**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, 16 Μαρτίου 2020, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.10΄, 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 την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και άλλες διατάξεις».(4η συνεδρίαση-β΄ ανάγνωση)

Στην συνεδρίαση παρέστη ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης.

 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.: Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλή Άννα, Σαντορινιός Νεκτάριος, Αρβανιτίδης Γιώργος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσουμε την συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών και άλλες διατάξεις». Σήμερα έχουμε την β΄ ανάγνωση.

Με τη σημερινή συνεδρίαση ολοκληρώνεται η επεξεργασία του νομοσχεδίου και σύμφωνα με την απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων θα συζητηθεί την Τετάρτη στην Ολομέλεια. Δεν έχω πρόχειρο το πρόγραμμα για να σας ανακοινώσω την ώρα, αλλά φαντάζομαι ότι θα είναι πρωινή.

Να πω για όλους τους συμπολίτες μας που κάνουν την τιμή να βλέπουν το κανάλι της Βουλής ότι κι εμείς «Μένουμε Σπίτι». Είμαστε, εδώ, όμως, για λίγη ώρα για να ολοκληρώσουμε το νομοσχέδιο, μέσα σε ένα κλίμα αλληλοπειραγμάτων και ευχόμαστε να πάνε όλα καλά.

Είχαμε πει την προηγούμενη φορά στον κ. Υπουργό να μη μιλήσει και να αρχίσει την ενημέρωση στη σημερινή συνεδρίαση. Έτσι, λοιπόν, θα ξεκινήσουμε με τις τοποθετήσεις του κυρίου Υπουργού και θα ακολουθήσουν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών μας.

Κύριε Υπουργέ, θα έχετε το λόγο για το νομοσχέδιο, για τυχόν αλλαγές που πρόκειται να φέρετε. Σήμερα, μπορείτε ενημερωτικά να τις πείτε στους εκπροσώπους των κομμάτων για να τις λάβουν υπόψη τους και βεβαίως, η διαδικασία της επίσημης κατάθεσης θα ολοκληρωθεί μέχρι την Τετάρτη, ως γνωστόν, λόγω των περιστάσεων.

Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός για μια διευκρίνηση.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Προτού ξεκινήσει την ομιλία του ο Υπουργός. Έχουμε καταθέσει τρεις τροπολογίες.

Έχουν δοθεί στην Επιτροπή; Ετέθησαν υπ' όψιν; Απλά για να γνωρίζω και να μιλήσω και γι’ αυτές.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εάν ο κ. Υπουργός να αρνηθεί να τις συζητήσει σήμερα, η οριστική τοποθέτηση θα είναι στη συνεδρίαση στην Ολομέλεια.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ(Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Γι' αυτό είπα ότι έχει την ευχέρεια να πει για όσα θέματα θέλει.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Απλά το είπα για να γνωρίζει ότι έχω καταθέσει τις τροπολογίες.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός. Απλώς θυμίζω σε όλους μας ότι η διαδικασία πρέπει να διεξαχθεί κάπως σύντομα και πιο αναλυτικά στην Ολομέλεια.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Σας ευχαριστώ, καταρχήν.

Σήμερα ολοκληρώνεται η συζήτηση στην Επιτροπή του σχεδίου νόμου «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου Θαλασσίων ενδομεταφορών και λοιπές διατάξεις». Καταλαβαίνω ότι και η σημερινή συζήτηση γίνεται κάτω από συνθήκες πρωτόγνωρες τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε εθνικό επίπεδο. Σε παγκόσμιο επίπεδο η επιδημία του κορονοϊού έχει οδηγήσει στην ανάγκη λήψης αναγκαίων μέτρων που ποτέ δεν θα μπορούσαμε να διανοηθούμε και βέβαια, γίνεται για απολύτως απαραίτητους λόγους, προκειμένου να περιοριστεί και η εξάπλωση του ιού, αλλά, κυρίως για θέματα δημόσιας υγείας.

Στα πλαίσια αυτά και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει λάβει συγκεκριμένα μέτρα αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της εμφάνισης του κορονοϊού. Μόλις, προχθές, υπογράψαμε και μια Κοινή Υπουργική Απόφαση για περιορισμό στις συνδέσεις με το εξωτερικό, προς περιορισμό της διάδοσης του κορονοϊού. Για παράδειγμα δεν επιτρέπονται, πλέον, οι αποπλεύσεις στα ελληνικά λιμάνια για όλα τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, τα ημερόπλοια, τις κρουαζιέρες. Με κανένα λόγο δεν επιτρέπεται η αποβίβασή τους στα λιμάνια, όπως, βεβαίως έχουν απαγορευτεί και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής από την Ιταλία.

Επιτρέψτε μου, παρόλο που θα παρουσιαστούν, φαντάζομαι θα έρθουν, αν όχι αργότερα, σίγουρα στην Ολομέλεια, να παρουσιάσω κάποιες από τις νομοτεχνικές βελτιώσεις οι οποίες επαναλαμβάνω, αν δεν προλάβουν να έρθουν μέχρι αυτή την ώρα στην Ολομέλεια θα παρουσιαστούν και επισήμως στην Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Υπουργέ, θέλω να κάνω μια ερώτηση σχετικά με την ενημέρωση την οποία κάνατε σχετικά με τα ζητήματα της επιδημίας. Όσον αφορά τα σύνορά μας και την ακτοπλοΐα και τη σύνδεση μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, έχουμε αποφασίσει, όσον αφορά την Ισπανία και άλλες χώρες, υπάρχει κάτι το οποίο έχετε να δηλώσετε, δηλαδή;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Επαναλαμβάνω, έχει απαγορευτεί, πλέον, η υποδοχή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Για την ακτοπλοϊκή σύνδεση μιλάω. Έχουμε τα νησιά μας τα οποία έχουν.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Δεν έχουν κλείσει τα σύνορα με την Τουρκία. Είμαστε σε επαφή, καταρχήν, με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες για τη σύνδεση Ελλάδος-Ιταλίας. Πλέον, δεν επιτρέπονται οι επιβάτες, μόνο οχήματα.

Τώρα για τα ημερόπλοια είπα ότι έχει απαγορευτεί, πλέον, άρα, νομίζω είναι ξεκάθαρο αυτό. Άρα, εμμέσως, απαντώ στο ερώτημά σας, αλλά σε κάθε περίπτωση είμαστε σε επαφή με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Τηρούν όλα τα πρωτόκολλα του ΕΟΔΥ και είμαστε σε θέση, βέβαια να λάβουμε και επιπλέον μέτρα, αν χρειαστεί. Επεξεργαζόμαστε, ακόμα και πιο ακραία σενάρια. Σε κάθε περίπτωση νομίζω ότι θα πρέπει ο κάθε ένας από την πλευρά του να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων με ψυχραιμία, να ακούσει τους ειδικούς και βεβαίως, να πάρουμε όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα και να τα τηρήσουμε με απόλυτη προσήλωση και απόλυτη συνέπεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, σαφέστατη η ερώτηση, κατανοητή η απάντηση. Συνεννοούμαστε, δεν υπάρχει θέμα, να μην μπαίνουμε σε λεπτομέρειες. Κύριε Υπουργέ συνεχίζετε επί του νομοσχεδίου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Τώρα θα περάσω σε μερικές νομοτεχνικές βελτιώσεις, αλλά και επί της ουσίας παρεμβάσεις ,αφού άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και τους ευχαριστώ όλους τους Εισηγητές των κομμάτων, αλλά και τους συναδέλφους Βουλευτές.

Επιγραμματικά αναφέρομαι στην αύξηση της οργανικής δύναμης του Λιμενικού Σώματος. Προσθέτουμε ρητά την πρόβλεψη: «Στις 900 υποχρεωτικές θέσεις που θα στελεχώσουν τις λιμενικές υπηρεσίες του Αιγαίου και το νησί της Σαμοθράκης, καθώς βρίσκεται στις προβλεπόμενες περιφερειακές διοικήσεις». Άρα είναι ένα νησί του βορείου Αιγαίου που χρειάζεται ενίσχυση σε κάθε περίπτωση.

Τώρα στο άρθρο 24, επειδή και ο κ. Σαντορινιός είχε κάνει κάποιες παρεμβάσεις, αλλά και οι συνδικαλιστικοί φορείς, προχωράω: «Στην πρόταση του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού εγκρίνεται, πλέον από τον Υπουργό Ναυτιλίας». Νομίζω, ότι το είχατε επισημάνει και εσείς,(κύριε Σαντορινιέ). Προστίθεται ασφαλιστική δικλίδα στις έκτακτες μεταθέσεις, το να έχει συμπληρώσει ο μετατιθέμενος τον χρόνο παραμονής στην υπηρεσία που βρίσκεται.

Καταργείται η παράγραφος 5 του ν.4504/2017 γιατί έρχεται σε αντίθεση με τη φιλοσοφία που εισάγεται με το νέο πλαίσιο των μεταθέσεων. «Μονογονεϊκές οικογένειες, αντί για άγαμους γονείς». Σωστή η παρατήρηση. Επίσης, καταργείται η εθελούσια μετάθεση στο ανατολικό Αιγαίο. Κάνουμε δεκτή λοιπόν, την πρόταση των συναδέλφων Βουλευτών και της ΠΟΕΠΛΣ, καθώς η ρύθμιση ήταν καλή μόνο στη θεωρία, ποτέ ουσιαστικά δεν εφαρμόστηκε.

Τώρα, για το στεγαστικό εγώ δεν βρήκα καμία απευθείας ανάθεση. Απλά, προσθέτουμε την δυνατότητα να μισθώνει το Λιμενικό Σώμα ακίνητα για την εξυπηρέτηση των στελεχών του με τη δυνατότητα χρηματοδότησης και από ευρωπαϊκά ταμεία.

Για το επίδομα σε Σαγιάδα, Οθωνούς και Σκύρο, ζητήθηκε αυτό να επεκταθεί και στους νομούς Ξάνθης, Ροδόπης, Κέρκυρας και Θεσπρωτίας. Είναι κάτι το οποίο σαφώς, μπορούμε να το δούμε σε μια μελλοντική νομοθετική ρύθμιση, όπως, επίσης και το ζήτημα της μάχιμης πενταετίας. Ζητήθηκε από πολλές πτέρυγες της Βουλής, αλλά και στελέχη του Λιμενικού Σώματος. Μπορούμε να το δούμε, την επέκτασή του σε μια επόμενη φάση για όλα τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

Για τις πλωτές εξέδρες, έγινε δεκτή η πρόταση της ΚΕΔΕ και του Δημάρχου Μυκόνου να έχει λόγο κατά τον τόπον αρμόδιο Δημοτικό Συμβούλιο στην τοποθέτηση των πλωτών εξεδρών. Εισάγεται, λοιπόν, γνωμοδότηση των οικείων Δήμων ως προς τις πλωτές εξέδρες στις περιοχές αιγιαλού και παραλίας, διότι η άποψη των τοπικών κοινωνιών πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν. Υπάρχουν κι άλλες παρατηρήσεις, αλλά στέκομαι στις πιο σημαντικές.

Τώρα, επιτρέψτε μου να παρουσιάσω κάποια από τις προτεινόμενες διατάξεις που θα εισηγηθώ και αφορούν πρώτα απ' όλα στη ρύθμιση που και εσείς κύριε Σαντορινιέ είχατε χειριστεί και αφορά το θέμα των συνταξιούχων ναυτοδιδασκάλων.

Νομίζω πως όλοι συμφωνούμε σε αυτό. Με την ρύθμιση αυτή καθίσταται σαφές ότι εξαιρούνται οι συνταξιούχοι που παρέχουν εκπαιδευτικό έργο στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση, αναδρομικά από το 2017 μέχρι και το τέλος της τρέχουσας ακαδημαϊκής περιόδου να επιστρέψουν τη σύνταξή τους που τους κατεβλήθη.

Κατόπιν, είναι προφανές ότι εντάσσονται από 1.9.2020 στο νέο καθεστώς, που εισήχθη με τον νόμο Βρούτση και είναι νομίζω και δίκαιη και ορθή, κατά τις αρχές της χρηστής διοίκησης, η ρύθμιση αυτή, ώστε να μην υποχρεωθούν αδίκως, σε επιστροφή της συντάξης τους για όλο το προηγούμενο χρονικό διάστημα.

Τώρα έρχομαι σε μια ρύθμιση, την οποία και ως τομεάρχης της Ν.Δ. είχα εισηγηθεί και προεκλογικά είχα δεσμευτεί και αφορά την κατάργηση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων. Είναι ένα ζήτημα το οποίο ποτέ δεν καταλάβαμε, ούτε τους στόχους, ούτε τον σκοπό της ιδρύσεως του.

Η Δημόσια Αρχή Λιμένων ιδρύθηκε το 2016 από τον πρώην Υπουργό τον κ. Δρίτσα και σκοπό είχε να παρακολουθεί τις συμβάσεις παραχώρησης στο λιμάνι του Πειραιά. Είχε ιδρυθεί και αντίστοιχη δημόσια αρχή στη Θεσσαλονίκη, όμως ποτέ δεν καταλάβαμε ούτε τον λόγο της δημιουργίας ούτε βεβαίως το αντικείμενο της, αφού οι περισσότερες αρμοδιότητες της επικαλύπτονταν από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, τη Γενική Γραμματεία Λιμενικής Πολιτικής και το Λιμενικό Σώμα.

Ο απώτερος σκοπός ήταν η δημιουργία κάθε είδους κωλύματος στην ομαλή πορεία των ιδιωτικοποιήσεων των λιμένων της χώρας μας. Από το έργο της μέχρι σήμερα δικαιωθήκαμε, διότι πραγματικά η μόνη αρμοδιότητα με την οποία ασχολήθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων ήταν η αρμοδιότητα των ναυαγίων. Σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις έδρασε και πέραν των ορίων της αρμοδιότητάς της.

Η κυβέρνηση είναι σταθερή στη θέση της για ένα δημόσιο που θα λειτουργεί με σαφές, ενισχυμένο και διαφανές πλαίσιο εποπτείας, του κάθε ιδιωτικού φορέα, εθνικού και διεθνούς, που δραστηριοποιείται στη χώρα μας. Πρόθεσή μας είναι η ένταξη των ιδιαίτερων πράγματι εποπτικών δράσεων των παραχωρούμενων λιμένων σε ειδική δομή της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικών Υποδομών και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου.

Επιπλέον, εισάγουμε διάταξη νόμου που αφορά τα επαγγελματικά λύκεια, τα ΕΠΑΛ. Δίνουμε τη δυνατότητα στους ναυτικούς που έχουν αποφοιτήσει από τα ΕΠΑΛ, περαιτέρω επαγγελματικής εξελίξεως. Μέχρι σήμερα, στις συγκεκριμένες κατηγορίες μπορούν να γίνουν μόνο πλοίαρχοι ή μηχανικοί τρίτης τάξεως, αφού ολοκληρώσουν ένα κύκλο σπουδών σε ειδικό τμήμα των ακαδημιών εμπορικού ναυτικού και βεβαίως με θαλάσσια υπηρεσία.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις δίνεται η δυνατότητα στους ναυτικούς αυτούς, υπό προϋποθέσεις, να ανελιχθούν και στο βαθμό του πλοιάρχου ή μηχανικού πρώτης τάξεως. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να ολοκληρώσουν πρόσθετους κύκλους θεωρητικής εκπαίδευσης στο νέο τμήμα των ΑΕΝ που ιδρύουμε. Ιδρύουμε, δηλαδή, ένα ειδικό τμήμα εκπαίδευσης πλοιάρχων και μηχανικών β΄ τάξεως και για τον λόγο αυτό δίνουμε ψήφο εμπιστοσύνης στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση και βεβαίως ιδρύουμε ειδικά τμήματα και στα ΚΕΣΕΝ και να έχουν βέβαια θαλάσσια προϋπηρεσία, σαφώς αυξημένη, σε σχέση με τους αποφοίτους των ΑΕΝ.

Νομίζω ότι η συγκεκριμένη ρύθμιση, υπηρετεί καταρχήν όλους τους όρους της STCW, αφού η θεωρητική εκπαίδευση είναι με βάση της συγκεκριμένης διεθνής σύμβασης και βέβαια καλύπτουν ένα πολύ μεγάλο κενό στη ναυτιλιακή βιομηχανία, αφού η έλλειψη ανώτατων αξιωματικών είναι εμφανής. Την ίδια ώρα, λοιπόν, που υπάρχει εμφανής έλλειψη ανώτατων αξιωματικών, Ελλήνων ανώτατων αξιωματικών, εμείς προσλαμβάνουμε ξένους αξιωματικούς.

Επίσης, με ειδική διάταξη ιδρύουμε ομάδα επιχειρήσεων στον Πειραιά. Στην ουσία αυτή η ειδική ομάδα των ΚΕΑ λειτουργεί, ήδη, στον Πειραιά. Θα λειτουργήσει ως επιχειρησιακός βραχίονας του κεντρικού λιμένος Πειραιά. Η ειδική αυτή ομάδα θα αποτελείται από εξειδικευμένα στελέχη, έμπειρα στελέχη και θα επικεντρωθεί σε ειδικού χαρακτήρα επιχειρήσεις για την αποτροπή, εντοπισμό και εξάρθρωση σοβαρών εγκλημάτων. Είμαστε σε διαδικασία περαιτέρω εκπαίδευσης, στελέχωσης, αλλά και εξοπλισμού της συγκεκριμένης ομάδος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Σαντορινιέ, να ολοκληρώσει ο κύριος Υπουργός;

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επειδή μας μιλάει για μια σειρά από τροπολογίες, τις οποίες εμείς δεν έχουμε στα χέρια μας και θα κληθούμε να τοποθετηθούμε επί αυτών των τροπολογιών. Είναι ένα ζήτημα αυτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Προφανώς είναι ένα ζήτημα. Όμως ζήτησα στην αρχή της συζήτησης από τον κ. Υπουργό να μας πει και τις προθέσεις του ενόψει της Ολομέλειας. Εμείς κι εσείς όλοι τις καταγράφουμε.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θα έρθουν στην Επιτροπή μας ή θα κατατεθούν στην Ολομέλεια;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Προφανώς δεν προλαβαίναμε για την Επιτροπή. Στην Ολομέλεια.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Άρα θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Θα κάνουμε έναν σχολιασμό εδώ….

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι μόνο σχολιασμό. Αν στην ομιλία σας υπάρχουν ερωτήσεις, θα τις θέσετε στον Υπουργό και ο Υπουργός θα κλείσει τη συζήτηση, θα απαντήσει πάλι.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επειδή συνηθίζουμε να μιλάμε επί γραπτών κειμένων και ρυθμίσεων. Είναι λίγο δύσκολο να τοποθετηθούμε επ’ αυτώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχετε δίκιο. Λόγω συγκυρίας κρατάμε την ουσία. Κύριε Υπουργέ ορίστε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Απλά θέλω να αναφέρω ακόμα δύο τρία ακόμα στοιχεία για την ακτοπλοΐα, λαμβάνοντας υπόψη και τις δικές σας παρατηρήσεις, αλλά και των συναδέλφων αλλά και του ΣΕΕΝ.

Στο πρώτο άρθρο που αφορά την αντικατάσταση των πλοίων, είχατε αναφέρει ότι η αντικατάσταση συμβατικών πλοίων με ταχύπλοα, είναι διάταξη υπέρ των ταχύπλοων. Γι' αυτό δεν θα την ψηφίζατε τη συγκεκριμένη διάταξη. Το ΣΕΕΝ ενώ αρχικά ήταν θετικό με τη δική μας διάταξη στη συνέχεια είπε ότι επιθυμεί την αντικατάσταση. Η αντικατάσταση να επιτρέπεται μόνον για ίδιου τύπου πλοία. Κατόπιν τούτου, λοιπόν, τροποποιήσαμε το συγκεκριμένο άρθρο και έχουμε εισαγάγει τη ρητή απαγόρευση αντικατάστασης συμβατικού πλοίου με ταχύπλοο και το αντίστροφο.

Στο θέμα της έκτακτης δρομολόγησης αναφέρατε ότι, ενώ συμφωνείτε με την εισαγωγή χρονικών περιορισμών, ωστόσο θα την υπερψηφίζατε αν και εφόσον ήταν 15 συν 15 ημέρες. Τι μας έδειξε όμως η ζωή και η πρακτική. Στην περίπτωση της Σαμοθράκης χρειάστηκαν πάνω από 40 ημέρες. Αυτά δείχνει η εμπειρία και η πρακτική. Είμαστε υποχρεωμένοι να λαμβάνουμε υπόψη μας το πως κυλάει και η πραγματικότητα. Άρα, με τη δική σας λογική θα έπρεπε να μείνει η Σαμοθράκη χωρίς ακτοπλοϊκή σύνδεση δέκα ημέρες.

Επομένως, η έκτακτη δρομολόγηση για τριάντα ημέρες με δυνατότητα παράτασης για άλλες 30 ημέρες είναι απολύτως δικαιολογημένη και βρίσκει έρεισμα στις έκτακτες καταστάσεις που αντιμετωπίσαμε στο πρόσφατο παρελθόν.

Τώρα, στις κυρώσεις και εσείς και ο ΣΥΡΙΖΑ και ο ΣΕΕΝ αλλά και βουλευτές, ζήτησαν να εισαχθεί ειδική κύρωση για την έκδοση εισιτηρίων. Συμφωνούμε. Το ακούσαμε, το κάναμε πράξη, εισάγουμε ειδική κύρωση γι' αυτό ύψους 20.000€, το οποίο διπλασιάζεται σε περίπτωση υποτροπής. Επίσης, για την παράβαση μη εκτέλεσης δρομολογίου από πλοία που έχουν λάβει ανακοίνωση δρομολόγησης, αυξήσαμε το πρόστιμο στις 50.000€, όπως ζητήθηκε από όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης.

Επίσης, μας είπατε ότι απαλείψαμε από το νομοσχέδιο διατάξεις για την υποχρέωση υποβολής πιστοποιητικού ασφάλειας προηγούμενου έτους, κατά την υποβολή δήλωσης τακτικής δρομολόγησης. Τι είδαμε, μελετώντας, βέβαια, και τη διαβούλευση των φορέων αλλά και τις ενστάσεις της υπηρεσίας, ότι το συγκεκριμένο ζήτημα δημιουργούσε περισσότερα προβλήματα απ' όσα θα έλυνε.

Για παράδειγμα, με τη θέσπιση της εν λόγω υποχρέωσης αποκλείονται πλοία που είναι υπό ναυπήγηση ή πλοία που αγοράστηκαν από το εξωτερικό ή πλοία παροπλισμένα. Δεν μπορούμε, λοιπόν, εκ των προτέρων να προβλέψουμε όλη την περιπτωσιολογία. Τα πιστοποιητικά ασφαλείας οφείλει να τα έχει το πλοίο πριν ξεκινήσει το ταξίδι, αυτό είναι το σημαντικό. Επομένως, η θέση να υπάρχουν περιορισμοί για την ύπαρξη τέτοιου πιστοποιητικού ανά έτος πριν τη δρομολόγηση αποκλείει από την αγορά αρκετά πλοία και προφανώς, έρχεται σε αντίθεση με την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών.

Όσον αφορά στην ΕΣΑΛ, επιτρέψτε μου να πω, καταρχήν, ότι πρόκειται για ουσιαστική αναβάθμιση και λέω ουσιαστική αναβάθμιση, διότι μετεξελίσσεται σε ένα όργανο, το οποίο με γρήγορο αλλά και ευέλικτο τρόπο υλοποιεί στην ουσία το οικονομικό και το γενικότερο πλαίσιο ανάπτυξης της Κυβέρνησης. Εμείς θέλουμε και επιθυμούμε τα λιμάνια μας να αποτελέσουν μοχλούς ανάπτυξης σε τοπικό, περιφερειακό και σε εθνικό επίπεδο. Άρα, σκοπός μας είναι να δημιουργήσουμε συνθήκες ανταγωνισμού, έτσι ώστε τα λιμάνια μας πραγματικά να είναι πολύ πιο σύγχρονα, πολύ πιο αποτελεσματικά και πραγματικά σε επίπεδο αναπτυξιακό. Εγώ πραγματικά θα ήθελα να ρωτήσω, πόσες φορές συνεδρίασε επί των ημερών σας η ΕΣΑΛ και ποιες ήταν οι αποφάσεις εκείνες τις οποίες έλαβε, έτσι ώστε να αντιπροσωπεύσει ουσιαστικά το ρόλο της.

Τέλος, σε θέματα θαλάσσιου τουρισμού εισάγονται ρυθμίσεις με σκοπό, όπως έχουμε πει, να αρθούν άμεσα γραφειοκρατικές διαδικασίες, οι οποίες δημιουργούν αρνητικό κλίμα για την προσέλκυση επισκεπτών στη χώρα μας με σκάφη αναψυχής. Στο πλαίσιο αυτό καταργούμε την αναχρονιστική υποχρέωση τήρησης του δελτίου κίνησης πλοίων αναψυχής, επίσης, περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για τη διευκόλυνση των διαδικασιών απόπλου και κατάπλου από τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ενώ παράλληλα αισθάνονται ρυθμίσεις για τον εξορθολογισμό των κυρώσεων σε περίπτωση εκπρόθεσμης δήλωσης αίτησης και καταχώρησης στο ηλεκτρονικό μητρώο και παρέχονται κίνητρα για τη μείωση των προστίμων σε περίπτωση εμπρόθεσμης καταβολής αυτών.

Κύριε Πρόεδρε, με αυτές τις παρατηρήσεις θα ήθελα να ολοκληρώσω την τοποθέτησή μου και αν χρειασθεί, κατά τη διάρκεια της συζήτησης μπορεί να επανέλθω και μετά τις τοποθετήσεις των συναδέλφων.

Πιστεύω, όμως, ότι σε γενικές γραμμές η κατάθεση του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου αποκαθιστά την κανονικότητα στη λειτουργία του Υπουργείου. Περιλαμβάνει συγκεκριμένες ευεργετικές διατάξεις για το Λιμενικό Σώμα, αυτό δήλωσαν και όλοι οι φορείς που εκπροσωπούν το Σώμα, ενώ, τέλος, αίρονται γραφειοκρατικές διαδικασίες για τον θαλάσσιο τουρισμό, για τις πλωτές εξέδρες, ενώ υπάρχουν και σημαντικές ρυθμίσεις για θέματα που σχετίζονται για παράδειγμα, με το μεταφορικό ισοδύναμο, αλλά και άλλα θέματα, προσδοκώντας με αυτό τον τρόπο να αποκαταστήσουμε την κανονικότητα στη λειτουργία το Υπουργείου, να αντιμετωπίσουμε μέρος από τα κακώς κείμενα, τα οποία κληρονομήσαμε και επιπλέον, να αποκαταστήσουμε το κύρος της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης, ιδιαιτέρως επαναφέροντας στον κλάδο επιθεώρησης πλοίων τις αρμοδιότητες που του είχαν αφαιρεθεί με τον νόμο 4504/ 2017. Σας ευχαριστώ.

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

**ΑΝΝΑ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχικά θα ήθελα να ευχηθώ καλή ανάρρωση στον συνάδελφό μας, τον Χρήστο Κέλλα και τον περιμένουμε πίσω υγιή και δυνατό.

Όσον αφορά στη διαδικασία έρχομαι να αναπληρώσω ως Εισηγήτρια του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τον κ. Μπουκώρο, ο οποίος βρίσκεται υπό περιορισμό για λόγους πρόληψης. Ειλικρινά είναι πρωτόγνωρες οι ημέρες που ζούμε και οφείλουμε όλοι να ακολουθούμε πιστά τις εντολές των γιατρών και των επιστημόνων υγείας για να περιορίσουμε την εξάπλωση και τις επιπτώσεις του ιού. Η Κυβέρνηση είναι αποφασισμένη να κάνει ό,τι χρειασθεί, αλλά οι πολίτες οφείλουν από την πλευρά τους να δείξουν υπευθυνότητα.

Όσον αφορά στο νομοσχέδιο θα ήθελα να αναφέρω τα εξής: Πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου, το οποίο εστιάζει στον εξορθολογισμό του πλαισίου της ελληνικής ακτοπλοΐας, την έμπρακτη στήριξη του Λιμενικού Σώματος σε αυτές τις δύσκολες για την πατρίδα μας συγκυρίες και την εν γένει επανεκκίνηση του ίδιου του Υπουργείο Ναυτιλίας. Ο κ. Υπουργός, αφουγκραζόμενος τόσο τους συναδέλφους από όλες τις πτέρυγες της της Βουλής όσο και τους φορείς που παρευρέθηκαν στην προηγούμενη συνεδρίαση, πραγματοποίησε, όπως ακούσαμε, θετικές αλλαγές στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου.

Συγκεκριμένα, πλέον θα απαγορεύεται η αντικατάσταση συμβατικού πλοίου με ταχύπλοο και αντίστροφα, ακριβώς για να μην νοθεύεται ο υγιής ανταγωνισμός στις δρομολογιακές γραμμές. Εισάγεται ρητά η επιβολή διοικητικών και κυρώσεων λόγω έκδοσης εισιτηρίων για γραμμές, οι οποίες δεν έχουν εγκριθεί από το εκάστοτε αρμόδιο όργανο. Επίσης, αυξάνεται το πρόστιμο στις περιπτώσεις που ο πλοιοκτήτης δεν πραγματοποιεί εγκεκριμένο δρομολόγιο, για να χτυπήσει τους ανταγωνιστές του. Άλλωστε η αγορά θα πρέπει να είναι ελεύθερη, αλλά όχι ασύδοτη.

Στο νομοσχέδιο όμως βρίσκονται και αυτό είναι το αξιοπρόσεκτο, πολλές διατάξεις δίκαιες και ευεργετικές για το Λιμενικό Σώμα. Στον Υπουργό αξίζουν συγχαρητήρια για την έμπρακτη αναγνώριση της προσφοράς των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, όχι μόνο στις δύσκολες στιγμές που διανύουμε, αλλά και για την ευδόκιμη υπηρεσία που προσφέρουν όλα αυτά τα χρόνια, για να δανειστώ και μια έκφραση του Σώματος.

Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν τη στέγαση των στελεχών στις νησιωτικές περιοχές, ζητήματα συνυπηρετήσεων με εκπαιδευτικούς, ζητήματα που αφορούν επίδομα που δικαιούνταν στελέχη σε ακριτικά νησιά. Θεσμοθετείται επιτέλους και ορθολογικά το αυτονόητο, να μπορούν όλοι οι λιμενικοί να προμηθεύονται τα φάρμακα τους από τα συμβεβλημένα φαρμακεία του ΕΟΠΥΥ. Όλοι γνωρίζουμε το πρόβλημα που επιτέλους λύνεται.

Θα σταθώ όμως σε δυο σημεία. Το γεγονός ότι οι μεταθέσεις, επιτέλους, γίνονται με αντικειμενικά κριτήρια είναι σημείο στο οποίο οφείλει κανείς να σταθεί. Δεν φθάνει να προσφέρεις στα στελέχη, αλλά οφείλεις να στέκεσαι δίκαια δίπλα τους. Ο κ. Υπουργός μάλιστα, όπως ακούσαμε, προέβη και σε βελτιώσεις του πλαισίου ακόμη παραπάνω λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη προτάσεις των φορέων.

Το κορυφαίο άρθρο του προτεινόμενου νομοσχεδίου είναι το άρθρο 22, με το οποίο αυξάνεται η οργανική δύναμη του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής. Από οκτώ χιλιάδες, που είναι σήμερα, γίνεται εννιά μισή χιλιάδες. Αποτελεί μήνυμα της Κυβέρνησής μας, που ακούγεται ηχηρά τόσο εντός της όσο και εκτός της Ελλάδας. Μάλιστα, 900 θέσεις κατευθύνονται υποχρεωτικά στα νησιά του Αιγαίου. Αποτελεί μια αξιοσημείωτη τομή. Ο κ. Υπουργός στο πλαίσιο της καλής νομοθέτησης συμπεριλαμβάνει και τις Λιμενικές Αρχές της Σαμοθράκης, λαμβάνοντας υπόψη το βάρος που έχει διαχρονικά το νησί ειδικά από το μεταναστευτικό. Δεν είναι μόνο συμβολική η ρύθμιση, άλλα είναι βελτίωση ουσίας.

Όσον αφορά στο μετασχηματισμό της ΕΣΑΛ, ως πλειοψηφία εγκρίνουμε τη ρύθμιση που εισάγει κ. Υπουργός, διότι και αναβαθμίζει το ρόλο της επί της ουσίας, αλλά και προβλέπει την αναπλήρωση των Γενικών Γραμματέων από υπηρεσιακούς παράγοντες για την επεξεργασία αμιγώς τεχνικών και λεπτομερειακών θεμάτων.

Τέλος, όσον αφορά στο ζήτημα της εφαρμογής του Κανονισμού 352/2017, δεν κατανοούμε τη στάση της αξιωματικής αντιπολίτευσης. Η ίδια η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων μας δηλώνει ότι η κατάργηση του άρθρου 105 του νόμου 4504 του 2017, είναι καλύτερη από την ύπαρξή του. Το επιχείρημα δε, πως η απευθείας εφαρμογή ενός Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η βάση της οποίας είναι ο οικονομικός φιλελευθερισμός, οδηγεί σε μονοπώλια, είναι επιεικώς έωλο.

Εν κατακλείδι, και ολοκληρώνοντας κύριε Πρόεδρε, η αντιπολίτευση στην ουσία και ορθώς συμφωνεί με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τους καλούμε ως Βουλευτές της συμπολίτευσης, να το ψηφίσει και να το στηρίξει. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Καραμανλή, για την τοποθέτηση της, είναι έτσι όπως τα είπε. Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω κάτι εκτός του νομοσχεδίου για δύο ζητήματα.

Πρώτον, κύριε Υπουργέ, επειδή παρατηρήθηκε ότι κάποιοι φορείς διαχείρισης των λιμένων έχουν βρει, νομίζω ότι ακόμη δεν έχουν αντιληφθεί τη σοβαρότητα των καταστάσεων και θεωρούν ότι τα μέτρα ISPS, όπως για παράδειγμα, στο λιμάνι της Ρόδου είναι επαρκή για να προφυλάξουν τον πληθυσμό από τον κορωνοϊό, σας παρακαλώ για την εντατικότερη ενημέρωσή τους και να τους πείτε ότι το ISPS, είναι για τρομοκρατικές ενέργειες δεν είναι για ιούς, γιατί υπήρξε μια τέτοια συνέντευξη σε τοπικά Μέσα. Άρα , παρακαλώ για εντατικότερη ενημέρωσή των φορέων διαχείρισης.

Το δεύτερο ζήτημα και εδώ, είναι ευθύνη όλων μας, είναι ότι καλώς, έχουμε ουσιαστικά αυτοπεριοριστεί και ως νομοθετικό σώμα. Είμαστε πολύ λίγοι εδώ πέρα, ακριβώς, γιατί, συμβάλουμε και συμμετέχουμε στο «Μένουμε στο Σπίτι» και κάνουμε μόνο τα αναγκαία. Όμως, αυτό δεν πρέπει να αποτελέσει ένα τρόπο, προκειμένου, η κυβέρνηση να φέρει νομοθετικές πρωτοβουλίες και δεν αναφέρομαι στη συγκεκριμένη πρωτοβουλία, άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες, οι οποίες, δεν θα έχουν σχέση με την έκτακτη κατάσταση, στην οποία, βρισκόμαστε και θα περιστέλλουν δικαιώματα εργαζομένων, όπως, για παράδειγμα, η απεργία. Ακόμα περισσότερο, να έρθουν ρυθμίσεις, οι οποίες, να έχουν ένα χαρακτήρα αντιλαϊκό.

Επομένως, νομίζω ότι όλοι μας, οφείλουμε να προστατεύσουμε το θεσμό της Βουλής και νομίζω και εσείς, κύριε Πρόεδρε, που συμμετέχετε στην Επιτροπή των Προέδρων, οφείλετε και εσείς, προσωπικά, προς αυτή την κατεύθυνση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με συγχωρείτε, ξέρετε ότι υπήρχε ένας προγραμματισμός και η σημερινή συνεδρίαση ήταν προγραμματισμένη για την ολοκλήρωση του νομοσχεδίου και την κάνουμε κάτω από ιδιαίτερες συνθήκες.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, δεν αναφέρομαι στην παρούσα διαδικασία, ούτε για το παρών νομοσχέδιο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Την Τετάρτη στις μια το μεσημέρι έχουμε κληθεί για Διάσκεψη Προέδρων. Προφανώς, εκεί θα τεθούν όλα αυτά τα θέματα που αναφέρατε. Με τα γεγονότα να εξελίσσονται αυτές τις μέρες, όπως εξελίσσονται, η Τετάρτη φαίνεται λίγο μακρινή μέρα. Σίγουρα, όλοι ακούμε πια αυτό που μας συνιστούν οι ειδικοί.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επισημαίνω ότι, για παράδειγμα, αν μας έρθει μια ρύθμιση για περιστολή δικαιωμάτων απεργίας, ποιες απεργίες θα έχουμε αυτές τις μέρες;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτά όλα θα τα δούμε την Τετάρτη. Πρέπει να πω ότι στη Διάσκεψη των Προέδρων της προηγούμενης εβδομάδας, ήταν ένα νομοσχέδιο που είχε προαναγγελθεί ότι θα ερχόταν. Αν θα έρθει ή όχι, θα ακούσουμε την εισήγηση του Προέδρου της Βουλής την τέταρτη Κυριακή και εκεί θα παρθούν οι αποφάσεις.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Όσον αφορά το νομοσχέδιο, σας το είπα από την πρώτη στιγμή, κύριε Υπουργέ, προσπαθείτε να κάνετε κάποιες διορθώσεις μπας και ο τίτλος του νομοσχεδίου ικανοποιηθεί, αλλά σας ξαναλέω ότι περιμένω να δω τις νομοτεχνικές. Όμως, αναβάθμιση του ακτοπλοϊκού δικτύου με αυτό το νομοσχέδιο δεν γίνεται. Θα μπορούσε κάποιος να πει ότι γίνεται και υποβάθμιση, αλλά ας πούμε ότι δεν γίνεται αναβάθμιση.

Για το λόγο αυτό, εμείς, καταθέτουμε δύο τροπολογίες, οι οποίες, νομίζω ότι είναι πολύ ουσιαστικές. Η πρώτη τροπολογία αφορά την τροπολογία επί του νομοσχεδίου και του άρθρου 8 του νομοσχεδίου, όπου εμείς, προσθέτουμε στην πρώτη παράγραφο «σε όποιον εκτελεί ή εκδίδει εισιτήρια», δηλαδή, το βάζουμε στην ίδια κατηγορία. Προβλέπεται και το πρόστιμο των 100.000 ευρώ με διπλασιασμό, αλλά και ποινική δίωξη. Διότι και επαναλαμβάνουμε, ότι κατά την άποψή μας, είναι ποινικό αδίκημα. Είπατε ότι θα βάλετε τελικά σε αυτόν που εκδίδει εισιτήρια χωρίς δρομολόγηση ένα πρόστιμο. Αυτό είναι χάδι, κ. Υπουργέ. Σε μια ώρα μπορεί να βγάλει αυτά τα είκοσι χιλιάρικα όταν θα έχει ανοίξει πλάνα απέναντι στον ανταγωνισμό και μετά, θα έρχεται να πιέζει το Υπουργείο αυτά τα δρομολόγια, για τα οποία, έχει ανοίξει πλάνα, να τα κάνει δεκτά το Υπουργείο. Έχει γίνει πολλές φορές και πρέπει κάποτε να σταματήσουν αυτές οι λογικές. Επαναλαμβάνω ότι αυτό αποτελεί πειρατεία.

Δεύτερον, το να μην υλοποιήσεις ένα δρομολόγιο έχει από μικρές ως πολύ μεγάλες συνέπειες. Δεν μπορεί κάποιος να ακυρώνει τα δρομολόγια και να παίρνει ένα πρόστιμο 30.000 που είχατε και το πήγατε 50.000. Εμείς, λέμε 50.000 ως 500.000 και στην κρίση του Υπουργού. Πολλές φορές τα δρομολόγια που κατατίθενται και δεν υλοποιούνται είναι για να δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό, για να κλείνουν γραμμές. Γι' αυτό λοιπόν, εμείς, σας κάνουμε αυτή την πρόταση.

Η δεύτερη τροπολογία σχετική με τα ακτοπλοϊκά έχει κάποιες ουσιαστικές ρυθμίσεις, δηλαδή, μήπως σώσουμε και τον τίτλο του νομοσχεδίου. Η πρώτη ρύθμιση είναι ότι το ενδεικτικό δίκτυο είναι μια Απόφαση που υπογράφεται στις 31 Οκτωβρίου. Κάθε χρόνο, περίπου την ίδια Απόφαση υπογράφουμε. Δε γίνεται συζήτηση με τους τοπικούς φορείς, δε γίνεται συζήτηση με την τοπική κοινωνία και δε γίνεται συζήτηση και στη Βουλή. Εμείς, προτείνουμε ότι από τον Ιούλιο μέχρι το Σεπτέμβριο να γίνεται διαβούλευση και το Σεπτέμβριο να έρχεται στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου για να δίνει μια γνώμη επί του ενδεικτικού δικτύου, μήπως κάποτε το ενδεικτικό δίκτυο γίνει και ουσιαστικό δίκτυο και δεν παραμείνει μία απλή Υπουργική Απόφαση στα χαρτιά.

Το δεύτερο άρθρο αφορά τη δυνατότητα να προσκομίζεται το πιστοποιητικό ασφάλειας, αφενός, και σας άκουσα να λέτε, κύριε Υπουργέ, ότι τα νεότευκτα πλοία ή αυτά που είναι υπό ναυπήγηση ή αυτά που έρχονται από το εξωτερικό, δε μπορούν να έχουν πιστοποιητικό ασφάλειας. Σας δίνουμε τη λύση, λέγοντας ρητά μέσα στο άρθρο ότι τα πλοία που είναι υπό ναυπήγηση ή ναυπηγήθηκαν το προηγούμενο έτος δεν απαιτείται η προσκόμιση του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας. Μπορείτε να βάλετε και αυτά που αγοράστηκαν. Εκεί που λειτουργούσαν στο εξωτερικό δεν είχαν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας πραγματικό. Να φέρει εκείνα.

Το δεύτερο αφορά το παράδειγμα της Σαμοθράκης. Τα πλοία να έχουν τη δυνατότητα να μπουν στα λιμάνια. Μη βάζουμε πλοία που δεν έχουν τη δυνατότητα να μπουν στα λιμάνια.

Το τρίτο άρθρο. Σε πολλές περιπτώσεις, από τα λιμάνια αναχώρησης υπάρχει πρόβλημα, γιατί δεν χωράνε τα πλοία. Δεν υπάρχουν αρκετές θέσεις ελλιμενισμού. Προτείνουμε τα πλοία, τα οποία, κάνουν δωδεκάμηνη δρομολόγηση και εξυπηρετούν τα νησιά, να βγαίνει η απόφαση δρομολόγησης πρώτα για αυτά και μετά, για τα ταχύπλοα και να εξυπηρετηθούν αυτά τα πλοία που εξυπηρετούν τα νησιά μας όλο το χρόνο και όχι, τέσσερις μήνες.

Το τέταρτο άρθρο, λέμε ότι το Υπουργείο μπορεί να τροποποιήσει τη δήλωση δρομολόγησης όταν οι συνθήκες του λιμένα αναχώρησης ή των λιμένων άφιξης δεν επιτρέπουν για λόγους ασφαλείας να γίνει η δρομολόγηση ταυτόχρονα ή υπάρχουν ζητήματα σε σχέση με την χωρητικότητα του λιμανιού ή υπάρχουν ζητήματα σε σχέση με την ασφάλεια του λιμανιού. Λέμε ότι αν δεν τα βρουν μεταξύ τους, θα πάρει ο Υπουργός να τροποποιήσει τις δηλώσεις δρομολόγησης. Νομίζω ότι αυτό επιβάλλεται και γνωρίζετε πολύ καλά κάθε χρόνο το πανηγύρι που γίνεται τον Οκτώβριο με το ποιος θα πάρει ποιο δρομολόγιο στη Ραφήνα.

Το πέμπτο άρθρο που προτείνουμε είναι κάτι πολύ σημαντικό. Υπάρχει η δυνατότητα για πολυετείς συμβάσεις. Εμείς, λέμε να δίνονται δωδεκαετείς συμβάσεις για αυτούς που θα δεσμευτούν ότι θα φέρουν πλοία, τα οποία, θα είναι νέας τεχνολογίας και νεότευκτα. Με αυτό τον τρόπο θα μπορέσουν να πάρουν οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές τις συμβάσεις και να κάνουν δανειοδοτήσεις.

Λέμε ότι υπάρχουν θετικές ρυθμίσεις, όπως η εκπρόθεσμη δήλωση ταχύπλοων. Ακόμα και ο χρονικός περιορισμός σε σχέση με τη Σαμοθράκη.

Λέμε, λοιπόν, ότι υπάρχουν θετικές ρυθμίσεις, όπως η εκπρόθεσμη δήλωση ταχυπλόων. Ακόμη και ο χρονικός περιορισμός σε σχέση με τη Σαμοθράκη. Κύριε Υπουργέ, η έκτακτη δρομολόγηση έγινε για λίγο χρονικό διάστημα. Μετά κάνατε αντικατάσταση της άγονης γραμμής. Δεν έγινε για πάνω από 40 ημέρες.

Εδώ μείναμε δέκα ημέρες χωρίς πλοίο στη Σαμοθράκη. Άρα, επιμένουμε ότι το 30 συν 30 ημέρες, όπως έχει χρησιμοποιηθεί η έκτακτη δρομολόγηση -κακώς από όλους μας θα το παραδεχτούμε- δυστυχώς, θα δημιουργήσει καινούργια «φάμπρικα».

Σημαντικό, επίσης, είναι ότι καθιερώνονται οι κανόνες του ΣΑΣ.

Για να πάμε στο φορέα ελέγχου. Δεν μπορεί ο ελεγκτής να είναι ελεγχόμενος. Μετά από την πρώτη ρύθμιση και την τροποποίηση που κάναμε, πραγματικά, θεωρήσαμε ότι μπορούσαν οι ελληνικοί ιδιωτικοί φορείς επιθεώρησης να μπορούσαν να λειτουργήσουν ως νηογνώμονες. Αποδείχθηκε ότι δεν μπόρεσαν. Τι κάναμε; Δημιουργήσαμε τα Τοπικά Κλιμάκια Ελέγχου. Το Τοπικό Κλιμάκιο Ελέγχου της Καρπάθου που αναφέρατε θα ελέγξει μία βάρκα, δεν θα ελέγξει το μεγάλο ακτοπλοϊκό πλοίου. Ούτως ή άλλως αυτά δεν πηγαίνουν στον… Τις βάρκες ήλεγχε και τις βάρκες θα ελέγχει.

Όμως, το Τοπικό Κλιμάκιο του Πειραιά θα μπορεί να ελέγχει. Λέμε ότι δεν υπάρχει ότι δεν μπορεί να είναι και ελεγκτής και ελεγχόμενος μαζί. Γι' αυτό λέμε, κάντε ένα βήμα μπροστά. Αποσύρετε αυτή την πρόταση και ελάτε να φτιάξουμε ένα δημόσιο ανεξάρτητο φορέα πιστοποίησης πλοίων. Πάμε προς αυτή την κατεύθυνση. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι πηγαίνετε πίσω, αντί να πηγαίνετε μπροστά.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 15, για τη συρρίκνωση των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος. Μας είπατε ένα επιχείρημα, ότι εάν δεν έχει χαραχθεί ο αιγιαλός και η παραλία τι γίνεται. Ανήκει στην ΕΛ.ΑΣ.. Δεν καταλαβαίνω, δηλαδή, που είναι το πρόβλημα. Εκεί που έχει χαραχθεί ο αιγιαλός και η παραλία πηγαίνει το Λιμενικό και κάνει και καλά τη δουλειά του. Φέτος το καλοκαίρι, έκανε πολύ καλά τη δουλειά του και το γνωρίζετε πολύ καλά, γιατί, πραγματικά, εφαρμόστηκε η τάξη στις παραλίες της περιοχής μας.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 22 για τις οργανικές θέσεις. Είναι θετικό ότι προσθέτετε τη Σαμοθράκη. Εμείς το ψηφίζουμε. Όμως, επαναλαμβάνουμε ότι τις οργανικές θέσεις τις κατήργησε η Ν.Δ. και ο κ. Βαρβιτσιώτης σε ένα βράδυ, από 10.000 σε 500. Αυτό ήταν μνημονιακή δέσμευση και τη χώρα την έβγαλε από τα μνημόνια ο ΣΥΡΙΖΑ και αυτό αξιοποιείτε. Αξιοποιείτε το ότι εμείς βγάλαμε τη χώρα από τα μνημόνια και φτιάχνετε οργανικές θέσεις.

Σε ότι αφορά στις οργανικές θέσεις, θα ήθελα να ρωτήσω με ποια μελέτη βάζουμε 1.500 και δεν βάζουμε 2.000 ή 3.000 ή 1.000 θέσεις; Ποια είναι η μελέτη που μας το δείχνει αυτό; Δεν υπάρχει καμία μελέτη. Ξεκινήσαμε με μία Επιτροπή -αναφέρθηκε και στη συνάντηση των φορέων- να υπάρξει μία τέτοια ρύθμιση. Εμείς συμφωνούμε σε αυτό.

Σε ό,τι έχει να κάνει με το άρθρο 19, την εισαγωγή στελεχών διαφόρων ειδικοτήτων στο Σώμα είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Αφαιρέστε τη δυνατότητα να παίρνετε και από τον ιδιωτικό τομέα και εμείς θα το ψηφίσουμε, αλλά έτσι όπως το φέρνετε είναι σαν καταργείτε τις πανελλήνιες.

Στο άρθρο 24, εμείς επιμένουμε ότι, ιδιαίτερα, σε αυτές τις συνθήκες πρέπει υπηρεσιακές ανάγκες να υπερέχουν. Σε κάθε περίπτωση, θα μελετήσουμε τις νομοτεχνικές βελτιώσεις τις οποίες θα φέρετε, οπότε επιφυλασσόμαστε και για την ψήφο μας τελικά. Πάντως, ελπίζουμε να έχουν εισακουστεί οι προτάσεις των Λιμενικών.

Για τη ναυτεργασία έχουμε μιλήσει. Δεν κάνατε τίποτα σημαντικό. Σημαντικό είναι, ιδίως, για τους άνεργους ναυτικούς να μπορούν να ταξιδεύουν, όπως και οι υπόλοιποι άνεργοι, αλλά μέχρι εκεί. Υπάρχουν, όμως, πολύ πιο σοβαρά ναυτεργατικά θέματα τα οποία δεν θέλετε να τα «αγγίξετε». Πείτε το, όμως, να τελειώνουμε.

Σε ό,τι έχει να κάνει με το μεταφορικό ισοδύναμο, είναι προς τη θετική κατεύθυνση οι ρυθμίσεις. Επαναλαμβάνω, όμως, ότι δεν είναι και κάτι το πολύ ουσιαστικό. Αυτό που επαναλαμβάνουμε και ζητάμε να το κάνετε, κύριε Υπουργέ είναι το εξής. Κάνετε μία αναδρομική παράταση της πιλοτικής εφαρμογής του μέτρου των καυσίμων μέχρι 30/4. Καταρχήν, το ξέρετε και το καταλαβαίνετε γιατί δίνετε αναδρομική ισχύ, ότι καθυστερήσατε. Πέραν, όμως αυτού, δίνετε άλλους τέσσερις μήνες παράταση. Ελπίζουμε να έχουμε τουριστική σεζόν φέτος και είναι η προθεσμία είναι 30/8. Δώστε μία παράταση να πάει συνολικά μέχρι 31/12 και μετά εφαρμόστε ό,τι νομίζετε. Κάποτε, πρέπει να εφαρμοστεί και αυτό το μέτρο, όπως και οι άλλοι δύο «πυλώνες» στα νησιά.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 60, μας είπε και κ. Καραμανλή, ότι η εφαρμογή του Κανονισμού θα φέρει περισσότερες θέσεις. Νομίζω δεν καταλάβατε καλά. Αυτό που είπε η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων είναι ότι, ουσιαστικά, το κράτος μέλος αποσύρεται από το δικαίωμά του να νομοθετήσει. Οι φορείς είπαν «αλλάξτε το 105 αν το θέλετε, αλλά φέρτε κάτι».

Αυτή τη στιγμή, η Ελλάδα αποσύρεται από το δικαίωμά της να νομοθετήσει και μένει σε ένα γενικό κανονισμό. Ξέρετε γιατί; Γιατί το άρθρο 21 του Κανονισμού λέει ότι σε περίπτωση που δεν μπορεί να εφαρμοστεί ο Κανονισμός μέχρι το 2025 θα παραμείνουν οι ίδιες μονοπωλιακές συμβάσεις που υπάρχουν σήμερα στα λιμάνια. Τη στιγμή που υπήρχαν οι πρώτες συμβάσεις, ήταν έτοιμες από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων όπως γνωρίζουμε, ήδη από το φθινόπωρο του 2019, και θα μπορούσαν να ξεκινήσουν οι διαγωνισμοί.

Σε ό,τι έχει να κάνει με το άρθρο 64. Με ρωτήσατε, κύριε Υπουργέ, πόσες φορές συνεδρίασε η ΕΣΑΛ. Είναι τεχνική επιτροπή και δεν μπορέσατε να αποκρούσετε το γεγονός, ότι το master plan είναι τεχνικό σχέδιο, όπως μας είχατε πει στην προηγούμενη Επιτροπή, ότι είναι πολιτική απόφαση. Δεν είναι πολιτική απόφαση. Η ΕΣΑΛ να προστατεύει τον Υπουργό για τις αποφάσεις που παίρνει. Μην την κάνετε κομματική και κυβερνητική επιτροπή. Είναι λάθος αυτό που κάνετε. Το κάνετε μόνο και μόνο, γιατί θέλετε να περάσετε συγκεκριμένες διατάξεις Ας μας πουν και οι υπηρεσιακοί και κάποτε όχι. Δεν είναι κακό. Μας προστατεύουν.

Αναφέρατε αρκετές νομοτεχνικές βελτιώσεις, αλλά και κάποιες ρυθμίσεις τις οποίες θέλετε να φέρετε. Θα αναφερθώ σε ό,τι έχει να κάνει με την κατάργηση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων. Δεν το είχατε καταλάβει τότε, δεν το καταλάβατε και τώρα. Η Δημόσια Αρχή Λιμένων δημιουργήθηκε, γιατί ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά ήταν μία δημόσια αρχή, η οποία είχε και υποχρεώσεις δημόσιου χαρακτήρα.

Αυτές τις αρμοδιότητες δημόσιου χαρακτήρα τις πήρε η Δημόσια Αρχή Λιμένων και μάλιστα, πείσαμε τότε τους θεσμούς και οι θεσμοί μας ζητούσαν να την ιδρύσουμε τελικά τη Δημόσια Αρχή Λιμένων. Το αν λειτούργησε σωστά ή όχι –αυτό είναι ένα θέμα προς συζήτηση και μπορούμε να το συζητήσουμε- δεν σημαίνει ότι, επί της αρχής, είναι λάθος η Δημόσια Αρχή Λιμένων. Τροποποιείστε το Καταστατικό της, τροποποιείστε τον νόμο με τον οποίο ιδρύθηκε αλλά μην την καταργείτε. Θα είναι τεράστιο λάθος. Γιατί ποιος θα ασκεί τις δημόσιες αρμοδιότητες στα δύο λιμάνια που ιδιωτικοποιήσατε και ελπίζουμε να μην ιδιωτικοποιήσετε και άλλα;

Σε ό,τι έχει να κάνει με τα ΕΠΑΛ, θα επιφυλαχθούμε για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν συνεχίσουμε, να πω ότι με το τέλος της προηγούμενης συνεδρίασης πήραμε δύο υπομνήματα, ενώ από την ΠΟΑΣΥ και ένα από την ΡΑΛ, τα οποία έχουν σταλεί ηλεκτρονικά από την Παρασκευή.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, έχω ένα υπόμνημα, το οποίο θα ήταν καλό να το καταθέσουμε που είναι των Ενώσεων Αστυνομικών Ανατολικού Αιγαίου, σε σχέση με την επέκταση της αρμοδιότητας επιστροφής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σε μας δεν έχει σταλεί.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θα το καταθέσω στην Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς αυτά τα δύο υπομνήματα είχαμε. Ενημερωτικά το λέω και σε εσάς και σε όλους τους συναδέλφους που θα τοποθετηθούν ότι πήραμε τα υπομνήματα, τα προωθήσαμε όπως είχαμε δεσμευθεί απέναντι στους δύο συγκεκριμένους φορείς οι οποίοι επικοινώνησαν, βέβαια, μαζί μας.

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλή Άννα, Σαντορινιός Νεκτάριος, Αρβανιτίδης Γιώργος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, πολύ κύριε Πρόεδρε. Καταρχήν να εκφράσω το μεγάλο ευχαριστώ που οφείλουμε όλοι σε όλους αυτούς τους ανθρώπους οι οποίοι δίνουν τη μάχη για να κρατηθεί η κοινωνία μας όρθια, τους ανθρώπους του Εθνικού Συστήματος Υγείας που δείχνουν πόσο απαραίτητες είναι αυτές οι δομές, ανεξάρτητα από τις αντιλήψεις που εκφράζονται πάρα πολλές φορές ότι τα πράγματα φαίνονται καλύτερα, τους ανθρώπους που δίνουν τη μάχη πάνω στον Έβρο και δεν συνεχίζουν τη συζήτηση, γιατί κι αυτά είναι «ανοιχτά» ακόμα και τους ανθρώπους που με αυταπάρνηση υπηρετούν την ελληνική κοινωνία και τα ανακλαστικά μας, πέρα από την αντιμετώπιση πανδημίας πρέπει να είναι εξίσου σημαντικά και όσον αφορά το πεδίο της οικονομίας, γιατί τα «δύσκολα» δεν είναι απλά μπροστά μας, είναι «τεράστια» αυτά που έχουμε να αντιμετωπίσουμε.

Όσον αφορά τη συζήτηση τη σημερινή για το νομοσχέδιο, ακούστηκε το «αφήγημα» της αδυναμίας που είχε η προηγούμενη Κυβέρνηση, λόγω των «κακών» προηγούμενων Κυβερνήσεων να ρυθμίσει θέματα, όπως και το σημερινό, την ανάγκη να γυρίσουμε στην κανονικότητα, και ποια είναι αυτή; Όλα αυτά συμβαίνουν πάνω στον ν.2932 του δικού μου χώρου του ΠΑ.ΣΟ.Κ., του νόμου του 2001 που κάθε φορά λίγο έτσι, λίγο αλλιώς, τροποποιούμε όλοι. Κύριε Υπουργέ, πότε θα φτιάξουμε ένα νομικό καθεστώς και πλαίσιο ολοκληρωμένο το οποίο θα απαντά σ’ αυτόν τον τομέα που θεωρούμε όλοι ότι χρειάζεται να αναπτύξουμε στη χώρα μας, την Ελληνική Ναυτιλία, και αυτό είναι το ζητούμενο, ποια Ναυτιλία θέλουμε την επόμενη περίοδο;

Θεωρώ, λοιπόν, ότι και αυτό το νομοσχέδιο είναι μια φιλότιμη προσπάθεια, παρόλο τους οκτώ μήνες, να διορθωθούν πράγματα και να ρυθμιστούν πράγματα, προκειμένου να συνεχίσει να λειτουργεί και δεν ξέρω, ποιές πιέσεις και ποιοι κερδίζουν κάθε φορά από τους φορείς που προσπαθούν να επιβάλουν ρυθμίσεις που θεωρούν ότι μπορούν να τους οδηγήσουν σε καλύτερη λειτουργικότητα; Νομίζω, όμως, κύριε Υπουργέ, παρόλη την προσπάθεια, δεν είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο υπηρετεί το αύριο της ναυτιλίας μας.

Σχετικά τώρα με τα άρθρα και την συζήτηση, νομίζω ότι ο κ. Μπιάγκης, ο Εισηγητής μας ο οποίος ελπίζω ότι θα είναι εδώ για να εισηγηθεί το νομοσχέδιο, έχει καταθέσει 5 τροπολογίες, πως εμείς αντιμετωπίζουμε τα θέματα με μια ακριβή διατύπωση, μια φορά τον εξορθολογισμό του βαθμολογίου των Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος, έχουν κατατεθεί, την επιβολή Διοικητικών Κυρώσεων στους νηογνώμονες σχετικά με τα θέματα ελεγκτέου, ελεγχομένου, των υπερεξουσιών του Υπουργού, τροπολογία για την τροποποίηση των άρθρων 26 και 30 και 36 του ν.4504/2017 για τις μεταθέσεις, αποσπάσεις και διάθεση προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Ακτοφυλακής –είναι μια ακριβή διατύπωση την οποία μπορείτε να λάβετε υπόψη σας, κύριε Υπουργέ- ,τροποποίηση του κώδικα προσωπικού του Λιμενικού Σώματος με προσθήκη «και μισθολογική κατάταξη Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος».

Είναι δική μας αντίληψη και άποψη, σχετικά με τις ρυθμίσεις αυτών των θεμάτων και όσον αφορά στα άρθρα σας ενημερώνουμε ότι υπάρχουν άρθρα, βεβαίως που θα ψηφίσουμε, υπάρχουν άλλα που θα καταψηφίσουμε και εξαρτώμενοι με την τοποθέτηση κύριε Υπουργέ και την προσέγγιση των θεμάτων, όπως τοποθετηθήκατε στη σημερινή τοποθέτηση. Επιφυλασσόμαστε, λοιπόν, για την ψήφο μας στα άρθρα στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Θα ξεκινήσω λίγο με αυτό το θέμα της ημέρας το οποίο είναι εξαιρετικά σοβαρό. Πιστεύω δε ότι πρέπει να γνωρίζουμε ότι αφού δεν πήραμε έγκαιρα μέτρα πρόληψης, όπως έχουν κάνει πολλές άλλες χώρες, μεταξύ των οποίων η Ταϊβάν, η Σιγκαπούρη και άλλες, τουλάχιστον να πάρουμε μέτρα για το μέλλον, όπου προβλέπεται στάσιμος ο πληθωρισμός. Δηλαδή, πληθωρισμός σε συνθήκες ύφεσης, κάτι που γνωρίζουμε όλοι ότι είναι μια «θανατηφόρος ασθένεια». Εάν δεν το προλάβουμε, θα έχουμε εξαιρετικά μεγάλα προβλήματα.

Νούμερο ένα μέτρο εδώ, κατάλληλο για όλες τις κοινωνικές ομάδες, είναι η ριζική μείωση του Φ.Π.Α.. Φυσικά, πρέπει να στηριχτούν οι επιχειρήσεις που πλήττονται άμεσα με την παροχή ρευστότητας, με την αναβολή πληρωμών φόρων κ.λπ., όπως είναι τα εστιατόρια που έκλεισαν με εντολή της Κυβέρνησης, οι καφετέριες, οι εταιρείες που τα προμηθεύουν κ.λπ., ενώ μετά πρέπει να ληφθούν μέτρα για την τουριστική βιομηχανία και φυσικά για την επιβατηγό ναυτιλία, η οποία θα «υποφέρει» επίσης.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε εδώ το κλείσιμο του Χρηματιστηρίου για την αποφυγή πωλήσεων σε συνθήκες πανικού, κάτι που δεν έγινε, δυστυχώς δεν έγινε. Το μόνο που έγινε είναι να απαγορευτούν σήμερα οι ανοιχτές πωλήσεις με εντολή της Ε.Ε., το short selling, δηλαδή. Είναι «έγκλημα» στην κυριολεξία αυτό που συμβαίνει σήμερα, παρά την κατάρρευση που προηγήθηκε, με απώλειες στo Χρηματιστήριo σήμερα ξανά πάνω από 12%. Έχει φτάσει στις 484 μονάδες, όσο ήταν το 2012 με την ακυβερνησία της Ελλάδας και με τη χρεωκοπία της. Σε δύο μήνες έχει χάσει πάνω από το 50% της αξίας του - θα το πληρώσουμε πάρα πολύ ακριβά αυτό - ενώ ακόμη και το δεκαετές μας ομόλογο έχει φτάσει στο 2,37%. Είχε πέσει, θυμίζω, κάτω από 1% και ανεβαίνει ραγδαία. Όλα αυτά πρέπει να τα προλάβουμε με μέτρα ιδιαίτερα, διαφορετικά, «τζάμπα» θα συζητάμε για τα νομοσχέδια στο μέλλον.

Τώρα, όσον αφορά το σημερινό νομοσχέδιο θα ξεκινήσω λίγο από το άρθρο 52 -έχω κάνει μερικές σημειώσεις από τα άρθρα που δεν ανέφερα την προηγούμενη φορά - με την παράταση του μέτρου του Μεταφορικού Ισοδυνάμου στις 30 Απριλίου του 2020. Εδώ συμφωνούμε εμείς, αλλά θα θέλαμε να δούμε μια αποτίμηση της λειτουργίας και τι θα επακολουθήσει, προκειμένου να υποστηριχτούν οι μετακινήσεις στα νησιά, κάτι που είναι πολύ σημαντικό, όπως έχουμε αναφέρει προηγουμένως. Εμείς, πάντως, υποστηρίζουμε την μείωση της τιμής του εισιτηρίου, ειδικά για τους νησιώτες.

Στο άρθρο 56 τώρα, υπάρχουν σοβαρές επιφυλάξεις και ερωτηματικά τόσο για τις χρήσεις όσο και για τους σκοπούς που θα εξυπηρετήσουν οι πλωτές εξέδρες -νομίζω το αναφέρατε προηγουμένως-εν προκειμένω με κριτήριο και την διαβούλευση την οποία διαβάσαμε προσεκτικά, τα εξής: Πρώτον, ενώ ο αρχικός σκοπός αφορούσε την διευκόλυνση επιβίβασης και αποβίβασης από πλωτά μέσα, θαλάσσια σπορ και μικρά σκάφη, δυστυχώς τείνει να καταλήξει σε μια πρόχειρη λύση για ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως μεγέθους.

Θα πρέπει, λοιπόν, κατά την άποψή μας να διευκρινιστεί ρητά στον νόμο ότι δεν επιτρέπεται ο ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής. Η αιτία είναι ότι οι πλωτές εξέδρες δεν αποτελούν κατάλληλες και ασφαλείς λιμενικές υποδομές για πρόσδεση σκαφών αναψυχής, για την προστασία από καιρό και για την εγκατάσταση δικτύων για βασικές παροχές υπηρεσιών. Η ερώτησή μας εδώ είναι πού θα πηγαίνουν τα απόβλητα των σκαφών εάν επιτρέπεται ο ελλιμενισμός τους. Θα τοποθετούνται πλησίον λουτρικών εγκαταστάσεων; Ποια σχέδια ανάγκης θα ισχύουν και πώς θα εφαρμόζονται σε περίπτωση πυρκαγιάς ή ακραίων καιρικών φαινομένων;

Δεύτερον, οι προδιαγραφές εγκατάστασης και λειτουργίας των πλωτών εξεδρών πρέπει να είναι ανάλογες με τη δημιουργία λιμενικών υποδομών, έτσι ώστε να προβλέπονται αυστηροί περιβαλλοντικοί όροι και διατάξεις για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής.

Τρίτον, είναι τουλάχιστον περίεργο να εγκρίνετε την κατάσταση και λειτουργία πλωτών εξεδρών είτε εντός είτε εκτός της θαλάσσιας ζώνης με απόφαση του Γενικού Γραμματέα και τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Τουρισμού, ενώ θεωρείται τροποποίηση χωροθέτησης όταν πρόκειται για την εγκατάσταση πλωτών εξεδρών εντός τουριστικού λιμένα.

Στο άρθρο 68. Όταν μελετήσει κανείς το έντυπο ΔΕΚΠΑ θα διαπιστώσει ότι κυρίως αναφέρεται σε μεγάλα επαγγελματικά σκάφη τα οποία αλλάζουν πλοιοκτήτες, καπετάνιους, διαθέτουν πλήρωμα και είναι υποχρεωμένα να καταθέτουν απόπλου και κατάπλου σε κάθε τους μετακίνηση. Ένα ιδιωτικό ερασιτεχνικό φουσκωτό σκάφος αναψυχής μικρότερο των 10 μέτρων δεν έχει εκ του νόμου καμία από τις παραπάνω δυνατότητες και υποχρεώσεις. Δηλαδή, το έντυπο ΔΕΚΠΑ, πρακτικά, δεν θα χρησιμοποιείται ποτέ. Αυτός είναι ο βασικός λόγος που υπήρξε παρανόηση και λανθασμένη πληροφόρηση για την αναγκαιότητα έκδοσής του.

Είναι προφανές, επομένως, ότι ο νομοθέτης σχεδίασε το συγκεκριμένο έντυπο για πλοία τα οποία υποχρεούνται σε θεώρηση απόπλου/κατάπλου, μπορούν να εκμισθώνονται, να προσλαμβάνουν διάφορους πλοιάρχους και να διαθέτουν πλήρωμα. Δηλαδή δεν έχει καμία σχέση με ένα μικρό σκάφος το οποίο δεν έχει καμία από τις παραπάνω υποχρεώσεις και δυνατότητες.

Όλες αυτές οι αποφάσεις οδήγησαν αρκετούς ιδιοκτήτες μικρών σκαφών, κάποια στελέχη της λιμενικής αρχής, αλλά και τους ναυτικούς πράκτορες που διαχειρίζονται τα έγγραφα αρκετών ιδιοκτητών μικρών σκαφών, στη παρανόηση ότι δεν απαιτείται η έκδοση του ΔΕΚΠΑ απ' όλους. Το πρόβλημα είναι ότι ένα απλό μικρό σκάφος αντιμετωπίζεται όπως μια θαλαμηγός. Ακόμη όμως και ως παράβαση η αμέλεια έκδοσης ενός εντύπου επέβαλε πρόστιμο που είναι υπερβολικά υψηλό σε σχέση με τη βαρύτητα του. Γεγονός που αντιβαίνει στις αρχές του δικαίου και της αναλογικότητας. Επειδή τώρα θύματα του προηγούμενου νόμου υπήρξαν πολλοί ιδιοκτήτες μικρών σκαφών, με τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν να είναι για τον καθένα 1000 €, θα πρέπει, αφού καταργείται το έντυπο ΔΕΚΠΑ, να καταργηθούν και οι εκκρεμείς αποφάσεις προστίμων.

Στο άρθρο 69, κάπου πρέπει να προβλεφθεί η διαδικασία πληρωμής των λιμενικών τελών, αφού τα κατά τόπους λιμενικά ταμεία τις απογευματινές ώρες και τα σαββατοκύριακα, δεν διαθέτουν προσωπικό η εξυπηρέτηση. Είναι κάτι που προβληματίζει πάρα πολλούς.

Στο άρθρο 75, από την 1η Οκτωβρίου του 2018 μέχρι 31η Οκτωβρίου του 2021, ο επιτηρητής της παραγράφου 2, μπορεί να αντικαθίσταται από κάτοχο βεβαίωσης επιτυχούς φοίτησης της σχολής δυτών Καλύμνου. Ενώ, αν δεν υπάρχει τέτοιος, από κάτοχο άδειας δύτη ή από μαθητευόμενο δύτη.

Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου ισχύουν και εφαρμόζονται αναλόγως και για τα επαγγελματικά σκάφη. Ουσιαστικά, λοιπόν, με την συγκεκριμένη διάταξη δίνεται συγχωροχάρτι σε όσους αλιείς δραστηριοποιούνται όλο αυτό το διάστημα χωρίς άδεια επιτηρητή, είτε από υπαιτιότητα τους είτε από υπαιτιότητα των αρμοδίων αρχών, να δρομολογήσουν έγκαιρα τις διαδικασίες, για να αποκτήσουν το απαιτούμενο έγγραφο του επιτηρητή. Ενώ, εντύπωση προκαλεί και η αναδρομική ισχύ της διάταξης, που επί της ουσίας ακυρώνει τις όποιες παραβάσεις έχει επιβάλει η λιμενική αρχή.

Τέλος, θεωρούμε ότι, θα πρέπει κάποια στιγμή οι αρμόδιες διευθύνσεις του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, να ασχοληθούν σοβαρά με το ζήτημα της υπεραλίευσης του συγκεκριμένου είδους. Ολοκληρώνω με το άρθρο 79 με τις άγονες γραμμές, όπου με το υπάρχον αυξάνεται η δαπάνη κατά 4 εκατ., για τις συγκεκριμένες, σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του κράτους. Ο σκοπός είναι να υποστηριχθεί η λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιρειών εάν υπάρχουν προβλήματα; Ερώτησή μας είναι εδώ.

Το κόστος των ακτοπλοϊκών άγονων γραμμών μετά την αύξηση του Σεπτεμβρίου πρέπει να είναι, περίπου, σύμφωνα με τους δικούς μας υπολογισμούς στα 130 εκατ. €, από 90, 7 εκατ. το 2019. Δηλαδή, αυξήθηκε κατά 43%. Επομένως, οδηγούμαστε τώρα συνολικά στα 134 εκατομμύρια με τη συγκεκριμένη αύξηση του άρθρου; Ερώτησή μας και εδώ. Θα επρόκειτο για μια αύξηση της τάξης του 3%. Εδώ θέλουμε να ρωτήσουμε, εάν καλύπτει αυτό το κόστος την αύξηση του κόστους λόγω της χρήσης νέων καυσίμων. Είναι αρκετό το υπάρχουν κόστος άγονων γραμμών σε συνδυασμό και με το κόστος του μεταφορικού ισοδύναμου να καλύψει τις ανάγκες των νησιωτών; Υπάρχουν εδώ απολογιστικά στοιχεία; Σημειώνουμε επίσης, ότι σύμφωνα με τη μελέτη του ΙΟΒΕ το κόστος των ακτοπλοϊκών αγονων γραμμών ανερχόταν το 2016, περίπου στο ένα τέταρτο των συνολικών επιχορηγήσεων γενικά των δημοσίων μεταφορών. Του ΟΑΣΑ, του ΟΑΣ, του ΟΣΕ και λοιπές γραμμές άγονες. Νομίζουμε εδώ ότι θα έπρεπε να αυξηθεί. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο. Ξεκινώντας την ομιλία σας είπατε ότι δεν πήραμε εγκαίρως μέτρα. Εννοούσατε για τον ιό ή για την οικονομία;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Δεν πήραμε προληπτικά μέτρα για τον ιό. Για παράδειγμα η Σιγκαπούρη πήρε μέτρα από την 1η Ιανουαρίου….

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλά, μην το ξαναπείτε αυτό, μας ακούει και κόσμος. Είναι δυνατόν;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Κύριε Πρόεδρε, η Σιγκαπούρη πήρε μέτρα από την πρώτη Ιανουαρίου, προτού καν υπάρξει το πρώτο θύμα. Εμείς περιμέναμε να υπάρξουν πρώτα θύματα και μετά να πάρουμε μέτρα. Δεν είναι πρόληψη αυτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κάνετε λάθος. Σας θυμίζω εδώ και εβδομάδες λαμβάνονται μέτρα σιγά-σιγά. Και πόσες φορές εξαγγελίες των υπευθύνων - όχι της κυβέρνησης - αν θέλετε, διακωμωδήθηκαν και λίγο. Αν γυρίσουμε μερικές εβδομάδες πίσω, θυμάστε τι έγινε με το καρναβάλι και την αντιμετώπιση;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Σας λέω ότι η Σιγκαπούρη από την πρώτη Ιανουαρίου, όποιος επιβάτης πηγαίνει εκεί με αεροπλάνο του μετρούσαν θερμοκρασία. Γνώριζαν τι συμβαίνει. Σας λέω ότι η Ταϊβάν που συνορεύει με την Κίνα, έχει ελάχιστα θύματα, ακριβώς γιατί πήρε μέτρα πρόληψης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν θα κρίνουμε εμείς τα μέτρα καμιάς χώρας. Για τη χώρα μας για να μην είμαστε άδικοι θα πρέπει να γίνει και μια ευχαριστία προς όλους τους ανθρώπους, τους επιστήμονες που το διαχειρίστηκαν και το διαχειρίζονται.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Αυτά δεν είναι μέτρα πρόληψης, είναι καταστολής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εγκαίρως ειδοποίησαν και ειδοποιούν. Θα έλεγα, αν κάτι πρέπει να επισημάνουμε, είναι η ανυπακοή ορισμένες φορές, όχι ότι δεν υπάρχουν μέτρα. Ένιωσα την ανάγκη να το διευκρινίσω γιατί είμαστε στην πρωτοπορία των μέτρων σε επίπεδο Ευρώπης. Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Για ένα λεπτό κ. Πρόεδρε. Καταθέσαμε μια τροπολογία κύριε Υπουργέ, φαντάζομαι την έχετε στα χέρια σας, η οποία αφορά την πρόταση μας για αύξηση των οργανικών θέσεων και του πολιτικού προσωπικού κατά 200 θέσεις, οι οποίες θα κατανέμονται με απόφαση του Υπουργού. Νομίζω ότι είναι κάτι σημαντικό. Ζητήθηκε και από το πολιτικό προσωπικό, αλλά από τη στιγμή που αυξάνουμε τις οργανικές θέσεις και στο λιμενικό, σωστά, να αυξήσουμε και για το πολιτικό προσωπικό. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σαντορινιό. Ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις. Κύριε Υπουργέ, θέλετε κάτι να διευκρινίσετε, να συμπληρώσετε, ουσιαστικά να κλείσετε και τη συνεδρίαση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής**): Καταρχήν, ήθελα να πω στον κ. Σαντορινιό και είχα πει και στους εκπροσώπους της ομοσπονδίας των πολιτικών υπαλλήλων του υπουργείου, ότι όλα τα θέματα που σχετίζονται με τους πολιτικούς υπαλλήλους του υπουργείου, θα μελετηθούν στο επόμενο νομοσχέδιο. Κρατώ, όμως, ότι πολλά από τα αιτήματά τους είναι και δίκαια και πιστεύω ότι στην πράξη θα πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Τώρα, όσον αφορά την επαναφορά της αρμοδιότητας των κλάδων επιθεώρησης εμπορικών πλοίων. Αυτό, ουσιαστικά, συνιστά επιστροφή στην πραγματικότητα και στην κανονικότητα, διότι η Ελλάδα υπήρξε η μοναδική χώρα, η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, που δεν προβλεπόταν η εκπαίδευση και η πιστοποίηση επιθεωρητών των πλοίων της σημαίας της. Ακόμα και να θέλαμε να απεμπολήσουμε τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα, δεν μας αφήνουν οι κανόνες οι διεθνείς και οι κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Θέλω, επίσης, να σας πω το εξής. Στην πρότασή σας για τη σύσταση δημόσιου φορέα. Μα ο κλάδος επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, είναι δημόσιος φορέας. Το ζήτημα είναι το εξής όμως. Πώς θα μπορέσουμε να μηχανογραφήσουμε περισσότερο τις συγκεκριμένες υπηρεσίες της επιθεώρησης εμπορικών πλοίων. Πώς, δηλαδή για παράδειγμα, θα μπορεί να επιλέγεται επιθεωρητής από ένα ηλεκτρονικό σύστημα, έτσι ώστε να μη δημιουργούνται τα προβλήματα του ελέγχου, όπως είπατε κι εσείς. Θέλω να σας πω ότι τα τοπικά κλιμάκια προϋπήρχαν. Δεν τα ίδρυσε ο ΣΥΡΙΖΑ. Στην Κάρπαθο του κλιμάκιο του ανέθεσε ο ΣΥΡΙΖΑ τις ίδιες αρμοδιότητες με το κλιμάκιο του Πειραιά. Αυτό κάνατε. Άρα, μη μας λέτε ότι εμείς επαναφέραμε τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα, άρα επαναφέραμε τη λογική του ελέγχων και του ελεγχόμενου, όταν και τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης αυτή τη δουλειά κάνουν. Προφανώς, εκδίδουν πιστοποιητικά και ελέγχουν πιστοποιητικά.

Τώρα για την αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος στον αιγιαλό και την παραλία, είχα την ίδια εντύπωση αλλά και την ίδια επιχειρηματολογία όταν συζητείτο η διάταξη του 4597/2019 και είχα επισημάνει τότε, επειδή ακριβώς δεν έχουν χαραχθεί τα όρια της παραλίας και αυτό είναι προφανές, και επειδή ακριβώς η επέκταση του συνόλου των αρμοδιοτήτων αστυνόμευσης του αιγιαλού και της παραλίας στο Λιμενικό Σώμα, χωρίς καμία απολύτως μελέτη, ουσιαστικά δεν θα έχει και κανένα πρακτικό αποτέλεσμα και δικαιώθηκα. Δημιουργήθηκαν περισσότερα προβλήματα σύγχυσης αρμοδιοτήτων, με δεδομένο ότι τα τοπικά όργανα αρμοδιοτήτων του λιμενικού σώματος και της ΕΛ.ΑΣ. δεν έχουν προσδιορισθεί.

Το σημαντικότερο όμως από όλα και εδώ δικαιωνόμαστε, είναι ο αποπροσανατολισμός που υπήρξε του Λιμενικού Σώματος από το κύριο εθνικό έργο, το οποίο προσφέρει αυτή την περίοδο και είναι η μεγάλη εθνική προσπάθεια, που καταβάλλουν οι άνδρες και οι γυναίκες του Λιμενικού Σώματος να προστατεύσουν τα θαλάσσια σύνορα της πατρίδας μας. Έτσι με αυτό τον τρόπο επαναφέρουμε τα πράγματα στην πρότερα κατάσταση, όπως ίσχυαν τα τελευταία πενήντα χρόνια. Αυτό κάνουμε χωρίς να απαιτείται να αποσυρθούν οι δυνάμεις του Λιμενικού Σώματος από τη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων, την έρευνα και τη διάσωση, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος προκειμένου να ασκηθούν οι επιπλέον και οι πρόσθετες αρμοδιότητες συνόδευσης στον αιγιαλό και στην παραλία.

Όσον αφορά, επειδή αναφερθήκατε πολλές φορές, στο ζήτημα του άρθρου 105, θα ήθελα να σας πω για μια ακόμη φορά, ότι το συγκεκριμένο άρθρο δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Ο Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, είπε κατά λέξη «η κατάργηση του άρθρου 105, είναι καλύτερη από την ύπαρξη του». Δεν τον διόρισα εγώ τον Πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και επιπλέον, επειδή μου λέτε «μα, αν καταργηθεί το άρθρο 105, τι θα ισχύσει;». Πολύ απλά θα ισχύσει ο ευρωπαϊκός κανονισμός και όλα πλέον θα τηρούνται με βάση τη νομιμότητα. Επιπλέον, υπονοήσατε ότι «προωθείτε τη συγκεκριμένη διάταξη για να υπάρξουν ανανεώσεις των συμβάσεων μέχρι το 2025», διαβάστε, προσεκτικά, τον Κανονισμό στο άρθρο 21, που λέει ακριβώς ότι «η μεταβατική διάταξη του Κανονισμού για συμμόρφωση έως τις 1/7 του 2025, αφορά μόνο στις συμβάσεις που έχουν συναφθεί πριν τις 15/2 του 2017 και ήταν, προσέξτε, αορίστου χρόνου και όχι όλες τις συμβάσεις. Άλλωστε είναι μια διάταξη του ευρωπαϊκού κανονισμού και από ό,τι γνωρίζετε κανένας Οργανισμός Λιμένος δεν έχει σύμβαση αορίστου χρόνου. Στόχος μας, λοιπόν, είναι η προώθηση της νομιμότητας, της διαφάνειας και η διευθέτηση οποιονδήποτε προβληματικών ασαφειών ή μη νόμιμων θεμάτων.

Καταλήγοντας, κύριε Πρόεδρε, βέβαια περισσότερα θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε στην Ολομέλεια, πολύ απλά, το παρόν σχέδιο νόμου, αυτό που κάνει είναι πρακτικά να διορθώσει μέρος από τα κακώς κείμενα της δική σας διακυβέρνησης. Δίνουμε μεγάλη έμφαση στον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, δεν δίνουμε μόνο έμφαση στην ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος με συγκεκριμένα επιχειρησιακά μέσα και συστήματα, αλλά δίνουμε μεγάλη έμφαση στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, κάτι το οποίο αναγνωρίστηκε και από τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, θα έλεγα από το σύνολο των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και αυτό για εμάς είναι ένα πολύ μεγάλο κέρδος, αλλά, βεβαίως, δημιουργεί και πρόσθετες υποχρεώσεις διότι έχουμε την υποχρέωση να αγωνιστούμε και συνεχώς θα αγωνιζόμαστε έτσι ώστε στελέχη του Λιμενικού Σώματος να έχουν πιο βελτιωμένη ποιότητα ζωής. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι κ. Σαντορινιέ, έχετε το λόγο.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε πριν προχωρήσετε στην ψηφοφορία των άρθρων, θα ήθελα να επισημάνω ότι δεν καταψηφίζουμε το σύνολό τους και χάριν συντομίας, επειδή είναι πολλά, καταθέτουμε στα πρακτικά έναν πίνακα με τις θέσεις μας αναλυτικά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι κ. Σαντορινιέ, αν θέλετε μπορείτε να το καταθέσετε στα πρακτικά, άλλα υπενθυμίζω ότι πιο αναλυτικά θα τοποθετηθείτε στην Ολομέλεια.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και λοιπές διατάξεις». Πριν προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων όπως δηλώθηκαν στη συνεδρίαση επί της αρχής:

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Μπουκώρος, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Σαντορινιός, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Μπιάγκης, έχει ψηφίσει υπέρ.

Η Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ, η κυρία Μανωλάκου, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Αρσένης, επιφυλάχθηκε.

Επί των άρθρων, η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, η κυρία Καραμανλή, ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Σαντορινιός, με βάση τη λίστα την οποία καταθέτει τοποθετείται επί των άρθρων.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Αρβανιτίδης, επιφυλάσσεται.

Το ίδιο ισχύει και για τον κ. Βιλιάρδο από την Ελληνική Λύση και το ίδιο μας απέστειλε γραπτώς ο κ. Αρσένης από το ΜέΡΑ25.

Όπως προκύπτει, λοιπόν, από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα από το 1 έως το 80 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και ερωτάται η Επιτροπή εάν το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολο του.

Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και λοιπές διατάξεις» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλή Άννα, Σαντορινιός Νεκτάριος, Αρβανιτίδης Γιώργος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

Τέλος και περί ώρα 17.25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**