**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, 15 Ιουνίου 2020, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10.20΄, στην **Αίθουσα συνεδριάσεων της Ολομέλειας Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για τις θαλάσσιες μεταφορές».

  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, Βούλτεψη Σοφία, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Συρίγος Ευάγγελος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ, Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Τζανακόπουλος Δημήτριος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κατρίνης Μιχαήλ, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή μέρα και καλή εβδομάδα.

Διεξάγεται σήμερα η συνεδρίαση για την Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε κάποιες εκκρεμότητες από παλαιότερα και αναζητούμε μέρες και ώρες που μπορούμε να έχουμε στη διάθεσή μας την συγκεκριμένη αίθουσα, προκειμένου να μειώσουμε τις εκκρεμότητες. Μία από αυτές είναι σήμερα. Καλωσορίζουμε και τον Υπουργό, τον κύριο Πλακιωτάκη, τους Εισηγητές μας και τους Ειδικούς Αγορητές μας, όλους τους συναδέλφους και περνάμε αμέσως στην συζήτηση. Νομίζω, διαδικαστικά θέματα δεν υπάρχουν.

Όποιος μπορεί να μιλήσει από τη θέση του καταλαβαίνετε ότι διευκολύνει. Αν κάποιος θέλει να έρθει στο βήμα, προφανώς δεν θα του το στερήσουμε.

Ξεκινάμε, λοιπόν, σήμερα την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με την Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τον λόγο έχει η κυρία Πιπιλή.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα και καλή εβδομάδα.

Για τον κόσμο της Ελληνικής Ναυτιλίας που κι αν δεν είναι ο βασικός πνεύμονας της οικονομίας μας, η κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για τις θαλάσσιες μεταφορές δεν είναι μια απλή διαδικασία, αλλά ανοίγει ακόμα πιο πλατείς θαλάσσιους δρόμους.

Όλοι γνωρίζουμε τα βασικά για το Μαρόκο. Για παράδειγμα ότι είναι μια χώρα γνωστή για το διαφορετικό τουρισμό της και ότι είναι ισχυρότατη δύναμη στην Βόρεια Αφρική, αλλά μόνον οι εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία γνωρίζουν ότι το Μαρόκο διαθέτει 27 εμπορικά λιμάνια, άρα είναι μια χώρα που έχει μεγάλη εμπειρία και δύναμη στις θαλάσσιες μεταφορές και μπορεί να αποτελέσει στο μέλλον ένα χρήσιμο, πολύτιμο, συνεργάτη για τη χώρα μας.

Όλοι γνωρίζουμε το θρυλικό λιμάνι της Καζαμπλάνκα, αλλά πιθανόν δεν γνωρίζουν οι πολλοί τις εξελίξεις των τελευταίων ετών, όπως το ότι το Λιμάνι «TANGER MED» αν και άνοιξε μόλις το 2007, είναι σήμερα το μεγαλύτερο λιμάνι της Βόρειας Αφρικής στη Μεσόγειο, καθώς συνδέεται με περισσότερα από 180 λιμάνια και 70 χώρες στον κόσμο.

Ήταν Σεπτέμβριο του 2016 που υπεγράφη στο Ραμπάτ η υπό κύρωση διμερής Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για τις θαλάσσιες μεταφορές από τον τότε Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών, κύριο Μάρδα και τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών του Βασιλείου του Μαρόκου.

Η Συμφωνία για τις θαλάσσιες μεταφορές ολοκληρώνει το θεσμικό πλαίσιο ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των 2 χωρών το οποίο περιλαμβάνει επιπροσθέτως, πρώτον, τη Σύμβαση μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για την αποφυγή της διπλής φορολογίας και την αποτροπή της φοροδιαφυγής, αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος, Νόμος 3820 του 2010, η οποία περιλαμβάνει διάταξη που ορίζει τη σημαία του πλοίου ως κριτήριο για την απαλλαγή των ναυτιλιακών κερδών από την διπλή φορολόγηση, διασφαλίζοντας, συναφώς τα ναυτιλιακά της συμφέροντα και δεύτερον, τη Συμφωνία περί οικονομικής, επιστημονικής, μορφωτικής και τεχνικής συνεργασίας Ελλάδας η οποία προβλέπει τη συνεργασία των δύο κρατών σε ένα ευρύ φάσμα τομέων, μεταξύ των οποίων και οι τομείς ναυπηγήσεων, αλιείας, τουρισμού και λοιπά.

Επιπροσθέτως, μεταξύ Μαρόκου και Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει συναφθεί το 1996 διμερής Συμφωνία Σύνδεσης «Association Agreement», η οποία τέθηκε σε ισχύ το Μάρτιο του 2000 και περιέχει και αυτή διατάξεις ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, η Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για τις Θαλάσσιες Μεταφορές διασφαλίζει, πλήρως, το πρωταρχικό ελληνικό ενδιαφέρον πρόσβασης της Ναυτιλίας μας στη ναυτιλιακή αγορά του Μαρόκου, καθώς εντάσσεται στο πλαίσιο του γενικότερου γεωστρατηγικού ενδιαφέροντός μας για την ενίσχυση των διμερών οικονομικών σχέσεων με χώρες της βόρειας Αφρικής στον τομέα θαλασσίων μεταφορών.

Ειδικότερα, στην περίπτωση του Μαρόκου έμφαση αποδίδεται στη στρατηγική γεωπολιτική θέση της χώρας και στη σταδιακή αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της, μέσω των οποίων διακινείται μεγάλος όγκος φορτίων, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη τη σημαντική συμμετοχή της ελληνικής και ελληνόκτητης Ναυτιλίας στη διακίνηση του παγκόσμιου εμπορίου.

Ειδικότερα, με τη Συμφωνία που κατατίθεται για Κύρωση με αυτό το σχέδιο νόμου, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν στην εφαρμογή των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και στη διατήρηση και ανάπτυξη μιας μόνιμης συνεργασίας, καθώς και στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων για τις ναυτιλιακές υποθέσεις αρχών των χωρών τους.

Σημαντικό είναι, ότι συμφωνούν για την παροχή μεταξύ τους και της τεχνικής βοήθειας για την ανάπτυξη των Θαλασσίων Μεταφορών, ενώ στο πλαίσιο των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού συμφωνούν να εξασφαλίζεται η ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων τους στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές, αλλά και η συνεργασία στην εξάλειψη των εμποδίων, καθώς και η αποχή από μέτρα που θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν τη συμμετοχή των πλοίων τους στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των λιμένων τους και των λιμένων τρίτων χωρών.

Η Συμφωνία προβλέπει την κατάργηση μονομερών περιορισμών που σχετίζονται με τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη θα επιτρέπεται η εγκατάσταση γραφείων αντιπροσωπείας στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους σύμφωνα πάντα με την εθνική τους νομοθεσία, καθώς, επίσης, παρέχεται το δικαίωμα να χρησιμοποιούν, να ανταλλάσσουν, ή να μεταφέρουν ελεύθερα εισοδήματα και άλλα έσοδα που προέρχονται από τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών που παρέχονται στο έδαφός του.

Επίσης, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν να παρέχουν, εκατέρωθεν, στα πλοία τους την ίδια μεταχείριση, σε ότι αφορά στην ελεύθερη είσοδο στα λιμάνια, στη διάθεση των προβλητών και στην πλήρη χρήση των λιμενικών ευκολιών τους, στη φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφόρτωση φορτίων, στην επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, ενώ, επιπροσθέτως, συμφωνούν να παρέχουν στα πλοία τους τη μεταχείριση του, μάλλον, ευνοούμενου κράτους σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία και για τα οποία δεν προβλέπεται διαφορετική ρύθμιση από τη Συμφωνία.

Σημαντικό είναι, επίσης, πώς συμφωνούν να καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για τη διευκόλυνση και επίσπευση της ναυτιλιακής κίνησης, για την απλούστευση της διεξαγωγής των, εν γένει, λιμενικών διατυπώσεων γενικότερα για την αποφυγή των καθυστερήσεων που δημιουργεί μεγάλο πρόβλημα στη Ναυτιλία.

Προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των αποδεικτικών ταυτότητας των ναυτικών των συμβαλλομένων μερών, δηλαδή, του Βασιλείου του Μαρόκου και της Δημοκρατίας της Ελλάδος. Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου προβλέπεται η διευκόλυνση των μελών του πληρώματος των πλοίων των συμβαλλομένων μερών στις επικράτειες τους και η είσοδος και παραμονή των ναυτικών των πλοίων των συμβαλλόμενων μερών στην επικράτεια του άλλου μέρους, εφόσον χρήζουν άμεσης ιατρικής βοήθειας.

Επιπροσθέτως, προβλέπεται το δικαίωμα άρνησης εισόδου και παραμονής σε ναυτικούς, που δεν πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις. Προβλέπεται η δυνατότητα των πλοιοκτητών καθενός από τα συμβαλλόμενα μέρη, να ναυτολογούν σε πλοία τους, που φέρουν τη σημαία των συμβαλλομένων μερών υπηκόους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία της χώρας τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο και, φυσικά, και τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις.

Επίσης, ξεκαθαρίζεται ότι κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν θα ασκεί ποινική δικαιοδοσία σε πλοία του άλλου συμβαλλόμενο μέρος. Φυσικά, στη συμφωνία προβλέπονται με ρητό τρόπο ορισμένες συγκεκριμένες περιπτώσεις, όταν π.χ. σχετίζονται με την τάξη και την ασφάλεια του κράτους, όπου βρίσκεται το πλοίο ή όταν έχουν γίνει ενέργειες, για τις οποίες ο ίδιος ο πλοίαρχος του πλοίου ή κάποιοι από τους διπλωματικούς υπαλλήλους του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο, έχουν ζητήσει την κίνηση διαδικασιών. Το ίδιο ισχύει και σε παρέμβαση των αρχών του άλλου μέρους.

Σε περίπτωση τώρα ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος στο οποίο εμπλέκεται πλοίο, που φέρει τη σημαία συμβαλλόμενου μέρους. Προβλέπεται ότι οι ναυτικοί, τα μέλη του πληρώματος θα αντιμετωπίζονται από τις αρχές των συμβαλλομένων μερών κατά τρόπο δίκαιο, όπως προβλέπεται από τις οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας.

Ξεκαθαρίζεται, επίσης, ότι οι δικαστικές ή οι διοικητικές αρχές του ενός συμβαλλόμενο μέρος με την επιφύλαξη του άρθρου 20 παράγραφος 1 της εν λόγω Συμφωνίας μπορούν, να επιλαμβάνονται επί αστικών διαφορών, που έχουν σχέση με τη σύμβαση εργασίας μέλους πληρώματος πλοίου του άλλου συμβαλλόμενο μέρους, μόνον εάν τους ζητηθεί από τους διπλωματικούς υπαλλήλους του συμβαλλόμενο μέρους, του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο.

Επίσης, συμφωνείται σε περίπτωση ναυαγίου, προσάραξης ή ατυχήματος πλοίου ενός από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη η παροχή συνδρομής, καθώς και η ρύθμιση συναφών θεμάτων. Εννοείται ότι οι διατάξεις της συμφωνίας δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, που προκύπτουν από τις εν ισχύ διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες σχετικές με ναυτιλιακά θέματα, καθώς, επίσης και τις υποχρεώσεις της Ελληνικής Δημοκρατίας ως κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Κύρωση περιλαμβάνει κι άλλα πιο εξειδικευμένα θέματα, αλλά καταλήγοντας αφού σταθώ στη σύσταση Κοινής Επιτροπής με τη συμμετοχή εκπροσώπων των ναυτιλιακών διοικήσεων των δύο χωρών, θα συνοψίσω την ουσία της κύρωσης της συμφωνίας με δεδομένη τη στρατηγική γεωπολιτική θέση των λιμένων του Μαρόκου και την εξ αυτής σημαντική προστιθέμενη αξία διασφάλισης της ελεύθερης πρόσβασης των ελληνικών πλοίων υπό καθεστώς εθνικής μεταχείρισης στους μαροκινούς λιμένες, η προς κύρωση Συμφωνία θα παράσχει πλήρη νομική βεβαιότητα στη δραστηριοποίηση των ναυτιλιακών φορέων, αλλά και θεσμική βάση περαιτέρω εμβάθυνσης στη συνεργασία των δύο χωρών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Έτσι, η κύρωση της διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας με το Μαρόκο από τη χώρα μας θα ισχυροποιήσει έτι περαιτέρω τη θέση μας στο διεθνή ναυτικό χάρτη εξυπηρετώντας, πλήρως, τα ναυτιλιακά μας συμφέροντα και ενδυναμώνοντας επέκεινα και τις πολιτικές διπλωματικές μας σχέσεις με την εν λόγω χώρα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς, ευχαριστούμε την κυρία Πιπιλή. Θα συνεχίσουμε με τον Εισηγητή της Μειοψηφίας, βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κύριο Διονύσιο Καλαματιανό. Κύριε Καλαματιανέ, το βήμα είναι στη διάθεσή σας για 10 λεπτά.

Να πω ότι η κύρωση είναι σε μια συνεδρίαση. Είναι με το 108. Όσοι συμφωνήσουν και ψηφίσουν θετικά σήμερα, δεν θα πάρουν το λόγο. Δεν έχει άλλες διατάξεις, είναι πολύ καθαρή η Κύρωση. Δεν έχει, να προσθέσει τίποτε. Είναι μια καθαρή κύρωση, όποιος συμφωνεί, ουσιαστικά, δεν έχει λόγο, να πάρει το λόγο στην Ολομέλεια.

Κύριε Καλαματιανέ, έχετε το λόγο, παρακαλώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ-ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

 Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κύρωση της σημερινής συμφωνίας με το Μαρόκο για τις θαλάσσιες μεταφορές υπεγράφη, όπως αναφέρθηκε και η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, το Σεπτέμβρη του 2016 στο Ραμπάτ και αναμφισβήτητα είναι ένα θετικό βήμα για την χώρα μας. Είναι αποτέλεσμα της εξωστρέφειας και της διπλωματικής εγρήγορσης που επέδειξε συνεχώς σε πολλούς τομείς και επίπεδα η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, κατά τη διάρκεια των ετών 2015-2019. Υπάρχουν και άλλες τέτοιες συμφωνίες, κ. Υπουργέ, που αναμένουν την κύρωσή τους και θα βοηθήσουν την διεθνή θέση της χώρας μας και θα την αναβαθμίσουν σε ναυτιλιακό επίπεδο.

 Βεβαίως, ουδεμία πρόθεση έχουμε να απαξιώσουμε την προεργασία που έχει γίνει και βεβαίως, την πολύ σημαντική συμβολή των υπηρεσιών του Λιμενικού και των αρμόδιων Διευθύνσεων στην προετοιμασία και την ολοκλήρωση των διαδικασιών για να φτάσουμε σήμερα εδώ.

Οι προσπάθειες αυτές καταλήγουν στη σημερινή κύρωση που προάγει αναμφισβήτητα τα συμφέροντα της χώρας, στον εξαιρετικά ανταγωνιστικό και διεθνοποιημένο περιβάλλον της ναυτιλίας. Μάλιστα, δεν είναι τυχαίο ότι η συνεργασία της χώρας μας με το Μαρόκο, παρ’ ότι η χώρα αυτή βρίσκεται πολλά ναυτικά μίλια μακριά, είναι πολύ στενή, καθώς ελληνικές εταιρείες δραστηριοποιούνται και στον ναυτιλιακό τομέα αλλά και στις εμπορικές μεταφορές.

Δεν θα επεκταθώ στο κείμενο της συμφωνίας. Η συνάδελφος, η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, αναφέρθηκε και στην αιτιολογική και στο κείμενο της συμφωνίας. Θα πω όμως, ότι η συμφωνία είναι ουσιαστική, περιεκτική και αποτελεσματική. Δυστυχώς, όμως, αυτό δεν το διαπιστώνουμε με την πολιτική που εφαρμόζει το Υπουργείο τον τελευταίο χρόνο. Παραδώσαμε ένα νοικοκυρεμένο Υπουργείο, με πολλά και σοβαρά προβλήματα, αλλά ένα Υπουργείο που ισχυροποίησε τη θέση της χώρας στο ναυτιλιακό χάρτη. Δημιουργήσαμε λειτουργική και αποτελεσματική θαλάσσια και νησιωτική πολιτική.

Θα αναφερθώ στο τελευταίο, στη νησιωτική πολιτική και θα αναφερθώ στο μεταφορικό ισοδύναμο. Κύριε Υπουργέ, οι νησιώτες επιβάτες, αναμένουν ακόμα την έκδοση των Υπουργικών Αποφάσεων, για να πληρωθούν τις μετακινήσεις τους το 2020. Το ίδιο περιμένουν να ανοίξει η πλατφόρμα, για να καταθέσουν οι επιχειρήσεις τα παραστατικά μεταφοράς. Σε τέτοιες συνθήκες, που είναι αναγκαία η στήριξη των νησιωτών και των επιβατών αλλά και των επιχειρήσεων των νησιών, πρέπει να λαμβάνονται πρωτοβουλίες και να λύνονται θέματα. Το μεταφορικό ισοδύναμο αποδεικνύει το πόσο σημαντικό είναι τώρα, σε τέτοιες δύσκολες συνθήκες πανδημίας, που είναι απαραίτητη η οικονομική στήριξη των νησιωτών μας και των επιβατών και των επιχειρήσεων. Αναμένουν, λοιπόν, αυτά που χρωστάει το δημόσιο σε αυτούς και την ενίσχυσή τους.

Πάμε τώρα στα λιμάνια. Δυστυχώς η αντίστροφη μέτρηση για την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών λιμανιών έχει αρχίσει. Η δική μας Κυβέρνηση, μέσα σε καθεστώς μνημονίων, διαπραγματεύτηκε με τους θεσμούς και πέτυχε να μην ιδιωτικοποιηθούν τα 10 λιμάνια της χώρας. Παρά τις εμμονές και τις πιέσεις των δανειστών, η κυβέρνησή μας επέβαλε την ανάπτυξη με το μοντέλο της υπό-παραχώρησης συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, σύμφωνα δηλαδή με τη διεθνή πρακτική.

Η Κυβέρνησή σας όμως, προχωρά στην πλήρη παραχώρηση και πώληση των μετοχών. Εμείς ενισχύσαμε τους 10 οργανισμούς λιμένα, ώστε να μη χάσουν το δημόσιο χαρακτήρα τους, τους δώσαμε τα κατάλληλα θεσμικά εργαλεία, για να αναπτύξουν περαιτέρω δραστηριότητες που θα στήριζαν ισόρροπα και με σχέδιο τις τοπικές κοινωνίες. Τώρα, εφαρμόζονται απρόσκοπτα νεοφιλελεύθερες πρακτικές, εφαρμόζονται πολιτικές που πλήττουν το δημόσιο συμφέρον. Έρχονται από το παράθυρο οι απαιτήσεις των δανειστών που εμείς καταφέραμε να αποκρούσουμε τα προηγούμενα χρόνια.

Τώρα, όσον αφορά τον τομέα της ναυτεργασίας, δυστυχώς υπήρξε πολύ μεγάλη καθυστέρηση στην καταβολή των 800 ευρώ στους ναυτεργάτες. Ο κλάδος έμεινε απροστάτευτος στα πλαίσια της πανδημίας και μετά τα πρώτα δρομολόγια, δυστυχώς τα προβλήματα υπάρχουν και είναι μεγάλα.

Όσον αφορά τον τομέα της στήριξης των νησιωτών, παρά το γεγονός ότι τυπικά η καθ’ ύλη αρμοδιότητα των θεμάτων υγείας ανήκουν σε άλλο Υπουργείο, η προστασία συνολικά της νησιωτικότητας, είναι στα ευρύτερα καθήκοντα του Υπουργείου Ναυτιλίας. Οφείλω, λοιπόν, να αναφερθώ στην υποστελέχωση των δομών υγείας των νησιών, στην απουσία γιατρών από πολλά μικρά νησιά, στη δυσκολία εφαρμογής των υγειονομικών πρωτοκόλλων από τις τουριστικές μονάδες λόγω της έλλειψης ιδιωτών γιατρών, αλλά και στην απουσία πρόνοιας για προμήθεια επιπλέον καψουλών μεταφοράς ασθενών. Κατά την περίοδο της έντασης της πανδημίας και μόνο μετά από συνεχείς οχλήσεις των φορέων εφαρμόσατε, έστω και αργά, το μέτρο της ελεγχόμενης μετάβασης στα νησιά. Η στελέχωση των δομών υγείας είναι πολύ μικρή. Η κυβέρνηση κάνει λόγο για χιλιάδες προσλήψεις του κλάδου, όμως τα νησιά εξακολουθούν και αντιμετωπίζουν κομβικές ελλείψεις.

 Κύριε Υπουργέ, ανακοινώσατε ως σχέδια αντιμετώπισης για την πανδημία, τα τρία πλωτά ασθενοφόρα για τις διακομιδές των ασθενών στο Αιγαίο. Δεν είπατε, όμως, ότι και η χρηματοδότηση όσο και η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για αυτά τα τρία πλωτά ασθενοφόρα πραγματοποιήθηκε από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με ευρωπαϊκά προγράμματα με τη συνεργασία του λιμενικού και του ΕΚΑΒ. Στόχευε και στοχεύει και σήμερα, στην εξυπηρέτηση περιστατικών περίθαλψης και μεταφοράς προσφύγων και πασχόντων από τα νησιά μας. Δυστυχώς, όμως, οι νησιώτες σε ένα νέο δεύτερο κύμα πανδημίας, θα είναι ξανά απροστάτευτοι.

 Ναυτική εκπαίδευση. Στη ναυτική εκπαίδευση, την τελευταία περίοδο, τα πράγματα και λόγω της υγειονομικής κρίσης δεν είναι στο επιθυμητό επίπεδο. Θέματα, όπως, η θερμομέτρηση των μαθητών, η πρόσφατη άφιξη σπουδαστών από ταξίδια του εξωτερικού, η δυνατότητα κατανομής των εξεταζόμενων σε αίθουσες, η ύπαρξη ατόμων που ανήκουν σε ομάδες υψηλού κινδύνου είτε είναι μαθητές είτε καθηγητές είτε είναι συγγενείς τους, η τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας και αλλά δεν έχουν εξεταστεί, δεν έχουν ρυθμιστεί ακόμα από το Υπουργείο. Είμαστε στον Ιούνιο, πρέπει να δοθούν άμεσα διευκρινιστικές οδηγίες. Το εκπαιδευτικό προσωπικό, οι σπουδαστές είναι αναγκαίο να γνωρίζουν επακριβώς τους όρους διεξαγωγής των εξετάσεων, στο πλαίσιο της αντιμετώπισης της πανδημίας.

Υπήρξε καθυστέρηση, στο ξεκίνημα των εξ αποστάσεως μαθημάτων στις ΑΕΝ. Ξεκίνησαν αρχές Απριλίου, η έναρξη των μαθημάτων έγινε μετά από πολλές πιέσεις τόσο των ίδιων των φοιτητών όσο και των κομμάτων της αντιπολίτευσης. Αντίστοιχες μεγάλες καθυστερήσεις συνέβησαν και στη συνέχιση λειτουργίας των Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, των γνωστών ΚΕΣΕΝ.

 Δεν θέλω να επεκταθώ περαιτέρω. Τα πιο σημαντικά σχετικά με τη συμφωνία, έχουν ειπωθεί και δεν έχω το χρόνο να αναφερθώ σε όλα τα ζητήματα που θα ήθελα να θέσω ενώπιον του Υπουργού. Να τονίσω, όμως, ότι η αποτελεσματικότητα και η αμεσότητα στη διαχείριση συνδέονται με την εύρυθμη λειτουργία, του τόσο σημαντικού και του τόσο κρίσιμου Υπουργείου Ναυτιλίας. Καλώς φέρνετε, την Κύρωση της συμφωνίας με το Μαρόκο. Αναμένουμε και εμείς, όπως και όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα, περαιτέρω νομοθετικές πρωτοβουλίες για να ρυθμιστούν τα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν το Υπουργείο σας, στη ναυτιλία, τη ναυτεργασία και τη ναυτική εκπαίδευση. Ψηφίζουμε υπέρ στην Κύρωση, με επιφύλαξη όμως ότι δεν θα υπάρξει κάποια τροπολογία ή κάποια άλλη διαφορά στην Ολομέλεια, εκεί θα πρέπει να μιλήσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κατ’ αρχήν, η ψήφος είναι για την Επιτροπή, όχι για την Ολομέλεια. Είναι Κύρωση, κανονικά δεν θα πρέπει να έχει τίποτα άλλο, αλλιώς θα έπρεπε να έρθει με άλλον τίτλο. Σας ευχαριστούμε κύριε Καλαματιανέ. Υπέρ ψηφίζει και η κυρία Πιπιλή.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρώνουμε σήμερα, στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, μια συμφωνία για τις θαλάσσιες μεταφορές, μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Βασιλείας του Μαρόκου, που υπεγράφη στο Ραμπάτ στις 8 Σεπτεμβρίου του 2016. Μια συμφωνία, που στοχεύει στη συνεργασία των συμβαλλόμενων μερών στον ναυτιλιακό τομέα, παρέχοντας αμοιβαίες διευκολύνσεις, τόσο στα πλοία όσο και στους ναυτικούς.

Αναμφίβολα, μια τέτοια συμφωνία που θα ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, δεν θα μπορούσε να μας βρίσκει αντίθετους. Επί της ουσίας, η συνεδρίαση της σημερινής επιτροπής, είναι μια εντελώς διαδικαστική τυπική διαδικασία. Είναι συμφωνία που έχει υπογραφεί και είχε αποφασιστεί κατά το παρελθόν. Εντούτοις, κύριε Υπουργέ, θα περιμέναμε από εσάς, μετά όλα αυτά που έχουν συμβεί με το lockdown που ζήσαμε ως χώρα, να δούμε ως προτεραιότητα στην ατζέντα των νομοθετικών σας πρωτοβουλιών, διαφορετικής φύσεως νομοσχέδια, τα οποία θα προτάξετε.

Διαβάζουμε στον Τύπο και από δικές σας συνεντεύξεις, ότι είναι θέμα χρόνου να καταθέσετε στη Βουλή ένα νομοσχέδιο για την νησιωτικότητα. Επειδή, λοιπόν, εμείς στο Κίνημα Αλλαγής, είμαστε πάντοτε ανοιχτοί και θέλουμε να συνδράμουμε ουσιαστικά και πραγματικά στην εξέλιξη της ναυτιλίας, της νησιωτικότητας, αλλά και του τόπου γενικότερα, επιτρέψτε μου να σας κάνω κάποιες επισημάνσεις, από τη δική μας πλευρά, τουλάχιστον, κατά πόσο μπορείτε να πάρετε υπόψη σας.

Αρχικά, θα ήθελα να υπογραμμίσω το εξής. Είμαι νησιώτης και γνωρίζω από πρώτο χέρι την ταλαιπωρία που υφίστανται, όχι μόνο οι επτανήσιοι, από όπου και κατάγομαι εγώ, τα Επτάνησα, αλλά οι νησιώτες γενικότερα, ως προς τις μετακινήσεις λόγω του απαρχαιωμένο συστήματος των ακτοπλοϊκών μεταφορών.Θα ήθελα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, και εγώ με τη σειρά μου να σας επισημάνω για μία ακόμη φορά, υπάρχει ανάγκη για να νομοθετήσετε, όσο γίνεται πιο γρήγορα, σε μια κατεύθυνση η οποία, εν τέλει, θα παρέχει βιώσιμες και αποτελεσματικές λύσεις, ως προς την καθημερινότητα και κυρίως ως προς την μετακίνηση, τόσο των νησιωτών όσο και των τουριστών. Προσπαθούμε να πείσουμε για την αναγκαιότητα. Μια μετακίνηση, η οποία θα γίνεται και με ταχύτητα και με ασφάλεια.

Η κρίση του κοροναϊού, πέρα από τα διαχειριστικά καθημερινά προβλήματα, ανέδειξε επίσης, μία μεγάλη παθογένεια του ελληνικού κράτους, την οποία ως Κυβέρνηση τμηματικά αντιμετωπίσατε και μάλιστα σε όχι και τόσο νευραλγικούς τομείς, θα μπορούσε κάποιος να ισχυριστεί. Αυτή των παρωχημένων θεσμικών δομών και την επιβεβλημένη πια ανάγκη, να βγούμε πια από τα πλοκάμια αυτού του μοντέλου διακυβέρνησης και να περάσουμε σε ένα σύγχρονο μοντέλο διοίκησης, πιο αποτελεσματικό, το οποίο μάλιστα θα προβλέπει και θα ενσαρκώνει και θα εσωκλείει, όλες τις προκλήσεις της τρέχουσας συγκυρίας. Της λεγόμενης τέταρτης βιομηχανικής επανάστασης, η οποία μάλιστα εξαπλώνεται με ραγδαίο ρυθμό και μπαίνει καθημερινά στη ζωή των Ελλήνων πολιτών.

Μέχρι πρότινος, μέχρι τις σήμερα νομοθετικές σας παρεμβάσεις, το μοναδικό νομοσχέδιο που καταθέσατε στη Βουλή τον Μάρτη και τώρα ετοιμάζεται το δεύτερο, αν όλα ανταποκρίνονται στις πληροφορίες που υπάρχουν, δεν έχουν δει εκτός από αυτά κάποια διάθεση πραγματικής αλλαγής, ούτε καν ουσιαστικής εξέλιξης, ως προς το πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών. Θα σας υπενθυμίσω μόνο, εκτίμησή μας είναι αυτή, ότι μέχρι σήμερα νόμος 2932 του 2001, φαντάζει ακόμα καινοτόμος. Είναι ο νόμος, ο οποίος επί της ουσίας, είχε απελευθερώσει τις ακτογραμμές. Μάλιστα, αν το συγκρίνουμε με τα δεδομένα της εποχής, με τις συχνές και περιορισμένες δυνατότητες του χθες, σε αντίθεση με την αφθονία του σήμερα, από όλες τις πλευρές τεχνολογία, μηχανολογικό εξοπλισμό, εξειδικευμένο προσωπικό, γίνεται άμεσα αντιληπτό, πόσο ετεροχρονισμένοι είμαστε σήμερα.

Επιβάλλεται, λοιπόν, κατά τη γνώμη μας, η υιοθέτηση ενός πιο σύγχρονου μοντέλου διοίκησης για τις θαλάσσιες μεταφορές. Αν θυμάστε παλαιότερα, υπήρχε συγκεκριμένη υπηρεσία, ένα παράδειγμα θα σας πω, η λεγόμενη Διεύθυνση Θαλασσίων Μεταφορών, που υπάγονταν στην καταργηθείσα, τότε συσταθείσα Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία σχεδίαζε και εκπονούσε μελέτες, γύρω από τα προβλήματα των θαλάσσιων μεταφορών. Σήμερα, όλα αυτά διεξάγονται από το Λιμενικό Σώμα.

Αν τυχόν υπήρχε κάποιος δείκτης μέτρησης αποτελεσματικότητας, του χτες με το σήμερα, των οργάνων των θεσμικών του χθες με του σήμερα, αναμφίβολα, η διαφορά θα ήταν πολύ μεγάλη. Θα ήταν, μπορώ να πω εγώ, χαοτική. Και για να ξεκαθαρίσω - δεν υπαινίσσομαι απολύτως τίποτα, ως προς τους τρόπους με τους οποίους εργάζεται το Λιμενικό Σώμα, απεναντίας - πιστεύουμε ότι στις τόσες πολλές αρμοδιότητες που του έχει επιβάλλει το Ελληνικό Κράτος, το Λιμενικό Σώμα επιτελεί τον ρόλο του άψογα.

Το ελληνικό κράτος, είναι, αυτό, που μάλλον χρειάζεται, να αλλάξει και να υιοθετήσει, πιο ευέλικτες και πιο αποκεντρωμένες, υπηρεσίες και δομές.

Δεν γίνεται πια στο βωμό αυτής της καθημερινής διαχείρισης, «της μιζέριας», να φορτώνουμε ρόλους και υποχρεώσεις, στη συγκεκριμένη περίπτωση, στο Λιμενικό Σώμα, γιατί αδυνατούμε να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα στη βάση τους.

Δεν γίνεται να επικαλούμαστε, συνέχεια την κρίση και να μην προχωράμε σε αποκέντρωση δομών, να αδυνατούμε να βρούμε βιώσιμες λύσεις, για τα πρακτικά και τα καθημερινά προβλήματα των συμπολιτών μας των νησιωτικών περιοχών.

Δεν γίνεται να αδιαφορούμε για την αναβάθμιση στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών, όταν ο τουρισμός, η λεγόμενη βαριά βιομηχανία της χώρας μας και εντέλει μετά την κρίση που πέρασε η χώρα και μας κόστισε τόσο ακριβά, είτε σε ατομικό είτε σε συλλογικό επίπεδο. Ας καθίσουμε επιτέλους, έστω και τώρα όλοι μαζί, να νομοθετήσουμε, σε μια κατεύθυνση και λογική, που θα έχει ως κύριο μέλημα, τα νησιά, τους πολίτες αυτών και όχι τα κερδοσκοπικά παιχνίδια κάποιων επιτηδείων της εποχής μας.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα για μια ακόμη φορά να σας υπογραμμίσω, την ανάγκη, -μέσα από τις πληροφορίες που μας έρχονται από τον τύπο,- ότι μεταξύ των προθέσεών σας, είναι, η αλλαγή του μεταφορικού ισοδύναμου.

Εκτίμησή μας και πρόταση προς εσάς, είναι, ότι πρέπει να γίνει με έναν πιο σύγχρονο τρόπο. Θα ήθελα να σας τονίσω και εγώ με τη σειρά μου, ότι υπάρχει μεγάλη ανάγκη να διευρύνεται τη βάση των δικαιούχων ως προς το μεταφορικό ισοδύναμο, καθώς όπως γνωρίζετε η κρίση που περνάμε, περάσαμε και συνεχίζουμε να περνάμε, έχει ανατρέψει εντελώς τα προηγούμενα δεδομένα και είναι πολύ περισσότεροι πια οι συμπολίτες μας, που αδυνατούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις που τους επιβάλλει η σημερινή συγκυρία.

Κλείνοντας, ευελπιστώ, ότι το νομοσχέδιο που ετοιμάζουν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας, θα βασίζεται σε μια λογική, πιο φιλικά διακείμενη προς τους νησιώτες και την νησιωτικότητα και όχι στην ενίσχυση των δομών του ήδη ατροφικού άθηνοκεντρικού κράτους, του συγκεντρωτικού κράτους, που είμαστε αντιμέτωποι όλοι κάθε μέρα. Οι κάτοικοι των νησιών μας και δη των ακριτικών νησιών, περιμένουν με αγωνία και σε εσάς πλέον υπάρχει η πρωτοβουλία, εσείς πλέον πρέπει να αποδείξετε με το νομοθέτημα που θα φέρετε στην Ολομέλεια, ότι πράγματι, τους σκεφτόμαστε.

Εμείς, ψηφίζουμε, «υπέρ».

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει η κυρία Κομνηνάκα.

**ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Η Συμφωνία μεταξύ της Ελλάδας και του Μαρόκου για τις θαλάσσιες μεταφορές, που υπεγράφη το 2016 από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και έρχεται προς Κύρωση από τη σημερινή Κυβέρνηση, δεν είναι τίποτα άλλο από μια σειρά από διευκολύνσεις που δίνονται προς το εφοπλιστικό κεφάλαιο των δύο χωρών, στο πλαίσιο, όπως τονίζεται, σε διάφορα σημεία της Σύμβασης, των Αρχών του ελεύθερου και θέμιτου, όπως λέγεται, ανταγωνισμού.

Γι’ αυτό, βέβαια και ομονοούν σ’ αυτή, όλα τα άλλα Κόμματα.

Τι προβλέπει, δηλαδή; Οι διάφορες διευκολύνσεις, φοροελαφρύνσεις, ακόμα και αυτά τα μειωμένα λιμενικά και άλλα τέλη που καταβάλλονται από τους Έλληνες εφοπλιστές, να προβλέπονται ομοίως και για τα πλοία με σημαία Μαρόκου, ώστε, βέβαια, να εξασφαλίζεται με όρους αμοιβαιότητας, εξίσου ευνοϊκή μεταχείριση για τους εφοπλιστές της χώρας μας στη συμβαλλόμενη χώρα. Βέβαια, αυτός θεμιτός με το κεφάλαιο ανταγωνισμός, μεταφράζεται, επίσης και δικαιολογεί, τις μειωμένες οργανικές συνθέσεις των πλοίων, την εντατικοποίηση της δουλειάς των ναυτεργατών, την προς τα κάτω εξίσωση των μισθών των ελληνικών και ξένων πληρωμάτων και τελικά, την εκτεταμένη ανεργία των ναυτεργατών.

Με τη Σύμβαση, προβλέπονται μια σειρά διευκολύνσεις, για να μπορούν ανεμπόδιστα οι ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν ελεύθερα το εισόδημα και άλλα έσοδα που αποκτούν από τη δραστηριότητα στην άλλη χώρα, όπως προβλέπει το άρθρο 6. Ταυτόχρονα, ενώ προβλέπεται για τις ναυτιλιακές εταιρείες η ελεύθερη χωρίς πρόσθετα τέλη πρόσβαση σε λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις, για τους ναυτικούς και τους ναυτεργάτες, ορθώνονται μια σειρά εμπόδια στη διεκδίκηση των πάσης φύσεως αξιώσεων τους, έναντι της εταιρείας, που προκύπτουν από τη σύμβαση εργασίας και ακόμη κι αν πρόκειται για οφειλόμενα δεδουλευμένα. Δημιουργείται, δηλαδή, με τη Σύμβαση, μια ασπίδα προστασίας των εφοπλιστών από τις εργατικές αξιώσεις, μια ενίσχυση της ήδη ενισχυμένης ασπίδας προστασίας που διαθέτουν οι εφοπλιστές, για να αντιμετωπίζουν τις ενοχλητικές γι’ αυτούς αξιώσεις των ναυτεργατών.

Το άρθρο 18 προβλέπει ότι οι δικαστικές και διοικητικές Αρχές καθενός από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν θα επιλαμβάνονται οποιονδήποτε διαδικασιών αστικής φύσεως που προβλέπονται και έχουν σχέση με τη σύμβαση εργασίας μέλους του πληρώματος του πλοίου του άλλου κράτους, παρά μόνο, αν λέτε, κάτι τέτοιο τους ζητηθεί από την αρμόδια διπλωματική ή προξενική Αρχή του κράτους σημαίας του πλοίου. Είναι πραγματικά πρόκληση, οι εφοπλιστές δηλαδή να μπορούν να λειτουργούν στη χώρα σαν στο σπίτι τους, αλλά το πλήρωμα για να διεκδικήσει τα δικαιώματά του από τη σύμβαση εργασίας, να πρέπει να πάρει την άδεια από την προξενική Αρχή για να καταφύγει στα δικαστήρια ή να καταγγείλει την οποιαδήποτε παραβίαση της σύμβασης και μάλιστα, στη δεύτερη παράγραφο, προβλέπεται ότι σε περίπτωση καταγγελίας για μη καταβολή δεδουλευμένων, τα συμβαλλόμενα κράτη να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να ενθαρρύνουν, λέτε, να νουθετούν δηλαδή, τον εργαζόμενο να απευθυνθεί πρώτα στην προξενική Αρχή. Δεν υπάρχει πια κανένα όριο.

Είναι γνωστή η προσήλωση όλων των κυβερνήσεων στην προστασία των εφοπλιστών, αλλά σε λίγο θα μας φέρνετε και νόμο που θα προβλέπει να τιμωρείται παραδειγματικά όποιος τολμά να καταγγείλει τη μη καταβολή δεδουλευμένων του.

Ακόμα και στο άρθρο 16, δίνεται το ελεύθερο στους πλοιοκτήτες να ναυτολογούν στο πλοίο τους ναυτικούς και του άλλου κράτους, με όρους που συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Δηλαδή, τους δίνεται το ελεύθερο να παρακάμπτουν τις συλλογικές συμβάσεις και να ναυτολογούν ναυτεργάτες από τις χώρες που έχουν πολύ φθηνότερα μεροκάματα και με τη «θηλιά» της ανεργίας πάνω από τα κεφάλια τους, να εκβιάζονται και να δουλεύουν με αυτούς τους όρους και οι Έλληνες ναυτεργάτες, να δουλεύουν δηλαδή με ατομικές συμβάσεις πείνας.

Αυτός είναι ο ελεύθερος ανταγωνισμός τον οποίο υπηρετεί και η παρούσα Σύμβαση, αυτός είναι ο ελεύθερος ανταγωνισμός που όλοι σας αποθεώνετε και τον ζουν χρόνια στο πετσί τους οι εργαζόμενοι. Το Κ.Κ.Ε. Θα καταψηφίσει την παρούσα Σύμβαση, που δεν είναι τίποτα άλλο από ένα ακόμα δώρο στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και δεν έχουν βέβαια κάτι να προσδοκούν από αυτή οι εργαζόμενοι του κλάδου, που παραμένουν αντιμέτωποι με την αβεβαιότητα και τα αδιέξοδα που γιγάντωσε, συν τοις άλλοις και το παρατεταμένο lockdown.

Ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Βούλτεψη Σοφία, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Συρίγος Ευάγγελος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ, Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Τζανακόπουλος Δημήτριος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μπιάγκης Δημήτριος, Κατρίνης Μιχαήλ, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Κομνηνάκα. Το Κομουνιστικό Κόμμα καταψηφίζει την Κύρωση και συνεχίζουμε τον Ειδικό Αγορητή της Ελληνικής Λύσης, τον κ. Βιλιάρδο. Κύριε συνάδελφε έχετε τον λόγο.

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

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή Σύμβαση είναι μία ακόμη που υπεγράφη πριν από μερικά χρόνια, στις 8 Σεπτεμβρίου του 2016, ενώ έρχεται στη Βουλή για να κυρωθεί με μεγάλη καθυστέρηση. Απορούμε για ποιο λόγο καθυστέρησε, όπως άλλωστε πολλές άλλες συμβάσεις, δημιουργώντας μας την εντύπωση, πως η προηγούμενη Κυβέρνηση δεν είχε κανένα ενδιαφέρον να τις προωθήσει.

Γιατί όμως, εκτός αυτού, πόσες τέτοιες συμβάσεις υπάρχουν ακόμη;

Πώς διαπραγματεύονται και πώς συνάπτονται;

Αποτελούν μέρος μιας εθνικής γεωπολιτικής στρατηγικής, που πρέπει ασφαλώς να είναι διαχρονική και συμφωνημένη από τα πολιτικά Κόμματα ή μήπως απλά εξυπηρετούνται συγκεκριμένες εξωτερικές δυνάμεις;

Θα επιθυμούσαμε μια απάντηση επ` αυτών, τόσο από την Κυβέρνηση όσο και από την Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Επί των άρθρων της Σύμβασης ισχύουν τα εξής. Εισαγωγικά η Σύμβαση αποσκοπεί στην ανάπτυξη της συνεργασίας στην εμπορική ναυτιλία, όπου ουσιαστικά προωθείται η καλύτερη εξυπηρέτηση του Μαρόκου από την ελληνική ναυτιλία και επομένως έχει πλεονεκτήματα και για τα δύο μέρη, χωρίς να υπάρχει ανταγωνισμός.

Στο πρώτο άρθρο, ουσιαστικά αναφέρει τι καλύπτει, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, εν προκειμένω μόνο φορτηγά ή επιβατικά πλοία, αφού εξαιρούνται τα αλιευτικά και τα πολεμικά. Περιλαμβάνει εταιρείες με τη σημαία των δύο χωρών ή που ελέγχονται από υπηκόους των δύο χωρών, οπότε εξυπηρετεί την ελληνόκτητη ναυτιλία με άλλες σημαίες.

Εν προκειμένω, μόνο φορτηγά ή επιβατικά πλοία, αφού εξαιρούνται τα αλιευτικά και τα πολεμικά. Επίσης, περιλαμβάνει εταιρείες με τη σημαία των δύο χωρών ή που ελέγχονται από υπηκόους των δύο χωρών.

Οπότε, εξυπηρετεί την ελληνόκτητη ναυτιλία με άλλες σημαίες.

Οφείλει, πάντως, να προστεθεί η λέξη «νόμιμη» στο «μεταφορά», έτσι ώστε να μην υπονοείται οποιαδήποτε μεταφορά, για την αποφυγή του παράνομου εμπορίου, προφανώς.

Επίσης, στην παράγραφο 3, υπάρχει δύο φορές ο όρος «ακτοπλοΐα», μια που περιλαμβάνει τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και μία που περιλαμβάνει τη μεταφορά μόνο εμπορευμάτων. Πρέπει, λοιπόν, να διευκρινιστεί με ποια έννοια θα χρησιμοποιηθεί στην παρούσα συμφωνία.

Στο άρθρο 3 στην παράγραφο 1, θα πρέπει να διευκρινισθεί ποια είναι η σχετική ευθύνη από τη νομοθεσία του Μαρόκου. Η φράση αφήνει ένα ευρύ περιθώριο περιπτώσεων, ενώ μπορεί να ελλοχεύει υποκειμενική κρίση, κατά περίπτωση ή να χρησιμοποιηθεί αυθαίρετα.

Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, θα έπρεπε να ορισθεί κάποια κύρωση σε περίπτωση μη τήρησης της γνωστοποίησης των αλλαγών ή να έχει ορισθεί αποκλειστική προθεσμία.

Στο άρθρο 4, η ερώτησή μας είναι σχετικά με το τι θα περιλαμβάνει η τεχνική βοήθεια, γιατί αναφέρεται εντελώς αόριστα.

Στο άρθρο 5 στην παράγραφο 1 στην περίπτωση α΄, θα πρέπει να διενεργούνται αυστηροί έλεγχοι για όσους εισέρχονται στην Ελλάδα. Θα πρέπει, δηλαδή, να προσκομίζονται τα κατάλληλα αποδεικτικά έγγραφα για την είσοδο Μαροκινών.

 Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, για την αποφυγή οποιασδήποτε σύγχυσης, δε μπορεί μια τέτοια χώρα να κινείται ελεύθερα, όσον αφορά το εμπόριο, στα ελληνικά χωρικά ύδατα, λόγω της συμφωνίας με το Μαρόκο. Ο νομοθέτης απλώς εννοεί ότι οι λοιπές διεθνείς σχέσεις των συμβαλλομένων μερών δεν επηρεάζονται από την παρούσα συμφωνία.

Αυτή είναι η σημασία της παρούσας παραγράφου;

 Θα θέλαμε να απαντηθεί.

Στο άρθρο 6, από την παράγραφο 1, φαίνεται πως αρκετές ξένες ναυτιλιακές εταιρείες θα εγκατασταθούν στον ελληνικό χώρο.

Όσο αφορά την παράγραφο 2, πώς θα γίνεται η φορολόγηση του εισοδήματος που θα προκύπτει από τις διεθνείς σχέσεις;

Επιτρέπεται να μεταφέρεται ελεύθερα από το ένα συμβαλλόμενο μέρος στο άλλο;

Στο άρθρο 7, εδώ συμπεραίνεται πως η Ελλάδα στηρίζει το διεθνές εμπόριο μεταξύ των χωρών. Εντούτοις και η ίδια πρέπει να εκμεταλλευτεί την παρούσα διάταξη για την ανάπτυξη του εμπορίου, όπου το επιτρέπουν οι συμφωνίες, έτσι ώστε να μπορέσει να αναπτυχθεί ναυτιλιακά διεθνώς, επειδή η παρούσα συμφωνία ανοίγει ένα θαλάσσιο δρόμο μέσω του Μαρόκου, που πρέπει να εκμεταλλευτεί σωστά η χώρα μας.

Στην παράγραφο 2 στην περίπτωση ε΄, αναγράφεται ότι η παράγραφος 1 δεν θα ισχύει για τη μεταφορά.

Κατά την άποψή μας, η συμφωνία στο σύνολό της δεν πρέπει να ισχύει για τη μεταφορά μεταναστών και όχι μόνο η παράγραφος 1.

Στο άρθρο 9, η ρήτρα του «μάλλον ευνοούμενου κράτους», αποτελεί ένα πρώιμο σύστημα ελέγχου των εμπορικών συναλλαγών διεθνώς, υπό την επίβλεψη της Κοινωνίας των Εθνών. Η υποχρέωση που πηγάζει από την Αρχή της Μη Διάκρισης, αποσκοπεί σε έναν και μοναδικό στόχο, στη διασφάλιση της ισότητας στο εμπόριο και στις υπηρεσίες μεταξύ των κρατών που συμμετέχουν στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, με την πρόθεση να απελευθερώσει το εμπόριο, καθιστώντας το, παράλληλα, προσβάσιμο και ανοικτό προς όλο και περισσότερα μέρη.

Εντούτοις, η επίτευξη αυτού του σκοπού είναι αμφίβολη, λόγω των ποικιλόμορφων παραγόντων που περιορίζουν, μετριάζουν ή θέτουν στεγανά στην ισχύ και εφαρμογή των ανωτέρω ρητρών, χρίζοντας έτσι λεπτομερειακής προσοχής και διερεύνησης.

Στο άρθρο 11, γιατί, αλήθεια, γίνεται ξεχωριστή αναφορά στα πλοία κάτω των 24 μέτρων;

 Είναι κάτι που, επίσης, πρέπει να απαντηθεί.

Στο άρθρο 12, θα διενεργείται κάποιου είδους έλεγχος κατά την άφιξη στο λιμάνι ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη και αν ναι, ποια υπηρεσία θα είναι αρμόδια για αυτόν τον έλεγχο;

Στο άρθρο 13, σε συνδυασμό και με το προηγούμενο άρθρο, ειδικότερα όσον αφορά την προσωρινή άδεια εξόδου στην ξηρά, πρέπει να διενεργείται αυστηρός έλεγχος των εξερχόμενων εκ των πλοίων.

Οφείλει, λοιπόν, να το φροντίσει η Κυβέρνηση, επειδή η κατάσταση έχει εκτροχιαστεί σε πολλά σημεία της χώρας.

Εκτός αυτού, όταν ορίζεται προσωρινή άδεια εξόδου, σε τι χρονικό περιθώριο αναφέρεται;

 Υπάρχουν πολλά αναπάντητα ερωτηματικά στη σύμβαση. Στο άρθρο 14, στην παράγραφο 1, είναι ανησυχητικό που η χώρα μας λειτουργεί ως κέντρο διερχομένων με την πρώτη ευκαιρία. Η κυβέρνηση οφείλει προτού προβαίνει σε οποιαδήποτε συμφωνία να σκέφτεται ποιο θα είναι το αποτέλεσμα για την Ελλάδα λίγα χρόνια μετά, με όποια κυβέρνηση θα έχει η χώρα μας τότε. Είναι ευπρόσδεκτες όλες οι συμφέρουσες συμφωνίες της Ελλάδας με τα άλλα κράτη αρκεί να ελέγχονται, προηγουμένως, τα προβλήματα που είναι δυνατόν να προκύψουν. Ειδικά όσον αφορά την εισροή πολιτών τρίτων χωρών, την παράνομη εγκατάσταση τους και τα δικαιώματα που παρέχουμε μέσω συμφωνιών σε τρίτους.

Στο άρθρο 15, είναι εύλογη η ρύθμιση στην παράγραφο 2, όμως, εφόσον όλα τα αποδεικτικά θα αναγνωρίζονται αμοιβαία από τα συμβαλλόμενα κράτη, όπως ορίζεται στα προηγούμενα άρθρα, πώς τα συμβαλλόμενα μέρη θα αποφασίζουν ότι πρόκειται για ανεπιθύμητο και με τι κριτήρια;

Από την πλευρά, πάντως, του Μαρόκου η παρούσα ρύθμιση δείχνει μεγάλη καχυποψία προς την Ελλάδα, ειδικά προς τους εξερχόμενους Έλληνες ναυτικούς. Ενδεχομένως, επειδή η χώρα μας έχει χαρακτηριστεί ως η πύλη της Ευρώπης για την παράνομη μετανάστευση. Οπότε η παρούσα διάταξη δείχνει μια επιφύλαξη του Μαρόκου, που δεν μας κάνει καθόλου υπερήφανους.

 Άρθρο 16. Η Ελληνική Λύση έχει προτείνει στο πρόγραμμά της τη δημιουργία ενός παράλληλου νηολογίου για πλοία που υψώνουν ελληνική σημαία. Εάν υιοθετηθεί η πρότασή μας θα υπάρξουν πολλά και σημαντικά οικονομικά οφέλη για την Ελλάδα, κάτι που συμβαίνει εδώ και πολλά χρόνια σε αρκετές χώρες όπως στην Νορβηγία, στην Ολλανδία, στην Ιταλία και αλλού. Με αυτήν την πρόταση θα αναδειχθεί μια νέα δυναμική στρατηγική, που θα ωφελήσει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, ενώ, ταυτόχρονα, θα μειωθεί το λειτουργικό κόστος των πλοίων που θα ταξιδεύουν χωρίς προβλήματα. Θα εισπράττει το δημόσιο συνεχώς τέλη νηολόγησης, ενώ θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα. Είναι απαραίτητη, όμως, η δημιουργία ενός ηλεκτρονικού νηολογίου, προκειμένου να εξαλειφθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και να απλουστευθούν οι εγγραφές πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, ειδικά σε σχέση με την παρούσα Συμφωνία.

Στο άρθρο 17, όσον αφορά την παράγραφο 1, εάν κάποιος σκοτώσει μέσα σε ένα πλοίο ενός εκ των δύο χωρών, που ευρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι, για το Μαρόκο είναι για παράδειγμα δολοφόνος, ενώ για την Ελλάδα όχι. Πρόκειται για μία εντελώς παράνομη και παράλογη ρύθμιση. Εφόσον αναγνωρίζονται αμοιβαία θα έπρεπε να συμφωνηθεί πως σε περίπτωση που κάποιος διαπράξει αδίκημα, ενώ βρίσκεται σε μαροκινό πλοίο σε ελληνικό λιμάνι, αποτελεί αδίκημα και για την Ελλάδα. Είναι αυτονόητο πως όταν κάποιος είναι επικίνδυνος για τη μία χώρα έμμεσα είναι επικίνδυνος και για την άλλη.

Τέλος στο άρθρο 19, στην παράγραφο 5, τι μπορεί να καλύπτει αυτή η αποζημίωση, αφού το αντίστοιχο νομοθετικό πλαίσιο των δύο μερών προβλέπει κάτι διαφορετικό; Πώς θα διευθετείται και από ποια αρχή;

Στο άρθρο 21, με τι κριτήρια συστήνεται η παρούσα επιτροπή και ποιοι είναι αρμόδιοι για τη σύστασή της; Σε ποια γλώσσα θα συμφωνούν; Από πότε μέχρι πότε θα συσταθεί; Ποια θα είναι, δηλαδή, η διάρκεια σύστασης και λειτουργίας της; Για πάντα ή αόριστα, όπως η παρούσα Συμφωνία; Υπάρχουν, δηλαδή, πολλά θέματα που δεν καθορίζονται.

Ο στόχος της Συμφωνίας είναι η ενίσχυση των διμερών πολιτικών και οικονομικών σχέσεων της Ελλάδας και του Μαρόκου, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Το Μαρόκο σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο αποτελεί φορέα σταθερότητας ειρήνης και ανάπτυξης στην περιοχή και σε ολόκληρη την Αφρική.

 Εύλογα, λοιπόν, μια τέτοιου είδους Συμφωνία δεν μας βρίσκει αρνητικούς με τις ανωτέρω, βέβαια, επιφυλάξεις και διορθώσεις.

Είμαστε, λοιπόν, θετικοί ως προς τη Σύμβαση, μεταξύ άλλων, λόγω των ωφελειών της για την ελληνική ναυτιλία για γεωπολιτικούς, αλλά και για επιχειρηματικούς λόγους, με την έννοια πως το Μαρόκο είναι πύλη προς την Αφρική και ένα σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο σε ένα στρατηγικό γεωγραφικό σημείο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο.

Η Ελληνική Λύση, επομένως, ψηφίζει επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

Συνεχίζουμε και ολοκληρώνουμε με τον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ 25, τον συνάδελφο, τον κ. Λογιάδη. Κύριε Λογιάδη, έχετε το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25) :** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα.

Θα ξεκινήσω λίγο διαφορετικά, διότι σήμερα αρχίζουν οι εξετάσεις για την τριτοβάθμια εκπαίδευση και θα ήθελα να απευθυνθώ σε όλες και όλους και να τους πω, να ακολουθούν τα όνειρά τους τους. Η ζωή είναι μία Οδύσσεια. Σας εύχομαι ολόψυχα καλό και ευλογημένο ταξίδι, γεμάτο εμπειρίες.

Κύριε Πρόεδρε, επειδή μας παρακολουθούν οι πολίτες, θα ήθελα να τονίσω ένα πρόβλημα διαχρονικό, το οποίο η Πολιτεία δεν έχει λύσει ακόμη και άπτεται, επίσης, του Υπουργείου σας. Αυτό είναι οι εξετάσεις των ειδικών μαθημάτων. Σχέδιο ελεύθερο, γραμμικό, μουσικά όργανα, για τα οποία οι διαγωνιζόμενοι θα πρέπει να έρθουν στην Αθήνα. Πράγμα απαράδεκτο και άδικο. Ζητάμε ως ΜέΡΑ25, τη δυνατότητα διεξαγωγής των εξετάσεων αυτών, στους τόπους των μαθητών. Από την Κρήτη, απ’ όπου και κατάγομαι, 400 περίπου μαθητές, είναι αναγκασμένοι να έρθουν στην Αθήνα, όπως επίσης και από άλλα πολλά απομακρυσμένα ακριτικά νησιά μας. Κόστος, ταλαιπωρία, κίνδυνος, αναποτελεσματικότητα, επιβάρυνση περιβάλλοντος με άσκοπες μετακινήσεις, αλλά και σαφή διάκριση υπέρ των μαθητών του κέντρου εις βάρος των άλλων. Τεράστιο διαχρονικό θέμα. Η Πολιτεία δεν έχει την πολιτική βούληση να λύσει το θέμα αυτό. Ως ΜέΡΑ25 απαιτούμε από την Κυβέρνηση να πράξει το αυτονόητο.

Θα αναφερθούμε τώρα στο σημερινό νομοσχέδιο. Σήμερα συζητάμε για την Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Μαρόκου για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Συμφωνία αυτή αποτελεί το επιστέγασμα διμερών γραπτών διαβουλεύσεων που έγιναν το 2009 και υπεγράφη η Συμφωνία αυτή στο Ραμπάτ τον Σεπτέμβριο του 2016.

 Το Μαρόκο, ταχύτατα αναπτυσσόμενο, έχει πληθυσμό 35.000.000 κατοίκους, με κατά κεφαλήν εισόδημα περίπου 8.500 δολάρια. Θα διερωτηθεί ο πολίτης που μας παρακολουθεί, τί όφελος έχει η Ελλάδα από τη Συμφωνία αυτή, όταν η Ελλάδα έχει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου.

Το Μαρόκο διέπεται από το Γαλλικό Δίκαιο, πράγμα το οποίο, το καθιστά ανταγωνιστικό και πόλο έλξης εταιρειών από όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η γεωστρατηγική του θέση, στο Βορειοδυτικό τμήμα της Αφρικής, με πολύ μεγάλη ακτογραμμή στον Ατλαντικό και η συνεχής αναβάθμιση των λιμανιών του, των λιμενικών του υποδομών, μέσω των οποίων, διακινείται μεγάλος όγκος φορτίων, σε συνδυασμό με τη σημαντική συμμετοχή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στις μεταφορές του παγκόσμιου εμπορίου, εντάσσουν την εν λόγω Συμφωνία στα πλαίσια της αμοιβαίας, εκατέρωθεν ενίσχυσης των σχέσεων μεταξύ Ελλάδος και των χωρών της Αφρικής γενικά. Διότι τα λιμάνια του Μαρόκου είναι ακριβώς μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής. Στα πλαίσια αυτά, θα πρέπει να έχουμε πάντα κατά νου, τον ανταγωνισμό των μεγάλων δυνάμεων στην Αφρική. Η Κίνα επενδύει και αγοράζει τεράστιες γαίες στην Ήπειρο αυτή.

Σε σχέση βέβαια με αυτό, θα ήθελα, επίσης, να τονίσω, τον καθοριστικό ρόλο που παίζει η Ορθόδοξη Εκκλησία της Ελλάδος, με τον συντοπίτη μου από την Κρήτη, Πατριάρχη Αλεξανδρείας και Πάσης Αφρικής, Θεόδωρο, αλλά και πολλές άλλες ελληνικές οργανώσεις που δημιουργούν συνεχώς σχολεία και νοσοκομεία στην Αφρική. Υγεία, παιδεία και περιβάλλον, είναι τα τρία παγκόσμια θέματα, για τα οποία αγωνιζόμαστε όλοι και στηρίζει ανεπιφύλακτα το ΜέΡΑ25.

Θα ήθελα, όμως, παράλληλα, κύριε Υπουργέ, να σας τονίσω και να καυτηριάσω, ότι η Ελλάδα, παρόλο που έχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου, δεν έχει έναν ελληνικό νηογνώμονα και αυτό ως ΜέΡΑ25, το καταδικάζουμε.

Επίσης, θα ήθελα να αναφέρω, ότι το Μαρόκο ετάχθη κατά των Συμφωνιών που υπέγραψε πρόσφατα η Κυβέρνηση της Λιβύης με την Τουρκία. Το ΜέΡΑ25 επικροτεί τη Συμφωνία αυτή, μεταξύ Ελλάδος και Μαρόκου, επ’ ωφελεία των δύο μερών.

Τέλος, θα ήθελα να αναφέρω, δύο άκρως επίκαιρα θέματα. Το πρώτο, είναι το θέμα του Τουρισμού και της επανέναρξής του. Δεν έχει δοθεί ρευστότητα στα ξενοδοχεία και σε κανέναν, πράγμα που κατήγγειλε και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ξενοδόχων.

 Όπως επίσης, και την απόλυτη ανάγκη να στηριχθούν πέρα των εργαζομένων στα ξενοδοχεία- πράγμα αυτονόητο το οποίο αναδεικνύουμε ως ΜέΡΑ25-να στηριχθούν άμεσα οριζοντίως όλοι οι τομείς και οι κλάδοι της οικονομίας που είτε έμμεσα είτε άμεσα έχουν πληγεί από την κρίση λόγω Κορωνοϊού. Τα Μίνι Μάρκετ, τα τουριστικά μαγαζιά σε τουριστικές περιοχές, ακόμη και τα περίπτερα, τα ταξί, οι ταβέρνες, τα εστιατόρια και τόσα άλλα. Το ΜέΡΑ25 ζητά άμεση στήριξη του πρωτογενούς τομέα επίσης, της γεωργίας της κτηνοτροφίας και της αλιείας διότι θα υπάρξει τεράστιο οικονομικό και διατροφικό πρόβλημα.

Κύριε υπουργέ, με τον λαγοκέφαλο το πρόβλημα δεν έχει αντιμετωπιστεί είναι ένα ψάρι πολύ επικίνδυνο και το οποίο ζημιώνει τους αλιείς. Στην Κύπρο το επικήρυξαν και το έλυσαν. Τέλος, να τονίσω ότι μόλις τώρα πληροφορήθηκα ότι τα ελληνικά αεροδρόμια ετέθησαν εκτός λίστας Σένγκεν από τα ασφαλή COVID-19 αεροδρόμια. Αντίθετα θεωρούνται ασφαλή τα τουρκικά αεροδρόμια ούτε καν το Ελευθέριος Βενιζέλος. Αυτό αποτελεί σαμποτάζ για τον ελληνικό τουρισμό. Τη λίστα κατάρτισε η Ευρωπαϊκή Ένωση σε συνεργασία με τον Οργανισμό Σένγκεν . Εμείς ως ΜέΡΑ25 επαναλαμβάνω επικυρώνουμε τη Συμφωνία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το ΜέΡΑ25 δια του Ειδικού Αγορητή του ψηφίζει υπέρ. Ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών.

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Θα ήθελα να πω ότι και η παρούσα Συμφωνία, ενδυναμώνει και τον γεωστρατηγικό και γεωπολιτικό στόχο της πατρίδας μας και αναδεικνύει για μια ακόμα φορά τον πρωταγωνιστικό ρόλο που επιτελεί η ελληνική ναυτιλία στα παγκόσμια ναυτιλιακά δρώμενα. Και ξέρετε η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας μας είναι πάνω από 7% είναι μία παράμετρος μόνο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της πατρίδας μας, κυρίως, η ελληνική εμπορική ναυτιλία συνεισφέρει σε στρατηγικό επίπεδο μέσω της εμπορικής διπλωματίας, και επειδή ακριβώς και η παρούσα συμφωνία αυτό ακριβώς τον στόχο και σκοπό εξυπηρετεί, δηλαδή, τον παγίως επιδιωκόμενο στόχο της νομικής ασφάλειας για τους ναυτιλιακούς φορείς της χώρας, τη διευκόλυνση της εργασίας των ναυτικών καθώς και των βέλτιστων όρων δραστηριοποίησης του ελληνικού στόλου.

Είναι γεγονός ότι από το 1899 οπότε και η Ελλάδα συνήψε την πρώτη ναυτιλιακή συμφωνία, έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα ένα πλέγμα πάνω από σαράντα ναυτιλιακές συμφωνίες που ενδυναμώνουν περαιτέρω τον γεωστρατηγικό και γεωπολιτικό ρόλο της πατρίδας μας. Το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα, θα φέρουμε στην Βουλή για Κύρωση τις συμφωνίας με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Ισραήλ, το Κατάρ.

Θέλω να τονίσω ότι και η παρούσα συμφωνία εγκαθιδρύει με θεσμικό τρόπο την ναυτιλιακή συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών, διασφαλίζει πλήρως το θεμελιώδες δικαίωμα της ελεύθερης διακίνησης των εμπορευμάτων στα πλαίσια του θεμιτό και ελεύθερου ανταγωνισμού, ενώ επιπλέον, αναπτύσσει και τεχνική συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών επί ναυτιλιακών θεμάτων μέσω της σύστασης κοινής επιτροπής. Επίσης διευκολύνει την εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιρειών επί ναυτιλιακών θεμάτων.

Όπως γίνεται αντιληπτό και η παρούσα συμφωνία αντανακλά πλήρως τις πάγιες ναυτιλιακές προτεραιότητες της πατρίδας μας, που, μεταξύ άλλων, θέτουν στο επίκεντρο την προστασία και του ελληνικού πλοίου, αλλά και του Έλληνα ναυτικού στο εξωτερικό. Πιστεύω ότι με τη συμφωνία που κυρώνουμε σήμερα, διαμορφώνεται πλήρως ένα θεσμικό πλαίσιο που θα αποτελέσει εφαλτήριο για περαιτέρω εμβάθυνση της στρατηγικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών στον τομέα της ναυτιλίας, επιβεβαιώνοντας, παράλληλα, με τον πιο εμφατικό τρόπο τις σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών.

Πέραν από την πρόδηλη σημασία, που υπογραμμίζεται από τη σημαντική συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στη διακίνηση του παγκόσμιου εμπορίου και από τη στρατηγική γεωπολιτική θέση του Μαρόκου και τη σταδιακή αναβάθμιση των λιμενικών του υποδομών και στην Καζαμπλάνκα και στην Ταγγέρη, μέσω των οποίων διακινείται ολοένα και αυξανόμενος όγκος φορτίων, η συγκεκριμένη διμερής συμφωνία θα πρέπει να ιδωθεί και μέσα από το πρίσμα της στρατηγικής ενίσχυσης των διμερών πολιτικών και οικονομικών σχέσεων της Ελλάδας με τις μεσογειακές χώρες της βορείου Αφρικής και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Με τέτοιες στρατηγικές συμφωνίες ο πολιτικός ρόλος της Ελλάδας, ως παράγοντας σταθερότητας και χώρας οδηγού για την οικονομική ανάπτυξη μέσα από τις θαλάσσιες δραστηριότητες στη Μεσόγειο, αναβαθμίζονται σημαντικά.

Η παρούσα πολιτική ηγεσία του Υπουργείου έχει προβάλει και έχει προτάξει τον πρωταγωνιστικό ρόλο της παγκόσμιας ελληνικής ναυτιλίας, ιδιαίτερα στον τομέα των στρατηγικών σχέσεων. Θυμάμαι όταν επισκεφθήκαμε με τον Πρωθυπουργό της χώρας την Κίνα το περασμένο Νοέμβρη, αυτό που τους θέσαμε σε κορυφαίο επίπεδο είναι ότι δεν μπορεί τα τελευταία 15 χρόνια να έχουν ναυπηγηθεί πάνω από 1.000 πλοία στα κινεζικά ναυπηγεία και να μην μπορούν οι ελληνικές εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού να εισαχθούν στα κινεζικά ναυπηγεία. Είμαι βέβαιος ότι και η παρούσα στρατηγική συνεργασία με την Κίνα μπορεί να επεκταθεί ακόμα περισσότερο σε πολλούς άλλους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας και αυτό αποτυπώθηκε και με την επίσκεψη του Κινέζου Προέδρου στην πατρίδα μας.

Επίσης, μια και μιλάμε για την ελληνική εμπορική ναυτιλία και για να καταλάβουμε την τεράστια στρατηγική σημασία που έχει για την πατρίδα μας, απλά να σας αναφέρω ότι μεταφέρει το 25% των αμερικανικών εξαγωγών αργού πετρελαίου. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τι μεγάλη στρατηγική, πολλές φορές ανεκμετάλλευτη, δύναμη είναι η ελληνική εμπορική ναυτιλία για την πατρίδα μας.

Τέθηκαν όμως και ζητήματα που έχουν σχέση με τη νησιωτικότητα, την ακτοπλοΐα και τη ναυτική εκπαίδευση. Επιτρέψτε μου να αναφερθώ με δύο κουβέντες πάνω σε συγκεκριμένα ζητήματα. Για τα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης και με αφορμή την πρόσφατη επιτυχημένη διαχείριση της πανδημίας από τη χώρα μας, που την έχει καταστήσει παγκόσμιο πρότυπο, όχι μόνο ως προς τα θέματα διαχείρισης πανδημίας, αλλά κυρίως και σε θέματα επανεκκίνησης της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας, να σας πω ότι για πρώτη φορά θεσμοθετήσαμε και καθιερώσαμε την τηλε-εκπαίδευση στις ακαδημίες εμπορικού ναυτικού, σε συνεργασία με το Ίδρυμα Ευγενίδου, αλλά και τη Microsoft. Ο πρωταρχικός μας στόχος επετεύχθη. Δεν χάθηκε το εξάμηνο, ενώ, επιπλέον, διασφαλίστηκαν τα επαγγελματικά δικαιώματα των τελειόφοιτων. Θέλω, επίσης, να σας ενημερώσω ότι και σήμερα ξεκίνησαν οι γραπτές εξετάσεις στις ακαδημίες εμπορικού ναυτικού στις Οινούσσες, στην Ύδρα, στη Σχολή Πλοιάρχων στην Κρήτη και, βεβαίως, διεξάγονται οι γραπτές εξετάσεις, τηρώντας όλους τους υγειονομικούς κανόνες, τα πρωτόκολλα με βάση τον ΕΟΔΥ.

Στην ακτοπλοΐα μας για πρώτη φορά η Ελλάδα κλήθηκε να αντιμετωπίσει το σύνολο του ακτοπλοϊκού δικτύου ως οιονεί άγονη γραμμή. Αυτός ήταν ο προβληματισμός που είχαμε να αντιμετωπίσουμε και τα καταφέραμε, διότι, με κρατικές ενισχύσεις 15 εκατομμυρίων ευρώ στην ακτοπλοΐα, διασφαλίσαμε και τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών, αλλά στηρίξαμε και τους εργαζόμενους. Μάλιστα, τις αμέσως επόμενες ημέρες θα στηρίξουμε περαιτέρω την ακτοπλοΐα και με ενισχύσεις, αλλά και με επιδότηση των θέσεων απασχόλησης.

Προφανώς και δεν βιώνουμε κανονικές περιόδους. Προφανώς και χρειάζεται στήριξη αυτός ο σημαντικός κλάδος της οικονομίας μας που διασφαλίζει την εδαφική συνέχεια μεταξύ της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας, αυτό κάναμε, αυτό κάνουμε και αυτό είμαστε αποφασισμένοι να το κάνουμε διότι πρώτα και πάνω απ’ όλα μας ενδιαφέρει η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων αλλά και των εργαζομένων.

Ένα τελευταίο σημείο για την νησιωτικότητα, θα έχουμε πολλά να πούμε το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα, για πρώτη φορά στην Ελλάδα θεσμοθετείται η υποχρέωση του κράτους για τη σύνταξη εθνικού στρατηγικού σχεδίου για την νησιωτικότητα. Μέχρι σήμερα είχαμε συνηθίσει σε αποσπασματικές νομοθετικές πρωτοβουλίες ρήτρα νησιωτικότητας, συμβούλιο νησιωτικής πολιτικής, ερευνητικό ινστιτούτο νησιωτικής πολιτικής, μεταφορικό ισοδύναμο. Εμείς για πρώτη φορά με ολιστικό τρόπο προσεγγίζουμε τα θέματα της νησιωτικότητας, βάζουμε το πλαίσιο με συγκεκριμένους στόχους, συγκεκριμένες κατευθύνσεις με βάση τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και βεβαίως -και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό- με συγκεκριμένα χρηματοδοτικά εργαλεία αλλά και μηχανισμούς ελέγχου και παρακολούθησης. Είπαμε ότι θα έχουμε πολλά να πούμε το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα.

Το νομοσχέδιο θα τεθεί σε δημόσια διαβούλευση αυτή την εβδομάδα, οπότε αναμένεται η ψήφισή του τον επόμενο μήνα.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι και αυτή η κύρωση της συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου είναι μία ακόμα συμφωνία που ενισχύει τις ναυτιλιακές σχέσεις, ενισχύει τον πρωταγωνιστικό ρόλο της πατρίδας μας, διότι προσέξτε όλες αυτές τις ναυτιλιακές συμφωνίες είναι ετεροβαρής υπέρ των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων διότι εμείς είμαστε η πρώτη παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη. Εμείς έχουμε το μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο με πάνω από 5.000 πλοία οπότε καταλαβαίνουμε ότι μας ενδιαφέρει πάρα πολύ να προχωρούν οι συγκεκριμένες συμφωνίες. Αυτό κάναμε, έγινε και από την προηγούμενη κυβέρνηση. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η ναυτιλία είναι εθνική υπόθεση ένας τομέα που μας ενώνει όλους. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον υπουργό κύριο Πλακιωτάκη με την ομιλία του οποίου ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για τις Θαλάσσιες Μεταφορές».

Προχωρούμε στην ψηφοφορία ανακεφαλαιώνοντας με τις θέσεις των κομμάτων.

Η Νέα Δημοκρατία δια της Εισηγήτριας, κυρίας Πιπιλή, ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ δια του Εισηγητού, κ. Καλαματιανού, ψηφίζει υπέρ.

Το Κίνημα Αλλαγής δια του Ειδικού Αγορητού, κ. Μπιάγκη, ψηφίζει υπέρ.

Το ΚΚΕ δια της Ειδικής Αγορήτριας, κυρίας Κομνηνάκα καταψηφίζει.

Η Ελληνική Λύση δια του Ειδικού Αγορητού, κ. Βιλιάρδου επιφυλάσσεται και

το Μέρα25 δια του Ειδικού Αγορητού, κ. Λογιάδη, ψηφίζει υπέρ.

Τα άρθρα 1 και 2 γίνονται δεκτά ως έχουν κατά πλειοψηφία και το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του, επίσης κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου του Μαρόκου για τις Θαλάσσιες Μεταφορές» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Πιπιλή Φωτεινή, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Μπγιάγκης Δημήτριος, Κομνηνάκα Μαρία και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 11:25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**  **Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ**  **ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**