**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 13:55΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας 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».

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

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

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα σας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η τρίτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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».

Πριν περάσουμε στη συζήτηση των άρθρων, προχωράμε στην ψήφιση, επί της αρχής.

Η Νέα Δημοκρατία, δια του κ. Φίλιππου Φόρτωμα, ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, δια του κ. Νεκτάριου Σαντορινιού, επιφυλάσσεται.

Το Κίνημα Αλλαγής, δια του κ. Δημητρίου Μπιάγκη, επιφυλάσσεται.

Το Κ.Κ.Ε., δια της κυρίας Διαμάντως Μανωλάκου, καταψηφίζει.

Η Ελληνική Λύση, δια του κ. Βασιλείου Βιλιάρδου, επιφυλάσσεται και

το ΜέΡΑ25, δια του κ. Γεωργίου Λογιάδη, καταψηφίζει.

Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής γίνεται δεκτό, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Προχωράμε, λοιπόν, στη συζήτηση των άρθρων, δίνοντας τον λόγο στον πρώτο Εισηγητή μας, τον κ. Φόρτωμα.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο χωρίζεται, ουσιαστικά, σε διατάξεις που αφορούν στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, αλλά και τα τουριστικά ημερόπλοια, σε άλλες διατάξεις που αφορούν στις ΝΕΠΑ και τις ΕΙΠΑ, καθώς και στο μέρος με τις διατάξεις του Υπουργείου Τουρισμού. Προφανώς, ενδιάμεσα, έχουμε και διάφορες άλλες διατάξεις, που αφορούν το ευρύ φάσμα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ας αρχίσουμε από το Α΄ Μέρος. Στο Α΄ Κεφάλαιο, περιλαμβάνουμε το άρθρο 1, το οποίο αφορά στον καθορισμό της βασικής ορολογίας του άρθρου του Μέρους Α΄ και στο οποίο επιχειρείται η αποσαφήνιση, τροποποίηση ή και υιοθέτηση αυτούσιων εννοιών του καταργούμενου άρθρου 1, του ν.4256/2014.

Το Β΄ Κεφάλαιο, αποτελείται από τα άρθρα 2 έως 7. Περιλαμβάνονται διατάξεις που αφορούν στο e-Μητρώο Πλοίων, στο άρθρο 2 και τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, αποσαφηνίζοντας τους όρους, αλλά και τις προϋποθέσεις της δραστηριοποίησής τους στο άρθρο 3, και καθορίζοντας τις ημέρες ναύλωσης στο άρθρο 4.

Επίσης, εισάγεται, για πρώτη φορά, η δυνατότητα αναστολής άσκησης δραστηριότητας , στο άρθρο 5, ενώ περιλαμβάνονται και τα άρθρα για την κατάσχεση και τις οφειλές των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, άρθρα 6 και 7.

Στο αυτό το σημείο, να τονίσουμε μία από τις πολύ σημαντικές καινοτομίες του παρόντος νομοσχεδίου. Στο άρθρο 3, παρ.3α΄, για πρώτη φορά, επιτρέπεται ολική ναύλωση επαγγελματικού πλοίου από περισσότερους του ενός ναυλωτές, αλλά με ειδικές προϋποθέσεις.

Στο Γ΄ κεφάλαιο και στα άρθρα 8 και 9, εισάγονται διατάξεις που ρυθμίζουν τη δυνατότητα νόμιμης άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας, εντός της ελληνικής επικράτειας σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, μη καταχωρημένα στο e-Μητρώο Πλοίων, υπό διάφορες προϋποθέσεις, αλλά και όρους, ενώ θεσπίζεται ειδικό τέλος υπέρ του δημοσίου, με την ονομασία ΤΕΠΑΔΑΧ. Με την απαγόρευση, λοιπόν, επιβίβασης, αλλά και αποβίβασης, εντός της ελληνικής επικράτειας, η οποία ίσχυε μέχρι και σήμερα, η χώρα μας έχανε και τον Φ.Π.Α. από την έναρξη του ναύλου, καθώς και τα έξοδα από διάφορες πετρελεύσεις, αλλά και προμήθειες για τον κάθε ναύλο.

Η χώρα μας, με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στην Ευρώπη, αποτελεί έναν, εξαιρετικά, ελκυστικό προορισμό. Θα έπρεπε, λοιπόν, να αλλάξει η λογική καμποτάζ, αλλά και να μπορέσει να απορροφήσει το όφελος, το οποίο, πραγματικά, της αναλογεί, βάσει και των φυσικών της πλεονεκτημάτων, αίροντας εμπόδια από τον νόμο το 2017. Και αυτό επιχειρούμε με τα άρθρα 8 και 9, έστω και για τις 21 μέρες, είναι μία καλή αρχή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Σε ότι αφορά στο Δ΄ Κεφάλαιο, αναφερόμαστε στα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, όπου στο άρθρο 10, καθορίζουμε τους όρους, αλλά και τις προϋποθέσεις για τη δραστηριοποίησή τους.

Στο Ε΄ Κεφάλαιο και στα άρθρα 11 έως 17, βρίσκουμε διατάξεις που αφορούν στις γενικές υποχρεώσεις, όρους, αλλά και προϋποθέσεις, οι οποίοι σχετίζονται με την δραστηριοποίηση του συνόλου των κατηγοριών των πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Α΄ Μέρους και οι οποίες εξειδικεύονται βάσει κατηγορίας πλοίου.

Ειδικότερα το άρθρο 11, αναφέρεται στην στελέχωση πλοίων αναψυχής, αλλά και τουριστικών ημερόπλοιων. Για πρώτη φορά, επιχειρούμε μία ολιστική προσέγγιση ασφάλισης των πληρωμάτων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Με τις ρυθμίσεις αυτές θα προκύψει όφελος και για το ΝΑΤ από τις εισφορές και των αλλοδαπών ναυτικών σε πλοία που τηρούν συγκεκριμένη σύνθεση.

Στο άρθρο 12, έχουμε τη διάταξη για το ναυλοσύμφωνο, ενώ στο άρθρο 13, αναλύεται για κάθε κατηγορία πλοίου, η υποχρέωση τήρησης κατάστασης επιβαινόντων.

Το άρθρο 14, αναφέρεται στη λήψη άδειας απόπλου, αλλά και στη δήλωση κατάπλου αναλυτικά, ανά κατηγορία πλοίου, ανάλογα με την υποχρέωση τήρησης σύνθεσης πληρώματος.

Με το άρθρο 15, αναφερόμαστε στην ιδιοχρησιμοποίηση επαγγελματικού σκάφους, ενώ στο άρθρο 16, αναφερόμαστε στη δυνατότητα εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων, τα λεγόμενα empty runs. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για πρώτη φορά, ένα επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μπορεί να πραγματοποιεί δρομολόγιο κενό επιβατών, χωρίς, φυσικά, να αίρεται ο δικός του επαγγελματικός χαρακτήρας.

Τέλος, με το άρθρο 17, πραγματευόμαστε ζητήματα ασφάλισης πλοίων αναψυχής, αλλά και των τουριστικών ημερόπλοιων, ανά κατηγορία πλοίου.

Στο 6ο Κεφάλαιο, στο άρθρο 18, αναφέρονται τα διάφορα ψηφιακά εργαλεία για τα επαγγελματικά πλοία. Δημιουργείται ηλεκτρονική εφαρμογή, με σκοπό την έκδοση ηλεκτρονικής άδειας για τα πλοία, του άρθρου 8.

Στο 7ο Κεφάλαιο, άρθρα 19 και 20, έχουμε τις ποινικές, αλλά και τις διοικητικές κυρώσεις.

Τέλος, στο 8ο Κεφάλαιο, που αποτελείται από τα άρθρα 21 και 22, έχουμε τις διάφορες μεταβατικές διατάξεις.

Αναφορικά με το Β΄ Μέρος του νομοσχεδίου και το Κεφάλαιο Α΄, στα άρθρα 23 έως 67, αναφερόμαστε στις ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής, τις λεγόμενες ΝΕΠΑ. Στην ουσία, επικαιροποιούμε και την ισχύουσα νομοθεσία. Όλες αυτές οι διατάξεις πραγματεύονται ζητήματα διαχείρισης μιας ΝΕΠΑ, από την ίδρυσή της μέχρι και την εκκαθάρισή της.

Αντίστοιχα, στο Κεφάλαιο Β΄, στα άρθρα 68 και 69, αναφερόμαστε στις εταιρείες των ιδιόκτητων πλοίων αναψυχής, τις λεγόμενες ΕΙΠΑ, επικαιροποιώντας, επίσης, το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.

Τέλος, στο Κεφάλαιο Γ΄, στα άρθρα 70 και 71, έχουμε τις διάφορες εξουσιοδοτικές διατάξεις.

Στο Γ΄ Μέρος του νομοσχεδίου, στα άρθρα 72 και 73, συναντούμε διατάξεις για επιπλέον ψηφιακά εργαλεία, σχετικά με μικρά σκάφη, επαγγελματικά πλοία αναψυχής, αλλά και τουριστικά ημερόπλοια.

Στο άρθρο 74, αναφερόμαστε στην υποχρέωση ασφάλισης πλοίων, αλλά και σκαφών, αλλά και στις κυρώσεις, σε περίπτωση που δεν υπάρχει ασφάλιση σχετική.

Τέλος, στο άρθρο 75, προβλέπουμε την επιμήκυνση χρόνου τοποθέτησης πλωτής εξέδρας από τους έξι στους εννέα μήνες, με την επιφύλαξη των διατάξεων για τις περιοχές απόλυτης περιβαλλοντικής προστασίας. Πρόκειται για μία ρύθμιση που κινείται σε πολύ θετική κατεύθυνση και θα διευκολύνει και τις τοπικές νησιωτικές κοινωνίες. Είναι μία πραγματικότητα που μέχρι τώρα η επιμήκυνση γινόταν, κατά παράβαση, είτε με μία σιωπηρή συμφωνία μερών και είναι μία πραγματικότητα αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ερχόμαστε, λοιπόν, και βάζουμε σαφή πλαίσια και κανόνες, βοηθώντας, παράλληλα, την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και με τον τρόπο αυτό.

Στο Δ΄ Μέρος, τα άρθρα 76 έως 78, αφορούν, όπως είπαμε και στην προηγούμενη συνεδρίαση, τακτικές μεταθέσεις Λιμενικού Σώματος, αλλά και τις γονικές άδειες και τις άδειες πατρότητας, ενώ το Ε΄ Μέρος, άρθρα 79 και 80, αφορά στην επιδότηση της πρακτικής άσκησης σπουδαστών ΑΕΝ και θέματα διδακτικού προσωπικού.

Στο 6ο Μέρος του νομοσχεδίου και στα άρθρα 81 έως και 83, εισάγονται διατάξεις που αφορούν στη διαχείριση αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων από φορείς διαχείρισης λιμένων, αλλά και την αδειοδότηση κατασκευών και εγκαταστάσεων, εντός χερσαίος ζώνης λιμένα. Η αδειοδότηση αυτή, εκτός των υποδομών για τις πύλες Σένγκεν, ορίζεται από τα άρθρα 18 και 19 του ν.2791/2001. Οπότε, με τον τρόπο αυτόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προστατεύουμε χωροταξικά, αλλά και πολεοδομικά και τις νησιωτικές περιοχές και φυσικά και τους λιμένες.

Στο άρθρο 83, έχουμε την παροχή επιδόματος επικινδυνότητας 15%, επί του βασικού μισθού για το προσωπικό πλοηγών σταθμών, ένα ζήτημα που μας είχε ταλανίσει και στο παρελθόν.

Στο 7ο Μέρος και στα άρθρα 84 και 85, αναφερόμαστε στη διαγραφή πλοίου από το νηολόγιο, ενώ έρχεται μία πολύ σημαντική ρύθμιση, θεσμοθετώντας την έκπτωση ναύλου σε άτομα με αναπηρία.

Στο 8ο Μέρος και στο άρθρο 86, έχουμε τις καταργούμενες διατάξεις, ενώ στο 9ο και τελευταίο μέρος του νομοσχεδίου, άρθρα 87 έως 110, έχουμε και τις διατάξεις του Υπουργείου Τουρισμού.

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 87, τροποποιούμε το άρθρο 29, του ν.2160/1993. Διευρύνεται ο ορισμός του αγκυροβολίου, κατά τρόπο, ώστε να περιλαμβάνει και παρεπόμενες κτιριακές εγκαταστάσεις, που δεν ξεπερνούν τα εκατό τετραγωνικά μέτρα, ενώ παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας για τον προσδιορισμό εγκαταστάσεων και τη σύντμηση των προθεσμιών, υπό προϋποθέσεις αδειοδοτήσεών τους. Επίσης, αποσαφηνίζεται και το νομοθετικό πλαίσιο για κάθε διαδικασία τροποποίησης, νομιμοποίησης ή μετατροπής λιμένος σε τουριστικό. Επιπλέον, εξαιρούνται απλές διαδικασίες προσθηκών σε, ήδη, υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από την επαναχωροθέτηση, αλλά και την υπαγωγή σε χρονοβόρα διαδικασία έγκρισης και εκ νέου χωροθέτησης.

Στο άρθρο 88, το οποίο τροποποιεί και το άρθρο 30 του ν.2160/1993, αποσαφηνίζεται η αρμοδιότητα ως προς τη διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και τον έλεγχο των τουριστικών λιμένων και καθορίζεται με σαφήνεια, ότι ανήκουν στο Υπουργείο Τουρισμού. Συνιστάται και τηρείται Ηλεκτρονικό Μητρώο Πληροφοριών Τουριστικών Λιμένων -πολύ ορθά- που αφορά στη διαδικασία χωροθέτησης, τροποποίησης, έκδοσης άδειας λειτουργίας, καθώς και την παρακολούθηση της λειτουργίας τους.

Με το άρθρο 89, τροποποιούμε το άρθρο 31, του ν.2160, το παλαιότερο πλαίσιο θεσμικά, ενώ αποσαφηνίζονται τα επικαιροποιημένα δικαιολογητικά και θέματα που αφορούν στην οριοθέτηση μέχρι και την παραλία. Περαιτέρω, νομιμοποιούνται οι διάφορες εγκαταστάσεις τουριστικών λιμένων που υφίστανται, μέχρι και την 31/12/2021.

Παράλληλα, δημιουργούνται πρότυπα συμβάσεων παραχώρησης εκμετάλλευσης, με δευτερογενή νομοθεσία για τις εκδοχές εκμετάλλευσης, τόσο μέσω διαδικασίας διαγωνισμού, όσο και για την περίπτωση απευθείας ανάθεσης παραχώρησης σε επενδυτή μετά από αίτημα χωροθέτησης. Επιπλέον, δημιουργείται ένα αποκλειστικό πλαίσιο αδειοδότησης, εντός διμήνου από τη δημοσίευση του νόμου.

Τέλος, διευκρινίζονται θέματα, όπως η υποχρέωση υποβολής ειδικού κανονισμού και άδειας περιβαλλοντικών όρων προς αποφυγή χρονοβόρων διαδικασιών, με σκοπό την άμεση έκδοση άδειας. Επιπλέον, χορηγείται, για πρώτη φορά, η δυνατότητα διακριτής αδειοδότησης στον φορέα διαχείρισης της μαρίνας, μετά από αίτησή του, διακεκριμένων τμημάτων της υπό κατασκευή μαρίνας, εντός δύο μηνών από την υποβολή κάποιας σχετικής αίτησης.

Στο άρθρο 90, τροποποιούμε το άρθρο 31α΄ του ίδιου νόμου. Εκδίδεται, λοιπόν, άμεσα και ήδη, από το στάδιο πρώτης έκδοσης άδειας λειτουργίας, ένας κανονισμός χωροθέτησης λιμένων. Παράλληλα, ορίζεται αποκλειστική προθεσμία έγκρισης από την άπρακτη παραλαβή εκ μέρους της διοίκησης.

Στο άρθρο 91, τροποποιούμε το άρθρο 33 του ν.2160 και ορίζουμε, ότι η υποκατάσταση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα, θα γίνεται με ειδική αιτιολόγηση, ως προς την ανάγκη υποκατάστασης, αλλά και τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης.

Στα άρθρα 92 και 93, ορίζεται περαιτέρω, με τρόπο περιοριστικό, η επίλυση διαφορών αυξητικού ανταλλάγματος, με αναφορά σε γεγονότα ανωτέρας βίας και εισάγεται ρύθμιση, ως προς την αντικατάσταση εφεξής και της ρήτρας διαιτησίας σε υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης, αλλά και εκμετάλλευσης διαφόρων τουριστικών λιμένων.

Τέλος, με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 94 μέχρι και 110, απλοποιούμε τη νομοθεσία. Προστίθεται στο νομοθετικό πλαίσιο ο ν.4442/2016 και διαμορφώνεται νέα διαδικασία έγκρισης λειτουργίας. Οι προτεινόμενες αυτές τροποποιήσεις επιδιώκουν να αντιμετωπίζουν μία σειρά από άμεσα ζητήματα, όπως μείωση γραφειοκρατίας, απλοποίηση διαδικασιών, εξορθολογισμό, αλλά και λειτουργική προσαρμογή στις απαιτήσεις της σύγχρονης εποχής. Επίσης, βελτιώνονται και απαλείφονται προβλήματα, όπως η αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων, ενώ αξιοποιούνται σύγχρονα εργαλεία διοίκησης και αυτοματοποιούνται και οι όποιες διαδικασίες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο αγγίζει ένα ευρύ φάσμα και του θαλάσσιου τουρισμού. Έχουμε ποικίλες διατάξεις, οι οποίες επιχειρούν να εκσυγχρονίσουν το παρόν καθεστώς, να διευκολύνουν την καθημερινότητα, αλλά και να άρουν τη γραφειοκρατία και να αλλάξουν το πρόσωπο της χώρας και στους τομείς αυτούς, κάνοντάς το πιο ελκυστικό, πρώτα για τους Έλληνες ναυτικούς και τους επιχειρηματίες του κλάδου και μετά για τους επενδυτές και αυτό νομίζω, ότι έχει καταστεί σαφές απ’ όλους.

Στην επόμενη συνεδρίαση και στην Ολομέλεια, θα μας δοθεί η ευκαιρία να πούμε περισσότερα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

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

Θα επιχειρήσω να αναφερθώ στα άρθρα, στα οποία θεωρούμε, ότι υπάρχει σοβαρό πρόβλημα. Δεν θα αναφερθούμε σε όλα τα άρθρα, το έκανε ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, όπως και έπρεπε να το κάνει. Εμείς, όμως, ως Αντιπολίτευση, πρέπει να επισημάνουμε τα λάθη.

Ξεκινάω από το άρθρο 2, που αφορά στο Μητρώο Πλοίων Αναψυχής και Τουριστικών Πλοίων, για να αναφέρω, ότι δεν είναι κάτι καινούριο. Είναι κάτι, το οποίο, όπως έχουμε πει, νομοθετήθηκε το 2014, εφαρμόστηκε τον Νοέμβριο του 2018 από τη δική μας Κυβέρνηση και ενώ θα έπρεπε μέχρι τον Δεκέμβρη του2021, να μπουν όλα τα ιδιωτικά και επαγγελματικά σκάφη αναψυχής και να έχουν καταγραφεί στην ειδική πλατφόρμα, δεν ξέρουμε τι έχει συμβεί.

Άρα, καλό θα ήταν να μας ενημερώσει ο κ. Υπουργός, για το αν έχει ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία.

Στο άρθρο 3, όντως, το γεγονός, ότι, πλέον, με την παρ.3α΄, υπάρχει η δυνατότητα ναύλωσης επαγγελματικού σκάφους αναψυχής από πολλούς εκναυλωτές, είναι σημαντικό. Όμως, όπως είπα και στην προηγούμενη συνεδρίαση, επί της ουσίας, αυτό το ευεργέτημα αίρεται με την παρ.5α΄, καθώς λέει, ότι στις δώδεκα ώρες δεν μπορούμε να έχουμε πολλαπλούς εκναυλωτές. Αυτές οι δύο παράγραφοι, η 3α΄ και η 5α΄, «χτυπάνε» μεταξύ τους. Άρα, ζητάμε από την Κυβέρνηση, όπως το ζητούν και οι φορείς, να αλλάξει. Δηλαδή, δίνεις ένα ευεργέτημα και το παίρνεις πίσω.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 4, και στον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης και με δεδομένο, ότι, αυτή τη στιγμή, έχουμε πρόβλημα στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, κάτι που αναφέρθηκε και από τους φορείς. Το γεγονός, ότι γίνεται αυστηρότερη η νομοθεσία, σε σχέση με την συμπλήρωση των ελάχιστων αριθμών ημερών ναύλωσης, στην τριετία, διότι πλέον εισάγεται η δυνατότητα, μόνο μία φορά, να αιτηθεί ο πλοιοκτήτης την παράταση για έναν χρόνο, ενώ πριν ήταν για τρία χρόνια, θεωρώ ότι θα δημιουργήσει πρόβλημα σε αρκετά σκάφη αναψυχής, ιδιαίτερα, δεδομένου του γεγονότος, ότι το 2020 και το 2021 δεν ήταν και οι καλύτερες χρονιές για το yachting. Αντίστοιχα, και στο άρθρο 5, σε σχέση με τον παροπλισμό, ο παροπλισμός του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής, ενώ ήταν δυνατόν να γίνει από ένα έως τρία έτη, τώρα φθάνει μέχρι τους δώδεκα μήνες. Άρα, δηλαδή, αυτή η αυστηροποίηση, σε αυτές τις συνθήκες, νομίζω ότι προβληματίζει και δημιουργεί αρκετά προβλήματα και στους επαγγελματίες του yachting.

Στα άρθρο 8 και στο άρθρο 9, εκεί επικεντρώθηκε όλη η συζήτηση. Είπε ο κ. Υπουργός, «και τι θέλετε τώρα; Να μην κάνουμε home porting;». Να κάνουμε home porting. Ωραία, λέω εγώ. Να κάνουμε home porting. 21 ημέρες; Είμαστε σοβαροί; Εκτός αν θέλετε να μας πείτε, ότι τα σκάφη των 21 ημερών, συν 7, θα έρχεται ένα άλλο να αλλάζει τη βάρδια. Μήπως, τελικά, κοροϊδευόμαστε; Μήπως, τελικά, το ανοίγετε τελείως; Μήπως, τελικά, με το δικαίωμα του Υπουργού, στο άρθρο 21, παρ.7, θα έχουμε ένα άνοιγμα τελείως, έτσι όπως ζήτησε η εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου Πειραιά; Απλά, φέρνετε το «όχημα» και λέτε, ότι είναι για 21 ημέρες είναι και αύριο, μεθαύριο θα το πάτε παραπέρα; Τελικά, την ελληνική σημαία θα την προστατεύσουμε, ναι ή όχι;

Ακόμη και το γεγονός, ότι κάποιοι φορείς ζήτησαν παράταση της εφαρμογής του μέτρου, δείχνει ότι έχουμε πρόβλημα στα σκάφη και αυτό θα το επιδεινώσει τη θέση των σκαφών. Έχουμε καμποτάζ; Δεν έχουμε καμποτάζ. Είχα πει στην πρώτη μου τοποθέτηση, ότι ένα τέτοιο καμποτάζ εμείς το υπερασπιζόμαστε, υπερβολικά, γιατί δεν έχουμε καμποτάζ. Γιατί υπάρχουν σκάφη αυτή τη στιγμή, τα οποία είναι στο Μητρώο Πλοίων και δραστηριοποιούνται. Υπάρχουν. Αυτά να κάνουν home porting τρίτης χώρας σημαία. Να κάνουν home porting και μπορούν να κάνουν home porting. Γιατί μπορούν να κάνουν home porting; Γιατί έχουμε νόμιμο εκπρόσωπο και στις φορολογικές αρχές, έχουμε νόμιμο εκπρόσωπο και στις περιβαλλοντικές αρχές, έχουμε νόμιμο εκπρόσωπο και στο Λιμεναρχείο.

Αυτό σημαίνει, ότι σε οποιαδήποτε παράβαση φορολογική, περιβαλλοντική ή οποιαδήποτε άλλη, θα βρούμε κάποιον να του πούμε «τι έγινε εδώ; Πλήρωσε». Από ποιον θα ζητήσουμε ευθύνες, όταν δεν έχουμε νόμιμο εκπρόσωπο; Αυτή είναι η ουσία. Είναι σαν την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Τα καλά, τα έκανε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας», αλλά όταν έρθουν τα άσχημα, «στρίβουμε δια του αρραβώνος».

Αυτό δεν θέλουν οι φορείς που θέλουν το άνοιγμα. Δεν θέλουν στα δύσκολα να απολογούνται. Θέλουν μόνο στα καλά, να εισπράττουν. Αυτή είναι η έννοια των άρθρων 8 και 9 και εξαιτίας αυτού, υποβαθμίζετε τη χώρα, υποβαθμίζετε τη σημαία της χώρας, για να εξυπηρετήσετε συγκεκριμένα συμφέροντα και επιμένω σε αυτό. Εξυπηρετείτε συγκεκριμένα συμφέροντα και όχι τα ελληνικά συμφέροντα. Τα ελληνικά συμφέροντα είναι να έρθουν περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία, αυτό θα έπρεπε να κάνουμε. Να έρθουν περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία, περισσότερα πλοία στην ευρωπαϊκή σημαία και να δραστηριοποιούνται όσο θέλουν. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δηλαδή, χαιρόμαστε που η Μάλτα προσελκύει πλοία στη σημαία της; Εμείς, γιατί δεν τα προσελκύουμε; Γιατί δεν φέρνουμε κίνητρα προς αυτή την κατεύθυνση και φέρνουμε κίνητρα στο να φύγουν πλοία και σκάφη επαγγελματικά, σκάφη αναψυχής από τη σημαία μας και να πάνε σε τρίτες χώρες;

 Στο άρθρο 11, θα επιμείνω σε αυτό που είπα και στην προηγούμενη συνεδρίαση, ότι, από τη στιγμή, που υπάρχει μία συμφωνία, μεταξύ ΠΕΝΕΤΗΣ και ΣΙΤΕΣΑΠ, ούτως ώστε, μέχρι 25 επιβάτες και μέχρι 24 μέτρα, να λογίζονται ως επαγγελματικά σκάφη αναψυχής και όχι ως τουριστικά πλοία, νομίζω ότι θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από το Υπουργείο. Αναφέρθηκε σήμερα, όπως αναφέρθηκε από την ΠΕΝΕΤΗΣ και στο άρθρο 16, για τη συμπερίληψη και των τουριστικών πλοίων. Νομίζω, ότι είναι ένα δίκαιο αίτημα, στο οποίο θα πρέπει να συμφωνήσει το Υπουργείο.

Από κει και πέρα, πάμε στα θέματα της ΝΕΠΑ. Επιμένουμε, ότι στο άρθρο 32, το ποσό των 10.000 ευρώ είναι, εξαιρετικά, χαμηλό. Άρα, νομίζω, ότι θα έπρεπε να αναθεωρηθεί, δεδομένου ότι αυτό το ποσό ήταν και το 2003.

Σε ότι αφορά στις μετοχές των ΝΕΠΑ και την ονομαστικοποίηση, είναι κενή περιεχομένου. Αν δεν φθάσουμε μέχρι φυσικού προσώπου και μείνουμε στην απλή ονομαστικοποίηση, θα έρθουν εξεγχώριες εταιρείες, θα έχουν τις μετοχές και δεν θα ξέρουμε ποιοι είναι από πίσω. Θετικό είναι, ότι μπαίνει, κατόπιν υπόδειξης του ΟΟΣΑ, αλλά αφού το κάνετε το βήμα, κάντε το σωστά, μην το κάνετε μισό.

Μιας και διευκολύναμε τα σκάφη αναψυχής στο άρθρο 34, να διευκολύνουμε και τα πρόσωπα, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και ΕΟΧ και να τους δώσουμε το δικαίωμα και να ιδρύουν, αλλά και να έχουν ποσοστό περισσότερο του 49%. Και εδώ νομίζω, ότι υπάρχει ένα θέμα σε αυτό, κύριε Υπουργέ. Θεωρώ ότι πρέπει να παραμείνει η ρύθμιση, ότι οι ΝΕΠΑ θα πρέπει να έχουν φυσικά πρόσωπα, τα οποία είναι εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ελλάδας προφανώς, τα οποία να έχουν μέχρι το 49%.

Στα θετικά του σχεδίου νόμου είναι το άρθρο 49, το έχουμε αναφέρει. Δεν θα μιλήσω για όλα τα άρθρα, για να εξοικονομήσω και λίγο χρόνο.

Πάμε τώρα στο άρθρο 75, που αφορά στην επιμήκυνση χρόνου τοποθέτησης πλωτής εξέδρας. Κύριε συνάδελφε, είπατε ότι είναι στα θετικά, διότι, έτσι κι αλλιώς, έμενε παραπάνω. Ο τουρισμός είναι έξι μήνες, δεν είναι εννέα, ιδιαίτερα, στα μικρά νησιά. Εσείς τι μας λέγατε; Προσέξτε, τι γίνεται. Έξι μήνες «βλέπαμε και παθαίναμε» να βγουν οι πλωτές εξέδρες, τώρα το πήγαμε στους εννέα μήνες και δεν θα βγουν ποτέ οι πλωτές εξέδρες. Δηλαδή, τι κάνουμε; Έναν μηχανισμό να έχουμε πλωτές εξέδρες, οι οποίες δεν έχουν καμία αδειοδότηση, επί της ουσίας, καμία περιβαλλοντική αδειοδότηση. Δηλαδή, επί της ουσίας, κάνουμε την παρέκκλιση ετήσια.

Στο άρθρο 76, κύριε Υπουργέ, επιμένουμε, ότι με την προσθήκη που κάνετε στην προτεραιότητα των μεταθέσεων, ελλείψει χρημάτων, σε περίπτωση μη επάρκειας πιστώσεων, ουσιαστικά, εσείς θα κάνετε «φωτογραφικές» μεταθέσεις και δεν θα κάνετε μεταθέσεις, με βάση την ανάγκη των υπηρεσιών και την ελλιπή στελέχωση των υπηρεσιών. Θα κάνετε μεταθέσεις με βάση αυτό που θα σας πούνε.

Επειδή πάντα κάνετε αυτό που λέτε, περιμένω να έρθει και η ρύθμιση που θα επιστρέψετε την τελική υπογραφή στον Αρχηγό, γιατί μάς είχατε καταγγείλει, που είχαμε πάρει την τελική υπογραφή στον Υπουργό. Σας το είπε και ένας εκπρόσωπος των λιμενικών.

Στο άρθρο 77, ακούω αυτό που λένε οι λιμενικοί και προφανώς, είναι μία θετική διάταξη. Δεν είναι θετικό, ότι δεν αντιμετωπίζουμε τους λιμενικούς, ως εργαζόμενους, ενώ θα έπρεπε να πούμε, ότι εφαρμόζονται οι κοινοτικές οδηγίες για τη γονική άδεια και την άδεια πατρότητας. Τελεία, ως έχουν. Όχι, αν η υπηρεσία το επιτρέψει. Όχι, μετά από έξι μήνες να απαντήσουμε. Όχι, όλα αυτά, όπως είναι ο νόμος, όπως είναι η κοινοτική οδηγία, την εφαρμόζουμε και τελειώνουμε. Είναι εργαζόμενοι οι λιμενικοί. Πριν και πάνω απ’ όλα, είναι εργαζόμενοι και είναι ευθύνη της υπηρεσίας να καλύψει, όποια κενά θα δημιουργηθούν.

Στο άρθρο 80, άκουσα την εκπρόσωπο του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου να ζητάει -και νομίζω είναι εύλογο- η συμπλήρωση και η αίτηση για το ειδικό διδακτικό προσωπικό να παραταθεί μέχρι το 2025. Είναι λογικό, όπως το ακούσαμε και από την εκπρόσωπο του πολιτικού προσωπικού, διότι κάποιοι άνθρωποι βρίσκονται, αυτή τη στιγμή, στη διαδικασία να αποκτήσουν αυτά τα προσόντα. Γιατί να τους αποκλείσουμε; Υπάρχει κάποιος λόγος να τους αποκλείσουμε; Ας πάμε, λοιπόν, μέχρι το 2025. Ούτως ή άλλως, έχουμε πρόβλημα καθηγητών και διδακτικού προσωπικού στις σχολές. Άρα, για ποιον λόγο να μην το αφήσουμε ανοικτό, να πάρουμε περισσότερο ειδικό διδακτικό προσωπικό;

Και πάμε στο άρθρο, που από μόνο του θα μπορούσε και πάλι να μας κάνει να καταψηφίσουμε όλο το νομοσχέδιο. Δεν μπορούμε, κύριε Υπουργέ, να συνεχίσουμε να υποθάλπουμε τα μονοπώλια. Δεν μπορούμε, κύριε Υπουργέ, να έρχεστε να μας φέρνετε μία παράταση και να μας λέτε, ότι θα γίνουν διαδικασίες με βάση τον ν.352, ενώ είχατε άρθρο, το άρθρο 105, αλλά το καταργήσατε. Είχατε τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, η οποία έβγαλε κανονισμό, για να γίνουν οι διαδικασίες, για να ανοίξει η αγορά των αποβλήτων, αλλά την καταργήσατε. Καταργήσατε ολόκληρη Ρυθμιστική Αρχή γι’ αυτό το πράγμα και συνεχίζετε να υποθάλπετε τα μονοπώλια στη διαχείριση των αποβλήτων. Σταματήστε, επιτέλους, να τα υποθάλπετε. Δεν σας πιστεύουμε, ότι θα είναι μέχρι το τέλος του 2022, γιατί, λίγο πριν το τέλος του 2022, θα μας φέρετε και άλλη παράταση, διότι υπάρχουν αβελτηρίες, οι οποίες είναι εσκεμμένες, για να συνεχιστούν τα μονοπώλια. Σταματήστε, επιτέλους, να τις υποθάλπετε.

Σας είπα, ότι υπάρχει η EU Pilot από το 2020. Αυτό σημαίνει, ότι θα έρθει πρόστιμο στη χώρα. Ποιος θα το πληρώσει; Θα είστε εσείς υπεύθυνος για το πρόστιμο που θα πληρώσει η χώρα.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 82, δεν διαφωνούμε στην ουσία του άρθρου. Απλά, θεωρώ ότι σε κάποια μικρά λιμάνια, το να έχουμε προκάτ κατασκευές, θα δημιουργήσει ζητήματα αισθητικά. Να βρούμε ένα άλλον τρόπο ή μία άλλη διατύπωση, ούτως ώστε να διασφαλίσουμε αυτό.

Συνεχίζω με τα άρθρα του τουρισμού. Στο άρθρο 88, ουσιαστικά, είναι η τροποποίηση του νόμου και των παραρτημάτων του. Εισάγεται η τροποποίηση στις χρήσεις γης των όρων δόμησης και περιορισμού να μπορεί να γίνεται με κοινή υπουργική απόφαση. Δηλαδή, τι θέλετε; Να αποφύγετε οποιαδήποτε κοινοβουλευτική διαδικασία, οποιονδήποτε κοινοβουλευτικό έλεγχο.

Το χειρότερο, όμως, είναι στο άρθρο 89. Θα τα πει και ο συνάδελφος, ο Σωκράτης Φάμελλος, οπότε δεν θα επιμείνω σε αυτό. Στην ουσία, τι θέλετε να κάνετε; Εσείς θέλετε να ξεφύγετε και από την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Αυθαίρετα που έχουν γίνει μετά το 2011 και μέχρι το 2022, θέλετε να τα νομιμοποιήσετε. Την αυθαιρεσία θα τη νομιμοποιήσετε, είτε θέλει το Συμβούλιο της Επικρατείας, να τη «ρίξει», είτε όχι. Εσείς, όμως, επιμένετε. Εξυπηρέτηση συμφερόντων μέχρι τέλους. Να έρθει σύντομα το τέλος αυτής της Κυβέρνησης για να μπορέσει και ο λαός να «ανασάνει».

Ευχαριστώ.

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

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

Είναι ένα νομοσχέδιο 125 άρθρων, οπότε στα πλαίσια του χρόνου που έχουμε, θα επιχειρήσω και εγώ να αναφερθώ σε ορισμένα που τα θεωρώ αξιοσημείωτα, χωρίς να υποτιμώ κάτι άλλο.

 Ξεκινώντας από το πρώτο άρθρο των ορισμών, οι οποίοι, όπως γνωρίζουμε όλοι αποτελούν, τουλάχιστον, νομοτεχνικά -θέλω να πιστεύω ότι ισχύει για όλους μας- το θεμέλιο για τη δόμηση ενός νομοθετήματος, επαναφέρεται ο ορισμός που αφορά στους χώρους ενδιαίτησης. Σύμφωνα με τον εν λόγω ορισμό, αυτοί νοούνται, ως οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου, χωρίς, μάλιστα, να καθορίζεται η έννοια του κλειστού, για παράδειγμα, με μόνιμα ή φορητά μέσα, πόσα ανοίγματα επιτρέπονται, κ.λπ.. Ο συγκεκριμένος ορισμός, σκοπίμως, είχε αφαιρεθεί από τον ν.4256/2014, με πρωτοβουλία, μάλιστα, όπως έχουμε πληροφορηθεί των αρμόδιων υπηρεσιών, κατόπιν προβλημάτων ερμηνείας που είχαν δημιουργηθεί, κατά την εφαρμογή του. Εφόσον παραμείνει, θα οδηγήσει στη μη δυνατότητα συνέχισης της λειτουργίας, ως επαγγελματικά πλοία αναψυχής, αυτών που διαθέτουν, κυρίως, ανοιχτούς χώρους ενδιαίτησης ή λίγους κλειστούς, παρά το γεγονός ότι συμμορφώνονται, πλήρως, με τους υφιστάμενους κανονισμούς περί ενδιαίτησης. Εναλλακτικά, θα μπορούσαν να οριστούν, ως χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου, αυτοί που συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις των εφαρμοστέων κανονισμών ενδιαίτησης πλοίων.

Στο ίδιο άρθρο, δεν υπάρχει ορισμός ή παραπομπή για την έννοια του επιβατηγού τουριστικού πλοίου. Επίσης, δεν καθορίζεται η έννοια του πληρώματος, η οποία αναφέρεται σε αρκετές διατάξεις, παρ’ ότι ορίζονται οι έννοιες του κυβερνήτη, του πλοιάρχου, του λοιπού και του βοηθητικού προσωπικού και των επιβατών. Προφανώς, επίσης, οι όροι αρχική, προσωρινή, ενδιάμεση και οριστική θα πρέπει να συμπληρωθούν με το ουσιαστικό, το οποίο προσδιορίζουν, ήτοι την αποβίβαση. Να σημειώσω, επίσης, ότι θα πρέπει να τηρηθούν και όλες οι παραπομπές της παρ.7, του άρθρου 3.

Με το άρθρο 4, προβλέπεται η διατήρηση του καθεστώτος, περί ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, ανά τριετία, των επαγγελματικών πλοίων και όλοι οι συναφείς περιορισμοί. Αν και οι εν λόγω διατάξεις έχουν, πράγματι, μέχρι σήμερα, εξυπηρετήσει τους στόχους ελέγχου περιπτώσεων κατάχρησης της ιδιότητας του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, εντούτοις, η εφαρμογή τους συνεπάγεται, μάλλον, υψηλό διοικητικό κόστος και γραφειοκρατία, που μπορούμε, πλέον, να τις αποφύγουμε, με τη χρήση των διαθέσιμων on line ψηφιακών εφαρμογών ελέγχου, ενώ και η ιδιόχρηση έχει, πλέον, ρυθμιστεί και μπορεί να ελέγχεται αποτελεσματικά. Εναλλακτικά, αντί της διατήρησης του σημερινού καθεστώτος, θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να υπολογίζονται οι συνολικές ημέρες ναύλων σε περιπτώσεις πώλησης ή απόσυρσης σκάφους, με καταβολή μέρους του Φ.Π.Α που αναλογεί στις υπολειπόμενες ημέρες ναύλου ή να θεσπιστεί ετήσιο τέλος χαρακτηρισμού επαγγελματικού πλοίου αναψυχής με κριτήρια τον τύπο και χαρακτηριστικά το μέγεθος και την παλαιότητα του σκάφους.

Για το άρθρο 8, που αποτελεί, ενδεχομένως, και έναν από τους κυριότερους πραγματικούς στόχους της Κυβέρνησης, κάτι το οποίο το ανέφερα και στην πρωτομιλία μου, πρόκειται για το άρθρο που προκαλεί τις περισσότερες αντιδράσεις, ως επί το πλείστον, από την πλειοψηφία όλων όσους αφορά, ακόμη και όταν η οπτική τους είναι, εντελώς, αντιδιαμετρική.

Θα ήθελα, επίσης, να επισημάνω, για ακόμη μία φορά, την πρωτοφανή απουσία ελέγχου και αξιολόγησης του κειμένου από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ως φαίνεται. Άλλως, πώς μπορεί να εξηγηθούν οι παραβλέψεις της παρ.3γ΄, όπου αφενός, θεωρείται ως επαρκής η συμμόρφωση ενός πλοίου μόνο με τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS, αγνοώντας το λοιπό σχετικό νομοθετικό πλαίσιο, περί της ναυτικής ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης, όπως, για παράδειγμα, οι διεθνείς συμβάσεις Marpol, Load Line, κ.λπ., αφετέρου, συζητείται η συμμόρφωση των νηογνωμόνων που πιστοποιούν πλοία με σημαία εκτός της Ε.Ε. με τον ΕΚ 2009/391. Μία τέτοια ρύθμιση, όπως, κυρίως, αναδεικνύεται από τις αντιδράσεις των ιδιοκτητών επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, δημιουργεί συνθήκες μη υγιούς ανταγωνισμού, μεταξύ αφενός, των ιδιοκτητών πλοίων υπό ελληνική, αλλά και αρκετών υπό ξένη σημαία, που λειτουργούν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο και αφετέρου, εταιρειών πλοίων υπό σημαία τρίτων κρατών, των οποίων οι διαχειριστές εταιρείες βρίσκονται στο εξωτερικό και οι οποίες δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις και τις δεσμεύσεις των πρώτων και οι οποίες δεν είναι πρακτικά αδύνατον να ελεγχθούν, αν υπόκεινται σε αντίστοιχες υποχρεώσεις από τη σημαία τους ή είναι, επί της ουσίας, ιδιωτικά πλοία αναψυχής.

Το όποιο δε, τέλος ΤΕΠΑΔΑΧ καταβάλλουν αυτά τα πλοία, δεν μπορεί να συγκριθεί με τις αντίστοιχες επιβαρύνσεις διοικητικού, φορολογικού και άλλου κόστους των πλοίων, υπό ελληνική σημαία, για τα οποία δεν προβλέπεται καν αντισταθμιστικό όφελος, έστω μέσω των εσόδων από το παραπάνω τέλος. Ακόμη, όμως, και οι υπέρμαχοι ενός αντίστοιχου ανοίγματος της αγοράς, δεν μπορούν να κατανοήσουν τη σκοπιμότητα του 21 συν 7 ημερών που μόνο, επιτρέψτε μου την έκφραση, ως ευκαιρία μπορεί να φανεί για «αρπαχτή», ως εξυπηρέτηση κάποιων συγκεκριμένων συμφερόντων θα μπορούσε να θεωρηθεί.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι σύμφωνα με το άρθρο 21 του εν λόγω νομοσχεδίου, παρέχεται, χωρίς άλλο, η εξουσιοδότηση, έστω με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας, Νησιωτικής Πολιτικής και Οικονομικών η παραπάνω μέγιστη διάρκεια, ήτοι 21 ημερών, συν 7, της αδείας εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, αναγνωρισμένου σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας, να μπορεί να υπερβεί και αυτές τις 21 ημέρες χωρίς κανένα όριο. Έτσι αντιλαμβάνεστε την ορθή αντιμετώπιση και τις αρχές του Κοινοβουλευτισμού, αξιότιμοι κύριοι της Κυβέρνησης; Παραπλανώντας το Κοινοβούλιο να ψηφίσει τη ρύθμιση, σύμφωνα με την ανάλυση συνεπειών ρύθμισης σε έναν βραχυπρόθεσμο χαρακτήρα χρόνου εκμετάλλευσης του πλοίου 21 ημερών, που, φυσικά, ήδη, έχετε φροντίσει, ώστε να δύναται να παραταθεί αυθαίρετα; Η χρήση τέτοιων μεθοδεύσεων, δεν τιμά -θεωρώ- την Κυβέρνησή σας και σίγουρα δεν αξίζει σε αυτό το Κοινοβούλιο, αλλά ούτε στον ελληνικό λαό.

Σας καλώ, λοιπόν, να αποσύρετε το συγκεκριμένο άρθρο, καθώς και το παρακολούθημά του, το άρθρο 9.

Στο άρθρο 11, περιλαμβάνεται η αναμόρφωση, επί το αυστηρότερου, της διάταξης για τον μέγιστο αριθμό επιβατών, για τον οποίο απαιτείται πλήρωμα για επαγγελματικά πλοία αναψυχής μήκους, κάτω των 24 μέτρων και με την οποία, θα μπορούσε να συμφωνήσουμε, κυρίως, για λόγους ασφαλείας.

Ωστόσο, όπως καταγράφεται στα σχόλια της δημόσιας διαβούλευσης, δεν φαίνεται να διασφαλίζεται στο εν λόγω άρθρο η ευρύτερη συναίνεση και αποδοχή, μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και επαγγελματιών του χώρου του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ, επίσης, δεν είναι σαφής η τεκμηρίωση επιλογής του αριθμού των 14 επιβατών, ως κατώτατο όριο.

Είναι, επίσης, αξιοσημείωτο, ότι σύμφωνα με τη διατύπωση της παρ.1β΄, σε περίπτωση που ένας επιβάτης ασκεί καθήκοντα κυβερνήτη για σκάφη, κάτω των 24 μέτρων και 14 επιβατών, θα υπάγεται σε υποχρεωτική ασφάλιση για το διάστημα που διαρκεί η ναύλωση του πλοίου, γεγονός που σε περίπτωση μη διόρθωσης της διάταξης, θα αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία και φυσικά, έναν ανασταλτικό παράγοντα και δυσφήμιση για τον θαλάσσιο τουρισμό και εν γένει για την Πατρίδα μας.

Με το άρθρο 14, διατηρείται το χρονοβόρο και αντιπαραγωγικό καθεστώς της έγκρισης απόπλου και κατάπλου από τις λιμενικές αρχές, τόσο των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, όσο και των ημεροπλοίων, τη στιγμή που δύναται, πλέον, να γίνει χρήση, επέκταση της προβλεπόμενης ψηφιακής πλατφόρμας, στην οποία θα μπορούσαν να δηλώνονται με ευθύνη των κυβερνητών οι ώρες και οι τόποι απόπλου και κατάπλου, ώστε να είναι στην ευχέρεια των λιμενικών αρχών ο σχετικός έλεγχος. Αναφέρεται δε, σε αρκετές περιπτώσεις στο σχέδιο νόμου, υπερβολικός αριθμός υποχρέωσης εγκρίσεων από τη λιμενική αρχή, χωρίς, μάλιστα, να αναφέρονται, ρητώς και εμπεριστατωμένα, τα κριτήρια για την έκδοση της έγκρισης ή μη, αυξάνοντας έτσι τη γραφειοκρατία και δημιουργώντας συνθήκες σύγχυσης και αυθαιρεσίας, κατά τη λήψη αποφάσεων των λιμενικών αρχών, ενδεχομένως, και μη συνεπών και ομοιόμορφων για τους διοικούμενους.

Το άρθρο 21, που αποτελεί την επιτομή της κακής νομοθέτησης, επιβεβαιώνει τις επιφυλάξεις και αιτιάσεις μας για μεθόδευση της κοινοβουλευτικής διαδικασίας, μέσω της, εν λευκώ, εξουσιοδότησης του σχεδίου νόμου, μέσω υπουργικών αποφάσεων.

Αναφορικά με το Μέρος Β΄, για το θεσμικό πλαίσιο των σκαφών αναψυχής, δεν έχουμε εν γένει αντίρρηση, παρά το γεγονός, ότι αποτελεί, ουσιαστικά, συγκέντρωση των αντίστοιχων διατάξεων των νόμων, που αφορούν στην ίδρυση και λειτουργία των ναυτικών εταιρειών πλοίων αναψυχής (ΝΕΠΑ) και των εταιρειών ιδιωτική πλοίων αναψυχής (ΕΙΠΑ) και όχι κωδικοποίηση ουσιαστική του συνόλου της νομοθεσίας, που να αφορά, παραδείγματος χάριν, τη φορολογία που θα ήταν κάτι πιο ευκταίο και πιο χρήσιμο.

Σε ότι αφορά στο Μέρος Γ΄ και τα λοιπά θέματα θαλάσσιου τουρισμού, θεωρούμε ως θετικές τις προβλέψεις των άρθρων 72 και 75, για την ηλεκτρονική δήλωση ακινησίας μικρών σκαφών και πλοίων αναψυχής ιδιωτικής χρήσης και αργίας επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και τουριστικών ημεροπλοίων, καθώς και την υποχρέωση ασφάλισης πλοίων και σκαφών, όπως και για τη δυνατότητα επιμήκυνσης του χρόνου τοποθέτησης πλωτών εξεδρών, αντίστοιχα.

Διατηρούμε σοβαρότατες ενστάσεις, ως προς το άρθρο 76, του Μέρους Δ΄, αναφορικά με τις διενέργειες των τακτικών μεταθέσεων στελεχών του Λιμενικού Σώματος της Ελληνικής Ακτοφυλακής, σε περίπτωση μη επάρκειας των πιστώσεων. Με τη συγκεκριμένη διάταξη, κατά τη γνώμη μας, προβλέπεται να ορίζεται, ουσιαστικά, αυθαίρετα από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η διαδικασία που θα ακολουθείται, το πόσο, το ποσοστό και ο τρόπος κατανομής των πιστώσεων, τόσο για τις τακτικές μεταθέσεις μέχρι του ορίου των δεσμευθεισών πιστώσεων, όσο και για τις τακτικές μεταθέσεις για την κάλυψη κενών θέσεων σε υποστελεχωμένες υπηρεσίες του λιμενικού.

Επίσης, λόγω του ότι ορίζεται, ότι 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 η πρώτη ή όχι. Κατ’ ουσία, αντί να απλουστεύεται η διαδικασία, γίνεται πιο σύνθετη και πιο αυθαίρετη, καθώς καταργεί τη διαδικασία των τακτικών μεταθέσεων του υφιστάμενου προεδρικού διατάγματος του 2021.

Καλούμε, λοιπόν, τον κ. Υπουργό να αποσύρει την εν λόγω διάταξη και να προχωρήσει σε άμεσο και ουσιαστικό διάλογο με τους συνδικαλιστικούς φορείς των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, προκειμένου να θεσπιστεί, εξ αρχής και συνολικά, το πλαίσιο που αφορά στις μεταθέσεις του προσωπικού, με δίκαιο, με αναλογικό και σαφώς πιο τεκμηριωμένο τρόπο.

Είμαστε, επίσης, απολύτως αντίθετοι στη σκοπιμότητα και το περιεχόμενο του άρθρου 81, του Μέρους ΣΤ΄, περί διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων από φορείς διαχείρισης λιμένων. Τα έχουμε ξαναπεί, κύριε Υπουργέ, κατά τη συζήτηση του ν.4720/21. Παρά τις σαφείς διευκρινίσεις, αλλά και τις παραινέσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, την οποία ας μην το ξεχνάμε σπεύσατε να αδρανοποιήσετε για την απαρέγκλιτη και ορθή εφαρμογή των σχετικών διατάξεων και επαρκούς υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου, παρά τις προειδοποιήσεις, ότι η ρύθμιση που έχετε φέρει δεν τεκμηριώνει την εξαίρεση εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας, ενώ, παράλληλα, παραβιάζει το κοινωνικό κεκτημένο με κίνδυνο, κιόλας, να προσαχθεί η χώρα μας στα δικαστήρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εντούτοις, εσείς επιμένετε στη διατήρηση και ενίσχυση μιας καταχρηστικής ρύθμισης, οιονεί περιορισμού των παροχών των εν λόγω υπηρεσιών, αλλά και εν γένει της οικονομικής ελευθερίας και των ατομικών δικαιωμάτων που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά, εξυπηρετώντας, έστω και για ορισμένο χρονικό διάστημα, συγκεκριμένα συμφέροντα έχοντας, ήδη, οδηγήσει σε μονοπωλιακές καταστάσεις το σύνολο, σχεδόν, των λιμένων της χώρας.

Αποσύρετε, κύριε Πλακιωτάκη, τώρα το εν λόγω άρθρο, καθώς και το άρθρο 25 του ν.4720/21, όπως έχει τροποποιηθεί και επιτέλους εφαρμόστε τον Κανονισμό 352/2017 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως έχουν, ήδη, άλλωστε, κάνει όλες οι ευρωπαϊκές χώρες, με αποτέλεσμα να υπάρχουν αρκετοί και πάντως πέραν του ενός πάροχοι στα λιμάνια τους, ευνοώντας με αυτόν τον τρόπο τις αρχές της ισονομίας, των ίσων ευκαιριών και του υγιούς ανταγωνισμού.

Δεν έχουμε, επίσης, αντίρρηση, επί των διατάξεων του άρθρου 83, για τις αποδοχές του προσωπικού των πλοηγικών σταθμών.

Αναφορικά με το Μέρος Ζ΄, θεωρούμε, ιδιαίτερα, θετική, τη ρύθμιση του άρθρου 84, για τη δυνατότητα διαγραφής από το νηολόγιο πλοίων, που έχουν τη δυνατότητα εγγραφής, πλέον, στα βιβλία εγγραφής μικρών σκαφών, που, άλλωστε, αποτελεί και δική μας πρόταση. Καλό είναι να μην το ξεχνάμε. Επίσης, υποστηρίζουμε και το άρθρο 85, για παροχή έκπτωσης ναύλου για τα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.

 Ακόμη, δεν έχουμε αντίρρηση, ως προς τις διατάξεις του Κεφαλαίου Θ΄, αρμοδιότητας δική σας, κυρία Υφυπουργέ, στον βαθμό που αυτές επικαιροποιούν το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα και τις εξελίξεις που υπάρχουν.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από εξονυχιστική εξέταση του νομοσχεδίου και λαμβάνοντας υπόψη μας τις παρατηρήσεις που ακούσαμε και από το πρωί, στο σύνολο των κοινωνικών εταίρων, θα μας επιτρέψετε, για άλλη μία φορά, να δηλώσουμε, ότι θα επιφυλαχθούμε και θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια για τη θέση που θα κρατήσουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

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

Είναι αλήθεια, κύριε Υπουργέ, ότι στην πρώτη τοποθέτησή σας στην προηγούμενη συνεδρίαση, προσπαθήσατε να ωραιοποιήσετε την κατάσταση. Όμως, ότι και να κάνετε η αλήθεια δεν κρύβεται. Ήσασταν πολύ σαφής, όταν λέγατε, ότι «για τα σκάφη πάνω από 24 μέτρα υπάρχει υποχρεωτική στελέχωση και κάτω από 24 μέτρα δεν υπάρχει υποχρεωτική στελέχωση». Συνεχίσατε, «εμείς τι προτείνουμε και τι υιοθετούμε; Έπειτα από διαβούλευση και συνεργασία με τους θεσμικούς φορείς της αγοράς έως 24 μέτρα και έως 14 επιβάτες ή εναλλακτικά έως 25 επιβάτες και έως 12 ώρες δεν υπάρχει υποχρεωτική στελέχωση».

Τη διαβούλευση, λοιπόν, δεν τη κάνατε με τα ναυτεργατικά σωματεία, αλλά μόνο με αυτούς τους ιδιοκτήτες των σκαφών, την αγορά όπως λέτε, που αντλούν υπεραξία και από την εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης των ναυτεργατών. Όλο αυτό το ονομάσατε εξορθολογισμό, εκσυγχρονισμό και πάνω απ’ όλα ότι μεριμνείτε για την ασφάλεια των επιβαινόντων και της ναυσιπλοΐας. Όμως και τον διαχωρισμό τον επιβεβαιώσατε σε πλήρωμα και λοιπό προσωπικό, με μάγειρες, θαλαμηπόλους και άλλες ειδικότητες, να σημαίνει, ότι αυτόματα χάνουν τα δικαιώματά τους.

Μάλιστα, με καμάρι, είπατε, ότι, για πρώτη φορά, επιτρέπεται στα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια η απασχόληση λοιπού προσωπικού μη ναυτικών ειδικοτήτων. Τελικά, δεν είναι μόνο ο νόμος Χατζηδάκη, κατά των εργαζομένων, είναι και ο νόμος του Πλακιωτάκη κατά των ναυτεργατών. Βέβαια, εδώ να πω ότι, έχετε σύμμαχο και τον ΣΥΡΙΖΑ, που δεν πήρε καμία θέση. Δεν είσαστε μόνος σας. Δίκαια, λοιπόν, τα ναυτεργατικά σωματεία ζητούν την απόσυρση του νομοσχεδίου σας.

Πιο ειδικά και στα πιο εμβληματικά άρθρα. Από το πρώτο, κιόλας, άρθρο, με τους ορισμούς, δείχνετε την «επίθεση» στα εργατικά δικαιώματα και την ταξική πολιτική σας, με ορισμό για λοιπό προσωπικό και βοηθητικό προσωπικό. Έτσι, οι ειδικότητες εργαζομένων σε πλοία αναψυχής δεν θα υφίστανται, αφού δεν υπάρχει υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος, αν και στον προηγούμενο νόμο τέτοιος διαχωρισμός δεν υπήρχε.

Στο άρθρο 3, περιγράφονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Στην παρ.2, περιγράφεται, ουσιαστικά, ότι επιτρέπεται και στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, υπό σημαία κράτους, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΕΟΧ, με ολικό μήκος άνω των 35 μέτρων και υλικό κατασκευής χάλυβα ή πλαστικό ή αλουμίνιο, να δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια. Είναι, ακριβώς, αυτές οι διαμαρτυρίες που είχαμε από ορισμένους φορείς στην ομιλία τους, την προηγούμενη ώρα. Δηλαδή, επαγγελματικά σκάφη με σημαίες τρίτων χωρών, θα μπορούν να αναπτύσσουν ναυλώσεις στην ελληνική επικράτεια. Έχουμε επέκταση του καμποτάζ και στα πλοία αναψυχής, σηματοδοτώντας την αλλαγή σημαίας, τη διαγραφή των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής από το ελληνικό νηολόγιο, την ένταξή τους στα νηολόγια των σημαιών ευκαιρίας και τη μαζική αντικατάσταση των πληρωμάτων με φθηνότερο εργατικό δυναμικό και σε αυτή την κατηγορία πλοίων που δεν είχε περάσει μέχρι τώρα, προκειμένου να αυξηθούν περαιτέρω τα κέρδη του κεφαλαίου.

Εξάλλου, ξέρουμε τι σημαίνει ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3577/92. Έχει δοκιμαστεί και είναι σε εφαρμογή, εδώ και χρόνια, αφού έχει ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο, με τις ψήφους της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ, υποτάσσοντας τις θαλάσσιες συγκοινωνίες και την κρουαζιέρα στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των εφοπλιστών. Νομοθετείτε για τους εκμεταλλευτές, πώς να απομυζούν τους εκμεταλλευόμενους.

Με τον Κανονισμό αυτόν, δεν έχει μείνει ναυτεργάτης με συγκροτημένα δικαιώματα, στην κρουαζιέρα. Έχουν «σμπαραλιαστεί» οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, με τα γνωστά σημερινά αποτελέσματα, κατάργηση της υποχρεωτικής δεκάμηνης δρομολόγησης των ακτοπλοϊκών πλοίων και ναυτολόγησης των πληρωμάτων, άγονες γραμμές, μείωση του ακτοπλοϊκού στόλου, δραστική μείωση των οργανικών συνθέσεων και συνεχής εκτίναξη της τιμής των εισιτηρίων και ναύλων από τους εφοπλιστές. Σήμερα, είναι ακόμη εντονότερο το γεγονός, ότι στα ακτοπλοϊκά πλοία που παραμένουν ναυτεργάτες με συγκροτημένα δικαιώματα, αυτό είναι αποτέλεσμα των δυναμικών απεργιακών αγώνων των ίδιων των ναυτεργατών και των ταξικών σωματείων τους.

Εξάλλου, με τις παραγράφους του πρώτου άρθρου, που κάνουν τον διαχωρισμό σε λοιπό και βοηθητικό προσωπικό, σε συνδυασμό με τα άλλα άρθρα που ακολουθούν, τα άρθρα 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, αλλά και το σύνολο των άρθρων του νομοσχεδίου, επιδιώκετε και επιφέρετε «πλήγμα» στα μισθολογικά και εργασιακά δικαιώματα των ναυτεργατών, στον κλάδο των επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων. Το επαναλαμβάνουμε. Ταυτόχρονα, θέτετε σε αυξημένους κινδύνους την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος στη θάλασσα.

Σε ότι αφορά στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας, αναφέρομαι στα άρθρα 8 και 9, είναι πολύ ξεκάθαρο, ότι γίνεται άρση του καμποτάζ για 21 ημέρες, τουλάχιστον, για yacht και mega yacht, υπό ξένη σημαία, ευρωπαϊκή και μη, με μήκος άνω των 35 μέτρων και είναι πεδίο αντιπαράθεσης, μεταξύ μικρών και μεγαλύτερων επαγγελματιών του κλάδου. Ουσιαστικά, προτρέπετε τα σκάφη με ελληνική σημαία να την αλλάξουν σε ξένη, αφού θα απολαμβάνουν ευνοϊκότερους όρους εποπτείας, στελέχωσης, λειτουργίας για να παραμείνουν ανταγωνιστικά. Έτσι απειλούνται θέσεις εργασίας ναυτικών και στελεχών που εργάζονται και φορολογούνται στην Ελλάδα. Μετατρέπετε ακόμη, μεταξύ άλλων, επιτρέπετε τη λειτουργία off shore εταιρειών στο ελληνικό yachting, δηλαδή, θα επιτρέπετε τις εμπορικές συναλλαγές για τη μίσθωση σκαφών αναψυχής με εταιρείες, των οποίων o βασικός ιδιοκτήτης δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί. Μας τα είπαν και ορισμένοι από τους φορείς που μίλησαν.

Το άρθρο 11, αποτελεί μία από τις «ναυαρχίδες» του αντεργατικού νομοσχεδίου σας. Είναι απαράδεκτο, γιατί για τη στελέχωση πλοίων αναψυχής και τουριστικών ημερόπλοιων δίνεται η δυνατότητα στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, μέχρι 24 μέτρα και μεταφορική ικανότητα έως και 12 επιβάτες, να μην υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος. Για τα επαγγελματικά, άνω των 24 μέτρων και μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερη από 12 επιβάτες, η οργανική σύνθεση καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας. Είναι αυτά που επιθυμούν οι εφοπλιστές και εσείς αυτόματα τα ικανοποιείτε. Είναι διαταγή και για εσάς και για τον ΣΥΡΙΖΑ.

Για την κοινωνική ασφάλιση προβλέπεται για κυβερνήτες να θεωρούνται μη απογεγραμμένοι ναυτικοί, εφόσον παρέχουν εξαρτημένη εργασία και ασφαλίζονται, με βάση την νομοθεσία του ΕΦΚΑ που αφορά στους μισθωτούς, ενώ, εάν απασχολούνται μέσω σύμβασης παροχής υπηρεσιών, τότε ασφαλίζονται ως ελεύθεροι επαγγελματίες.

Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής με σημαία πλην ελληνικής και που έχουν χωρητικότητα έως 650 γιγατόνους δεν υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης και άνω των 650 η στελέχωση ρυθμίζεται από τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας που φέρουν. Σε ότι αφορά στην κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών, ρυθμίζεται από την ελληνική νομοθεσία, «υπό την επιφύλαξη», είναι λόγια του νομοσχεδίου, «της ενωσιακής νομοθεσίας αναφορικά με το δικαίωμα για ασφάλιση του ναυτικού στο κράτος της σημαίας πλοίου». Όλα αυτά είναι λόγια, ακριβώς, όπως περιέχονται στο νομοσχέδιο.

Αντίστοιχα και για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια στα υπό ελληνική σημαία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, η οργανική σύνθεση καθορίζεται πάλι από υπουργικές αποφάσεις, ενώ στα υπό σημαία άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που είναι πάνω από 650 γιγατόνους, η οργανική σύνθεση πάλι και εδώ καθορίζεται με υπουργική απόφαση.

Για την κοινωνική ασφάλιση, στα υπό σημαία άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΕΟΧ, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, πάλι και εδώ ρυθμίζεται με την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας. Τελικά, παροχές δίνετε με τη «σέσουλα».

Και έρχομαι στο άρθρο 19, που αφορά στις ποινικές κυρώσεις. Προβλέπεται βαρύτατη ποινή φυλάκισης, τουλάχιστον, τριών ετών, σε πλοίαρχο ή κυβερνήτη που συντάσσει, νοθεύει ή αποδέχεται πλαστά, εικονικά ή ανακριβή ναυλοσύμφωνα ή συντάσσει, προσυπογράφει, αποδέχεται ή καταχωρεί ηλεκτρονικά, όπου προβλέπεται, πλαστές, εικονικές ή ανακριβείς καταστάσεις επιβαινόντων». Αυτό γράφετε, κατά λέξη. Δηλαδή, απαλλάσσετε τον εφοπλιστή από οποιαδήποτε ευθύνη για όλες αυτές τις παραβάσεις και που τις μεταφέρετε στο «εξιλαστήριο θύμα», τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη. Δεν φτάνει που απαλλάσσετε τον εφοπλιστή από κάθε φόρο -μόνο κέρδη απολαμβάνει- αλλά μεταφέρετε και τις ποινές από παραβάσεις της επιχείρησής του στους εργαζομένους του, λες και οι εργαζόμενοι θα επωφεληθούν. Είναι απαράδεκτο.

Αντίστοιχα, επιφορτίζονται με πρόστιμα και στο άρθρο 20, για τις διοικητικές κυρώσεις, που προβλέπει, σε περίπτωση διαπίστωσης μη τήρησης της υποχρέωσης περί κατοχής, επί πλοίου αναψυχής, όπου επιβάλλεται πρόστιμο 50 ευρώ, αλλά και στο άρθρο 21, με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις.

Τελικά, ανατίθενται σε πληθώρα υπουργικών αποφάσεων πολύ σοβαρά ζητήματα που θα εκδοθούν για ζητήματα, όπως για καθορισμό πάσης φύσεως αποδεικτικά ικανότητας για τη διακυβέρνηση πλοίου αναψυχής, όπου δεν υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος ή ακόμη για τον καθορισμό, όρους και προϋποθέσεις για την προσβασιμότητα των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων σε άτομα με αναπηρία ή για τον καθορισμό οργανικής σύνθεσης πληρώματος των πλοίων αναψυχής, για τα οποία υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης, σύμφωνα με το άρθρο 11 και κάθε άλλο θέμα σχετικά με τη στελέχωσή τους.

Τελικά, οι υπουργικές αποφάσεις είναι περισσότερες από τα 22 άρθρα του Α΄ Μέρους. Μας κοροϊδεύετε. Μας ζητάτε «λευκή επιταγή» για σημαντικότατα ζητήματα. Και δεν φτάνουν μόνο αυτά, αλλά προκλητικές είναι και οι φοροαπαλλαγές για πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, μέσα από τα άρθρα 65 και 66, για φορολογικά θέματα για τις ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής. Απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του δημοσίου. «Φοροληστεία» έχετε μόνο για τους μισθωτούς, συνταξιούχους και αυτοαπασχολούμενους, που τους «αρπάζετε» μέσα από άμεσους και έμμεσους φόρους το 95%, για να τα δώσετε μέσα από αναπτυξιακούς και άλλους νόμους, στους επιχειρηματικούς «μεγαλοκαρχαρίες». Αυτή είναι η ταξική σας πολιτική, που τώρα με τον «πόλεμο» της ακρίβειας, φαίνεται πιο καθαρά η αναγκαιότητα ανατροπής της.

Στα άρθρα 76, 77 και 78, που αφορούν στο Λιμενικό Σώμα. Για το θέμα των μεταθέσεων, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας είχε κάνει Επίκαιρη Ερώτηση, πρόσφατα, για τα σοβαρά προβλήματα των λιμενικών στη ζωή και την υπηρεσία τους και ότι, τελικά, το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο καταλήγει σε αδιέξοδο.

Στον προηγούμενο νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, ο Υπουργός Ναυτιλίας δεν είχε κανένα νομικό τρόπο παρέμβασης στις μεταθέσεις. Στο παρόν, όμως, αναφέρεται, πολύ καθαρά, η διαδικασία που ακολουθείται. «Μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από τη γνώμη του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος», όπως αναφέρεται στο νομοσχέδιο. Και ακόμη, «είναι δυνατή η πραγματοποίηση μιας ή και των δύο διαδικασιών, ανά έτος». Δηλαδή, ο Υπουργός θα αποφασίζει για το πώς, πότε, πόσες και, στην ουσία, ποιες μεταθέσεις θα γίνουν.

Σχετικά με τη γονική άδεια και την άδεια πατρότητας, είναι σε θετική κατεύθυνση. Όμως, πρέπει να τεθούν, άμεσα και γρήγορα, σε εφαρμογή, να μην υπάρξει καμία καθυστέρηση, αφού αυτά ισχύουν σε όλους τους δημοσίους υπαλλήλους. Εξαίρεση είναι το Λιμενικό Σώμα.

Θα συνεχίσω στην επόμενη συνεδρίαση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασίλειος Βιλιάρδος.

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

Ξεκινώντας από το άρθρο 2, η ερώτησή μας -δεν υπάρχει κάποιος να την απαντήσει βέβαια- είναι γιατί το Μητρώο Πλοίων ελέγχεται από την ΑΑΔΕ και όχι από το Υπουργείο Ναυτιλίας, όπως το μητρώο ΝΕΠΑ στο άρθρο 58, ενώ δεν μας απάντησε ο Υπουργός και ποια είναι η διαφορά με το υφιστάμενο Μητρώο στην ΑΑΔΕ.

Εμείς είμαστε επιφυλακτικοί γενικότερα, σχετικά με το τι παρέχετε στις Ανεξάρτητες Αρχές, οι οποίες είναι, στην ουσία, εξαρτημένες από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από τα ιδιωτικά συμφέροντα, όπως φαίνεται από το καρτέλ στην ενέργεια, με τις ευλογίες της ΡΑΕ. Εκτός αυτού, είναι θέμα εθνικής ασφαλείας η άμεση γνώση των πλοίων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα, οπότε πρέπει να είναι ευθύνη του Υπουργείου.

Στο άρθρο 3, βλέπουμε, κατ’ αρχάς, πώς εξισώνονται οι σημαίες της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν εμείς έχουμε μεγαλύτερη εξάρτηση από τη θάλασσα. Αλήθεια, θέλουμε να δραστηριοποιούνται επαγγελματικά στην Ελλάδα σκάφη αναψυχής με σημαίες φορολογικών «παραδείσων» της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως της Ολλανδίας ή του Λουξεμβούργου; Μιας χώρας που έχει 151 πλοία, αλλά καθόλου θάλασσα, καθώς, επίσης, ειδικό πλαίσιο για επαγγελματικό mega yachting, σύμφωνα με μελέτη της Deloitte; Μήπως του Λιχτενστάιν που είναι μέλος της ΕΟΧ και έχει, επίσης, σημαία, ενώ έως πρόσφατα ήταν η έδρα του εφοπλιστή, του κ. Μαρτίνου;

Η άρση, πάντως, του καμποτάζ της κρουαζιέρας, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δρομολογήθηκε το 2011, με τα προαπαιτούμενα των μνημονίων, δεν είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των επιβατών home porting, σύμφωνα με έρευνα της διαΝΕΟσις, αλλά αντίθετα μειώθηκαν σημαντικά, όπως θα καταθέσουμε αργότερα στα Πρακτικά. Τεράστια η μείωση.

Ο Υπουργός είπε στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, πως επικεντρώνεται στα πλοία εκτός Μητρώου, είτε με σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε από τρίτες χώρες, προκειμένου να τα δελεάσει να εγγραφούν. Εάν δεν εγγραφούν στο Μητρώο, έχουν πρόσβαση μόνο για 21 συν 7 ημέρες, με βάση το άρθρο 8, ενώ από κει και πέρα οι διαφορές μεταξύ τους είναι στο κόστος προσωπικού της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών, καθώς, επίσης, στα φορολογικά. Συμπλήρωσε δε, πως αυτά τα πλοία, ήδη, δραστηριοποιούνται, αλλά δεν γνωρίζει πόσα είναι.

Νομίζει, αλήθεια, πώς θα πείσει κάποιον με σημαία Λουξεμβούργου ή Βερμούδων να εγγραφεί στο Μητρώο της ΑΑΔΕ και να έχει πρόσβαση στα στοιχεία του; Πόσο μάλλον, όταν μπορεί να έχει πλήρη φορολογική απαλλαγή στον φορολογικό «παράδεισο;»

Γιατί απαγορεύεται με την παράγραφο 3β΄ η χρήση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής για τη μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή αντικειμένων με ναύλο; Κατανοούμε, βέβαια, πως ο στόχος είναι η προστασία της ακτοπλοΐας και των ημερόπλοιων έως 12 επιβάτες, αλλά διαπιστώσαμε πώς υπάρχουν σημαντικές αντιδράσεις στη διαβούλευση. Είναι σωστό να στηριχθεί η απασχόληση στις τοπικές κοινότητες, ειδικά με τα παραδοσιακά καΐκια, αλλά σε κάποιες ειδικές περιπτώσεις, όταν δεν υπάρχει άλλη μεταφορική δυνατότητα, μήπως θα έπρεπε να επιτρέπεται;

Με την παρ. 3γ΄ δίνεται μεν η δυνατότητα να λειτουργούν και ως ημερόπλοια, αλλά υπάρχουν περιορισμοί, όπως σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, μίσθωση έως 12 ώρες και συγκεκριμένο πλήρωμα για σκάφη έως 650 GT.

Τέλος, γιατί στην παρ. 6δβ΄, οι ημέρες, κατά τις οποίες τελεί σε καθεστώς μίσθωσης χωρίς απόπλου, δεν συνυπολογίζονται για τη συμπλήρωση του ελάχιστου ημερών ναύλωσης του άρθρου 4; Δεν θα μπορούσε να γίνεται, έστω με κάποιο μειωμένο συντελεστή;

Στο άρθρο 4, η ύπαρξη ελάχιστων ημερών ναύλωσης είναι κάτι ανάλογο με τα τεκμήρια, με τα οποία εμείς δεν συμφωνούμε γενικότερα, αν το καταλάβαμε σωστά; Εάν είναι αυτός ο λόγος, θα πρέπει να υπάρχει κάποιος τρόπος να αντικατοπτρίζει τα έσοδα, καθώς, επίσης, να λαμβάνεται υπόψη η περιοχή και η περίοδος μίσθωσης, δηλαδή, ο ελάχιστος αριθμός ημερών. Οπότε, τα έσοδα θα πρέπει να είναι διαφορετικά στη Μύκονο από ότι στην Ανάφη, για παράδειγμα, ενώ η περίοδος μίσθωσης τον Μάιο δεν είναι η ίδια με αυτή του Αυγούστου, σε ότι αφορά στα έσοδα, όπως ακριβώς συμβαίνει με τα ξενοδοχεία.

Εκτός αυτού, όπως και με το τέλος στο άρθρο 9, θα μπορούσαν να λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες που γίνονται στην Ελλάδα. Δηλαδή, όσο περισσότερα ξοδεύει, τόσο να μειώνεται το τέλος ή να δίνονται οι φοροελαφρύνσεις, με βάση τα τιμολόγια στην Ελλάδα, αντί φοροαπαλλαγές από Φ.Π.Α. του άρθρου 65, παρ.2, που, προφανώς, έχουν δημοσιονομικό κόστος.

Σχετικά με τον συντελεστή για την ηλικία του πλοίου, σε ότι αφορά στον υπολογισμό του τέλους στο 1γ΄, θα έπρεπε να λαμβάνονται και άλλοι παράγοντες υπόψη. Για παράδειγμα, ένα ανακαινισμένο σκάφος πολυτελείας δεκαπενταετίας μπορεί να έχει υψηλότερα έσοδα και απασχόληση από ένα καΐκι πενταετίας, βέβαια.

Στο άρθρο 5, στην παρ.5, γιατί, κατά την περίοδο αναστολής άσκησης της δραστηριοποίησης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, δεν επιτρέπονται η ιδιοχρησιμοποίησή του και η κάθε άλλη κίνηση; Γιατί η αναστολή της άδειας γίνεται για δώδεκα μόνο μήνες;

Στο άρθρο 7, γιατί η φορολογική αξία των πλοίων, σε σχέση με την επιβολή ΦΠΑ, στην περίπτωση που ο ιδιοκτήτης τους χάσει την ατέλεια, αν έχει οφειλές, μετά τη δεκαπενταετία μένει στο 10%; Δεν είναι ευνοϊκή διάταξη, γι’ αυτούς που έχουν στην κυριότητά τους πλοία δεκαπέντε ετών;

Στο άρθρο 8, μπορεί οι 21 ημέρες, συν την παράταση των 7 ημερών, να ισχύει και τον Αύγουστο, όταν υπάρχει αυξημένη ζήτηση; Δεν πρόκειται για μία μερική άρση του καμποτάζ; Συμφέρει και έχει αναλυθεί, σε ότι αφορά τα έσοδά μας; Ακόμη και αν συμφέρει, δεν θα επηρεάσει αρνητικά την απασχόληση στην Ελλάδα; Δεν θα έπρεπε να έχουμε κάποια οικονομική μελέτη, ούτως ώστε να καταλάβουμε τι, ακριβώς, θα κερδίσουμε απ’ όλα αυτά;

Σε σχέση με τις διατάξεις στις παραγράφους 2β΄, 3ζ΄ και 2δ΄, όπου για τα πλοία με ξένη σημαία εφαρμόζονται αντίστοιχα ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις με τα ελληνικά, δεν πρόκειται για ένα «παραθυράκι» ή αδικία έναντι των ημεδαπών που, ενδεχομένως, λειτουργούν με άλλα κοστολόγια, με άλλα πληρώματα κ.λπ.; Τι προβλέπεται για τις περιπτώσεις που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις της δραστηριοποίησης ενός τέτοιου επαγγελματικού πλοίου αλλοδαπής, με δεδομένο το ότι μπορεί να αποχωρήσει από την Ελλάδα, να αλλάξει κάτοχο και να μην πληρώσει ούτε τα πρόστιμα;

Στο άρθρο 9, όπως αναφέραμε για την άδεια, θα μπορούσε να λαμβάνεται υπόψιν για το τέλος, εάν είναι high ή low season, καθώς, επίσης, η δημοφιλία της τοποθεσίας. Υπάρχουν δε, αντιρρήσεις ως προς το ύψος του τέλους στη διαβούλευση. Οπότε, θα πρέπει να βρεθεί λύση που να ικανοποιεί όλους.

Στο άρθρο 10, οι παρ. 5α΄ και 5β΄, είναι μεν εύλογες, αλλά δεν αναφέρεται πως θα λαμβάνεται η απόφαση, αφού μπορεί να υπάρχουν διαφωνίες ή ευνοιοκρατία. Ο σκοπός είναι η προστασία του εισοδήματος της περιοχής; Να μεγιστοποιηθεί, δηλαδή, η αγκυροβόληση και ενδεχομένως, οι πωλήσεις προμηθειών ή να περιοριστεί, έτσι ώστε να αυξηθούν οι τιμές ενοικίασης και τα υπάρχοντα σκάφη; Εμείς θεωρούμε, πως θα πρέπει να προτιμώνται οι πλοιοκτήτες με ελληνική σημαία ή, τουλάχιστον, αυτοί που έχουν μεγαλύτερη διάρκεια δραστηριοποίησης στην περιοχή, για να τονωθεί το εισόδημα της περιοχής.

Στο άρθρο 11, όπως γνωρίζαμε από την υπ’ αριθμόν 2122/01/2000, της 11/2/2000, απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η μεταφορική ικανότητα για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια αναφέρεται ως 12 επιβάτες. Εδώ βλέπουμε στην παράγραφο 3α΄, ότι επεκτείνεται στα σκάφη έως και 49 επιβατών, όταν εκτελούν σύμβαση ολικής ναύλωσης, διάρκειας άνω των 12 ωρών, που δεν περιλαμβάνει διανυκτέρευση. Σε αυτά, όμως, υπάρχει η υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος, που πρέπει να είναι καταχωρημένα στον e-ΕΦΚΑ, κατά την παρ.1α΄. Πρόκειται, επομένως, για ένα σημαντικό κόστος, λόγω του οποίου υπάρχουν σημαντικές αντιδράσεις στη διαβούλευση.

Επίσης, μπορούν να δραστηριοποιηθούν αντίστοιχα σκάφη χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου με προσωπικό, όπως, επιπλέον, με σχετικές απαιτήσεις ασφάλισης, στην παρ. 4γ΄. Όμως, για τα υπό σημαία άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής ένωσης ή της ΕΟΧ και ολικής χωρητικότητας έως 650 gt, η οργανική σύνθεση πληρώματος καθορίζεται με υπουργικές αποφάσεις.

Επομένως, υπάρχει ο ίδιος ανταγωνισμός με τις ελληνικές σημαίες, κάτι που δεν ισχύει για τα μεγαλύτερα σκάφη, που μπορούν να λειτουργούν, υπό το καθεστώς στελέχωσης της σημαίας, δηλαδή με διαφορετικά πληρώματα και κόστη. Οπότε, μπορεί να υπάρχει άνισος ανταγωνισμός. Ποια είναι η λογική όλων αυτών των ρυθμίσεων; Εμείς μπορεί να μην τις καταλαβαίνουμε, οπότε θα έπρεπε να μας εξηγηθεί.

Στο άρθρο 14, είναι δυνατόν να γίνεται ηλεκτρονικά ο απόπλους και ο κατάπλους, οπότε να ελέγχεται δειγματοληπτικά, αντί να πηγαίνει ο καπετάνιος στο λιμεναρχείο;

Στο άρθρο 16, πώς θα αποδεικνύουν τα πλοία τον σκοπό για τον οποίο μετακινούνται;

Το άρθρο 18, το e-Ναυλοσύμφωνο και το e-Chaiter Permission διασυνδέεται με το e-Μητρώο Πλοίων της ΑΑΔΕ, για να παρακολουθούνται με ανάλογο τρόπο, όπως οι ενοικιάσεις δωματίων με το Airbnb; Θα γίνεται με τον ίδιο τρόπο για τα πλοία με σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας; Εκτός αυτού, προβλέπεται η δια λειτουργικότητα του e-Chaiter Permission με συστήματα τρίτων φορέων του δημοσίου τομέα. Σε ποιους τρίτους φορείς του δημοσίου γίνεται αναφορά; Τέτοια ασάφεια παντού υπάρχει στο νομοσχέδιο. Θα πρέπει να διασφαλιστεί η χρήση προσωπικών δεδομένων, όπως οι κινήσεις, αφού προβλέπεται διαλειτουργικότητα, μέσω διαδικτυακών υπηρεσιών του e-Chaiter Permission με συστήματα τρίτων φορέων του δημοσίου τομέα.

Τέλος, η δημιουργία τόσων ψηφιακών συστημάτων θα έχει μεγάλο κόστος, χωρίς, όμως, να έχει προβλεφθεί από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους σχεδόν τίποτα. Δεν είναι μία σημαντική παράλειψη; Χωρίς νούμερα μπορούν να κάνουν κάτι;

Στο άρθρο 19, θα έπρεπε να υπάρχει μία διαβάθμιση, ως προς τις ποινές για ανακριβείς καταστάσεις επιβατών. Άλλο να έχει γίνει λάθος σε κάποιο τουριστικό δρομολόγιο και άλλο να πρόκειται για παράνομη διακίνηση ανθρώπων.

Στο άρθρο 20, κάποιες κυρώσεις είναι πολύ αυστηρές, όπως, για παράδειγμα, για εκτέλεση μίσθωσης από μη εγκεκριμένο πλοίο από 20.000 ευρώ έως 500.000 ευρώ, τεράστια διακύμανση στην παρ. 2ε΄. Άλλες, όμως, είναι πολύ χαλαρές, όπως η μη ύπαρξη ασφάλισης, μόλις, 100 ευρώ στην παρ.2ββ΄. Πρόκειται για ιδιαίτερα χαμηλές ποινές, όταν αφορούν ημερόπλοια μεταφοράς ανθρώπων, οπότε δημιουργείται η εντύπωση πως η προτεραιότητα των προστίμων είναι η απώλεια εσόδων και όχι ζωών.

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός, ότι το ύψος των προστίμων που επιβάλλονται, εξαρτώνται, ιδίως, από τις συνθήκες τέλεσης από τον βαθμό επανάληψης από τη βαρύτητα και από τη βλάβη που προκλήθηκε στο κράτος, κατά την παρ.3β΄, από υποκειμενικά κριτήρια, δηλαδή, με τα οποία αποφασίζει το αρμόδιο όργανο της λιμενικής αρχής.

Στο άρθρο 21, τα πιο σημαντικά θέματα καθορίζονται με υπουργικές αποφάσεις και όχι με νόμους, όπως στην παράγραφο 9α΄, όπου με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας καθορίζεται η οργανική σύνθεση του πληρώματος των πλοίων αναψυχής, κάτι πολύ βασικό για το κόστος. Πρόκειται για μία συνήθη τακτική της Κυβέρνησης που εμείς θεωρούμε, όταν τη βλέπουμε σε κάποια νομοσχέδια, εντελώς, απαράδεκτη.

Στο άρθρο 28, οι ΝΕΠΑ εγγράφονται στο Μητρώο ΝΕΠΑ και όχι στο ΓΕΜΗ, όπως διαπιστώνουμε και στο πρόσφατο νομοσχέδιο που κατατέθηκε, όπου υπάρχει εξαίρεση στο άρθρο 16. Θα βοηθούσε να καταχωρούνταν και στο ΓΕΜΗ ή να υπήρχε διαλειτουργικότητα, ειδικά, αν αναγράφεται στα αγγλικά, χωρίς την κατάληξη MCPY, για να ξέρει κανείς που να ψάξει.

Στο άρθρο 32, το κεφάλαιο των 10.000 ευρώ για την ίδρυση ΝΕΠΑ είναι πολύ χαμηλό και δεν συνάδει με τον σκοπό τους -συμφωνούμε- ο οποίος είναι η κατοχή, η εκμετάλλευση και η διαχείριση πλοίων αναψυχής. Το ίδιο ισχύει και για τις ΕΙΠΑ. Ενδεχομένως, σε αυτές τις περιπτώσεις τα σκάφη να είναι αγορασμένα με δάνεια και υποθηκευμένα, οπότε η εταιρεία να είναι υπερχρεωμένη και ο πραγματικός ιδιοκτήτης της να είναι ο δανειστής. Είναι, βέβαια, κάτι, που συμβαίνει συχνά. Σε κάθε περίπτωση, όμως, εγκυμονεί ο κίνδυνος ασυνέπειας των εταιρειών αυτών στις συναλλαγές τους, ειδικά εάν αντιμετωπίσουν δυσκολίες, οπότε οι οφειλέτες ευρίσκονται σε μειονεκτική θέση, κατά την εκκαθάριση τους.

Το άρθρο 41, η δυνατότητα να συναλλάσσεται μία ΝΕΠΑ με τους μετόχους της, μπορεί να δημιουργήσει σύγκρουση συμφερόντων, σημειώνοντας πώς στο πρόσφατο παρελθόν έχουν υπάρξει περιπτώσεις, στις οποίες θαλαμηγοί είχαν δηλωθεί ως επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Με το πλαίσιο δε αυτό, καταρτίζονταν συμβάσεις ναύλωσης, μεταξύ ΝΕΠΑ και άλλης εταιρείας, όπως στο παράδειγμα της Folli-Follie, που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, με την τελευταία, όμως, να εμφανίζεται πως έχει ζημιωθεί με εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ.

Στο άρθρο 65, παρέχεται στις ΝΕΠΑ το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, που ισχύει γενικότερα για τις ναυτιλιακές εταιρείες, παρά το ότι πρόκειται, ουσιαστικά, για τουριστικές επιχειρήσεις. Επομένως, είναι άδικο.

Στο άρθρο 70, υπάρχουν πολλές εξουσιοδοτήσεις, όπως για το ύψος του παραβόλου, με τις οποίες δεν συμφωνούμε γενικότερα.

Στο άρθρο 72, στην παρ.2, είναι υπερβολικά τα διοικητικά πρόστιμα σε αρκετές περιπτώσεις. Εδώ πρέπει να υπάρχει μία διαβάθμιση, για να μην εξαφανίζονται οι μικροί επιχειρηματίες. Αντίθετα, τα πρόστιμα της παρ.3αβ΄, είναι χαμηλά, ειδικά για την ανασφάλιστη λειτουργία που μπορεί να δημιουργήσει πολύ μεγάλα προβλήματα.

Σε σχέση με τις πλωτές εξέδρες του άρθρου 75, για εννέα μήνες, αναφερθήκαμε και στην πρώτη συνεδρίαση. Προβλέπεται, αλήθεια, η μετακίνησή τους για τους υπόλοιπους τρεις μήνες; Ποιο θα είναι το πρόστιμο, εάν δεν συμβεί;

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη 13:30 σήμερα τελείωσε η ακρόαση των φορέων. Δεν είναι δυνατόν σε μισή ώρα να επεξεργαστούμε τις θέσεις αυτές, τις οποίες αναλυτικά μας εξέθεσαν οι φορείς, να τις αξιολογήσουμε και να τοποθετηθούμε. Αυτό λέγεται, πραγματικά, Εβδομάδα των Παθών για την Επιτροπή, για να αναφερθούμε και στο πνεύμα της Μεγάλης Εβδομάδας.

Ο τρόπος με τον οποίο νομοθετείτε απαξιώνει τον Κανονισμό της Βουλής.

Τα άρθρα 87 έως 93, που αφορούν στο Υπουργείο Τουρισμού, δεν υπήρχαν στη δημόσια διαβούλευση. Τόσο πρόχειρα, τόσο γρήγορα νομοθετείτε.

Περαιτέρω, ο αντίστοιχος νόμος 4256/2014, τροποποιήθηκε 67 φορές, με συνεχείς διευκρινιστικές μέχρι σήμερα, μέσα σε οκτώ χρόνια. Με αυτόν τον τρόπο, χάνεται το νόημα νόμου και ουσιαστικά δεν εφαρμόζεται.

Όπως είπε και ο κ. Αλεξανδράτος, προηγουμένως, από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, «ο τουρισμός και η ναυτιλία αποτελούν βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας», γι’ αυτό και θα κάνω παράλληλες τοποθετήσεις και για τα δύο αυτά συναρμόδια Υπουργεία. Θα αναφερθώ, δηλαδή, γενικά και ειδικά, σε κάποια άρθρα.

Κυρία Υφυπουργέ, πήγατε, πριν από λίγο καιρό, στη Σαουδική Αραβία και στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, όπως είπατε, για να προσελκύσετε τουρισμό. Είπατε για τον τουρισμό, ότι όλη σας η στρατηγική είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Αυτό ζήτησαν, βέβαια, όλοι από τον Πρωθυπουργό, που επισκέφτηκε το Ηράκλειο το προηγούμενο Σάββατο. Λείπουν, όμως, οι, εκ των ων ουκ άνευ, επενδύσεις σε υποδομές. Έρχεται ένας τουρίστας από τη Σαουδική Αραβία και παίρνει ένα mega yacht ή έρχεται με το δικό του και πάει, για παράδειγμα, στην Ελούντα και κάποια στιγμή θέλει να επισκεφτεί και την υπόλοιπη Κρήτη. Φαντάζεστε τι θα δει, αν βγει από το γιοτ, ή το ξενοδοχείο και πάει μέσω ΒΟΑΚ μέχρι τα Χανιά με τη λιμουζίνα του και πει τη μαγική λέξη «τουαλέτα;» Σε όλο τον ΒΟΑΚ, δεν υπάρχει ούτε μία τουαλέτα. Αυτός ο Σαουδάραβας ή κυρία από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, με τα πανάκριβα ρούχα της, την πανάκριβη τσάντα της, τα χρυσά δαχτυλίδια και τα κοσμήματά της να ψάχνει κάτω τα δέντρα; Και αν είναι έτσι στην Κρήτη, που αποτελεί την «αιχμή του δόρατος» στον τουρισμό, τι εμπειρία θα ζήσει στην υπόλοιπη Ελλάδα;

Σε ότι αφορά στην εκπαίδευση στελεχών, τόσο στον τομέα της ναυτικής εργασίας, όσο και στον τομέα του τουρισμού, διότι στο σημερινό σχέδιο νόμου τα δύο αυτά θέματα αλληλοσυνδυάζονται, απαιτείται ποιοτική κατάρτιση υψηλού επιπέδου σε όλους τους τομείς, όταν στοχεύουμε σε τέτοιους πελάτες, κάτι που δεν είδαμε πουθενά στο σημερινό σχέδιο νόμου σας.

Γνωρίζουμε ότι στην Ελλάδα των μνημονίων οι δημόσιες σχολές είναι υποστελεχωμένες, χωρίς μέσα και απαξιωμένες. Το βλέπουμε στον τουρισμό με τις σχολές τουριστικών επαγγελμάτων, που, πραγματικά, δεν μπορούν να επιτελέσουν το έργο τους και έτσι λείπουν εξειδικευμένα στελέχη. Υπάρχει παντού έλλειψη καταρτισμένου προσωπικού, όπως μας τόνισαν οι φορείς σήμερα και στον τουρισμό και στην ναυτιλία.

Σε ότι αφορά στα άρθρα για τις υποδομές, τα τουριστικά λιμάνια, τις μαρίνες, τα καταφύγια και τα αγκυροβόλια. Έχουμε 64 νομοθετημένες μαρίνες και λειτουργούν, περίπου, οι μισές.

Ως Βουλευτής Ηρακλείου, να τονίσουμε, κύριε Υπουργέ, ότι τα τρία λιμάνια στη Νότιο Κρήτη, στην Άρβη, στο Καστρί και στον Τσούτσουρα, που είναι πανομοιότυπα, έχουν κατασκευαστεί με εντελώς λάθος προσανατολισμό και προσαμμώνουν διαρκώς. Βλέπουμε πόσο πρόχειρα και λανθασμένα σκορπάτε τα χρήματα του ελληνικού λαού διαχρονικά.

Τα λιμάνια αυτά είναι άχτιστα, όπως είναι. Πρέπει να αδειάζουν οι Δήμαρχοι τα λιμάνια από την άμμο, για να λειτουργούν ως λιμάνια, αλλά δεν έχουν, εκ του νόμου, το δικαίωμα να το κάνουν, διότι για τον αιγιαλό εμπλέκεται η Κτηματική Υπηρεσία του δημοσίου. Να υπογραμμίσουμε, ότι τα Λιμάνια της Άρβης και του Καστρίου ανήκουν στο Υπουργείο σας, κύριε Υπουργέ, του δε Τσούτσουρα, στο Υπουργείο Τουρισμού, κυρία Υφυπουργέ.

Σε ότι αφορά στο Ρέθυμνο, στην περιοχή της Σκαλέτας, υπάρχει εγκεκριμένο, εδώ και χρόνια, αλιευτικό καταφύγιο, που δεν έχει υλοποιηθεί ακόμη. Θα ήθελα να αναδείξω, περαιτέρω, ότι χρειάζονται λιμενικές υποδομές στην ανατολική Κρήτη, απ’ όπου είστε και εσείς κύριε Υπουργέ, και στη δυτική. Τα δύο άκρα της Κρήτης είναι κατάλληλα για τέτοιες δραστηριότητες, επειδή κοντά υπάρχουν και άλλα νησιά που μπορεί κανείς να επισκεφτεί με τέτοια σκάφη. Η πολυνομία, όμως, που υπάρχει, δεν βοηθάει στην ανάπτυξη αυτών των υποδομών, όταν, παραδείγματος χάριν, είναι πολλά Υπουργεία συναρμόδια για ένα λιμάνι, όπως το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, το Υπουργείο Τουρισμού, το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού και η Αρχαιολογία. Τότε, πραγματικό έργο δεν γίνεται, ακόμη κι αν όταν υπάρχει το φαινόμενο της διάβρωσης των ακτών και των παραλιακών δρόμων, που κάνεις Δήμαρχος, για να μην μπλέξει, δεν θέλει να τα αντιμετωπίζει και έτσι δεν γίνεται τίποτα. Ο παραλιακός δρόμος της Σητείας, ο Τσούτσουρας και πολλά άλλα, τα γνωρίζετε. Τι κάνετε; Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είναι ανύπαρκτο, λόγω μνημονίων και δημοσιονομικών δεσμεύσεων.

Τα άρθρα 8 και 9 του σχεδίου νόμου, αποτελούν πολιτικό λάθος και οδηγούν σε «αρπαχτές» στα ελληνικά χωρικά ύδατα, όπως αναδείχθηκε πριν στην Επιτροπή.

Σε σχέση με την έλλειψη υποδομών και έλλειψη προβολής. Δεν υπάρχει αρκετή προβολή της Ελλάδος για το yachting, σε σχέση με την Τουρκία και την Κροατία. Το Μαυροβούνιο έχει 18 χιλιόμετρα παραλίες και έχει φτιάξει μία από τις μεγαλύτερες μαρίνες της Αδριατικής, ενώ η Ελλάδα, με 16.000 χιλιόμετρα, με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή της Ευρώπης στη Μεσόγειο, υπολείπεται κατά πολύ. Οι εβδομαδιαίες ναυλώσεις σκαφών ως 24 μέτρα, χρειάζονται, απαραιτήτως, ασφαλή θέση αγκυροβόλησης, διότι δεν έχουν μόνιμο πλήρωμα.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 81, για τη διαχείριση αποβλήτων πλοίων, θα ήθελα να τονίσω το αντίθετο. Δηλαδή, τα πλοία ως απόβλητα και να εξηγήσω. Εάν πετάξει ένας πολίτης, για παράδειγμα, μία παλιά τηλεόραση στη θάλασσα και συλληφθεί από το Λιμενικό, διώκεται και πάρα πολύ σωστά. Την Ελλάδα, όμως, την έχετε γεμίσει με ναυάγια, τα οποία βρίσκονται μέσα στη θάλασσα και δεν τα ανελκύετε, τα αφήνετε στην τύχη τους να μολύνουν το περιβάλλον. Παραδείγματος χάριν, το Sea Diamond στη Σαντορίνη, σε αντίθεση με Costa Concordia στην Ιταλία, το οποίο εντός δεκατεσσάρων μηνών από τη βύθισή του, ανελκύστηκε και πήγε για ανακύκλωση. Εδώ, το Sea Diamond, με χιλιάδες τόνους τοξικά απόβλητα, με καύσιμα, παραμένει εκεί δεκαπέντε χρόνια.

Νόμοι επί νόμων, άρθρα επί άρθρων, αλλά ο «βασιλιάς είναι γυμνός» εν τέλει.

Αναφέρεται το σχέδιο νόμου στη γονική άδεια για τους λιμενικούς, αλλά νόμος δεν γίνεται για ένα άλλο θέμα, που αφορά στο προσωπικό του Λιμενικού, που με χαμηλούς μισθούς αντιμετωπίζουν πανάκριβα ενοίκια στα λιμάνια, όπου υπηρετούν τους καλοκαιρινούς μήνες. Ένας λόγος γι’ αυτό είναι η παντελής έλλειψη κοινωνικής κατοικίας. Το ΜέΡΑ25 έχει στο πρόγραμμα του την ίδρυση οργανισμού κοινωνικής κατοικίας. Ένας άλλος λόγος είναι η μαζική και ραγδαία αύξηση του φαινομένου Airbnb, κυρία Υφυπουργέ. Έχετε βάλει απέναντί σας τις τοπικές κοινωνίες και τους πολίτες, λόγω έλλειψης κατοικιών και πολύ υψηλών ενοικίων, λόγω του Airbnb. Έχετε βάλει απέναντί σας τους μικρούς και μεμονωμένους ιδιοκτήτες τέτοιων καταλυμάτων. Έχετε βάλει απέναντί σας όλους τους φορείς του τουρισμού, το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ξενοδόχων, τον ΣΕΤΕ, την ΣΕΤΚΕ. Έχετε βάλει απέναντί σας το Υπουργείο Εσωτερικών, το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, το Υπουργείο Οικονομικών, διότι το κράτος χάνει τεράστια έσοδα από αυτή τη δραστηριότητα.

Κλείνοντας, θέλω να ευχαριστήσω το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, που υπερβαίνοντας εαυτούς, υποστελεχωμένοι και με λιγοστά μέσα, πληρώνουν πολύ υψηλά ενοίκια εκεί που υπηρετούν τους καλοκαιρινούς μήνες, ανταποκρινόμενοι παρά ταύτα στις υποχρεώσεις τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Λογιάδη, με τον οποίο ολοκληρώθηκαν οι εισηγήσεις των εκπροσώπων των Κομμάτων.

Τον λόγο έχει ζητήσει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κυρία και κύριε Υπουργέ, καταρχάς, να ευχηθώ καλή Μεγάλη Εβδομάδα.

Επίσης, θέλω να σας πω κυρία και κύριε Υπουργέ, ότι μου κάνει ιδιαίτερη εντύπωση, το πώς ένα νομοσχέδιο που υποβάλλεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έχει μέσα μέχρι και τα χιονοδρομικά κέντρα. Νομίζω ότι δεν υπάρχει καλύτερο παράδειγμα, που να αποδεικνύει, όχι την επιτελικότητα της Κυβέρνησης, αλλά ότι, δυστυχώς, αυτό που έλεγε ο κ. Μητσοτάκης, ότι δεν θα είστε, εσείς το πετύχατε. Μία Κυβέρνηση «τουρλού». Αυτό είναι το νομοσχέδιο. Χιονοδρομικά κέντρα, τα οποία φέρνει ο κ. Πλακιωτάκης, μάλιστα, εκτός διαβούλευσης όλες οι διατάξεις τουρισμού. Δεν ξέρω ποιο ήταν το πρόβλημα του Υπουργείου Τουρισμού και δεν νομοθέτησε, όπως έπρεπε, αλλά εμείς αυτό βλέπουμε. Αυτή η Κυβέρνηση.

Εν πάση περιπτώσει, θα μπορούσα να πω, ότι αυτό είναι το τελευταίο, γιατί εμείς έχουμε την ικανότητα να επεξεργαστούμε τις διατάξεις. Όμως, το ότι έρχεστε σήμερα δύο Υπουργοί, εκπρόσωποι παραγωγικών Υπουργείων, για να μας αποδείξετε την προχειρότητα, ενώ, ταυτόχρονα, η Κυβέρνησή σας έχει υποθηκεύσει την ανάπτυξη και τη λειτουργία των τομέων και της ναυτιλίας και του τουρισμού με μία τραγική κρίση ακρίβειας στην αγορά, την οποία δεν μπορεί να διαχειριστείτε, αυτό είναι πρόβλημα που πληρώνουν όλοι οι πολίτες εξαιτίας σας.

Εγώ, λοιπόν, οφείλω, κύριε Πρόεδρε, να καταθέσω, ότι σήμερα η Ελλάδα έχει πιάσει, επιτέλους, τον στόχο του κ. Μητσοτάκη, να είναι πρώτη στην Ευρώπη για πολλές συνεχόμενες ημέρες. Όμως, είναι πρώτη από το τέλος. Έχουμε την πιο ακριβή αγορά χονδρεμπορικής ηλεκτρικής ενέργειας, που μεταφέρεται στους καταναλωτές. Σήμερα, η Ελλάδα με 255,95 ευρώ τη μεγαβατώρα, είναι 45% ακριβότερη από τη δεύτερη Ιταλία που έχει 175,93. Προσέξτε τώρα. Η ναυτιλία και ο τουρισμός θα αναπτυχθούν με αυτή την αγορά ενέργειας. Με αυτό το κόστος θα αναπτυχθούν και οι καταναλωτές θα επιβιώσουν με την Κυβέρνηση Μητσοτάκη. Εδώ υπάρχει, πλέον, ένα δίλημμα. Για να επιβιώσει η κοινωνία και η οικονομία, δεν επιτρέπεται να επιβιώσει η Κυβέρνηση. Πρέπει αυτή η Κυβέρνηση να «πέσει» το συντομότερο. Δεν υπάρχει διέξοδος, πλέον. Βασικές αγορανομικές λειτουργίες αισχροκέρδειας δεν ελέγχονται στην αγορά.

Πάμε λίγο σε τρία άρθρα. Κύριε Πλακιωτάκη, σας ενημέρωσα έξω, ατύπως, ότι υπάρχει κάποιο σοβαρό θέμα, σε ότι αφορά στη νομοθεσία περιβάλλοντος για βασικά άρθρα. Θα τα καταθέσουμε εδώ στην κατ’ άρθρον. Στο άρθρο 81, λοιπόν, υπάρχει ένα σοβαρότατο θέμα διαφάνειας, αλλά και αγοράς κανόνων της οικονομίας, ως προς τη διαχείριση αποβλήτων. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είχε δώσει, ήδη, μία παράταση για τις υφιστάμενες παλαιότερες συμβάσεις και έρχεται τώρα και επεκτείνει την παράταση αυτή για τη διαχείριση των αποβλήτων. Ποια είναι, όμως, η αλήθεια;

Η αλήθεια είναι, ότι με το ν.4504/17 της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, είχε, ήδη, προβλεφθεί όλη η ευρωπαϊκή κανονικότητα στη διαχείριση αποβλήτων. Δηλαδή, διαλογή στην πηγή, τέσσερα ρεύματα ανακύκλωσης, χωριστή διαχείριση επικίνδυνων και δυνατότητα στους υπόχρεους, δηλαδή, στις ναυτιλιακές εταιρείες, στη ναυτιλία, να συνεργάζονται με πολλούς παρόχους υπηρεσιών, που θα τηρούν τις υποχρεώσεις, έτσι ώστε να μην υπάρχει μονοπώλιο.

Άρα, και περιβαλλοντικό κεκτημένο και κεκτημένο του ανταγωνισμού ικανοποιούνταν. Έρχονται οι «Μένουμε Ευρώπηδες», γιατί ο κ. Πλακιωτάκης ήταν στους «Μένουμε Ευρώπηδες», εκτός αν δεν θεωρεί, ότι ήταν, ας το απαντήσει, και λένε όχι, δεν θα ισχύει, ούτε το θεσμικό πλαίσιο περιβάλλοντος, ούτε το θεσμικό πλαίσιο ανταγωνισμού και θα παρατείνουμε συμβάσεις μονοπωλιακές, με περιορισμένη εναρμόνιση με την περιβαλλοντική νομοθεσία.

Εδώ, λοιπόν, πρακτικά παρατείνετε εσείς το αδιέξοδο και στα δύο και δημιουργείτε προβλήματα, γιατί, έχουμε, ήδη, όχληση από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως παρουσίασε ο κ. Σαντορινιός. Άρα, η Νέα Δημοκρατία μάς λέει, ότι δεν μπορεί να ανταποκριθεί στην ευρωπαϊκή κανονικότητα και πάει από παράταση σε παράταση. Σας βεβαιώνουμε, ότι δεν πρόκειται η ευρωπαϊκή κανονικότητα να εφαρμοστεί επί Νέας Δημοκρατίας στα απόβλητα στη ναυτιλία. Αποκλείεται. Είμαστε σίγουροι. Δεν υπάρχει περίπτωση, ούτε μέχρι το τέλος του 2022 να γίνει κάτι.

Θα σας εξηγήσω το γιατί. Μα, το ίδιο πράγμα έλεγε και για το 2021, ότι ετοιμάζονται συμβάσεις και θα πρέπει να γίνουν μέχρι τέλος του 2021. Τώρα λέει, ότι θα γίνουν μέχρι τέλος του 2022 οι διαδικασίες. Ωραία, για να τελειώσει σε δύο μήνες, όπως λέει ο νόμος, να μας πει ο κ. Υπουργός, ποιος είναι έτοιμος να κάνει τις διαδικασίες αυτές. Δεν μπορεί σε δύο μήνες να τελειώσει, χωρίς καμία ωρίμανση. Κάτι θα είχε γίνει. Αν έχει γνώση, λοιπόν, το Υπουργείο, ας μας πει ο κ. Υπουργός τι έχει γίνει. Γιατί ανέστειλε, όχι μόνο τις διατάξεις, αλλά ανέστειλε και τα πρόστιμα.

Εδώ, λοιπόν, για να κλείσω το θέμα, εφόσον δεν υλοποιήσατε την παράταση του 2021, θα πρέπει να μας πείτε αν υπηρετείτε την ανεπάρκεια ή τη διαπλοκή. Δεν μπορείτε να διαφύγετε. ΄Η είστε ανεπαρκείς, γιατί εσείς νομοθετήσατε την παράταση του 2021 ή υπηρετείτε τη διαπλοκή. Διαλέξτε. Πάντως, και για τα δύο, κύριε Πλακιωτάκη, είστε επικίνδυνοι και στο Υπουργείο Ναυτιλίας, γιατί «παίζονται παιχνίδια» με τα απόβλητα. Και το λέμε ρητά γιατί το ξέρουμε .

 Περνάω γρήγορα το άρθρο 82, όπου για να μην μας το «παίζουν έξυπνοι» αύριο ας το καταγράψουμε. Ψηφίζουν και ξεψηφίζουν δικό τους άρθρο. Είναι πρόχειρη νομοθέτηση του 2020 στο χωροταξικό νομοσχέδιο, αν δεν κάνω λάθος, και έρχονται ενάμιση χρόνο μετά να το αλλάξουν ξανά, γιατί δεν μπορούν να το εφαρμόσουν για τις πρόχειρες κατασκευές. Και νομίζω, ότι μέσα έχει κάτι προκάτ. Πρέπει να τα δούμε και επί της ουσίας, αλλά σας λέω για τη διαδικασία νομοθέτησης.

 Κύριε Πρόεδρε, στο άρθρο 88, αλλάζει τους όρους δόμησης για τους τουριστικούς λιμένες, που είναι στην αρμοδιότητα του ΤΑΙΠΕΔ. Και τι λέει η «πράσινη» Νέα Δημοκρατία, γιατί μας κοροϊδεύει το «πράσινο» προσωπείο του κ. Μητσοτάκη; Ότι επιτρέπεται με το άρθρο 88 στους λιμένες του ΤΑΙΠΕΔ να διπλασιαστούν οι όροι δόμησης, αν αυτό -λέει- ταιριάζει με τις πολυκατοικίες που είναι δίπλα στα λιμάνια.

Δηλαδή, εάν έχουμε μία πόλη, η οποία έχει πολυκατοικίες μέχρι τον τουριστικό λιμένα, μπορούν να χτιστούν πολυκατοικίες και μέσα στα λιμάνια; Και να κάνετε, δηλαδή, κατοικίες μέσα στα λιμάνια του ΤΑΙΠΕΔ; Αυτό το νομοθετείτε; Έχετε το θράσος και έρχεστε να νομοθετήσετε διπλασιασμό της δόμησης, εντός των τουριστικών λιμένων του ΤΑΙΠΕΔ;

Και θα σας πω με τι συνδέεται. Μόλις, πρόσφατα, ανακοινώθηκε, ότι το Συμβούλιο Επικρατείας απέρριψε τον διαγωνισμό, που ξεκίνησε στην περιοχή της Καλαμαριάς, στη γνωστή μαρίνα της Αρετσούς, για όσους δεν ξέρουν στη Θεσσαλονίκη, όπου προβλεπόταν να χτιστούν κατοικίες και εντός του λιμένα, για να βελτιωθεί ο δείκτης οικονομικής απόδοσης του λιμένα. Λες και στο ΤΑΙΠΕΔ τα δώσαμε, για να γίνουν πολυκατοικίες και όχι για να κάνουμε τουριστικά λιμάνια, γιατί έρχονται από τη Νέα Δημοκρατία και λένε, ότι δεν έχει μαρίνες η χώρα. Ναι, αλλά δεν χτίζουν μαρίνες, πολυκατοικίες θέλουν να χτίσουν. Και έρχονται εδώ και νομοθετούν το διπλασιασμό των όρων δόμησης, για να μπορέσουν να ικανοποιήσουν τα σχέδια κάποιων εργολάβων -όχι της ναυτιλίας, ούτε των λιμένων- στους τουριστικούς λιμένες, παραβιάζοντας τους κανόνες της πολεοδομικής νομοθεσίας και τη συνέχεια, αλλά και την επάρκεια του πολεοδομικού κανόνα.

Οι πολίτες θα έχουν, πλέον, μέτωπα πολυκατοικιών και στη θάλασσα, αντί να έχουν, έστω, μία διαχείριση του ελεύθερου χώρου, για να ικανοποιείται και η μαρίνα, για να το πω έτσι απλά. Ούτε αυτό δεν θα μπορεί να ικανοποιείται, γιατί θα τα χτίσουν όλα. Η χαρά του εργολάβου, δηλαδή. Θα ξαναγυρίσουμε στην περίοδο της ΕΡΕ. Αυτό κάνουν. Είναι χειρότερη από τη μεταπολιτευτική Νέα Δημοκρατία, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη.

Ερχόμαστε και στο άρθρο 89, το οποίο έρχεται να «κλειδώσει» με την επαναλαμβανόμενη νομοθέτηση της Νέας Δημοκρατίας για μη κατεδάφιση των αυθαιρέτων στη ζώνη αιγιαλού και παραλίας. Η Νέα Δημοκρατία, με το που ήρθε, πήρε απόφαση να μην κατεδαφίζονται τα αυθαίρετα στην παραλία και στην ζώνη αιγιαλού, γιατί έχουμε και εδώ το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αλλά και κόσμος του τουρισμού, αν θέλουν να έχουν μία Ελλάδα με αυθαίρετες παραλίες, γιατί αυτό έχουμε. Το νομοθέτησαν.

Όμως, έρχονται τώρα με το άρθρο 89, και λένε, πέρα από το πώς θα καθορίζονται οι χρήσεις γης, ότι για τους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες παραπέμπεται η διαδικασία στο ν.4495, είναι ο νόμος του ΣΥΡΙΖΑ για τα παρατηρητήρια δόμησης και την αυθαίρετη δόμηση, αλλά για το ΤΑΙΠΕΔ, δηλαδή, πάλι για τις εκτάσεις που ανήκουν στο ΤΑΙΠΕΔ, μπορούν να μην εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν.4495 και άρα, να παραβιαστεί ο συνταγματικός κανόνας, ότι δεν υπάρχει κανένα «παράθυρο» τακτοποίησης αυθαιρέτων μετά το 2011 και το γράφει αυτό μέσα. Δηλαδή, ούτε κατεδαφίζονται, αλλά έρχονται και να τα τακτοποιήσουν στην περίπτωση του ΤΑΙΠΕΔ, για να βοηθήσουν πάλι κάποιον εργολάβο. Δηλαδή, θα έρχεστε τώρα να παραβιάσετε και την απόφαση της χώρας, που την έχουμε όλοι συνομολογήσει, ότι μετά το 2011 κανένα αυθαίρετο δεν τακτοποιείται; Άρα, όχι μόνο η χαρά του εργολάβου, αλλά και η χαρά του αυθαιρετούχου και μάλιστα αυτό το κάνετε επένδυση και το νομοθετείτε τώρα.

Δηλαδή, κύριε Πλακιωτάκη, ειλικρινά, απορώ, επειδή σας γνωρίζω και έχουμε μία πολιτική επικοινωνία, εδώ και αρκετά χρόνια. Θα νομοθετήσετε τη χαρά του εργολάβου στις μαρίνες και τη χαρά του αυθαιρετούχου και είστε «πράσινη» Νέα Δημοκρατία και είστε εσείς Ευρώπη; Μα, τι Ευρώπη. Εδώ μας πάτε πενήντα και εξήντα χρόνια πίσω και αυτό το γράφετε μέσα στο σχέδιο νόμου.

Θα πρέπει, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, άμεσα τα άρθρα 88 και 89 να αποσυρθούν, δεν υπάρχει περίπτωση να παραμείνουν. Κατ’ αρχήν, διότι, όχι απλά θα είμαστε τα «μαύρα πρόβατα» της Ευρώπης, αλλά θα έχουμε και σοβαρό πρόβλημα με το Συμβούλιο της Επικρατείας με οτιδήποτε γίνει από εδώ και μπρος. Δεν μπορεί να μείνουν αυτά τα δυο άρθρα μέσα, όπως και το άλλο για τα απόβλητα.

Τέλος, να πω, ότι, κατά την άποψή μου, και τα άρθρα 91 και 93, θέλουν πολύ μεγάλη προσοχή, διότι δίνουν περιθώρια η σύμβαση παραχώρησης να μην καλύπτει υποχρεώσεις νομοθεσίας, το έχουμε βρει και σε άλλες συμβάσεις, όπως με τους αυτοκινητόδρομους. Δεν μπορεί, δηλαδή, να εξαιρούνται θεσμικών υποχρεώσεων οι παραχωρησιούχοι.

Επίσης, το σοβαρό πρόβλημα με το άρθρο 75, και με τη χρονική διάρκεια των εννέα μηνών για τις πλωτές εξέδρες, πείτε εξαρχής, ότι όλα τα παράνομα θα είναι νόμιμα, για να τελειώνουμε. Αυτό, ουσιαστικά, κάνετε. Δηλαδή, ουδέν μονιμότερο του προσωρινού. Αυτό είναι «το ράβε ξήλωνε». Είναι απίστευτη προχειρότητα και δεν μπορούμε παρά να διατυπώσουμε την απόλυτη αντίθεσή μας.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η δεύτερη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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».

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

Τέλος και περί ώρα 15:25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**