**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 14 Απριλίου 2022, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Κωνσταντίνος Κατσαφάδος, η Υφυπουργός Τουρισμού, κυρία Σοφία Ζαχαράκη,καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, όπου σήμερα θα ξεκινήσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Καταλαβαίνετε ότι είμαστε λίγες μέρες πριν από τις διακοπές του Πάσχα και αναγκαστικά θα πρέπει να επισπεύσουμε λίγο τις εργασίες μας. Το λέω αυτό, για να ζητήσω προκαταβολικά την κατανόηση όλων των συναδέλφων και να πω, ότι σήμερα θα συζητήσουμε, επί της αρχής του σχεδίου νόμου. Προτείνω αύριο να μην έχουμε συνεδρίαση, διότι, ως γνωστόν, το απόγευμα ξεκινά το Συνέδριο του ΣΥΡΙΖΑ. Προφανώς, οι συνάδελφοι θα είναι απασχολημένοι, όλο αυτό το τριήμερο. Επί τη ευκαιρία, να ευχηθούμε καλή επιτυχία στις εργασίες σας, κύριοι συνάδελφοι. Όμως, τη Δευτέρα θα πρέπει να τελειώσουμε το νομοσχέδιο στην Επιτροπή. Ως εκ τούτου, προτείνω στις 10.00΄ να έχουμε την ακρόαση των φορέων, στις 12.00΄ τη συζήτηση, επί των άρθρων και στις 14.00΄ να έχουμε τη β΄ ανάγνωση και την ολοκλήρωση του νομοσχεδίου, ούτως ώστε, με βάση, μάλλον, αυτό που θα αποφασίσει σε λίγη ώρα η Διάσκεψη των Προέδρων, να εισαχθεί στην Ολομέλεια και να ψηφιστεί, πριν από το Πάσχα, δηλαδή, την ερχόμενη Τρίτη, όπου νομίζω ότι θα κλείσει και η Βουλή. Ζητώντας, λοιπόν, όπως είπα προκαταβολικά την κατανόησή σας, να πάμε με αυτό τον ρυθμό και να ολοκληρώσουμε το νομοσχέδιο.

Παρακαλώ, κ. Σαντορινιέ, έχετε τον λόγο.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μία παρατήρηση μόνο, κύριε Πρόεδρε. Είναι κατανοητό αυτό που λέτε, ότι είναι πιεστικοί οι χρόνοι και καταλαβαίνουμε ότι θα πρέπει να πάμε σε τρεις συνεδριάσεις. Ωστόσο, δεν είναι αυτή η ορθή διαδικασία νομοθέτησης. Και επειδή όλοι γνωρίζαμε, ότι θα ερχόταν το νομοσχέδιο, το γεγονός ότι καθυστέρησε να έρθει, ουσιαστικά, μάς οδηγεί σε αυτή την παραβίαση, επί της ουσίας, του Κανονισμού. Δεδομένου ότι υπάρχουν αυτές οι αιρέσεις, δηλαδή, ότι την Παρασκευή είναι το Συνέδριό μας και το γεγονός ότι θα πρέπει η Βουλή να κλείσει την Τρίτη, θα συμφωνήσουμε ως προς τη διαδικασία, χωρίς να είμαστε χαρούμενοι γι’ αυτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πολύ. Παρακαλώ, κυρία Μανωλάκου, έχετε τον λόγο.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ.

Είναι μία διαδικασία, όχι fast truck, αλλά σούπερ fast truck. Δεν έχει ξαναγίνει. Εγώ είμαι δεκατέσσερα χρόνια και δεν θυμάμαι τέτοιο πράγμα. Είναι παραβίαση του Κανονισμού. Δεν υπάρχει ούτε η προθεσμία των 24 ωρών, μεταξύ της συζήτησης, κατ’ άρθρον και της β΄ ανάγνωσης. Δεν θα συμφωνήσουμε και θα θέσω και το ερώτημα, γιατί τέτοιες fast truck διαδικασίες; Ας πάει μετά το Πάσχα.Ευχαριστώ.

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

Παρακαλώ, κύριε Μπιάγκη, έχετε τον λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ.

Κύριε Πρόεδρε, δεν θα συνεχίσω στην ίδια λογική που ήταν οι συνάδελφοι. Προφανώς, διαμαρτύρομαι κι εγώ για τον τρόπο, με τον οποίον σήμερα συζητάμε. Απλώς, λόγω του ότι μάς ζητήσατε και την ανοχή μας και την έχετε, όπως καταλαβαίνετε, εκ των πραγμάτων, θα ζήταγα και εγώ την ανοχή και από το Προεδρείο και από τον κ. Υπουργό, έτσι ώστε, τουλάχιστον, τη Δευτέρα να ξεκινήσουμε στις 11.00΄, αν είναι δυνατόν, προκειμένου να υπάρχει ο χρόνος να γυρίσουμε, όσοι θα είμαστε στην επαρχία. Ξέρετε τέτοιες περιόδους δεν έχουμε τη δυνατότητα να μην είμαστε στην επαρχία μας. Είναι αναγκαία η παρουσία μας για πολλούς λόγους και το καταλαβαίνετε. Άρα, αν μπορούμε, να ξεκινήσουμε με το προγραμματισμό που είπατε, αλλά να ξεκινήσουμε στις 11.00΄. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με την επιφύλαξη να υπάρχει πρόβλημα Αίθουσας, που δεν νομίζω, να ξεκινήσω από εσάς, κύριε Μπιάγκη, λέγοντας ότι είναι κατανοητό να κάνουμε τις συνεδριάσεις στις 11.00΄, στη 13.00΄ και στις 15.00΄, δηλαδή, ανά δίωρο. Να γίνει αυτή η διευκόλυνση. Θα το δούμε με τις υπηρεσίες από πλευράς χώρου, μήπως εκεί υπάρχει κάποιο πρόβλημα. Νομίζω ότι δεν θα υπάρχει και θα προχωρήσουμε έτσι.

Προφανώς, υπάρχει μία επίσπευση. Θέλω να είμαστε ειλικρινείς και να κοιταζόμαστε στα μάτια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρία Μανωλάκου και κύριε Σαντορινιέ. Γι’ αυτό κι εγώ προκαταβολικά ζήτησα την κατανόησή σας, ότι πρέπει να το ολοκληρώσουμε. Θέλω να σας ευχαριστήσω και προσωπικά γι’ αυτή την αποδοχή της πρότασης που δείχνει την καλή συνεργασία και ότι τα πράγματα, απ’ όπου και να είμαστε, εσείς από εκεί κι εγώ από εδώ, τα βλέπουμε με την ίδια οπτική γωνία. Δεν θα πω εγώ, ότι δεν υπάρχει επίσπευση. Προφανώς, υπάρχει. Απλώς είναι δικαιολογημένη, με την έννοια, ότι δεν μπορούμε να συνεδριάσουμε αύριο. Καθυστερήσαμε μία ημέρα, λόγω του Γενικού Λογιστηρίου που δεν είχαμε την Έκθεση. Δηλαδή, μεσολάβησαν κάποια θέματα της τελευταίας στιγμής. Πρέπει να κλείσουμε την Τρίτη -φαντάζομαι- λόγω γιορτών. Υπάρχουν αυτές οι αντικειμενικές δυσκολίες.

Υπό την έννοια αυτή, λοιπόν, το δεχόμαστε όλοι και προχωράμε. Εκείνο που θα υποσχεθώ εγώ ως Προεδρείο, είναι να έχουμε στις συνεδριάσεις, όσο χρόνο χρειαστούμε, όσες ώρες χρειαστούμε, ούτως ώστε να εξαντλήσουμε τη συζήτηση εφ’ όλης της ύλης του νομοσχεδίου.

Κυρία Μανωλάκου, θέλετε κάτι;

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, δεν απευθύνεται σε εσάς στο ερώτημά μου, γιατί τόσο γρήγορα, αλλά στον Υπουργό. Δηλαδή, δεν μπορεί να πάει πιο μετά;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν είναι, ακριβώς, θέμα Υπουργού, για να προλάβω τον Υπουργό πριν απαντήσει. Δεν είναι θέμα Υπουργού, είναι θέμα ημερομηνιών και, όπως είπα νωρίτερα, κλεισίματος της Βουλής τις επόμενες μέρες. Είναι πολλές οι συγκυρίες που μεσολάβησαν, για να φτάσουμε εδώ. Ξέρετε ότι κι εγώ είμαι αυστηρός και στη Διάσκεψη, ο κ. Βιλιάρδος το ξέρει, ότι πάντα θέτω θέμα στον Πρόεδρο της Βουλής γι’ αυτή την επίσπευση, την οποία τις περισσότερες φορές δεν την κατανοώ, καθώς μας εμποδίζει να κάνουμε και σωστά τη δουλειά μας, το λέω ευθέως. Κάποιες φορές, όμως, αντικειμενικά, δεν μπορούμε να κάνουμε διαφορετικά. Μία από τις περιπτώσεις που συζητάμε σήμερα είναι αυτή. Δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι διαφορετικό. Αναγκαστικά, θα πάμε έτσι. Προφανώς, ίσως, να είναι και η πρώτη φορά που κάναμε τρεις συνεδριάσεις στη σειρά, αλλά έτσι πρέπει να κάνουμε. Δεν υπάρχει άλλη λύση. Ότι άλλο πούμε τώρα θα είναι μία από τα ίδια, οπότε το σταματώ εδώ.

Να πω ότι στη συνεδρίασή μας, παρευρίσκεται ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο καλός συνάδελφος, κ. Γιάννης Πλακιωτάκης και η Υφυπουργός Τουρισμού, η κυρία Ζαχαράκη.

Μετά από αυτές τις διευκρινίσεις και αφού σας ζητήσω να έχουμε εγγράφως τους φορείς, κατά τη διάρκεια της τοποθέτησης των δύο πρώτων Εισηγητών, να ξεκινήσουμε δίνοντας τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Φόρτωμα.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κύριε Γενικέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα έχω την τιμή να εισηγούμαι ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που, ουσιαστικά, αφορά στην αναβάθμιση, αλλά και τον εκσυγχρονισμό του yachting. Αυτό, φυσικά, δείχνει και την ιδιαίτερη σημασία, που αποδίδει και η ελληνική Κυβέρνηση στον τομέα του yachting και που αποτελεί τεράστιο κεφάλαιο εθνικού πλούτου για τη χώρα. Φυσικά, η χώρα μας διαθέτει ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και στον τομέα αυτό και η παρούσα νομοθετική ρύθμιση θα συμβάλει ουσιαστικά και στην περαιτέρω ανάπτυξή του, πάντα με σεβασμό και στις διάφορες ευρωπαϊκές οδηγίες, αλλά και στην ιστορία και στην παράδοση του τόπου μας.

Το βασικό συμπέρασμα του 2021 ήταν, ότι το ταξίδι με διάφορα επαγγελματικά τουριστικά ή άλλα σκάφη αναψυχής αποτέλεσε τον, πλέον, ασφαλή τρόπο διακοπών. Ο δε κλάδος του yachting έφτασε, περίπου, το 80% των εσόδων το 2019, με περισσότερα από 25.000 σκάφη, αλλά και διάφορα μηχανοκίνητα να έχουν καταμετρηθεί τον μήνα Αύγουστο στις ελληνικές θάλασσες. Η δε συνεισφορά όλων των δραστηριοτήτων του yachting στην ελληνική οικονομία υπολογίζεται, περίπου, στο 2% του ΑΕΠ και μπορεί να έχει πολύ σημαντική αύξηση με την κατάλληλη, φυσικά, υποστήριξη.

Στον τομέα του yachting και ειδικότερα του mega yachting, η πορεία της χώρας είναι πολύ θεαματική, αφού το 2019 αναδείχθηκε ως ο τρίτος δημοφιλέστερος προορισμός σε διάφορες ναυλώσεις μεγάλων σκαφών αναψυχής διεθνώς. Το 2020, ως ο δεύτερος δημοφιλέστερος προορισμός και το 2021 κατέλαβε την πρώτη θέση με 24% μερίδιο αγοράς στις διάφορες ναυλώσεις, ενώ το 2022 προβλέπεται, επίσης, εξαιρετικό, καθώς οι διάφορες επιβεβαιωμένες κρατήσεις αγγίζουν, περίπου, το 57% του υπάρχοντος στόλου.

Όπως όλα δείχνουν, το yachting θα συνεχίσει να χαρακτηρίζεται ως η «βαριά» βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού και το 2022, καθώς συμβάλλει, περίπου, με 1,17 δις ετησίως, σύμφωνα με διάφορα στοιχεία του 2019. Ακόμη, λαμβάνοντας ως δεδομένο, ότι η εξέλιξη της πανδημίας θα κινηθεί σε ομαλά πλαίσια, ιδιαίτερη κίνηση αναμένεται από τις διάφορες βαλκανικές χώρες, αλλά, φυσικά, και από διάφορες αγορές που ήταν απούσες μέχρι τώρα, αλλά και η επανασύνδεση με διάφορες ισχυρές αγορές, όπως αυτές των Ηνωμένων Πολιτειών που αποτελούν ένα μεγάλο μέρος των αυλωτών.

Η δε αισιοδοξία για τη νέα χρονιά εντείνεται ακόμη περισσότερο, καθώς βάσει των έργων, τα οποία προχωρούν προς την αναβάθμιση των ελληνικών μαρίνων την επόμενη δεκαετία, αναμένεται να δημιουργηθούν πάνω από 5.000 θέσεις ελλιμενισμού, που θα αποφέρουν στην ελληνική οικονομία, σχεδόν, 3 δις ευρώ.

Το παρόν νομοσχέδιο αποτελείται από δύο μέρη, ουσιαστικά. Στο Α΄ Μέρος, έχουμε διατάξεις που αφορούν στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής και τα τουριστικά νερόπλοια, ενώ το Β΄ Μέρος πραγματεύεται τις εταιρείες πλοίων αναψυχής.

Τέλος, εισάγονται διατάξεις που αφορούν και στο Λιμενικό Σώμα και τις ΑΕΝ, αλλά και σημαντικές διατάξεις του Υπουργείου Τουρισμού, αναφορικά με τους τουριστικούς λιμένες και τις μαρίνες.

Ειδικότερα, στο Α΄ Μέρος επιχειρούμε μία επικαιροποίηση του, μέχρι τώρα, ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, δηλαδή, του ν.4256/2014. Αυτός ο νόμος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει μέχρι σήμερα υποστεί 67 τροποποιήσεις, πολλές φορές ανεφάρμοστες διατάξεις με βασική έλλειψη διάφορων ψηφιακών εργαλείων, προφανώς και αντικίνητρα για τη δραστηριοποίηση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.

Ερχόμαστε, λοιπόν, να βελτιώσουμε την επικρατούσα κατάσταση, αναδιαμορφώνοντας και καταργώντας διατάξεις, εισάγοντας, όμως, νέες, επιλύοντας με τον τρόπο αυτό προβλήματα και αντιμετωπίζοντας χρόνιες παθογένειες. Για να γίνω πιο συγκεκριμένος, στο Α΄ Μέρος επικαιροποιούμε τους όρους και τις προϋποθέσεις για τη δραστηριοποίηση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, ενώ εισάγουμε, για πρώτη φορά, και τη δυνατότητα αναστολής άσκησης δραστηριότητας. Μία από τις πιο σημαντικές ρυθμίσεις είναι και η κατάργηση του άρθρου 136 του ν.4504/2017, δυνάμει του οποίου είχε θεσπιστεί ένα οιωνοί καμποτάζ για τα σκάφη αναψυχής, υπό σημαία άλλης χώρας.

Με τα άρθρα 8 και 9 του νομοσχεδίου, δίνουμε τη δυνατότητα νόμιμης επαγγελματικής δραστηριότητας, εντός της ελληνικής επικράτειας σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, με μέγιστη διάρκεια είκοσι μία ημέρες, με σαφείς προϋποθέσεις, αλλά και με την υποχρέωση καταβολής τέλους επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, σύμφωνα με το δίκαιο της άλλης χώρας.

Το 2017, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝ.ΕΛ., είχε απαγορευθεί στα πλοία αυτά να έχουν ως τόπο επιβίβασης ή και αποβίβασης την ελληνική επικράτεια. Πόσα, άραγε, έσοδα έχασαν και οι τοπικές κοινωνίες, αλλά και η χώρα γενικά; Φυσικά, έσπευσαν την κατάσταση αυτή να την εκμεταλλευτούν άλλα γειτονικά μας κράτη, προφανώς, εις βάρος μας, όπως και έγινε.

Η επόμενη καινοτομία του νομοσχεδίου είναι το θέμα της ασφάλισης των πληρωμάτων των επαγγελματικών πλοίων, η οποία θεσπίζεται με σαφήνεια, ανά κατηγορία πλοίου και ανά ειδικότητα. Εισάγεται, επιπλέον, ένα σύνολο παρεμβάσεων που αφορούν και στη στελέχωση των πλοίων αναψυχής, αλλά και των τουριστικών ημεροπλοίων. Καταπολεμούμε με τον τρόπο αυτόν την αδήλωτη εργασία του βοηθητικού προσωπικού, δίνουμε βάση στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και αυξάνουμε τις θέσεις εργασίας Ελλήνων, αλλά και άλλων ναυτικών.

Εισάγονται, για πρώτη φορά, διευκολύνσεις και απαλλαγές στην περίπτωση, όπου ένα πλοίο αναψυχής εκτελεί μεμονωμένες κινήσεις χωρίς επιβάτες, ούτως ώστε να μην χάνει και τον επαγγελματικό του χαρακτήρα. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα εκ ναύλωσης πλοίου, μέσω μίσθωσης χρηματοδοτικής, αλλά και ολικής ναύλωσής του με περισσότερους του ενός ναυλωτές. Τέλος, δημιουργούνται πολλά ψηφιακά εργαλεία, κάτι πολύ σημαντικό και σύγχρονο, τα οποία θα συμβάλλουν, ουσιαστικά, στην αναβάθμιση και την απλοποίηση των διαδικασιών.

Στο Β΄ Μέρος του νομοσχεδίου, εκσυγχρονίζουμε όλες τις διαδικασίες της ίδρυσης, αλλά και της λειτουργίας των ΝΕΠΑ και των ΕΙΠΑ ,τα νομοθετικά πλαίσια των οποίων είχαν θεσπιστεί, πριν από δεκαοκτώ και δώδεκα χρόνια, αντίστοιχα. Έλειπαν, επίσης, οι διάφορες παρεμβάσεις ψηφιακές, ενώ η έντονη γραφειοκρατία δυσκόλευε και την ανάπτυξη του κλάδου.

Αναφορικά με τις λοιπές διατάξεις, θα έχουμε τον χρόνο να τα πούμε και σε επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής. Ενδεικτικά, θα αναφέρω τη ρύθμιση για τους σπουδαστές των ΑΕΝ, όπου, για πρώτη φορά, επιδοτήθηκε το δεύτερο εκπαιδευτικό τους ταξίδι μέσω του ΕΣΠΑ, αλλά και τις διατάξεις για τις τακτικές μεταθέσεις και του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και τις γονικές άδειες, αλλά και την άδεια πατρότητας. Συγκεκριμένα, αίρεται το κώλυμα πραγματοποίησης τακτικών μεταθέσεων, λόγω έλλειψης πιστώσεων και θεσπίζονται πιο ευνοϊκές ρυθμίσεις για τη χορήγηση των αδειών.

Στη συνέχεια, εισάγονται σημαντικές χωροταξικές ρυθμίσεις που αφορούν λιμένες και διάφορες υπηρεσίες λιμένων. Συγκεκριμένα, θεσμοθετείται η δυνατότητα ανανέωσης συμβάσεων διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, με σκοπό την ασφαλή διακίνηση επιβατών, αλλά και των διαφόρων εμπορευμάτων. Επίσης, τροποποιούμε το άρθρο 137 του ν.4759/2020, αναφορικά με την αδειοδότηση κατασκευών, εντός χερσαίας ζώνης λιμένος, προβλέποντας την εφαρμογή του και σε περιπτώσεις, όπου δεν έχουν καθοριστεί όροι δόμησης.

Τέλος, να αναφέρουμε και τις διατάξεις του Υπουργείου Τουρισμού για τους τουριστικούς λιμένες, οι οποίοι θα συμβάλλουν στη διευκόλυνση των επενδύσεων και στην αποτελεσματική, αλλά και λειτουργική ένταξή τους στην οικονομική ζωή της χώρας. Συγκεκριμένα, αποσαφηνίζεται η αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και τον έλεγχο των διαφόρων τουριστικών λιμένων. Αποσαφηνίζεται το νομοθετικό πλαίσιο για τη διαδικασία μετατροπής λιμένος σε τουριστικό, ενώ με το άρθρο 89, τροποποιούμε το άρθρο 31 του ν.2160/93, με το οποίο νομιμοποιούνται στις 31/12/2021 οι λιμενικές εγκαταστάσεις των σε λειτουργία τουριστικών λιμένων.

Επίσης, εκδίδεται άμεσα και ήδη από το στάδιο της πρώτης έκδοσης άδειας λειτουργίας ο ειδικός κανονισμός χωροθέτησης λιμένων. Παράλληλα, ορίζεται και αποκλειστική προθεσμία έγκρισης από την άπρακτη παραλαβή, εκ μέρους της διοίκησης. Τέλος, ορίζεται και η υποκατάσταση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα που θα γίνεται με ειδική αιτιολόγηση ως προς την ανάγκη υποκατάστασης και τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε στα χέρια μας ένα νομοσχέδιο, το οποίο έχει δουλευτεί πάρα πολύ και από τους συνεργάτες του Υπουργείου, αλλά και από τον ίδιο τον Υπουργό προσωπικά και τους άλλους φορείς. Αφουγκράστηκαν, προφανώς, τα ζητήματα που τέθηκαν στη διαβούλευση από τους διάφορους φορείς και προσπάθησαν μέσα στα ενενήντα και πλέον άρθρα του παρόντος νομοσχεδίου να δώσουν έναν άλλον τόνο, αλλά και να εκσυγχρονίσουν έναν ιδιαίτερο κλάδο της δικής μας τουριστικής βιομηχανίας. Δεν νοείται μία χώρα με τέτοια παράδοση και ιστορία στον τομέα της ναυτιλίας, όπως η Ελλάδα, να μην έχει ένα επικαιροποιημένο θεσμικό πλαίσιο, ώστε να ενισχύσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που διαθέτει. Πρέπει να ξεφύγουμε από τη λογική της μικροπολιτικής, αλλά και της γραφειοκρατίας και να ανοίξουμε τον δρόμο σε όσους θέλουν να επενδύσουν και να δραστηριοποιηθούν στον τομέα αυτό.

Το νομοσχέδιο αποτελεί σταθμό για την προώθηση της επιχειρηματικότητας, των επενδύσεων και την προσέλκυση νέων κεφαλαίων. Κυρίως, όμως, αναδεικνύει το νησιωτικό και θαλάσσιο χώρο και επενδύει στην ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών, των νησιών και των παράκτιων περιοχών, που αποτελούν το ζωτικό κύτταρο της ελληνικής επικράτειας.

Το δικό μας όραμα θα πρέπει να είναι να καταλάβει το ελληνικό yachting στην παγκόσμια κατάταξη την ίδια θέση που έχει και η δική μας ελληνική ναυτιλία, δηλαδή, την πρώτη. Με το παρόν νομοσχέδιο θέτουμε τις βάσεις αυτές γι’ αυτό.

Για τους παραπάνω λόγους, σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινούσα κατευθείαν με το νομοσχέδιο, αλλά μία ανακοίνωση σας χθες, κύριε Υπουργέ, σχετικά την καταβολή του μεταφορικού ισοδύναμου στις επιχειρήσεις για το πρώτο εξάμηνο του 2021, χωρίς να συνοδεύεται από μία συγγνώμη, προκαλεί. Όπως γνωρίζετε, το μεταφορικό ισοδύναμο για τις επιχειρήσεις ήταν ανά τετράμηνο και όχι ανά εξάμηνο και σήμερα θα έπρεπε να έχει πληρωθεί όλο το 2021 και εσείς πανηγυρίζετε που πληρώσατε με καθυστέρηση το πρώτο εξάμηνο του 2021. Επιτέλους, ένα τέτοιο αναπτυξιακό εργαλείο δεν έχετε δικαίωμα να το υποβαθμίζετε με τον τρόπο που συστηματικά κάνετε.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, μίλησε ο κύριος συνάδελφος για αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό. Η πραγματικότητα είναι ότι αυτό που έχουμε, στην ουσία, είναι μία κωδικοποίηση υφιστάμενων ρυθμίσεων σε διαφορετικούς νόμους, τα οποία έρχονται σε ένα νομικό κείμενο. Είναι, επί της ουσίας, μάζεμα σκόρπιων διατάξεων, με ελάχιστη, όμως, παρέμβαση και όπου αυτή η παρέμβαση υπάρχει, υπάρχει προς την αρνητική πλευρά για το ελληνικό yachting, κύριε συνάδελφε, διότι το να ευνοείς τριτοχωρικές σημαίες δεν είναι εύνοια του ελληνικού yachting είναι καταδίκη του ελληνικού yachting. Ένα στίγμα έχετε: εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων, τα οποία, στην πραγματικότητα, μιλούσαν για καμποτάζ, πολύ πριν από τον ν.4504 και περιφέρονταν, ανά την Ελλάδα, λέγοντας ότι η χώρα μας έχει καμποτάζ. Καμποτάζ που υπερασπίζεται τα ελληνικά συμφέροντα και τις ελληνικές επιχειρήσεις, θα συνεχίζουμε να το υπερασπιζόμαστε.

Δεν έχετε καμία ουσιαστική βούληση για στήριξη της πραγματικής οικονομίας του θαλάσσιου τουρισμού και των ανθρώπων της. Σκόρπιες, επιπλέον, διατάξεις, όπως αυτή η εμβληματική για τα απόβλητα και δεν είναι η πρώτη. Έχουν έρθει πολλές παρατάσεις για τα απόβλητα και θα σας πω αργότερα και τι συγκεκριμένα σημαίνουν αυτές οι παρατάσεις και το γεγονός ότι παρατείνονται τα μονοπώλια στη διαχείριση των αποβλήτων.

Το Α΄ Μέρος, λοιπόν, αφορά σε διατάξεις για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα τουριστικά ημερόπλοια. Επαναλαμβάνονται οι υφιστάμενες διατάξεις, υπό μορφή κωδικοποίησης με μικρές τροποποιήσεις. Το σύνολο του νομοσχεδίου, στην ουσία, αφορά δύο άρθρα, τα άρθρα 8 και 9. Η Κυβέρνηση που κόπτεται για την υπεράσπιση της ελληνικής σημαίας, με τη νομοθέτηση αυτή ξεχνά την ανάγκη προστασίας των ελληνικών σκαφών, των σκαφών αναψυχής, υπό ελληνική σημαία, και τα εξισώνει, στην πραγματικότητα, με τα τριτοχωρήτικα σκάφη. Κατά τη διάρκεια της δικής μας διακυβέρνησης διώξαμε τις παράνομες ναυλώσεις και σταματήσαμε περισσότερες από 450 παράνομες ναυλώσεις από τέτοια σκάφη. Σήμερα, εσείς την παρανομία την κάνετε νόμο, κατά την προσφιλή συνήθεια της Κυβέρνησης της Ν.Δ..

Η αλήθεια είναι, πως με αυτή την ρύθμιση αντιλαμβάνεστε, ότι σκάφη, υπό ελληνική σημαία, είναι πολύ πιθανόν, αν έχουν ευνοϊκότερες ρυθμίσεις και μπορούν ουσιαστικά να δραστηριοποιηθούν στον ελληνικό χώρο, θα αλλάξουν σημαία; Εσείς που λέτε, ότι «εδώ τα σκάφη, η ελληνική σημαία», σκέφτεστε ότι διώχνετε σκάφη υπό ελληνική σημαία;

Έτσι την ώρα που οι επιχειρήσεις του κλάδου έχουν βιώσει την κρίση της πανδημίας, την κρίση της αύξησης των καυσίμων και η Κυβέρνηση δεν έχει κάνει τίποτα επ’ αυτού, «ανοίγετε την πόρτα» στη δραστηριοποίηση σκαφών από τρίτες χώρες, δίνοντας χρονική διάρκεια δραστηριοποίησης είκοσι μία ημέρες, με δυνατότητα παράτασης άλλες επτά για ολική ναύλωση, που, όμως, πρακτικά δεν είναι που θα μείνει τελικά, γιατί με μία «πονηρή» διάταξη ο κ. Υπουργός έχει τη δυνατότητα να τροποποιήσει αυτή τη δραστηριοποίηση.

Άλλωστε, αυτές οι ημέρες δραστηριοποίησης δεν προβλέπεται να είναι συνεχόμενες. Τα ναυλοσύμφωνα, δηλαδή, που μπορεί να είναι περισσότερα του ενός, δεν θα είναι ένα ναυλοσύμφωνο για είκοσι μία μέρες, μπορεί να είναι περισσότερα του ενός, δεν χρειάζεται να είναι συνεχόμενα. Άρα, τέτοια σκάφη θα βρίσκονται στην περιοχή μας, στη χώρα μας, ίσως, και για όλο το καλοκαίρι. Δηλαδή, όλο το καλοκαίρι θα μπορούν να δραστηριοποιούνται, δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό στα ευρωπαϊκά και ελληνικά πλοία και επιχειρήσεις.

Μία τέτοια απελευθέρωση έχει, ταυτόχρονα, σοβαρό κίνδυνο για τα μελλοντικά έσοδα του ΝΑΤ. Αύξηση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών, αποχώρηση πλοίων από τη σημαία, αφού με πιο ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, όπως είπα και πριν, πάλι θα απολαμβάνουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας. Και τί θα αποκομίζουν τα λιμάνια μας και οι τοπικές κοινωνίες από αυτή τη ρύθμιση;

Είπατε ότι χάσαμε έσοδα. Η πραγματικότητα δεν είναι αυτή. Αυτά τα σκάφη έρχονται με ξένους ναυτικούς και με προμήθειες, ήδη, εκτός της χώρας μας. Άρα, τα έσοδα που θα έχουν οι τοπικές κοινωνίες, επί της ουσίας, είναι μηδενικά, ενώ τα έσοδα του κράτους είναι πάρα πολύ λίγα, σε σχέση με αυτά που θα χάσει, σε περίπτωση που έχουμε απώλεια σκαφών από την ελληνική σημαία, για να μην συζητήσουμε για το ΝΑΤ.

Θέλω να κάνω και μία ερώτηση. Αν ένα από αυτά τα σκάφη έχει, για παράδειγμα, παραβιάσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας ή άλλες παραβιάσεις, πού θα βρούμε τον νόμιμο εκπρόσωπο; Στα Φίτζι; Θα πάτε να τον βρείτε εκεί;

Λοιπόν, σας το λέμε καθαρά, καμποτάζ που ευνοεί τα ελληνικά συμφέροντα, καμποτάζ -και το λέω με αυτόν τον όρο- που ευνοεί την ελληνική σημαία, εμείς το υπερασπιζόμαστε. Και πέσατε και σε μία αντίφαση, κύριε συνάδελφε. Μας λέτε, ότι με το άρθρο 136 του ν.4504, με το οποίο δραστηριοποιούνταν τα σκάφη τα τελευταία χρόνια, έχουμε μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης και ότι ανέβηκε ο θαλάσσιος τουρισμός. Τότε, αφού ανεβαίνει ο θαλάσσιος τουρισμός, γιατί πρέπει να τον δώσουμε σε σκάφη τρίτων χωρών;

Στις υπόλοιπες αλλαγές στο υφιστάμενο πλαίσιο, παρατηρούμε, ότι, ενώ οι επιχειρήσεις βιώνουν, αυτή τη στιγμή, τις συνέπειες, επί συναπτά έτη, των καταστροφικών ετών που είχαμε τα προηγούμενα χρόνια, αυστηροποιούνται ρυθμίσεις για τη συμπλήρωση των ημερών μίσθωσης την τριετία, αλλά και για τον παροπλισμό χωρίς λόγο.

Δεν γίνονται δεκτές προωθητικές προτάσεις από τους φορείς, οι οποίες θα έδιναν κίνητρα και δυνατότητα περαιτέρω δραστηριοποίησης, ιδιαίτερα, στα μικρά σκάφη. Για παράδειγμα, στα άρθρα 3 και 11, δεν έχουν περάσει οι προτάσεις της Πανελλήνιας Ένωση Ημερόπλοιων Σκαφών (ΠΕΝΕΤΗΣ) και του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ), που είναι κοινή πρόταση -υποτίθεται ότι μεταξύ τους είχαν θέμα- και θέλουν να αυξηθεί ο ρυθμός των επιβατών, σύμφωνα με το Πιστοποιητικό Καταμέτρησης των σκαφών αναψυχής μέχρι 24 μέτρα. Αντί αυτού, επαναλαμβάνεται και πάλι ο παρωχημένος αριθμός των δώδεκα επιβατών, ενώ θα έπρεπε να γίνει μέχρι είκοσι πέντε. Το λέμε αυτό, γιατί οι δώδεκα επιβάτες είχαν ένα νόημα, όταν τα σκάφη ήταν μιας άλλης τεχνολογίας και μιας άλλης αντίληψης. Πλέον, μπορούν να κοιμίσουν πολύ περισσότερο κόσμο. Άρα, θα έπρεπε, τουλάχιστον, αυτό να το κάνετε δεκτό.

Θετικό, θα μπορούσαμε να βρούμε την άρση απαγόρευσης ναύλωσης σκάφους από τουριστικό γραφείο. Διάταξη που δημιουργούσε πολλά προβλήματα.

Επίσης, στα θετικά θα μπορούσε να είναι η δυνατότητα ναύλωσης με πολλαπλούς εκναυλωτές, η οποία, όμως, κύριε Υπουργέ, ακυρώνεται στην περίπτωση ολικής ναύλωσης στις δώδεκα ώρες. Στο άρθρο 3, η παράγραφος 3α΄ και 5α΄, «σκοντάφτουν» μεταξύ τους. Εγώ θα σας έλεγα να το δείτε.

Ο κλάδος είναι σε κρίση, δεν έχει τα διαθέσιμα εργαλεία για την επανεκκίνηση των δραστηριοτήτων. Οι φορολογικές υποχρεώσεις είναι άμεσα απαιτητές. Η Κυβέρνηση απέχει από πολιτικές στήριξης που χρειάζεται ο κλάδος. Οι επαγγελματίες του θαλάσσιου τουρισμού χρειάζονται άμεσα μέτρα, όπως η μείωση του Φ.Π.Α. στον μειωμένο συντελεστή, ως τουριστική υπηρεσία, για να ανεξαρτητοποιηθούμε από την έκπτωση του 50%, αν γίνουν οι απαραίτητοι πλόες σε διεθνή ύδατα. Νομίζω ότι είναι ένα «ώριμο» αίτημα αυτό να προχωρήσει.

Η μείωση του ειδικού φόρου στα καύσιμα, τα μη επιστρεπτέα βοηθήματα και χρηματοδοτικά εργαλεία, αλλά και το γεγονός αυτό αφορά συνολικά τις επιχειρήσεις της χώρας μας, ότι ξεκινάνε να πληρώνουμε την επιστρεπτέα προκαταβολή τον Μάιο, όταν όλοι πολύ καλά ξέρουμε, ότι δεν θα έχουν τζίρους. Εμείς λέμε, ουσιαστικά, η επιστρεπτέα προκαταβολή να μην γίνει επιστρεπτέα, αλλά, τουλάχιστον, ας πάει πίσω, ούτως ώστε οι άνθρωποι αυτοί να μπορέσουν να έχουν τζίρους.

Άκουσα τον κ. συνάδελφο να λέει, ότι «φέρνουμε νέα καινοτόμα εργαλεία». Η πραγματικότητα είναι ότι τα καινοτόμα εργαλεία, όπως το e-Μητρώο και το e-Ναυλοσύμφωνο, δεν είναι νέα. Να θυμίσουμε, ότι η λειτουργία και η ενδυνάμωση των εργαλείων αυτών έχει την υπογραφή της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Εμείς τα ενεργοποιήσαμε, με βασικό στόχο την απάλειψη γραφειοκρατικών δυσκολιών, τη δημιουργία θελκτικών ψηφιακών διαφανών και εύκολων στη χρήση διαδικασιών. Προσπαθήσαμε να αλλάξουμε το τοπίο στην καταχώρηση ναυλοσυμφώνων και στη δήλωση των σκαφών, προστατεύοντας επαγγελματίες από πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού και διευκολύνοντας τους ελέγχους.

Υπενθυμίζεται ότι τέσσερα χρόνια μετά τη νομοθέτηση από τον κ. Βαρβιτσιώτη του e-Μητρώο, το 2014 ενεργοποιήθηκε από τη δική μας κυβέρνηση τον Νοέμβριο του 2018. Επειδή ρωτήσατε, πότε έγινε. Ξεκίνησε, λοιπόν, η λειτουργία του e-Μητρώο Πλοίων. Εμείς προχωρήσαμε. Η Νέα Δημοκρατία έπρεπε να καταχωρίσει όλα τα πλοία μέχρι τον Δεκέμβριο του 2021. Σας ρωτάω, έχει γίνει;

Σε ότι αφορά στη ΝΕΠΑ, είναι, όπως και να το κάνουμε, ένα «σκοτεινό πεδίο» δράσης, που συνεχίζεται να υφίσταται για πολλά χρόνια. Σε αυτό το νομοσχέδιο βλέπουμε, αντί να μπαίνουν πλαίσια λειτουργίας ελέγχου, να περιλαμβάνονται διατάξεις, όπως «σκανδαλωδώς» να ανοίγουν τον δρόμο σε υπηκόους κρατών εκτός Ε.Ε., να ιδρύουν ή να είναι μέτοχοι στις ΝΕΠΑ, με ποσοστό άνω του 49%, όπως μέχρι τώρα οριζόταν. Άλλη μία διευκόλυνση στους επιχειρηματίες τρίτων χωρών, επειδή «κοπτόμαστε» για τους Έλληνες επιχειρηματίες. Αυτό βλέπω.

Διατηρείται ως ελάχιστο το κεφάλαιο για την ίδρυση μιας ΝΕΠΑ το ποσό των 10.000 ευρώ, το οποίο, από το 2003, είναι προφανές, ότι είναι πολύ χαμηλό. Εγώ θα έλεγα, ότι θα πρέπει να δούμε, ίσως, την αύξηση αυτού του κεφαλαίου.

Αν και μπαίνει η ρύθμιση και πολύ σωστά, κατά την εργαλειοθήκη του ΟΟΣΑ, το ξέρετε, κύριε Υπουργέ, για την ονομαστικοποίηση των μετοχών, αυτή, ουσιαστικά, είναι κενή περιεχομένου, διότι δεν φθάνει μέχρι τον βαθμό του φυσικού προσώπου. Αποτέλεσμα, εάν έχουμε μία offshore, που λέγεται «Σαντορινιός Limited» οπουδήποτε, αυτή μπορεί να έχει τις μετοχές, γιατί είναι ονομαστικοποιημένες, αλλά δεν φτάνει στο φυσικό πρόσωπο. Άρα, δεν ξέρουμε αυτή η Limited τι έχει από πίσω. Άρα, λοιπόν, εάν δεν φθάσουμε μέχρι φυσικού προσώπου, στην ουσία, η αλλαγή είναι κενή περιεχομένου.

Τέλος, θετικά βλέπουμε το άρθρο 41, όπου, πλέον, απαγορεύεται ρητά η σύναψη ναυλοσυμφώνων με τα πρόσωπα μετόχους της ΝΕΠΑ, γιατί αυτό λύνει ένα μεγάλο πρόβλημα των εικονικών ναυλοσυμφώνων, που «κρύβονταν» διάφορα συμφέροντα, προκειμένου να έχουν τα ευεργετήματα του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής.

Τώρα πάμε στα υπόλοιπα. Για μία ακόμη φορά, κύριε Υπουργέ, αν και μάς είχατε υποσχεθεί, ότι θα ήταν η τελευταία, προφανώς, ούτε αυτή θα είναι η τελευταία, συνεχίζετε να υποθάλπετε το μονοπώλιο των αποβλήτων στα λιμάνια. Συμβάσεις που έχουν λήξει, συνεχίζετε να τις θεωρείτε ενεργές, προκειμένου να εξυπηρετήσετε συγκεκριμένα μονοπώλια. Ξέρετε πάρα πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, και επειδή θα μου πείτε, ότι έχει πολλές υπηρεσίες ο Κανονισμός 352/2017, «γιατί ασχολείστε μόνο για τα απόβλητα», θα σας απαντήσω. Ασχολούμαι, γιατί γι’ αυτή την υπηρεσία έχει κινηθεί από την DGRegio, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, EU Pilot, δηλαδή, προειδοποίηση ότι θα «φάμε» πρόστιμα. Ποιος θα είναι υπεύθυνος για τα πρόστιμα αυτά, κύριε Υπουργέ; Εσείς, αποκλειστικά. Εσείς που υποθάλπετε αυτή την κατάσταση, εσείς που καταργήσαμε το άρθρο 105, του ν.4504, εσείς που καταργήσατε τη ΡΑΛ και τη ΔΑΛ, για να μην ελέγχουν αυτά τα μονοπώλια, εσείς που συνεχίζετε να δίνετε παρατάσεις.

Επειδή είπατε, κύριε συνάδελφε, ότι λύνεται το πρόβλημα των τακτικών μεταθέσεων με τη ρύθμιση που έρχεται. Η ρύθμιση υπάρχει, το πρόβλημα ξέρετε ποιο είναι; Ότι το Υπουργείο αρνείται να κάνει μεταθέσεις. Τώρα ξεκίνησαν κάποιες λίγες μεταθέσεις, που δεν έχουν λύσει το πρόβλημα. Και τι αλλάζει η ρύθμιση, τι αλλάζει στο άρθρο; Αλλάζει η ιεράρχηση, με την οποία πρέπει να γίνονται οι μεταθέσεις. Δηλαδή, ενώ προέβλεπε το άρθρο, ότι πρώτα θα ενισχύονται οι υπηρεσίες και τα λιμεναρχεία, που έχουν το μεγαλύτερο πρόβλημα υποστελέχωσης, τώρα μπαίνει μία διάταξη που λέει για δυνατότητα αναλογικής κατανομής, με βάση τους υπό μετάθεση. Αυτό, όμως, αναιρεί και στην ουσία μπερδεύει και τις διαδικασίες, οι οποίες θα έπρεπε να έχουν στόχο και σκοπό την ενίσχυση -θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να ακούσουμε την άποψή σας- των υπηρεσιών, οι οποίες έχουν σημαντική υποστελέχωση. Είναι «φωτογραφική» η διάταξη, για να κάνετε, ό,τι θέλετε στις μεταθέσεις και να εξυπηρετείτε όποιους θέλετε.

Θετική είναι η διάταξη για τις γονικές άδειες. Όμως, θα μείνει και αυτή κενό γράμμα, γιατί δεν ακολουθείται η ευρωπαϊκή οδηγία και ο αντίστοιχος νόμος, με τον οποίον ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο. Όπως λέτε, πρέπει να εναρμονιστεί με αυτές τις Οδηγίες. Όπως είναι διατυπωμένη η διάταξη, ουσιαστικά, ακυρώνει την ουσία της, αφού η Υπηρεσία μπορεί να αρνηθεί τη γονική άδεια, επικαλούμενη υπηρεσιακές ανάγκες.

Αντίθετα, η ευρωπαϊκή οδηγία λέει, ότι, εντός δύο μηνών, θα πρέπει ο εργοδότης να φροντίσει να καλύψει το κενό αυτό. Επίσης, προβληματισμός προκύπτει και από την παρ.4, όπου λέει, ότι η υπηρεσία απαντά στην αίτηση στους ελέγχους, κατά ανώτατο διάστημα έξι μηνών, ενώ η ευρωπαϊκή διάταξη λέει, ότι σε έναν μήνα πρέπει να απαντήσει η υπηρεσία. Άρα, λοιπόν, ζητάμε την εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες.

Θετική είναι και η διάταξη για την επιδότηση πρακτικής του δεύτερου μπάρκου των σπουδαστών των ΑΕΝ.

Θετική, επίσης, είναι η διάταξη για το επιπλέον επίδομα στους πλοηγούς, επί του βασικού 15%. Είναι σημαντική η ενίσχυση της πλοηγικής υπηρεσίας και η στήριξη του προσωπικού, προκειμένου να μείνει δημόσια και προς αυτά τα βήματα η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε κάνει σημαντικές προσπάθειες.

Με το άρθρο 75, προτείνεται η επιμήκυνση του χρόνου τοποθέτησης πλωτών εξεδρών, κατά παρέκκλιση, των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων και μάλιστα, πάτε από έξι σε εννέα μήνες. Κάντε το δώδεκα να τελειώνουμε. Δηλαδή, ειλικρινά, πιστεύετε, ότι μία πλωτή εξέδρα, που θα μπει για εννέα μήνες, θα βγει; Δείτε την πραγματικότητα. Εδώ τώρα ζοριζόμαστε να τη βγάλουμε, που είναι για έξι μήνες. Οπότε, στην ουσία, επιτρέπετε να γίνονται παρεμβάσεις στον αιγιαλό και στη θάλασσα, οι οποίες δεν έχουν αδειοδότηση. Και σας ρωτάω; Ποιες είναι οι προδιαγραφές, ιδιαίτερα, σε περίπτωση, που αυτές οι εξέδρες θα έχουν τη δυνατότητα παροχής ρεύματος και νερού; Από πού προκύπτει η αδειοδότηση γι’ αυτό το πολύ σοβαρό θέμα, που καταλαβαίνετε ότι είναι και θέμα ασφάλειας;

Στο άρθρο 82, η προσθήκη του χωρίου, που επιτρέπει την εγκατάσταση προκάτ κατασκευών στα λιμάνια, είναι, ιδιαίτερα, προβληματική. Τουλάχιστον, σε αυτό θα έπρεπε να ομονοήσουμε, κύριοι συνάδελφοι, μιας που είστε και από μικρά νησιά. Θα πάμε να βάλουμε προκάτ σε λιμάνια μικρών νησιών, που τα περισσότερα από αυτά είναι και διατηρητέα; Θα αλλάξουμε τη φυσιογνωμία του λιμανιού; Νομίζω ότι αυτό πρέπει να απαλειφθεί. Πρέπει να απαλειφθεί. Εγώ, τουλάχιστον, θεωρώ ότι είναι λάθος. Σε όλα τα υπόλοιπα δεν διαφωνώ, αλλά αυτό θεωρώ ότι είναι λάθος.

Οι διατάξεις του Υπουργείου Τουρισμού δεν έχουν μπει σε καμία διαβούλευση. Τα άρθρα 87 ως και 93 του Κεφαλαίου Α΄ για τον εκσυγχρονισμό στη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων, δεν αποτελούν, στην πράξη, εκσυγχρονισμό νομοθεσίας, όπως μας λέει το Υπουργείο Τουρισμού. Με το πρόσχημα του εκσυγχρονισμού -αυτός ο εκσυγχρονισμός έχει αποκτήσει διάφορες έννοιες- απλοποιεί, δήθεν, διαδικασίες, ενώ, στην ουσία, προβαίνει σε αλλαγές όρων δόμησης για τους μεγάλους, χωροθετημένους από τον νόμο, τουριστικούς λιμένες, αποφεύγοντας δικλείδες ασφαλείας του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Επίσης, αντιλαμβανόμαστε προσπάθεια παρέκκλισης από τη διαδικασία υπαγωγής στη νομιμοποίηση αυθαιρέτων, με τη θέσπιση παράλληλης διαδικασίας, μέσω της έκδοσης υπουργικής απόφασης. Άλλη μία επιβράβευση της Κυβέρνησης στις μεγάλες αυθαιρεσίες και παρανομίες.

Τα άρθρα 94 έως 98 του Κεφαλαίου Β, για την απλούστευση της λειτουργίας των τουριστικών λιμένων, καθώς και τα άρθρα 99 ως 110 του Κεφαλαίου Γ, για την απλούστευση της λειτουργίας χιονοδρομικών κέντρων, στην ουσία, συνιστούν υλοποίηση του ν.4442/2016, που ψηφίστηκε επί των ημερών μας. Ένας νόμος, ο οποίος αποτέλεσε τομή για τη δημιουργία ενός νέου θεσμικού πλαισίου για την άσκηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, που διευκόλυνε και επιτάχυνε στη δημιουργία και λειτουργία των τουριστικών δραστηριοτήτων. Στην πραγματικότητα, πρόκειται για συνέχεια της δικής μας νομοθέτησης και όχι για κάποιο καινοτόμο θεσμικό πλαίσιο.

Κύριε Πρόεδρε, θέλω να σας ευχαριστήσω για την ανοχή που δείξατε στην εισήγησή μου. Στις Επιτροπές έχουμε τη δυνατότητα να έχουμε μία τέτοια ανοχή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, αυτές οι ρυθμίσεις που φέρνετε πολύ λίγο βοηθάνε το ελληνικό yachting. Περισσότερο βοηθάνε το ξένο yachting και πολύ περισσότερο βοηθάνε συγκεκριμένα συμφέροντα και στον χώρο των λιμανιών.

Αυτό που λέω σε όλες τις τοποθετήσεις μου κλείνοντας, είναι, ότι η καλύτερη υπηρεσία που έχετε να δώσετε στον τόπο, είναι να φύγετε.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Αυτό σημαίνει κυβέρνηση συνεργασίας, από ό,τι καταλάβαμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είπαμε να υπάρχει φαντασία, αλλά αυτό ξεπερνά και τα όρια. Είναι σίγουρο, ότι σήμερα υπάρχει ένα πολύ ευχάριστο κλίμα στην Επιτροπή και χαίρομαι γι’ αυτό και ακούγονται και διάφορα, αλλά, ίσως, υπερβολικά. Όλα καλά και όλα δεκτά, αρκεί να είναι καλοπροαίρετα.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, θα μου επιτρέψετε κι εμένα, στο πλαίσιο αυτού του καλού κλίματος που υπάρχει εδώ, να κάνω λίγο κατάχρηση και να θέσω δύο θέματα, πριν ξεκινήσω την εισήγησή μου για το νομοσχέδιο.

Κύριε Υπουργέ, θεωρώ, ότι ύστερα από μεγάλο χρονικό διάστημα που έχουμε τη χαρά να βρισκόμαστε στο ελληνικό Κοινοβούλιο και να μας δίνετε αυτή η δυνατότητα, υπάρχει μεγάλη ανάγκη να σας ακούσουμε να μας πείτε κάποια συμπεράσματα, ή κάποιες κατευθύνσεις, για το αν έχετε αποφασίσει κάποια πράγματα, σε σχέση με το τραγικό ατύχημα που είχαμε με το Euroferry Olympia. Δεν εννοώ να παρέμβουμε στον έλεγχο που γίνεται ή στην όποια ΕΔΕ, ή οτιδήποτε άλλο. Αν πολιτικά εσείς, στο πλαίσιο όλης της εικόνας της συνολικής, εκ των υστέρων, νιώθετε την ανάγκη να πάρετε κάποια μέτρα στην κατεύθυνση της ασφάλειας των θαλάσσιων συγκοινωνιών αφενός, ή για την ενίσχυση των περιφερειακών υποδομών αφετέρου. Αυτό σε ότι αφορά στο συγκεκριμένο ατύχημα, που ήταν σημείο αναφοράς το προηγούμενο διάστημα για την κοινωνία μας, για την Πατρίδα μας.

Θα αναφερθώ σε κάποιο δευτερεύουσας σημασίας θέμα, αλλά πολύ σημαντικό για τις τοπικές κοινωνίες. Γνωρίζετε πολύ καλά, την εξέλιξη που υπάρχει στο Λιμάνι της Νότιας Κέρκυρας, στη Λευκίμμη. Εκεί έχουμε ένα ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο αποφασίζει και πράττει για την κοινωνία, χωρίς την κοινωνία. Εδώ, όμως, έχει συνεργαστεί και το Υπουργείο σας και οι υπηρεσίες του Υπουργείου. Θα σας παρακαλούσα πολύ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων σας, μέσα από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, να δείτε και να δώσετε κι εσείς απαντήσεις, γιατί ποτέ δεν έχουν δοθεί, αν και κάναμε ανάλογες ερωτήσεις, για την επάρκεια των υφιστάμενων και μελλοντικών ακτοπλοϊκών αναγκών του Λιμανιού, σε σχέση με την προοπτική που θέλετε να δώσετε, αλλά και σε σχέση με τον διάλογο και τη διαβούλευση, που οφείλετε να έχετε με την τοπική κοινωνία, κάτι το οποίο δεν το έχετε κάνει.

Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι, εν έτει 2022, οποιαδήποτε πρωτοβουλία, σε οποιαδήποτε κατεύθυνση, αν δεν έχετε περάσει το μήνυμα στην τοπική κοινωνία και δεν έχετε δίπλα σας την τοπική κοινωνία, δεν έχει πολλές πιθανότητες να πετύχει.

Κλείνοντας, για να κάνω λίγο πιο «γλυκόπικρη» την παρέμβαση αυτή, πριν την εισήγησή μου για το νομοσχέδιο, εγώ θα χαιρετίσω την τελευταία σας απόφαση, σε ότι αφορά στο θέμα της συγκοινωνίας με τα Διαπόντια Νησιά. Είναι αλήθεια, ότι, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, όλες τις κυβερνήσεις διαχρονικά, του ΣΥΡΙΖΑ η προηγούμενη, του ΠΑΣΟΚ η προ προηγούμενη, δεν ασχολήθηκαν με το θέμα. Παρ’ ότι η λύση που δώσατε, μπορεί να μην είναι συνολική, εγώ δεν έχω παρά να τη χαιρετίσω. Είναι στη σωστή κατεύθυνση. Λύνει ένα πρόβλημα για τους συμπολίτες μας, οι οποίοι «φυλούν Θερμοπύλες» και ως τέτοια εμείς τη χαιρετίζουμε, παρακαλώντας σας να δείτε όλη τη διάσταση του θέματος και πώς μπορούμε να κάνουμε μια πιο ουσιαστική επίλυση του συγκεκριμένου θέματος.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο. Για πολλοστή φορά, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας προχωρά σε έναν νομοθετικό αιφνιδιασμό, μέσω του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα, όπως κατατέθηκε από το επισπεύδον Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μόλις, πριν από δύο ημέρες. Το εν λόγω σχέδιο νόμου, όχι μόνο είναι σημαντικά διαφοροποιημένο, από αυτό που είχε αναρτηθεί στο οpengov, αλλά έχουν, επιπλέον, προστεθεί πλήθος νέων διατάξεων, που δεν έχουν τεθεί σε ανοιχτή διαβούλευση και προφανώς, απαιτούν εύλογο χρονικό διάστημα για ανάγνωση και αξιολόγηση.

Κατά την πρώτη ανάγνωση, κυρίως, του Μέρους Α΄ του σχεδίου νόμου, που αποτελεί και τον πυρήνα της ρύθμισης, αναρωτήθηκα ποια ουσιαστική ανάγκη εξυπηρετεί, ποιο πραγματικό πρόβλημα αντιμετωπίζει και εν πάση περιπτώσει, ποια είναι η σκοπιμότητα της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας, τουλάχιστον, σε ό,τι αφορά στο, κυρίως, θέμα που αναφέρεται στον τίτλο του, ήτοι στη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων. Για να είμαι ειλικρινής, κατόπιν περαιτέρω μελέτης, οι αρχικές μου αμφιβολίες, όχι μόνο επιβεβαιώθηκαν, αλλά, θα έλεγα ότι μετατράπηκαν και σε κάποιες εύλογες ανησυχίες.

Σε ότι δε αφορά στον τίτλο του νομοσχεδίου, περί ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου και των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, ακόμη προσπαθώ να εντοπίσω, έστω και μία πρόβλεψη σε αυτό που να δικαιώνει μία τέτοια προσδοκία. Πέραν μιας εισαγωγής νέων ορισμών και επαναδιατύπωση υφισταμένων, χωρίς κάποια ουσιαστική προστιθέμενη αξία, καθώς και τη συμπερίληψη στο ίδιο κείμενο θεμάτων ίδρυσης και λειτουργίας ναυτιλιακών εταιρειών, πλοίων αναψυχής, ΝΕΠΑ και της ΕΙΠΑ, το εν λόγω σχέδιο νόμου δεν έχει να συνεισφέρει κάποια αξιοσημείωτη καινοτομία, που θα το χαρακτήριζε ως εκσυγχρονιστικό. Ούτε θα μπορούσα να διακρίνω χαρακτηριστικά πραγματικής κωδικοποίησης των θεμάτων, που αφορούν στον θαλάσσιο τουρισμό, δεδομένου, ότι μια πληθώρα συναφών ζητημάτων, όπως, ενδεικτικά, τα φορολογικά θέματα, ρυθμίζονται διάσπαρτα από άλλους νόμους.

Ακόμη και η αναμόρφωση, επί του αυστηρότερου της διάταξης για τον μέγιστο αριθμό επιβατών, για τον οποίο απαιτείται πλήρωμα για επαγγελματικά αναψυχής, μήκους κάτω των 24 μέτρων, με την οποία θα μπορούσαμε να συμφωνήσουμε, κυρίως, για λόγους ασφαλείας, ωστόσο, όπως καταγράφεται στα σχόλια της δημόσιας διαβούλευσης, δεν φαίνεται να εξασφαλίζει την ευρύτερη συναίνεση και αποδοχή, μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και επαγγελματιών του χώρου του θαλάσσιου τουρισμού, στο σημείο που προκαλεί, όπως φαίνεται, μάλλον τις περισσότερες αντιδράσεις, από το σύνολο, σχεδόν, όλων όσους αφορά. Ακόμη και όταν η οπτική τους είναι, εντελώς, αντιδιαμετρική, είναι πρωτοφανής ρύθμιση, με την οποία εισάγεται, για πρώτη φορά, η δυνατότητα εκτέλεσης σύμβασης ολικής ναύλωσης με εκκίνηση και τερματισμό, εντός της ελληνικής επικράτειας από πλοία υπό ξένη σημαία, για τα οποία δεν υπάρχει υποχρέωση εγκατάστασης εταιρείας διαχείρισής τους στην Ελλάδα. Μάλιστα, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, μέχρι και είκοσι μία ημέρες ετησίως, με μόνη, επιπλέον, υποχρέωση την καταβολή ενός συμβολικού τέλους επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας, το οποίο είναι συνάρτηση του μεγέθους του πλοίου της ολικής χωρητικότητας ή του μήκους, κατά περίπτωση.

Μάλιστα, στην ανάλυση των συνεπειών της ρύθμισης αναφέρεται, μάλλον παραπειστικά, ότι σύμφωνα με τις υφιστάμενες διατάξεις του ν.4256/2014, όπως έχει τροποποιηθεί, υφίσταται περιορισμός της επιχειρηματικής δραστηριότητας πλοίων αναψυχής, υπό σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΕΟΧ ή τρίτης της χώρας, αναφορικά με τη δυνατότητα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, εντός της ελληνικής επικράτειας, χαρακτηρίζοντας το ως οιονεί καμποτάζ. Είναι, όμως, έτσι, ή θέλετε κύριε Πλακιωτάκη, να το παρουσιάσετε έτσι;

Η αλήθεια, λοιπόν, είναι ότι κανένα καμποτάζ δεν υφίσταται, αλλά, αντιθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν.4256/2014, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, δεν υπάρχει κανένας περιορισμός για τη λειτουργία, εντός της Ελλάδος, πλοίων υπό ευρωπαϊκή σημαία ή σημαία χώρος του ΕΟΧ ή ακόμη και τρίτης χώρας για μη ξύλινα σκάφη, μήκους άνω των 35 μέτρων, εφόσον, βέβαια συμμορφώνονται, όπως και τα υπό ελληνική σημαία πλοία με τις κείμενες διατάξεις, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης διατήρησης εκμετάλλευσής τους στη χώρα μας.

 Μία τέτοια ρύθμιση, κύριε Υπουργέ, όπως, κυρίως, αναδεικνύεται από τις αντιδράσεις των ιδιοκτητών επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, δημιουργεί συνθήκες μη υγιούς ανταγωνισμού, μεταξύ, αφενός των ιδιοκτητών πλοίων υπό ελληνική σημαία, αλλά και αρκετών υπό ξένη σημαία, που λειτουργούν σύμφωνα με το εθνικό μας δίκαιο, αφετέρου εταιρειών πλοίων, υπό σημαία τρίτων κρατών, των οποίων οι διαχειρίστριες εταιρείες βρίσκονται στο εξωτερικό και οι οποίες δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις και τις δεσμεύσεις των πρώτων και οι οποίες δεν είναι πρακτικά δυνατόν να ελεγχθούν, εάν υπόκεινται σε αντίστοιχες υποχρεώσεις από τη σημαία τους, ή είναι, επί της ουσίας, ιδιωτικά πλοία αναψυχής. Το όποιο δε, τέλος καταβάλλουν αυτά τα πλοία, δεν μπορεί να συγκριθεί σε καμία περίπτωση με τις αντίστοιχες επιβαρύνσεις διοικητικού, φορολογικού και άλλου κόστους των πλοίων υπό ελληνική σημαία, για τα οποία δεν προβλέπεται καν κάποιο αντισταθμιστικό όφελος, έστω μέσω των εσόδων από το παραπάνω τέλος.

Ακόμη, όμως, και οι υπέρμαχοι ενός «αντίστοιχου» ανοίγματος της αγοράς, δεν μπορούν να κατανοήσουν τη σκοπιμότητα των είκοσι μιας ημερών, που μόνον, επιτρέψτε μου την έκφραση, ως ευκαιρία για μία γρήγορη, για μία «αρπαχτή» ή ως εξυπηρέτηση κάποιων συγκεκριμένων συμφερόντων, θα μπορούσε κάποιος να το θεωρήσει.

Από την άλλη πλευρά, οποιαδήποτε σκέψη για πλήρη απελευθέρωση της δραστηριότητας πλοίων αναψυχής υπό ξένη σημαία, που δεν έχουν εταιρεία στην Ελλάδα, προϋποθέτει, προκειμένου να αρθούν ή έστω αμβλυνθούν οι αρνητικές συνέπειες στον υγιή ανταγωνισμό στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών, αλλά και τη φέρουσα ικανότητα των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων και κυρίως των νησιών μας στην προηγούμενη αποτελεσματική αντιμετώπιση σημαντικών προκλήσεων, όπως η χαμηλή ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, η οποία υποφέρει από μεγάλη γραφειοκρατία.

Να σημειώσω, ότι ακόμη και η νηολόγηση πλοίων και όλες οι λοιπές συναλλαγές πλοίων, γίνεται ακόμη με εγγραφές σε βιβλία, σε λιμεναρχεία και λοιπές διάσπαρτες υπηρεσίες του Δημοσίου, τη στιγμή που όλες, σχεδόν, οι ευρωπαϊκές σημαίες, αλλά και σημαίες ευκαιρίας, εφαρμόζουν, εδώ και πολλά χρόνια, πλήρως, ψηφιοποιημένες διαδικτυακές υπηρεσίες.

Το απαρχαιωμένο και «κατακερματισμένο» νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο, σε αρκετές περιπτώσεις, είναι ασύμβατο με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό και διεθνές, η αναχρονιστική ανορθολογική και ελλιπής οργάνωση, λειτουργία και στελέχωση των αρμόδιων υπηρεσιών του ελληνικού Δημοσίου και κυρίως του Υπουργείου μας, του Υπουργείου Ναυτιλίας, που η έλλειψη εξειδικευμένων επιστημόνων και τεχνοκρατών, αλλά και η εμμονή σε ξεπερασμένες πρακτικές διοίκηση, με σημαντική ευθύνη -και δική σας κύριε Υπουργέ-, είναι παραπάνω από εμφανείς.

Η υπέρμετρη και μη αναλογική επιβολή τελών και άλλων οικονομικών και διοικητικών υποχρεώσεων στους ιδιοκτήτες πλοίων αναψυχής, η αδυναμία σχεδιασμού και εφαρμογής εθνικής λιμενικής πολιτικής, κατόπιν μελέτης και ευρείας διαβούλευσης, την οποία παρά τη ρητή νομοθετική υποχρέωση, η Κυβέρνηση ακόμη δεν έχει υλοποιήσει. Μία αδυναμία ή σκοπιμότητα που έχει οδηγήσει σε ένα «θολό» και άναρχο καθεστώς και στους τουριστικούς λιμένες, με αδιαφανείς διαδικασίες παραχωρήσεων και τροποποιήσεων λιμένων, με ανεξέλεγκτες αυξήσεις των λιμενικών τελών, με ελλείψεις ή επιλεκτική διάθεση θέσεων ελλιμενισμού και με παντελή έλλειψη προγραμματισμού και σχεδιασμού, με βάση κατάλληλα κριτήρια, όπως η φέρουσα ικανότητα, η αλληλεπίδραση, μεταξύ όλων των λιμενικών δραστηριοτήτων, η βιώσιμη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, των λιμένων της και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Εξακολουθούν να παραμένουν οι διατάξεις στον στο εν λόγω σχέδιο νόμου, που διατηρούν υψηλό επίπεδο αχρείαστης, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, γραφειοκρατίας. Ενδεικτικά, αναφέρεται η διατήρηση του γραφειοκρατικού καθεστώτος υψηλού διοικητικού κόστους, περί ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, ανά τριετία των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και όλοι οι συναφείς περιορισμοί, παρά το γεγονός, ότι υπάρχει η δυνατότητα εφαρμογής on line ψηφιακών εφαρμογών, ενώ και η ιδιόχρηση έχει πλέον ρυθμιστεί και μπορεί να ελέγχεται αποτελεσματικά. Διατηρείται, επίσης, το χρονοβόρο και αντιπαραγωγικό καθεστώς της έγκρισης απόπλου και κατάπλου από τις λιμενικές αρχές, τόσο των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, όσο και των ημεροπλοίων, τη στιγμή που δύναται, πλέον, να γίνει χρήση, επέκταση, δηλαδή, της προβλεπόμενης ψηφιακής πλατφόρμας, στην οποία θα μπορούσαν να δηλώνονται, με ευθύνη των κυβερνητών οι ώρες και οι τόποι απόπλου και κατάπλου, ώστε να είναι στην ευχέρεια των Λιμενικών Αρχών ο έλεγχος και όχι η έκδοση της άδειας και ο χρόνος αυτής.

Αναφέρεται δε σε αρκετές περιπτώσεις στο νομοσχέδιο, υπερβολικός αριθμός υποχρέωσης εγκρίσεων από τη Λιμενική Αρχή, χωρίς, μάλιστα, να αναφέρονται ρητώς και εμπεριστατωμένα τα κριτήρια για την έκδοση της έγκρισης ή μη, αυξάνοντας έτσι τη γραφειοκρατία, δημιουργώντας συνθήκες σύγχυσης και αυθαιρεσίας, κατά τη λήψη αποφάσεων των Λιμενικών Αρχών, ενδεχομένως, μη συνεπών και ομοιόμορφων για τους διοικούμενους κιόλας.

Μέσω των νέων προτεινόμενων διατάξεων ή και με την παραμονή υφισταμένων, δεν αντιμετωπίζονται, επαρκώς, οι ενδεχόμενες στρεβλώσεις και το καθεστώς μη υγιούς ανταγωνισμού, μεταξύ των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημεροπλοίων. Όπως, άλλωστε, αποτυπώνεται στη διαβούλευση, η εν λόγω ρύθμιση δεν ικανοποιεί, σχεδόν, κανέναν από τους εμπλεκόμενους. Θα ήταν ενδιαφέρον να μας πληροφορήσετε, κύριε Υπουργέ, αν οι διατάξεις του εν λόγω νομοσχεδίου ή έστω κάποιες από αυτές, είναι προϊόν εισήγησης των αρμοδίων Υπηρεσιών του Υπουργείου σας ή αν έχει τη γνώμη των Υπηρεσιών του Υπουργείου σας ή έστω αν έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα κάποιας τεκμηριωμένης διαδικασίας, διαβούλευσης ή έργου κάποιας επιτροπής ή ομάδας εργασίας.

Τα αποτελέσματα της ανοιχτής διαβούλευσης, τα σχόλια των ενδιαφερομένων φορέων, τα οποία μας έχουν κοινοποιηθεί, αλλά και οι πληροφορίες μας, δεν συνηγορούν σε κάτι τέτοιο. Δεν έχετε παρά να μας διαψεύσετε. Έχουμε βάσιμες υποψίες, ότι οι ελάχιστες αλλαγές που εισηγείστε, μέσω αυτού του σχεδίου νόμου, όπως το καθεστώς της απελευθέρωσης των είκοσι μιας ημερών, μάλλον, εξυπηρετεί κάποια συγκεκριμένα συμφέροντα.

Τέλος, οφείλω να σημειώσω, ότι σύμφωνα με την προσφιλή τακτική της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και δική σας, κύριε Υπουργέ, όπως, άλλωστε, έχει αποδειχθεί στις λίγες νομοθετικές πρωτοβουλίες που έχετε πάρει έως σήμερα, τα περισσότερα ζητήματα παραπέμπονται -και εδώ είναι το σημείο αναφοράς- προς ρύθμιση, μέσω εξουσιοδοτικών διατάξεων από υπουργικές αποφάσεις, «την μπάλα στην εξέδρα», δηλαδή, παρά το γεγονός, ότι ακόμη και αυτές οι υπουργικές αποφάσεις δεν έχουν ακόμη εκδοθεί στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων.

Ζητάτε, λοιπόν, για άλλη μία φορά, «λευκή επιταγή», επί των σημαντικότερων ζητημάτων, όπως, για παράδειγμα, τα θέματα στελέχωσης των πλοίων του θαλάσσιου τουρισμού, αποδεικνύοντας, όχι μόνο την προχειρότητα και απαξίωση που επιδεικνύει η συγκεκριμένη Κυβέρνηση, έναντι της νομοθετικής διαδικασίας, αλλά, ενδεχομένως, και την επιτηδευμένη σκοπιμότητα για την επιβολή συγκεκριμένων και αδιαφανών διαδικασιών προς όφελος κάποιων ολίγων.

Με το εν λόγω νομοσχέδιο, για ακόμη μία φορά, οι όποιες προσδοκίες είχαν οι πολίτες αυτής της χώρας, οι εργαζόμενοι και οι επιχειρηματίες στον χώρο του θαλάσσιου τουρισμού για ανάληψη των αναγκαίων πρωτοβουλιών από την πλευρά της Πολιτείας, για ενίσχυση της βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας του κλάδου, για λήψη καινοτόμων και τολμηρών μεταρρυθμίσεων, δυστυχώς, διαψεύδονται, όπως, άλλωστε, έχουν διαψευστεί, εδώ και δυόμιση και πλέον χρόνια, που είναι στην εξουσία η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, οι προσδοκίες των πολιτών αυτής της χώρας για ανάπτυξη, αν όχι με κοινωνική δικαιοσύνη, με ίσες ευκαιρίες.

Σε ότι αφορά στις αναφερόμενες ως λοιπές διατάξεις, που έχουν προστεθεί στο αρχικό κείμενο Μέρος Γ΄ έως Θ΄, αυτές άπτονται σημαντικών θεμάτων, όπως θαλασσίου τουρισμού, λειτουργία του Λιμενικού Σώματος, Ελληνικής Ακτοφυλακής, ναυτικής εργασίας και εκπαίδευσης, καθώς και τουριστικών λιμένων. Δεν θέλω να πιστεύω, ότι εκπονήθηκαν την τελευταία στιγμή, εν κρυπτώ, βεβιασμένα και χωρίς στοιχειώδη προεργασία. Ως εκ τούτου, δεν αντιλαμβάνομαι, γιατί δεν τέθηκαν σε ανοιχτή διαβούλευση ή έστω δεν μας κοινοποιήθηκαν εγκαίρως, προκειμένου να μελετηθούν να αξιολογηθούν, να μπορείτε να έχετε και τη δική μας άποψη.

Εν πάση περιπτώσει, στα πλαίσια του δυνατού και στις επόμενες ημέρες, ας «αρπάξουμε αυτή τη δυνατότητα από τα μαλλιά», προκειμένου να έχουμε και τις δικές μας συγκεκριμένες προτάσεις για τα επιπλέον θέματα.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, αναμένουμε με ενδιαφέρον τη συζήτηση, που θα ακολουθήσει στο πλαίσιο της παρούσας Επιτροπής, καθώς και τις τοποθετήσεις των εκπροσώπων των φορέων και των κοινωνικών εταίρων και θα επιφυλαχθούμε να τοποθετηθούμε, ενδελεχώς και με σαφήνεια, επί του συνόλου των διατάξεων της ρύθμισης, μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, όπως και την κυρία Μανωλάκου για την παραχώρηση της σειράς της.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσουμε από το ότι το αντικείμενο του νομοσχεδίου αφορά μεν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αλλά, στην ουσία, έχει σχέση με τον τουρισμό, αφού επικεντρώνεται στον θαλάσσιο τουρισμό. Δεν κατατίθεται, όπως συνηθίζει αυτή η Κυβέρνηση, μόνο με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, είτε επειδή αδιαφορεί για τις απόψεις της Αντιπολίτευσης, είτε επειδή είναι ανοργάνωτη, αλλά, επιπλέον, πολύ αργά, σε σχέση, βέβαια, με την τουριστική περίοδο.

Τα, τουλάχιστον, απελπιστικά οικονομικά αποτελέσματα της Κυβέρνησης συνηγορούν υπέρ του δεύτερου, της καταστροφικής οργάνωσης των Υπουργείων, χωρίς καμία διάθεση υπερβολής ή αντιπολιτευτικής κριτικής. Το χειρότερο είναι, όμως, ότι έτσι δεν μπορούν να είναι εποικοδομητικές οι συζητήσεις των νομοσχεδίων στις Επιτροπές, αλλά προσχηματικές και για τα «μάτια του κόσμου».

Το σχέδιο νόμου φαίνεται πως στηρίζεται σε μελέτη της «διαΝΕΟσις», σχετικά με την ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων, την πρώτη σελίδα της οποίας θα καταθέσουμε αργότερα στα Πρακτικά. Δίνει, επίσης, την εντύπωση πώς οφείλεται σε πιέσεις του κλάδου για την πλήρη ελαστικοποίηση του πλαισίου, όπως, άλλωστε, συμβαίνει με πολλούς άλλους κλάδους στην Ελλάδα. Δύσκολα, πάντως, θα προλάβει να εφαρμοστεί σωστά στη φετινή τουριστική περίοδο, η οποία φαίνεται πως θα είναι εξαιρετικά θετική από την πλευρά των αφίξεων και του τζίρου.

Εντούτοις, με κριτήριο την αύξηση του κόστους των τουριστικών υπηρεσιών, λόγω του ανεξέλεγκτου πληθωρισμού, ειδικά του ηλεκτρικού ρεύματος, που είναι σημαντικό για τον κλιματισμό, σε συνδυασμό με τις προπωλήσεις τουριστικών πακέτων σε χαμηλές τιμές, το 2022 αναμένεται να είναι ζημιογόνο, δυστυχώς, για πολλές τουριστικές επιχειρήσεις, ελπίζοντας να το λάβει σοβαρά υπόψιν η Κυβέρνηση. Ενδεχομένως, επίσης, για τη ναυτιλία και ειδικά για τα σκάφη αναψυχής.

Ένας άλλος κίνδυνος για την κοινωνία, εν προκειμένω, είναι η κατάργηση των μέτρων για την πανδημία, προφανώς, λόγω του τουρισμού, αφού η χώρα μας έχει καταντήσει, -κατάντημα είναι- να εξαρτάται, σχεδόν αποκλειστικά, από τον συγκεκριμένο κλάδο. Φαίνεται, άλλωστε, από την άνοδο των κρουσμάτων και των θανάτων, μετά τη σχετικά πρόσφατη κατάργηση των τεστ για τους τουρίστες, ενώ κάτι ανάλογο είχε συμβεί το 2021 με το γνωστό λογισμικό, που, δήθεν, θα μας προστάτευε από τον ιό, καθώς, επίσης, με τη χαλάρωση των μέτρων περιορισμών εισόδου, πολύ πριν από τις άλλες χώρες.

Ελπίζουμε, βέβαια, να διαψευστούν και οι δύο φόβοι μας, αφού αυτό που επιθυμούμε όλοι μας είναι το καλό της χώρας.

Στα περιεχόμενα του νομοσχεδίου τώρα, στο Α΄ Μέρος δημιουργείται Μητρώο για τα πλοία αναψυχής και τα τουριστικά ημερόπλοια, με τον τίτλο e- Μητρώο Πολιτών, όπως e- ΕΦΚΑ κ.λπ., το οποίο συνηθίζει η Κυβέρνηση, για να δίνει την εντύπωση μόνο της ψηφιακής προόδου. Το Μητρώο αυτό θα διατηρείται από την ΑΑΔΕ, αν και υπάρχει, ήδη, εκεί με τις διατάξεις του άρθρου 2, του ν.4256/2014, Ηλεκτρονικό Μητρώο Τουριστικών Πλοίων και Μικρών Σκαφών, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Ποια θα είναι αλήθεια η διαφορά;

Επανακαθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης ανά τριετία, οι λόγοι αναστολής και κατάσχεσης, ενώ ρυθμίζονται, εκ νέου, θέματα, σχετικά με τη δραστηριοποίηση, εντός της ελληνικής επικράτειας πλοίων αναψυχής άλλης χώρας. Τα παραπάνω, μέσω της έκδοσης της άδειας εκ ναύλωσης ορισμένης ισχύος με την εφαρμογή του e-ChaiterPermission. Εδώ θεσπίζεται το ειδικό τέλος υπέρ του δημοσίου, ενώ η μέγιστη διάρκεια της καθορίζεται σε είκοσι μία ημέρες, με το άρθρο 8.

Αν και υπάρχει επιφύλαξη με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης των Υπουργών Ναυτιλίας και Οικονομικών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 21, παρ.7, περίπτωση γ΄. Όπως φαίνεται, υπήρχαν πιέσεις, με σκοπό την πλήρη απελευθέρωση του καμποτάζ για τα τουριστικά σκάφη. Αυτό, τουλάχιστον, συμπεραίνουμε εμείς. Εκτός αυτού, καθορίζονται οι όροι, ειδικά για τη σημαία άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου. Όλα αυτά ενέχουν πολλούς κινδύνους που θα αναλύσουμε στη συζήτηση, επί των άρθρων.

Περαιτέρω, ρυθμίζεται η στελέχωση των επαγγελματικών σκαφών και η υποχρεωτική ασφάλιση στον e-ΕΦΚΑ του πληρώματος, ενώ, προβλέπεται η υποχρέωση καταχώρισης των ναυλοσυμφώνων στις ηλεκτρονικές εφαρμογές e- Ναυλοσύμφωνο και e- ChaiterPermission με την τήρηση της κατάστασης επιβαινόντων και με λοιπά διαδικαστικά.

Επιπλέον, ρυθμίζεται η ιδιοχρησιμοποίηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, η εκτέλεση μεμονωμένων κινήσεων, χωρίς επιβάτες και υποχρεώσεις ασφάλισης. Εδώ έχουμε αρκετά θετικά στοιχεία. Περιγράφονται οι πληροφοριακές πλατφόρμες για την παρακολούθηση των σκαφών στο Υπουργείο Ναυτιλίας, εκτός από την υφιστάμενη e- Ναυλοσύμφωνο, με τον τίτλο e-ChaiterPermission», που διασυνδέεται με το e-Μητρώο Πλοίων της ΑΑΔΕ. Επομένως, θα παρακολουθούνται με ανάλογο τρόπο, όπως οι ενοικιάσεις δωματίων με το Airbnb.

Τέλος, αναφέρεται η δυνατότητα δημιουργίας Ψηφιακής Πύλης Πληροφόρησης και Εξυπηρέτησης για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ενώ καθορίζονται ποινικές και διοικητικές κυρώσεις.

Στο Β΄ Μέρος, ρυθμίζεται το πλαίσιο που διέπει την ίδρυση και τη λειτουργία των ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, των ΝΕΠΑ και των Εταιρειών Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής, των ΕΙΠΑ, ως προς τη νομική υπόσταση, τους όρους ίδρυσης και το καταστατικό. Εδώ έχουμε αρκετές ενστάσεις, που θα αναλύσουμε στη συζήτηση, επί των άρθρων ένα προς ένα. Επίσης, θέματα για το κεφάλαιο των εταιρειών, το Δ.Σ. και τη Γενική Συνέλευση, τα λογιστικά βιβλία που διατηρούν, τη λύση και την εκκαθάριση, ενώ συμπεριλαμβάνονται ρυθμίσεις για τους όρους τήρησης των Μητρώων ΝΕΠΑ και ΕΙΠΑ, φορολογικά θέματα και κυρώσεις.

Στο Γ΄ Μέρος, έχουμε διατάξεις σχετικές με τον θαλάσσιο τουρισμό, όπως τη θέση σε κατάσταση ακινησίας και αργίας σκάφους και τα σχετικά πρόστιμα για παραβάσεις. Επιπλέον, προβλέπεται η ασφάλιση άλλων σκαφών, όπως μηχανοκίνητων λέμβων και ταχύπλοων, καθώς, επίσης, επιμήκυνση του χρόνου εποχιακής τοποθέτησης πλωτής εξέδρας στους εννέα μήνες στο άρθρο 75. Στην ουσία, βέβαια, σημαίνει μόνιμη, όπως τόνισε, άλλωστε, και κάποιος συνάδελφος, αφού πρακτικά δεν θα απαιτείται η απομάκρυνσή της για τρεις μήνες.

Το Δ΄ Μέρος περιλαμβάνει τα οργανωτικά του Λιμενικού Σώματος-Ελληνική Ακτοφυλακή, όπως μεταθέσεις και άδειες. Εδώ υπάρχουν πολλές αντιδράσεις, εκ μέρους των συγκεκριμένων ατόμων.

Συνεχίζοντας με το Ε΄ Μέρος, καθορίζονται θέματα εκπαίδευσης των ναυτικών, όπως το επίδομα στους σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού για την πρακτική άσκηση επί πλοίου. Επίσης, η πρόβλεψη, για να συγχρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ 2014 -2020 έως την 31/12/2023, ενώ έως τις 31/12/2027 από το ΕΣΠΑ 2021-2027 με το άρθρο 79. Τέλος, η δυνατότητα μετατροπής θέσεων ειδικού τεχνικού προσωπικού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού σε ειδικού διδακτικού προσωπικού.

Στο ΣΤ΄ Μέρος, ρυθμίζονται θέματα λιμένων και λιμενικών υπηρεσιών, όπως η παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, ένα μεγάλο πρόβλημα, η εγκατάσταση κατασκευών κτιρίων σε λιμένες, καθώς, επίσης, το επίδομα επικινδυνότητας για το προσωπικό της πλοηγικής υπηρεσίας.

Στο έβδομο μέρος, καθορίζονται θέματα πλοίων και ακτοπλοΐας, η δυνατότητα διαγραφής πλοίου από τα νηολόγια και η χορήγηση της έκπτωσης για τη μετακίνηση από πλοία οχημάτων ΑμεΑ.

Το όγδοο μέρος, είναι διαδικαστικό με τις καταργούμενες διατάξεις, ενώ το ένατο μέρος, συμπεριλαμβάνει διάφορες τροπολογίες του Υπουργείου Τουρισμού. Επιγραμματικά, το πλαίσιο δημιουργίας και λειτουργίας τουριστικών λιμένων, η χρήση και η εκμετάλλευσή τους, θέματα χωροθέτησης των μαρίνων και νομιμοποίησης σχετικών παραβάσεων, οριοθέτηση αιγιαλού, αρχαιολογικά θέματα και η εξυπηρέτησή τους από ΥΚΩ.

 Σε ότι αφορά στη λειτουργία, θεσπίζεται ο Ειδικός Κανονισμός Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα, ορίζονται οι περιπτώσεις παραχώρησης της διαχείρισης σε τρίτους και προσδιορίζεται το οικονομικό αντάλλαγμα παραχώρησης, καθώς, επίσης, ο τρόπος επίλυσης διαφορών.

Στο Κεφάλαιο Β΄, εντάσσονται κάποιες δραστηριότητες των τουριστικών λιμένων, στο πλαίσιο αδειοδοτήσεων, με γνωστοποίηση του ν.4442/2016, το παράβολο της αδειοδότησης, οι έλεγχοι και οι κυρώσεις.

Το Κεφάλαιο Γ΄ είναι εμβόλιμο και αφορά στην επιπλέον προσθήκη των χιονοδρομικών κέντρων, στο πλαίσιο της απλής αδειοδότησης, με τη γνωστοποίηση του ν.4442/2016. Πρόκειται, δηλαδή, για μία ξεκάθαρη απορρύθμιση που θα μπορούσε να είναι, εξαιρετικά, επικίνδυνη.

Γενικότερα πάντως, έχουμε πολλές ενστάσεις στο νομοσχέδιο, ειδικά στα τρία τελευταία μέρη του. Διαπιστώσαμε, για πολλοστή φορά, την πάγια τακτική της Κυβέρνησης να νομοθετεί με ευρύτατες, γενικές και αόριστες εξουσιοδοτικές διατάξεις, παρέχοντας απεριόριστη και ανέλεγκτη ελευθερία στους Υπουργούς, να καθορίζουν μία σειρά από ουσιώδη ζητήματα. Να δούμε τι θα συμβεί, όταν αλλάξει η Κυβέρνηση και όταν δεν θα είναι οι συγκεκριμένοι Υπουργοί στην Κυβέρνηση.

Εν προκειμένω, για την αδειοδότηση και τη λειτουργία των τουριστικών λιμένων και των χιονοδρομικών κέντρων, όπως όροι, προϋποθέσεις, δικαιολογητικά, οικονομικά ανταλλάγματα, διοικητικές κυρώσεις και ούτω καθεξής, για ζητήματα, δηλαδή, που, προφανώς, θα έπρεπε να καθορίζονται από διατάξεις τυπικού νόμου για λόγους διαφάνειας και δημοκρατικότητας, αν μη τι άλλο.

Επιπλέον, βρήκαμε περίεργες, εξαιρετικά περίεργες διατάξεις, για σιωπηρή αποδοχή και έγκριση των αιτήσεων λήψης άδειας λειτουργίας των τουριστικών λιμένων και των χιονοδρομικών κέντρων, εάν τα αρμόδια όργανα δεν απαντήσουν. εντός εξήντα ημερών. από την υποβολή των αιτήσεων. Εάν, λοιπόν, η διοίκηση καθυστερεί να απαντήσει σκόπιμα ή μη, αποκτούν αυτόματα άδεια λειτουργίας οι αιτούντες, κάτι που είναι πολύ πιθανόν να χρησιμοποιηθεί ως «όχημα» συγκάλυψης παρατυπιών.

Η επιτάχυνση των διαδικασιών, που λογικά θα προβληθεί ως δικαιολογία για τη θέσπιση των συγκεκριμένων διατάξεων, δεν μπορεί να γίνει ανεκτή, ενώ η απλούστερη λύση είναι να κάνουν τη δουλειά τους οι υπηρεσίες, εντός των προθεσμιών του νόμου. Τίποτα περισσότερο. Εάν όχι, να τιμωρούνται με αυστηρές πειθαρχικές κυρώσεις, αποστέρηση μισθού έως και την τοποθέτησή τους σε αργία, σε ότι αφορά τους υπότροπος. Είναι απλά τα πράγματα και λύνονται πολύ πιο εύκολα παρά με τέτοιου είδους ρυθμίσεις.

Εκτός αυτού, υπάρχουν απαράδεκτες «φωτογραφικές» ρυθμίσεις, με τις οποίες επιτρέπεται η νομιμοποίηση των καθ’ υπέρβαση της χωροθέτησης ή χωρίς άδεια έργων και εγκαταστάσεων εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης τουριστικών λιμένων, με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού. Εν προκειμένω, σε όλους τους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες που λειτουργούν από την 1/01/22, αρκεί να τακτοποιηθούν με τις διαδικασίες νομιμοποίησης αυθαιρέτων κατασκευών.

Αντίστοιχα, «φωτογραφικές» είναι οι διατάξεις που επιτρέπουν τη νομιμοποίηση των υφιστάμενων καθ’ υπέρβαση ή χωρίς άδεια κατασκευασθέντων έργων και εγκαταστάσεων εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, σε χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες αρμοδιότητας του ΤΑΙΠΕΔ. Επίσης, με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, προφανώς, κατόπιν υπόδειξης, εάν όχι εντολής του ΤΑΙΠΕΔ, της θυγατρικής του Υπερταμείου των ξένων -δεν ανήκει σε εμάς, έχουν μεταφερθεί όλα μας τα περιουσιακά στοιχεία, χωρίς καν αποτίμηση- και προς εξυπηρέτηση των συμφερόντων τους.

Υπάρχουν δε, επιπλέον, φωτογραφικές διατάξεις για το ΤΑΙΠΕΔ. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισης τουριστικών λιμένων που παραχωρούνται ή υπό παραχωρούνται στο ΤΑΙΠΕΔ διέπονται από τους όρους της οικείας σύμβασης παραχώρησης.

Εδώ έχουμε μία ρύθμιση που φαίνεται ως παρέκκλιση από την τήρηση των υποχρεώσεων της νομοθεσίας, σαν να έχουν οι όροι των συμβάσεων ανώτερη τυπική ισχύ από τους τυπικούς λόγους. Ειλικρινά, ντρεπόμαστε, όταν διαβάζουμε τέτοιου είδους πράγματα.

Επίσης, κατά παρέκκλιση, το οικονομικό αντάλλαγμα, ο τρόπος υπολογισμού και είσπραξης και κάθε άλλο σχετικό ζήτημα για τους τουριστικούς λιμένες που παραχωρούνται ή υποπαραχωρούνται από το ΤΑΙΠΕΔ, ρυθμίζονται από τους όρους της οικείας σύμβασης παραχώρησης, δηλαδή, από το ίδιο και όχι σύμφωνα με τις ίδιες διατάξεις. Του επιτρέπουμε, λοιπόν, να αποφασίζει, κατά το δοκούν, για το οικονομικό αντάλλαγμα που θα ζητάει για την παραχώρηση των λιμένων αρμοδιότητάς του, κάτι που είναι, εντελώς, απαράδεκτο. Όλα αυτά, βέβαια, και πολλά άλλα θα τα αναλύσουμε στη συζήτηση, επί των άρθρων, αν και ο αριθμός των Επιτροπών, δυστυχώς, δεν επιτρέπει τη σωστή ανάλυση ενός τόσο μεγάλου και προβληματικού σχεδίου νόμου.

Κλείνοντας, ενημερωτικά, υπάρχουν 170.000 σκάφη αναψυχής στη χώρα μας με στοιχεία του 2019, εκ των οποίων τα 6.109 είναι επαγγελματικά. Από το σύνολο των σκαφών, όμως, το 74% είναι πλαστικά με εξωλέμβια, ενώ με στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ, από το 2017 τα μεγάλα, άνω των 45 μέτρων, ήταν μόνο 205, καταθέτοντας ανάλογους πίνακες στα Πρακτικά. Με νεότερα στοιχεία, όπως του 2018 της διαΝΕΟσις, η Ελλάδα έχει πολύ μεγάλη παρουσία στην κατηγορία mega yachts, άνω των 24 μέτρων, με 350 από συνολικά 8.530 παγκοσμίως. Στα άνω των 40 μέτρων, η Ελλάδα διαθέτει 107, κατέχοντας την 3η θέση παγκοσμίως, -η ναυτιλία για την Ελλάδα είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό- πίσω από τη δεύτερη που είναι η Ρωσία με 168 και την πρώτη τις Ηνωμένες Πολιτείες με 407.

Το 2016, είχαμε, περίπου, ένα εκατομμύριο επισκέπτες yachting με στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ, ενώ η διαΝΕΟσις υπολογίζει τζίρο 433 εκατομμύρια από τα σκάφη αναψυχής το 2018. Η κατά κεφαλήν δαπάνη από τουρισμό yachting κυμαίνεται από 495 ευρώ έως 2.026 στη χώρα μας, με υψηλότερη μέση δαπάνη από τουρίστες των Ηνωμένων Πολιτειών στα 1.793 ευρώ, σύμφωνα. Επίσης, με μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ. Πρόκειται για πάρα πολύ καλά έσοδα και πρέπει να προσεχθούν, σε σχέση με τη μέση δαπάνη του τουρισμού μας που ήταν 587 ευρώ το 2020. Για το 2021 δεν λέμε, γιατί ήταν, τελείως, διαφορετικές οι καταστάσεις.

Το πλέον σημαντικό, όμως, για τη χώρα μας είναι το ότι υπάρχουν σήμερα 83 εταιρείες κατασκευής σκαφών αναψυχής και αθλητισμού, από 45, μόλις, το 2008. Σημαντικό ειδικά για εμάς, που ως Κόμμα υποστηρίζουμε την ναυπηγοεπισκευή και την ανάδειξη του ναυτιλιακού κλάδου. Υπολογίζεται πως ο κλάδος πωλήσεων σκαφών και εξαρτημάτων yachting έχει τζίρο 89,1 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 17,2 εκατομμύρια εγχώρια, με βάση την ίδια μελέτη, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Αν συνυπολογιστούν δε οι δαπάνες συντήρησης των σκαφών το ΙΝΣΕΤΕ, αυξάνει το οικονομικό αποτύπωμα του κλάδου στα 800 εκατομμύρια ευρώ το 2017. Είναι πάρα πολύ σημαντικό και πρέπει να προσεχθεί, ιδιαίτερα, και να μην γίνουν κανενός είδους λάθη.

Τα υπόλοιπα στη συζήτηση, επί των άρθρων.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

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

Τελικά, κύριε Υπουργέ, φέρατε το επίμαχο νομοσχέδιο, αφού πέρασε από «χίλια κύματα», στην κυριολεξία. Πριν κατατεθεί στη Βουλή είχε φάει «κράξιμο», όπως λέει ο λαός, από ναυτεργατικά σωματεία που ζητούσαν και ζητούν την απόσυρσή του, αλλά και από ενώσεις προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και την Πανελλήνια Ομοσπονδία Λιμενικών, που εξέφραζαν την αντίθεσή τους στο νέο συνδικαλιστικό νόμο «έκτρωμα» που προωθούσατε για το Λιμενικό Σώμα. Πρόκληση πραγματική, όχι μόνο γιατί δεν έγινε καμία διαβούλευση, αλλά γιατί, στην κυριολεξία, καταργούσατε στοιχειώδη συνδικαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων στο Λιμενικό Σώμα, φθάνοντας στο σημείο να ορίζεται 18 Πρωτοβάθμιες Ενώσεις των Λιμενικών σε όλη την Ελλάδα, επιβάλλοντας ποια Ομοσπονδία θα εκπροσωπεί τους λιμενικούς, ποιοι θα έχουν το δικαίωμα του εκλέγειν και του εκλέγεσθαι και άλλα «τερατουργήματα». Τα αναφέρω, για να μην ξεχαστούν. Ο αυταρχισμός σε όλο του το μεγαλείο. Ευτυχώς, το πήρατε πίσω. Ήταν τόσο μεγάλη η κατακραυγή. Μην ξανασκεφτείτε να το ξαναφέρετε, γιατί «ανοίγει ο ασκός του Αιόλου».

Σας πληροφορώ, ότι πολλά συνδικάτα είχαν ενημερωθεί γι’ αυτή την προκλητική παρέμβαση στον ν.1264/1982, γιατί μπορεί να ξεκινούσε από τους εργαζόμενους στο Λιμενικό Σώμα, αλλά δεν αφορούσε στενά μόνο αυτούς, αλλά όλους τους εργαζόμενους συνολικά, γιατί μπορούσε να επεκταθεί και γι’ αυτό ανησυχούσαν, «χτυπώντας», «ποδοπατώντας» βασικά συνδικαλιστικά δικαιώματα που υπάρχουν και που με αγώνες κατακτήθηκαν και δεν μπορεί να υπάρχει καμία ανοχή. Όμως, και με την απόσυρση αυτών των διατάξεων παραμένει ένα αντεργατικό νομοσχέδιο.

Φυσικά, συνεχίζετε με την ίδια «συνταγή», να φέρνετε πρόσθετα θέματα και άρθρα, που δεν υπήρχαν στη διαβούλευση και μετά με σούπερ fast truck διαδικασίες να τα προωθείτε, για να ψηφιστεί την εβδομάδα της Σταύρωσης. Ο κύριος στόχος αυτού του αντεργατικού σχεδίου νόμου είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της κερδοφορίας των πλοιοκτητών, των εφοπλιστών, των επιχειρηματικών ομίλων, που δραστηριοποιούνται στα επαγγελματικά και ιδιωτικά πλοία αναψυχής, στα τουριστικά ημερόπλοια, στην κρουαζιέρα και στα λιμάνια της χώρας, πάντα σε βάρος των ναυτεργατών και της ναυσιπλοΐας, θέματα που τέθηκαν και κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης.

Ποιο είναι το βασικό στοιχείο και χαρακτηριστικό του αντεργατικού νομοσχεδίου; Είναι η επέκταση της εφαρμογής του Κανονισμού 3577/1992 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δηλαδή, η κατάργηση του καμποτάζ και στον κλάδο των πλοίων αναψυχής, ως συνέχεια των αντεργατικών νόμων που προηγήθηκαν από τις Κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ.

Νέα, λοιπόν, προνόμια και φορολογικές απαλλαγές για τους εφοπλιστές στο κεφάλαιο και από την άλλη, σαρωτικές αλλαγές στους όρους αμοιβής κοινωνικής ασφάλισης, συνθήκες εργασίας, αφού νομιμοποιείτε χιλιάδες σκάφη, χωρίς οργανικές συνθέσεις ενισχύοντας την ένταση της εκμετάλλευσης της εργατικής δύναμης. Έτσι, θέτετε σε αυξημένους κινδύνους τους επιβάτες, τους ναυτεργάτες, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος στη θάλασσα και όλα για τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας του κεφαλαίου. Οι επιπτώσεις θα εκφραστούν με αύξηση της ανεργίας, διόγκωση των ελλειμμάτων του ΝΑΤ, ΕΦΚΑ τώρα, με τραγικές συνέπειες στην κοινωνικοασφαλιστική προστασία για τους ναυτεργάτες εργαζόμενους, συνταξιούχους.

Ήδη, από το πρώτο άρθρο αυτού του νομοσχεδίου γίνεται διαχωρισμός των εργαζομένων. Χαρακτηριστικά, στο άρθρο με τους ορισμούς ορίζεται στις διάφορες κατηγορίες «λοιπό αλλά και βοηθητικό προσωπικό». Τι ορίζεται ως «λοιπό προσωπικό;» Το προσωπικό που προσλαμβάνεται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον πλοίαρχο για την εξυπηρέτηση των επιβατών σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, για τα οποία υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος. Είναι ο ορισμός που δίνετε. Ενώ ως «βοηθητικό προσωπικό» ορίζεται ότι είναι «οι εργαζόμενοι σε πλοία αναψυχής, για τα οποία δεν υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος εκτός του Πλοιάρχου ή του Κυβερνήτη ή και του πληρώματος». Όμως, αν ανατρέξουμε στο άρθρο 8 του προηγούμενου νόμου, του 4256/2014 στη στελέχωση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, δεν υπάρχει ο παραπάνω διαχωρισμός των εργαζομένων σε «λοιπό προσωπικό» και σε «βοηθητικό προσωπικό».

Μάλιστα, ορίζεται ότι «πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και 24 μέτρα και πλοία αναψυχής της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να ναυτολογούν πλήρωμα, το οποίο υποχρεωτικά ασφαλίζεται στο ΝΑΤ» που υπήρχε τότε, το 2014. Βλέπετε, δηλαδή, πώς γίνεται η αλλαγή προς το χειρότερο. Όμως, αυτή είναι η στρατηγική επιδίωξη των εφοπλιστών στα πλοία αναψυχής, στα ημερόπλοια, τουριστικά στην κρουαζιέρα. Οι ναυτεργάτες γενικών υπηρεσιών, μάγειρες, τροφοδότες θαλαμηπόλοι και άλλοι δεν χαρακτηρίζονται ως μέλη της οργανικής σύνδεσης των καραβιών.

Ναυτεργάτες χωρίς συγκροτημένα εργασιακά, ασφαλιστικά και συνδικαλιστικά δικαιώματα και η μισθοδοσία τους, πολλές φορές, καλύπτεται από τα φιλοδωρήματα των επιβατών. Οι μισθοί είναι μισθοί πείνας με 310 ώρες δουλειάς τον μήνα. Συμβάσεις; Tου ITF, ΠΝΟ, που αποτελεί για τους εφοπλιστές, την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και των άλλων Κομμάτων και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ πρότυπο για τον διεθνή ανταγωνισμό των Ελλήνων εφοπλιστών. Η κερδοφορία τους, λοιπόν, μέσα από την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών.

Βέβαια, να πω ότι το νομοσχέδιο κωδικοποιεί, ότι μέχρι τώρα έχει περάσει από διάσπαρτες τροπολογίες, πάντα υπέρ του εφοπλιστικού κεφαλαίου, γι’ αυτό και το βασικό του σημείο είναι η άρση του καμποτάζ για 21 μέρες τον χρόνο για Yacht και mega Yacht, υπό ξένη σημαία, ευρωπαϊκή και μη, με μήκος άνω των 35 μέτρων -άρθρο 8- και είναι πεδίο αντιπαράθεσης, μεταξύ μικρών και μεγαλύτερων επαγγελματιών του κλάδου. Εξάλλου, λέγεται και γράφεται, ότι το 2022 αναμένεται να δραστηριοποιηθεί το 100% του παγκόσμιου στόλου κρουαζιέρας και ότι στην Ελλάδα αναμένεται εντυπωσιακή άνοδος στον αριθμό πλοίων και εταιρειών, που θα χρησιμοποιούν τα λιμάνια μας για την έναρξη των κρουαζιέρων τους, προσεγγίζοντας, ταυτόχρονα, σε πολλά ελληνικά λιμάνια.

Η Κυβέρνηση μπορεί να υποστηρίζει, ότι βελτιώνει το σύνολο όλης της νομοθεσίας και του πλαισίου λειτουργίας του κλάδου των σκαφών αναψυχής και ανοίγει την αγορά σε σκάφη, άνω των 35 μέτρων για περιορισμένο χρονικό διάστημα και ότι στόχος του Υπουργείου είναι η αύξηση των άμεσων και έμμεσων κρατικών εσόδων και της ζήτησης των Ελλήνων και ευρωπαίων ναυτικών, με ταυτόχρονη καταπολέμηση των παράνομων ναυλώσεων. Δεν λέτε όλη την αλήθεια. Αντίθετα, συσκοτίζετε, ότι προχωράτε πολύ γρήγορα αυτά που είχατε προγραμματίσει, αφού οι εξελίξεις με τον ιμπεριαλιστικό πόλεμο στην Ουκρανία από την εισβολή της Ρωσίας, έχουν δημιουργήσει μεγάλες αλλαγές ως προς την τουριστική κίνηση στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης και κυρίως, στην περιοχή της Τουρκίας και του Αιγαίου, αφού μεγάλες εταιρείες του κλάδου ανακοίνωσαν την αποχώρησή τους από τη Βαλτική και από τη Μαύρη θάλασσα, ήδη, έχουν φύγει και εσείς «ανοίγετε τις αγκάλες σας και υποκλίνεστε» στις απαιτήσεις και στις ανάγκες τους για εξασφαλισμένη κερδοφορία, όχι, όμως, για κατοχύρωση των δικαιωμάτων των ναυτικών.

Εξάλλου, με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών συναντιέστε εσείς και ο κ. Πρωθυπουργός, για να ικανοποιήσετε απαιτήσεις τους, όχι, όμως, και με τους ναυτεργάτες, που «μαστίζονται» από την ακρίβεια, όπως και τα άλλα λαϊκά στρώματα με μισθούς πείνας, όταν ο πληθωρισμός «τρέχει» κοντά στο 9%. Δεν σταματάτε εδώ, αλλά φέρνετε και το κεφάλαιο για απλούστευση πλαισίου λειτουργίας στα τουριστικά λιμάνια, αλλά, προκλητικά και σκανδαλωδώς, νομιμοποιείτε ακόμη και παρατυπίες που έχουν γίνει, για να εξυπηρετηθούν «μεγαλοκαρχαρίες» στην κερδοφορία και τις καταπατήσεις τους και τους δίνετε και επιπλέον προνόμια, αλλά και αλλαγές στους συντελεστές δόμησης και στην αλλαγή χρήση γης, νομιμοποιώντας αυθαιρεσίες και άλλα πολλά. Φτιάχνετε τους νόμους στα μέτρα τους και όταν τους καταπατούν τους νομιμοποιείτε. Αυτή είναι η ταξική πολιτική σας. «Κυνηγάτε, όμως, τους κουλουράδες και τους «Γιάννη Αγιάννηδες».

Όμως και για την άρση του καμποτάζ υπάρχουν ενστάσεις από τους μικρότερους «παίκτες» με ελληνική σημαία. Προβάλλουν ενστάσεις, εστιάζοντας στο ότι τώρα που αυξήθηκαν οι αποδόσεις του Yachting, λόγω πανδημίας, αντί να στηρίξετε αυτούς που διατηρούν την ελληνική σημαία στα σκάφη τους, τους υπονομεύετε. Τη στιγμή που έχει η Ελλάδα κλιματολογικά και μορφολογικά πλεονεκτήματα, πολυνησία, φιλικές θάλασσες, χωρίς υφάλους, έλλειψη παλίρροιών, καταιγίδων και εχθρική ζωή στη θάλασσα και αποτελεί πόλο έλξης για τους λάτρεις του Yachting, δεν προστατεύετε αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα με την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας. Εδώ δεν απολαμβάνουν ούτε οι εργαζόμενοι με την αύξηση της φτώχειας.

Ακόμη, σας καταλογίζουν, ότι στην ουσία προτρέπετε τα σκάφη με ελληνική σημαία να αλλάξουν σε ξένη, αφού με ξένη σημαία θα απολαμβάνουν πολύ πιο ευνοϊκούς χαλαρούς όρους εποπτείας, στελέχωσης και λειτουργίας, για να παραμένουν ανταγωνιστικά και έτσι απειλούνται θέσεις εργασίας ναυτικών στελεχών, που εργάζονται και φορολογούνται στην Ελλάδα.

Επίσης, ότι επιτρέπετε, μεταξύ άλλων, τη λειτουργία off shore εταιρειών στο ελληνικό yachting, ενώ θα έπρεπε να ισχύει η διαφάνεια και να μην επιτρέπετε τις εμπορικές συναλλαγές για τη μίσθωση σκαφών αναψυχής με εταιρείες, των οποίων ο βασικός ιδιοκτήτης δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί. Για να λέμε και την αλήθεια, αυτό ισχύει για γενικότερα στο καπιταλιστικό σύστημα. Κατά τα άλλα «κυνηγάτε» τη φορολογία στους μισθωτούς και τους συνταξιούχους. Λένε και άλλα που δείχνει τον ανταγωνισμό, αλλά και τη συγκεντροποίηση που προωθείτε.

Σε ότι αφορά θέματα οργάνωσης και λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος και ειδικά για τις μεταθέσεις, η αλήθεια είναι, ότι το προεδρικό διάταγμα μεταθέσεων, το 11/2021, αποτελεί ένα συνονθύλευμα διατάξεων που «πατάνε» σε δύο νόμους. Τον έναν του ΣΥΡΙΖΑ, τον 4504/2017 και τον άλλον της σημερινής Κυβέρνησης, τον 4676/2020. Οι αλληλοσυγκρουόμενες διατάξεις του προεδρικού διατάγματος είχε ως αποτέλεσμα το συγκεκριμένο νομοθέτημα να μην είναι εφαρμόσιμο. Δεν είναι τυχαίο πώς από την ημέρα εφαρμογής του και για δύο χρονιές δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν μεταθέσεις λιμενικών. Όμως, όπως ξέρουμε, οι τελευταίες εργασίες των συμβουλίων σταμάτησαν και δεν ολοκληρώθηκαν, αφού το υπάρχον καθεστώς έχει οδηγήσει τα μέλη του συμβουλίου μεταθέσεων σε αδιέξοδο, καθώς θα έπρεπε να μετατεθεί το μισό Λιμενικό Σώμα. Πιστεύω ότι τέτοιο πράγμα δεν το θέλετε. Αυτό αναδεικνύει, ότι μάλλον χρειάζεται κατάργηση όλων των διατάξεων των νόμων και του ΣΥΡΙΖΑ και του δικού σας και κατ’ επέκταση και του προεδρικού διατάγματος.

Συνεπώς, χρειάζεται μέσα σε ένα πολύ συγκεκριμένο χρόνο, λίγους μήνες, ένα νέο προεδρικό διάταγμα μεταθέσεων, ως αποτέλεσμα συνεργασίας με τους συνδικαλιστικούς φορείς, τη στρατιωτική και πολιτική ηγεσία και αυτό είναι και αίτημα που πιστεύω ότι θα ακούσουμε και από τους φορείς και αυτό είναι λογικό.

Σε ότι αφορά στο θέμα διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων από φορείς διαχείρισης λιμένων, εδώ «ξεδιπλώνεται» η υποκρισία και η σκοπιμότητα σε όλο της το μεγαλείο. Είναι γνωστή η παρανομία στον ΟΛΠ για τα περιβόητα «χρυσοφόρα» απόβλητα πλοίων, κόντρα ακόμη και στον ευρωπαϊκό κανονισμό της Ε.Ε., τον 352/2017. Και η παράταση δράσης του μονοπωλίου εξασφαλίζει «τρελά» κέρδη, όταν την ίδια στιγμή η κοροϊδία στους εργαζόμενους της Cosco «πάει σύννεφο». Σήμερα έχει «νεκρώσει» το λιμάνι του Πειραιά στην Προβλήτα 2 και 3, καθολική και μαζική η απεργία τους. Εδώ και πέντε μήνες, αρνείται το κινεζικό μονοπώλιο να δώσει συγκεκριμένη απάντηση για την υπό διαπραγμάτευση συλλογική σύμβαση εργασίας, ενώ δεν έχει υλοποιήσει τη δέσμευσή της για λειτουργία της Επιτροπής Υγιεινής και Ασφάλειας και δεν έχει φτιάξει καν το καπάκι γερανού, στο οποίο έχασε τη ζωή του ο λιμενεργάτης Δαγκλής, τον Οκτώβριο του 2021.

Γι’ αυτούς τους λόγους συνολικά, εμείς καταψηφίζουμε το παρόν νομοσχέδιο, ως βαθιά αντεργατικό και άδικο για τους ναυτικούς, τους λιμενικούς και τα συμφέροντα του λαού. Ευνοεί το εφοπλιστικό κεφάλαιο και τους μεγαλοεπιχειρηματίες και μόνο. Για τα συμφέροντα αυτών νομοθετείτε. Γι’ αυτό και τόσες πολλές υπουργικές αποφάσεις, χωρίς έλεγχο και διαφάνεια, εκτός Βουλής. Ζητάτε ουσιαστικά «λευκή επιταγή». Εμείς δεν σας τη δίνουμε και καταψηφίζουμε.

Αναλυτικότερα θα πούμε τη Δευτέρα στη συζήτηση για τα άρθρα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ’ αρχάς, να πω, ότι δεν ακούσαμε ποιους φορείς θα καλέσετε την Δευτέρα. Αν θέλετε να μας τους πείτε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, σήμερα συζητάμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις». Η Ελλάδα έχει πάρα πολλά μικρά νησιά και απομακρυσμένα, όπου υπάρχουν πάρα πολλά σκάφη αναψυχής, η χρήση των οποίων στηρίζει αυτές τις περιοχές και κοινωνίες. Καλοί νόμοι είναι οι απλοί νόμοι, που δεν αφήνουν δυνατότητα αριστείας ή «παραθυράκια» παρερμηνείας και είναι εντελώς ξεκάθαροι. Αλλιώς, υπάρχει ο κίνδυνος ή η υπόνοια, ότι αυτό γίνεται για να εξυπηρετηθούν άλλοι κλάδοι ή άλλα συμφέροντα κάποιων συγκεκριμένων εντολοδόχων.

Το σημερινό σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει διαμορφωθεί και έχει καταλήξει να είναι, ιδιαίτερα, περίπλοκο και «δαιδαλώδες», με επακόλουθο να γίνεται πολύ δύσκολα κατανοητό, κάτι που δεν το καθιστά εύχρηστο και να δημιουργεί προβλήματα στην εφαρμογή του. Περιέχει πολλές σκόρπιες διατάξεις, ατάκτως ειρημένες και με πολλά άρθρα της τελευταίας στιγμής.

Η Κυβέρνηση καταθέτει, ελάχιστες ημέρες πριν από το Πάσχα, ένα σχέδιο νόμου «μαμούθ», ουσιαστικά, 111 άρθρων, χωρίς καμία δυνατότητα ουσιαστικού διαλόγου με τις πολιτικές δυνάμεις, καθώς έσπευσε να το βάλει σε Επιτροπές άμεσα. Προφανώς, πριν το κλείσιμο της Βουλής, φροντίζουν να κλείσουν όλες οι υποχρεώσεις τους. Σημειώνεται πως ο αρχικός στόχος του αρμόδιου Υπουργείου ήταν η σχετική νομοθετική παρέμβαση να είναι, όσο το δυνατόν σύντομη και ευσύνοπτη και να μην υπερβαίνει τα 15 άρθρα, ενώ το νομοσχέδιο, όπως προαναφέρθηκε, εκτείνεται σε 102 σελίδες και 111 άρθρα.

Σε ότι αφορά στο σχέδιο νόμου έχει προκαλέσει τη μήνη της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών, όπου από την περίοδο που το νομοσχέδιο βρισκόταν στη διαβούλευση, σημείωνε πως πρόκειται για ένα νομοσχέδιο «κομμένο και ραμμένο» στο αντιδραστικό δόγμα της ανταγωνιστικότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου και που αποτελεί συνέχεια της απελευθέρωσης, απορρύθμισης του καμποτάζ στην κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία. Μία απορρύθμιση που έγινε διαδοχικά, πρώτα με την απελευθέρωση της κρουαζιέρας για τα κοινοτικά πλοία το 1999 και ακολούθως, το 2011 για τα κρουαζιερόπλοια μη κοινοτικών σημαιών, τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας, τρίτες σημαίες, με βάση τον Κανονισμό 3577/1992.

Σκοπός -υποτίθεται- του νομοσχεδίου είναι η τακτοποίηση του ειδικού καθεστώτος που αφορά στη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής με ξένη σημαία στα ελληνικά νερά, ο εκσυγχρονισμός της εν γένει νομοθεσίας, ως προς τα πλοία αναψυχής, η κατάργηση γραφειοκρατικών διατάξεων και η εισαγωγή καινοτόμων διαδικασιών.

Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, σύμφωνα με την Πανελλήνια Ένωση Ναυτικών Εμπορικού Ναυτικού, την ΠΕΝΕΝ, επιτυγχάνεται η πλήρης διάλυση της ελληνικής κρουαζιερόπλοιου ναυτιλίας, μέσω της απώλειας θέσεων εργασίας για τους ναυτικούς της χώρας. Εδώ και, τουλάχιστον μία δεκαετία, τα ελληνικά νησιά και παράλια λυμαίνονται πολυεθνικές ξένων, κυρίως αμερικανικών συμφερόντων, στις οποίες «οργιάζει» η γενικευμένη ανασφάλιστη και χαμηλόμισθη εργασία των αλλοδαπών ναυτεργατών από τρίτες χώρες, οι οποίοι γίνονται αντικείμενο αισχρής εκμετάλλευσης. Για μία ακόμη φορά, η τακτοποίηση του νομοθετικού πλαισίου στρέφεται ενάντια στους εργαζόμενους με τις ευλογίες της Κυβέρνησης, που «κλείνει το μάτι» σε επιχειρηματικά και εφοπλιστικά συμφέροντα.

Να τονίσουμε, ότι σύμφωνα με τις διατάξεις, ιδιαίτερα, σε πλοία με μη κοινοτική σημαία, δεν υπάρχει κανένας έλεγχος, σε ότι αφορά στη στελέχωσή τους, την ασφαλιστική κάλυψη των πληρωμάτων και την ασφάλεια, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού, εις βάρος των πλοίων ελληνικής σημαίας, ενώ, παράλληλα, μεταφέρονται ευθύνες και υποχρεώσεις πλοιοκτητών προς τους πλοιάρχους κυβερνήτες επιβάλλοντας, μάλιστα, «δρακόντεια» πρόστιμα.

Το σημερινό σχέδιο νόμου δίνει τη δυνατότητα σε σκάφη με τρίτη σημαία να κάνουν ιδιόχρηση όλο τον χρόνο, εκμεταλλευόμενοι την ολιγοήμερη άδεια που τους παρέχεται. Έτσι, θα δημιουργούνται «αρπαχτές», κατά το κοινώς λεγόμενο, και το σχέδιο νόμου είναι λανθασμένο και με βάση το κοινοτικό δίκαιο ακόμη.

Οτιδήποτε παράτυπο ή ακόμη και παράνομο γινόταν, μέχρι σήμερα με την ανοχή της Πολιτείας, τώρα με αυτό το σχέδιο νόμου νομιμοποιείται περαιτέρω. Οι Αμερικανοί λένε «follow the money», για να καταλάβουμε, απλά, τι γίνεται.

Συγκεκριμένα, με το νομοσχέδιο αναφέρεται ότι επαγγελματικά σκάφη, έως 24 μέτρα και μεταφορική ικανότητα έως 12 επιβάτες, δεν υφίστανται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος και τα επαγγελματικά σκάφη, άνω των 24 μέτρων και μεταφοράς επιβατών, άνω των 12, η οργανική σύνθεση καθορίζεται με απόφαση του Υπουργείου. Ταυτόχρονα, για τα επαγγελματικά σκάφη ξένων σημαιών έως 24 μέτρα, δεν υφίσταται υποχρέωση σύνθεσης, ενώ για τα άνω των 24 μέτρων, η σύνθεση ορίζεται από την τοποθεσία της σημαίας του κράτους, όπου είναι νηολογημένο.

Το να ευνοούνται σημαίες τρίτων χωρών και στην ευρωπαϊκή νομοθεσία αντίκειται και δεν βοηθάει, ούτε το ελληνικό yachting, ούτε την ελληνική οικονομία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όντως, κύριε Λογιάδη, δεν έχουμε ανακοινώσει ακόμη τους φορείς, γιατί όλα τα Κόμματα πρότειναν πάρα πολλούς. Δηλαδή, έχουμε ξεπεράσει τους τριάντα. Καταλαβαίνετε ότι τριάντα φορείς δεν μπορούν να κληθούν. Ο Κανονισμός λέει έξι. Προφανώς, δεν θα καλέσουμε έξι, αλλά ούτε και τριάντα. Γι’ αυτό κοιτάζουμε με συνεννοήσεις και πάντα συναινετικά να μπορέσουμε να περιορίσουμε τον αριθμό, για να τελειώσει η συνεδρίαση της Δευτέρας, γιατί αλλιώς δεν θα τελειώσει με τόσους φορείς.

Σε λίγο, θα είμαι σε θέση να τους ανακοινώσω, κάνοντας το καλύτερο και αυτό το λέω προκαταβολικά προς όλα τα Κόμματα. Δηλαδή, να υπάρξει η καλύτερη δυνατή έκφραση, αλλά να γίνει και ουσιαστική κουβέντα και να τελειώσει η συνεδρίαση αποτελεσματικά και δημιουργικά τη Δευτέρα.

Μετά από αυτή τη διευκρίνιση και αφού ζητώ μια μικρή πίστωση χρόνου ακόμη, προχωράμε στους συναδέλφους που έχουν ζητήσει τον λόγο ξεκινώντας με τον κ. Σιμόπουλο.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, θα ήθελα να θέσω ένα θέμα από τώρα, το οποίο αφορά στον συνδικαλιστικό νόμο. Βέβαια, στο νομοσχέδιο που συζητάμε δεν υφίσταται θέμα συνδικαλιστικού νόμου. Δεν ξέρω αν θα έρθει ως τροπολογία ή οι εκλογές για την Ομοσπονδία θα γίνουν με τον υφιστάμενο.

Προσωπικά, πιστεύω, ότι ο συνδικαλιστικός νόμος, ο τρόπος με τον οποίο εκλέγονται οι αντιπρόσωποι του Λιμενικού, όπως και σε όλους τους φορείς, πρέπει να είναι, εντελώς, αντιπροσωπευτικός και να μην αφορά μόνο την Αττική ή πιθανώς μόνο την Κρήτη ή την Αττική και την Κρήτη.

Υπό την έννοια αυτή, πιστεύω, ότι θα πρέπει στο νέο σύστημα, το οποίο, πιθανώς, να φέρετε την ψηφιακή εκλογή, κάτι που είναι, απολύτως, σωστό, να προσαρμοστούν όλες οι ενώσεις. Όχι κάποιες ενώσεις να έχουν εκλέξει τους αντιπροσώπους τους με τον υφιστάμενο εκλογικό νόμο και κάποιες άλλες με τον καινούργιο. Με λίγα λόγια, θα πρέπει να προσαρμόσουν τα καταστατικά τους όλες οι ενώσεις, αν το φέρετε ως τροπολογία ή με οποιονδήποτε τρόπο έναν καινούργιο συνδικαλιστικό νόμο.

Επίσης, θα πρέπει ως κριτήριο για τη δημιουργία των ενώσεων να υπάρχει η εδαφική αρμοδιότητα, στις οποίες δραστηριοποιούνται. Οι εκλεγμένοι αντιπρόσωποι στις ομοσπονδίες, έχουν πολύ σημαντικό ρόλο για όλα τα θέματα που αφορούν στο Λιμενικό.

Πολύ φοβάμαι, ότι, αν δεν γίνουν αυτά, τα οποία, προτείνω, είτε φέρετε καινούργιο συνδικαλιστικό νόμο, είτε όχι, τότε θα υπάρχει ανισοκατανομή στην εκπροσώπηση όλης της υπόλοιπης Ελλάδος πλην Κρήτης και Αττικής. Επίσης, η πολυσταυρία, η οποία, ενδεχομένως, να υπάρχει, θα ευνοεί το να έχουμε ομοσπονδίες, οι οποίες θα έχουν αντιπροσώπους μόνο από την Αττική ή μόνο από την Κρήτη.

Θα ήθελα πάρα πολύ να τα λάβετε αυτά υπόψη σας και γι’ αυτό τα θέτω δημόσια. Σας είχα στείλει και σχετική επιστολή στις 11 Απριλίου, αλλά επειδή δεν είχα κάποια απάντηση, θέτω το θέμα δημόσια.

Τέλος, ένα άλλο θέμα που έχουμε συζητήσει αρκετές φορές, είναι ότι το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης θεωρεί ως μη σοβαρές τις παραβάσεις, όταν τις κάνουν αλιευτικά σκάφη, παραβάσεις οι οποίες βασίζονται στο δορυφορικό σήμα. Θεωρώ ότι ήρθε η ώρα και το Υπουργείο Ναυτιλίας, να προσαρμοστεί προς αυτή την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει κυρία Νοτοπούλου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Φέρνετε σήμερα σε συζήτηση στην Επιτροπή ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας, που, για άλλη μία φορά, είναι διαφορετικό από αυτό που έχει τεθεί σε διαβούλευση. Συνήθης πρακτική της Κυβέρνησής σας. Φυσικά, δεν μπορώ να αφήσω ασχολίαστο το γεγονός, ότι εξακολουθείτε να εξαιρείτε διατάξεις από τη διαβούλευση.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι ναυτικές εταιρείες πλοίων αναψυχής και το ναυλοσύμφωνο, μάλλον, γιατί, εκ προοιμίου, ξέρετε, ότι οι παρατηρήσεις των εμπλεκόμενων φορέων δεν σας εξυπηρετούν. Το σύνολο των διατάξεων αρμοδιότητας του Υπουργείου Τουρισμού δεν τέθηκε ποτέ σε διαβούλευση. Το πόσες, όμως, διατάξεις επιδέχονται σχολιασμούς, σκοπίμως, το προσπεράσατε, όπως κάνατε συνήθως.

Με το νομοσχέδιο αυτό, λοιπόν, εμφανίζεστε ότι καινοτομείτε για νομοθεσίες και για ψηφιακές υπηρεσίες που στην πραγματικότητα φέρουν υπογραφή της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Διατείνεστε στο άρθρο 2, του Κεφαλαίου 2, του Μέρος Α΄, ότι πρωτοπορείτε και επιλύετε, δήθεν, προβλήματα με τη λειτουργία των εργαλείων e- Ναυλοσύμφωνο και e- Μητρώο, που αφορούν στα πλοία αναψυχής και τα τουριστικά ημερόπλοια, ενώ, στην πραγματικότητα, όπως είπε ο Εισηγητής μας, είχαν, ήδη, ψηφιστεί από τον Νοέμβριο του 2018.

Η δική μας Κυβέρνηση ήταν αυτή που προχώρησε με γοργά βήματα. Έρχεστε, λοιπόν, τέσσερα χρόνια μετά, να μας μιλήσετε για τη λειτουργία των εργαλείων αυτών, χωρίς να έχετε κάνει τίποτα. Την ίδια τακτική ακολουθείτε και ως προς τις διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Τουρισμού στο παρόν νομοσχέδιο.

Στα άρθρα 94-98 του Β΄ Κεφαλαίου, για την απλούστευση της λειτουργίας των τουριστικών λιμένων, όπως, επίσης, και στα άρθρα 99-110 του Γ΄ Κεφαλαίου για την απλούστευση της λειτουργίας των χιονοδρομικών κέντρων προχωράτε, στην πραγματικότητα, στην υλοποίηση του ν.4442/2016, ένας νόμος που ψηφίστηκε, επί των ημερών μας. Ήταν ο συγκεκριμένος νόμος που ήταν, όμως, τομή, όπως είπε και ο Νεκτάριος Σαντορινιός, για τη δημιουργία ενός νέου θεσμικού πλαισίου, για την άσκηση των οικονομικών δραστηριοτήτων.

Στην πραγματικότητα, λοιπόν, για άλλη μία φορά, συνεχίζετε τη δική μας νομοθέτηση και όχι όσο γρήγορα θα έπρεπε, όχι με τα αποτελέσματα που περιμένει ο κόσμος του τουρισμού και της ναυτιλίας. Δεν φέρνετε τίποτα καινοτόμο, όπως θέλει να το παρουσιάζει, διαρκώς, ο Υπουργός Τουρισμού στον δημόσιο διάλογο.

Σε ότι αφορά στα άρθρα 87-93 του Α΄ Κεφαλαίου, για τον εκσυγχρονισμό στη δημιουργία και τη λειτουργία των τουριστικών λιμένων, στην πράξη, δεν συνιστούν εκσυγχρονισμό νομοθεσίας, γιατί με το πρόσχημα του εκσυγχρονισμού, εσείς απλοποιείτε, δήθεν, διαδικασίες. Στην πραγματικότητα, όμως, αυτό που κάνετε, είναι να προβείτε και πάλι σε αλλαγές των όρων δόμησης για τους μεγάλους χωροθετημένους από τον νόμο τουριστικούς λιμένες, αποφεύγοντας τον κοινοβουλευτικό έλεγχο την κοινοβουλευτική διαδικασία. Η ερώτηση γιατί είναι ρητορική, είναι προφανές, πως εσείς έχετε μία παρέκκλιση από τη διαδικασία υπαγωγής στη νομιμοποίηση των αυθαιρέτων, με τη θέσπιση παράλληλης διαδικασίας, μέσα από την έκδοση υπουργικής απόφασης.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 75, που αφορά στην επιμήκυνση του χρόνου πρόσθετης πλωτής εξέδρας, τροποποιείτε το υφιστάμενο πλαίσιο που αφορά στην εγκατάσταση της πλωτής εξέδρας ως προς τον χρόνο, αντί για έξι μήνες, δηλαδή, το κάνετε εννέα. Αυτό είναι μία διάταξη που διαλύει κάθε πλαίσιο προστασίας περιβάλλοντος και ευνομίας. Η Κυβέρνησή σας, με συνεχείς ρυθμίσεις, συνέχεια «κλείνει το μάτι» στις πρακτικές τοποθέτησης πλωτών εξεδρών, πότε μειώνοντας τις αποστάσεις μεταξύ τους και ποτέ επιμηκύνοντας τον χρόνο παραμονής τους στη θάλασσα, όπως κάνετε τώρα. Πρέπει, όμως, να υπάρξει περιβαλλοντική αδειοδότηση και φυσικά, δεν μπορεί να γίνει με μία απλή γνωστοποίηση, να παίρνουν άδεια οι υπάρχουσες εξέδρες, ουσιαστικά, για όλο τον χρόνο. Αυτό είναι σοβαρός κίνδυνος και για τους λουόμενους και για την παράλια ναυσιπλοΐα.

Ακόμη πιο «σκανδαλώδες» είναι το γεγονός, ότι η συγκεκριμένη ρύθμιση αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο για περαιτέρω άδεια χρονικής παραμονής των πλωτών εξεδρών, που είναι σαν να υπόσχεστε μόνιμο και ευέλικτο ρουσφέτι. Αυτές οι κατασκευές γίνονται, συνήθως, εκτός λιμένα, το ξέρετε, χωρίς επαρκή προστασία από κακές καιρικές συνθήκες, χωρίς τις συνθήκες ασφαλείας. Άρα, δεν υπάρχουν ούτε κατάλληλες υποδομές, ούτε ευκολίες για τη διαχείριση αποβλήτων και λυμάτων που παράγονται από τα σκάφη.

Πέρα, όμως, από αυτά δημιουργείται και αθέμιτος ανταγωνισμός, εις βάρος των τουριστικών λιμένων και αποθαρρύνεται η χωροθέτησή τους. Η προθεσμία των έξι μηνών, κατά τη γνώμη μας, είναι επαρκής.

Στο άρθρο 88, με το πρόσχημα της απλοποίησης της διαδικασίας χωροθέτησης των υφιστάμενων μαρίνων του άρθρου 30, που μέχρι πρότινος απαιτούσε τροποποίηση του νόμου και των παραρτημάτων, εισάγεται τροποποίηση στις χρήσεις γης. Μπορεί να γίνεται, πλέον, με κοινή υπουργική απόφαση Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και γνώμη της Επιτροπής Λιμένων, χωρίς, όμως, να υπόκειται και πάλι στη «βάσανο» του κοινοβουλευτικού έργου. Μάλιστα, προβλέπεται, ότι οι όροι δόμησης των χωροθετούμενων αυτών τουριστικών λιμένων, θα μπορούν να ανέρχονται στο διπλάσιο του ορίου δόμησης που προβλέπεται στον νόμο. Για άλλη μία φορά, αυτό που κάνετε είναι διατάξεις έμμεσου real estate, χωρίς δικλείδες ασφαλείας.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, αναφέρομαι στο άρθρο 89, όπου προβλέπεται στους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες του ΤΑΙΠΕΔ, η νομιμοποίηση καθ’ υπέρβαση ή χωρίς άδεια έργων και εγκαταστάσεων, με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού. Αντιλαμβανόμαστε την προσπάθεια παρέκκλισης και πάλι από τη διαδικασία υπαγωγής στη νομιμοποίηση των αυθαιρέτων. Προφανώς, πρόκειται για αυθαιρεσίες, μετά το έτος 2011, οπότε, δεν μπορούν να μπουν στη διαδικασία αυτή. Παρατηρούμε λοιπόν μία προσπάθεια δημιουργίας άλλης διαδικασίας νομιμοποίησης για τα κτίρια αυτά, επιβραβεύοντας, στην πράξη, τις παρανομίες.

Για άλλη μία φορά, λοιπόν, με αυτά τα άρθρα, ερχόμαστε μπροστά στη νομοθέτηση δύο μέτρων και δύο σταθμών, ακριβώς, γιατί στην προηγούμενη παρ.4β΄, όπου γίνεται αναφορά στη νομιμοποίηση καθ’ υπέρβαση ή χωρίς άδεια έργων και εγκαταστάσεων στους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες, γίνεται ρητή αναφορά στις διατάξεις του ν.4495 του 2017 και στις διατάξεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

Συνεχώς, είμαστε μπροστά στις αντιφάσεις σας και στις εξυπηρετήσεις που επιχειρείτε να εισάγετε στο νομοθετικό πλαίσιο.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτό σημείο να αναφέρουμε τους φορείς: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών, άνευ πληρώματος, κ.λπ., Πανελλήνια Ένωση Ημερόπλοιων Σκαφών, Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων κ.λπ., Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, Ένωση Λιμένων Ελλάδος, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος, Ένωση Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής, Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων Ελληνικών Νησιών, Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Διεθνής Ναυτική και Βιομηχανική Ένωση, Πανελλήνια Ένωση Κυβερνητών Ιστιοπλοϊκών Σκαφών, Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας, Ένωση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος και Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών.

Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Προτείνονται πάρα πολλοί από τους κεφαλαιούχους και τις σχέσεις τους με τα πλοία, όμως και από αυτούς που έχουν αντικείμενο. Δηλαδή, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Λιμενικών. Πρέπει να είναι μέσα. Ομοσπονδία είναι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Nα κληθεί και αυτή, λοιπόν.

Δεν υπάρχει αμφιβολία, ότι, όσοι έχουν προταθεί, κάτι έχουν να πουν και εμπλέκονται είναι αλήθεια, αλλά πρέπει να υπενθυμίσουμε σε εμάς εδώ και να διευκρινίσουμε στους φίλους που μας ακούνε, ότι εδώ δεν κάνουμε διαβούλευση. Εδώ κάνουμε νομοθετικό έργο. Άρα, στο παρά ένα της ψήφισης, θέλουμε για τρία λεπτά να έρθουν να μας πουν επιγραμματικά τις τελικές τους απόψεις κάποιοι απ’ όσους συμμετείχαν στον προβληματισμό, κατά τη διάρκεια της κατάρτισης του νομοσχεδίου. Όχι να ξανακάνουμε ανάλυση, αλλά ούτε και να προβάλλουμε ένα συνδικαλιστικό επιχείρημα ή διεκδίκηση, η οποία δεν έγινε δεκτή μέχρι τώρα και θέλει κάποις να την πει στη Βουλή. Εκεί δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι εμείς. Αυτό να είναι κατανοητό.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Προτείνουμε αυτούς που τους αφορά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει στο πνεύμα αυτό. Βεβαίως, όταν ο Κανονισμός λέει έξι φορείς και εμείς καλούμε είκοσι, καταλαβαίνετε ότι προσπαθούμε όλοι μαζί να υπερκαλύψουμε τα αιτήματα όλων αυτών των φορέων, αλλά δεν μπορεί να κληθούν όσοι ζητούνται, διότι πια φτάσαμε στους σαράντα. Δεν γίνεται.

Τελειώνουμε εδώ ως προς τους φορείς, που τους καλούμε τη Δευτέρα στις 11.00. Όσοι επικοινωνήσετε με εκπροσώπους φορέων, η παράκλησή μας είναι ότι ο χρόνος θα είναι τρία λεπτά, για να μπορέσουμε να τελειώσουμε τη διαδικασία, γιατί θα χρειαστεί μία ώρα να μιλάνε για πρωτολογίες και αν δεχτούν ερωτήσεις και κάνουν δευτερολογία, καταλαβαίνετε ο χρόνος πού θα φτάσει. Δεν λέμε να μην μιλήσουν, αλλά να καταλαβαίνουν ότι ο χρόνος πια στη φάση που είμαστε της νομοθέτησης, δεν είναι απεριόριστος. Απεριόριστες παρεμβάσεις υπάρχουν, όταν γίνεται διαβούλευση. Μπορούν να μπουν, να ξαναμπούν, να πουν τις παρατηρήσεις τους, να κάνουν ότι θέλουν, αλλά τώρα εδώ κάπου λίγο πιεζόμαστε, για να έχουμε και τέλος.

Ορίστε, κύριε Σαντορινιέ, έχετε τον λόγο.

 **ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, σέβομαι, απολύτως, αυτό που λέτε, ότι η διαβούλευση και η διαδικασία της διαβούλευσης στο opengov, για παράδειγμα, είναι μία σημαντική διαδικασία διαβούλευσης με τους κοινωνικούς φορείς. Έχουμε, όμως, ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Τουρισμού, που δεν έρχεται με διαβούλευση. Δεν υπάρχει διαβούλευση. Νομοσχέδιο του Υπουργείου Τουρισμού είναι, επί της ουσίας, μέσα στο νομοσχέδιο και υπάρχει και μία σειρά ρυθμίσεων, οι λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας, που, επίσης, δεν ήρθαν για διαβούλευση.

Άρα, λοιπόν, καλό είναι να υπάρχουν οι φορείς. Για παράδειγμα, εμείς προτείναμε την FedHATTA , που θα είχε να συνεισφέρει. Το καταλαβαίνετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όλοι θα έχουν κάτι να συνεισφέρουν. Να πούμε, επίσης, ότι όσοι δεν κληθούν, απ’ όσους αναφέρθηκαν, μπορείτε να τους πείτε να μας στείλουν γραπτό υπόμνημα και όπως γίνεται πάντα η Γραμματεία της Επιτροπής θα το διεκπεραιώσει, πρώτον στον Υπουργό και τους συνεργάτες του και δεύτερον, σε όλους τους συναδέλφους. Άρα, οι απόψεις τους θα είναι στο τραπέζι, δεν υπάρχει θέμα, είτε λεχθούν, είτε προβληθούν, γραπτώς. Άρα, υπάρχει και αυτή η εναλλακτική λύση.

Ότι ακούστηκε είναι σωστό και από εσάς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και ότι είπα και εγώ, προφανώς, είναι η πραγματικότητα. Προσπαθούμε να βρούμε, όπως πάντα, τη «χρυσή τομή». Νομίζω ότι το πετυχαίνουμε και πάμε παρακάτω.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Πλακιωτάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να ευχαριστήσω τους αγαπητούς συναδέλφους, τους Εισηγητές, για τις τοποθετήσεις τους για ένα νομοσχέδιο που, παρά τις επιμέρους διαφορές, πιστεύω, ότι, όπως και σε άλλα ζητήματα στην πολιτική ζωή του τόπου, θα πρέπει να βρούμε ένα μίνιμουμ συναίνεσης και συνεννόησης. Ούτε η ναυτιλία, ούτε ο τουρισμός, ειδικά ο θαλάσσιος τουρισμός, προσφέρονται για αντιπαραθέσεις και θα γίνω, απολύτως, σαφής, διότι και η Αντιπολίτευση αναγνώρισε κάποιες θετικές παρεμβάσεις.

Είμαι σε θέση να τοποθετηθώ, συνολικά, για ένα νομοσχέδιο και για έναν τομέα που, δυστυχώς, η χώρα μας, μέχρι σήμερα, δεν έχει αξιοποιήσει, όσο θα μπορούσε και όσο θα έπρεπε. Μία χώρα, που έχει τεράστια συγκριτικά πλεονεκτήματα και αναφέρομαι, βέβαια, στο μοναδικό νησιωτικό σύμπλεγμα, τις εξαιρετικές κλιματολογικές συνθήκες, την ιστορία, την παράδοση, την εξαιρετική ποιότητα των ελληνικών θαλασσών.

Από την άλλη πλευρά, βέβαια, όλα αυτά τα χρόνια, τι αντιμετωπίζουμε; Πολυνομία, γραφειοκρατία, έλλειψη τόλμης και μεταρρυθμίσεις για σημαντικές αλλαγές σε έναν τομέα που προσφέρει σημαντικά, τόσο στην τοπική, όσο και στην περιφερειακή ανάπτυξη και ειδικά παρεμβάσεις, που έχουν σχέση με τα μεγάλα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, πάνω από 35 μέτρα.

Ειπώθηκε, χαρακτηριστικά, ότι είναι απλό το σχέδιο νόμου, γιατί είναι μία κωδικοποίηση νομοθεσίας. Είναι μία σημαντική κωδικοποίηση νομοθεσίας, διότι τα προηγούμενα, δυστυχώς, χρόνια, είχαν γίνει στο βασικό θεσμικό πλαίσιο του θαλασσίου yachting 67 τροποποιήσεις μέσα από 11 διαφορετικούς νόμους.

Οι δύο βασικές εταιρικές μορφές πλοίων αναψυχής η ΝΕΠΑ και η ΕΙΠΑ -η μεν ΝΕΠΑ είχε θεσμοθετηθεί, πριν από 18 χρόνια, η δε, ΕΙΠΑ πριν από 12 χρόνια- δεν είχαν, όμως, εφαρμοστεί ποτέ. Επίσης, οι ψηφιακές λειτουργίες απουσιάζουν, παντελώς. Υπάρχει ελλιπές κανονιστικό πλαίσιο για την επάνδρωση των πλοίων αναψυχής, των ημερόπλοιων που σε καμία περίπτωση δεν διασφαλίζεται και αυτό που πρέπει να προσέξουμε όλοι είναι η ασφάλεια των επιβαινόντων και της ναυσιπλοΐας.

Επίσης, υπάρχουν αντιφατικές, απροσδιόριστες ρυθμίσεις για τα ζητήματα των ασφαλισμένων και στη συνέχεια να τοποθετήσω σε αυτό. Και βέβαια, υπάρχουν συγκεκριμένες ρυθμίσεις του ν.4504/2017, όπου, ουσιαστικά, εμφανίζονται αντικίνητρα για τη δραστηριοποίηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, πάνω από 35 μέτρα. Δηλαδή, απαγορεύεται η επιβίβαση, αποβίβαση επιβατών στην ελληνική επικράτεια. Δεν μπορούν τα ελληνικά λιμάνια και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, να χρησιμοποιηθούν, ως λιμένες home board.

Επίσης, επειδή ετέθη και για να έχουμε τη μεγάλη εικόνα, από τα 5.500 επαγγελματικά πλοία αναψυχής του Μητρώου, η συγκεκριμένη παρέμβαση που αναφέρεται στα άρθρα 8 και 9, που, ουσιαστικά, προωθούμε τη μερική απελευθέρωση του yachting, αφορά σε 103 πλοία. Προσέξτε, από τα 5.500 πλοία, τα 103 πλοία είναι αυτά, στα οποία αναφέρεται η συγκεκριμένη θεσμική παρέμβαση. Άρα, το 2%, των συνολικών επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, που δραστηριοποιούνται μέσω του ηλεκτρονικού μητρώου.

Κύριε Σαντορινιέ, αναφερθήκατε για τα τριτοχωρήτικα, ότι τα αγνοούμε τα. Ξέρετε πόσα είναι τα τριτοχωρήτικα, που δραστηριοποιούνται μέσω του ηλεκτρονικού μητρώου; Μόλις, εννέα. Άρα, είναι προφανές, ότι ο συγκεκριμένος αποκλεισμός, μέσω των αντικινήτρων του ν.4504/2017, δημιούργησε σημαντικό κενό στην κατηγορία των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, άνω των 35 μέτρων. Επομένως, το Μητρώο δεν πέτυχε να προσελκύσει τέτοιου είδους πλοία αναψυχής, με αποτέλεσμα να έχουμε διαφυγόντα κέρδη για το ελληνικό δημόσιο και συνολικά για το cluster, που δραστηριοποιείται στον χώρο του yachting, με αποτέλεσμα σε άλλες ανταγωνίστριες χώρες της Μεσογείου να αυξάνεται το προϊόν του yachting, κυρίως, λόγω της δικής μας θεσμικής αβελτηρίας.

Βέβαια, προκειμένου να γίνει αντιληπτό το μέγεθος της οικονομικής απώλειας της χώρας μας από την απαγόρευση των συγκεκριμένων ναυλώσεων, ενδεικτικά, αναφέρω, ότι ένα yacht 45 μέτρα ναυλώνεται στη high season, κατά μέσο όρο 140.000 ευρώ την εβδομάδα, ένα yacht 60 μέτρα, 330.000 ευρώ την εβδομάδα και ένα yacht 80 μέτρα, 650.000 ευρώ την εβδομάδα, που μπορεί να φθάσει βέβαια και το 1.000.000 ευρώ την εβδομάδα.

Πώς τα αντιμετωπίζαμε, λοιπόν, όλα αυτά τα πλοία μέχρι σήμερα; Δυστυχώς, τα αντιμετωπίζαμε ως ιδιωτικά, με αποτέλεσμα να υπάρχει τεράστια απώλεια δημοσίων εσόδων και τα μόνα έσοδα που είχε το ελληνικό δημόσιο απ’ όλα αυτά τα πλοία, πέραν του τέλους του ΤΕΠΑΗ, τα 480 ευρώ, δεν είχαμε κανένα, απολύτως, δημόσιο έσοδο, έτσι για να έχουμε μία πλήρη εικόνα.

Το σχέδιο νόμου, λοιπόν, που εισηγούμαστε, συγκροτεί μία στέρεη, θεσμική, λειτουργική βάση, που διασφαλίζει την ανάπτυξη του yachting. Με τις διατάξεις του δημιουργείται ένα συνεκτικό πλαίσιο, κωδικοποιείται η νομοθεσία των σκαφών αναψυχής, εκσυγχρονίζονται και απλοποιούνται οι διαδικασίες ίδρυσης και ΝΕΠΑ και ΕΙΠΑ, απελευθερώνονται υπό όρους- θα το εξηγήσω στη συνέχεια- και προϋποθέσεις η δραστηριοποίηση mega-yacht, super-yacht και giga-yacht, υπό ελληνική σημαία, ενώ θεσπίζονται, επιτέλους, ηλεκτρονικές εφαρμογές για τη διασύνδεση με υφιστάμενα μητρώα, έτσι ώστε, σταδιακά, να ψηφιοποιηθούν όλες οι διαδικασίες.

 Επίσης, και αυτό ξέρετε είναι εξαιρετικά σημαντικό, ειδικά την παρούσα περίοδο, όπου πολλά ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με αγγλική σημαία, που ως γνωστόν το Ηνωμένο Βασίλειο έχει εξέλθει της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ψάχνουν πού θα νηολογήσουν τα πλοία τους, προσελκύουμε για εγγραφή στην ελληνική σημαία ιδιωτικά πλοία αναψυχής.

Επίσης, επειδή η αγαπητή εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. μάς μέμφθηκε, «τι κάνετε με τις στελεχώσεις των πλοίων, τι κάνετε με την ασφάλεια των εργαζομένων», καταπολεμάται, για πρώτη φορά, η αδήλωτη εργασία βοηθητικού προσωπικού σε πλοία αναψυχής, που απασχολείται σε μη ναυτικές ειδικότητες και δημιουργούνται προϋποθέσεις για αύξηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών.

Το σύνολο των διατάξεων του σχεδίου νόμου δημιουργεί σημαντικά οφέλη και για τον ελληνικό τουρισμό και για την ελληνική σημαία και για τις μαρίνες μας και για τα λιμάνια μας, ως λιμάνια home ports. Βέβαια, σήμερα, το σημαντικό αυτό έσοδο από τα σκάφη, άνω των 35 μέτρων, κατευθύνεται, αγαπητοί συνάδελφοι, στην Αλβανία και στην Τουρκία, διότι, πολύ απλά, τα συγκεκριμένα σκάφη αναψυχής δεν μπορούν να εκκινήσουν και δεν μπορούν να λήξουν τον πλου τους στην Πατρίδα μας. Απλά, χρησιμοποιούν τη χώρα μας ως χώρα διέλευσης. Μετά το 2017, έχει παρατηρηθεί διπλασιασμός των πλοίων αναψυχής, που χρησιμοποιούν την Τουρκία και την Αλβανία, ως σημείο εκκίνησης ή λήξης των πλοών. Επομένως, αυτές οι χώρες, αυτά τα λιμάνια, αυτές οι μαρίνες, απολαμβάνουν των έμμεσων εσόδων από τη δραστηριοποίηση στον χώρο του yachting και φυσικά έχουμε καταφέρει- και το λέω κυριολεκτικά- να μετατρέψουμε την Αλβανία σε Μονακό. Μονακό την έχουμε κάνει Αλβανία, εξαιτίας των δικών μας θεσμικών αντικινήτρων.

Τι καθιερώνουμε, για πρώτη φορά, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο; Πρώτα απ’ όλα, τη μετάβαση του yachting στην ψηφιακή εποχή -θα μου πείτε αυτονόητο, αλλά δεν είχε γίνει τόσα χρόνια- με ψηφιακές εφαρμογές και συστήματα που αφορούν στα πλοία αναψυχής, ψηφιακή διαδικασία για την ίδρυση ΝΕΠΑ -είναι έτοιμη η συγκεκριμένη διαδικασία- η ΕΙΠΑ, ψηφιακή διαδικασία σύμβασης ναύλωσης, ψηφιακή διαδικασία δήλωσης κατάπλου, άδειας απόπλου, ψηφιακή σύναψη λίστας επιβαινόντων, εκσυγχρονισμός του e-Mητρώου, ψηφιακή δήλωση θέσης σε άρση από την κατάσταση ακινησίας ιδιωτικών σκαφών αναψυχής και οι ρυθμίσεις αυτές είναι θετικές, τόσο για τους πολίτες, για τους ιδιώτες επαγγελματίες, όσο και για τις Λιμενικές Αρχές, καθώς μειώνει σημαντικά το διοικητικό βάρος.

Πάμε τώρα στην επίμαχη ρύθμιση, τη δυνατότητα, δηλαδή, της νόμιμης άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας, εντός της ελληνικής επικράτειας σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, μη καταχωρημένα στο ηλεκτρονικό μητρώο πλοίων, υπό όρους και προϋποθέσεις -επαναλαμβάνω υπό όρους και προϋποθέσεις- αντίστοιχους και αυστηρότερους όρους, σε σχέση με αυτούς που ισχύουν για τα καταχωρημένα πλοία του Μητρώου. Έχουμε υπολογίσει, ότι το κόστος για να δραστηριοποιηθεί ένα πλοίο, το οποίο δεν είναι καταχωρημένο στο Μητρώο, είναι πολλαπλάσιο, είναι κατάτι μεγαλύτερο σε σχέση με το σκάφος, το οποίο είναι εγγεγραμμένο στο Μητρώο.

 Οι διατάξεις, λοιπόν, αφορούν επαγγελματικά πλοία αναψυχής mega, super και giga yacht, υπό σημαία άλλη, πλην της ελληνικής, η εκμεταλλεύτρια εταιρεία των οποίων δεν διαθέτει μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα και εκ του λόγου αυτού, δεν προβαίνει σε τακτική δραστηριοποίηση στη χώρα μας. Οι διατάξεις εφαρμόζονται, παράλληλα, με το ισχύον καθεστώς, που αφορά στα πλοία με μόνιμο χαρακτήρα δραστηριοποίησης, χωρίς να προκαλείται ευμενέστερη μεταχείριση και χωρίς να θίγονται οι υποχρεώσεις, αλλά ούτε και τα προνόμια που προκύπτουν από την καταχώριση ενός επαγγελματικού πλοίου στο Ηλεκτρονικό Μητρώο.

Θεσπίζουμε, λοιπόν, την άδεια εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, αναγνωρισμένου σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας, που θα παρέχεται για συγκεκριμένη διάρκεια 21 ημερών, ανά ημερολογιακό έτος. Η άδεια αυτή θα εκδίδεται ηλεκτρονικά, μέσω της ηλεκτρονικής εφαρμογής e- ChaiterPermission, που και αυτή είναι μία εφαρμογή που θα είναι άμεσα διαθέσιμη.

Πρόκειται, λοιπόν, για μία απλοποιημένη διαδικασία, μέσω της Υπηρεσίας μιας στάσης, που θα διευκολύνει τη δραστηριοποίηση των συγκεκριμένων σκαφών αναψυχής, διασφαλίζοντας -και εδώ έρχομαι στην ουσία της παρέμβασής μας- την προκαταβολή του ΦΠΑ, γιατί μου λέτε «μα τι θα κερδίσει το δημόσιο από τη συγκεκριμένη δραστηριοποίηση». Θυμίζω, ότι αυτά τα σκάφη, μέχρι σήμερα, δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, διότι αυτή είναι η πραγματικότητα, ενώ τα έσοδα για το ελληνικό δημόσιο είναι, σχεδόν, μηδενικά. Άρα, θα έχουμε προκαταβολή επαναλαμβάνω του ΦΠΑ, έσοδα από το ΤΕΠΑΔΑΧ, που θα εξηγήσω στη συνέχεια και έσοδα επίσης και από το ΤΕΠΑΗ.

Μέχρι σήμερα, θα με ρωτήσει κάποιος, πόσα τέτοια σκάφη δραστηριοποιούνται στην Πατρίδα μας. Δεν υπάρχει κανένα στοιχείο. Άρα, εμείς μέσω της καταγραφής, παρακολούθησης και ελέγχου της πραγματικής δραστηριοποίησης των πλοίων αναψυχής, πλέον, θα έχουμε συνολική εικόνα από τις αρμόδιες λιμενικές, τελωνειακές και φορολογικές αρχές.

Ξέρετε ποιος είναι ο αντικειμενικός στόχος της συγκεκριμένης παρέμβασης; Εάν οι ιδιοκτήτες των συγκεκριμένων σκαφών αντιληφθούν, ότι η Ελλάδα, η χώρα μας είναι ελκυστικός προορισμός δραστηριοποίησης, ο στόχος τους και ο στόχος ο δικός μας θα πρέπει να είναι η ένταξή τους στο Ηλεκτρονικό Μητρώο.

Επίσης, θεσπίζουμε ειδικό τέλος υπέρ του δημοσίου, με την ονομασία τέλος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας. Η πληρωμή θα γίνεται με ειδικό κωδικό πληρωμής που θα εκδίδεται ηλεκτρονικά.

Στο σημείο αυτό, επειδή πολλά άκουσα περί της στελέχωσης, θέλω να πω, ότι, ίσως, δεν διαβάσατε καλά το συγκεκριμένο άρθρο. Για πρώτη φορά, συγνώμη που χρησιμοποιώ αυτή την έκφραση, έχουμε μία ιστορική συμφωνία θα έλεγα μεταξύ της ΠΕΝΕΤΗΣ και της ΣΙΤΕΣΑΠ για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Θέλω να είμαι, απολύτως, σαφής. Μέχρι σήμερα, ισχύει, ότι για σκάφη, πάνω από 24 μέτρα, υπάρχει υποχρεωτική στελέχωση και για κάτω από 24 μέτρα, δεν υπάρχει υποχρεωτική στελέχωση. Αυτό γίνεται, ανεξαρτήτως, μεταφορικής ικανότητας. Εμείς τι προτείνουμε και τι υιοθετούμε, έπειτα -επαναλαμβάνω- από διαβούλευση και συνεργασία με τους θεσμικούς φορείς της αγοράς; Έως 24 μέτρα και έως 14 επιβάτες ή εναλλακτικά έως 25 επιβάτες και έως 12 ώρες, δεν υπάρχει υποχρεωτική στελέχωση. Άνω των 24 μέτρων και έως 24 μέτρα, από 14 έως 49 επιβάτες και άνω των 12 ωρών, υπάρχει υποχρεωτική στελέχωση. Αυτό λέγεται εξορθολογισμός, εκσυγχρονισμός και πάνω απ’ όλα μεριμνούμε για την ασφάλεια των επιβαινόντων και της ναυσιπλοΐας.

Επίσης, ρυθμίζουμε ζητήματα ασφάλισης των πληρωμάτων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, ανά κατηγορία πλοίου και ανά ειδικότητα. Εισάγουμε τη θέσπιση των empty runs. Αυτό είναι ένα αίτημα διαχρονικό. Θυμάμαι, μάλιστα, και ως Τομεάρχης της Νέας Δημοκρατίας, πριν από περίπου δέκα χρόνια, είχα εισηγηθεί τη συγκεκριμένη ρύθμιση. Είναι προϊόν ευρείας διαβούλευσης και συνεννόησης με το Υπουργείο Οικονομικών, όπως και συνολικά το νομοσχέδιο. Δίνουμε, δηλαδή, την παροχή ειδικών διευκολύνσεων και απαλλαγών στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, σε περιπτώσεις μεμονωμένων κινήσεων, τις οποίες ένα επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δύναται να πραγματοποιεί κενό επιβατών, χωρίς να αίρεται ο επαγγελματικός χαρακτήρας του συγκεκριμένου σκάφους, δεδομένου ότι αυτές είναι δραστηριότητες συνυφασμένες με την κατά προορισμό δραστηριοποίησή τους.

Με άλλα λόγια, για να γίνω κατανοητός, αφορά, για παράδειγμα, στον απόπλου κατάπλου ενός πλοίου προς έτερο λιμένα, με στόχο την έναρξη σύμβασης ολικής ναύλωσης. Με αυτό τον τρόπο, υπάρχει απαλλαγή από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης καυσίμων και λιπαντικών και απαλλαγή από τον ΦΠΑ και με αυτόν τον τρόπο αντιλαμβάνεστε ότι ενισχύονται οι κλάδοι της ναυπηγοεπισκευής, της τροφοδοσίας, των καυσίμων.

Άρα, είναι μια πολύ σημαντική ρύθμιση που για χρόνια ανέμεναν οι θεσμικοί φορείς του επαγγελματικού yachting.

Επίσης, δίνουμε τη δυνατότητα αναστολής της άσκησης δραστηριότητας του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής καταχωρημένο στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Πλοίων και αναστολής της περιόδου, εντός της οποίας οφείλει να συμπληρώσει τον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης.

Επίσης, διαμορφώνουμε συνεκτικό και εξειδικευμένο πλαίσιο για υποχρεωτική ασφάλιση του συνόλου των κατηγοριών των πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου με κριτήριο, όχι μόνο τη χωρητικότητα του πλοίου, αλλά και το είδος δραστηριοποίησής του.

Επίσης, τη δυνατότητα εκ ναύλωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, μέσω της χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενώ για τους κυβερνήτες, τους skipper, θεσπίζεται ο αναγκαίος συσχετισμός του υποχρεωτικού τρόπου ασφάλισης με τη μορφή της παρεχόμενης εργασίας.

Επίσης, για πρώτη φορά, επιτρέπεται στα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια η απασχόληση λοιπού προσωπικού, μη ναυτικών ειδικοτήτων και πλέον της τηρούμενης οργανικής σύνθεσης του πληρώματος.

Τέλος, δίνουμε τη δυνατότητα ολικής ναύλωσης επαγγελματικών πλοίων αναψυχής με περισσότερους του ενός από τους ναυλωτές. Αυτό είναι γνωστό, ως camping chartering, και η δυνατότητα παραχώρησης της χρήσης πλοίου αναψυχής, μέσω της μίσθωσης του αυτού, χωρίς απόπλου, υιοθετώντας ουσιαστικά ευρωπαϊκές πρακτικές.

Ολοκληρώνοντας, σκοπός των παραπάνω παρεμβάσεων είναι ένας. Η απελευθέρωση των δυνάμεων του θαλασσίου τουρισμού, η δημιουργία εθνικού πλούτου, αλλά και εισοδήματος και η ανάπτυξη της συναφούς βιοτεχνίας και βιομηχανίας του κλάδου. Άρα, συνολικής ανάπτυξης του χώρου του cluster που δραστηριοποιείται γύρω από τον χώρο του θαλασσίου τουρισμού. Παρεμβάσεις που θα έχουν καθοριστική συνεισφορά και στην αύξηση του εγχώριου ΑΕΠ, που στο τέλος της ημέρας είναι και ο εθνικός μας στόχος.

Προσωπικό στοίχημα είναι το άνοιγμα της αγοράς να πραγματοποιηθεί, άμεσα και εντός της επερχόμενης σεζόν. Και προς αυτή την κατεύθυνση, έχουμε, ήδη, δρομολογήσει όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την υλοποίηση κρίσιμων εφαρμογών, όπως τις e- ΝΕΠΑ, e-Ναυλοσύμφωνο, e-ChaiterPermission, σε στενή πάντοτε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία Οικονομικών και το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης.

Με αυτές τις σκέψεις, θα ήθελα να ολοκληρώσω, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε, την τοποθέτησή μου. Φαντάζομαι τη Δευτέρα, κατά τη συζήτηση των άρθρων, αλλά και επί της συζητήσεως των φορέων, θα έχουμε τη δυνατότητα να απλοποιήσουμε περισσότερο και να εξωτερικεύσουμε το σημαντικό αυτό μεταρρυθμιστικό νομοσχέδιο, το οποίο δεν έχει κανένα, απολύτως, κόστος. Τουναντίον, θα δημιουργήσει πολλαπλάσια έσοδα για την ελληνική οικονομία και για το ελληνικό yachting ευρύτερα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Όντως, σε κάθε συνεδρίαση θα απλουστεύεται η διαδικασία, θα λύνονται προβλήματα, γιατί ανταλλάσσονται περισσότερες απόψεις.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η πρώτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Θα συνεχίσουμε τη Δευτέρα, 18 Απριλίου, στις 11.00΄ με την ακρόαση των φορέων.

Καλή συνέχεια σε όλους.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 12.35΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**