθέριο Βενιζέλο, είχε αρμοδιότητα και στον αιγιαλό και στην παραλία. Καταργήθηκε επί χούντας. Εμείς το επαναφέραμε στην αρχική του και εσείς το πηγαίνετε πίσω.

Στο άρθρο 19, εισαγωγή αξιωματικών στο Λιμενικό Σώμα μέσω στρατιωτικών σχολών. Συμφωνούμε απόλυτα, επεκτείνει αυτό που είχαμε κάνει εμείς. Τι κάνατε όμως; Το αναιρείτε άμεσα. Με το ββ έρχεστε και λέτε να πάρουμε και από τον ιδιωτικό τομέα. Δεν το κάνετε για μια φορά, θα παίρνουμε και από τη μια πλευρά και από την άλλη πλευρά. Ουσιαστικά, δεν θέλετε να υπάρχουν πανελλήνιες εξετάσεις.

Στο άρθρο 20, ναι να μπουν πλοίαρχοι και μηχανικοί, υπάρχει πρόβλημα όμως επί της ουσίας, νομίζω ότι πρέπει να γίνει μία φορά. Να καταγράψουμε τι ανάγκες υπάρχουν και να γίνει μία φορά, δεν μπορεί να γίνεται στο διηνεκές, γιατί έχουμε και τις πανελλήνιες εξετάσεις.

Στο άρθρο 23, για την πρόσληψη των στελεχών μεταβατική διάταξη, να μπει ρητή αναφορά για τη διαδικασία ΑΣΕΠ.

Στο άρθρο 24, πρέπει να ενσωματωθούν οι παρατηρήσεις που έχει κάνει η ΠΟΕΠΛΣ.

Στο άρθρο 25, το είπαμε. Τι κάνετε; Αλλάζετε το άριστα για τις θέσεις εξωτερικού, το άριστα στην αγγλική γλώσσα και το πηγαίνετε στο καλά. Η κυβέρνηση των άριστων δεν έπρεπε να το κάνει αυτό, άρα προφανώς και διαφωνούμε.

Σε ό,τι έχει να κάνει με την ενίσχυση λιμενικών αρχών ανατολικού Αιγαίου και Κυκλάδων, θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα μεταξύ των στελεχών και αδικίες μεταξύ των στελεχών, σας το είπε και η ΠΟΕΛΠΣ. Αποσύρετε αυτό το άρθρο, δεν θα δώσει λύσεις, θα δημιουργήσει προβλήματα.

Σε ό,τι έχει να κάνει με τη μη συμπλήρωση ειδικών προσόντων από πλοιάρχους, εδώ πρέπει να διευκρινιστεί αν υπάρχει υπαιτιότητα ή όχι της υπηρεσίας, αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα, δεν διευκρινίζεται μέσα στο άρθρο.

Στο άρθρο 33, κάλυψη στεγαστικών αναγκών. Βάζετε μια διαδικασία απευθείας ανάθεσης και επειδή είπατε ο ΣΥΡΙΖΑ και ο σχεδιασμός ο επιτελικός δεν πάνε, η ΝΔ με τις απευθείας αναθέσεις έχει μια ιδιαίτερη σχέση. Εδώ πέρα βάζετε απευθείας αναθέσεις σε όλα. Εντάξει, στη Μύκονο δεν θα μπορούν τα στελέχη να βρουν σπίτια, το λιμενικό πώς θα βρει σπίτια; Κοροϊδευόμαστε; Δώστε ένα επίδομα στέγασης στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος να τελειώνουμε.

Στο άρθρο 35, για το διπλάσιο χρόνο υπηρεσίας. Νομίζω έχει δίκιο η ΠΟΕΛΠΣ, όλο το Λιμενικό Σώμα είναι μάχιμο, άρα ο μάχιμος χρόνος υπηρεσίας πρέπει να δοθεί σε όλους.

Στο άρθρο 39, συμφωνούμε.

Ακόμα, πάτε και καταργείτε τους Γενικούς Επιθεωρητές βορείου και νοτίου Ελλάδος. Σήμερα, που πρέπει να αποκεντρώσουμε και να βοηθήσουμε τις υπηρεσίες που βρίσκονται στην παραμεθόριο, καταργείτε τους Γενικούς Επιθεωρητές αντί να τους ενισχύσετε. Θεωρούμε ότι είναι τελείως λάθος.

Το άρθρο 44, επαναλαμβάνω, είναι μια διάταξη την οποία εμείς είχαμε δουλέψει, το είπαν και τα στελέχη της ΠΟΕΛΠΣ. Νομίζω, όμως, ότι εδώ πέρα, πέραν των φαρμάκων πρέπει να μπουν οι ιατρικές εξετάσεις.

Για τα θέματα των ναυτικών, συμφωνούμε σε όλα και για το θέμα με το Ευγενίδειο Ίδρυμα, αλλά επαναλαμβάνουμε ότι δεν λύνουν ουσιαστικά προβλήματα των ναυτικών.

Στο άρθρο 49, αντικαθιστάτε δύο αρχιτέκτονες από περιφερειακό παρατηρητήριο. Ας το βάζατε ως μεταβατική διάταξη. Είναι σαν να λέτε ότι δεν θέλετε να υπάρχει το περιφερειακό παρατηρητήριο για τα αυθαίρετα και αντικαθιστάτε δύο αρχιτέκτονες από το περιφερειακό παρατηρητήριο από τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου στο ΚΕΣΑ. Για ποιο λόγο το κάνετε αυτό;

Στο άρθρο 50, καταργείτε το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Δεν το αναδιαμορφώνετε, το καταργείτε, όπως και το Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής. Διαφωνούμε κάθετα.

Στο άρθρο 51 δεν κάνετε καμιά φοβερή τροποποίηση στο μεταφορικό ισοδύναμο, απλά σ' αυτούς που δεν είναι μόνιμοι υπάλληλοι και απλά εργάζονται προσθέτετε δέκα μέρες μετά την λήξη της σύμβασης εργασίας. Μη νομίζετε ότι κάνετε καμιά φοβερή τροποποίηση.

Στο άρθρο 52 επιμένουμε να πάει μέχρι το τέλος του έτους η πιλοτική εφαρμογή για τα καύσιμα. Στα λιμενικά έργα για τις δειγματοληπτικές γεωτρήσεις υπάρχει θέμα. Καταρχήν συμφωνούμε, αλλά μήπως αυτό έχει να κάνει και με τις γεωτρήσεις και τις έρευνες για τα πετρέλαια; Θέλω να διευκρινιστεί.

Είπαμε να απλοποιήσουμε τη διαδικασία για τις πλωτές εξέδρες αλλά εσείς το παρακάνατε. Ακούσατε την πρόταση της Κ.Ε.Δ.Ε. ότι δεν μπορείς σε τουριστικά νησιά να κάνει ο καθένας ό,τι του κατέβει και ξαφνικά ο δήμαρχος να ανακαλύπτει ότι στην τάδε παραλία ήρθαν πλωτές εξέδρες και να μην έχει άποψη.

Δεν διαφωνούμε για τον καθορισμό των ορίων της ζώνης του λιμένα από τον Υπουργό, αλλά νομίζω ότι στα περισσότερα έχουν οριστεί. Γιατί πρέπει να υπάρξει αυτή η παράταση; Δεν καταλαβαίνω το λόγο. Δεν ξέρω για ποιο λόγο πρέπει να υπάρξει αυτή η παράταση, το ίδιο και στις πέργκολες.

Στο άρθρο 58 η αδειοδότηση κατασκευών είναι μια ρύθμιση που όπως γνωρίζετε, την είχαμε φέρει εμείς. Από κει και πέρα όμως, όσο δίνουμε παρατάσεις τόσο παρατείνουμε και την αυθαιρεσία. Κάποτε πρέπει αυτό να σταματήσει. Να δοθεί παράταση μεν, αλλά να είναι μικρότερου χρονικού διαστήματος.

Το ίδιο λέμε και για το επόμενο άρθρο, το άρθρο 59, για την παράταση δυνατότητας υποβολής master plan.

Στο άρθρο 60 ειπώθηκε ότι ουσιαστικά αυτή τη στιγμή το κράτος δεν δέχεται να έχει δικό του θεσμικό πλαίσιο. Μένει σε ένα κανονισμό, ο οποίος δεν εξειδικεύει ζητήματα, θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα και απλά θα παραμείνουν τα μονοπώλια που υπάρχουν σήμερα. Αυτό θέλετε; Πείτε το να τελειώνουμε.

Στο άρθρο 61 για την χερσαία ζώνη λιμένος Αγίου Όρους, θέλουμε να μάθουμε τι ουσιαστικά θα λύσει αυτό. Καλό θα ήταν να μας πείτε.

Στα άρθρα 62 και 63 συμφωνούμε να νομιμοποιηθεί η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού και η Σχολή Δοκίμων Λιμενοφυλάκων, αλλά υπάρχει μια διαδικασία ο ν. 4495, σας το είπε και ο κ. Φάμελλος. Γιατί δεν πάμε με την κανονική διαδικασία και πηγαίνουμε με μια νομοθετική ρύθμιση για την νομιμοποίηση αυτών των δύο σχολών;

Σε ό,τι έχει να κάνει με τη σύνδεση της Ε.Σ.Α.Λ., κύριε Υπουργέ τα είπαμε και πριν. Το master plan δεν είναι πολιτικό κείμενο είναι τεχνικό κείμενο. Σας ενοχλεί ότι κάποιοι τεχνικοί λένε μερικές φορές όχι στους πολιτικός. Τι να κάνουμε; Το ανεχτήκαμε και εμείς, ανεχτείτε το και εσείς. Επιτέλους δεν μπορούν να σας λένε σε όλα ναι και επειδή δεν σας αρέσει να την καταργείτε, γιατί αυτό κάνετε.

Σε ό,τι έχει να κάνει με την κατάργηση του Δ.Ε.Κ.Π.Α. -και τελειώνω σύντομα κ. πρόεδρε- άποψή μας είναι ότι το Δ.Ε.Κ.Π.Α. έχει και μια χρησιμότητα, του να γνωρίζουμε ποιοι έρχονται στη χώρα μας. Τι κάνετε; Καταργείτε το Δ.Ε.Κ.Π.Α. που μας δίνει λεφτά και βάζετε στο επόμενο άρθρο την υποχρέωση να μας ενημερώνουν όταν έρχονται στη χώρα μας -ιδίως της Ε.Ε.- και να γνωρίζουμε τον απόπλου και τον κατάπλου.

Στο άρθρο 69 αυτό κάνετε.

Στο 68 καταργείτε το Δ.Ε.Κ.Π.Α., περιμένω διευκρινίσεις. Δεν έχω κανένα πρόβλημα. Δεν έχουμε πρόβλημα να το ψηφίσουμε, αλλά ουσιαστικά αφαιρείτε και προσθέτετε γραφειοκρατία, το ίδιο πράγμα κάνετε.

Σε ό,τι έχει να κάνει με τις κυρώσεις, νομίζω ότι είχαμε ψηφίσει μια ρύθμιση που έλεγε ότι δεν επιτρέπεται ο απόπλου αν δεν δοθεί εγγυητική επιστολή.

Για ποιο λόγο σήμερα πάτε και μειώνετε στο μισό τα πρόστιμα; Υπάρχει κάποιος λόγος να το κάνετε; Στο άρθρο 70, για ποιο λόγο το κάνετε αυτό;

 Πηγαίνω στις λοιπές διατάξεις. Νομίζω ότι πρέπει να αλλάξει το θέμα για τον Οίκο Ναύτου. Ήταν σαφές ότι βάζετε διαδικασία νομικού συμβούλου που είναι διαδικασία χωρίς καμία διαδικασία πρόσληψης. Καλό είναι να πάμε με τις κανονικές διαδικασίες πρόσληψης ενός δικηγόρου στον Οίκο Ναύτου. Δεν λέει κανείς να μην πάρετε δικηγόρο στον Οίκο Ναύτου.

 Επίσης και νομίζω ότι είναι το τελευταίο στο οποίο έχουμε παρατηρήσεις, σε ό,τι αφορά το Ναυτικό Επιμελητήριο. Το Ναυτικό Επιμελητήριο εκπροσωπεί την ελληνική εμπορική ναυτιλία και τα πλοία, τα οποία βρίσκονται υπό ελληνική σημαία. Ξέρουμε πολύ καλά ότι άλλα τα συμφέροντα των πλοίων που βρίσκονται υπό ελληνική σημαία και άλλα αυτών που δεν βρίσκονται υπό ελληνική σημαία.

Να θυμίσω δε ότι δεν είναι συνδικαλιστικό όργανο, είναι σύμβουλος του κράτους το Ναυτικό Επιμελητήριο και οφείλει να μας συμβουλεύει για να προσελκύσουμε πλοία στην ελληνική σημαία και όχι για να τα απομακρύνουμε. Εάν βάλουμε και αυτούς που δεν έχουν πλοία υπό ελληνική σημαία, Έλληνες πλοιοκτήτες, στο ναυτικό επιμελητήριο, φοβάμαι ότι θα υπάρξουν ζητήματα στην ορθή λειτουργία του Ναυτικού Επιμελητηρίου.

 Όπως καταλαβαίνετε στα άρθρα που δεν αναφέρθηκα έχουμε συμφωνία. Ευχαριστώ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σαντορινιό. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Δημήτριος Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Φθάνουμε στην τρίτη συνεδρίαση για το νομοσχέδιο, στην κατ' άρθρον συζήτηση, μετά και από την πρώιμη ακρόαση των φορέων και οφείλουμε να πούμε, κ. Υπουργέ, ότι εμμένουν τα ερωτήματα και οι αμφιβολίες, οι οποίες έχουμε για τη δυναμική που δείχνει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Ειδικότερα, κ. Πρόεδρε, το πρώτο μέρος, τα πρώτα 10 άρθρα που αφορούν τις τροποποιήσεις διατάξεων του ν.2932/2001, του νόμου επί κυβερνήσεως ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν παρουσιάζουν τίποτε καινούργιο και καινοτόμο.

Στην ουσία είναι τροποποιήσεις ενός ισχύοντος νόμου και μάλιστα ενός νόμου που στην εποχή του ήταν ιδιαίτερα καινοτόμος, πρωτοποριακός. Απελευθέρωνε ακτοπλοϊκές γραμμές και έκανε τομές.

Τώρα οι δικές σας τροποποιήσεις για τη διαδικασία δρομολόγησης, για παράδειγμα, ή την εκπρόθεσμη δρομολόγηση ταχύπλοων και υδροπτέρυγων πλοίων μπορεί να βελτιώνουν και βελτιώνουν πράγματι κάποια θέματα, δεν παρουσιάζουν, όμως, απολύτως τίποτα το καινούργιο και μάλιστα σε μια εποχή που όλα διαρκώς αλλάζουν, πόσο μάλλον η ίδια η ναυτιλία και οι ανάγκες της.

Σας αρέσει απ' ό,τι φαίνεται, κ. Υπουργέ, να νομοθετείτε και να βασίζεστε σε παρωχημένες λογικές και αντιλήψεις και να παίρνετε προηγούμενους νόμους και απλά να τροποποιείτε τις διατάξεις αυτών, πιστεύοντας με αυτό τον τρόπο ότι παράγουμε έργο ουσιαστικό που απαιτεί η σημερινή εποχή.

Χρειάζεται, θεωρούμε εμείς, πολιτικό θάρρος και πολιτική τόλμη, αγαπητοί συνάδελφοι της κυβέρνησης, για να εισαγάγεις κάτι καινούργιο, για να δείξεις μέσα από το κυβερνητικό σου έργο την πραγματική σου ταυτότητα, τα πιστεύω σου και εν τέλει τι πρεσβεύεις και ποιο είναι το όραμά σου για αυτή την πατρίδα.

Μετά από οκτώ μήνες δικής σας διακυβέρνησης και δικής μας ηγεσίας στο Υπουργείο, κ. Υπουργέ, δεν έχουμε δει κάπου το δικό σας αποτύπωμα, το δικό σας στίγμα. Προφανώς και ίσως ο χρόνος να μην επαρκεί και το επόμενο διάστημα θα μας δείξετε πραγματικά αν κακώς μέχρι στιγμής πιστεύουμε αυτά που πιστεύουμε.

Περνώντας στην συζήτηση κατ’ άρθρο και συγκεκριμένα στο άρθρο 8, θα ήθελα να επαναλάβω, κ. Υπουργέ, ένα σχετικό ερώτημα, για ποιους λόγους βάζετε αυτό το ύψος προστίμου των 30.000 ευρώ, όταν οι ίδιοι οι ναυτιλιακοί κύκλοι σας το έχουν επισημάνει, ότι είναι ένα ποσό που δεν θα ταρακουνήσει ιδιαίτερα τους πλοιοκτήτες. Μπορεί ο Χ πλοιοκτήτης να μην επιθυμεί να εκτελεί δρομολόγια και το ποσό των 30.000 € για τον ίδιο να μην είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικό. Μήπως θα έπρεπε να προβλέψουμε τη νομοθέτηση πιο αυστηρών ποινών;

Στο άρθρο 9 υπάρχει μια από τις πιο προβληματικές διατάξεις και αφορά τους επιθεωρητές και τους ελεγκτές των πλοίων, τους νηογνώμονες. Θα ήθελα σας ρωτήσω αρχικά, πάνω σε ποια λογική μπορεί αυτός που ελέγχει να ελέγχεται; Η ίδια η πολιτική είναι βασισμένη στην αρχή της διάκρισης των εξουσιών και ο αντίλογός σας στους ισχυρισμούς τόσο της δικής μου πρωτολογίας όσο και του συναδέλφου Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ ήταν ότι και ο ΣΥΡΙΖΑ νομοθέτησε και με το νομοθέτημά του δεν έκανε τίποτε άλλο παρά να δίνει δυνατότητες σε τοπικά κλιμάκια, τότε σε εκείνη την εποχή, άρα και τότε υπήρχε ουσιαστικά σύγκρουση δύο διαφορετικών εξουσιών.

Θεωρώ, ότι είναι πολύ πιο σημαντικό το θέμα και πρέπει να του δώσουμε τη διάσταση που του πρέπει. Εμείς θα σας προτείνουμε τροπολογία για το συγκεκριμένο άρθρο, κύριε Υπουργέ.

Επίσης, η Σχολή Επιθεωρητών Ελεγκτών η ίδια η σύσταση της Σχολής και η υπαγωγή της στη Σχολή Επιθεωρητών Ελεγκτών πλοίων διαχείρισης ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων δημιουργεί εύλογα πολλά ερωτηματικά, ως προς το επιτελικό κράτος που οραματιζόμασταν, που οραματιζόσασταν και σύμφωνα με τα λεγόμενά σας προεκλογικά και τελικά όπως τον υπέρ συγκεντρωτισμό που επιχειρείτε, να πετύχετε.

Στο άρθρο 10, ο σφικτός εναγκαλισμός του κράτους και ο υπέρ ρυθμιστής Υπουργός, προκύπτει ακόμα και από τη σωρεία Υπουργικών Αποφάσεων, για τους επιθεωρητές κράτους σημαίας και κλάδου ελέγχου πλοίων και των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης, που προωθείται στο άρθρο σας.

Στο άρθρο 15, δεν μας έχετε πει ακόμα για ποιο λόγο μεταφέρετε τις αρμοδιότητες από την Ελληνική Αστυνομία στο Λιμενικό.

Και για να περάσουμε στα πιο «καυτά» άρθρα, που επιχειρείτε πραγματικά, να χαρακτηρίζεται το αποτύπωμα σας.

Στο άρθρο 22, αυξάνετε ουσιαστικά την οργανική δύναμη του λιμενικού σώματος και το χαιρετίζουμε, είναι ένα θετικό μέτρο -όπως είπατε και στη χθεσινή συνεδρίαση- με 1500 θέσεις και σας ρωτάμε: Οι 900 θέσεις όπως και αναφέρατε κατανέμονται στις λιμενικές αρχές και δη του Αιγαίου, τις υπόλοιπες 600 θέση για το λόγο τις κατανέμετε με αυτό τον τρόπο;

Γιατί δεν θα μπορούσατε, να τις προκηρύξετε με ένα διαγωνισμό μέσω ΑΣΕΠ, κύριε Υπουργέ, για τις υπόλοιπες για παράδειγμα ειδικότητες που μπορεί, να χρειάζεται το Υπουργείο σας και αφορά νομικούς, οικονομολόγους και ό,τι άλλες σχετικές ειδικότητες σας χρειάζονται.

Επίσης, θα ήθελα, να επαναδιατυπώσω -αν και το αναφέρατε και εσείς χθες στην εισήγησή σας- την άποψη της οργανωτικής δύναμης του λιμενικού σώματος. Θα πρέπει να συνοδευτεί με τη γενικότερη κατάσταση, δηλαδή, να γίνει πλήρης καταγραφή των αναγκών του λιμενικού σώματος στα κέντρα υποδοχής μεταναστών και δη από κει που υπάρχουν υψηλές μεταναστευτικές ροές

Αναφέρατε χθες -αν θυμάμαι- ότι έχετε προνοήσει και έχετε μεριμνήσει. Το ελπίζουμε και το ευχόμαστε, γιατί η κατάσταση είναι πια ασφυκτική, είναι ανεξέλεγκτη στα κέντρα υποδοχής.

Εμείς το Κίνημα Αλλαγής πιστεύουμε, ότι για την αύξηση της οργανικής δύναμης του σώματος απλά θα μπορούσατε, να επαναδιατυπώσετε τη καταργηθείσα διάταξη του 2013, περί 1250 θέσεων.

Άρθρο 24 και 25, στο οποίο θα καταθέσουμε τη σχετική τροπολογία κύριε Πρόεδρε.

Εμείς ζητάμε την απάλειψη των συγκεκριμένων άρθρων και αντί αυτών, κατάργηση των άρθρων 26 έως 30 και 36 του ν.4504/2017 με την διάταξη του ν.3922/2011.

Τα περί μεταθέσεων προσωπικού λιμενικού σώματος και ελληνικής ακτοπλοΐας να ρυθμιστούν με Προεδρικό Διάταγμα, όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα. Και σε αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, θα σας καταθέσουμε στη συνέχεια την τροπολογία μας. Η οποία μάλιστα -αν θέλετε- αποτελεί και πρόταση και των εργαζομένων και της υπηρεσίας.

Άρθρο 28, και για το συγκεκριμένο άρθρο θα σας καταθέσουμε τροπολογία, γιατί έχουμε σοβαρές ενστάσεις ως προς τη 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 για να υπάρχει μια ισόρροπη εξορθολόγηση του βαθμολογίου -εκτός από τα άρθρα 28- θα πρέπει, να συμπεριληφθούν και νέα άρθρα.

Άρθρο 33, ακόμα και η διάταξη για τη στέγαση των λιμενικών στα νησιά στο άρθρο 33, αποτελεί ένα επαναλαμβανόμενο ευχολόγιο, χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα που ευχόμαστε να γίνει πραγματικότητα, όμως παρουσιάζει κενά και αποτελεί μικροπολιτικού χαρακτήρα διάταξη που πρέπει, να αποδείξετε στην πράξη, ότι δεν είναι έτσι.

Το άρθρο 44, για το επίδομα της παραμεθόριου. Εμείς θα επιμείνουμε, κύριε Πρόεδρε, να μη χαιρετίζουμε κάποιες τομές, που θα έπρεπε να γίνουν επί της ουσίας, αν τις δούμε μόνο σε 10, 20,30 λιμενοφύλακες. Είναι κάτι το οποίο το οφείλατε, το υποσχεθήκατε και πρέπει, να το δώσετε σε όλους τους ένστολους που ανήκουν στους νομούς Θεσπρωτίας, Κέρκυρας, Ξάνθης, και Ροδόπης. Είναι δική σας η δέσμευση. Δεν είναι δική μας.

Ο άρθρο 35, για τον υπολογισμό χρόνου υπηρεσίας. Εντάξει, θα συμφωνήσουμε απόλυτα, συμφωνούμε, απλώς να το πούμε, για να μη το ξεχνάμε και αυτό, ότι δεν είναι τίποτα περισσότερο από την πρόταση, που είχε κάνει η Πρόεδρος του Κινήματος Αλλαγής, τότε ως Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας, και αφορούσε όλα τα σώματα ασφαλείας. Όλα τα στρατιωτικά σώματα και των ενόπλων δυνάμεων και των σωμάτων ασφαλείας, το οποίο τότε δεν είχε γίνει, επειδή δεν έγινε αποδεκτό από τον Υπουργό Οικονομικών. Άρθρο 37, για τα θέματα ιδιωτικού οπλισμού και προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Θεωρούμε και πιστεύουν ότι με το άρθρο 37, υπάρχει μια έμμεση αιχμή, για έμμεση αύξηση των ορίων ηλικίας του προσωπικού. Μπορείτε αυτό, εάν θέλετε, να το ξεκαθαρίσετέ.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 43, περί υποχρεωτικής γνωμοδότησης. Η ρύθμιση που συμφωνούμε απολύτως, είναι οι προσλήψεις αξιωματικών πλοίαρχων μηχανικών, εκτός πανελληνίων, λόγω της μη πολυετής αναμονής μεγάλου χρονικού διαστήματος για την κάλυψη των συγκεκριμένων αναγκών.

Τα άρθρα των μεταθέσεων, συντηρούν το αποτυχημένο σύστημα του ν.4504/2017, το οποίο στην πράξη έχει αποτύχει, αφού τρία χρόνια και μετά, δεν έχει εκδοθεί το αναγκαίο προεδρικό διάταγμα εφαρμογής του. Απαιτείται η απαλοιφή των σχετικών άρθρων και η έκδοση με την εξουσιοδοτική διάταξη του ν.3222/2011. Ομοίως, προτείνουμε και την κατάργηση των άρθρων 38 έως 50 του νόμου 4054 του 2017, για το Πειθαρχικό Δίκαιο των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και της ελληνικής ακτοπλοΐας και όχι διατάξεις νόμου, όπως αυτή του άρθρου 38, η οποία θεωρούμε ό,τι δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Το άρθρο 78 του προεδρικού διατάγματος 13 του 18, προβλέπει για τους αξιωματικούς ειδικότητες ενιαίες οργανικές θέσεις.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 49. Στο άρθρο 49 ουσιαστικά έχουμε μια τροποποίηση του ν.4510/2013, στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Προτείνουμε στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, η εκπροσώπηση της τοπικής αυτοδιοίκησης ΚΕΔΕ και ΕΝΠΕ, είναι, να αποτελείται από αιρετούς εκπροσώπους των δύο βαθμών που προέρχονται από νησιωτικές περιφέρειες και δήμους.

Επίσης, ο εκπρόσωπος της Συνόδου των Πρυτάνεων, να προέρχεται από πανεπιστήμια νησιωτικού χώρου. Να μην καταργηθεί το Ερευνητικό Ινστιτούτου Νησιωτικής Πολιτικής, όπως αυτό προτείνεται μέσα στο κείμενο που υπήρξε στη δημόσια διαβούλευση.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 51, για τους δικαιούχους του μεταφορικού ισοδύναμου - που είπαμε και χθες- είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση.

Θα θέλαμε μόνο να σας επισημάνουμε και να σας προσθέσουμε, αν τυχόν μπορούμε, να προσθέσουμε και άλλους, όπως μετατεθέντες, αποσπασμένους στα νησιά, άνθρωποι οι οποίοι προσφέρουν πραγματικά και η οικονομική πολιτική τα τελευταία 10 χρόνια των μνημόνιο τους έχει χτυπήσει.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 53. Δεν θα πω κάτι. Θα σας πω μόνον ότι θα σας φέρουμε τις σχετικές με τα ναύδετα διατάξεις, δεν έχουν μέχρι σήμερα εφαρμοστεί, δεν έχουν προβλεφθεί ούτε οι προβλεπόμενες Κ.Υ.Α.. Ας ελπίσουμε ότι θα υπάρξει εξαίρεση.

Άρθρο 54. Στη συνέχεια του άρθρου 54 δημιουργείται υπέρμετρος όγκος εργασίας, ουσιαστικά, όλες οι παραχωρήσεις εντός ζώνη 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 στην αποκεντρωμένη διοίκηση.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας επιβαρύνεται ακόμη και με παραχωρήσεις μικρής σημασίας. Η εφαρμογή του άρθρου παραπέμπει σε έκδοση απόφασης του Υπουργείου, χωρίς να έχει προβλεφθεί η μεταβατικότητα.

Επίσης, για ποιο λόγο να υποβάλλονται -και σας το είχαμε πει και την πρώτη φορά που μιλήσαμε- οι πρόσφυγες. Υπάρχει η επαρκής υποδομή για να εξετάζονται όλες αυτές από το Υπουργείο σας, τόσο από το Υπουργείο Ναυτιλίας όσο και από τη Γενική Γραμματεία Λιμένος;

Ερώτηση είναι αυτή που σας κάνουμε. Θα έχει τη δυνατότητα να τις εξετάσει;

Λαμβάνοντας υπόψη, ότι οι παραχωρήσεις που είναι και αρμοδιότητες της Διεύθυνσής 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. Ουσιαστικά η αδειοδότηση πλωτών εξεδρών, ακόμη και στην περίπτωση εκτός θαλάσσιας ζώνης λιμένα, με όλα τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που υπάρχουν. Για ποιο λόγο δεν παραμένει η αδειοδότηση των πλωτών εξεδρών στις περιοχές εκτός θαλάσσιας ζώνης λιμένα, στις καθ’ ύλην αρμοδιότητες του Υπουργείου Οικονομικών;

Άρθρο 57. Για ποιο λόγο να τροποποιηθούν τα όρια ζωνών λιμένων μέχρι 31 Δεκεμβρίου του 2022, κύριε Υπουργέ;

Άρθρο 59. Δεν έχει γίνει επικαιροποίηση της λιμενικής πολιτικής και στρατηγικής της χώρας 2013 - 2018.

Σήμερα δεν ισχύει αυτό που λέει ο νόμος, επικαιροποίηση, δηλαδή, ανά πενταετία. Για μια ακόμη φορά δίνεται παράταση, αποδεικνύοντας, ότι οι φορείς διοίκησης χρήσης και εκμετάλλευσης λιμένων, αδυνατούν να ανταποκριθούν στις τεθείσες προθεσμίες. Με τον τρόπο αυτό, δεν θεραπεύεται το πρόβλημα της μη ανταπόκρισης των φορέων στις υποχρεώσεις τους.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 60. Με αυτό το άρθρο, κύριε Υπουργέ, -επί της ουσίας, που έχει γίνει πάρα πολύς λόγος- ζητάτε την κατάργηση του άρθρου 105, που είναι ο Εφαρμοστικός νόμος για τον Κανονισμό 352/2017, ο οποίος ρυθμίζει την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων και η παραλαβή αποβλήτων πλοίων.

Στο άρθρο 105 του ν.4504/2017, εφαρμοστικού νόμου και κανονισμού, όπως η Ρυθμιστική Αρχή των Λιμένων το χαρακτηρίζει, περιέχει διατάξεις λεπτομερειακής εφαρμογής του Ενωσιακού κανονισμού.

Πώς θα γίνει η εφαρμογή του Ενωσιακού Δικαίου - Κανονισμού, με αστυνομικές διατάξεις τύπου κανονισμού λιμένων;

Η λύση ερμηνευτικών εγκυκλίων δίχως κανονιστική ισχύ, είναι παράδειγμα ορθής νομοθετικής πρακτικής;

Το άρθρο 105 υπερψηφίστηκε στην προηγούμενη Βουλή, από όλα τα Κόμματα.

Επίσης, αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση του άρθρου 60 ότι, καταργείται το άρθρο 105 γιατί δεν έτυχε εφαρμογής, δεδομένου ότι δεν εκδόθηκαν οι προσκλήσεις της επιλογής αναδόχου του άρθρου 28, που αποτελούν προϋπόθεση εφαρμογής των διατάξεων.

Εσείς ο ίδιος, κύριε Υπουργέ, με παρέμβαση μάλιστα και του ίδιου του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, τον Αύγουστο του 2019, απετράπη η έκδοση των εν λόγω προτύπων προσκλήσεων από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, ήδη από την Παρασκευή 6/3/2020 που επικυρώθηκαν οι εν λόγω πρωτότυπες προσκλήσεις. Και είναι ήδη στο διαδίκτυο της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.

Φαίνεται, μάλλον, κύριε Υπουργέ, ότι κάτι άλλο, κάποιο λάθος, κάποια δυσλειτουργία υπάρχει και προσπαθούμε να το χρεώσουμε στο άρθρο.

Επίσης, στην Αιτιολογική Έκθεση αναφέρεται ότι, για ορισμένα ζητήματα, οι διατάξεις του άρθρου 105 έρχονται σε αντίθεση με αντίστοιχες διατάξεις του Κανονισμού 352/2017. Τότε, σας ρωτώ, κύριε Υπουργέ, ξεκάθαρα: Γιατί δεν τροποποιείτε συγκεκριμένες διατάξεις που έχουν το πρόβλημα, αλλά ολόκληρο το άρθρο;

Επίσης, στον Τύπο, υπάρχουν πάρα πολλά δημοσιεύματα που μιλούν για μονοπώλια στα λιμάνια. Μάλιστα, τα ίδια τα δημοσιεύματα λένε ότι τα ισχυρά οικονομικά συμφέροντα σας πιέζουν να καταργήσετε το άρθρο 105, για να μην απωλέσουν τα κέρδη που το μονοπώλιο τούς εξασφαλίζει.

Επιπροσθέτως, για να μην ξεχνιόμαστε, οι νομικοί αναφέρουν ότι οι ισχυρισμοί περί αντικανονικότητας του άρθρου 105 κρίθηκαν ως νόμιμοι στο Διοικητικό Εφετείο Πειραιά, σε σχετική αντιδικία της ΡΑΛ με τον ΟΛΠ. Τις θέσεις αυτές που απέρριψε το δικαστήριο, τις υιοθετείτε, τώρα, εσείς κύριε Υπουργέ;

Όλες οι ναυτιλιακές ενώσεις είναι υπέρ της απελευθέρωσης της αγοράς αποβλήτων πλοίων και διαφωνούν με το μονοπώλιο. Χωρίς την εθνική νομοθεσία, θα ομαλοποιηθεί η σχετική αγορά ή θα επιστρέψουμε στις δικαστικές αποφάσεις περί φωτογραφικών διατάξεων στους διαγωνισμούς, τις πολυετείς μη προβλεπόμενες παρατάσεις στις συμβάσεις αποκλειστικότητας των λιμένων, που εξέταζε, στο παρελθόν, η Εισαγγελία ;

Οπότε, κύριε Υπουργέ, με βάση όλα όσα σας αναφέραμε παραπάνω, καταλήγουμε ότι πρόκειται για μια περίεργη ρύθμιση υπέρ των μονοπωλιακών συμφερόντων, που θα λέγαμε εμείς καταρχήν, περιμένοντας να μας δώσετε τις απαντήσεις σας.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, και μετά από εξονυχιστική εξέταση του παρόντος σχεδίου νόμου, το Κίνημα Αλλαγής διαφωνεί με όσα παραπάνω σας προαναφέραμε στα άρθρα και όπως αυτά έχουν διατυπωθεί. Δεν μας έχετε πείσει για τα συγκεκριμένα άρθρα. Περιμένουμε, με καλή πρόθεση, να ακούσουμε τον αντίλογο σας.

Δυστυχώς, σε όποια άρθρα δεν μπορούμε, δεν θα συναινέσουμε, παρότι καταρχήν είμαστε θετικοί για την υπερψήφιση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μπιάγκη. Και πριν περάσουμε στην Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε. κυρία Μανωλάκου, να ρωτήσω τον Ειδικό Αγορητή της Ελληνικής Λύσης κ. Βιλιάρδο τι ψηφίζει επί της αρχής η Ελληνική Λύση.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Επιφυλασσόμαστε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επιφύλαξη, η Ελληνική Λύση. Και το ίδιο ρωτώ τον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25 κ. Αρσένη.

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, ο κ. Βιλιάρδος- Ελληνική Λύση και ο κ. Αρσένης – ΜέΡΑ25, επιφυλάσσονται για τη συνέχεια της συζήτησης ή την Ολομέλεια. Και βεβαίως, το νομοσχέδιο ψηφίστηκε, νωρίτερα, επί της αρχής κατά πλειοψηφία. Απλώς, θέλαμε να καταχωρήσουμε και τις ψήφους των δυο κομμάτων.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, συγγνώμη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**Ορίστε, κύριε Μπιάγκη.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Σας ευχαριστώ. Σχετικά με κάποιες Τροπολογίες. Κύριε Υπουργέ, θα καταθέσουμε και κάποιες Τροπολογίες αυτοτελείς.

Απλώς, το ένα θέμα αφορά την τροποποίηση του άρθρου 103 του Προεδρικού Διατάγματος 81 του 2012.

Το άλλο αφορά μισθολογική κατάταξη υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος.

Και η τρίτη τροπολογία αφορά την αποκατάσταση απρόσκοπτης λειτουργίας Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία. Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Μπιάγκη. Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Συντμήσεις είπατε, κύριε Πρόεδρε, και γρηγοράδα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Χωρίς να χάνεται η ουσία, προφανώς. Και επειδή θα έχουμε και τη Δευτέρα συνέχιση επί των άρθρων, κάπου μπορείτε να μοιράσετε το χρόνο, όπως εσείς εκτιμάτε, όπως εσείς θέλετε.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Εμείς λέμε και ότι δεν είναι επείγον, να μην έρθει για συζήτηση τώρα. Θα μπορούσαμε να σταματήσουμε και εδώ και να συνεχίσουμε πολύ, πολύ αργότερα. Το λέω γιατί η Κυβέρνηση ετοιμάζεται να φέρει την επόμενη εβδομάδα και νομοσχέδιο για το δικαίωμα της απεργίας.

Γιατί επείγεστε τόσο πολύ, δεν το κατάλαβα; Δηλαδή να μη γίνουν ούτε διαμαρτυρίες και κινητοποιήσεις και το άλλοθι είναι ο κορωνοϊός. Βεβαίως είναι πανδημία. Μέτρα πρέπει να παρθούν. Πληθαίνουν τα κρούσματα και πολύ γρήγορα και στον τομέα του κ. Υπουργού, στα καράβια και τα λιμάνια. Τα συζητάμε και ζητάμε ουσιαστικά μέτρα προστασίας για τους εργαζόμενους και δεν λέτε τίποτα. Και αν θέλετε, αυτή η στάση εμάς μας ανησυχεί και πιο πολύ και από τον κορωνοϊό.

Ουσιαστικά δεν παίρνετε μέτρα, θέτοντας σε κίνδυνο χιλιάδες εργαζόμενους που δουλεύουν στους αντίστοιχους κλάδους και αυτό είναι απαράδεκτο και εδώ παρίσταται και η Βουλευτίνα του Κ.Κ.Ε. της Λέσβου, η Μαρία Κομνηνάκα, για τα κρούσματα κορωνοϊού στο καράβι που έκανε το δρομολόγιο Βόλος- Καβάλα- Λήμνος κ.λπ.. Το λέω γιατί; Γιατί αφήσατε το πλοίο να φύγει, ενώ ήταν ύποπτο το κρούσμα. Και να σας πω κάτι; Θα το ξέρει και ο κ. Βλάχος. Όταν κάνουμε ελέγχους καραντίνας οι γεωπόνοι σε φορτία, παίρνουμε δείγματα από τα εισερχόμενα είτε καρπούς είτε φυτά και δεν το αφήνουμε να μετακινηθεί ούτε να διασπαρεί πριν βγει το αποτέλεσμα. Δηλαδή, αυτό το στοιχειώδες που εφαρμόζουμε στα φυτά δεν τα εφαρμόζετε στους ανθρώπους. Έλεος, πια!

Τώρα εισέρχομαι στο νομοσχέδιο. Τα πιο πολλά θα τα πει η συντρόφισσα, η Μαρία Κομνηνάκα. Το νομοσχέδιο έχει συγκεκριμένο στόχο να ικανοποιήσει ανάγκες και συμφέροντα του εφοπλιστικού κεφαλαίου και εκφράζονται με αποκαλυπτικό τρόπο στα διάφορα κεφάλαια και άρθρα. Δεν θα μιλήσω αναλυτικά. Θα πω κατά ομάδες και θα αποφύγω και τις επαναλήψεις σε άρθρα που είπαμε εχθές.

Στο πρώτο κομμάτι, από το άρθρο 1 μέχρι το άρθρο 8 αυτό που είναι τροποποιήσεις του ν.2932 στο 1ο άρθρο μπαίνουν στην κυκλοφορία νέα πλοία, υδροπτέρυγα και ταχύπλοα τα οποία σταδιακά αντικαθιστούν τα συμβατικά. Αυτό από μόνο του, βεβαίως, δεν είναι κακό. Καλό είναι, αρκεί να έχουν και χαμηλά εισιτήρια, βέβαια. Όμως, στην επιλογή στα νησιά και λιμάνια τα «φιλέτα» έχουν σημασία και γίνεται αυτό με Υπουργική Απόφαση και μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, του Σ.Α.Σ..

Σε μια σειρά, λοιπόν, άρθρα, αναφέρεστε σε Υπουργικές Αποφάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις αρχές και τη λειτουργία και με τη γνώμη του Σ.Α.Σ.. Εσείς, θεωρείτε ότι είναι νομότυπο, όμως ποιες είναι οι αρχές του ΣΑΣ; Δεν το ξέρουμε, αφού στο άρθρο 7 με Υπουργική Απόφαση τι λέτε; «Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και μετά από γνώμη του ΣΑΣ εκδίδεται ο Κανονισμός Αρχών και Λειτουργίας του Σ.Α.Σ. στον οποίον ορίζονται οι κανόνες και αρχές που διέπουν τη λειτουργία του και τη λήψη των σχετικών αποφάσεων». Δηλαδή, εκ των υστέρων θα ξέρουμε τι θα περιέχει και ζητάτε εν λευκώ να ψηφίσουμε.

 Και δεν είναι μόνο αυτό. Στο άρθρο 3 που μιλάτε για την εκπρόθεσμη δρομολόγηση ταχύπλοων, τι λέτε; «Επιτρέπεται, αν υποβληθεί σχετικό αίτημα, και εφόσον κριθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των παρ. 2 έως 4 του άρθρου τρίτου και δεν προκαλούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών». Ωστόσο, έρχεστε στο άρθρο 8 που είναι οι διοικητικές κυρώσεις και ουσιαστικά αναιρείτε ορισμένα πράγματα και λέτε - μιλάω για τη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 8 - ότι «εφόσον κατά τη διάρκεια της δρομολόγησης πλοίου διαπιστώνεται με οποιονδήποτε τρόπο ότι δεν πληρούνται, τουλάχιστον, μια από τις προϋποθέσεις ή τους όρους των άρθρων δεύτερο έως τέταρτο του παρόντος νόμου, τότε αίρει την ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης του πλοίου» κ.λπ.. Δηλαδή τι κάνετε;

Δηλαδή, τι κάνετε; Δεν είναι μόνο ότι μειώνεται τις κυρώσεις, αλλά κάνετε και εκπτώσεις, αφού δεν απαιτείται το σύνολο των προϋποθέσεων, αλλά έστω μία από αυτές. Φυσικά, τα επισημαίνω, γιατί και συνολικά σε αυτό το κεφάλαιο δεν αναφέρετε και δεν αλλάζετε, σε τίποτε, τα προκλητικά προνόμια που έχετε δώσει, όχι μόνο εσείς και οι μειωμένες κυβερνήσεις και του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και του ΣΥΡΙΖΑ και ας παριστάνουν ότι διαφωνούν. Εκεί που τελειώνει ο ένας, συνεχίσει ο άλλος και παριστάνουν τώρα ότι διαφωνούν για τα προνόμια των πλοιοκτητών. Δηλαδή, ότι: «Δεν μπορούν, μετά από σύμφωνη γνώμη του ΣΑΣ, η οποία εκδίδεται εντός μηνός, να κατανέμει τις συνολικές μέρες διακοπής δρομολογίων, που προκύπτουν από τα δρομολογημένα πλοία, ανεξάρτητα σε ποια γραμμή είναι δρομολογημένα, με την προϋπόθεση κάλυψης των αναγκών των γραμμών».

Βέβαια, δεν είναι μόνο τα προνόμια αυτά. Είναι και άλλα. Στην εκπρόθεσμη δήλωση ταχύπλοων το εννιάμηνο το κάνετε εξάμηνο. Δηλαδή τους άλλους μήνες, οι νησιώτες δεν έχουν ανάγκη μεταφοράς; Με τι θα μεταφέρονται; Και τα εμπορεύματα. Βέβαια, οι πλοιοκτήτες τι θα διαλέγουν; Θα διαλέγουν τους μήνες με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, γιατί εκεί έχουν τη μεγαλύτερη κερδοφορία.

 Ακόμα, τι έχετε δώσει; Έχετε δώσει τη δυνατότητα οι επιχειρήσεις να εφαρμόζονται και στις συμβάσεις εργασίας, κατά παρέκκλιση των συλλογικών συμβάσεων και, πολύ περισσότερο, τσιμουδιά για τις συνθήκες εργασίας των ναυτεργατών, με τις μειωμένες οργανικές συνθέσεις, τα εξαντλητικά ωράρια και με τα λιγοστά δρομολογημένα καράβια.

 Γι' αυτό και στην ακρόαση φορέων δεν είχαμε εκπρόσωπους ναυτικών, αν και το Κ.Κ.Ε. το πρότεινε. Στο δεύτερο μέρος, που αφορά τον έλεγχο των πλοίων, για τα άρθρα 9 και 10. Θετικό το γεγονός ότι επανέρχεται η αρμοδιότητα ελέγχου των ιδιωτών σε κρατική υπηρεσία, που η προηγούμενη κυβέρνηση είχε καταργήσει κεντρικά. Όμως, φαίνεται να δημιουργείται στα χαρτιά και όχι στην ουσία. Είναι «ξεδοντιασμένη». Δηλαδή, τι αρμοδιότητες θα έχουν; Θα επιθεωρούν όλων των τύπων τα πλοία ή θα περιορίζονται, όπως παλιά; Ποιοι θα εκπαιδεύσουν τους επιθεωρητές; Είναι λυμένο; Και ποιος θα τους ελέγχει;

 Η τεχνική επιτροπή, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, απ' ό,τι ξέρουμε, ενεργοποιήθηκε το 2018. Ουσιαστικά, γιατί; Για να «κουκουλώσει» παρανομίες πλοίων, που πιστοποιούνταν από τους νηογνώμονες. Πότε, αυτό, διαπιστώθηκε; Στις έκτακτες επιθεωρήσεις, μετά το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη 2». Μας δημιουργούνται πολλά ερωτηματικά. Ποιοι θα απαρτίζουν αυτήν την επιτροπή και τι δικλίδες έχετε, ώστε να είναι φερέγγυα τα μέλη και όχι όπως ίσχυε προηγούμενα μέλη της, ταυτόχρονα, να δουλεύουν σε ναυτιλιακή εταιρεία ή σε νηογνώμονα που ελέγχουν, γιατί σε τελευταία ανάλυση, πόσο αντικειμενικοί θα είναι; Εκτός, αν θέλετε, να την φτιάξετε για τα «μάτια του κόσμου».

 Στο άρθρο 10, δεν μας διαφεύγει ότι την ουσία, δηλαδή τα ελάχιστα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα που διαθέτουν οι επιθεωρητές και η διαδικασία ελέγχου, θα ρυθμίζονται με Υπουργική Απόφαση.

Στο κεφάλαιο για την Λιμενική Αστυνομία. Εμείς θεωρούμε ότι γίνεται πιο κατασταλτικό το Λιμενικό Σώμα, με άλλοθι τις υπαρκτές ανάγκες για το προσφυγικό, που το Σώμα, βεβαίως, δίνει μάχες, αλλά πιστεύουμε ότι δεν αφορά μόνο την κρίση που διανύουμε και χρησιμοποιούνται τα θύματα των ιμπεριαλιστικών επεμβάσεων. Πιστεύουμε ότι θα χρησιμοποιηθούν και για το ναυτεργατικό ταξικό κίνημα, για να καταπνίγονται διαμαρτυρίες και να υπάρχει απρόσκοπτη κερδοφορία και τα προνόμια των εφοπλιστών. Και πάλι, σε αυτό το κεφάλαιο, πολλές οι εξουσιοδοτήσεις στον Υπουργό. Τελικά, δεν νομίζω ότι ψηφίζουμε νομοσχέδιο, αλλά εξουσιοδοτικές διατάξεις.

Στο κεφάλαιο για θέματα οργάνωσης, λειτουργίας Λιμενικού Σώματος, αλλά και για ό,τι αφορά προαγωγές, διοικητική μέριμνα κ.λπ., μέχρι το άρθρο 44, να πω ότι, ό,τι θετικό υπάρχει και ήταν αίτημα του Λιμενικού Σώματος και το είχαμε αναδείξει και με ερωτήσεις, μιλάω για συνυπηρέτηση, για φάρμακα, για στέγη, κ.λπ. εμείς θα το ψηφίσουμε.

Δε θα συμφωνήσουμε, όμως, σε άρθρα που έχουν να κάνουν με τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεων και του λιμενικού σώματος, γιατί μας κάνει επιφυλακτικούς για περαιτέρω στρατιωτικοποίηση του λιμενικού σώματος.

Στο άρθρο 21, σχετικά με το ωρομίσθιο προσωπικό.

Επίσης, σχετικά με τις μεταθέσεις, που ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. τις ανέθετε στον υπουργό. Τότε, εσείς, ήμασταν και οι δύο Εισηγητές, είχατε διαμαρτυρηθεί. Γιατί τότε δεν το αλλάζετε;

Λέγατε τότε ότι απαιτείται Προεδρικό Διάταγμα, για αντιμετώπιση των μεταθέσεων με ενιαίο τρόπο. Ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. το είχε υποσχεθεί, ότι σε δύο μήνες θα το έβγαζε, αλλά δεν ήρθε ποτέ. Εσείς, τότε, τι κάνετε;

Το φέρνετε με αποσπασματικές διατάξεις. Κάτι ακούσαμε και από τους εκπροσώπους. Μίλησα χτες και για το μεταφορικό ισοδύναμο, οπότε δε θα επαναλάβω.

Θέλω να πω, όμως, για το άρθρο 45. Εμείς σας προτείναμε το εγκαταλελειμμένο Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εμπορικού Ναυτικού, το (ΝΙΕΝ), ότι είναι ανάγκη να γίνει πανεπιστημιακή κλινική. Τουλάχιστον να αξιοποιηθεί για την πρόληψη και αντιμετώπιση επαγγελματικών ασθενειών. Δε μας απαντήσετε κάτι. Εγώ το επαναλαμβάνω και περιμένω απάντησή σας.

Επίσης, για το άρθρο 47, το θεωρούμε θετικό ότι δίνετε δωρεάν μετακίνηση στους ανέργους, αλλά σας είπαμε ότι αυτό αφορά μόνο ένα 8%, που επίσημα παίρνει κάρτα ανεργίας. Πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος όλοι οι άνεργοι να έχουν αυτό το προνόμιο.

Στο άρθρο 48, παραδίδετε τη συγγραφή και έκδοση των βιβλίων των … (δεν ακούγεται) σε ιδιώτη, όπως, επίσης, το ίδρυμα να πουλάει στο Υπουργείο και τις υπόλοιπες διδακτικές εκδόσεις. Εμείς διαφωνούμε.

Σε μερικά από τα τελευταία άρθρα είχαμε τοποθετηθεί. Απλώς, θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα από αυτά, το άρθρο 64, που αφορά την ΕΣΑΛ. Αυτό είναι ένα τεχνοκρατικό όργανο. Γνώμη έλεγε, δεν ήταν αποφασιστικό. Δε λέω ότι ήταν και το καλύτερο, όμως το χειροτερεύετε. Τι θέλετε από τη λειτουργία του; Θέλετε να «λιβανίζει» ότι αποφασίζετε;

Εμείς το λέμε καθαρά, θέλετε να ικανοποιήσετε απαιτήσεις του κινεζικού μονοπωλίου, που λυμαίνεται το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και δε θέλει να το βλέπει κανείς, να ξέρει κανείς, ούτε καν οι υπηρεσιακοί τεχνοκράτες. Το θεωρώ απαράδεκτο.

Βέβαια, δέχεται πολλές πιέσεις να υποστείτε, γιατί οι ανταγωνισμοί είναι τρομακτικοί. Βεβαίως, παρά τους ανταγωνισμούς που υπάρχουν και εκφράζονται, όλοι συμφωνούν στο ξεζούμισμα των λιμενεργατών και των ναυτεργατών.

Η πολιτική σας της ιδιωτικοποίησης και παραχώρησης λιμενικών υποδομών σε ομίλους και ιμπεριαλιστικά κέντρα, με ανταγωνιστικά σχέδια, υπονομεύει την αντικειμενική δυνατότητα που υπάρχει σήμερα για γρήγορη, ασφαλή και φθηνή μεταφορά του λαού και εμπορευμάτων, με προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων, με ισόρροπη παρέμβαση του ανθρώπου στο περιβάλλον.

Στα υπόλοιπα άρθρα και ειδικά στα της εκπαίδευσης, θα τοποθετηθώ στην επόμενη συνεδρίαση. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Βιλιάρδος, έχει το λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής λύσης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Στις παρατηρήσεις μας για τα άρθρα θα είμαστε προσεκτικοί, γνωρίζοντας πως η Ελλάδα είναι χρεοκοπημένη, οπότε έχει ελάχιστους πόρους στη διάθεσή της για πραγματικές αλλαγές, ουσιαστικά μηδενικές.

Δυστυχώς, η κυβέρνησή σας, απ' ό,τι βλέπουμε εθελοτυφλεί, αφού υποβαθμίζει την άσχημη εξέλιξη της οικονομίας μας στο τέταρτο τρίμηνο του 2019, με την υποχώρηση του ρυθμού ανάπτυξης στο 1%, ενώ η κατανάλωση, το πιο ανησυχητικό, αυξήθηκε μόλις 0,4%, παρά το ότι δεν είχαν ακόμα προκύψει προβλήματα όπως το Brexit, της χρεοκοπίας της Thomas Cook, του κορονοϊού, του παγκόσμιου κραχ και όλα τα υπόλοιπα που βιώνουμε σήμερα.

Λέμε πως το υποβαθμίζει, επειδή μόλις, ο Υφυπουργός Ανάπτυξης ισχυρίσθηκε πως οι συντελεστές ανάπτυξης ήταν θετικοί δήθεν λόγω της ανόδου των παγίων επενδύσεων κατά 14,4%. Παρά το ότι σε ετήσιο επίπεδο διατηρήθηκαν απογοητευτικοί όπως όλα τα τελευταία δέκα χρόνια και δεύτερον, οφειλόταν στις αγορές πλοίων, σιδηροδρομικού υλικού και αυτοκινήτων. Τα ψέματα ειλικρινά δεν βοηθούν, οπότε είναι καλό να τα αποφεύγουμε. Εμείς, πάντως αποφεύγουμε, λέμε πάντα την αλήθεια.

Στα άρθρα τώρα. Αναφέρεται στο άρθρο 1, πως η αλλαγή πλοίων και η δρομολόγηση ταχύπλοων επιτρέπεται μετά από διοικητική απόφαση. Το θεωρούμε θετικό στο βαθμό όμως που διασφαλίζει τους όρους ανταγωνισμού έναντι των ευκαιριακών δρομολογήσεων. Οφείλουμε να σημειώσουμε εδώ, ότι πολλές εταιρείες παρουσιάζουν προβλήματα κερδοφορίας τα οποία θα επιδεινωθούν το 2020. Επίσης, υπάρχουν πολλές ζημιές λόγω ενδεχομένως κακής συντήρησης γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε αλλαγές στις δρομολογήσεις ή σε ελλείψεις. Επομένως, θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο γίνεται σωστή συντήρηση των πλοίων καθώς επίσης αν είναι ικανοποιητική η κερδοφορία τους, γιατί είναι απαραίτητο για να συνεχίσουν να υπάρχουν.

Στο άρθρο 2, είναι θετική η δεσμευτική δρομολόγηση ανοικτού τύπου για ένα χρόνο, έτσι ώστε να προστατευθεί η κερδοφορία τους κατά τους μήνες υψηλής κίνησης με την προϋπόθεση, βέβαια, ότι θα υπάρχει επάρκεια κατά τη συγκεκριμένη περίοδο.

Στο άρθρο 3, θα λέγαμε τα ίδια με το άρθρο 2.

Επίσης, στο άρθρο 4, αφού διασφαλίζεται η συνέχεια στις δεσμεύσεις πλοιοκτητών όταν υπάρχει εναλλαγή κάτι που μας φαίνεται λογικό.

Το άρθρο 5, οι αλλαγές στα δρομολόγια με βάση τον Κανονισμό Αρχών και Λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών μας φαίνεται, επίσης λογικό. Ποιος είναι, όμως ο Κανονισμός; Να προσκομιστεί, έτσι ώστε να εξετασθεί η επάρκειά του; τουλάχιστον εμείς δεν το γνωρίζουμε.

Στο άρθρο 6, που αφορά την έκτακτη δρομολόγηση για 30 ημέρες και το πολύ να ανανεωθεί για 30 ακόμη, δεν έχουμε παρατηρήσεις. Το θεωρούμε επίσης λογικό.

Το άρθρο 7, μας φαίνεται φυσιολογικό θα θέλαμε, όμως, να γνωρίζουμε και εδώ ποιος είναι ο Κανονισμός. Αν έχετε την καλοσύνη, να τον φέρετε κάποια στιγμή να τον μελετήσουμε ή να μας το στείλετε.

Στο άρθρο 8, αναφέρεται 100.000 € πρόστιμο για παράτυπη δρομολόγηση 48 ώρες μετά από την έγγραφη σύσταση. Γιατί, είναι η απορία μας, πρέπει να διαρκέσει τόσο πολύ; Εάν, βέβαια, δεν καθυστερήσει πολύ η αναφορά είναι λογικό. Διαφορετικά, θα μπορούσε κάποιος να έχει κερδίσει περισσότερα από ότι το πρόστιμο. Για παράδειγμα, εάν καθυστερήσει πέντε μέρες για ένα πλοίο 2000 θέσεων με 50 € ανά εισιτήριο και με 20% περιθώριο κέρδους, τότε ανά δρομολόγιο μπορεί το πλοίο να κερδίσει 20.000 €. Εάν, λοιπόν, το πλοίο κάνει πάνω από πέντε δρομολόγια τότε τον συμφέρει περισσότερο από το πρόστιμο.

 Όσον αφορά το πρόστιμο των 30.000 € σε περίπτωση που δεν εκκινήσει διαδεδομένες, γιατί τόσο λίγο; Δεν υπάρχει έτσι φόβος να έχουμε περιπτώσεις όπως της Σαμοθράκης ξανά; Έχει αναφερθεί πάρα πολλές φορές στη διαβούλευση και φαντάζομαι, το γνωρίζετε.

 Στο άρθρο 9, θεωρούμε θετικό το ότι ανασυντάσσεται η Υπηρεσία Εμπειρογνωμόνων που είχε καταργηθεί με το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη». Επίσης, θετική είναι, κατά την άποψή μας η ίδρυση της Σχολής Επιθεωρητών Ελεγκτών Πλοίων, διαχείριση ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων. Αφενός μεν για την προαγωγή της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας και της ναυπηγικής, τα θεωρούμε πάρα πολύ σημαντικά για τη χώρα μας, αφετέρου για την αποκατάσταση του κύρους της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης που δεν είναι και το καλύτερο σήμερα.

 Στο άρθρο 10, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται τα καθήκοντά και οι αρμοδιότητες των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων. Ο έλεγχος των επισκευών ζημιών αποτελεί υποχρέωση του νηογνώμονά τους, είναι επίσης θετικό με την λογική του προηγούμενου άρθρου.

Είναι επίσης θετικό, με τη λογική του προηγούμενου άρθρου, ενώ πιστεύουμε πως θα προάγει την δρομολόγηση πλοίων στην ακτοπλοΐα και την επισκευή τους, κατά τη θερινή περίοδο. Φυσικά, περιμένουμε να δούμε τις απαιτήσεις που θα τεθούν, όσον αφορά την ναυσιπλοΐα, που είναι το σημαντικότερο κατά την άποψή μας.

Στο άρθρο 11, έχουμε ήδη αναφερθεί με προτάσεις μας, θα θέλαμε όμως να υποβάλουμε επιπλέον τα εξής ερωτήματα. Πρώτον, τι υποδομές και τι τεχνογνωσία έχουν οι εταιρείες για να κάνουν αυτό τον έλεγχο, όπως για παράδειγμα για πλαστά έγγραφα. Δεύτερον, δεν θα έπρεπε να είναι αντικείμενο κρατικών υπηρεσιών και όχι μόνο ιδιωτικών; Τρίτον, γιατί καλύπτει μόνο τις μεταφορές προς την Ελλάδα από το εξωτερικό και όχι τις μεταφορές από την Ελλάδα προς το εξωτερικό; Εάν μας απαντήσετε πως δεν μας ενδιαφέρει ο προορισμός τους, θα λέγαμε ότι αν είναι εύκολη η μετάβαση στην Ευρώπη, τότε θα διευκολυνόταν τα μεταναστευτικά ρεύματα και θα θέταμε σε κίνδυνο την υπαγωγή μας στην συνθήκη Σένγκεν.

Στο άρθρο 12, που αφορά τις δαπάνες για την παροχή γεύματος στο προσωπικό των σωμάτων ασφαλείας, που μεταφέρει κρατούμενους, δεν έχουμε καμία παρατήρηση, όπως και στο άρθρο 13.

Στο άρθρο 14, θεωρούμε θετική την επιβολή προστίμων για την κατάληψη χώρων εντός των λιμένων, αρκεί βέβαια να επιβάλλονται σταθερά και όχι αποσπασματικά.

Στο άρθρο 15, συμφωνούμε με τη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων της αστυνόμευσης των αιγιαλών στην ελληνική αστυνομία, αφού πιστεύουμε πως η ανάθεση στο λιμενικό ήταν λανθασμένη. Το λιμενικό διαθέτει μόνο 8000 άτομα προσωπικό - 9500 μετά την παρούσα αύξηση - και έχει ήδη πολλές αρμοδιότητες, ενώ μάλλον δεν είναι κατάλληλα προετοιμασμένο για τέτοια καθήκοντα, όπως έχει διαπιστωθεί το τελευταίο χρονικό διάστημα.

Βέβαια, θα πρέπει να προηγηθεί ένας σωστός σχεδιασμός, έτσι ώστε να είναι σε θέση η αστυνομία να καλύψει όλες αυτές τις εκτάσεις. Αυτός είναι μεταξύ άλλων ο λόγος, που εμείς έχουμε προτείνει τη δημιουργία εθνοφυλακής και πολιτοφυλακής, η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε απομακρυσμένες περιοχές και σε νησιά, ιδιαίτερα στα ακριτικά, δεδομένης της μεγάλης ακτογραμμής της χώρας μας και των ελλείψεων σε αστυνομικές δυνάμεις στα νησιά. Ακούσαμε, ότι δεν προβλέπεται από τη νομοθεσία μας, αλλά αυτός είναι ο λόγος ύπαρξης της Βουλής, να νομοθετεί.

Στο άρθρο 16 και στο ωράριο λειτουργίας ναυαγοσωστών από τις 10 το πρωί μέχρι τις 6 το απόγευμα, από την 1η Ιουνίου έως και τις 30 Σεπτεμβρίου, θεωρούμε πως θα πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ανάλογη σήμανση ή να κλείσουν οι επικίνδυνες ακτές και οι πισίνες. Θα είναι υποχρεωμένες οι ιδιωτικές μονάδες, να κλείνουν εκτός των ωρών λειτουργίας ή θα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις τους με δική τους ευθύνη, αφού προηγουμένως ενημερωθούν; Υπενθυμίζουμε εδώ, το ατύχημα το καλοκαίρι στην πισίνα στη Ρόδο, εκτός των ωρών παρουσίας ναυαγοσωστών. Δεν θα πρέπει να επαναληφθεί.

Στο άρθρο 17, καταλαβαίνουμε πως αφορά παραβάσεις από χρήστες ενοικιασμένων σκαφών, οπότε με τη διάταξη αυτή δεν δεσμεύονται τα ναυτιλιακά έγγραφα του σκάφους, αν ο χρήστης δεν έχει Α.Φ.Μ., δηλαδή αν πρόκειται για αλλοδαπό, αλλά τα έγγραφα του χρήστη. Καταλάβαμε σωστά; Πραγματικά είναι απορία μας και θα θέλαμε να μας πείτε. Θετικό θα ήταν, επειδή διαπιστώσαμε πως υπάρχουν παράπονα από τους ιδιοκτήτες, σε περίπτωση δέσμευσης των εγγράφων του σκάφους. Επίσης, αντιλαμβανόμαστε, ότι επεκτείνεται σε ενοικιάσεις οχημάτων, όπου αν δεν έχουν Α.Φ.Μ. αφαιρούνται άδεια κυκλοφορίας και πινακίδες. Αυτό σημαίνει, πως αποκλείονται οι αλλοδαποί από τις ενοικιάσεις. Αντιλαμβανόμαστε σωστά;

Εάν ισχύει κάτι τέτοιο, θα καταρρεύσει ο κλάδος της ενοικίασης. Ποιος θα νοικιάσει ένα όχημα σε αλλοδαπό, που μπορεί να φύγει και να αφήσει το πρόστιμο απλήρωτο με την άδεια κυκλοφορίας να έχει παρακρατηθεί από τις αρχές, οπότε θα χάνει και το έσοδο από το όχημα;

Το άρθρο 18 αφορά τη μετάθεση, διάθεση ιπτάμενου προσωπικού των ενόπλων δυνάμεων στο λιμενικό. Είναι θετικό, αλλά δεν γνωρίζουμε αν επαρκεί το προσωπικό. Αν θέλετε, μας απαντάτε.

Το άρθρο 19 αφορά τις προσλήψεις και την εκπαίδευση αξιωματικών του λιμενικού σώματος, ενώ καλύπτει τις ειδικότητες οικονομικού, νομικού και ψυχολόγου, οπότε αποφοίτους ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις.

Το θεωρούμε μεν θετικό, αλλά τοποθετείται ηλικιακό όριο στα 35 έτη. Εάν αφορά εργασία γραφείου όμως, μήπως θα ήταν πιο σωστό να επεκταθεί στα 40 έτη, έτσι ώστε να υπάρχουν περισσότερες αιτήσεις;

Στο άρθρο 20. Οι αξιωματικοί ΛΣ/ΕΛΑΚΤ ειδικότητας κυβερνήτη ή μηχανικού, προέρχονται από ιδιωτικές σχολές πλοιάρχων ή μηχανικών ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού με θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον έξι μηνών, μετά την απόκτηση διπλώματος τρίτης τάξης του Εμπορικού Ναυτικού. Είναι μεν θετικό, αλλά το όριο ηλικίας των υποψηφίων που καθορίζεται στα 30 έτη θα έπρεπε να αυξηθεί τουλάχιστον στα 35. Αυτό, για την απορρόφηση της ανεργίας, η οποία είναι σημαντικό πρόβλημα στη χώρα μας και το 2020 θα είναι ακόμα πιο σημαντικό.

 Στο άρθρο 21. Είναι θετικό και λογικό, ότι το εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής Δοκιμών Σημαιοφόρων του ΛΣ/ΕΛΑΚΤ προέρχεται κατά προτεραιότητα από το διδακτικό εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Πάντα τα θετικά θα τα τονίζουμε, όπως επίσης και τα αρνητικά.

 Στο άρθρο 22. Αυξάνεται η οργανική δύναμη του ΛΣ/ΕΛΑΚΤ κατά 1500 θέσεις, φθάνοντας τις 9.500, από τις οποίες οι 900 κατανέμονται στις Λιμενικές Αρχές του Αιγαίου. Το ακούσαμε και προηγουμένως. Δεν γνωρίζουμε τις πραγματικές ανάγκες, αλλά πιστεύουμε, δική μας άποψη είναι, πως η καλύτερη φύλαξη προέχει.

 Το άρθρο 23 που αφορά τις επείγουσες ανάγκες στελέχωσης μας φαίνεται λογικό.

 Το άρθρο 24 είναι διαδικαστικό. Τα ίδια ισχύουν και για τα άρθρα 25 και 26.

 Για το άρθρο 27, διαπιστώνουμε, ότι αυτοί που παραμένουν στον ίδιο βαθμό, όταν έχουν προαχθεί οι νεότεροί τους, αποστρατεύονται. Μήπως με δεδομένες τις ανάγκες, θα ήταν καλύτερα να διατηρηθούν, ει δυνατόν μέχρι να αναπληρωθούν από νεοεισερχόμενους;

 Στο άρθρο 28, που είδαμε πως υπήρξαν πολλά σχόλια στη διαβούλευση, δεν έχουμε άποψη. Θα θέλαμε, οπότε μπορέσετε να μας εξηγηθεί καλύτερα. Δεν μπορέσαμε να το καταλάβουμε.

 Στο άρθρο 29 που αφορά τα χρόνια προϋπηρεσίας βαθμών, μας φαίνεται λογικό.

 Για το άρθρα 30 και 31 δεν έχουμε να πούμε τίποτα.

 Το άρθρο 32 το θεωρούμε θετικό.

 Στο άρθρο 33 που αφορά τη δυνατότητα μίσθωσης ακινήτων και τη στέγαση του προσωπικού που μετατίθεται στις Λιμενικές Αρχές του ανατολικό Αιγαίου, όπως και τη δυνατότητα συνυπηρέτησης ζευγαριών, προτείνουμε να υπάρξει επιπλέον προνομιακή μεταχείριση των αιτήσεων ρύθμισης κόκκινων δανείων του προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων, ειδικά σε αυτές τις περιοχές και ειδική προστασία για την πρώτη κατοικία. Ειδικά για αυτή την ομάδα ανθρώπων.

 Για το άρθρο 34 δεν έχουμε να πούμε τίποτα.

 Τα άρθρα 35, 36 και 37 είναι διαδικαστικά.

 Στο άρθρο 38, για τη δυνατότητα παραμονής εξαίρετων αξιωματικών για δύο έτη πέραν της τριακονταπενταετίας, δεν έχουμε αντίρρηση εάν υπάρχουν ανάγκες και ελλείψεις. Διαφορετικά, είναι τροχοπέδη για τους νεότερους. Ειδικά σε εποχές ανεργίας, όπως η σημερινή. Εμάς μας ενδιαφέρουν πάρα πολύ οι νέοι άνθρωποι, οι οποίοι δυστυχώς εγκαταλείπουν την Ελλάδα. Κάτι που δεν προβλέπουμε να αλλάξει στο μέλλον, ευχόμενοι να μην επιδεινωθεί. Για τα άρθρα 39, 40, 41 δεν έχουμε τίποτα.

 Το άρθρο 42, σύμφωνα με τη διαβούλευση είναι θετικό μέτρο και περιττά τα έξοδα. Θα θέλαμε να ρωτήσουμε αν ισχύει.

 Όσον αφορά το άρθρο 43, είναι θετική η γνωμοδότηση με κανονισμό. Εντούτοις, δεν έχουμε δει τον κανονισμό, οπότε και εδώ, έχουμε αυτή την απορία.

 Το άρθρο 44 είναι διαδικαστικό. Τα υπόλοιπα τα αφήνω.

 Με το άρθρο 55, προβλέπεται η επέκταση των δικαιούχων, προκειμένω να συμπεριληφθούν κάτοικοι σε δήμο ή έδρα του οποίου βρίσκεται σε νησί. Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν έχει υπολογίσει το κόστος από την επέκταση των δικαιούχων του μεταφορικού ισοδύναμου. Το κάνει συχνά και κατά την άποψή μας, κακώς.

 Προσπαθώντας να αποτιμήσουμε την επιτυχία του μέτρου για την υποστήριξη των νησιωτικών μεταφορών, θα κάνουμε μια αναδρομή. Η πολιτική που υιοθετήθηκε για αεροπορικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές με την νησιωτική χώρα μετά το 2018, φαίνεται πως είναι η παροχή του μεταφορικού ισοδυνάμου, ενώ μειώθηκαν οι άγονες γραμμές. Πριν το 2012 τα έξοδα των ζημιογόνων αεροπορικών μετακινήσεων τα κάλυπτε η Ολυμπιακή, ενώ αφού πουλήθηκε γινόταν διαγωνισμός για τις άγονες γραμμές. Και για τις αεροπορικές, όπως και για τις ακτοπλοϊκές. Όμως, αντί για 24 άγονες αεροπορικές γραμμές και 157 εκατ. το 2012, πέσαμε σταδιακά στις 12 γραμμές το 2020 με 24 εκατ. κόστος.

Ενδιάμεσα, για κάποιες γραμμές δεν υπήρξε καν ενδιαφέρον. Παράλληλα, το κόστος των άγονων ακτοπλοϊκών μειώθηκε σε κάποιο βαθμό, από 94 εκατ. € το 2012 σε 80 εκατ. € το 2015. Έτσι, τα ποσά που δόθηκαν συνολικά από το δημόσιο για νησιωτικές μεταφορές ήταν 250 εκατ. € το 2012, μειώθηκαν έως το 2016 στα 97 εκατ. €, δημιουργώντας προβλήματα στις ακτοπλοϊκές. Πλέον, το συνολικό κόστος έχει επανέλθει στα ίδια επίπεδα συνολικά, 270 εκατ. € το 2019 και προβλέπεται να ανέβει στα 324 εκατ. € το 2020, μετά τις τελευταίες αυξήσεις του Σεπτεμβρίου 2019 στα κόστη των άγονων γραμμών. Επομένως, δεν υπάρχει εξοικονόμηση συνολικά στο κόστος για τις νησιωτικές μετακινήσεις. Άρα, δεν ξέρουμε κατά πόσο καλύπτονται ικανοποιητικά τα δρομολόγια. Μπορεί κάποιος να παίρνει επιχορήγηση στο εισιτήριο, αλλά τι να την κάνει την επιχορήγηση όταν δεν υπάρχει δρομολόγιο, δεν υπάρχει, δηλαδή, άγονη γραμμή. Πάντως, οι 200.000 που έχουν εγγραφεί για το μεταφορικό ισοδύναμο, εάν είναι τόσοι, εάν μπορείτε απαντήστε, είναι περίπου το 20% των νησιωτών.

Σημειώνεται, επίσης, ότι το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου του 2020 εκτιμάται ότι έχει αυξηθεί περίπου 7% από την υποχρέωση χρήσης καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, μικρότερης του 0,5%. Το γεγονός αυτό μπορεί να πλήξει την επιβατική κίνηση, αλλά και την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων, ειδικά της Κρήτης, όπως, επίσης, των εξαγωγών με την άνοδο των τιμών των μεταφερόμενων προϊόντων προς τα νησιά και το κόστος του τουριστικού προϊόντος.

Το κόστος του καυσίμου είναι στο 30% του συνολικού κόστους των ακτοπλοϊκών, σύμφωνα με τη μελέτη του ΙΟΒΕ, ενώ το ΦΠΑ στην Ελλάδα είναι από τα υψηλότερα στην Ε.Ε.. Κατά την άποψή μας , θα έπρεπε να μειωθεί, ειδικά λόγω του κορονοϊού και των υπολοίπων προβλημάτων της οικονομίας μας. Θα μπορούσε, επίσης, να πριμοδοτηθεί η μετατροπή των κινητήρων για χρήση του πιο φθηνού και πιο φιλικού στο περιβάλλον LNG. Υπήρξε δε ενδιαφέρον από την ΑΝΕΚ LINES για μετατροπή ενός πλοίου για χρήση LNG, στα πλαίσια ενός προγράμματος της Ε.Ε., οπότε, ίσως, θα έπρεπε να ερευνηθεί εάν μπορούν να το κάνουν και άλλες εταιρείες. Ευχαριστώ πολύ.

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, Κεφάλα Μαρία-Αλεξάνδρα, Καραμανλή Άννα, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, 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), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Τζανακόπουλος Δημήτριος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γιώργος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε κι εμείς τον κ. Βιλιάρδο. Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

 **ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα χρησιμοποιήσω όλο το χρόνο, θα εστιάσω στα πολύ σημαντικά. Καταρχήν, για το θέμα της στρατικοποίησης του Λιμενικού Σώματος και της Ακτοφυλακής, είχαμε μιλήσει και την προηγούμενη φορά.

Θέλω να επιμείνω ξανά στο θέμα του ΕΣΑΛ. Είχαμε ένα αρκετά τεχνοκρατικό όργανο, ένα όργανο το οποίο λειτουργούσε, κύριε Υπουργέ, και έφτανε να λέει και «όχι» σε αποφάσεις και το μετατρέπετε σε ένα καθαρά πολιτικό όργανο. Δεν ξέρω κατά πόσο σχετίζεται ότι έχει πει «όχι» σε αποφάσεις και σχέδια για λιμενικά έργα της COSCO στον Πειραιά. Θέλω, επίσης, να επισημάνω ότι ακούγεται, δεν ξέρω εάν αληθεύει, ότι υπάρχει ένα δίκτυο προσλήψεων, μέσα από πολιτικά γραφεία, στην COSCO. Θα ήθελα ένα σχόλιό σας πάνω σ' αυτό, εάν έχετε ακούσει κι εσείς κάτι σχετικό για το ότι υπάρχουν ξανά τα ρουσφέτια και έχουν έρθει πλέον από τις ιδιωτικοποιημένες επιχειρήσεις. Όσον αφορά, όμως, το νομοσχέδιο, δημιουργούμε ένα όργανο το οποίο θα μπορεί πλέον πολιτικά να εγκρίνει τεχνικά σχέδια, ενώ είχαμε τεχνοκράτες, οι οποίοι κάποιες φορές έλεγαν και «όχι». Είναι ενοχλητικό τόσο πολύ το «όχι» τελικά στη διοίκηση;

Τώρα, στο άρθρο για τις πλωτές εξέδρες κι εγώ θα ήθελα να ρωτήσω εάν αφορά τις εξορύξεις. Θα ήθελα να το ξεκαθαρίσετε αυτό. Σε κάθε περίπτωση, όπως είπε και ο Δήμος, είναι απαράδεκτο να μην έχουν άποψη οι δημοτικές αρχές.

Για τον νηογνώμονα, τα είπαμε, προβληματίζει η έλλειψη εγγυήσεων για την ανεξαρτησία των ελεγκτών.

Για το άρθρο για τα απόβλητα, είναι σαφέστατα μια οπισθοδρόμηση από την απελευθέρωση της αγοράς να πηγαίνουμε ξανά στα μονοπώλια.

Τέλος, όσον αφορά, αυτό που έχουμε επισημάνει ξανά και ξανά, τη μείωση του προϋπολογισμού για τις άγονες γραμμές. Μειώνονται τα δρομολόγια και όταν έχεις λιγότερα δρομολόγια έχεις λιγότερη πρόσβαση. Οπότε, αυτό παρακαλώ πολύ κοιτάξτε το γιατί είναι ένας κίνδυνος για τους νησιώτες.

Και τέλος, θέλω να κλείσω με την πρόταση του ΜέΡΑ25, όσον αφορά το κορωνοϊό. Το δεύτερο σημείο, είναι η έκπτωση 50% του Φ.Π.Α στα νησιά του Αιγαίου και των παραμεθόριων περιοχών, με εξαίρεση τα νησιά μεγάλων αλλά και αντικειμενικών αξιών, Μύκονο, Σαντορίνη, Πάρο και έχει ένα δημοσιονομικό κόστος 300 €.

Δεν είδα να ανακοινώνεται κάτι σχετικό. Νομίζω ότι οι νησιώτες θα χτυπηθούν πάρα πολύ και πολλαπλά από τις κρίσεις που βιώνουμε και ιδίως τον κορωνοϊό. Και σας καλούμε να πάρετε τα απαραίτητα μέτρα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κ. Αρσένη. Τον λόγο έχει, ο κ. Φόρτωμας.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ:** Σας ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έρχονται καίριες παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας στην ενίσχυση του λιμενικού σώματος, αλλά και ευρύτερα στην επίλυση ζητημάτων της αρμοδιότητας του που έθεταν σημαντικά προβλήματα για τις τοπικές κοινωνίες και ιδίως των νησιών.

Οι όλες ρυθμίσεις, λοιπόν, του νομοσχεδίου καλύπτουν πράγματι όλο το εύρος των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου σε μια επανεκκίνηση, όπως θα λέγαμε, του Υπουργείου όπως μας επισήμανε πάρα πολύ, έτσι γλαφυρά, και ο δικός μας Εισηγητής.

Απ' όλο το εύρος των ζητημάτων και τα οποία ρυθμίζονται, θα ήθελα να σταθώ σε κάποια ζητήματα σχετικά με τις παρεμβάσεις σχετικά με την ακτοπλοΐα. Στο πεδίο της ακτοπλοΐας με το νομοσχέδιο, ρυθμίζονται ζητήματα για τα οποία ήταν απολύτως αναγκαίο να τεθούν σαφείς και συγκεκριμένοι όροι.

Οι ασάφειες στο θεσμικό πλαίσιο ευνοούσαν πρακτικές οι οποίες δημιουργούσαν αναστατώσεις και ανατροπές στους επιβάτες και ιδίως στους κατοίκους και τους επιχειρηματίες της νησιωτικής Ελλάδας, οι οποίοι βρίσκονται σε συνεχείς μετακινήσεις. Καταρχάς, είναι πολύ σημαντικό που εισάγονται σαφείς και συγκεκριμένες ρυθμίσεις για τα ταχύπλοα και για τα υδροπτέρυγα πλοία και πως μπορούν να εντάσσονται αυτά τα δρομολόγια παράλληλα ή σε αντικατάσταση πλοίων συμβατικών.

Επιπλέον, είναι πολύ σημαντική και όλη η ρύθμιση για τη δρομολόγηση πλοίων σε συγκεκριμένη γραμμή, περιορίζοντας τις μετακινήσεις γραμμών και την αναστάτωση των άλλων δρομολογίων. Και φυσικά, να αντιμετωπιστούν οι όλες αναστατώσεις που δημιουργούνταν για τους επιβάτες.

Εδώ, βέβαια, θέλω να συνηγορήσω στις απόψεις και της ΚΕΔΕ που έχει καταθέσει και για το άρθρο 1, παράγραφος 2, κάτι που είχε παρατηρηθεί και επί κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και είχε αφήσει χωρίς πλοίο και την Ανάφη μήνα Ιούνιο.

 Έτσι, λοιπόν, παρατηρήθηκαν προβλήματα σε μικρά νησιά.

Στο άρθρο 1, λοιπόν, παράγραφος 2, για να μην υπάρχει ουσιαστική μεταβολή στην χωρητικότητα, προκειμένου να μην δημιουργούνται προβλήματα μεταφοράς αγαθών, αλλά και τροφοδοσίας στα νησιά αυτά, κυρίως τα πολύ μικρά.

 Στο άρθρο 6, για την έκτακτη δρομολόγηση ελπίζουμε και να μπορεί να παρατείνεται πέραν της μίας φοράς η έκτακτη δρομολόγηση πλοίου, το οποίο μπορεί να δικαιολογείται για μεγάλο χρονικό διάστημα και ως εκ τούτου δεν πρέπει να τεθεί κάποιος χρονικός περιορισμός.

Τώρα, ειδικά για την εκτέλεση των δρομολογίων, είναι ένα ζήτημα που αφορά εξαιρετικές περιπτώσεις και το οποίο χαιρετίζω την ρύθμιση και θα ήθελα να προτείνω μια «ελαφρώς» τροποποίηση, κάτι που είχα δει και στη δημόσια διαβούλευση.

Ειδικά στη διάταξη της παραγράφου 1, του άρθρου 8, εισάγονται ποινές σε όσους εκτελούν δρομολόγια, χωρίς να έχουν την απαιτούμενη έγκριση. Αντίστοιχη περίπτωση, η οποία βασίζεται σε κάποια περιστατικά, τα οποία έχουν πραγματικά συμβεί. Είναι η απόπειρα ή και η πώληση για μη εγκεκριμένα εισιτήρια και σ' αυτή την περίπτωση η πώληση εισιτηρίων.

Σε αυτή, λοιπόν, την περίπτωση είναι σκόπιμο και δίκαιο να επιβάλλονται ποινές καθώς τίθεται ζήτημα νόθευσης του ανταγωνισμού. Και για το λόγο αυτό, προτείνω την προσθήκη και της περίπτωσης έκδοσης των εισιτηρίων σε μη εγκεκριμένα δρομολόγια στην ρύθμιση αυτή.

Τέλος, στο πεδίο της ακτοπλοΐας, θεωρώ πολύ σημαντική τη θέσπιση Κανονισμού Αρχών και λειτουργίας του ΣΑΣ, ώστε να διασφαλίζεται η σύμφωνη με τις αρχές δικαίου ομοιόμορφη αντιμετώπιση ομοιών περιστατικών υπό συγκεκριμένους όρους.

Τώρα, σχετικά με το μεταφορικό ισοδύναμο, θα ήθελα να τοποθετηθώ μιας και έχουν ειπωθεί πολλά από την Αντιπολίτευση. Υπήρχε θεωρώ πολύ σημαντική παραπληροφόρηση, αν όχι σπέκουλα, πάνω σε αυτό, κυρίως για τους νησιώτες και δημιουργούσαν φόβο και ανασφάλεια γύρω από αυτό. Δηλώσεις στελεχών και της κυρίας Γκαρά και του κ. Συρμαλένιου, αλλά και του κ. Σαντορινιού.

Έτσι λοιπόν, έρχεται το Υπουργείο, να δημιουργήσει ασφάλεια κυρίως για τους νησιώτες. Όπως έχουμε πολλαπλά επισημάνει σε αυτή την παράταξη, το μέτρο του μεταφορικού ισοδύναμου είχε σχεδιαστεί εσφαλμένα και τα στοιχεία το αποδεικνύουν. Από το ποσό των 570 εκατ. ευρώ μόλις το 9,86% είχε απορροφηθεί. Άρα, ήταν μια ρύθμιση επιδοματική, ήταν αόριστα και πρόχειρα νομοθετημένο και δόθηκε σε ορισμένες κατηγορίες δικαιούχων και όχι σε όλους.

Με τις επόμενες ρυθμίσεις, ανοίγεται το πεδίο των δικαιούχων, καθώς η περίοδος εφαρμογής του, ειδικά για τη περίοδο των υγρών καυσίμων, δίνεται ευελιξία για την τεκμηρίωση στους δυνητικούς δικαιούχους. Γενικότερα γίνεται ένα βήμα εξορθολογισμού του μέτρου. Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή αυτού του μέτρου, πρέπει να μελετηθεί σε βάθος με βάση τα στοιχεία που θα προκύψουν ώστε να εξεταστούν τυχόν βελτιώσεις ή εναλλακτικές για να λειτουργήσει με πιο επωφελή τρόπο για τους νησιώτες.

Επιπλέον, για το Λιμενικό Σώμα, είναι κομβικής σημασίας η ενίσχυση και σε αριθμό αλλά και η ενίσχυση της εκπαίδευσης με ειδικά προσόντα, όπως ο χειρισμός σκαφών. Αυτό είναι πολύ σημαντική πρωτοβουλία του Υπουργείου, εισάγονται σημαντικές ρυθμίσεις που στην ουσία αποκαθιστούν αδικίες που είχαν προκύψει από το προηγούμενο πλαίσιο.

Όσον αφορά, τις κατασκευές στον αιγιαλό και τις πλωτές εξέδρες, με βρήκε σύμφωνο και η τοποθέτηση του δημάρχου Μυκόνου αλλά και η τοποθέτηση της ΚΕΔΕ, σχετικά με αυτές τις εξέδρες. Για το λόγο αυτό προτείνω στην εν λόγω διάταξη του άρθρου 56 που αντικαθιστά την παράγραφο 1 του άρθρου 13 του ν.2971/2001 στη νέα παράγραφο 1 β, να προβλεφθεί και η σύμφωνη γνώμη του αρμόδιου δημοτικού συμβουλίου του εκάστοτε δήμου για την έκδοση απόφασης του Γενικού Διευθυντή Λιμένων ή αντίστοιχα του Γενικού Γραμματέα.

Όσο για τους ναυαγοσώστες και την ασφάλεια στις παραλίες, είναι κάτι πολύ σημαντικό η παρουσία των ναυαγοσωστών, είναι καίρια για να δημιουργεί το αίσθημα ασφάλειας για τους λουόμενους και ιδίως για τους τουρίστες. Είναι σημαντικό ότι επεκτείνεται η όλη περίοδος κατά μια ώρα, με δυνατότητα επιμήκυνσης κατά την χρονική περίοδο από την 1η Ιουνίου έως και τις 30 Σεπτεμβρίου. Άρα, δημιουργείται και με τη ρύθμιση αυτή το αίσθημα ασφάλειας στις παραλίες της χώρας μας.

Στο άρθρο 64, να δούμε στη συνεδρίαση του ΕΣΑΛ πώς θα γίνει να επιβάλουμε να συνεδριάζει μια φορά το μήνα. Αυτό θα το δείτε.

Στο άρθρο 54, δημιουργείται συσσώρευση όλων αυτών των αποφάσεων και θα υπάρχει μεγάλος όγκος υποθέσεων στο Υπουργείο, αλλά αυτό θα το δει και η ηγεσία του Υπουργείου.

Να χαιρετίσω, στο άρθρο 58, την παράταση της όλης ρύθμισης, νομιμοποίησης των αυθαιρέτων λιμενικών εγκαταστάσεων. Είναι ένα ζήτημα το οποίο θεωρείται ιδιαίτερα κρίσιμο για αρκετά δημοτικά λιμενικά ταμεία και του νομού Κυκλάδων και όχι μόνο, τα οποία απειλούνταν με κατεδάφιση μη νόμιμων κατασκευών στην περιοχή αυτή.

Τέλος να πω για το άρθρο 69. Δεν ξέρω αν αυτές οι διευκολύνσεις στον απόπλου και κατάπλου των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής δημιουργήσουν κάποια προβλήματα ή φθορές στα ενδιάμεσα λιμάνια και ίσως κάποιες μορφές παραβατικότητας. Αυτό μπορεί να το δείτε.

Τέλος να κλείσω με το συμβούλιο νησιωτικής πολιτικής και να χαιρετίσω τη νομοθετική πρωτοβουλία του υπουργείου να ενισχύσει το ρόλο του συμβουλίου νησιωτικής πολιτικής και να εξορθολογήσει τον τρόπο λειτουργίας του. Θεωρώ ότι τίθεται πλέον υπό την εποπτεία του πρωθυπουργού -πράγμα το οποίο αναδεικνύει τη σημασία που και η δική μας κυβέρνηση αποδίδει στην νησιωτικότητα- και την ανάγκη χάραξης σαφώς μακροπρόθεσμης νησιωτικής πολιτικής. Σας ευχαριστώ πολύ κύριε πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ):** Πριν δώσω το λόγο στην κυρία Κομνηνάκα να σας ενημερώσω ότι είναι αρνητικό το δείγμα του ναυτικού που είχε πυρετό. Απέπλευσε το Blue Star Mykonos για τον προορισμό του. Αυτό είναι ένα ευχάριστο νέο.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Πρόβα τζενεράλε ήταν κ. Πρόεδρε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ):** Θέλω να ενημερώσω κ. πρόεδρε, ότι όπως ενημερώθηκα από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υγείας το τεστ που έγινε στο μέλος του πληρώματος του Blue Star Mykonos είναι αρνητικό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ):** Αυτό ακριβώς είπα κι εγώ, κύριε υπουργέ. Είναι μια ευχάριστη είδηση, σε μια δύσκολη μέρα και νιώθουμε όλοι την ανάγκη να το πούμε. Έχετε το λόγο κ. Κομνηνάκα.

**ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Ε**υχαριστώ κ. πρόεδρε, για δύο λεπτά. Αυτό που θέλω να πω αφορά το συγκεκριμένο περιστατικό. Φυσικά και χαιρόμαστεκαι πολύ περισσότερο για τους κατοίκους, για τους επιβάτες και τους εργαζόμενους αλλά δεν μπορεί τα περιστατικά αυτά να επαφίονται σε τυχαία γεγονότα. Είναι προβληματικό τέτοιου είδους γεγονότα να αποτελούν τη βάση για να γενικεύεται μια ανησυχία στον πληθυσμό, που δεν μπορεί με ευχολόγια να αποτραπεί.

Ήδη το θερμοκήπιο για την ανησυχία του πληθυσμού αποτελούν οι υπαρκτές ελλείψεις στις δημόσιες δομές υγείας -τόσο στα νησιά όσο και στην υπόλοιπη χώρα- που δεν καλύπτονται, λέμε και επιμένουμε με τις δύο χιλιάδες προσλήψεις που ανακοινώθηκαν και δεν ξεπερνάν ουσιαστικά τις προγραμματικές δηλώσεις της κυβέρνησης. Όμως εδώ απευθύνω και ένα ερώτημα προς τον υπουργό, για το τι μέτρα προτίθεται να πάρει σε σχέση με την αποτροπή τέτοιων περιστατικών;

Αντιλαμβάνεστε ότι δεν μπορεί η αποτροπή της πανδημίας να γίνεται μόνο επαφιόμενη στην ατομική ευθύνη των πολιτών και πολύ περισσότερο των επιχειρηματιών που δεν λογαριάζουν τίποτα μπροστά στο κέρδος. Το γεγονός ότι, ενώ ήταν εν γνώσει της πλοιοκτήτριας εταιρείας -θέτουμε και το ερώτημα αν ήταν και εν γνώσει του υπουργείου- πως μέσα στο πλήρωμα του πλοίου υπήρχε ένα ύποπτο περιστατικό που είχε ήδη ταξιδέψει από τον Πειραιά μέχρι την Καβάλα περνώντας από 12 λιμάνια στη διαδρομή.

Υπήρχε η γνώση γι' αυτό το περιστατικό, που αποβιβάστηκε στην Καβάλα, παρόλα αυτά επιτράπηκε να επιβιβαστούν στο πλοίο 418 επιβαίνοντες, μεταξύ των οποίων οι περισσότεροι ήταν φοιτητές που έφευγαν από τα πανεπιστήμια για να γυρίσουν στα σπίτια τους με τεράστιους κινδύνους και για τους ίδιους και για τους υπόλοιπους εργαζομένους. Αυτό δείχνει μια ανευθυνότητα που προβληματίζει.

Μάλιστα για πολλές ώρες δεν είχε ανακοινωθεί το γεγονός αυτό στους επιβάτες. Οι πρώτοι επιβάτες που αποβιβάστηκαν στη Λήμνο δεν γνώριζαν την ύπαρξη του ύποπτου κρούσματος. Καταλαβαίνετε ότι τρομάζει πραγματικά η διασπορά που θα μπορούσε να συμβεί από τη μεταφορά ενός και μόνον πλοίου που διαπερνά από τόσα λιμάνια.

Πως θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί αυτό το περιστατικό για παιδιά που έπρεπε να πάνε στις οικογένειές τους και πώς θα μπορούσε να περιοριστεί η επέκταση πιθανών κρουσμάτων. Εμείς επιμένουμε, ξαναεπαναφέρουμε τα αιτήματα, που θέτουμε για να ληφθούν σοβαρά και υπό τον έλεγχο του Υπουργείου μέτρα πρόληψης στους χώρους εργασίας. Τα πλοία είναι από τα βασικότερα σημεία που θα πρέπει να επιβάλλει το Υπουργείο και υποχρεωτικές απολυμάνσεις, αλλά και άλλου είδους μέτρα, όπως την δωρεάν διανομή μέσων προστασίας, απολυμαντικών και των απαραίτητων μέσων προφύλαξης για την πρόληψη της διασποράς.

 Θεωρούμε ότι πρέπει να ελέγχονται τα πλοία, ειδικά σε δρομολόγια εξωτερικού ειδικά από ύποπτες χώρες. Εννοώ και για τα εμπορικά πλοία. Βέβαια, θεωρούμε απαραίτητο αυτή η εμπειρία να αξιοποιηθεί και για τους άλλους χώρους εργασίας, όπου έχουμε τεράστιες επιφυλάξεις για το κατά πόσο αν δεν υπάρξει έλεγχος και μέτρα από την πλευρά της κυβέρνησης, οι επιχειρήσεις από μόνες τους θα ακολουθήσουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία των εργαζομένων και τη διευκόλυνση τους. Ευχαριστώ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κα Κομνηνάκα.

Το λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ :** Κύριε Πρόεδρε, κ. Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από τις 7 Ιουλίου μέχρι σήμερα, σε κάθε νομοσχέδιο που φέρνει η κυβέρνηση και ήταν πάρα πολλά, σίγουρα ακούμε πάντα την αξιωματική αντιπολίτευση να μιλάει για διατάξεις τις οποίες δεν πρόλαβε να φέρει. Είναι κανόνας. Βέβαια, είναι και εξαιρετικά θετικόαυτό, γιατί ουσιαστικά αποδέχεται την ύπαρξη διατάξεων, που είναι σε μια σωστή κατεύθυνση.

Επίσης, γενικώς η αντιπολίτευση, όταν δεν μπορεί να έχει επιχειρήματα συνηθίζει να ανεβάζει τους τόνους. Βέβαια αυτό το κάνουν όλες οι αντιπολιτεύσεις πάντα ή να μην ασχολείται με στην ουσία και να αναδεικνύει επιμέρους διαφωνίες. Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο βέβαια η αξιωματική αντιπολίτευση είχε δύο κορυφαίες διαφωνίες και μόνο για αυτές τις διαφωνίες, μόνο αυτά τα δύο άρθρα να είχε το νομοσχέδιο, έπρεπε να το ψηφίσουν. Ποιο είναι το πρώτο και το κύριο; Η αναδιάρθρωση της ΕΣΑΛ. Η ΕΣΑΛ είναι μια υπηρεσία μη έκδοσης αδειών.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν είναι υπηρεσία.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Μια Επιτροπή μη έκδοσης αδειών. Το έχω ζήσει. Οι υπηρεσιακοί παράγοντες, οι οποίοι κατά καιρούς εκπροσωπούν τα Υπουργεία στη συγκεκριμένη Επιτροπή βρίσκουν πάντα κάποιο λόγο να στέλνουν την μπάλα ή το κουτάκι παρακάτω. Ποτέ δεν έβγαινε η άδεια.

Θυμίζω στην αξιωματική αντιπολίτευση ότι στο ΤΑΙΠΕΔ υπήρχε μια επιτροπή αντίστοιχη από γενικούς γραμματείς, η οποία ήταν αυτή που έχει εκπονήσει τα ειδικά χωρικά σχέδια για πάρα πολλές επενδύσεις, οι οποίες υλοποιούνται τώρα. Πίσω από τους γενικούς γραμματείς, όμως, πάντα υπήρχαν οι διευθυντές, η γραφειοκρατία των υπουργείων, που τους συμβούλευε. Απλώς ο γενικός γραμματέας παίρνει την ευθύνη του τι είναι σημαντικό και τι δεν είναι. Είναι, λοιπόν, μια μεταρρύθμιση εξαιρετική και μόνο γι' αυτό πρέπει να την ψηφίσουν όλες οι πτέρυγες της Βουλής.

Στο άρθρο 15, όσον αφορά τις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος στον αιγιαλό. Τεράστια προβλήματα έφερε αυτός ο νόμος έτσι όπως εφαρμόστηκε. Δώσαμε αρμοδιότητες στο Λιμενικό Σώμα, που δεν είχε δυνατότητα καμία. Είχαμε θέματα πολεοδομικά, είχαμε θέματα κοινής ησυχίας, είχαμε τεράστια θέματα που αφορούσαν τον αιγιαλό, που δεν είχε τη δυνατότητα να καλύψει το Λιμενικό Σώμα. Και αυτό, λοιπόν, θεωρώ ότι κινείται στη σωστή κατεύθυνση.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 60. Ενσωματώνουμε έναν ευρωπαϊκό κανονισμό. Φαντάζομαι ότι όπου υπάρχει και δεύτερος ιδιώτης ο οποίος μπορεί να καλύψει την ίδια υπηρεσία προφανώς και δεν θα αποκλείεται και είμαι βέβαιος ότι θα υπάρχει το πλαίσιο, ώστε να μην υπάρχει καταστρατήγηση του ανταγωνισμού. Να μην υπάρχει ένας, ο οποίος πάντα θα παίρνει αυτή την υπηρεσία.

Αυτά τα θέματα τα ζούμε, τα ζήσαμε και μπορεί να τα ζήσουμε και στο μέλλον, αλλά εάν δεν υπάρχει άλλος, γιατί να μην είναι ένας. Αυτό το θεωρώ εξαιρετικά σημαντικό.

Επίσης, θέσατε θέματα αξιοκρατίας, όσον αφορά την πολύ καλή γνώση, την άριστη γνώση της ξένης γλώσσας των αγγλικών. Μιλάμε για Lower ή για Proficiency. Υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι έχουν και πολύ καλή γνώση της αγγλικής, δεν νομίζω να είναι πολύ σημαντικό και θεωρώ, ότι είναι σωστό.

Στα άρθρα 18 έως 44, κύριε Υπουργέ, κατάγεστε από την Κρήτη, γνωρίζετε πολύ καλά, όπως γνωρίζουμε και αρκετοί για εδώ μέσα, ότι πάντα η ιεραρχία των Υπουργείων, η οποία είναι στην Αττική, δεν θέλει να εκχωρήσει αρμοδιότητες και κατά κανόνα προσπαθεί αυτό που θα έχουν «προνόμια», να το διατηρήσει. Στη Βόρειο Ελλάδα υπάρχουν λιμάνια σημαντικά. Θεωρώ, καταρχήν, ότι κάποιες από τις οργανικές θέσεις πρέπει να πάνε στον Έβρο και στη Σαμοθράκη, με τα δεδομένα τα οποία έχουμε σήμερα.

Αυτό το οποίο θέλω, να τονίσω, είναι ότι στα θέματα των μεταθέσεων και των αποσπάσεων θα πρέπει, να προσέξουμε πάρα πολύ, γιατί έτσι όπως είναι δομημένο και το νομοσχέδιο και όπως ήταν πριν, υπάρχει μεγάλο θέμα από τους λιμενικούς της Κεντρικής Μακεδονίας. Τα συγκεκριμένα θα σας τα καταθέσω. Έχω τα αιτήματά τους. Θεωρώ ότι κινούνται σε μια σωστή κατεύθυνση.

Θα πω μόνο, γιατί οι μεταθέσεις να γίνονται με προτεραιοποίηση σύμφωνα με την υπέρβαση της οργανικής σύνθεσης και όχι σύμφωνα με τη συμπλήρωση χρόνου παραμονής σε μια θέση. Τέτοια θέματα υπάρχουν, που αφορούν κυρίως τις υπηρεσίες του Κεντρικού Υπουργείου και βέβαια δεν είναι δίκαιες ως αναφορά όλο το λιμενικό σώμα σε όλη την Ελλάδα.

Θα ήθελα, να πω, ότι έγινε ένα λάθος στην παράγραφο 1, 2, του άρθρου 24, μιλάτε για άγαμους με παιδιά. Μάλλον θέλετε, να πείτε μονογονεϊκές οικογένειες, γιατί άγαμοι χωρίς παιδιά, μπορεί να σημαίνουν άλλα πράγματα και να είναι κάτι που θα καταστρατηγηθεί. Αυτό το θέμα είναι τεχνικό, να αλλάξει και να μπει μονογονεϊκές οικογένειες. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ας το ξαναδούν οι συνεργάτες. Κύριε Σαντορινιέ, θέλετε να κάνετε μια ερώτηση.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Υπουργέ, επειδή έχουν ειπωθεί πολλά για το μεταφορικό ισοδύναμο, νομίζω, ότι θα ήταν χρήσιμο και για την ενημέρωση των βουλευτών, να μας φέρετε τα στοιχεία της χρήσης του διαχρονικά. Αυτό που υποστηρίζω εγώ είναι, ότι όσο περνάει ο χρόνος αυξάνονται και οι χρήστες οι νησιώτες, αλλά και οι χρήστες οι επιχειρήσεις. Καλό είναι να το δούμε και να είναι ένα στοιχείο αξιολόγησης. Αν θέλετε τη Δευτέρα, να μας καταθέσετε κάτι τέτοιο. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό θα ολοκληρώσουμε τη σημερινή συνεδρίαση μας, κύριε Υπουργέ και περιμένουμε να μας δώσετε τις απαντήσεις σε όσα ετέθησαν. Θα τοποθετηθείτε τη Δευτέρα, με την έναρξη της συνεδρίασης.

Σε αυτό το σημείο ολοκληρώνεται η συνεδρίασή μας, στην οποία συζητήσαμε τα άρθρα του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και άλλες διατάξεις».

Επίσης, θα ήθελα να σας ενημερώσω, ότι θα ολοκληρώσουμε τη συζήτηση του νομοσχεδίου τη Δευτέρα στις 18.00, στην αίθουσα της Γερουσίας, για το νομοσχέδιο αυτό.

Σύμφωνα με την απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων, θα εισαχθεί στην Ολομέλεια την Τετάρτη. Εύχομαι σε όλους καλή συνέχεια.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Βλάχος Γεώργιος, Μπουκώρος Χρήστος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Φόρτωμας Φίλιππος, Σαντορινιός Νεκτάριος, Φάμελλος Σωκράτης, Μπιάγκης Δημήτριος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κομνηνάκα Μαρία, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

Τέλος και περί ώρα 17.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**