**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, 18 Απριλίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 11:10΄, στην **Αίθουσα της Γερουσίας 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 τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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». (2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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.

Επίσης, στη συνεδρίαση εξέθεσαν τις απόψεις τους, μέσω τηλεδιάσκεψης, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.τ.Β. οι κ.κ. Γεώργιος Αλεξανδράτος, Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), Ηλίας Χατζηεφραιμίδης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Διεθνούς Ναυτικής και Βιομηχανικής Ένωσης, Γεωργία Πολέμη, Μέλος του Δ.Σ. του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, Γεώργιος Βερνίκος, Επίτιμος Πρόεδρος και Μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, Πάρης-Γεώργιος Λουτριώτης, Πρόεδρος του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος, Λύσανδρος Τσιλίδης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Ελληνικών Ενώσεων Ταξιδιωτικών και Τουριστικών Γραφείων (fedHATTA), Σταύρος Κατσικάδης, Πρόεδρος της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας, Δημήτριος Ιατρίδης, Εκτελεστικός Διευθυντής της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, Δημήτριος Τριανταφύλλου, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Ημεροπλόων Σκαφών, Κωνσταντίνος Παπουτσής, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Ελληνικών Νησιών, Μαρία Ντούκα Μοντεσάντου, εκπρόσωπος της Ένωσης Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής, Βασίλειος Κουζής, Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΛΣ), Ζωή Πεντότη, Πρόεδος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας, Κωνσταντίνος Κυράνης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών, Γεώργιος Μαραγκός, Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ένωσης Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, Βασίλειος Τσιάπλιας, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Κεντρικής Μακεδονίας, Γεώργιος Πρίντεζης, εκπρόσωπος της Πανελλήνιας Ένωσης Κυβερνητών Ιστιοπλοϊκών Σκαφών Αναψυχής.

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, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

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

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, όπου σήμερα θα συνεχίσουμε 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».

Σήμερα, στη δεύτερη συνεδρίαση, θα έχουμε την ακρόαση των φορέων. Έχουμε καλέσει γι’ αυτόν τον λόγο εκπροσώπους φορέων, τους οποίους θα ακούσουμε στη συνέχεια, για τρία λεπτά, με μία σχετική ανοχή, ένα -το πολύ- δύο λεπτά. Εάν κάποιος θέλει να πει κάτι περισσότερο, παρακαλώ πολύ, να μας δώσει γραπτό υπόμνημα, το οποίο εμείς θα προωθήσουμε και στον Υπουργό και στους συνεργάτες του, αλλά και σε όλους τους συναδέλφους. Μετά τις τοποθετήσεις των φορέων, θα ακολουθήσουν, τυχόν, ερωτήσεις από τους συναδέλφους Βουλευτές, για να δευτερολογήσουν έτσι, όσοι εκπρόσωποι φορέων ερωτηθούν κάτι ή χρειαστεί να διευκρινίσουν κάτι. Έτσι θα ολοκληρωθεί η συνεδρίασή μας.

Καλωσορίζουμε, λοιπόν, όλους τους εκπροσώπους των φορέων που είστε σήμερα στο ελληνικό Κοινοβούλιο στην προσπάθειά μας να νομοθετήσουμε καλύτερα, πληρέστερα, ακούγοντας και τις δικές σας απόψεις. Φαντάζομαι ότι όλοι έχετε λάβει μέρος στη διαβούλευση που προηγήθηκε, αλλά και αυτή τη στιγμή, την ώρα της νομοθέτησης, αν κάτι έχετε να πείτε είστε εδώ και έχετε όλη την άνεση να διατυπώσετε τις απόψεις σας.

Καλωσορίζουμε, επίσης, και τους Υπουργούς, τον κ. Πλακιωτάκη, τον κ. Κατσαφάδο, την κυρία Ζαχαράκη και τους συνεργάτες τους.

Τον λόγο έχει ο κ. Αλεξανδράτος

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ (Αντιπρόεδρος Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα και καλή Μεγάλη Εβδομάδα σε όλες και όλους.

Ευχαριστούμε πάρα πολύ για την πρόσκληση να παραστεί το Ναυτικό Επιμελητήριο εδώ, δυστυχώς, λόγω έκτακτων υποχρεώσεων σήμερα με τη θέση του Αντιπροέδρου, που έχω, εκπροσωπώ και το Ναυτικό Επιμελητήριο και, φυσικά, τον Πρόεδρό μας, τον Δόκτωρ Γεώργιο Πατέρα.

Οι θέσεις, τις οποίες μας δίνετε την τιμή να αναπτύξουμε στο επόμενο τρίλεπτο, δεν είναι προσωπικές, αφορούν στο Ναυτικό Επιμελητήριο σύσσωμο και, φυσικά, και τον Πρόεδρο, με τον οποίο είχα και μία τηλεφωνική συνομιλία, λίγο πριν ξεκινήσουμε. Για εμάς, για το Ναυτικό Επιμελητήριο, τα ελληνικά σκάφη αναψυχής είναι μέλη μας και ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί έναν τομέα της αρμοδιότητάς μας. Γνωρίζουμε όλοι, ότι στην Πατρίδα μας οι βασικοί πυλώνες της οικονομίας είναι ο τουρισμός και η ναυτιλία και μέσα στον τουρισμό συμπεριλαμβάνεται και ο θαλάσσιος τουρισμός.

Είμαστε, λοιπόν, ως Ναυτικό Επιμελητήριο ο επίσημος σύμβουλος της ελληνικής Πολιτείας για ναυτιλιακά θέματα και λειτουργούμε, υπό το πρίσμα των γενικότερων συμφερόντων της εθνικής οικονομίας. Δηλαδή, προσπαθούμε, να συμβάλλουμε με τον ρόλο μας ως σύμβουλοι στο κράτος και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ειδικότερα για θέματα ανάπτυξης της ναυτιλίας και θέματα ανάπτυξης της οικονομίας μέσω της ναυτιλίας.

Πραγματικά, με πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον είδαμε όλες τις εξελίξεις του τελευταίου νομοσχεδίου και διαπιστώσαμε, ότι υπάρχουν καινοτόμες τροποποιήσεις σε ένα κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο διέπει τον επαγγελματικό θαλάσσιο τουρισμό, ο οποίος, ίσως, να μην δημιουργούσε ένα σταθερό περιβάλλον και εκφράζουμε, πραγματικά, την ικανοποίησή μας, ως Ναυτικό Επιμελητήριο, για το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας, το οποίο επιλύει μία σειρά προβλημάτων και εκκρεμοτήτων. Θέλω να πω σε αυτό, ότι ήμουν και προσωπικός μάρτυρας επ’ αυτού σε ένα συνέδριο, το οποίο έγινε πριν από, περίπου, τέσσερις εβδομάδες, ότι, σχεδόν, επί του συνόλου του το νομοσχέδιο αυτό λύνει θέματα πολλά και χρόνια μέσα από τα άρθρα.

Προσωπικά, εκπροσωπώντας, όπως είπα το Επιμελητήριο, ευχαριστούμε πάρα πολύ το Υπουργείο και όλους φορείς για τη συνεργασία. Θα διαπιστώσουμε, όπως είπα και στην αρχή, ότι, πραγματικά, το νομοσχέδιο έχει πολλές καινοτόμες επιτέλους ουσιαστικές λύσεις, που φτάνει να δούμε στην πράξη τι είναι.

Υπάρχουν τα άρθρα 8 και 9, για τα οποία, σίγουρα, θα ακούσετε ενστάσεις. Η θέση μας, η πάγια θέση του Ναυτικού Επιμελητηρίου είναι, ότι πρέπει να διαμορφώνει περιβάλλον ελεύθερο ανταγωνισμού, με ίσους όρους και ίδιες υποχρεώσεις με όλους. Όμως, οι εξελίξεις «τρέχουν». Την τελευταία περίοδο, μετά την έναρξη του πολέμου της Ουκρανίας, που δεν ξέρουμε, πόσο θα κρατήσει και δεν είναι μόνο, πότε θα σταματήσει ο πόλεμος, για να μην χάνονται ζωές πάνω απ’ όλα, αλλά υπάρχουν και οικονομικές κυρώσεις, σίγουρα αυτό το καλοκαίρι, ακούγοντας, όχι μόνο τα μέλη μας, αλλά όλοι μας πιστεύουμε, ότι η προσέλευση των τουριστών θα είναι χαμηλότερη.

Επίσης, δημιουργήθηκε ένα πρόβλημα, λόγω της ενεργειακής κρίσης και του προϋπολογισμού, ιδίως, για τα μικρότερα αεροσκάφη.

Έτσι, πιστεύουμε, ότι γι’ αυτή τη χρονική στιγμή, γι’ αυτή τη χρονιά, τα άρθρα 8 και το 9, ας μην υιοθετηθούν, να αναβληθεί η εφαρμογή τους, όπως έχει διαμηνύσει, ήδη, και ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος στην ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, μόνο και μόνο εξαιτίας των έκτακτων συνθηκών του πολέμου Ρωσίας-Ουκρανίας. Αλλιώς, είμαστε υπέρ της εφαρμογής τους.

Θα ήθελα να πω, ότι αυτές οι καινοτόμες ιδέες, το e-Απόπλου, ή το e-Κατάπλου, θα πρέπει να βρουν -και είμαι σίγουρος ότι θα βρουν- τρόπους εφαρμογής, γιατί ο νόμος για να υπάρξει πρέπει να ελέγχεται και είμαι σίγουρος ότι θα ελεγχθούν σωστά.

Κλείνοντας, θέλω να ευχαριστήσω, πραγματικά, εκ μέρους του Προέδρου, το Υπουργείο Ναυτιλίας, που πάντα έχει «ανοιχτές τις πόρτες του». Να ευχαριστήσουμε όλους τους φορείς και να είστε σίγουροι πως ως Ναυτικό Επιμελητήριο, αυτό που προσπαθούμε και θέλουμε να κάνουμε, είναι η προάσπιση της ναυτιλίας μας, του θαλάσσιου τουρισμού μας και της οικονομίας μας.

Εύχομαι, πραγματικά, να έχουμε ειρήνη, υγεία, μία καλή σεζόν και καλή Ανάσταση, με υγεία, σε όλους.

Σας ευχαριστώ.

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

Να διευκρινίσω, ότι μας έχει σταλεί και υπόμνημά σας, το οποίο, όπως είπα νωρίτερα, θα διεκπεραιωθεί προς κάθε κατεύθυνση.

**ΗΛΙΑΣ ΧΑΤΖΗΕΦΡΑΙΜΙΔΗΣ (Πρόεδρος Δ.Σ. της Διεθνούς Ναυτικής και Βιομηχανικής Ένωσης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Καλημέρα, καλή Μεγαλοεβδομάδα και καλή Ανάσταση σε όλους μας. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση. Εμείς είχαμε τοποθετηθεί και στην προηγούμενη διαβούλευση που είχε γίνει.

Εγώ είμαι ο Πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτιλιακής και Βιομηχανικής Ένωσης και εδώ εκπροσωπώ μία ομάδα εβδομήντα επιχειρήσεων και γι’ αυτό θα μιλήσω πιο τεχνοκρατικά.

Πιστεύω ότι οι περισσότεροι από εσάς έχετε αναλύσει τους νόμους, τους ξέρετε καλύτερα από εμάς και θα ήθελα να σας μιλήσω για το κομμάτι της αγοράς, τι βλέπουμε εμείς, ως επιχειρηματίες.

Καταρχήν, θα ήθελα να τονίσω, πως το νομοσχέδιο, όπως έχει θεσπιστεί -αυτή είναι η δική μας κατεύθυνση- συγκεκριμένα έχει θεσπιστεί, ώστε να αφορά στα σκάφη πάνω από 35 μέτρα, τα οποία στην αγορά, αυτή τη στιγμή, δεν υπάρχουν πολλά σκάφη από την Ελλάδα, για να μπορούν να προσελκυσθούν. Οπότε, αυτό εμάς μάς βρίσκει σύμφωνους. Σίγουρα, θέλουμε να προσελκύσουμε σκάφη μεγαλύτερων των 35 μέτρων στην Ελλάδα και αυτό είναι το ερώτημα, αν μπορούμε να τα προσελκύσουμε και να δημιουργήσουμε μία νέα οικονομική κοινότητα.

Οπότε, θα πρέπει να μπει, σίγουρα, σε μία διεργασία αυτό, για να δούμε πως θα δουλέψει το νομοσχέδιο, γιατί οι 21 μέρες για κάποια σκάφη, μπορεί να μην είναι επαρκείς, για να μπορούμε να τα προσελκύσουμε, γιατί καταλαβαίνετε, ότι μεγάλα σκάφη, όπως είναι τα σκάφη των 40 και 50 μέτρων, μόνο τα έξοδα, για να μπορούν να έρθουν από κάποια άλλη χώρα εδώ στην Ελλάδα και να επιχειρήσουν, είναι αρκετά.

Παρ’ όλα αυτά, θα ήθελα να το δούμε πως θα δουλέψει στην πράξη. Σίγουρα, θα υπάρχουν στην αρχή κάποιες δυσκολίες, σε ότι αφορά στη λειτουργία της πλατφόρμας, αλλά και το θέμα των μαρινών, γιατί, όπως ξέρετε, υπάρχουν κάποια θέματα με τις μαρίνες τον τελευταίο καιρό, λόγω ότι υπάρχουν κάποιες ανακατατάξεις και οι θέσεις για τόσο μεγάλα σκάφη, ίσως, να μην είναι επαρκείς.

Το μόνο σίγουρο είναι, ότι εμάς μας βρίσκει σύμφωνους. Θα επιθυμήσουμε, σε δεύτερο χρόνο, να υπήρχε μία επέκταση αυτού του χρονικού περιθωρίου, για λίγο παραπάνω χρονικό διάστημα, αλλά καλό θα είναι, μέσα από αυτό το καλοκαίρι και την «τριβή» που θα έχουμε όλοι μας από την υλοποίηση του νομοσχεδίου, να δούμε πως θα εξελιχθεί.

Δεν έχω κάτι άλλο να πω για τις νομοθεσίες. Πιστεύω ότι οι υπόλοιποι συνάδελφοί μου θα με καλύψουν.

Ευχαριστώ πάρα πολύ και καλή Ανάσταση.

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

**ΓΕΩΡΓΙΑ ΠΟΛΕΜΗ (Μέλος του Δ.Σ. του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά):** Χρόνια πολλά καικαλά αποτελέσματα στο yachting γενικότερα και στην ανάπτυξή του.

Θα ήθελα, να συγχαρώ τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για την απόφαση που τελικά πήραν, μετά από δώδεκα χρόνια προσπάθειας για την άρση του καμποτάζ, δηλαδή, την απαγόρευση επιβίβασης και αποβίβασης των ξένων επαγγελματικών σκαφών, που ως επέκταση είναι και ευρωπαίοι πολίτες οι επιβάτες τους, το οποίο θεωρώ ότι είναι, αν μη τι άλλο, απρεπές. Το να λέμε, δηλαδή, σε ευρωπαίους πολίτες να μην αποβιβάζονται στην Ελλάδα.

Εγώ θέλω να συγχαρώ τον Υπουργό και να πω, ότι η απώλεια κάποιων εκατομμυρίων ευρώ, που έχει δημιουργηθεί από τα ταμεία του κράτους και των επαγγελματιών αντίστοιχα του χώρου τα προηγούμενα χρόνια, από είσπραξη ΦΠΑ στα ναυλοσύμφωνα, όπως και για τον έμμεσο ΦΠΑ από τις υπηρεσίες, θεωρώ ότι είναι μεγάλη απώλεια και αυτό θα έπρεπε να γίνει κατανοητό σε όλους τους φορείς και σε όλους τους επαγγελματίες του yachting. Θα πρέπει να δούμε το θέμα σφαιρικά και όχι μονοπωλιακά.

Θα ήθελα να πω, επίσης, ότι αν μη τι άλλο είναι άξιο λόγου, για να προσφύγει ένας ευρωπαίος πολίτης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για το ότι η Ελλάδα δεν του επιτρέπει να κάνει αποβίβαση ή επιβίβαση. Θεωρήστε ότι αυτό θα ήταν πολύ σοβαρό για τη χώρα μας, να είχαμε τέτοιου είδους αντίκτυπο.

Θέλω να αναφερθώ, επίσης, σε μία έρευνα που έχει γίνει στο London School of Economics το 2013, για να καταλάβουμε, τι ποσά έχει χάσει η χώρα μας, όπου στην Ευρώπη, αντίστοιχα, δεν υπάρχει καμποτάζ, τουναντίον έχουν τρόπους προσέλκυσης των σκαφών αυτών, γιατί έχουν καταλάβει τι δημιουργεί στο ΑΕΠ της χώρας τους αντίστοιχα.

Η Ιταλία, λοιπόν, 2 δις. 236εκατ. ευρώ, η Γαλλία 1 δις 367 εκατομμύρια ευρώ, η Ισπανία 892 εκατομμύρια ευρώ και η Ελλάδα «καταϊδρωμένη» με 158 εκατομμύρια ευρώ. Καταλαβαίνετε ότι αυτά τα ποσά θα μπορούσαν να τα είχε εισπράξει η χώρα μας.

Η μελέτη, επίσης, αναφέρει, ότι το 41% στην Ισπανία, Ολλανδία, Ελλάδα και Γαλλία του σύνολο των εργαζομένων ασχολούνται με τα δορυφορικά επαγγέλματα του yachting. Άρα, εδώ μιλάμε και για θέσεις εργασίας που, τυχόν, χάνονται, όπως, επίσης, και από τα ναυπηγεία μας που θα μπορούσε να γίνει η Ελλάδα home port, δηλαδή, διαχείμαση για τα σκάφη αυτά, όπου δουλεύουν τα ναυπηγεία και διάφοροι φορείς γύρω από αυτό. Φυσικά, αυτό θα προϋποθέτει και τη δημιουργία μαρινών, για να έχουμε και το περιβάλλον φιλοξενίας.

Επίσης, ήθελα να πω, ότι η νησιωτική Ελλάδα, ειδικά η ανατολική, έχει υποφέρει τα τελευταία χρόνια από τις ελληνοτουρκικές σχέσεις και με τα γνωστά εμπόδια που υπάρχουν, για να προσεγγίσουν τα σκάφη. Άρα, λοιπόν, αυτού του είδους του ο τουρισμός θα έπρεπε να υπάρξει, για να ανεβάσει τον μέσο όρο και τα έσοδά τους για τις δαπάνες τους ετήσια.

Επίσης, έχει δημιουργηθεί ένα πρόβλημα και λόγω του Covid, τα τελευταία δύο-τρία χρόνια. Αυτά μπορεί να τα πει και ο Πρόεδρος της ένωσής τους, αντίστοιχα, θεωρώ. Δεν μπορούμε, όμως, να μιλάμε για διακοπή και μη ψήφιση του νομοσχεδίου, επειδή υπάρχει πόλεμος. Πόλεμος δεν υπάρχει μόνο για τα ελληνικά σκάφη, πόλεμος υπάρχει για όλους μας.

Άρα, λοιπόν, δεν μπορούμε να λέμε «σταματάμε ένα νομοσχέδιο, γιατί έτσι μας συμφέρει», επειδή απλά θεωρούμε, ότι κλείνει το δικό μας το «παρεάκι». Δεν θέλουμε, λοιπόν, «παρεάκια» σε αυτόν τον χώρο. Το yachting είναι ένα και ένα πρέπει να παραμείνει.

Άρα, λοιπόν, λέμε ότι ο πόλεμος έχει αντίκτυπο σε όλους μας, σε όλους τους επαγγελματίες του χώρου. Όταν, λοιπόν, ανοίξουμε αυτόν τον χώρο και έχουμε μία ελεύθερη οικονομία και ελεύθερες θαλάσσιες μεταφορές, όπως λέει και ο κοινοτικός κώδικας, τότε θα μπορέσουμε να πούμε, ότι κάναμε μία ανάπτυξη σε αυτή τη χώρα.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΠΑΡΗΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΥΤΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κύριε Πρόεδρε της Επιτροπής, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του yachting, θέλω να πω, ότι ο ν.4256/2014, μέχρι και προσφάτως, έχει υποστεί πάνω από εξήντα τροπολογίες. Έτσι, λοιπόν, εμείς, ως ΣΙΤΕΣΑΠ, άνευ πληρώματος, δηλαδή, ο μαζικός θαλάσσιος τουρισμός, τα μικρά σκάφη και όχι το exclusive, σε συνεργασία με το Υπουργείο, πριν από μήνες, μάς ζητήθηκε να κάνουμε τις προτάσεις μας.

Εμείς μπήκαμε σε τέσσερις άξονες. Ο πρώτος άξονας, ήταν ο τομέας βελτίωσης της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Εδώ ζητήσαμε το δικαίωμα ναύλου σε περισσότερους του ενός ναυλωτές. Επίσης, να έχουμε το δικαίωμα ναύλωσης, χωρίς απόπλου, το δικαίωμα της αργίας και το δικαίωμα της ημερήσιας ναύλωσης, μέχρι 12 ώρες και μέχρι 25 επιβάτες. Εδώ να πούμε, ότι υπήρξε συνεργασία, όλους αυτούς τους μήνες, με όλους τους φορείς, όπως με την ΕΠΕΣΤ, όπως με την FedHATTA και με την ΠΕΝΕΤΗΣ και έγιναν διάφορες διεργασίες, ώστε να αποφασίσουμε και να δούμε ποια είναι, πραγματικά, τα οφέλη για όλους και όχι μόνο για ένα. Υπήρξε, δηλαδή, μία συνεργασία, με την οποία, στο τέλος της ημέρας, ωφελείται γενικότερα ο θαλάσσιος τουρισμός και το yachting.

Το δεύτερο κομμάτι, είναι τομέας της γραφειοκρατίας και της διευκόλυνσης της επιχειρηματικής λειτουργίας. Εδώ υπήρχε το θέμα της αποβίβασης των επιβαινόντων. Η τροποποίηση έλεγε ότι το 50%, όταν αποβιβαστεί, τότε λύεται η σύμβαση. Αυτό έγινε 75% και νομίζω ότι μας εξυπηρετεί.

Ο έλεγχος των εγγράφων του σκάφους, γίνεται μία φορά τον μήνα πλέον και όχι κάθε Παρασκευή, πριν τον απόπλου και πριν τις διαδικασίες.

Η ενεργοποίηση του ηλεκτρονικού ναυλοσυμφώνου, αυτό υπάρχει με τον ν.4256/2014, με τις διαβεβαιώσεις του Υπουργού και των στελεχών του Υπουργείου και φαντάζομαι και του Υπουργείου Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. Γνωρίζουμε ότι αυτό σύντομα θα λειτουργήσει και ότι είναι το «εργαλείο» που θα εξυπηρετήσει τους επαγγελματίες σε όλες τις κατηγορίες και θα λύσει τα γραφειοκρατικά προβλήματα που υφιστάμεθα, εδώ και πάρα πολλά χρόνια.

Υπάρχει, επίσης, το MTRam, το οποίο, για πρώτη φορά, πλέον, ενεργοποιείται για την παραλαβή πελατών, για την επιστροφή στη βάση του και όλες τις απαλλαγές, τις οποίες δίνει. Αυτό πρέπει να ισχύσει για όλες τις κατηγορίες σκαφών και έτσι φαίνεται ότι είναι μέσα στο νομοσχέδιο.

Στον τομέα ανάπτυξης δομών και υποδομών, η ελληνική επικράτεια έχει τεράστιο θέμα θέσεων ελλιμενισμού. Οι τουριστικοί λιμένες, που υπάρχουν και βρίσκονται σε ιδιωτικές εταιρείες, δεν είναι αρκετοί, όχι μόνο για να καλύψουν την ελληνική επικράτεια, αλλά ούτε να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες, κυρίως, επειδή είναι exclusive τα μεγάλα σκάφη, στα οποία αναφερθήκαμε προηγουμένως. Η λύση είναι οι πλωτοί προβλήτες, η άμεση λύση για το σήμερα.

Ζητήσαμε, λοιπόν, με ένα άρθρο μας, με μία πρότασή μας, όταν θα ολοκληρωθεί ο φάκελος και θα κατατεθεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, που είναι αρμοδιότητά του, εντός 90 ημερών, να υπάρξει απόφαση για την εγκατάσταση και την αδειοδότηση. Αυτό έγινε 120 μέρες. Μάς βρίσκει σύμφωνους, το θεωρούμε λογικό, είναι αυτό που μπορεί να λύσει τα προβλήματα.

Σε ότι αφορά στον τομέα αναμόρφωσης και δίκαιης αναπροσαρμογής οικονομικών υποχρεώσεων του κλάδου, κάναμε κάποιες προτάσεις. Ζητήσαμε να υπάρξει μονομελές διοικητικό συμβούλιο, όπως συμβαίνει και σε άλλες μορφές εταιρείας και διάφορες διευκρινήσεις ορισμένων τελών και παράβολων.

Γενικότερα, σε ότι αφορά στη δική μας κατηγορία, το νομοσχέδιο διορθώνει «παθογένειες», διορθώνει γραφειοκρατικά θέματα και θεωρούμε ότι αυτό θα βοηθήσει την ανάπτυξη της δραστηριότητας. Η συνεργασία μας με το Υπουργείο ήταν πάρα πολύ έντονη, όπως και με τα στελέχη. Πολλές συνεδριάσεις, πολλές προσπάθειες, συζητήσεις, ταυτόχρονα, συνεδριάσεις και συζητήσεις με δύο και τρεις φορείς. Θεωρούμε ότι είναι στη σωστή κατεύθυνση και ότι ο Υπουργός έκανε αυτό που έπρεπε να κάνει.

Παρ’ όλα ταύτα, αν έχω να πω κάτι, αυτό αφορά στα άρθρα 8 και 9. Γνωρίζω ότι υπάρχουν αντιδράσεις. Το γνωρίζετε, το γνωρίζουμε όλοι στην επικράτεια. Αναφερθήκαμε αρκετά, μέχρι στιγμής. Αυτό το ζήτημα δεν είναι αρμοδιότητα μας, αλλά ελπίζω ότι θα βρει τον σωστό δρόμο, ώστε να εξυπηρετηθεί η ελληνική επιχειρηματικότητα, η ελληνική σημαία, στο σύνολο της αγοράς.

Αν χρειαστείτε οτιδήποτε διευκρινιστικό, είμαι εδώ για ερωτήσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ (Επίτιμος Πρόεδρος και Μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ))**: Καλό Πάσχα σε όλους.

Θα ξεκινήσω λέγοντας, ότι το Υπουργείο έχει κάνει, γενικά, μία καλή δουλειά. Άλλωστε, ο Υπουργός ξέρει τα θέματα. Χρόνια ασχολείται με τον τομέα της ναυτιλίας. Όπως ακούσατε, ήδη, από τους προλαλήσαντες, συνολικά, το νομοσχέδιο προσπαθεί να λύσει πολλά πράγματα και είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Το θέμα, όμως, που θέλω να εστιάσω είναι το άρθρο 8 και 9, που δίνει τη δυνατότητα σε σκάφη με εξεγχώρια σημαία να ναυλώνονται στην Ελλάδα. Ήδη, έχουν ακουστεί πολλές απόψεις που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Η πραγματικότητα είναι, ότι σκάφος με οποιαδήποτε σημαία μπορεί να δραστηριοποιηθεί στην Ελλάδα, εάν κάνει τις νόμιμες διαδικασίες και με ελληνική, αυτονόητα και με ευρωπαϊκή, αλλά ακόμη και με εξεγχώρια εταιρεία. Υπάρχουν, όμως, συμφέροντα, που έχουν μάθει σε μία άλλη λογική και σε μία άλλη νοοτροπία, που θέλουν αυτό, το οποίο εγώ αποκαλώ «μπάτε σκύλοι αλέστε και αλεστικά μη δώσετε». Δεν θέλουν να κάνουν την κανονική διαδικασία και ζητούν μία διαδικασία fast track, να μπορούν να ναυλώνουν για ορισμένες ημέρες. Και αναρωτιέμαι, γιατί το ελληνικό Κοινοβούλιο να αποδεχτεί αυτή τη λογική, όταν η Ελλάδα, αυτή τη στιγμή, είναι ο πρώτος προορισμός παγκοσμίως για yachting, όταν έχουμε έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού, να δώσουμε ένα τέτοιο προνόμιο σε σκάφη που βρίσκονται, κυρίως, στη Δυτική Μεσόγειο, να μπορούν να έρχονται να κάνουν ένα τέτοιο είδος «αρπαχτής» στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

Θέλω, επίσης, να τονίσω, ότι διαχρονικά πρέπει να ενθαρρύνουμε την ελληνική σημαία και όταν λέω ελληνική εννοώ και την ευρωπαϊκή. Όχι να την αποθαρρύνουμε, όχι να δημιουργούμε εύκολες συνθήκες σε εξεγχώριες σημαίες, σαν να λέμε στους Έλληνες «βάλτε εξεγχώρια σημαία». Οι πολιτικές που πρέπει να παίρνουμε στα ελληνικά χωρικά ύδατα είναι να ενθαρρύνουμε την ελληνική σημαία. Και εδώ θέλω να πω, ότι το Υπουργείο, επειδή έχει πολλούς τομείς, έχει την ποντοπόρο ναυτιλία, την ακτοπλοΐα, έχει την προστασία των θαλασσών, επηρεάζεται από απόψεις της ποντοπόρου ναυτιλίας «αφήστε τα όλα ελεύθερα», αλλά είναι άλλο η ποντοπόρος ναυτιλία και άλλο τα ελληνικά χωρικά ύδατα.

 Θέλω να θυμίσω κάτι άλλο στους παλιότερους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, ιδιαίτερα. Τον Αύγουστο του 2009, με Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας, η Κυβέρνηση κατάσχεσε τα πλοία 400 Ελλήνων με ελληνική σημαία, γιατί χρησιμοποιούσαν τα σκάφη τους, επαγγελματικά και ιδιωτικά. Θα έρθει τώρα η Νέα Δημοκρατία να ενθαρρύνει την εξεγχώρια σημαία, που δεν ξέρει ποια είναι η πλοιοκτησία πίσω από την εξεγχώρια σημαία του σκάφους, που θα μπορούν να χρησιμοποιείται και επαγγελματικά και προφανώς και ιδιωτικά; Γιατί να το κάνει; Γιατί να μην έχει μία συνεπή πολιτική, ότι «ναι, είμαστε ελεύθεροι, όλοι μπορείτε να δραστηριοποιηθείτε εδώ, όλοι ελάτε να κάνετε τη νόμιμη διαδικασία».

Συγχρόνως, παίρνουν πολιτικές να ενθαρρύνουν την ελληνική σημαία. Η ελληνική σημαία δεν είναι «παρεάκι». Είναι αντίληψη ζωής, καταρχήν, για να απαντήσω και σε αντίστοιχες τέτοιες απόψεις. Διαχρονικά, στην Ελλάδα υπάρχουν επαγγελματικά σκάφη με ελληνική σημαία και ιδιωτικά σκάφη Ελλήνων με ξένη σημαία. Αυτούς πρέπει να ενθαρρύνουμε να βάλουν ελληνική σημαία. Σε αυτούς να δώσουμε κίνητρα.

Επανέρχομαι και λέω, ότι, αυτή τη στιγμή, η Ελλάδα είναι σε ένα ανοδικό κύμα, ούτως ή άλλως. Το ότι η Ελλάδα είναι ο «παράδεισος» του yachting, το ξέρουμε. Προβλήματα ελλιμενισμού έχουμε. Προβλήματα μαρίνων. Μιλάμε εύκολα για μαρίνες. Οι μαρίνες δεν είναι εύκολο να γίνονται. Παντού έχουν προβλήματα περιβαλλοντικά και τοπικών αντιδράσεων. Θέλεις δέκα και είκοσι χρόνια να κάνεις.

Κατά τη γνώμη μου, το Κοινοβούλιο είναι το τελικό «καταφύγιο» σε μία λάθος πολιτική πρόταση. Καλό το νομοσχέδιο. Βεβαίως, να προχωρήσει. Ο Υπουργός έκανε καλή δουλειά και όλοι θέλουμε καλές σχέσεις και με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και με τον Υπουργό, αλλά τα άρθρα 8 και 9 είναι πολιτικό λάθος. Δεν ξέρω σε ποιον άλλον να εκφραστώ και να πω το αυτονόητο, ότι δεν πρέπει να ενθαρρυνθεί ένα είδος fast track σε εξεγχώριες εταιρείες. Να πάρουν κανονικά άδεια και να κάνουν ότι κάνουν και οι υπόλοιποι.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΛΥΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΙΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος Δ.Σ. Ομοσπονδίας Ελληνικών Ενώσεων Ταξιδιωτικών και Τουριστικών Γραφείων (fedHATTA)):** Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Θα είμαι πολύ σύντομος, διότι και ο κ. Λουτριώτης έθεσε θέματα που δουλέψαμε με συνέπεια και με το Υπουργείο σας, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και το Υπουργείο Τουρισμού, ως συναρμόδιο και με τις θέσεις του κ. Βερνίκου.

Ξέρουμε ότι τα γραφεία ταξιδίων είναι οι παγκόσμιοι διακινητές τουριστών. Οι πράκτορες στέλνουν δουλειά ή στον ιδιοκτήτη ή στον ναυλωτή ενός σκάφους. Άρα, ο πελάτης προέρχεται από την παγκόσμια ταξιδιωτική αγορά, άρα, αυτή θέλουμε να στηρίξουμε.

Ένα πράγμα που θα τονίσω περισσότερο στα άρθρα 8 και 9, είναι όταν οι ναυλώσεις αυτές γίνονται από το εξωτερικό, η ελληνική τραπεζική διαδικασία δεν βλέπει ποτέ τα εμβάσματα και πολλές φορές είναι και ξενόφερτα και τα πληρώματα.

Θα ήθελα να τονίσω περισσότερο, ότι στον ν.4256/14 ήταν ξεκάθαρη η θέση, ότι ο ναυλωτής, το γραφείο ταξιδίων που έχει τον πελάτη, είτε κάνει πάνω από 24 ώρες πρόγραμμα πακέτου voucher προεδρική οδηγία οργανωμένο ταξίδι, θα πρέπει το ίδιο να έχει και για την ημερήσια ναύλωση. Για παράδειγμα, όπως θέλω έναν καλό ξεναγό να πάει ένα καλό γκρουπ σε έναν αρχαιολογικό χώρο, έτσι θέλουμε να έχουμε έναν καλό σκίπερ, ο οποίος να έχει τη συμπεριφορά που απαιτείται με τον πελάτη που επιβαίνει στο πλοίο. Δηλαδή, εάν κάποιος είναι από την Αυστραλία ή από την Αμερική ή από μία ευρωπαϊκή χώρα ή χρησιμοποιεί μία ιδιαίτερη γλώσσα να μπορεί να έχει την ενδοεπικοινωνία στο σκάφος, γιατί όταν ταξιδεύεις, θέλεις καλή επικοινωνία, για να περάσεις καλά τις διακοπές σου.

Δεν θα κουράσω περισσότερο. Θα σας πω μόνο, ότι σας έχουμε καταθέσει υπόμνημα, για να κερδίσουμε χρόνο.

Σας εύχομαι καλό Πάσχα και σας ευχαριστώ και πάλι για τη φιλοξενία.

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

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος (ΕΜΑΕ)):** Καλημέρα σας, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω με το Υπουργείο Ναυτιλίας. Ευχαριστούμε τον Υπουργό και τον Υφυπουργό για τη δουλειά που έχουν κάνει. Από την αρχή της ίδρυσης η Ένωση Μαρίνων Ελλάδας είναι υπέρ της άρσης όλων των περιορισμών και των διατάξεων που απαγορεύουν τη δραστηριοποίηση των ξένων σκαφών αναψυχής, είτε πρόκειται για ιδιωτικά σκάφη, είτε για επαγγελματικά. Βεβαίως, είμαστε υπέρ της ενίσχυσης και των προνομίων της ελληνικής σημαίας, της γαλανόλευκης, αλλά θεωρούμε, ότι αυτό πρέπει να γίνεται, δίνοντας κίνητρα στην ελληνική σημαία, με βάση τη νομοθεσία μας και όχι με απαγορεύσεις που εμποδίζουν την κίνηση και τη δραστηριοποίηση των επαγγελματικών σκαφών με ξένη σημαία.

Άλλωστε, υπάρχουν και τα μοντέλα των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, τα οποία έχουν καταφέρει να ελλιμενίζουν στις μαρίνες τους τα ξένα επαγγελματικά σκάφη. Πρέπει να ξεκινήσει και η Ελλάδα να μπορεί να ελλιμενίζει και να ενισχύσει το λεγόμενο home boarding. Δηλαδή, το μόνιμο ελλιμενισμό των ξένων επαγγελματικών σκαφών στη χώρα μας. Οι 21 ημέρες είναι μία αρχή. Θεωρούμε ότι είναι ένα σωστό βήμα από το Υπουργείο Ναυτιλίας και μία σωστή η πρωτοβουλία, όμως, δεν είναι αρκετό. Πρέπει ολόκληρο το πλαίσιο να το ξαναδούμε και να ενισχύσουμε, όπως είπα, και την ελληνική σημαία, ταυτόχρονα, με την άρση όλων των απαγορεύσεων.

Θα περάσω γρήγορα στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Τουρισμού, μιας και η κυρία Υφυπουργός είναι παρούσα στη συζήτηση. Εκεί έχουμε το άρθρο 87, κυρία Υφυπουργέ, του σχεδίου νόμου, όπου με έκπληξη διαπιστώσαμε, ότι η διάταξη για τις πλωτές εξέδρες και τις προβλήτες, έχει τοποθετηθεί στο σχέδιο νόμου μόνο για τα αγκυροβόλια. Δεν το καταλαβαίνουμε αυτό. Ήδη, δέχομαι μηνύματα απ’ όλες τις ελληνικές μαρίνες της Περιφέρειας, όχι μόνο από την Αθήνα και τις μαρίνες που βρίσκονται στο Φάληρο, όπου αναρωτιούνται οι μαρίνες και οι φορείς διαχείρισης, αν πρόκειται για παράλειψη, καθώς οι πλωτές εξέδρες και οι προβλήτες, που έχουν προβλεφθεί μόνο για τα αγκυροβόλια, με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, θα δημιουργήσουν πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού. Δεν καταλαβαίνουμε δηλαδή, γιατί σε τουριστικούς λιμένες, μαρίνες και καταφύγια τουριστικών σκαφών, να μην μπορούν με απλές διατάξεις και αποφάσεις του Υπουργού Τουρισμού να τοποθετηθούν πλωτές εξέδρες, ώστε να δώσουν λύση στο σύγχρονο πρόβλημα, το οποίο έχουμε με την έλλειψη των θέσεων ελλιμενισμού.

Στο ίδιο άρθρο, δηλαδή, στο άρθρο 87, δεν έχει προβλεφθεί η εύκολη, με απλή γνωστοποίηση του Υπουργείου Τουρισμού, συντήρηση και αποκατάσταση των αγκυροβολίων, των ρεμέτζων και του εξοπλισμού, που βρίσκεται κάτω από τη θάλασσα. Πρέπει με απλή γνωστοποίηση, να μπορούν οι μαρίνες να κάνουν απλή συντήρηση. Πρόκειται για αυτονόητες διατάξεις, οι οποίες για κάποιον λόγο δεν έχουν μπει στο άρθρο 87 και παρακαλούμε το Υπουργείο Τουρισμού να τα δει πολύ προσεκτικά αυτά τα δύο θέματα, δηλαδή, τις πλωτές εξέδρες στους τουριστικούς λιμένες και τη συντήρηση των αγκυροβολίων, με απλή γνωστοποίηση.

Τέλος, θα θέλαμε να κάνουμε και ένα σχόλιο, που, επίσης, έρχεται από όλες τις ελληνικές μαρίνες. Ότι η εννεαμελής Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, στο άρθρο 88, δεν είναι σύμφωνη με την τάση απλούστευσης και μείωσης της γραφειοκρατίας και φυσικά θα πρέπει, όταν συνεδριάζει αυτή η Επιτροπή, να συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα. Το λέω αυτό, γιατί συσσωρεύονται τα αιτήματα των τουριστικών λιμένων απ’ όλη την Ελλάδα σε μία Επιτροπή, η οποία συνεδριάζει, δεν ξέρουμε πότε και θα θέλαμε σε αυτή την Επιτροπή, επίσης, να καλούνται οι εκπρόσωποι και οι φορείς διαχείρισης τουριστικών λιμένων.

Σας ευχαριστώ πολύ και εύχομαι καλή Ανάσταση σε όλους.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΑΤΡΙΔΗΣ (Εκτελεστικός Διευθυντής της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος(ΕΛΙΜΕ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Βουλευτές, η Ένωση Λιμένων Ελλάδος, έχει ως μέλη και εκπροσωπεί τους δεκατρείς Οργανισμούς Λιμένος, οι έντεκα είναι υπό δημόσιο έλεγχο και οι δύο με πλειοψηφία ιδιωτών επενδυτών και δέκα από τα μεγαλύτερα Λιμενικά Ταμεία της χώρας. Προωθεί τεκμηριωμένα και προασπίζεται αποτελεσματικά τις θέσεις των μελών της σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, με στόχο πάντα την ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, με έμφαση στις τοπικές κοινωνίες, τις Περιφέρειες και την προσφορά στο κοινωνικό σύνολο.

Κινούμαστε δυναμικά σε μία νέα εποχή, που αντιμετωπίζουμε με σχέδιο και στρατηγική τις νέες προκλήσεις, όπως την «πράσινη» μετάβαση, με τη χρήση περιβαλλοντικά ορθών πρακτικών και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την ψηφιακή μετάβαση στους ελληνικούς λιμένες, όπως και τον εκσυγχρονισμό, την επέκταση και την κατασκευή νέων λιμενικών υποδομών. Παράλληλα, όμως, βρισκόμαστε μπροστά και διαχειριζόμαστε τις ευρύτερες διεθνείς προκλήσεις, δηλαδή, τη μακρά περίοδο της πανδημίας και βέβαια, τις σοβαρές συνέπειες του συνεχιζόμενου πολέμου στην ευρωπαϊκή γειτονιά μας, στην Ουκρανία.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, θεωρούμε, ότι και τα δύο άρθρα του νομοσχεδίου που μας αφορούν πολύ άμεσα, δηλαδή, τα άρθρα 81 και 82, κινούνται στη σωστή κατεύθυνση και προσφέρουν λύσεις σε ζητήματα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά λιμάνια. Ο λόγος που υποστηρίζουμε την παράταση, που προβλέπει το άρθρο 81, είναι, ακριβώς, διότι θέλουμε οι ελληνικοί λιμένες να βρίσκονται πάντα σε συμμόρφωση με τις προβλέψεις της εθνικής και της κοινοτικής νομοθεσίας.

Ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης 352/2017, δημιούργησε μία νέα κατάσταση στην παροχή υπηρεσιών των ευρωπαϊκών λιμένων, που στην περίπτωση της χώρας μας, συνεπάγεται αυξημένες υποχρεώσεις και προϋποθέτει βαθιά κατανόηση και γνώση νομοθεσίας και των συνεπειών αυτής.

Τα ελληνικά λιμάνια, σε ότι αφορά στην παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων που αφορά η παράταση, τηρούν απαρέγκλιτα τις προϋποθέσεις που θέτει ο Κανονισμός, μέσω της ενεργοποίησης, όπου αυτά είναι εφαρμοστέα, κατά περίπτωση, των άρθρων 54, του άρθρου 6, περί τουρισμού….(κακή σύνδεση) με αιτιολόγηση πάντα. Όμως, απαιτείται μία περίοδος εφαρμογής και φυσικά ολοκλήρωση των διαδικασιών που έχουν αναλάβει να υλοποιήσουν βάσει Ευρωπαϊκού Κανονισμού οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων.

Συνεπώς, συμφωνούμε με τη χορήγηση της παράτασης, έως το τέλος του 2022, ώστε να προχωρήσουν και να ολοκληρωθούν οι διαγωνιστικές διαδικασίες, ή άλλως οι προσκλήσεις ενδιαφέροντος, με σαφή αναφορά, βέβαια, όπως γίνεται στο νομοσχέδιο, στις συνέπειες των δικαστικών προσφυγών που αυτές υφίστανται και καθυστερούν την ολοκλήρωση της διαδικασίας πλήρους συμμόρφωσης, με τις επιταγές της κοινοτικής νομοθεσίας και βέβαια, κατ’ ανάγκη ανανέωσης των εν λόγω συμβάσεων, έως ότου οι δικαστικές αποφάσεις καταστούν αμετάκλητες, ώστε να πληρούνται στο μεσοδιάστημα οι κανόνες δημόσιας υγείας και ασφάλειας.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 82, συμφωνούμε με το περιεχόμενό του, διότι προβλέπει την επίσπευση των διαδικασιών για την τοποθέτηση προσωρινών ή ελαφρών κατασκευών ή προκατασκευασμένων κτιρίων, εντός της χερσαίας ζώνης λιμένος και ζητούμε παράλληλα, την άμεση ενεργοποίηση της χρηματοδότησης για τις κτιριακές υποδομές των πυλών Σένγκεν, που έχει, άλλωστε, ενταχθεί, όπως ενημερωνόμαστε, στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι αναγκαίο να κινηθούμε με γρήγορους ρυθμούς, ώστε να προλάβουμε τις προθεσμίες που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με στόχο τη συμμόρφωση στις επιταγές των Κανονισμών 2016/399 και 2017/2226 που αφορούν συνοριακούς ελέγχους και το σύστημα εισόδου-εξόδου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Βέβαια, η διαγωνιστική διαδικασία και η τοποθέτηση κτιρίων απαιτεί χρονικό διάστημα, περίπου, εννέα μηνών, κατά μέσο όρο, ενώ η προθεσμία συμμόρφωσης σήμερα είναι η 30η Σεπτεμβρίου 2022 και γι’ αυτόν, ακριβώς, τον λόγο οι ρυθμίσεις του άρθρου 82, είναι, απολύτως, απαραίτητες. Πάντως, πρέπει να ζητηθεί από τη χώρα μας παράταση με χρονικό ορίζοντα, τουλάχιστον, έως τις αρχές Ιουνίου του 2023, ώστε να ολοκληρωθούν οι εγκαταστάσεις των πυλών Σένγκεν για την επίτευξη της πλήρους κανονιστικής συμμόρφωσης. Την παράταση αυτή ζητούν και άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Βορρά, κυρίως, λόγω της νέας πραγματικότητας που δημιουργεί το Brexit.

Κλείνοντας, θέλουμε να ευχαριστήσουμε και να τονίσουμε, ότι έχουμε συνεχή και άριστη συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τον Υπουργό, με τον Υφυπουργό, με τους Γενικούς Γραμματείς και τα στελέχη του Υπουργείου, με στόχο πάντα την ανάπτυξη και την πρόοδο στα ελληνικά λιμάνια, ώστε να αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά τις μεγάλες προκλήσεις και αλλαγές που βρίσκονται μπροστά μας.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Ελληνικών Νησιών):** Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση.

Κι εμείς ως ΕΝΠΕΝ θέλουμε να εστιάσουμε στη χρονιά «ορόσημο» του 2021, που με την μερική άρση του καμποτάζ δημιουργήθηκαν οι κατάλληλες προϋποθέσεις, για να έχουμε ανάπτυξη στο yachting σε ολόκληρη σχεδόν την Ελλάδα, κατατάσσοντάς την δεύτερη σε προορισμό παγκοσμίως στα μεγάλα τα λεγόμενα Mega και Giga Yachts και το ξέρετε πάρα πολύ καλά αυτό. Μέσα από αυτό το συγκεκριμένο κομμάτι, θέλουμε να πούμε κι εμείς ένα μεγάλο, τεράστιο ευχαριστώ στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και στο αρμόδιο Υπουργείο και στους συνεργάτες του, διότι με το γρήγορο άνοιγμα των θαλάσσιων συνόρων -και δη του θαλάσσιου τουρισμού- δημιουργήθηκαν αυτές οι προϋποθέσεις, έτσι ώστε να έχουμε σε όλα τα νησιά και προπάντων στα ακριτικά, αυτή τη μεγάλη ανάπτυξη που βιώσαμε πέρυσι.

Το νομοσχέδιο, πιστεύουμε κι εμείς, ότι κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Απλώς, θέλουμε να εστιάσουμε πάνω σε τρία κομμάτια. Προειπώθηκαν κάποια και συμφωνούμε στα πιο πολλά από αυτά, όπως τα άρθρα 8 και 9, όπως ανέφερε ο κ. Βερνίκος, όπως θέλουμε να πούμε ότι και οι 21 ημέρες, είναι προς το καλό σημείο, αν και εμείς θα προτιμούσαμε ως ΕΝΠΕΝ, να είναι οι ημέρες ενενήντα, όπως μπορεί κάποιο σκάφος να δραστηριοποιηθεί στην Ελλάδα, χωρίς να έχει γραφείο.

Το δεύτερο κομμάτι μας είναι ο ν.4256/14 και η παρ.β΄, του άρθρου 3. Εκεί επέτρεπε στα σκάφη τα επαγγελματικά την επιβίβαση και αποβίβαση στα μικρά λιμάνια, στα λιμάνια, γενικώς, της Ελλάδας, το λεγόμενο home porting στο συγκεκριμένο κομμάτι, το οποίο, αν δείτε σε μας, για παράδειγμα, σε μία ακριτική περιοχή, τι είχε προκαλέσει αυτό σε ανάπτυξη, όταν είχαμε το 2019, περίπου, 1.700 σκάφη στοn δικό μου τόπο, στο Καστελόριζο, χωρίς να είναι μετρημένα μέσα τα σκάφη, τα οποία είχαν ελληνική σημαία και καταντήσαμε πέρσι να έχουμε γύρω στα 250, μπορούμε να πούμε, ότι είναι πάλι καλά τα νούμερα 250-300 με τα ελληνικά, καταλαβαίνετε ότι η διαφορά αυτή είναι τεράστια, τη στιγμή, που είναι κλειστές οι τουρκικές ακτές απέναντι προς εμάς.

Βέβαια, δεν είναι κλειστή σε όλη την Ελλάδα, την ανατολική ή τη νοτιοανατολική, είναι σε κάποια λιμάνια ανοιχτά, αλλά αυτό δεν παύει να αφαιρεί κάποια λιμάνια, κάποιους τόπους και να μην μπορεί κάποιος να μπει σε αυτό το κομμάτι μέσα. Εμείς πιστεύουμε, ότι εδώ πρέπει να συγκεντρωθούμε και να είμαστε πάρα πολύ σοβαροί σε αυτό το κομμάτι το συγκεκριμένο, να επιτρέψουμε στους ευρωπαίους πολίτες να μπορούν να μπουν από τα ελληνικά λιμάνια τα διάφορα, διότι ξέρετε, ότι υπάρχουν στην Ελλάδα πάρα πολλά αεροδρόμια σε πολλά νησιά που αυτά μπορούν να καταστούν εννοείται home porting για όλους.

Το ξέρουμε, ότι οι μαρίνες είναι ένα πρόβλημα, στο οποίο δεν υπάρχουν μέσα ο ελλιμενισμός και όλα αυτά. Το Υπουργείο τα γνωρίζει και πιστεύουμε ότι από μία ολική προσπάθεια, γιατί ειπώθηκε ότι το yachting είναι ενιαίο για όλους, μπορούμε να ανταπεξέλθουμε σε αυτό το κομμάτι.

Επίσης, ότι το ΔΕΚΠΑ που καταργείται είναι ένα λάθος σημείο, γιατί δεν γνωρίζουν οι Λιμενικές Αρχές, ποιος είναι μέσα στο κάθε σκάφος. Το κάθε σκάφος από τα συγκεκριμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί να μπει μία φορά, κατά τον κατάπλου του να κάνει τα απαραίτητα έγγραφα και μετά κατά τον απόπλου του, να κάνει τα άλλα έγγραφα για την έξοδο, πράγμα που σημαίνει, ότι κανείς δε γνωρίζει, αν κάθεται τέσσερις ή πέντε ή έξι μήνες, ποιους βάζει μέσα, ποιους βγάζει και ούτω καθεξής. Αυτό μπορεί να φέρει απώλεια εσόδων προς όλους, αλλά και παράνομες ναυλώσεις που κάποιος μπορεί να το χρησιμοποιήσει ως μέσο, χωρίς να ξέρει ποιος είναι ο καθένας μέσα και τα ναύλα τους.

Τέλος, θέλουμε να δηλώσουμε, ότι το «οξυγόνο των νησιών είναι ο θαλάσσιος τουρισμός. Όταν κάθε νησί έχει κίνηση κάθε μέρα ή έχει ελλιμενισμένα μέσα σκάφη και σκάφη που γνωρίζετε όλοι, ότι είναι κάποιου οικονομικού επιπέδου, προκαλούν και φέρνουν την ανάπτυξη που χρειάζεται στον κάθε τόπο. Θέλουμε να πιστεύουμε, ότι το 2022 και με τον Υπουργό να είμαστε όλοι μαζί, θα είναι μία χρονιά ορόσημο που θα αναγράφεται πάντα στην πορεία του χρόνου.

Ευχαριστώ πολύ. Καλή Ανάσταση σε όλους.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Ντούκα- Μοντεσάντου.

**ΜΑΡΙΑ ΝΤΟΥΚΑ - ΜΟΝΤΕΣΑΝΤΟΥ (Δικηγόρος - Εκπρόσωπος της Ένωσης Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής (ΕΑΙΣΑ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Χαίρομαι που μετά από χρόνια αβελτηρίας η φιλελεύθερη και φιλοεπενδυτική Κυβέρνησή μας αντιλήφθηκε τον πλούτο του θαλάσσιου τουρισμού και έκανε ένα βήμα προοδευτικό και τολμώ να πω ιστορικό. Συγχαρητήρια στον Υπουργό μας, κ. Γιάννη Πλακιωτάκη και στην ομάδα του και ιδιαίτερα ευχαριστώ στους αγαπητούς κυρία Νικολέτα Σερεμετάκη και κ. Ιωάννη Ζαρκαδούλα.

Είναι γεγονός, ότι ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν, ταχέως, αναπτυσσόμενο τομέα παγκοσμίως. Η Ελλάδα, όντας η πρώτη χώρα της Ευρώπης και ένατη παγκοσμίως με πάνω από 15,5 χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής, μοναδική πολυνησία και μακραίωνη ναυτική παράδοση, αποτελεί έναν εξαιρετικά ελκυστικό προορισμό, με ολοένα αυξανόμενη επισκεψιμότητα.

Παρ’ όλα αυτά, δεν καταφέρνει να απορροφήσει τα τουριστικά έσοδα που της αναλογούν, ως μία από τις πλέον δημοφιλείς χώρες προορισμούς, καθώς τα ελληνικά λιμάνια δεν αποτελούν σημεία εκκίνησης, αλλά λιμάνια διέλευσης και επιπλέον, δεν είναι εξοπλισμένα με ανταγωνιστικές υποδομές, συγκρινόμενα με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά.

Δεδομένου ότι τα λιμάνια εκκίνησης αποτελούν τη βάση προμήθειας καυσίμων, τροφίμων και εξοπλισμού, οι δαπάνες που πραγματοποιούνται στη χώρα μας, ως διαθέτουσα λιμάνια διέλευσης είναι χαμηλές.

Σημαντικό μειονέκτημα της ισχύουσας νομοθεσίας, εκτός των ανωτέρω διαφυγόντων εσόδων, είναι ο Φ.Π.Α. στον ναύλο, ο οποίος εισπράττεται στον λιμένα εκκίνησης. Η Ελλάδα μπορεί από φέτος, μέσω των πρωτοπόρων άρθρων 8 και 9, να απορροφήσει το όφελος που, πραγματικά, της αναλογεί, βάσει των φυσικών συγκριτικών της πλεονεκτημάτων, γεωγραφικά, πολιτιστικά, ιστορικά και κλιματολογικά.

Η αγορά μας είναι χωρισμένη στα δύο. Το Υπουργείο, με το άρθρο 8, πράττοντας πολύ σωστά, τα διαχωρίζει ως 35 μέτρα και από 35 μέτρα και άνω. Σύμφωνα με τα δεδομένα του Μητρώου Πλοίων, μόλις 103 σκάφη είναι άνω των 35 μέτρων. Δηλαδή, η αγορά που θέλουμε να προσελκύσουμε και έχουμε ανάγκη ως χώρα. Επιπλέον, 5.120 σκάφη είναι έως 24 μέτρα, δηλαδή, ποσοστό άνω του95%. Είναι ολοφάνερο, ότι έχουμε ανεπάρκεια σε αυτά τα τονάζ.

Όμως, το Υπουργείο θέτει αυτοπεριορισμό και εμπόδια με το χρονικό περιορισμό των 28 ημερών και το σπουδαιότερο είναι, ότι δεν συνάδει με τους βραχυπρόθεσμους στόχους που έχει το ίδιο θέσει στην ανάλυση συνεπειών ρύθμισης.

Δεν είναι λογικό να θέτουμε χρονικό περιορισμό στα κρατικά μας έσοδα, όταν μπορούμε να εισπράττουμε αβίαστα όλον τον χρόνο. Γιατί να θέλουμε να εισπράττουμε για μόλις 28 ημέρες; Με αυτόν τον περιορισμό, η χώρα μας δεν θα γίνει χώρα homeporting**,** αλλά θα παραμείνει χώρα διέλευσης. Εύχομαι αυτός ο χρονικός περιορισμός να είναι προσωρινός και του χρόνου τέτοια εποχή να έχουμε ολική άρση του καμποτάζ.

Τα θετικά είναι πολλά και έχουν τεθεί αναλυτικά στην ανάλυση συνεπειών ρύθμισης του νόμου. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επαγγελματικών σκαφών αναψυχής που πραγματοποιούν ναύλα, εντός και εκτός Ευρώπης, έχουν περιορισμό στα μέτρα του σκάφους ή στις ημέρες που θα παραμείνουν στην εκάστοτε χώρα για ναύλα; Ανοίγουν εταιρείες τύπου καταστήματα ΣΕΚΑ στη χώρα εμπορικής δραστηριότητας; Η απάντηση είναι αρνητική. Μέσω του φορολογικού αντιπροσώπου που ορίζουν, ο οποίος ευθύνεται εις ολόκληρον με τον φορολογούμενο -και το τονίζουμε αυτό- αποκτούν Α.Φ.Μ. και μέσω αυτών καταβάλλουν τον αναλογούντα ΦΠΑ σε κάθε ευρωπαϊκό κράτος, με απόλυτα νόμιμο τρόπο. Έτσι, επιτυγχάνεται ο έλεγχος από τις εκάστοτε φορολογικές αρχές. Είναι ένα θετικό βήμα, ότι ο ορισμός φορολογικού αντιπροσώπου, προτείνεται και στο άρθρο 8 του νομοσχεδίου μας.

Τα σκάφη αναψυχής που έχουν μπει στο Μητρώο Πλοίων, δεν αναφέρομαι στους Έλληνες πλοιοκτήτες αυτών των σκαφών που έχουν βάση στην Ελλάδα, οδηγήθηκαν σε αυτή την ασύμφορη λύση, δηλαδή, ίδρυσης υποκαταστήματος, νόμιμος εκπρόσωπος και άνοιγμα λογιστικών βιβλίων, διότι δεν είχαν τη νόμιμη επιλογή νόμιμου ορισμού φορολογικού αντιπροσώπου. Είναι βέβαιο, ότι κανένας ξένος επιχειρηματίας που δραστηριοποιείται σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου, χωρίς εγκατάσταση, εάν είχε την επιλογή αυτή στη χώρα μας, δεν θα το έπραττε. Όσοι δεν επιθυμούσαν την εγκατάσταση, αναγκάστηκαν να χρησιμοποιήσουν γείτονες χώρες για επιβίβαση-αποβίβαση, αφού τους οδηγήσαμε εμείς εκεί.

Τα αποτελέσματα του πολιτικού λάθους αυτού είναι γνωστά. Η Τουρκία έχει από τις καλύτερες μαρίνες παγκοσμίως. Βλέπουμε την D-MARINE, όπως και την ναυπηγοκατασκευαστική της ζώνη και η Αλβανία, την οποία εμείς «ξυπνήσαμε», μετατρέπει το στρατιωτικό αεροδρόμιο των Αγίων Σαράντα σε εμπορικό, για να εξυπηρετήσει τους πελάτες των θαλαμηγών που εμείς στέλνουμε εκεί από το 2018 και δεν θα αναφερθώ καθόλου στην οικιστική «Μέκκα» για τη μαρίνα αραβικών συμφερόντων που αναπτύσσεται στο Δυρράχιο.

Ως γνωστόν, το κεφάλαιο δεν έχει πατρίδα και είναι καιρός να το αντιληφθούμε, για να σταματήσει αυτή η αυτοκαταστροφή και οικονομική «αιμορραγία». Επειδή ακούω, συνεχώς, από νόμιμες και μη νόμιμες Ενώσεις του κλάδου, ότι είναι δεκτικοί στο άνοιγμα της αγοράς, επί ίσοις όροις, αξίζει να σημειωθεί, ότι τα ευρωπαϊκά σκάφη αναψυχής με ελληνική επαγγελματική άδεια, καταβάλλουν διπλό φόρο χωρητικότητας στη σημαία τους, αλλά και στην Ελλάδα και τα μη κοινοτικά υπόκεινται σε φορολογία εισοδήματος από 29% το 2018, φέτος στο 22%.

Σε ότι αφορά στο ζήτημα της κοινωνικής ασφάλισης, σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, είναι υποχρεωτική η κοινωνική ασφάλιση των πληρωμάτων. Στην Ελλάδα, ονομάζεται ΝΑΤ, όπως, άλλωστε, προβλέπεται και στη διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας MLC 2006, η οποία έχει κυρωθεί στη χώρα μας με τον ν.4078/2012. Οι ενώσεις αυτές πρέπει να αντιληφθούν, ότι δεν τίθεται ζήτημα ανταγωνισμού, καθώς δεν εκπροσωπούν επαγγελματικά σκάφη αναψυχής 35 μέτρων και άνω, για τον απλό λόγο ότι είναι οριακά ανύπαρκτα στην ελληνική αγορά. Εκπροσωπούν άλλη αγορά, αυτή των 24 μέτρων. Αντί να συνεχιστεί αυτός ο κρατικός προστατευτισμός, η δημιουργία ελεύθερου ανταγωνισμού και ελεύθερης αγοράς, θα οδηγήσει όλο το κλάδο προς τον εκσυγχρονισμό του. Από τι να προστατεύσουμε την ελληνική σημαία; Από τον υγιή ανταγωνισμό, από τον οικονομικό φιλελευθερισμό που πρεσβεύει η Κυβέρνησή μας; Αντί να σκεφτόμαστε, ας συμφωνήσουμε στον εκσυγχρονισμό της ελληνικής σημαίας και πώς θα προσελκύσουμε με κίνητρα και όχι με αντικίνητρα τους ευρωπαίους και μη ευρωπαίους πλοιοκτήτες στη σημαία μας. Το γνωρίζετε, ότι οι μη κοινοτικοί πλοιοκτήτες δεν μπορούν να υψώσουν ελληνική σημαία; Έχετε αναρωτηθεί, γιατί επιλέγουν τη Μάλτα;

Το μέλλον του yachting είναι η ανάπτυξη και ο εξορθολογισμός της ελληνικής νομοθεσίας και του φορολογικού πλαισίου, η επένδυση στους νέους ανθρώπους και στην εκπαίδευσή τους, η εξυγίανση της ελληνικής σημαίας, η καλλιέργεια της ελληνικής ναυτοσύνης και η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων. Να κοιτάμε μπροστά και ας κερδίσουμε τον χρόνο που χάθηκε εις βάρος της ελληνικής οικονομίας και ας σταματήσουμε να συμβάλουμε στην ανάπτυξη των γειτονικών χωρών.

Σας ευχαριστώ πολύ και ευελπιστώ και εύχομαι σε μία ελεύθερη αγορά.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΥΖΗΣ (Αντιπρόεδρος Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΛΣ)):** Καλημέρα και από εμένα και σε όλους τους παρευρισκόμενους. Εύχομαι χρόνια πολλά, καλό Πάσχα σε όλους σας.

Εγώ θα τοποθετηθώ, σε ότι αφορά τα άρθρα που αφορούν στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 76, που αφορά στη διενέργεια τακτικών μεταθέσεων σε περίπτωση μη επάρκειας πιστώσεων. Εδώ κρίναμε, ότι η τροποποίηση του άρθρου 26, του ν.4504/2017, κρίθηκε απαραίτητη με την έναρξη των φετινών τακτικών συμβουλίων του 2022 και η ρύθμιση σχετικά με τη διενέργεια των ειδικών μεταθέσεων, λόγω μη επάρκειας των πιστώσεων, επιτρέπει τη συνέχιση και ολοκλήρωση των τακτικών συμβουλίων, εντός του Μαΐου. Οπότε, σε αυτή την κατεύθυνση, είμαστε θετικοί, με το συγκεκριμένο άρθρο και νομίζω πως ικανοποιεί και μια δική μας τοποθέτηση.

Σε ότι αφορά στα άρθρα 77 και 78. Και εδώ η τοποθέτησή μας είναι θετική, γιατί ρυθμίζονται, αντίστοιχα, η χορήγηση γονικής άδειας και άδειας πατρότητας και για τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος. Η ρύθμιση αυτή ήταν απαραίτητη, προκειμένου να δοθεί και στα δικά μας στελέχη η δυνατότητα εφαρμογής των ευεργετικών διατάξεων του ν.4808/2021 και μάλιστα, με αναδρομική ισχύ από 19/6/2021, με αποτέλεσμα να μην στερείται κανένα στέλεχος το δικαίωμα της εν λόγω χρήσης αδειών. Οπότε, και προς αυτή την κατεύθυνση είμαστε θετικοί.

Θα ήθελα, επίσης, αν και δεν συμπεριλαμβάνονται στο εν λόγω νομοσχέδιο, να κάνω μία σύντομη αναφορά σε κάποιες δικές μας προτάσεις μας. Πιο αναλυτικά θα είναι και στο σχετικό υπόμνημα που θα σας αποστείλουμε. Η μία αφορά στη διάταξη των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, μία πάγια διεκδίκησή μας.

Μία άλλη διάταξη που αφορά εργασιακά, είναι ο υπολογισμός της πραγματικής υπηρεσίας που διανύθηκε, αυξημένος έως πέντε έτη, ο υπολογισμός στο διπλάσιο, ενώ θα θέλαμε να θέσουμε και το θέμα της αύξησης των οργανικών θέσεων του Λιμενικού και την επαναφορά της στα προγενέστερα επίπεδα. Μία πάγια διεκδίκηση μας, που θα λύσει και θα καλύψει πολλές υπηρεσιακές ανάγκες.

Σας ευχαριστώ. Θα σας αποστείλω και υπόμνημα με όλες τις απόψεις μας.

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

**ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΟΥΕΝ) ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστούμε και τα μέλη της Επιτροπής που μας δίνετε τη δυνατότητα να τοποθετηθούμε, επί του νομοσχεδίου, αν και τα τρία λεπτά είναι πολύ μικρός χρόνος, για να αναπτύξουμε όλες τις απόψεις και τις θέσεις μας. Γι’ αυτό σας ενημερώνουμε, ότι θα καταθέσουμε ένα γραπτό υπόμνημα, εντός της ημέρας, στην Επιτροπή σας και θα τοποθετηθούμε, εν συντομία, στο νομοσχέδιο τώρα.

Το νομοσχέδιο αυτό περιλαμβάνει δύο, στην ουσία, άρθρα, που αφορούν στο πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας. Το ένα είναι το άρθρο 80 και το άλλο είναι το άρθρο 83. Το πρώτο αφορά στη ναυτική εκπαίδευση. Χαιρετίζουμε τις διατάξεις που περιλαμβάνονται. Παρ΄ όλα αυτά, επειδή, στην ουσία, με το άρθρο 80, τροποποιείται το άρθρο 8, του ν.3450/2006, αυτό που έχουμε να κάνουμε ως παρατήρηση, είναι η προθεσμία που δίδεται στα μέλη του ειδικού τεχνικού προσωπικού, για να υποβάλλουν τα δικαιολογητικά τους, ούτως ώστε να μετατραπεί η θέση τους σε ειδικό διδακτικό προσωπικό, από 31/8/2022 που ορίζεται στην πρότασή σας στο νομοσχέδιο, να πάει ως 31/8/2025, ούτως ώστε όλοι οι συνάδελφοι να καταφέρουν να συγκεντρώσουν τα απαραίτητα τυπικά προσόντα, για να μεταταχθούν στον κλάδο. Νομίζω ότι η ημερομηνία 31/8/2022 είναι πολύ σύντομο χρονικό διάστημα και μπορεί να κατηγορηθούμε, ότι μεριμνούμε μόνο για κάποιους συγκεκριμένους, που έχουν, αυτή τη στιγμή, τα τυπικά προσόντα. Καλό θα ήταν να δοθεί ένα μεγαλύτερο χρονικό περιθώριο.

Σε άλλες διατάξεις που αφορούν στη ναυτική εκπαίδευση, θα σας τις καταθέσουμε γραπτώς.

Το άρθρο 83, λύνει ένα θέμα πάγιο των σωματείων της Πλοηγικής Υπηρεσίας και δίδεται το επίδομα επικινδυνότητας, το οποίο έχουμε ζητήσει και ελπίζουμε να έχει γίνει και η απαραίτητη χρηματοοικονομική μελέτη, σε σχέση και με τις προηγούμενες διατάξεις που περάσατε για την κατάργηση της υποχρεωτικής πλοήγησης, ούτως ώστε να είναι βιώσιμο το κεφάλαιο της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Κατά τα λοιπά, δεν περιλαμβάνει το νομοσχέδιο καμία διάταξη άλλη για το πολιτικό προσωπικό, εν γένει του Υπουργείου. Να θυμίσω, ότι από το πρώτο νομοσχέδιο που είχε φέρει η τωρινή Κυβέρνηση στη Βουλή, αίτημά μας ήταν η αύξηση των οργανικών θέσεων των πολιτικών υπαλλήλων σε όλους τους κλάδους, τόσο στο κεντρικό Υπουργείο, στη ναυτική εκπαίδευση, όσο στην Πλοηγική Υπηρεσία και στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου, καθώς έχουμε τεράστιες ελλείψεις. Πέρυσι, το 2021, κινδύνευσε μέχρι και η καταβολή της μισθοδοσίας μας. Το 2020, όταν είχαμε ζητήσει αύξηση 805 οργανικών θέσεων, ο Υπουργός, ο κ. Πλακιωτάκης -να θυμίσω- από τα Πρακτικά της Βουλής είχε πει αυτολεξεί «ότι ζητήματα που έχουν σχέση με το πολιτικό προσωπικό, θα ήθελα να το ξέρετε, ότι θα αντιμετωπιστούν στο επόμενο νομοσχέδιο και ήθελα να είμαι ξεκάθαρος, ότι ό,τι λέω το κάνω πράξη» και μάλιστα, επεσήμανε, ότι «θα κριθούμε όλοι στην πράξη και οι Υπουργοί και οι κυβερνήσεις». Αυτά είναι τα λόγια του σημερινού Υπουργού Ναυτιλίας από το 2020.

Το 2021, στο δεύτερο νομοσχέδιο που έφερε, ενώ είχε συμπεριλάβει μία αύξηση οργανικών θέσεων, όχι 805, δηλαδή, τον αριθμό που ζητούσαμε εμείς, αλλά 156 οργανικών θέσεων αύξηση, όταν είχε ανέβει στη διαβούλευση, τελικά, όταν εισήχθη στη Βουλή δεν είχε ούτε αυτή την αύξηση των οργανικών θέσεων.

Αυτό, λοιπόν, που λέμε εμείς σήμερα στον Υπουργό Ναυτιλίας είναι στο παρόν νομοσχέδιο να εντάξει τροπολογία, όπως, ακριβώς, την είχε ανεβάσει στο νομοσχέδιο που μπήκε σε διαβούλευση το 2021 και έλεγε 156 θέσεις. Οι ανάγκες μας είναι πολύ μεγαλύτερες, είναι τεράστιες οι ανάγκες στη ναυτική εκπαίδευση. Τουλάχιστον, ας βάλει αυτές τις λίγες θέσεις που ο ίδιος είχε εντάξει στο νομοσχέδιο πέρυσι.

Αυτή τη στιγμή, κινδυνεύει η καταβολή της μισθοδοσίας των υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας και ακόμη και των ίδιων των μετακλητών υπαλλήλων που έχει ο Υπουργός στο γραφείο του.

Το μόνο που επαναφέρουμε είναι αυτό, που είπε ο ίδιος ο Υπουργός, ότι «όλοι θα κριθούν στην πράξη και οι Υπουργοί και οι Κυβερνήσεις» και η θητεία αυτής της Κυβέρνησης εξαντλείται. Παρακαλούμε τον κ. Υπουργό να κάνει πράξη αυτά, για τα οποία έχει δεσμευτεί ο ίδιος και μέσα στην ίδια την Αίθουσα αυτής της Επιτροπής.

Ευχαριστούμε πολύ και θα σας στείλουμε υπόμνημα.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών (Π.Ο.Λ.))**: Καλή σας μέρα. Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ευχαριστούμε για την τιμή και την πρόσκληση.

Θα τοποθετηθώ, αναφορικά με τα άρθρα 77 και 78, που αναφέρονται σε γονικές άδειες των στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Το ερώτημα που θέτουμε, μιας και πρόκειται για ενσωμάτωση Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι, γιατί θα πρέπει, εκ νέου, εμείς ως Λιμενικό Σώμα…..(κακή σύνδεση)

Αναφορικά με τη διενέργεια των τακτικών μεταθέσεων, το Π.Δ.11/21 αποτελεί ένα μείγμα διατάξεων, που «πατάει» σε δύο νόμους, τον 4504/17 και τον 4676/2020. Πρόκειται για νόμους, από δύο διαφορετικές Κυβερνήσεις, του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Δημοκρατίας, με διαφορετική φιλοσοφία, με διαφορετικούς τρόπους προσέγγισης του ζητήματος των μεταθέσεων.

Οι αλληλοσυγκρουόμενες διατάξεις του προεδρικού διατάγματος μεταθέσεων 11/2021, κατέστησαν το συγκεκριμένο νομοθέτημα μη εφαρμόσιμο. Δεν είναι τυχαίο, ότι από την ημέρα εφαρμογής του και για τα δύο έτη, για πρώτη φορά στην ιστορία του Λιμενικού Σώματος, δεν κατέστη δυνατή η πραγματοποίηση των μεταθέσεων.

Ως Πανελλήνια Ομοσπονδία Λιμενικών, έχουμε εκφράσει, πολλάκις, την αντίθεσή μας για το συγκεκριμένο προεδρικό διάταγμα μεταθέσεων, καθώς παρουσιάζει προβλήματα στην εφαρμογή και αδικεί μεγάλη μερίδα συναδέλφων. Σημειωτέον πώς το 2021 δεν πραγματοποιήθηκαν οι μεταθέσεις, ενώ για το 2022, ενώ ξεκίνησε η διαδικασία των μεταθέσεων με ημερομηνία λήξης, σύμφωνα με τους χρόνους που προβλέπονται από το π.δ. 11/2021, τελικά οι εργασίες των Συμβουλίων διεκόπησαν και ουδέποτε ολοκληρώθηκαν, καθώς το υπάρχον καθεστώς οδήγησε τα μέλη του Συμβουλίου των Μεταθέσεων σε αδιέξοδο, καθώς θα πρέπει να μετατεθεί, ασκόπως, το 1/3 του Λιμενικού Σώματος. Αυτή ήταν η γραμμή που θα καταλήγαμε, αν γίνονταν οι μεταθέσεις.

Με τη συγκεκριμένη διάταξη που προωθείται, παρακάμπτονται τα ανώτατα συλλογικά όργανα, το Ανώτατο Συμβούλιο Μεταθέσεων και το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού της Διαχείρισης Κρίσεων, καθώς, πλέον, με απόφαση Υπουργού και ύστερα από εισήγηση του Αρχηγού, θα ορίζεται η διαδικασία που θα ακολουθείται το ποσό, το ποσοστό και ο τρόπος κατανομής των πιστώσεων και για τις δύο διαδικασίες, όπως θα σας τις αναφέρω. Πρόκειται για τις τακτικές μεταθέσεις, μέχρι του ορίου των πιστώσεων, τις τακτικές μεταθέσεις για την κάλυψη κενών θέσεων σε υποστελεχωμένες υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος.

Επίσης, λόγω του ότι προβλέπεται πως είναι δυνατή η πραγματοποίηση και των δύο διαδικασιών, στην ουσία, καταλύεται κάθε έννοια αξιοκρατίας, αφού είναι δύο, εντελώς, διαφορετικές διαδικασίες με διαφορετικά, ανά περίπτωση, αποτελέσματα και πάντα αναλόγως, με ποια διαδικασία θα εκτελεστεί πρώτη. Κατ’ ουσία, αντί να απλουστεύεται η διαδικασία, γίνεται πιο σύνθετη, πιο αυθαίρετη και καταργεί τη διαδικασία των τακτικών μεταθέσεων, όπως αυτές καθορίζονται με το π.δ. 11/2021.

Απευθυνόμενος στον κ. Υπουργό και πάντα με καλή διάθεση, καθώς το αποτέλεσμα της παρουσίας μας εδώ είναι για το συμφέρον των συναδέλφων, θα ήθελα να του θυμίσω, πως, όταν ήταν Τομεάρχης Ναυτιλίας της τότε Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, κατά τη διάρκεια της ψήφισης του ν.4504/2017, επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ήταν, ιδιαίτερα, καυστικός στον τότε Υπουργό Ναυτιλίας, αναφορικά με το άρθρο 26, το οποίο εκχωρούσε στον εκάστοτε Υπουργό Ναυτιλίας τη δυνατότητα να είναι ο τελικός υπογράφων και, στην πραγματικότητα, να κάνει τις μεταθέσεις των στελεχών.

Είχατε θέσει τότε, κύριε Υπουργέ, κάποιους σοβαρούς προβληματισμούς. Είχατε πει, ότι τις μεταθέσεις πρέπει να τις κάνει το Αρχηγείο και όχι ο Υπουργός. Επίσης, ότι το άρθρο 26 δημιουργούσε ένα πελατειακό σύστημα, καθώς η αρμοδιότητα των μεταθέσεων περνούσε στον ίδιο τον Υπουργό. Ταυτόχρονα, καυτηριάσατε, ότι στην Εισηγητική Έκθεση, στο άρθρο 26 του τότε νόμου για τις μεταθέσεις αναφέρεται, ότι καμία μετάθεση δεν μπορεί να αποφασιστεί από μονομελές όργανο και θέτατε εύλογα το ερώτημα, «αν ο Υπουργός είναι πολυμελές όργανο;» Και ενώ περιμέναμε πως η συγκεκριμένη διάταξη θα καταργηθεί από εσάς, ως Υπουργός Ναυτιλίας, όταν ψηφίστηκε ο ν.4676/2020 και ρυθμίστηκαν ……(κακή σύνδεση), παρά το γεγονός ότι παρέχεται η δυνατότητα……τοποθέτησης, μετάθεσης και απόσπασης των στελεχών να μπορούσε να μεταβιβαστεί……

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Κυράνη, ολοκληρώστε παρακαλώ. Έτσι κι αλλιώς, σας ακούμε με διακοπές και δεν καταλαβαίνουμε τι λέτε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΗΣ (Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών - ΠΟΛ):** Η συγκεκριμένη διάταξη του παρόντος νομοσχεδίου, που τροποποιεί την υφιστάμενη νομοθεσία των μεταθέσεων, αποτελεί μία παραδοχή, ότι το υπάρχον σύστημα δεν μπορεί να λειτουργήσει. Στην ουσία, αποτελεί ένα «μπάλωμα», προκειμένου οι μεταθέσεις να γίνονται, χωρίς κανένα κριτήριο, ενώ, πρακτικά, καταργούνται, όσες διατάξεις προστάτευαν τα στελέχη, αφού ο Υπουργός μπορεί να μεταθέτει, όποτε θέλει, όποιον θέλει.

Προτείνουμε, αντί αυτής της διάταξης, την κατάργηση όλων των διατάξεων του ν.4504/2017, του ν.4676/2020, κατ’ επέκταση και του π.δ. μεταθέσεων 11/2021 και τη θέσπιση, εντός του εξαμήνου, ενός νέου π.δ. μεταθέσεων, ως αποτέλεσμα συνεργασίας των συνδικαλιστικών φορέων της στρατιωτικής και πολιτικής ηγεσίας.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Υπουργό, αν υπάρχουν άλλες διατάξεις που, τελευταία στιγμή, ως τροποποιήσεις θα κατατεθούν στο νομοσχέδιο, όπως αυτή της αύξησης της οργανικής σύνθεσης των οργανικών θέσεων.

Τελειώνω, ευχαριστώντας δεκάδες Βουλευτές όλων των Κομμάτων του ελληνικού Κοινοβουλίου, που στήριξαν τη δυνατότητα της εκπροσώπησης των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, μέσω της Ομοσπονδίας μας, ακολουθώντας τις δημοκρατικές διαδικασίες που προβλέπονται από τον ν.1264/1982, ο οποίος δίνει τη δυνατότητα, στη βάση των υπηρετούντων του Λιμενικού Σώματος, να επιλέγουν τον τρόπο και τα όργανα, που θα εκπροσωπούνται και δηλώνουμε πάντα έτοιμοι να συζητήσουμε τη βελτίωση και του πλαισίου εκπροσώπησης των λιμενικών, χωρίς, όμως, αποκλεισμούς και κατευθυνόμενες και κρυφά προωθούμενες διατάξεις τροποποίησης του συνδικαλιστικού νόμου.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Ημερόπλοιων Σκαφών (ΠΕΝΕΤΗΣ):** Ευχαριστώ πολύ.Καλημέρα σε όλους.

Η Πανελλήνια Ένωση ΗμερόπλοιωνΤουριστικών Σκαφών εκπροσωπεί 850 πλοία, περίπου, σε όλη την Ελλάδα, που εκτελούν ημερήσιους περιηγητικούς πλόες. Αν και μέσα στο νομοσχέδιο για εμάς υπάρχουν λίγα άρθρα, σε ένα πολύ μικρό κομμάτι που μας αφορά, έχουν γίνει αρκετές διευκολύνσεις. Πράγματα που ζητούσαμε, εδώ και καιρό, όπως να μπορεί να κινηθεί το πλοίο με κατάσταση πληρώματος μέχρι κάποιο ναυπηγείο ή για να παραλάβει ναύλα, όταν δεν υπάρχουν επιβάτες.

Υπάρχουν κάποια σημεία που πιθανόν να έχουν «ξεφύγει» από το νομοσχέδιο οι λεπτομέρειες. Το πρώτο είναι οι ισότιμοι όροι λειτουργίας πλοίων αναψυχής και τουριστικών ημερόπλοιων. Τα δικά μας πλοία μεταφέρουν πολλούς επιβάτες, αλλά δέχονται κάποιον ανταγωνισμό στο κομμάτι των συνθέσεων από άλλες ενώσεις. Έτσι, λοιπόν, η εκτέλεση ημερήσιων θαλασσίων περιηγήσεων από τα πλοία αναψυχής, συγκεκριμένα της ΣΙΤΕΣΑΠ, οδηγεί συχνά, μέχρι σήμερα, σε άνισο και αθέμιτο ανταγωνισμό προς τα τουριστικά ημερόπλοια, εξαιτίας τριών κύριων παραγόντων: των ευμενέστερων συνθέσεων των πλοίων αναψυχής σε αριθμό ατόμων και ειδικότητες και της διαφορετικής αντιμετώπισης στο απαγορευτικό απόπλου, λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών. Για να διασφαλιστεί, επομένως, ο «υγιής» ανταγωνισμός, η ασφάλεια και η ισονομία, θα πρέπει εύλογα και δίκαια να υιοθετηθεί η αρχή ίδια δραστηριότητα, ίδια μεταφορική ικανότητα, ίδιες συνθέσεις πληρώματος.

Μέχρι στιγμής, λοιπόν, μέχρι τους 49 επιβάτες η Ένωσή μας, σε ένα πλοίο αντίστοιχο της ΣΙΤΕΣΑΠ, είχε τέσσερα άτομα πλήρωμα, ενώ η ΣΙΤΕΣΑΠ δεν είχε κανένα. Συμφωνήθηκε στο Υπουργείο, παρουσία της ΣΙΤΕΣΑΠ, του κ. Λουτριώτη, ότι πάνω από 25 άτομα θα υπάρχει οργανική σύνθεση. Θα πρέπει, λοιπόν, να διευκρινιστεί αυτή η οργανική σύνθεση, ότι θα είναι η ίδια με αυτή των ημερόπλοιων, όταν επιτελούν το ίδιο, ακριβώς, έργο. Δεν μπορεί ο ένας να έχει ένα άτομο και ο άλλος να έχει τέσσερα άτομα. Συγκεκριμένα, μιλούμε για πλόες πάνω από τριάντα ναυτικά μίλια.

Το δεύτερο είναι τα στοιχεία στην κατάσταση επιβατών. Μέχρι στιγμής, σε εμάς ισχύει στην κατάσταση επιβατών το Π.Δ.102/2019, στο οποίο για τους επιβαίνοντες υπάρχει αναφορά σε ονοματεπώνυμο, φύλο, ιθαγένεια και ημερομηνία γέννησης. Μέσα από το άρθρο 13, παρ.5, ζητείται να υπάρχει και αριθμός ταυτότητας ή διαβατηρίου. Θα είναι πάρα πολύ δύσκολο για κάποιους που κάνουν τις διακοπές τους, να μπορούν να θυμούνται όλα αυτά τα στοιχεία της οικογένειάς τους, όταν πάνε να πάρουν μαζικά εισιτήρια. Σίγουρα, για κάτω από 20 ναυτικά μίλια, που, μέχρι στιγμής, υπάρχει μόνο καταμέτρηση επιβατών και όχι καταγραφή, δεν διευκρινίζεται. Άρα, για μία πληθώρα πλοίων, τα οποία κάνουν μικρούς πλόες, αν δεν διορθωθεί αυτό, θα πρέπει να παρέχουν στοιχεία που μέχρι σήμερα δεν τα είχαμε. Επαναλαμβάνω, λοιπόν, θα πρέπει για εμάς να φύγει από μέσα η καταγραφή της ταυτότητας ή του διαβατηρίου, πράγμα που δεν ισχύει ούτε στην ακτοπλοΐα. Δεν μπορεί να ρυθμιστεί σε εμάς κάτι αυστηρότερο από την ακτοπλοΐα.

Τέλος, στις μεμονωμένες κινήσεις των δικών μας πλοίων, κενών επιβατών, στο άρθρο 16, θα παρακαλούσαμε να προστεθεί η ακόλουθη παράγραφος: «Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου, εξαιρουμένου του στοιχείου (ζ) της παρ.1 να ισχύουν και για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια». Να σας πω, ότι στο άρθρο 16, λέει ότι τα πλοία αναψυχής δεν χάνουν την ιδιότητα τους, όταν κινούνται προς ναυπηγεία, όταν κινούνται για να παραλάβουν ναύλο.

Εμείς, λοιπόν, θεωρούμε δίκαιο και θεμιτό, να μην εξαιρεθούν τα τουριστικά ημερόπλοια από ευεργετική διάταξη, πολύ περισσότερο, που από τη φύση τους είναι πολύ δύσκολο και σπάνιο να χρησιμοποιηθούν για ιδιωτικούς σκοπούς. Εμείς όταν μετακινούμαστε, μετακινούμαστε πάντοτε για τις ανάγκες του πλοίου και όχι για ιδιωτικό σκοπό.

Σας ευχαριστώ. Καλή Ανάσταση.

**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, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος. Τον λόγο έχει ο κ. Μαραγκός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΑΓΚΟΣ (Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ένωσης Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος (ΠΕΑΛΣ)):** Ευχαριστώ πολύ.

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε, κ. κ. Υπουργοί, κ.κ. Υφυπουργοί, κύριοι Βουλευτές, αγαπητοί και σεβαστοί εκπρόσωποι των φορέων, σας καλημερίζω. Εύχομαι να έχουμε μία καλή και Άγια Μεγάλη Εβδομάδα και Καλή Ανάσταση.

Ως Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών, εκφράζουμε απόλυτα την ικανοποίησή μας για τα συγκεκριμένα άρθρα 76, 77 και 78 του παρόντος νομοσχεδίου. Φρονούμε πώς μόνο θετικά θα λειτουργήσουν για τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής. Προσωπικά και εκπροσωπώντας την Ένωση, θα σταθώ στο άρθρο 76, το οποίο επιλύει χρόνια προβλήματα του προσωπικού, αλλά και των υπηρεσιών, οι οποίες ασχολούνται με τα οικονομικά θέματα του Υπουργείου. Για τα άρθρα 77 και 78, δεν θα αναφέρω κάτι, καθώς οι διατάξεις είναι απόλυτα ευνοϊκές.

Τέλος, θα πω κάτι εκτός συζητήσεως. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Υπουργό για την προσπάθεια που κάνει, ως προς την αύξηση των οργανικών θέσεων του Λιμενικού Σώματος. Είναι κάτι που μας απασχολεί χρόνια, ενώ είδαμε τα παρελθόντα έτη η σύνθεση να μειώνεται κατακόρυφα προς τα κάτω και αυτή είναι η αλήθεια. Του εύχομαι, πραγματικά, να επιτύχει τον στόχο του, ο οποίος στόχος θα ευχαριστήσει απόλυτα και εμάς και η σύνθεσή μας να ανέλθει, άνω των 10.000 ατόμων.

Τελειώνοντας, αξιότιμε κύριε Πρόεδρε, και επειδή είμαι μέλος του Συμβουλίου Μεταθέσεων, θα ήθελα να υπενθυμίσω στον αγαπητό συνάδελφο, τον κ. Κυράνη, ότι για εμένα είναι απορριπτέα εντελώς η λέξη «πελατειακό σύστημα». Εγώ, αγαπητέ κύριε Κυράνη, ουδέποτε έλαβα κάποια οδηγία ή εντολή να λειτουργήσω πελατειακά και όπως γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, γιατί βλέπω ότι είστε διαβασμένος κιόλας πάρα πολύ και με τα προεδρικά διατάγματα που ισχύουν για τις μεταθέσεις, οι μεταθέσεις γίνονται μετά από εισήγηση του Συμβουλίου Μεταθέσεων. Ο τελικός, λοιπόν, υπογράφων, στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή είναι ο κ. Υπουργός. Συνεπώς, εδώ υπάρχει μία εισήγηση, υπάρχει μία γνωμοδότηση.

Αυτά θα ήθελα να πω και πάλι Καλό Πάσχα, Καλή Ανάσταση και υγεία.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΠΛΙΑΣ** **(Πρόεδρος ΔΣ της Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Κεντρικής Μακεδονίας):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ για την πρόσκληση.

Θα ξεκινήσω με το άρθρο 76, το οποίο αφορά στη διενέργεια τακτικών μεταθέσεων σε περίπτωση μη επάρκειας πιστώσεων. Η περίπτωση δ1΄, της παρ. 8, η οποία δίνει τη δυνατότητα να πραγματοποιούνται μεταθέσεις, μέχρι του ορίου των δεσμευθεισών πιστώσεων, κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Μπορεί να βοηθήσει, αλλά όχι να λύσει το πρόβλημα. Σε καμία περίπτωση, όμως, δεν θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στον εκάστοτε Υπουργό να αναπροσαρμόζει τη διαδικασία, το ποσό, το ποσοστό και τον τρόπο κατανομής των πιστώσεων. Θα περιμέναμε από τον κ. Υπουργό, να καταργήσει την παρ.1, του άρθρου 26 του ν.4504/2017, όπου ο Υπουργός αποφασίζει τις μεταθέσεις, τις τοποθετήσεις και αποσπάσεις προσωπικού.

Αντί αυτού έρχεται και το ενισχύει και πλέον, θα μπορεί και να αναπροσαρμόζει τη διαδικασία, το ποσό, το ποσοστό και τον τρόπο κατανομής των πιστώσεων. Με αυτόν τον τρόπο, ακυρώνονται το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος και το συλλογικό όργανο των μεταθέσεων. Δίνοντας αυτή τη δυνατότητα στον εκάστοτε Υπουργό, τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος καθίστανται «όμηροι». Το πνεύμα της νομοθετικής παρέμβασης είναι, ακριβώς, η δημιουργία ενός πελατειακού συστήματος.

Σε ότι αφορά στα άρθρα 77 και 78, μάς βρίσκουν απόλυτα σύμφωνους.

Ευχαριστώ πολύ. Καλή Ανάσταση και Καλό Πάσχα.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ (Εκπρόσωπος της Πανελλήνιας Ένωσης Κυβερνητών Ιστιοπλοϊκών Σκαφών Αναψυχής (ΠΕΣΚΙΣΑ))**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σχετικά με το άρθρο 21, το οποίο προβλέπει την έκδοση υπουργικής απόφασης, σε ότι αφορά στο προσοντολόγιο των κυβερνητών για σκάφη έως 24 μέτρα, να ληφθεί υπόψη, ότι μέχρι στιγμής λειτουργεί υπουργική απόφαση του 2004, όπου οι περισσότεροι εργαζόμενοι σε αυτόν τον χώρο έχουν τίτλους, που έχουν αποκτηθεί από σχολές ιστιοπλοΐας ναυταθλητικών σωματείων, χωρίς καμία δυνατότητα επιβεβαίωσης των γνώσεων που έχουν αποκτηθεί.

Αναφέρθηκε, προηγουμένως, ότι το ζητούμενο είναι να υπάρχει το σωστό προσωπικό, σε ότι αφορά στο προσοντολόγιο του και τους τρόπους συμπεριφοράς. Δεν είναι δυνατόν να δίνουμε την επαγγελματική κατάρτιση σε ναυταθλητικά σωματεία, που δεν είναι αυτός ο ρόλος τους. Θα πρέπει, επιτέλους, η Πολιτεία να βρει κάποιον φορέα, ο οποίος θα είναι ο πάροχος υπηρεσιών εκπαίδευσης και ο πάροχος υπηρεσιών πιστοποίησης των γνώσεων, γι’ αυτό το οποίο αυτή ζητά. Δεν μπορεί να λειτουργεί και σε διαφορετική γραμμή, από αυτό που προβλέπει το Υπουργείο Παιδείας.

Το Υπουργείο Παιδείας λειτουργεί την ειδικότητα των Κυβερνητών Πλοίων Αναψυχής από το 2014. Έχουν αποφοιτήσει, άνω των 600 ατόμων, τα οποία είναι άμοιρα, ενώπιον της μελλοντικής τους εργασίας, καθότι ο ΕΟΠΠΕΠ καίτοι οι απόφοιτοι και των πέντε εξάμηνων που προβλέπει ο νόμος, ουδέποτε έχει προβεί στις, κατά νόμο, εξετάσεις πιστοποίησης. Το αποτέλεσμα είναι να αναγκάζονται οι απόφοιτοι των δημοσίων ΙΕΚ αυτής της ειδικότητας, να πάνε και να φοιτήσουν ή να αγοράσουν τον τίτλο από μία αθλητική σχολή του οποιουδήποτε αθλητικού σωματείου. Να ληφθεί υπόψη, ότι οι ναυταθλητικές σχολές, γίνονται μόνο με μία απλή απόφαση της πλειοψηφίας των διοικητικών συμβουλίων των αθλητικών ναυταθλητικών σωματείων. Τίποτα περισσότερο. Σε ότι αφορά, βέβαια, τους ξένους τίτλους, εκεί δεν υπάρχει κανένας έλεγχος, διότι η υφιστάμενη υπουργική απόφαση δεν έχει πρόβλεψη να ελεγχθεί ο αλλοδαπός τίτλος, παρά μόνο να παρουσιαστεί. Τίποτα περισσότερο.

Εάν λειτουργήσουν και οι εξετάσεις ακόμη του ΕΟΠΠΕΠ, εκεί θα έχουμε την εξής αντινομία. Το νομοσχέδιο ορίζει, ότι με υπουργική απόφαση θα ορίζεται το προσοντολόγιο, ενώ με διάταξη του ν.4763/20, στο άρθρο 42, ορίζεται ότι με προεδρικό διάταγμα θα ορίζονται τα προσόντα αυτών, οι οποίοι μελλοντικά θα πιστοποιηθούν με τις διαδικασίες που ορίζονται από τον ΕΟΠΠΕΠ. Αντιλαμβάνεστε ότι εδώ προσπαθούμε να προφυλάξουμε από μία αντινομία και μία εγγενή δυσκολία, η οποία παρουσιάζεται στον χώρο.

Σχετικά με το άρθρο 21, έχουμε καταθέσει και υπόμνημα.

Έρχομαι στο άρθρο 1, με τον ορισμό του Κυβερνήτη. Τα έχουμε πει μέσα στο υπόμνημα. Θα παρακαλούσα το Υπουργείο να κληθούμε, ώστε να γίνει μία καλύτερη νομοτεχνική ανάλυση του ορισμού.

Σας ευχαριστώ θερμά, ευχόμενος Καλή Ανάσταση σε όλους σας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να διευκρινίσω, ότι είχαμε καλέσει την Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών και Κατώτερων Πληρωμάτων Επαγγελματικών και Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών, τον κ. Απόστολο Κόρακα, ο οποίος έχει στείλει υπόμνημα, το οποίο θα μοιραστεί στους συναδέλφους και θα δοθεί στους συνεργάτες του κ/ Υπουργού.

Στο σημείο αυτό, ολοκληρώσαμε τις πρωτολογίες των εκπροσώπων των φορέων. Ο Κανονισμός μάς υποδεικνύει την κλήτευση για ακρόαση, μέχρι έξι εκπροσώπους φορέων. Εμείς, λοιπόν, καλέσαμε πολύ περισσότερους, συμφωνώντας όλοι οι συνάδελφοι και ο Υπουργός, θέλοντας να ακούσουμε περισσότερους εκπροσώπους για την πληρέστερη και την καλύτερη νομοθετική δουλειά που κάνουμε εδώ.

Τον λόγο έχει ο κ. Φόρτωμας.

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

Πρώτον, μέσα από την συνομιλία με τους φορείς, φαίνεται καθαρά, ότι υπάρχει μία κοινή ομολογία, ότι είναι ένα πολύ καλό νομοσχέδιο. Φαίνεται πως έχει δουλευτεί και από τις υπηρεσίες και από τους συνεργάτες και του Υπουργού και του Υφυπουργού, από τις αρμόδιες υπηρεσίες και από τους ίδιους προσωπικά. Προφανώς, φαίνεται ότι έχουν αφουγκραστεί ζητήματα που έχουν τεθεί και στη δημόσια διαβούλευση από τους φορείς και αυτό είναι ξεκαθαρό.

Θα ήθελα, όμως, να σταθώ σε κάποιες ερωτήσεις που μου έχουν «γεννηθεί», μέσα από αυτά που άκουσα από τους διάφορους φορείς. Θα ήθελα να αρχίσω με την κυρία Πολέμη, την εκπρόσωπο του Εμπορικού Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά και να ρωτήσω, αν έχει κάποια συγκεκριμένα νούμερα, κατά προσέγγιση, εσόδων από άμεσα και έμμεσα, τα οποία μπορεί να έχασε η αγορά από τον περιορισμό του άρθρου 136, του ν.4504/2017. Δεύτερον, τι μπορούμε να περιμένουμε από το άνοιγμα της αγοράς περισσότερο από 21 μέρες, γιατί κατάλαβα, ότι είναι υπέρ. Άρα, θα ήθελα, να μας πει το τι μπορεί να δώσει αυτό, αν έχει κάποια προσέγγιση.

Ακόμη, θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Βερνίκο. Εγώ καταλαβαίνω και έχω διαβάσει, προφανώς, και τις όποιες αντιρρήσεις έχει για τα άρθρα 8 και 9. Δεν καταλαβαίνω, όμως, την έντασή του για το άρθρο 9. Εφόσον ανοίγουμε την αγορά, γιατί να μην εισπράττει η χώρα με το ΤΕΠΑΔΑΧ κάποια έσοδα. Άρα, γιατί να είμαστε απέναντι στο άρθρο 9;

Δεύτερον, θα ήθελα να τον ρωτήσω, από την εμπειρία του διεθνώς, αν τα ελληνικά σκάφη έχουν κάποια άλλη αντιμετώπιση εκτός της δικής μας χώρας, αν υποχρεούνται σε κάποια εγκατάσταση και αν υπάρχει περιορισμός στα μέτρα ή στις ημέρες ναύλωσης.

Τώρα, θα ήθελα να ρωτήσω και την κ. Μοντεσάντου, από την Ένωση Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής, για ποιον λόγο έκλεισε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ την αγορά, όπως είπε, και ποια είναι τα θετικά αποτελέσματα από την άρση αυτή.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

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

Θα ξεκινήσω από τον κ. Αλεξανδράτο. Κατάλαβα ότι ζητά και ο κ. Αλεξανδράτος την αναστολή εφαρμογής των άρθρων 8 και 9 από το Ναυτικό Επιμελητήριο, γιατί, αυτή τη στιγμή, είναι μία δύσκολη κατάσταση για την ελληνική ναυτιλία, το ελληνικό yachting και τις επιχειρήσεις. Άρα, τελικά τα άρθρα 8 και 9, δημιουργούν πρόβλημα στις ελληνικές επιχειρήσεις yachting και θέλουμε την αναστολή τους; Είναι ένα ερώτημα. Δηλαδή, αν δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα και είναι όλα καλά, γιατί να ζητήσουμε την αναστολή τους, έτσι δεν είναι;

Η κυρία Πολέμη, είπε, σε αντίθεση με αυτό που είπε ο κ. Φόρτωμας, ότι μετά από δώδεκα χρόνια αίρεται το καμποτάζ. Αν δεν κάνω λάθος, ο ν.4504 ήρθε το 2017 και η αφαίρεση δεν μου βγαίνει ακριβώς. Είναι πέντε χρόνια αυτό. Άρα, μάλλον, υπήρχε και πριν και με τον ν.4256 το καμποτάζ. Άρα, τώρα άρουμε το καμποτάζ, που δεν υπάρχει καμποτάζ, κατά την άποψή μου, αλλά, τελοσπάντων.

Επίσης, εάν ένα από αυτά τα σκάφη κάνει μία περιβαλλοντική ζημιά, για παράδειγμα, αν φύγουν σεντινόλαδα, ποιον θα πρέπει να κυνηγήσουμε, ως χώρα; Τον κ. που θα έχει την εταιρεία στα νησιά Φίτζι; Να στείλουμε, λοιπόν, εκεί αντιπρόσωπο στα νησιά Φίτζι να ελέγχει.

Τον κ. Λουτριώτη, θα ήθελα να τον ρωτήσω, γενικώς, εάν πιστεύει ότι υπάρχει πρόβλημα, αυτή τη στιγμή, στις εταιρείες των σκαφών που εκπροσωπεί και εάν υπάρχουν ζητήματα, τα οποία θα πρέπει να επιλυθούν, δεδομένης της συγκυρίας. Ίσως, να μας πει κάποιες προτάσεις που έχουν να κάνουν, ανεξάρτητα από το νομοσχέδιο. Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να κάνω αυτή την ερώτηση.

Δεν έχω διαπιστώσει, αν το νομοσχέδιο έχει ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Δεν έχω δει κάποια τέτοια ρύθμιση. Οπότε, δεν κατάλαβα, ακριβώς, γιατί η εκπρόσωπος των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής μιλάει για την αγορά, διότι είναι ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, δεν είναι επαγγελματικά. Θα ήταν ένα καλό ερώτημα να μάθουμε για ποιον λόγο το κάνει.

Την ίδια ερώτηση που κάνω στον κ. Λουτριώτη, θα ήθελα να την απευθύνω και στον κ. Βερνίκο. Κύριε Βερνίκο, τα σκάφη που εκπροσωπείτε, τι τζίρους κάνουν στη χώρα μας και τι ΦΠΑ πληρώνουν; Αν έχουμε μία τέτοια εικόνα. Θεωρείτε, ότι θα ήταν μάλλον καλύτερο να αλλάξετε σημαία; Διότι, όπως δεν έχει το κεφάλαιο χώρα, μάλλον και τα σκάφη δεν έχουν χώρα. Το έχουμε δει πολλές φορές να αλλάζουν σημαίες.

Μία ερώτηση και στον συμπατριώτη μου, τον κ. Παπουτσή από το Καστελόριζο. Είπατε, ότι το 2021 υπήρξε μερική άρση του καμποτάζ. Με ποια ρύθμιση, άραγε, υπήρξε μερική άρση του καμποτάζ; Ενώ το 2019 ήταν μία πολύ «ανθηρή» χρονιά για τα σκάφη, ιδιαίτερα, στα μικρά νησιά, όπως και το 2021. Με βάση αυτά που είπε η κυρία Πολέμη, το καμποτάζ υπήρχε, εδώ και δώδεκα χρόνια. Άρα, το 2019 και το 2021, που ήταν καλές χρονιές, πώς έγιναν; Με καμποτάζ; Αυτό είναι ένα ερώτημα. Δηλαδή, λίγο με μπερδεύει αυτό.

Θα ήθελα να ρωτήσω τις Ενώσεις, την ΠΟΕΠΛΣ και την ΠΟΛ. Η ρύθμιση για τη γονική άδεια, θεωρείτε ότι μπορεί να εφαρμοστεί, δεδομένου ότι η υπηρεσία έχει δικαίωμα να απαντήσει σε έξι μήνες, σε αντίθεση με αυτό που προβλέπει ο κανονισμός και ο νόμος; Το γεγονός, ότι μπορεί και να αρνηθεί να απαντήσει, εάν υπάρχουν υπηρεσιακοί λόγοι, σε αντίθεση με αυτό που προβλέπει η νομοθεσία , ότι θα πρέπει ο εργοδότης να δώσει το αργότερο σε δύο μήνες τη γονική άδεια; Μήπως εκεί, τουλάχιστον, πρέπει να υπάρξει μία τροποποίηση;

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής κ. Μπιάγκης, για να υποβάλλει τις δικές του ερωτήσεις.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Πολύ σύντομα, κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε, μία ερώτηση στον κ. Ιατρίδη, στον Πρόεδρο της ΕΛΙΜΕ. Με το άρθρο 81 του σημερινού νομοσχεδίου, θεωρεί ότι εφαρμόζεται, πλήρως και στο σύνολό του, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 352/2017; Και αν γνωρίζει, να μας πει κάποιες άλλες χώρες στην Ευρώπη, όπου ισχύουν μονοπωλιακά καθεστώτα, σε σχέση με τη διαχείριση των αποβλήτων πλοίων.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Βιλιάρδος από την Ελληνική Λύση έχει τον λόγο, παρακαλώ.

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

Καταρχήν, ήθελα να ευχαριστήσω τους φορείς για την παρουσία τους εδώ και να τους ευχηθώ Καλή Ανάσταση και Καλό Πάσχα.

Έχω μόνο δύο ερωτήσεις. Η πρώτη είναι προς το Επιμελητήριο Πειραιά. Η κυρία που μίλησε, έδωσε κάποια νούμερα για την Ιταλία, τη Γαλλία, την Ισπανία, τα οποία δεν κατάλαβα ακριβώς, σε τι ακριβώς, αντιπροσωπεύουν και που τα βρήκε.

Και η δεύτερη είναι προς τον κ. Βερνίκο. Συμφωνώ με τα κίνητρα που είπε για την ελληνική σημαία, τα οποία δεν φαίνεται πουθενά αλλού να δίνονται και είναι αυτό που θα έπρεπε να μας ενδιαφέρει.

Σε ότι αφορά στα άρθρα 8 και 9, δεν κατάλαβα καλά, ζητάει την απόσυρσή τους εντελώς και να αντικατασταθούν με κάτι άλλο; Επίσης, ήθελα την άποψή του για τα ίδια κεφάλαια που φέρνετε στο νομοσχέδιο για τις ΝΕΠΑ και τις ΕΙΠΑ, τα οποία για εμάς είναι πάρα πολύ χαμηλά και θα δημιουργήσαν πολλά προβλήματα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου για τη δική της παρέμβαση.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.)**: Έχω καλυφθεί με τα προηγούμενα ερωτήματα. Απλώς, θέλω να απευθυνθώ στον κ. Κατσικάδη. Έκανε κριτική στο άρθρο 87. Ωστόσο, το άρθρο 89, τον καλύπτει ως προς τον φορέα που εκπροσωπεί;

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Περνάμε στον κ. Λογιάδη, για να κάνει τη δική του παρέμβαση και τις δικές του ερωτήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Θα ξεκινήσω με τον κ. Βερνίκο. Είπατε, κύριε Βερνίκο, ότι «γίνονται αρπαχτές στα ελληνικά χωρικά ύδατα». Μπορείτε να μας το εξηγήσετε περαιτέρω αυτό; Είπατε να δώσουμε κίνητρα για την ελληνική σημαία. Γιατί πιστεύετε, ότι δεν γίνεται αυτό; Και η τρίτη μου ερώτηση προς εσάς, κύριε Βερνίκο, είναι αν δημιουργείται αθέμιτος ανταγωνισμός.

Να πάω στον κ. Λουτριώτη από τη ΣΙΤΕΣΑΠ. Πρώτη ερώτηση, αναφερθήκατε σε έλλειψη λιμενικών υποδομών. Τι εννοείτε; Έχετε συγκεκριμένες προτάσεις; Στο ίδιο θέμα αναφέρθηκε η κυρία Μοντεσάντου.

Δεύτερη ερώτηση, αναφερθήκατε σε θέματα εκπαίδευσης και κατάρτισης πληρωμάτων στελεχών. Μπορείτε να εξειδικεύσετε το πρόβλημα; Αναφέρθηκε και η κυρία Πεντότη και ο κ. Πρίντεζης. Τρίτη ερώτηση, αν οι κλάδοι του τουρισμού, όπως ξενοδοχεία, έχουν αναφέρει, ότι υπάρχει έλλειψη εργατικού δυναμικού και δεν βρίσκουν ενδιαφερόμενους να εργαστούν. Στον κλάδο σας τί γίνεται; Τέταρτη ερώτηση, στο νομοσχέδιο υπάρχει αναφορά για θεσμοθέτηση ψηφιακών εφαρμογών. Είναι επαρκείς οι προβλέψεις; Καλύπτουν τις ανάγκες του κλάδου σας; Διευκολύνουν ή δυσχεραίνουν τη λειτουργία;

Και οι δύο τελευταίες ερωτήσεις προς τον κ. Λουτριώτη, αλλά αφορούν και τον κ. Τσιλίδη από την fedHATTA . Η πρώτη ερώτηση, την περίοδο πανδημίας υπήρξαν μέτρα υπέρ πληττόμενων επιχειρήσεων. Ο κλάδος σας στηρίχθηκε επαρκώς; Δεύτερον, έχει επηρεαστεί ο κλάδος σας από τον πόλεμο στην Ουκρανία, με προβλήματα κρατήσεων, ακυρώσεις και αν ναι, πώς αντιμετωπίζεται ή πώς πρέπει να αντιμετωπιστεί η κατάσταση;

Η τελευταία ερώτηση είναι για την κυρία Μοντεσάντου. Είπε η κυρία Μοντεσάντου ότι τα λιμάνια μας δεν είναι αρκετά εξοπλισμένα. Μπορείτε, παρακαλώ, να μας αναλύσετε αυτό που είπατε;

Σας ευχαριστώ πολύ. Χρόνια πολλά σε όλους.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Περνάμε τώρα, κυρίες και κύριοι, στις δευτερολογίες σε όσους εκπροσώπους φορέων ερωτήθηκαν για κάτι. Λοιπόν, σίγουρα ερωτήθηκε ο κ. Αλεξανδράτος από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Θέλει να διευκρινίσει, θέλει να προσθέσει κάτι;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ (Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος):** Βεβαίως, πολύ σύντομα. Σας ευχαριστώ πολύ.

Να απαντήσω στην ερώτηση που μου απευθύνθηκε από τον κ. Σαντορινιό και να κάνω και μία μικρή τοποθέτηση και να κλείσω, εκτός αν με χρειαστείτε τίποτα πάλι.

Να ευχηθώ, πρώτα απ’ όλα, να είναι πάντα «σιδερένιος» ο κ. Σαντορινιός και να τον ευχαριστήσουμε πολύ και ως Ναυτικό Επιμελητήριο στη θητεία του για τη συνεργασία που είχαμε και τότε. Στην ερώτησή σας θα απαντήσω, εκφράζοντας τις θέσεις του Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου, όσο μπορώ ξεκάθαρα. Ναι, συμφωνούμε στα άρθρα 8 και 9. Ναι, συμφωνούμε, όπως έχει γραφτεί. Ναι, συμφωνούμε, ότι η νομοθεσία, προφανώς, πρέπει να διαμορφώνει περιβάλλον ελεύθερου ανταγωνισμού, πάντα με ίσους όρους και ίδιες υποχρεώσεις για όλους.

Όμως, εκφράζοντας τα αιτήματα των μελών μας, βλέποντας τις τελευταίες εξελίξεις, όπως είπα, -υπεύθυνος και εκλεγμένος, ως εκπρόσωπος του yachting στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, είναι ο κ. Βερνίκος και συλλέγοντας όλα αυτά, είμαστε, όπως έχει διαμηνύσει -επαναλαμβάνω- και ο κ. Πατέρας, ότι θα υπάρξει, προφανώς, ανταγωνισμός, αλλά από την άλλη πλευρά, θα ενισχύεται και η ελληνική οικονομία, με όλα αυτά τα μέτρα, όταν εφαρμοστούν, είμαστε σε μια, αν μου επιτρέπετε, «σολομώντεια» λύση. Δηλαδή, για φέτος, λόγω των εξελίξεων που υπάρχουν, να μην εφαρμοστεί το άρθρο και όπως είναι, πρώτα ο Θεός, να εφαρμοστεί την επόμενη τουριστική σεζόν.

Κλείνοντας, θα ήθελα, πέρα από τις ευχαριστίες που έδωσα στον Υπουργό προσωπικά και στους Γενικούς Γραμματείς, να δώσω συγχαρητήρια στο επίπεδο του Λιμενικού Σώματος για την προετοιμασία και τις συμβουλές του νομοσχεδίου προς όλους μας. Έχω, πραγματικά, -και το καταθέτω- μείνει άναυδος, με το ανώτατο επίπεδο πνευματικό, συνεργασιακό και γνωστικό που έχει το Λιμενικό μας Σώμα.

Συγχαρητήρια, προφανώς, και στην ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και σε όλους, οι οποίοι έχουν εντάξει και έχουν ανεβάσει τόσο πολύ το επίπεδο του Σώματος, το οποίο, φυσικά, προασπίζει και τα σύνορά μας.

Σας ευχαριστώ πολύ και είμαι στη διάθεσή σας.

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

**ΓΕΩΡΓΙΑ ΠΟΛΕΜΗ (Μέλος Δ.Σ. του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να απαντήσω στους κυρίους Βουλευτές στα ερωτήματα που έθεσαν.

Απαντώντας στον κ. Φόρτωμα, θα ήθελα να πω ποιο είναι το θετικό πρόσημο από το άνοιγμα της αγοράς. Νομίζω ότι τα είπα και περιεκτικά, αλλά θα αναφερθώ και αναλυτικά Πρωταρχικά, είναι η είσπραξη του Φ.Π.Α. από τα ναυλοσύμφωνα στην Κυβέρνηση, διότι είναι ο άμεσος Φ.Π.Α. και είναι αρκετά τα ποσά, στα οποία αναφερόμαστε. Είναι η δημιουργία σταθερού περιβάλλοντος για την προώθηση της επιχειρηματικότητας. Είναι η περιφερειακή ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών των νησιών και όπως ανέφερα και προηγουμένως, τα προηγούμενα χρόνια είχαν αρκετά θιγεί από αυτά τα προβλήματα των ελληνοτουρκικών σχέσεων, ειδικά στο Ανατολικό Αιγαίο.

Επίσης, είναι η άνθιση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Αυτά τα σκάφη που έρχονται στην Ελλάδα, από την εμπειρία μου ως επαγγελματίας του χώρου, γνωρίζω ότι χρησιμοποιούν τα ναυπηγεία μας και πόσο μάλλον, όταν αυτή η κατάσταση γίνει home porting, καταλαβαίνετε ότι τα ναυπηγεία θα έχουν ένα συν, τα ξένα, λοιπόν σκάφη, αντί μόνο τα ελληνικά.

Η δημιουργία θέσεων εργασίας. Τα σκάφη αυτά, αν γίνουν home porting, θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας στους ναυτικούς μας. Προσωπικά, δέχομαι καθημερινά επισκέψεις από πλοιάρχους και κατώτερα πληρώματα, για να τους βρω δουλειά σε θαλαμηγός. Η προώθηση της ελληνικής ναυτοσύνης και της κουλτούρας, διεθνώς. Η αύξηση της τουριστικής περιόδου και όχι να λέμε, ότι η τουριστική περίοδος της Ελλάδας, είναι ο Ιούνιος, Ιούλιος, Αύγουστος, δηλαδή, οι μήνες που κλείνουν τα σχολεία. Εμείς θέλουμε να έχουμε αύξηση της θερινής τουριστικής περιόδου, κύριε Φόρτωμα.

Αναφορικά με το τι περιμένουμε από την αύξηση του ποσοστού των ημερών. Δηλαδή, ναι μεν ευχαριστούμε τον Υπουργό, που φέρνει το νομοσχέδιο με 21 ημέρες συν 7, εάν τυχόν γίνει κάποιο extension στο ναύλο, αλλά όταν αναφερόμαστε σε ένα ναύλο ενός mega yacht, γιατί γι’ αυτά μιλάμε πλέον, θα ήθελα να πω, ότι ο μέσος όρος ενός ναυλοσυμφώνου, είναι 500.000 ευρώ, ανά εβδομάδα. Αναλογιστείτε, λοιπόν, ποιος θα είναι ο άμεσος Φ.Π.Α. στο κράτος και ο έμμεσος από τις υπηρεσίες, οι οποίες δημιουργούνται γύρω από μία θαλαμηγό και μόνο. Δεν σας κρύβω, ότι τα επαγγέλματα που κινούνται γύρω από το yachting, είναι επιγραμματικά εβδομήντα, χωρίς να βάζουμε τα υπό επαγγέλματα του κάθε κλάδου.

Να απαντήσω στον κ. Σαντορινιό και να του πω κι εγώ περαστικά. Ο κ. Σαντορινιός με γνωρίζει πάρα πολύ καλά, καθόσον ήταν Υφυπουργός Ναυτιλίας, όταν, επί υπουργίας του κ. Κουρουμπλή, ήμουν, σχεδόν, καθημερινά στο Υπουργείο, ζητώντας το ίδιο ακριβώς πράγμα, το οποίο θεσμοθετήθηκε το 2017. Δηλαδή, για μένα -και συγχωρέστε μου την έκφραση- μιλάμε για το πλήρες εμπάργκο, όταν λένε, ότι ένα σκάφος δεν μπορεί ούτε να επιβιβάσει, ούτε να αποβιβάσει.

Καταλαβαίνω ότι μπορεί να σας «χτυπάει» άσχημα η λέξη, αλλά, δυστυχώς, έτσι είναι. Προ του 2017, επειδή αναρωτήθηκε ο κ. Σαντορινιός, είχαμε το one way και το θυμάται πολύ καλά. Δηλαδή, μπορούσαμε να κάνουμε ή την επιβίβαση ή την αποβίβαση. Αυτό δημιουργούσε έναν κύκλο εργασιών, αλλά αυτόν τον κύκλο εργασιών δεν τον εκμεταλλευτήκαμε σωστά, με την έννοια ότι τότε τα σκάφη δεν είχαν θεσμοθετημένο αυτό που πάει να κάνει τώρα ο Υπουργός Ναυτιλίας, δηλαδή, να εισπράξουμε ΦΠΑ από το ναυλοσύμφωνό του. Τότε, απλά, ερχόντουσαν. Άρα, λοιπόν, δεν εκμεταλλευτήκαμε αυτά τα σκάφη ουσιαστικά. Τα εκμεταλλεύτηκαν οι γείτονες χώρες, όπως είπε και η κυρία Μοντεσάτου προηγουμένως. Δυστυχώς, κάναμε την Αλβανία με yachting.

 Απαντώντας στον κ. Bιλιάρδο, που ρώτησε από πού βρήκα τα νούμερα, στα οποία αναφέρθηκα, για τα έσοδα των ευρωπαϊκών χωρών, οι οποίες έχουν ανοιχτούς ορίζοντες και ανοιχτή οικονομία και ελεύθερη οικονομία, σε ότι αφορά στο κομμάτι αυτό. Είναι από το London School of Economics. Είναι ένας επίσημος φορέας. Είναι αναρτημένος επίσημα και μπορώ να σας καταθέσω την έρευνα αυτή στη Βουλή και να τη δουν όλοι. Δεν είναι νούμερα, τα οποία, απλά, τα χρησιμοποιώ για λόγους εντυπωσιασμού.

Νομίζω ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να σταματήσει η ψήφιση του νομοσχεδίου. Υπάρχει μόνο λόγος να πάμε μπροστά και να γίνει η ανάπτυξη, επιτέλους, αυτού του χώρου σφαιρικά και όχι μονολιθικά.

Επαναλαμβάνω ότι ο πόλεμος έχει θίξει όλους τους επιχειρηματίες και όχι μόνο τους ιδιοκτήτες των ελληνικών σκαφών. Θίγονται όλα τα επαγγέλματα και yachting δεν είναι μόνο ελληνική σημαία. Λυπάμαι που το ξαναλέω, άλλη μια φορά, yachting είμαστε όλοι μας, όλοι όσοι βρισκόμαστε αυτή τη στιγμή εδώ. Άρα, δεν μπορούμε να λέμε, θα κάνουμε αυτό που μας συμφέρει εμάς και δεν θα δούμε το γενικότερο καλό. Τα επαγγέλματα που εμείς συναναστρεφόμαστε, ως πράκτορες θαλαμηγών, πιστέψτε με, είναι πάρα πολλά.

Δίνουμε πολλή δουλειά σε μαρίνες, τροφοδότες, σε contractors που κάνουν δουλειές στα σκάφη και γενικότερα στον χώρο που κινείται γύρω από τη θαλαμηγό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βερνίκος από την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ (Επίτιμος Πρόεδρος και Μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, ΕΠΕΣΤ):** Θα ξεκινήσω, εκφράζοντας κι εγώ τις ευχαριστίες μου στο Λιμενικό Σώμα, για όσα προσφέρει και την εκτίμηση του κλάδου μας για την καθημερινή επικοινωνία που έχουμε και για τον σημαντικό ρόλο που παίζει στη διαφύλαξη των ελληνικών θαλασσών και στην αντιμετώπιση σωρείας προβλημάτων και που είναι πάντα στην πρώτη γραμμή, σε οτιδήποτε έχει σχέση με τη θάλασσα.

Έρχομαι τώρα στα ερωτήματα. Στη διάρκεια της συζήτησης προσπάθησα να εξηγήσω, ότι καταρχήν στην Ελλάδα έχουμε ενδιαφέρον για την ελληνική πλοιοκτησία. Ο Έλληνας, είτε αφορά ένα φουσκωτό, είτε μία βάρκα, μέχρι ένα τάνκερ, ενδιαφέρεται να επενδύσει στη θάλασσα. Δεν έχουμε ανάγκη. Είμαστε πρωτοπόροι σε αυτό.

Άρα, κάθε νομοσχέδιο πρέπει να ενθαρρύνει, κατ’ αρχήν, την ελληνική πλοιοκτησία και τα ελληνικά πλοιοκτητικά συμφέροντα. Είπα, ότι ένα νομοσχέδιο, το οποίο, ουσιαστικά, ενθαρρύνει μία ευκαιριακή δράση σκαφών με άγνωστα συμφέροντα, με άγνωστη πλειοψηφία, δεν βλέπω γιατί η ελληνική Βουλή πρέπει να το ψηφίσει. Πολύ περισσότερο, όταν είμαστε σε μία εποχή που προσπαθούμε να περιορίσουμε αυτή την έννοια της επαγγελματικής δραστηριότητας με τις εγχώριες εταιρίες. Και αυτό ισχύει, πολύ περισσότερο, για τα ελληνικά χωρικά ύδατα. Δεν πρέπει το νομοσχέδιο να το ενθαρρύνει. Μιλάω συγκεκριμένα για τη διάταξη των 21 ημερών για τα σκάφη πάνω από 35 μέτρα. Γιατί η ελληνική Βουλή να ψηφίσει κάτι που ενθαρρύνει μία εξεγχώρια ευκαιριακή δραστηριότητα στα ελληνικά χωρικά ύδατα;

Επίσης, στη διάρκεια της ζήτησης λέγονται πολλές υπερβολές, παραποίηση της αλήθεια και ψέματα. Δεν μπορούμε να κάνουμε αντιπαράθεση και να εξηγώ στον καθένα, ότι αυτό που λέει δεν είναι έτσι ή είναι αλλιώς ή δεν ξέρω τι. Εδώ κάνουμε επίκληση στη λογική. Πώς το ελληνικό Κοινοβούλιο θα ψηφίσει μία διάταξη που ενθαρρύνει τις εξεγχώριες εταιρείες να κάνουν «αρπαχτές», να κάνουν ευκαιριακές ναυλώσεις, στο όνομα ότι θα εισπραχθεί κάποιος ΦΠΑ, τη στιγμή που θα έπρεπε, αντιθέτως, να ενθαρρύνονται και η ελληνική και η ευρωπαϊκή σημαία; Πολύ δε περισσότερο, ότι δεν απαγορεύεται, ακόμη και σε αυτά τα σκάφη που λένε, να δραστηριοποιηθούν εδώ.

Μα, τόσο παραποίηση της αλήθειας πια, τόσο παραποίηση; Η Ελλάδα είναι, κατεξοχήν, φιλελεύθερο μέρος, οι θάλασσές μας είναι ελεύθερες για οποιονδήποτε. Είναι δυνατόν, να ενθαρρύνουμε την ευκαιριακή δράση; Και ρωτάω το εξής: αν το Κοινοβούλιο δεν είναι ο τελευταίος που θα εναντιωθεί σε αυτό, ποιος θα εναντιωθεί; Το ότι υπάρχουν συμφέροντα, που θέλουν αυτό το πράγμα, προφανώς και υπάρχουν συμφέροντα. Τι να απαντάω στον καθένα χωριστά τι θέλει να πει; Θέλει κάποιος να δραστηριοποιηθεί για 21 ημέρες στην Ελλάδα, έχει έρθει από τη Δυτική Μεσόγειο και θέλει να έρθει εδώ πέρα. Τι να του πούμε; Αυτός που το λέει, δίκιο έχει, εμείς τι κάνουμε;

Επίσης, υπάρχει το προφανές, που το βλέπουμε μπροστά μας καθημερινά, ότι στην Ελλάδα υπάρχει θέμα υποδομών. Μιλάμε για τις μαρίνες. Όλοι θέλουμε τις μαρίνες. Σας ρωτάω, όμως, το να χωροθετήσεις τις μαρίνες και να γίνουν πραγματικότητα θέλουν δέκα με είκοσι χρόνια, δεν είναι κάτι που θα γίνει αύριο. Εδώ συζητάμε για το σήμερα και το αύριο τι γίνεται. Σήμερα και αύριο θέλουμε θέσεις ελλιμενισμού.

Σωστά είπε ο κ. Λουτριώτης, να ενθαρρύνουμε τα πλωτά στοιχεία, τις ελαφριές κατασκευές, να βρούμε τρόπους. Όμως, όταν έχουμε, αυτή τη στιγμή, θέμα υποδομών, θέμα ρύπανσης και πρέπει να έχουμε έναν πλήρη έλεγχο το τι γίνεται στο σπίτι μας, ξαφνικά φέρνουμε τέτοιες διατάξεις. Κατανοητό ότι υπάρχουν πιέσεις, όμως, μέχρι ποιο σημείο οι πιέσεις θα κυριαρχούν και θα επιβραβεύονται.

Έχουμε έλλειψη σκαφών; Δεν έχουμε κύριοι έλλειψη σκαφών, ούτε έλλειψη ναυτοσύνης έχουμε, ούτε έλλειψη ελληνικής πλοιοκτησίας έχουμε. Και σκάφη μεγάλα, πάνω από 35 μέτρα υπάρχουν, και το Υπουργείο μπορεί να ενθαρρύνει, για να αποκτήσουμε και άλλα, μπορεί να ενθαρρύνει και τους ιδιώτες να βάλουν την ελληνική σημαία. Να φέρνουμε, όμως, διάταξη που ενθαρρύνει τα ξένα σκάφη; Δεν μας βρίσκει σύμφωνους.

Τώρα, υπάρχουν επιμέρους ερωτήσεις που δεν μπορώ να απαντήσω. Για παράδειγμα, δεν μπορώ να απαντήσω, αυτή τη στιγμή, ούτε για τον ακριβή τζίρο που γίνεται, ούτε οτιδήποτε άλλο. Αυτό που θέλω να σας διαβεβαιώσω, είναι ότι οι ελληνικές θάλασσες είναι οι ωραιότερες στον κόσμο. Βεβαίως, όλοι ενδιαφέρονται να έρθουν εδώ. Όμως, να έρθουν σωστά και πειθαρχημένα και να κάνουν τις σωστές διαδικασίες. Δεν έχουμε ανάγκη να πείσουμε κάποιον να έρθει. Βεβαίως, κάποιος που έχει την έδρα του στη Δυτική Μεσόγειο, πόσο ωραίο είναι να έρθει να κάνει περιήγηση στα ελληνικά νησιά. Να τους καλοδεχθούμε, να τους περιποιηθούμε και να τους βοηθήσουμε. Όλος ο κλάδος είναι σε ανάπτυξη, οι μαρίνες δεν έχουν θέσεις σήμερα, οι μαρίνες είναι γεμάτες, μην έχουμε καμία ψευδαίσθηση. Έχουν αύξηση του τζίρου τους και προχωράνε τα πράγματα.

Στο Ναυτικό Επιμελητήριο εκπροσωπούνται και τα ποντοπόρα πλοία, εκπροσωπούνται και τα ελληνικά σκάφη του θαλάσσιου τουρισμού, που εγώ εκπροσωπώ. Προσπαθούμε να βρούμε μία συμβιβαστική λύση. Όπως είπε ο Πρόεδρος του Επιμελητηρίου και ο κ. Αλεξανδράτος, κάνουμε έκκληση, εάν επιμένετε σε αυτή την άποψη, τουλάχιστον, για έναν χρόνο, για φέτος, ας το αναστείλετε. Βεβαίως, και τα θέματα της Ουκρανίας, κάπως επιβαρύνουν την κατάσταση. Έστω, να το συζητήσουμε περισσότερο. Μην ψηφίσετε μία διάταξη ευνοϊκή για τις ξένες σημαίες που δεν είναι ευνοϊκή για την ελληνική σημαία. Να ψηφίσουμε μία διάταξη για την ελληνική σημαία.

Θέλω να πιστεύω, ότι κάλυψα τις ερωτήσεις των περισσοτέρων, έστω και αν μέσα στον λόγο μου έδωσα σημασία στη γενική εικόνα, παρά σε πιο συγκεκριμένα.

Συγκεκριμένα, σας διαβεβαιώ, ότι υπάρχουν ελληνικά σκάφη και ελληνικών πλοιοκτητικών συμφερόντων, πάνω από 35 μέτρα, που καλύπτουν τη ζήτηση που υπάρχει.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λουτριώτης, από τον Σύνδεσμο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών άνευ πληρώματος.

**ΠΑΡΗΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΥΤΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ)):** Θα παρακαλούσα τον κ. Σαντορινιό, εάν μπορούσε, να επαναλάβει την ερώτησή του, γιατί την έχασα για τεχνικούς λόγους, για να απαντήσω σε αυτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχετε άλλη ερώτηση, να απαντήσετε;

**ΠΑΡΗΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΥΤΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ)):** Βεβαίως.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία, απαντήστε στις άλλες και θα επανέλθει ο κ. Σαντορινιός.

**ΠΑΡΗΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΥΤΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ)):** Η έλλειψη λιμενικών υποδομών, στην οποία αναφέρθηκε ο κ. Βερνίκος πριν, θα απαντήσω κι εγώ, ότι κατ’ εκτίμηση, διότι ελλείψει στατιστικής υπηρεσίας, αυτή τη στιγμή, ό,τι σας λέμε, τα περισσότερα είναι κατ’ εκτίμηση μέσα από την αγορά, μέσα από τους επαγγελματίες, περί τα 2.500 σκάφη σε όλη την επικράτεια αυτή τη στιγμή, γιατί ο Σύνδεσμός μας δραστηριοποιείται πανελλαδικά, δεν έχουν μόνιμη θέση ελλιμενισμού. Τρέμω τη στιγμή, που όλα αυτά τα σκάφη από τα καρνάγια θα πέσουν στη θάλασσα, για να εκτελέσουν τη δραστηριότητά τους -μιλάω για επαγγελματικά- και δεν ξέρουμε πού θα δέσουν.

Βεβαίως, οι πλωτοί προβλήτες είναι η λύση του σήμερα και οι μόνιμοι τουριστικοί λιμένες είναι η λύση του αύριο για την περαιτέρω ανάπτυξη με όλα τα προβλήματα και με όλες τις διαδικασίες, οι οποίες υπάρχουν της αδειοδότησης.

Σε ότι αφορά στην εκπαίδευση των πληρωμάτων, σε αυτό το κομμάτι δεν είναι μόνο η εκπαίδευση των πληρωμάτων, την οποία εμείς προσπαθούμε και ζητούμε. Είμαστε σε επαφές και με το Υπουργείο Τουρισμού και με τα άλλα συναρμόδια Υπουργεία, σε ότι αφορά στην εκπαίδευση των στελεχών, την εκπαίδευση όλων των ανθρώπων, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στο yachting, ακόμη και στη δια βίου μάθηση και των επαγγελματιών, διότι τα δεδομένα, περίπου, ανά πενταετία, αλλάζουν, οι αγορές αλλάζουν, τα τουριστικά προϊόντα αλλάζουν, οι πελάτες οι ίδιοι δεν αρκούνται μόνο στο σκάφος και τη θάλασσα, θέλουν και θεματικά πράγματα και νομίζω ότι αυτό μπορεί να βοηθήσει και πρέπει η εκπαίδευση να είναι επί του συνόλου.

Σχετικά με την έλλειψη εργατικού δυναμικού, που ρώτησε ο κ. Λογιάδης, βεβαίως, έχουμε πρόβλημα με τα πληρώματά μας. Αυτή τη στιγμή, υπάρχει ένα κενό, υπάρχουν οι skipper για τη δική μας κατηγορία, διότι εμείς, δεν είμαστε εγγεγραμμένοι ναυτικοί. Είμαστε κυβερνήτες τουριστικών σκαφών αναψυχής και έχουμε και τα δευτερεύοντα πληρώματα, που είναι οι hostess, που είναι οι συνοδοί, που είναι οι τουριστικοί guide, κ.λπ.. Αυτή τη στιγμή, υπάρχει πρόβλημα. Τον Αύγουστο, για παράδειγμα, γιατί την περασμένη χρονιά από ένα συνέδριο που έγινε από το yachting που ήμασταν καλεσμένοι ως Σύνδεσμος και παρουσιαστήκαμε, με μία μελέτη που έκαναν οι ίδιοι, διαπιστώσαμε ότι, γενικότερα, στη Μεσόγειο, για τη χρονιά που πέρασε, υπήρξε μία ζήτηση αύξησης σε κυβερνήτες τουριστικών σκαφών της δικής μας κατηγορίας, στο 20%. Αυτό τείνει να ανέβει και όπως είπε ο κ. Βερνίκος η ελληνική επικράτεια, το ελληνικό yachting δεν έχει καμία ανάγκη, είναι ο πρώτος προορισμός μέσα στη Μεσόγειο και από τους πρώτους στον κόσμο.

Άρα, το μόνο που έχουμε να κάνουμε, είναι να σκύψουμε πάνω από όλα αυτά, να συνεργαστούμε, να βρούμε τον καλύτερο δρόμο, για να βοηθήσουμε και τον κλάδο και τους εργαζόμενους και τους πολύ μικρούς, μικρούς και μεσαίους επιχειρηματίες, που ανήκουμε εμείς.

Σε ότι αφορά στις ψηφιακές διαδικασίες, ναι, το ηλεκτρονικό ναυλοσύμφωνο, υπάρχει το ηλεκτρονικό μητρώο, ξεκίνησε από το ν.4256. Υπάρχει το ηλεκτρονικό μητρώο. Το ηλεκτρονικό ναυλοσύμφωνο, πραγματικά, θα απομπλέξει τις γραφειοκρατικές διαδικασίες από τους επαγγελματίες και από τις υπηρεσίες του Λιμενικού. Όντως, το Λιμενικό κάνει εξαιρετικές προσπάθειες, είναι ο άμεσος συνεργάτης μας, όλα αυτά τα χρόνια, παρότι υπάρχουν «αρρυθμίες», οι οποίες πιστεύω ότι με το ηλεκτρονικό ναυλοσύμφωνο τα πράγματα θα μπούνε στη θέση τους και δεν θα χρειάζεται, να έχουμε τριβές ή διαφορετικές ερμηνείες σε διατάξεις και σε νόμους.

Η πανδημία μάς πήγε δύο χρόνια. Πραγματικά, η δραστηριότητα, το 2020 ήμασταν στο 25% παραγωγή, σε σχέση με το 2019, γιατί είναι η τελευταία χρονιά που έχουμε δείγματα. Το 2021 ήταν γύρω στο 55%. Φέτος, η χρονιά ήταν πολύ αισιόδοξη μέχρι την αρχή του πολέμου. Υπολογίζαμε ότι θα φτάναμε στο 80% με 85% της δραστηριότητας του 2019. Αυτή τη στιγμή, από την πρώτη ημέρα του πολέμου, έχουν «παγώσει» τα πάντα. «Χαμένη» η αγορά της Ουκρανίας, «χαμένη» η αγορά της Ρωσίας, επηρεασμένες πολύ οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, Τσεχία, Μολδαβία, Πολωνία και όλες αυτές οι χώρες, ενώ δεν ξέρουμε ακόμη, πόσο θα επηρεάσουν την ευρωπαϊκή αγορά, συν του ότι η αμερικανική αγορά είναι επηρεασμένη. Υπάρχουν θέματα.

Τι ζητάμε εμείς;Εμείς, παρότι δεν είναι αρμόδιο το Υπουργείο Ναυτιλίας, θέλουμε να αλλάξει ο συντελεστής ΦΠΑ της ναύλωσης και να πάει σε έναν σταθερό συντελεστή, για να σταματήσει και αυτή η «διαμάχη» που έχουμε με την Ευρωπαϊκή Ένωση, της έκπτωσης του φόρου. Μπορεί να υπάρξει. Στην Κροατία, παραδείγματος χάριν, είναι 13% σταθερός. Μπορούμε κι εμείς να βρούμε έναν άλλο συντελεστή, ο οποίος να είναι σταθερός και να κλείσουμε, για να μπορεί ο επαγγελματίας να προγραμματίσει.

Θα ζητήσουμε, επίσης, από το Υπουργείο Οικονομικών αναβολή πληρωμής των επιστρεπτέων προκαταβολών, να πάει, τουλάχιστον, το 2023. Αυτή τη στιγμή, η αγορά είναι «παγωμένη», δεν ξέρουμε πως θα κινηθούμε. Εάν πετύχουμε το περσινό ποσοστό, θεωρούμε εμείς ως επαγγελματίες, με τα δεδομένα που έχουμε σήμερα, αυτή τη συγκεκριμένη στιγμή, θα έχουμε πάει πάρα πολύ καλά και θα κάνουμε μεγάλη επιτυχία.

Άλλο ένα αίτημα, το οποίο θέλουμε να ζητήσουμε, είναι να συμπεριληφθούμε στον αναπτυξιακό νόμο για αγορά, για ανανέωση σκαφών του στόλου μας, αλλά με «πράσινη» ενέργεια. Αυτό είναι το μέλλον. Ήδη, υπάρχουν ναυπηγεία στην Ευρώπη και στην Αμερική, που εμείς οι επαγγελματίες είμαστε διατεθειμένοι να ρισκάρουμε σε ένα καινούργιο επαγγελματικό σκάφος, με διαφορετικές τεχνολογίες και θα πάρουμε το ρίσκο, γιατί θα είναι «πράσινη» ενέργεια. Γνωρίζουμε ότι υπάρχει ένα target πελατών, αυτή τη στιγμή, παγκοσμίως, που ενδιαφέρεται να ταξιδέψει και να ναυλώσει ένα τέτοιο σκάφος. Βεβαίως, η αρχή θα έχει προβλήματα τεχνολογίας, αλλά αυτά μπορούμε να τα λύσουμε.

Τέλος, οι πλωτοί προβλήτες δεν δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό στους οργανωμένους τουριστικούς λιμένες. Ο πλωτός προβλήτας έχει ασφαλές αγκυροβόλιο, μία ρευματοδότηση και μία υδροδότηση, δεν μπορεί να προσφέρει τις καλές υπηρεσίες, τις οποίες μπορεί να έχει σε έναν οργανωμένο τουριστικό λιμένα, που έχουμε αυτή τη στιγμή.

Θέλουμε να το ξεχωρίσει, ότι, όπως έχουμε τα πολύ καλά εστιατόρια έχουμε και τα μικρά εστιατόρια, έχουμε τη μπουτίκ στο Κολωνάκι, αλλά έχουμε και το σούπερ μάρκετ στη Δραπετσώνα, την οποία αγαπώ και μου αρέσει πάρα πολύ. Πρέπει να το καταλάβουμε, το exclusive και ο μαζικός θαλάσσιος τουρισμός.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Τσιλίδης, έχει τον λόγο.

**ΛΥΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΙΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος Δ.Σ. Ομοσπονδίας Ελληνικών Ενώσεων Ταξιδιωτικών και Τουριστικών Γραφείων (fedHATTA)):**

Το ερώτημα του κ. Λογιάδη, το απάντησε, ήδη ο κ. Λουτριώτης, για να μην επανέλθω.

Σε ότι αφορά για το τι γίνεται με την κρίση της Ουκρανίας και αν έχουμε κάποια συγκεκριμένη υποστήριξη. Ναι, με τα συναρμόδια Υπουργεία, κυρίαρχα με το Υπουργείο Τουρισμού. Είμαστε σε συνεχή επικοινωνία, καθώς καταγράφοντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές επιχειρήσεις από αυτό το μηδενικό αποτέλεσμα αφίξεων ξένων.

Δεν σας κρύβω, ότι οι επιχειρήσεις αυτές έχουν μπει στην «εντατική» και δεν έχουν καν «οξυγόνο».

Τέλος, να απαντήσω και στον κ. Αλεξανδράτο, χαίρομαι που είστε περήφανος για την Κεφαλονιά, αλλά έχετε δύο από το Καστελόριζο στη συνάντησή σας απόψε, τον κ. Παπουτσή κι εμένα.

Ευχαριστώ.

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

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΑΔΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος (ΕΜΑΕ)):**

Ευχαριστώ την κυρία Μανωλάκου, για το ερώτημά της. Πράγματι, είναι γεγονός, ότι το άρθρο 89, ορίζει διαδικασίες, οι οποίες εξακολουθούν να είναι πάρα πολύ χρονοβόρες για τη δημιουργία και τη χωροθέτηση ενός νέου τουριστικού λιμένα.

Συμφωνώ με τους προλαλήσαντες, λοιπόν, ότι υπάρχει άμεση ανάγκη για την κάλυψη του ελλιμενισμού, της έλλειψης των υποδομών, γι’ αυτό και προτείναμε στο άρθρο 87 του σχεδίου νόμου, οπωσδήποτε, να προβλεφθεί, ό,τι προβλέπεται για τα αγκυροβόλια. Η δυνατότητα, δηλαδή, πλωτών εξεδρών, εντός όλων των ειδών τουριστικών λιμένων. Έτσι δεν υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός. Υπάρχουν ίσοι όροι και υπάρχει και ένα δίκαιο πλαίσιο.

Βεβαίως, το άρθρο 89, παραμένει, κυρία Μανωλάκου, να ορίζει χρονοβόρες διαδικασίες και ελπίζουμε ότι οι τέσσερις μήνες, για να γνωμοδοτήσει η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, είναι ένα διάστημα, το οποίο θα μπορέσει με κάποιον τρόπο να μειωθεί ουσιαστικά.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δημήτρης Ιατρίδης, Εκτελεστικός Διευθυντής της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΙΑΤΡΙΔΗΣ (Εκτελεστικός Διευθυντής της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ)):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ και τον κ. Μπγιάκη, για την ερώτηση του. Είναι ένα ζήτημα, όπως όλοι γνωρίζουμε, σύνθετο, περίπλοκο, αυτό της διαχείρισης αποβλήτων πλοίων.

Η διάταξη του άρθρου 81, αποσκοπεί στο να καλύψει την ενδιάμεση περίοδο, μέχρι να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες, είτε με πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, είτε με διαγωνισμό. Για λόγους δημόσιας υγείας και ασφάλειας, όπως αντιλαμβάνεστε, πρέπει να υπάρχει κάποιος φορέας, ο οποίος να ασχολείται με τη διαχείριση αποβλήτων μέσα στα λιμάνια και αυτό γίνεται, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις του άρθρου 81 και η παρ. 1, που μιλάει για φορείς διαχείρισης, που, ήδη, έχουν εκκινήσει διαδικασίες ή για άλλους, οι οποίοι θα εκκινήσουν τις επόμενες εξήντα μέρες τις σχετικές διαδικασίες.

Συνεπώς, είναι μία ενδιάμεση περίοδος, ώστε να εξασφαλιστεί η τελική συμμόρφωση με τον Κανονισμό 352. Βέβαια, προβλέπει και στην παρ.3, και για περίπτωση που υπάρχουν δικαστικές εμπλοκές, διότι, όπως αντιλαμβάνεστε, όταν υπάρχουν διαφορετικές εταιρείες, οι οποίες αιτούνται, υπάρχει η δυνατότητα να προσφύγουν στα δικαστήρια. Συνεπώς, για το διάστημα, μέχρι να τελεσιδικήσει αυτό το θέμα, να καταστεί αμετάκλητη η υπόθεση και να υπάρχει απόφαση, υπάρχει δυνατότητα για τον φορέα να συνεχίσει τη σύμβαση που είχε μέχρι τώρα. Πάντοτε, κοιτάζουμε τον νόμο και τον Κανονισμό. Αυτό που μας ενδιαφέρει με τον ευρωπαϊκό κανονισμό είναι η συμμόρφωση και σε αυτό αποσκοπούμε. Είναι μία αναγνώριση πραγματικότητας το άρθρο 81, και δεν θέλουμε ούτε μία ημέρα να βρεθούμε, εκτός του πλαισίου, το οποίο ορίζει ο νόμος και ο Κανονισμός.

Φυσικά, όπως ανέφερε ο κ. Μπγιάκης, παρακολουθούμε την ευρωπαϊκή πρακτική. Πάνω απ’ όλα, βέβαια, την απευθείας εφαρμογή του Κανονισμού, που, όπως ξέρετε, έχει τη δυνατότητα, μετά την περίοδο προσαρμογής, την περίοδο χάριτος, να εφαρμόζεται απευθείας στην ελληνική νομοθεσία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Πρόεδρος Δ.Σ. της Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Ελληνικών Νήσων (ΕΝΠΕΝ)):** Ναι, θα ήθελα να διευκρινίσω κάτι σημαντικό. Τι έφερε ο ν.4504/2017; Έφερε την κατάργηση της παρ. β΄, του άρθρου 3, του ν.4256. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, να μην μπορεί κάποιο επαγγελματικό σκάφος από τις απέναντι τουρκικές ακτές, να κάνει επιβίβαση, αποβίβαση στα ελληνικά νησιά. Έφερε, επίσης, και τη σταδιακή μείωση αυτών των σκαφών. Μην ξεχνάμε, ότι τα παραδοσιακά σκάφη από την Τουρκία, οι λεγόμενες γκιουλέτες, άλλαξαν τρεις κατηγορίες, από το 2017 μέχρι και σήμερα, για να μπορέσουν να περάσουν από τα απαραίτητα πρωτόκολλα που θεσπίσαμε και καλά κάναμε και τα θεσπίσαμε. Ήταν στα commercial, πήγαν στα wooden boats, τώρα έχουν περάσει στα wooden boats promity verbist και σε αυτούς έχουν απαγορεύσει την είσοδο τους. Αυτό έφερε τη σταδιακή μείωση αυτών των σκαφών από απέναντι.

Συνάμα, ο κορονοϊός, η πανδημία που εμείς στο Καστελόριζο και δεν μιλάω για τα υπόλοιπα νησιά, γιατί τα ίδια είναι όλα, θεωρούμαστε από τα ασφαλέστερα διαφυλασσόμενα μέρη της Ελλάδος. Πώς είναι δυνατόν, να μην επιτρέπουμε τη διέλευση αυτών των σκαφών, έστω των ευρωπαϊκών, να έρχονται προς τα εδώ και θα πρέπει κάποια από αυτά -μιλάω για κάτω των 35 μέτρων σκαφών, τα απλά ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, να τα αφήνουμε να πάνε στη Ρόδο, για να ξαναέρθουν στο Καστελόριζο και κατόπιν κάποιο να πάει στην Κύπρο; Δηλαδή, πρέπει να κάνει 72 μίλια, για να πάει για άλλα 72, για να γυρίσει και να πάει να πάρει μία άδεια από απέναντι, είτε λέγεται Γάλλος, Άγγλος, οτιδήποτε είναι Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν μπορεί να έλθει από εδώ. Για ποιον λόγο; Αυτό ισχύει από το 2019 μέχρι τώρα. Κατανοούμε, ότι προέχει η ασφάλεια όλων από αυτή την πανδημία του κορονοϊού, αλλά σε αυτό το κομμάτι και τωρινή Κυβέρνηση και οι προηγούμενες κάνατε λάθος. Πρέπει να το δούμε έμπρακτα.

Να σας πω, ότι στις 26 Μαρτίου του 2022, μετά από δύο χρόνια, γιατί στις 7 Μαρτίου του 2020 έκλεισαν τα θαλάσσια σύνορά μας με την Τουρκία, ήρθε ημερόπλοιο, το οποίο έφερε, αφού άνοιξαν τα ημερόπλοια, 107 ανθρώπους για ημερήσιο δρομολόγιο για πέντε ώρες, κάτι που σημαίνει, ότι ήταν περισσότεροι από τους αφιχθέντες που πήγαν στη Ρόδο από τα απέναντι τουρκικά παράλια. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό για την τοπική κοινωνία του κάθε μικρού μέρους;

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Μοντεσάτου, από την Ένωση Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής.

**ΜΑΡΙΑ ΝΤΟΥΚΑ ΜΟΝΤΕΣΑΤΟΥ (Δικηγόρος – Εκπρόσωπος της Ένωσης Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής (ΕΑΙΣΑ)):** Σχετικά με τις δύο ερωτήσεις που έλαβα από τον κ. Φόρτωμα, για τα θετικά που θα επιφέρει η ολική άρση του καμποτάζ. Θεωρώ ότι αναφέρθηκε, λεπτομερώς, η κυρία Πολέμη. Εγώ να τονίσω, ότι έχουμε ανάγκη τα κρατικά έσοδα και κυρίως, τα έσοδα που θα προέλθουν από την είσπραξη του Φ.Π.Α. στα ναύλα, που, κατά μέσο όρο, αυτών των σκαφών αναψυχής είναι, περίπου, μισό εκατομμύριο την εβδομάδα. Μιλάμε για πολύ σημαντικά ποσά. Θεωρώ ότι εμείς φταίμε που τα σκάφη αυτά τα έχουμε διώξει προς την Αλβανία και την Τουρκία, καθιστώντας την Αλβανία το νέο Μονακό της Ευρώπης.

Σχετικά με την ερώτηση του κ. Φόρτωμα, για ποιον λόγο, πιστεύω, ότι εξ αρχής μπήκε το άρθρο 136, του ν.4504/2017. Θεωρώ ότι αυτό το άρθρο μπήκε, άνευ λόγου, χωρίς διαβούλευση μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο. Η προηγούμενη Κυβέρνηση, θεώρησε, ότι θα μπορέσει να καταπολεμήσει τα παράνομα ναύλα από τα σκάφη αναψυχής, κυρίως, που έμπαιναν στο Ανατολικό Αιγαίο και θα αναφερθώ συγκεκριμένα στα τούρκικα. Θα τονίσω, ότι ο παράνομος, είτε είναι ευρωπαίος, είτε είναι Έλληνας, είτε είναι μη κοινοτικός, πάντα θα βρίσκει τρόπο να παρανομήσει και γι’ αυτόν τον λόγο, θα πρέπει η εκάστοτε κυβέρνηση, ανεξαρτήτως χρώματος, να έχει τα σωστά μέσα ελέγχου, ώστε να μπορεί να περιορίζει αυτές τις παρανομίες.

Επίσης, όπως πολύ σωστά, αναφέρθηκε και ο κ. Παπουτσής, τα τουρκικά σκάφη αναψυχής έχουν βρει τρόπο που αποδεικνύει την αναποτελεσματικότητα του άρθρου 136, να τα εμποδίσει να έρχονται στην Ελλάδα, είτε με σημαία Delaware, είτε με σημαία Μάλτας, γιατί η σημαία Μάλτας δέχεται τους μη κοινοτικούς, εν αντιθέσει με την ελληνική, είτε ως χαρακτηρισμένα Primitive, μπαίνουν στο Αιγαίο κανονικά. Αν είναι νόμιμα ή παράνομα, αυτό πρέπει να το κρίνουν οι αρμόδιες ελεγκτικές αρχές και όχι εμείς εδώ, για να μπορούν να κάνουν και οι λιμενικές αρχές σωστά τη δουλειά τους.

Σε αυτό το σημείο, πρέπει να τονίσω και λαμβάνοντας υπ’ όψιν, ότι στην παρέα μας είναι και άνθρωποι από τα Δωδεκάνησα και από το Καστελόριζο, όπως προαναφέρθηκε, ότι, στην πραγματικότητα, τα τουρκικά σκάφη αφήνουν αρκετά έσοδα, κατά τη διάρκεια όλης της τουριστικής περιόδου, αλλά και κατά τη διάρκεια του χειμώνα, τα Σαββατοκύριακα, στα απομακρυσμένα νησιά του Αιγαίου. Οπότε, δεν θεωρώ, ότι δημιουργούνται μόνο αρνητικές εντυπώσεις από τα τουρκικά σκάφη, όσο και αν εμείς να μην τους επιθυμούμε, λόγω εθνικότητας.

Θα ήθελα να απαντήσω στην ερώτηση που έκανα ο κ. Φόρτωμας στον κ. Βερνίκο, η οποία δεν απαντήθηκε. Τα ελληνικά σκάφη αναψυχής δεν δημιουργούν υποκατάστημα, ούτε εταιρεία στην Ευρώπη ή στο εξωτερικό, όταν κάνουν ναύλα και δεν έχουν περιορισμούς, ούτε στις ημέρες ναύλωσης, ούτε στα μέτρα. Εμείς για ποιον λόγο να θέτουμε αυτούς τους περιορισμούς, εις βάρος της εθνικής μας οικονομίας και του εθνικού μας συμφέροντος, όταν αυτή η αρνητική πρωτοπορία δεν υπάρχει πουθενά αλλού παγκοσμίως;

Επικαλούμενη τη νομική μου ιδιότητα, θα πω, ότι βγάζοντας αρκετές ελληνικές επαγγελματικές άδειες και τα μόλις εννέα μη κοινοτικά σκάφη αναψυχής, που έχουν λάβει την ελληνική επαγγελματική άδεια και έχουν εγγραφεί στο μητρώο, τα έχω εγώ εντάξει. Τα μη κοινοτικά, όπως προαναφέρθηκα στην ομιλία μου, υπόκεινται σε 22% φορολογία εισοδήματος, που σημαίνει ότι δεν είναι, επί ίσοις όροις, με τα ελληνικά, παρότι έχουν την ελληνική επαγγελματική άδεια και τα ευρωπαϊκά σκάφη αναψυχής, τα οποία και αυτά έχουν λάβει ελληνική επαγγελματική άδεια, διότι δεν μπορούσαν να κάνουν αλλιώς, για να μπορέσουν να ναυλώσουν στην Ελλάδα, δηλαδή, είχαν αυτή τη δυσμενή επιλογή, πληρώνουν διπλό φόρο χωρητικότητας και στην Ελλάδα και στη σημαία τους. Αυτό στην ποντοπόρο ναυτιλία δεν προβλέπεται, διότι ο φόρος χωρητικότητας συμψηφίζεται, πληρώνεται στη σημαία και η διαφορά στην Ελλάδα. Αυτό μπορούν να το επιβεβαιώσουν, όσοι βρίσκονται στην παρέα μας από τον χώρο της ναυτιλίας.

Απαντώντας στον κ. Σαντορινιό, θεωρώ ότι είναι λάθος, ότι δεν αφορά στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής αυτό το νομοσχέδιο, όταν εισάγεται η πρωτοπόρα ιδιωτική εταιρεία σκαφών αναψυχής. Θεωρώ ότι το γενικότερο άνοιγμα της αγοράς, θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα σε ολόκληρο τον κλάδο, συμπεριλαμβανομένων και των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να πω, ότι στην Ιταλία, το οποίο, μάλλον, είναι λίγο εκτός θέματος, τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής μπορούν να βγάζουν τα έξοδά τους, τους επιτρέπεται ένας ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης. Αυτό θα ήταν, επίσης, πολύ καινοτόμο να μπορούσε να εισαχθεί στην ελληνική νομοθεσία.

Ακόμη στην τελευταία ερώτηση, σχετικά με τα λιμάνια, τα οποία δεν είναι αρκετά εξοπλισμένα, συγκριτικά με τα ευρωπαϊκά σκάφη αναψυχής. Εγώ θα συμφωνήσω με τον κ. Κατσικάδη, ο οποίος αναφέρθηκε στο να επιτρέπεται στα εντός μαρίνων η ύπαρξη πλωτών προβλητών, ώστε να μπορούν να εξασφαλιστούν περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού.

Θα ήθελα να αναφερθώ στην έρευνα που έκανε η diaΝΕΟsis, τον Νοέμβριο 2021. Παρότι οι περισσότερες εγκαταστάσεις έχουν χωροθετηθεί, δεν έχουν προχωρήσει στο στάδιο της κατασκευής. Μόλις 37 από τις 168 χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες λειτουργούν, δηλαδή, μόλις το 22%. Από τις 62 χωροθετημένες μαρίνες, μόλις 23 έχουν κατασκευαστεί και βρίσκονται σε λειτουργία, δηλαδή, το 37,1 %. Θεωρώ, ότι θα πρέπει και το ΤΑΙΠΕΔ να προχωρήσει άμεσα σε διαγωνισμούς, για να βγουν στον «αέρα», ώστε να μπορέσουν οι επενδυτές, είτε Έλληνες, είτε ευρωπαίοι ή μη κοινοτικοί να επενδύσουν, ώστε να μπορέσουμε να αναπτύξουμε και να καλύψουμε άμεσα αυτή την ανάγκη για τις θέσεις ελλιμενισμού.

Οπότε και εγώ με τη σειρά μου, θα επικαλεστώ τη λογική όλων σας, να καταλάβετε ότι το κεφάλαιο, πράγματι, δεν έχει πατρίδα. Ότι υπάρχει διαπιστωμένη έλλειψη αγοράς σκαφών αναψυχής από 35 μέτρα και άνω στην ελληνική σημαία. Υπάρχει ολιγοπώλιο. Θα πρέπει να ανοίξουμε, για να μπορέσουμε να φέρουμε έσοδα στη χώρα μας, διότι η Ελλάδα δεν είναι ο ήλιος, η θάλασσα και ο ωραίος λαός. Η Ελλάδα πρέπει να δώσει στους επενδυτές, που τόσο πολύ θέλουμε να προσελκύσουμε, ένα σταθερό φορολογικό και νομικό πλαίσιο, ώστε να έρθουν, να κάνουν τις διακοπές τους και να αφήσουν τα ωραία τους χρήματα, τα οποία τόσο πολύ έχουμε ανάγκη.

Τέλος, ο πόλεμος αφορά όλο τον κόσμο, όλους τους επαγγελματίες και τα θαλαμηγά σκάφη αναψυχής, τα οποία έχουν υποστεί πολύ μεγάλη μείωση, διότι, όπως γνωρίζετε, υπάρχουν πλοιοκτήτες και Ρώσοι και Ουκρανοί, σε αυτά τα μεγέθη, τα οποία φέτος δεν θα είναι στην αγορά και θα πληγούν, πάρα πολύ, όλοι οι επιχειρηματίες που δουλεύουν με αυτούς τους δύο λαούς, συμπεριλαμβανομένων και της ένωσης της ΕΠΕΣΤ και της ΣΙΤΕΣΑΠ. Οπότε το yachting έχει επηρεαστεί εφ’ όλης της ύλης και όχι μόνο οι δικές σας αγορές, αλλά όλες οι αγορές.

Να πω, ότι ο κ. Βερνίκος γνωρίζει πάρα πολύ καλά για τις off shore εταιρείες.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Προχωράμε με τον κ. Κούζη από το Λιμενικό Σώμα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΥΖΗΣ (Αντιπρόσωπος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΛΣ)):** Να αναφερθώ λίγο στην τοποθέτηση του κ. Σαντορινιού. Η δική μας ανάγνωση, στα άρθρα 77 και 78, είναι ότι η υπηρεσία είναι υποχρεωμένη, εντός δύο μηνών από την υποβολή της αίτησης, να απαντήσει στο στέλεχος και εντός ενός έτους, το αργότερο, να ικανοποιήσει το αίτημα του. Οπότε, αρχικά, μάς καλύπτει, γιατί αφενός, είναι υποχρεωμένη να καλύψει το στέλεχος στην αίτησή του και το κυριότερο για εμάς είναι, ότι έχει και αναδρομική ισχύ, από τότε που ο ίδιος ο νόμος τέθηκε σε εφαρμογή.

Ευχαριστώ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ (Επίτιμος Πρόεδρος και Μέλος του Δ.Σ της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ))**: Σε σχέση με τις μαρίνες, κατ’ αρχήν. Πράγματι, τόσο στην Ελλάδα, όσο και σε όλη τη Μεσόγειο, είναι όλο και πιο δύσκολο να χωροθετείς μαρίνες για λόγους περιβαλλοντικούς και αντιδράσεων τοπικών κοινωνιών. Το αποτέλεσμα είναι, ότι πρέπει να ενθαρρύνουμε τη διαδικασία για πιο ελαφριές κατασκευές, πλωτά στοιχεία. Είμαστε σύμφωνοι και με την Ένωση Μαρινών, ότι αυτό ισχύει πολύ περισσότερο σε, ήδη, χωροθετημένες μαρίνες, ότι πρέπει να είναι πιο εύκολη η διαδικασία. Ενδεικτικά, μιλάω και για τη Σύμη που έχει κάνει αιτήσεις. Πρέπει να ενθαρρύνουμε, ακόμη και στις περιφερειακές περιοχές, τη δημιουργία άμεσα θέσεων ελλιμενισμού μέσα από πλωτά στοιχεία.

Σε ότι αφορά στα υπόλοιπα θέματα που θίχτηκαν, είναι ευχάριστο, να ακούς την κυρία Μοντεσάντου, η οποία πολύ καλά προασπίζεται τα συμφέροντα. Έχει, όμως, άλλο σημείο αναφοράς. Θέλω να σας θυμίσω, για να περιλάβω και το ερώτημα του κ. Φόρτωμα, ότι στη Δυτική Μεσόγειο το yachting αφορούσε, κυρίως, ιδιωτικά σκάφη και κατασκευή μεγάλων λιμενικών έργων. Το επαγγελματικό yachting στην Ελλάδα πρωτομπήκε η νοοτροπία αυτή με τον νόμο του 1976, επί Παπαδόγγονα. Στην Ελλάδα, ενθαρρύνθηκε το επαγγελματικό σκάφος και η ελληνική σημαία.

Έρχομαι, λοιπόν, και λέω, ότι παραδοσιακά, βεβαίως, είμαστε ανοικτοί, αλλά, βεβαίως, πρέπει να ενθαρρύνουμε την ελληνική σημαία. Υπάρχουν χιλιάδες ελληνικά σκάφη με ξένη σημαία. Κάθε νομοσχέδιο, κάθε άρθρο, πρέπει να ενθαρρύνει γενικά και την ελευθερία και την ελληνική σημαία. Και εδώ εντοπίζω το συγκεκριμένο άρθρο να ενθαρρύνει τις εξεγχώριες εταιρείες και να μην ενθαρρύνει τις ελληνικές σημαίες. Τόσο απλά τα πράγματα. Και ενώ είναι ελεύθερα, απλώς, για εισπρακτικούς λόγους, να τους ενθαρρύνει. Το ελληνικό Κοινοβούλιο πρέπει να βάλει ένα βέτο σε αυτό το θέμα.

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

**ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΟΥΕΝ))**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Επειδή το παρόν νομοσχέδιο αφορά στα πλοία αναψυχής και τον θαλάσσιο τουρισμό, θα ήθελα να ενημερώσω και τους συμμετέχοντες από τους άλλους φορείς στη σημερινή διαβούλευση, ότι οι υπάλληλοι που ασκούν τις αρμοδιότητες του θαλασσίου τουρισμού, είναι πολιτικοί υπάλληλοι του Υπουργείου, που τις αλλαγές που έχουν επέλθει τα τελευταία χρόνια και αυτές που αυτό το νομοσχέδιο εισηγείται, θα κληθούμε εμείς να τις εφαρμόσουμε και σας δηλώνουμε, ότι είμαστε ελάχιστοι. Οι συνάδελφοι που υπηρετούν στη Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλασσίου Τουρισμού έχουν εξαντληθεί και σωματικά και ψυχικά και ζητούμε και τη δική σας στήριξη προς τον Υπουργό Ναυτιλίας, να αυξήσει τις οργανικές μας θέσεις, ούτως ώστε να μπορέσουμε να ανταπεξέλθουμε στο έργο μας και να υπηρετήσουμε τους επιχειρηματίες του κλάδου.

Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι, θέλουμε να σας ευχαριστήσουμε για την παρουσία σας και τη συμμετοχή σας στην επεξεργασία του νομοσχεδίου. Να σας ευχηθώ κι εγώ, για λογαριασμό και όλων των συναδέλφων, Καλή Ανάσταση και Καλό Πάσχα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνεται η συνεδρίαση για την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου 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».

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, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πουλάς Ανδρέας, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 13:30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**