**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, 22 Ιουνίου 2022, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10:15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)** του Μεγάρου της Βουλής**,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Κωνσταντίνος Κατσαφάδος, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

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

 Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο: «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών».

 Παρακαλώ, κ. Σαντορινιέ, ζητήσατε τον λόγο.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, επί της διαδικασίας. Θα παραστεί ο κ. Υπουργός;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν το γνωρίζω. Δεν έχω εικόνα, για να σας απαντήσω. Βλέπω ότι είναι εδώ ο Υφυπουργός, κ. Κατσαφάδος, και έτσι μπορούμε να ξεκινήσουμε.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, χωρίς κανένα στοιχείο μομφής προς τον κ. Κατσαφάδο, έχω μπροστά μου το ΦΕΚ ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον κ. Κατσαφάδο. Δεν έχει καμία αρμοδιότητα πάνω στα θέματα που διαλαμβάνονται στο νομοσχέδιο επί ακτοπλοΐας και επί δικαιωμάτων επιβατών. Η αρμοδιότητα που έχει ο κ. Κατσαφάδος είναι του κλάδου ελέγχου πλοίων.

Δεύτερον, αν δει κανείς το άρθρο 3 -θα το καταθέσω για τα πρακτικά- η νομοθετική πρωτοβουλία εξαιρείται από τις αρμοδιότητες του κ. Υφυπουργού. Άλλωστε, το νομοσχέδιο δεν έχει την υπογραφή του Υφυπουργού, όπως θα μπορούσε για παράδειγμα, να έχει. Άρα, εδώ πέρα τίθεται το θέμα του ποιος από την Κυβέρνηση έχει την αρμοδιότητα να παρίσταται, για να συζητηθεί αυτός ο Κώδικας στις Επιτροπές.

Άρα λοιπόν, κ. Πρόεδρε, θέτω θέμα διαδικασίας, ουσιαστικό θέμα διαδικασίας. Ταυτόχρονα θέτω και ζητάω από την Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής, τουλάχιστον, να γνωμοδοτήσει κατά του διαβιβαζόμενου, εάν ορθώς διαβιβάζεται από την Επιτροπή μας, όταν θα διαβιβαστεί, στην Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Σαντορινιέ, όντως, έχω και εγώ το ΦΕΚ με τις αρμοδιότητες. Βεβαίως, πρέπει να διευκρινίσουμε σε αυτά τα οποία είπατε ότι πρώτον, η νομοθετική πρωτοβουλία προφανώς είναι στον Υπουργό - αυτό δεν αλλάζει - και υπογράφει για να καταθέσει το νομοσχέδιο. Και έτσι έχει γίνει μέχρι στιγμής.

Όμως, και ο Υφυπουργός, με βάση τις αρμοδιότητες που έχει, απ’ ότι βλέπω, μπορεί να παρίσταται στις συνεδριάσεις και να λαμβάνει μέρος στις συζητήσεις των Διαρκών Επιτροπών, σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 4 του Κ.τ.Β. Δηλαδή, δεν απαγορεύεται να παρίσταται και να συμμετέχει στην Κοινοβουλευτική διαδικασία.

Άλλος είναι ο ρόλος του Υπουργού. Ο Υφυπουργός δεν θα μπορούσε να καταθέσει νομοσχέδιο. Καμία αντίρρηση και σε αυτό συμφωνούμε. Αλλά, σήμερα, δεν καταθέτει νομοσχέδιο. Το νομοσχέδιο έχει κατατεθεί θεσμικά και νόμιμα και ο Υφυπουργός παρευρίσκεται μόνο για την Κοινοβουλευτική διαδικασία, κάτι που με βάση τον Κανονισμό έχει δικαίωμα.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε και κλείνω με αυτό. Καταθέτουμε την άποψή μας ότι, προφανώς και έχει δικαίωμα να παρίσταται και να πάρει τον λόγο και έχει και κάθε δικαίωμα. Άλλωστε, έχω διατελέσει Υφυπουργός και Αναπληρωτής Υπουργός στη συνέχεια, άρα γνωρίζω και τις διαφορές.

Αλλά, από εκεί και πέρα, η πρακτική που είχαμε τουλάχιστον εμείς όταν εγώ ήμουν Υφυπουργός ήταν, παρίσταται ο Υπουργός, τουλάχιστον τυπικά για την αρχή -αν όχι σε όλη τη συνεδρίαση- και παρέμενα πιθανόν εγώ. Αλλά ένας εκ των νομοθετών, με την ευρύτερη έννοια, παρίστατο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Λοιπόν, και εγώ θα το κλείσω εδώ. Κατάλαβα τι είπατε, καταλάβατε τι είπα, θα διευκρινίσω μόνο ότι στις αρμοδιότητες περιλαμβάνονται, μεταξύ των άλλων, στο άρθρο 2 οι Κοινοβουλευτικές αρμοδιότητες του Υφυπουργού. Εγώ ερμηνεύω ότι, στα πλαίσια των Κοινοβουλευτικών αρμοδιοτήτων του μπορεί να παρευρίσκεται σήμερα έως ότου προσέλθει, εάν προσέλθει, στη σημερινή συνεδρίαση και ο Υπουργός.

Προφανώς στη συζήτηση στην Ολομέλεια θεωρώ ότι θα είναι. Άρα, καταλαβαίνετε ότι η παρουσία του Υφυπουργού γίνεται στην Επιτροπή και στα πλαίσια, εγώ ερμηνεύω, των αρμοδιοτήτων του. Δεν μπορώ να καταλάβω ποια άλλη Κοινοβουλευτική αρμοδιότητα μπορεί να έχει. Πείτε ότι σήμερα ήταν ο Υπουργός εδώ και δεν μιλούσε ο Υπουργός, αλλά μιλούσε ο Υφυπουργός. Δεν θα υπήρχε πρόβλημα. Άρα, αυτό το οποίο θέτετε, κι εάν ακόμα υπάρχει κάποια προσέγγιση, είναι πολύ τυπική την οποία εγώ δεν μπορώ αυτή την ώρα να αξιολογήσω.

Ως εκ τούτου σας καλώ να προχωρήσουμε την διαδικασία. Ακούστηκαν οι όποιες παρατηρήσεις. Εξάλλου, κύριε Υφυπουργέ, δεν είναι κάτι που σας αφορά προσωπικά, είναι θέμα χαρτιών και ερμηνείας την οποία πρέπει να κάνω εγώ.

Το λόγο έχει ο κ. Κατσαφάδος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Προφανώς και δεν με αφορά και δεν έχω θέμα με τον κ. Σαντορινιό. Νομίζω ότι πολύ σωστά τοποθετηθήκατε, κύριε Πρόεδρε, ακριβώς τα ίδια θα ήθελα να πω. Να κάνω μόνο μία παρατήρηση, ότι και την περασμένη εβδομάδα είχαμε Κύρωση Κώδικα σε νομοσχέδιο του Υπουργείου Μετανάστευσης, όπου παρευρέθηκε η Υφυπουργός, γιατί είχε κάποιο πρόβλημα ο Υπουργός και τότε δεν υπήρξε κάποιο θέμα από πλευράς Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ** (ομιλεί εκτός μικροφώνου): Απλά τίθεται ένα τυπικό θέμα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ( Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εντάξει, δεν ξέρω το τυπικό το οποίο λέει ο κ. Σαντορινιός εάν έχει βάση, η ερμηνεία την οποία κάνω εγώ είναι στα πλαίσια των Κοινοβουλευτικών αρμοδιοτήτων και με αυτή την ερμηνεία προχωράμε παρακάτω και το κλείνουμε εδώ. Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, o κ. Σενετάκης, ο οποίος λόγω κάποιου έκτακτου προβλήματος θα κάνει σύνδεση μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Καλημέρα σας.

Κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο συνιστά κωδικοποίηση και αναμόρφωση δικαίου. Το νομοσχέδιο ως πρακτική καλής νομοθέτησης που συντείνει στην πραγμάτωση της αρχής της ασφάλειας του δικαίου, αποτελεί μέρος ενός «ηρακλείου έργου», που ξεκίνησε το 2019 η Κυβέρνηση της ΝΔ με τον ν.4622/2019 και αφορά στην τακτοποίηση του χάους της ελληνικής νομοθεσίας. Ταμένοι όλοι μας στην πολυνομία του ελληνικού κράτους, έπρεπε κάποια στιγμή να βρούμε τον δρόμο σε νομοθετικό πλαίσιο σταθερότητας.

Το έργο ξεκίνησε το 2019 με όλους τους ειδικούς να επισημαίνουν τη δυσκολία του, επισημαίνοντας πως για να ολοκληρωθεί χρειάζονται 20 χρόνια. Παρ όλα, αυτά η Κυβέρνηση έπιασε δουλειά. Συγκροτήθηκε Ειδική Επιτροπή, υπό την εποπτεία του ΓΓ του Υπουργικού Συμβουλίου, κ. Στέλιου Κουτνατζή και την Προεδρία του Επίτιμου Αντιπροέδρου του Συμβουλίου Επικρατείας, κ. Γιώργου Σταυρόπουλου, που αναζητά σε όλα σχεδόν τα Υπουργεία διάσπαρτες, σε νόμους, διατάξεις, διοικητικές και κανονιστικές πράξεις, Υπουργικές αποφάσεις, για να τις κωδικοποιήσουν σε νόμους. Πρόκειται για μία από τις πιο φιλόδοξες μεταρρυθμίσεις αυτής της Κυβέρνησης, διότι είναι από τις λίγες Κυβερνήσεις που αντιλαμβάνεται τα τεράστια αναπτυξιακά εμπόδια που προκαλεί το φαινόμενο της πολυνομίας. Επιπλέον είναι από τις λιγοστές Κυβερνήσεις που διαθέτει ισχυρή πολιτική βούληση για να το αντιμετωπίσει.

Οι χιλιάδες νόμοι που φτάνουν στο σημείο να μετράμε έναν νόμο, παρακαλώ, για κάθε τρεις μέρες, συγκροτούν ένα νομοθετικό χάος, δηλαδή τον ορισμό της κάκιστης νομοθέτησης. Η πολυνομία είναι πηγή πολλών κακών. Είναι τροχοπέδη στην ανάπτυξη. Είναι ο βασικός λόγος που οι επενδυτές είναι επιφυλακτικοί να επενδύσουν στην Ελλάδα. Είναι τροχοπέδη στον εκσυγχρονισμό του δημοσίου. Είναι η μήτρα της γραφειοκρατίας και εντέλει της παρατυπίας και της παρανομίας. Για να καταλάβουμε το μέγεθος του δομικού προβλήματος της χώρας μας αρκεί ένα μόνο στοιχείο. Στην Ελλάδα τα τελευταία 17 χρόνια είχαμε 37 φορολογικά νομοσχέδια, περίπου 2 κάθε χρόνο. Στις ΗΠΑ, αρχής γενομένης το 1861, δηλαδή σε 161 χρόνια, υπήρξαν 60 φορολογικοί νόμοι. Κάντε εικόνα αυτή την αναλογία, σε 17 τα 37 και σε 161 τα 60.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι η προσπάθεια που κατέβαλε η ηγεσία και τα άξια στελέχη του Υπουργείου Ναυτιλίας να προχωρήσει στην ενσωμάτωση τριών νόμων και να τους «νοικοκυρέψει» σε έναν Κώδικα, είναι σημαντικότερη από να φέρει προς ψήφιση έναν καινούργιο νόμο. Το λέω αυτό με πλήρη γνώση του διαχρονικά διακαή πόθου κάθε Υπουργού να θέλει να συνδέσει τη θητεία του με την ψήφιση νόμων, ώστε να θεωρείται ότι πέτυχε τους στόχους του και ανταποκρίθηκε στο πολιτικό status της θέσης του. Όμως και σε αυτό το σημείο συναντάμε στοιχεία διαφοροποίησης της παρούσας Κυβέρνησης από αρκετές προηγούμενες. Συναντάμε μια ουσιώδη διαφορά στον τρόπο διακυβέρνησης, ανεξάρτητα από το εάν και πού θέλουμε νέους νόμους το σίγουρο είναι ότι δεν θέλουμε νόμους που να μην εφαρμόζονται ή όταν εφαρμόζονται να εφαρμόζονται σωστά.

Με το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, κωδικοποιείται το ρυθμιστικό πλαίσιο που αφορά, α) στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, στη σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, στη μετατροπή λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες, β) στις διατάξεις του νόμου για τα δικαιώματα-υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις και γ) στις διατάξεις περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών.

Κατ’ αυτόν τον τρόπο παρέχεται η δυνατότητα τόσο στους πολίτες, όσο και στα διοικητικά όργανα να έχουν άμεση και ασφαλή γνώση της συνολικής νομοθεσίας που αφορά σε ζητήματα θαλασσίων ενδομεταφορών, δικαιωμάτων και υποχρεώσεων επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Σημειώνεται ότι οι ανωτέρω διατάξεις έχουν υποστεί αλλεπάλληλες τροποποιήσεις, με αποτέλεσμα η πρόσβαση σε αυτές για την εφαρμογή του δικαίου, ο οποίος δεν είναι κατ’ ανάγκη ο έμπειρος νομικός, να καθίσταται ιδιαίτερα δυσχερής.

Για την απλούστευση, τη συστηματική διάρθρωση των διατάξεων και την ασφάλεια δικαίου έχουν εφαρμοστεί τεχνικές κωδικοποίησης. Παράλληλα έχουν καταγραφεί διατάξεις που έχουν σιωπηρώς καταργηθεί, ενώ διατάξεις προσαρμόστηκαν ως προς τις αρμοδιότητες των διοικητικών οργάνων, τις ονομασίες των αρμόδιων Υπουργείων και σε αρκετές περιπτώσεις αναδιατυπώθηκαν, προκειμένου να αποτυπώνεται η ισχύουσα ονομασία τους.

Το νομοσχέδιο χωρίζεται σε τρία μέρη και αριθμεί συνολικά 49 άρθρα. Το πρώτο μέρος αφορά στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, άρθρα 1 έως 24 και χωρίζεται σε δύο τμήματα. Το πρώτο τμήμα του πρώτου μέρους αφορά στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών και χωρίζεται σε οκτώ κεφάλαια, α) γενικές διατάξεις, β) τακτική δρομολόγηση, γ) έκτακτη δρομολόγηση, δ) συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ε) προστασία εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, στ) διασφάλιση ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, ζ) συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και η) κυρώσεις και τελικές διατάξεις.

Το δεύτερο τμήμα του πρώτου μέρους αφορά στις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων.

Το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομικών αντικειμένων, άρθρα 25 έως 26, ενώ το τρίτο μέρος από το άρθρο 27 έως και το 49 αφορά στα δικαιώματα-υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και χωρίζεται σε πέντε τμήματα. Το πρώτο τμήμα αφορά σε γενικές διατάξεις, το δεύτερο τμήμα αφορά σε δικαιώματα επιβατών, το τρίτο τμήμα αφορά σε υποχρεώσεις επιβατών-μεταφορέα, το τέταρτο τμήμα αφορά σε γενικές αρχές-διοικητικές κυρώσεις, το πέμπτο τμήμα αφορά σε καταργούμενες τελικές διατάξεις και το παράρτημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κωδικοποίηση της νομοθεσίας που φέρνει προς Κύρωση το Υπουργείο Ναυτιλίας βρίσκει επί της αρχής την Πλειοψηφία απόλυτα σύμφωνη και την υπερψηφίζει. Εύχομαι βεβαίως το ίδιο να πράξει και η Μειοψηφία. Θέλω να πιστεύω ότι και εσείς συμφωνείτε μαζί μας, πως η πολυνομία είναι από τα κυρίαρχα δομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα και επιθυμείτε να συμβάλλετε στην επίλυσή του. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Σενετάκη. Να πω ότι στη συνεδρίαση, εκτός από τον Υφυπουργό, κ. Κατσαφάδο, παρευρίσκεται ο Διευθυντής Θαλασσίων Συγκοινωνιών, κ. Ρίγγας και ο Διευθυντής του γραφείου του Υπουργού, κ. Βιδάλης.

Συνεχίζουμε τη συζήτηση δίνοντας τον λόγο στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, κ. Μιχαηλίδη.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Είναι δεδομένο ότι μια διαδικασία κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατ’ αρχήν θα πρέπει να μας βρει σύμφωνους επί της διαδικασίας, αλλά επί της ουσίας των νομοθετημάτων τα οποία περιλαμβάνονται σ’ αυτή την κωδικοποίηση έχουμε επιφυλάξεις και αντιρρήσεις σε πολλά από αυτά.

Το πρώτο και δεύτερο μέρος που αφορά την κωδικοποίηση του ν.2932/2001 που διέπει κατ’ εξοχήν την ακτοπλοΐα καθορίζει τα όργανα, τις διαδικασίες και τις υποχρεώσεις της πολιτείας και των εταιρειών για τη διαμόρφωση του ακτοπλοϊκό δικτύου για τη διασύνδεση των νησιών και των θαλάσσιων περιοχών. Παράλληλα, έχει γίνει συλλογή και αυτούσια ένταξη διαφόρων τμημάτων άλλων νόμων που σαν κοινό σημείο έχουν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες και μεταφορές. Για μια ακόμη φορά βρισκόμαστε μπροστά σε μια περίπτωση κωδικοποίησης -και όπως είπα ως διαδικασία στην οποία κατά βάση είμαστε θετικοί- που όμως η ΝΔ το παρουσιάζει σαν μια άλλη μεγάλη Κυβερνητική επιτυχία.

Το τρίτο μέρος περιλαμβάνει την κωδικοποίηση διατάξεων του ν.3709/2008, όπως ισχύει κυρίως με τροποποιήσεις από το νόμο 4150/2013, ο οποίος και εισήγαγε ρυθμίσεις περί δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές. Θα μου επιτρέψετε μερικές παρατηρήσεις αιχμιακού χαρακτήρα και κριτικής σε σημεία των λαμβανομένων στο υπό κωδικοποίηση σχέδιο νόμου.

 Το πρώτο μέρος που αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές αποτελεί όπως είπαμε κωδικοποίηση του νόμου του 2001, ο οποίος είχε σοβαρά προβλήματα. Επί της διακυβέρνησής μας είχαμε καταθέσει έναν διαμορφωμένο νόμο για την ακτοπλοΐα, που απαντούσε στις σύγχρονες και ουσιαστικές ανάγκες των νησιών. Ένα σχέδιο νόμου που ήταν έτοιμο για συζήτηση στη Βουλή, αλλά που δεν έγινε εφικτό να νομοθετηθεί λόγω προκήρυξης των εκλογών. Αντίθετα, η παρούσα Κυβέρνηση στην αντίστοιχη προσπάθεια της το Μάρτιο του 2020 δεν επέλυσε κανένα βασικό ζήτημα, αντιθέτως έφερε φωτογραφικές και χαριστικές διατάξεις

διατάξεις κατά την προσφιλή της πρακτική που ευνοούσαν λίγους και εκλεκτούς δυναμιτίζοντας ταυτόχρονα και υποσκάπτοντας τις εργασιακές σχέσεις στα πλοία.

Η τότε κριτική μας, αφορούσε κυρίως το γεγονός ότι στο μεγαλύτερο μέρος του νομοσχεδίου βλέπαμε μια άνευρη, άβουλη και χωρίς συγκεκριμένο προσανατολισμό προσπάθεια που δεν βελτίωνε τίποτα στη ναυτιλία. Τα θέματα, δε, της ναυτεργασίας παρέμεναν σε πολύ υποδεέστερη θέση και δεν βελτίωνε σε καμία περίπτωση σοβαρές πτυχές της ακτοπλοΐας. Στο άρθρο 20 στην ουσία καταγράφεται πάλι το άρθρο που αφορά στη λειτουργία του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, αλλά επισημαίνουμε ότι δεν γίνεται κανένας λόγος για την εφαρμογή του κανονισμού της λειτουργίας του που αποτελούσε πρόταση της δικής μας Κυβέρνησης. Χωρίς τον κανονισμό λειτουργίας το Συμβούλιο της Ακτοπλοΐας θα εξακολουθεί να λαμβάνει αποφάσεις με βάση άγραφους νόμους, κατ’ εθιμικό δίκαιο δηλαδή, οι οποίοι τροποποιούνται κάθε φορά κατά το δοκούν.

Θα πρέπει προφανώς να υπογραμμίσουμε την κριτική για τα χρέη του Υπουργείου προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το Υπουργείο χρωστάει αρκετά εκατομμύρια στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, γεγονός που έχει φέρει σε κρίση την ακτοπλοΐα και έχει οδηγήσει μαζί με τη γνωστή και γενικότερη αύξηση των καυσίμων σε εισιτήρια-φωτιά. Μια αύξηση, ήδη, της τάξης του 25% με 30% σε σχέση με πέρσι και που προβλέπεται να φτάσει στο 40% ή και στο 50%.

Εμείς οι νησιώτες αυτή την πραγματικότητα τη ζούμε καθημερινά και εισπράττουμε καθημερινά τις διαμαρτυρίες των ανθρώπων οι οποίοι ταξιδεύουν από και προς τα νησιά. Επισημαίνουμε δε ότι το Υπουργείο δεν έχει προχωρήσει σε καμία παρέμβαση για την αντιμετώπιση της κατάστασης των μεγάλων αυτών αυξήσεων στα ναύλα παραμένοντας μέχρι στιγμής σε γενικά ευχολόγια, παραινέσεις και συστάσεις προς τους ακτοπλόους να μην αυξήσουν τα εισιτήρια.

Ταυτόχρονα δεν έχει διευθετηθεί ακόμα η αποπληρωμή των ήδη συσσωρευμένων οφειλών του Υπουργείου προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ύψους 60 εκατομμυρίων ευρώ. Το Υπουργείο συνεχίζει να μην προκρίνει και να διευκολύνει τη σύναψη πολυετών συμβάσεων στις άγονες γραμμές -ένα μεγάλο ζήτημα- που σχετίζεται άμεσα με τη μη ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου που γερνάει και την μετάβαση των πλοίων της ακτοπλοΐας στη νέα πράσινη εποχή.

Η πανδημία κατέδειξε την ανάγκη διαβούλευσης και εκπόνησης μιας συνεκτικής πολιτικής σχετικά με τις ακυρώσεις δρομολογίων και την προστασία των επιβατών. Συνεχίζουν να καθυστερούν δραματικά οι πληρωμές του Μεταφορικού Ισοδύναμου τόσο στο σκέλος των εισιτηρίων, όσο και στο σκέλος των μεταφορών για τις επιχειρήσεις.

Επιπλέον είναι σκανδαλώδης η εμμονή του Υπουργείου να μην αλλάζει τον τρόπο επιδότησης του σκέλους των καυσίμων, δηλαδή να καθιερώσει την επιδότηση στην αντλία. Οι τιμές της βενζίνης στα νησιά έχουν ξεπεράσει σε κάποια νησιά και τα 2,8 ευρώ το λίτρο. Αντίθετα, η Κυβέρνηση φέρνει μέτρα, όπως το Fuel Pass, που δεν αποτελούν σε καμία περίπτωση απάντηση στην κρίση ακρίβειας και ανατιμήσεων στα καύσιμα.

Την ίδια στιγμή το Ευρωκοινοβούλιο με πρόσφατο ψήφισμα του, το οποίο μάλιστα ψηφίστηκε με τεράστια πλειοψηφία -ήταν μία δική μας πρόταση - της δικιάς μας πτέρυγας υπογραμμίζει την ανάγκη περιφερικής πολιτικής για τα νησιά και ζητά από την Επιτροπή την κατάρτιση ενός συμφώνου για τα νησιά.

Η νησιωτική πολιτική της Κυβέρνησης και επιτρέψτε μου παρενθετικά εδώ να αναφερθώ στα περιβόητα προγράμματα όπως για παράδειγμα το πρόγραμμα «Νέαρχος», παραμένει δυστυχώς άφαντη.

Θα επιφυλαχθούμε, κύριε Πρόεδρε, στην Ολομέλεια για την ψήφιση ή μη του σχεδίου νόμου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ κ. Μιχαηλίδη,

Συνεχίζουμε τώρα δίνοντας τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, κ. Δημήτρη Μπιάγκη.

Κύριε Μπιάγκη, παρακαλώ πολύ για τη δική σας τοποθέτηση.

**ΔΗΜΗΤΡIOΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Kύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα της σημερινής συζήτησης αφορά την Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών. Πρόκειται ουσιαστικά για μια καθαρά τεχνικού χαρακτήρα ρύθμιση συγκέντρωσης και κωδικοποίησης της συναφούς με το θέμα νομοθεσίας.

 Εντούτοις οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συνδυασμό φυσικά και με τα δικαιώματα των επιβατών, και νομίζω ότι όλοι το αναγνωρίζουμε, βρίσκονται στο επίκεντρο της γαλάζιας οικονομίας της πατρίδας μας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους βασικούς πυλώνες εδαφικής κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών μας και ως τέτοιες χρειάζονται κάτι παραπάνω από μια απλή κωδικοποίηση, κ. Υφυπουργέ, και νομοθετικό αναμάσημα.

Πιστεύω, ότι είναι πεποίθηση όλων μας, πως οι νησιωτικές περιοχές όπως είναι διαμορφωμένες στον ελλαδικό χάρτη -και με το δεδομένο ότι είναι και δική μου εκλογική περιφέρεια και ως εκ τούτου επιτρέψτε μου να επικαλεστώ και τη βιωματική μου εμπειρία- είναι τόποι με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά . Ενίοτε αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα, αλλά και σημαντικές δυσκολίες τουλάχιστον σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα. Η απομόνωση, η δυσκολία προσβασιμότητας, η συνεχιζόμενη πληθυσμιακή απομείωση και ο γηρασμός του πληθυσμού είναι ορισμένα από τα πιο ανησυχητικά στοιχεία που καταγράφονται λιγότερο ή περισσότερο στα ελληνικά νησιά της πατρίδας μας. Η φυσική ομορφιά, η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά των νησιών μας και η αξιοσύνη των νησιωτών μας συνιστούν μεταξύ άλλων τα δυνατά σημεία της νησιωτικής περιφέρειας της πατρίδας μας.

Εντούτοις, τα νησιά και οι νησιώτες δεν έχουν εξ αντικειμένου, λόγω κυρίως της γεωγραφικής ασυνέχειας, τις ίδιες ευκαιρίες για ανάπτυξη και ευημερία με αυτές της ηπειρωτικής χώρας. Τα προβλήματα και οι δυσκολίες που αφορούν όχι μόνο τις μεταφορικές διασυνδέσεις των νησιών αλλά και τις υποδομές υγείας και εν γένει παροχής δημοσίων υπηρεσιών, στις υλικοτεχνικές υποδομές, στις εγκαταστάσεις, στα οδικά δίκτυα, στους λιμένες, αερολιμένες και τόσα άλλα είναι γνωστά και ως εκ τούτου δεν θα ήθελα να επαναλάβω για να κερδίσουμε χρόνο. Επίσης, όπως είναι γνωστό πως εδώ και χρόνια είναι πλέον θεσμοθετημένη και κατοχυρωμένη τόσο εντός του κοινοτικού κεκτημένου όσο και συνταγματικά η λεγόμενη «ρήτρα νησιωτικότητας» για την ενίσχυση της συνοχής και βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών μας.

 Νομίζω, επίσης, κ. Πρόεδρε πως οφείλουμε να συνομολογήσουμε ότι στην πράξη πολύ λίγα έχουν γίνει για τα νησιά μας, όχι μόνο αναφορικά με τη ρητή, συνταγματική πρόβλεψη λήψης ειδικών μέτρων και δράσεων για αυτά όταν νομοθετούμε, αλλά σε σχέση με τις ευκαιρίες και τις δυνατότητες που έχουμε ενώ σίγουρα οι κάποιες πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί δεν καλύπτουν το σύνολο των αντικειμενικών αναγκών των νησιών μας. Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν υπηρεσία γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος δεδομένου ότι διασφαλίζουν την κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική αλλά και γεωγραφική συνοχή του

εθνικού μας χώρου. Σε αυτή τη βάση πρέπει να δομηθεί η σχέση με την πολιτεία αλλά και με την ΕΕ με την εξασφάλιση καθολικής υπηρεσίας. Δηλαδή, μιας ελάχιστης εγγυημένης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος που θα παρέχεται σε κάθε χρήστη ανεξάρτητα από τη γεωγραφική του θέση και σε προσιτή τιμή. Η ανασκόπηση και ο επανασχεδιασμός των ελάχιστων απαιτήσεων για τη βιώσιμη σύνδεση των νησιών μας αποτελεί μια από τις βασικές προκλήσεις για την αναδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού συστήματος με χρήση εργαλείων λήψης απόφασης, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών ευρείας διαδικασίας διαβούλευσης μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Μια επιπλέον προϋπόθεση είναι ο σαφής καθορισμός προτύπων των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και κατάλληλων δεικτών απόδοσης.

Το σύστημα θα μπορούσε να καθορίζεται από ένα σύνολο ευρύτερων και πιο αντιπροσωπευτικών παραμετροποιημένων ποσοτικών και ποιοτικών απαιτήσεων, πέραν της συχνότητας δρομολογίων, καθώς και να παρακολουθείται ο βαθμός ικανοποίησης τους, εκτιμώντας έτσι και το επίπεδο συνδεσιμότητας των νησιών. Δυστυχώς, δεν έχουν ληφθεί αντίστοιχες νομοθετικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της συνδεσιμότητας και της νησιωτικής συνοχής μετά την εφαρμογή του επιτυχημένου και ευρείας αποδοχής από τους νησιώτες μας μέτρου του Μεταφορικού Ισοδύναμου, το οποίο για πρώτη φορά πρότεινε πριν από 13 χρόνια η παράταξη την οποία εκπροσωπώ και στη συνέχεια υποστήριξε με σθένος όταν νομοθετήθηκε το 2018 από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με πρωτοβουλία του τότε Υφυπουργού Ναυτιλίας κ. Σαντορινιού, κατόπιν μελέτης και τεκμηριωμένης άποψης Έκθεσης του Πανεπιστημίου Αιγαίου και που δυστυχώς, η σημερινή κυβέρνηση δεν υποστηρίζει, ενισχύει ή επεκτείνει και σε ευρύτερες κατηγορίες ωφελούμενων, όπως κανονικά θα έπρεπε, ενώ ενίοτε το υπονομεύει με καθυστερήσεις στις πληρωμές και άλλες στρεβλώσεις.

Θα μπορούσα αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, να αναφερθώ εκτενέστερα στα προβλήματα και τις ανεπάρκειες του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για την ακτοπλοΐα αλλά και στους υπόλοιπους τομείς που συνθέτουν τη γαλάζια ανάπτυξη, στους οποίους η χαμηλή επίδοση της Κυβέρνησης είναι απολύτως προφανής, αλλά σταματώ εδώ λόγω οικονομίας του χρόνου. Άλλωστε έχουμε αναφερθεί τεκμηριωμένα και εκτενώς μέσα και έξω από το Κοινοβούλιο, όπως έχουμε αναδείξει και καθ’ όλη τη διάρκεια του κοινωνικού διαλόγου, που εμείς τουλάχιστον ως ΠΑΣΟΚ-Κίνημα Αλλαγής διεξάγουμε συστηματικά και αδιακρίτως με όλους τους παραγωγικούς φορείς και τους πολίτες, προκειμένου να διαμορφώνουμε τις πολιτικές μας προτάσεις. Έχουν τεθεί πράγματι αρκετά ζητήματα του ευρύτερου κλάδου της θαλάσσιας οικονομίας, που συνιστούν αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο ή αντιμετωπίζονται από την Κυβέρνηση με λανθασμένες πολιτικές ή με αδιαφορία.

Το σύγχρονο μοντέλο διακυβέρνησης και ανάπτυξης, που εμείς προτείνουμε, έχει στο κέντρο του τον άνθρωπο, αλλά και τη χρήση της τεχνολογίας, δίνοντας αυξημένες αρμοδιότητες του σχεδιασμού και της διαχείρισης των αντίστοιχων πόρων στην περιφερειακή διοίκηση, με εφαρμογή συστημάτων λήψης απόφασης κατόπιν αξιολόγησης και τεκμηρίωσης με βάση μετρήσιμα δεδομένα και καταγεγραμμένα, αξιόπιστα και με πλήρη διαφάνεια. Οι εξελίξεις της τεχνολογίας, μας επιτρέπουν να παρακολουθούμε στοχευμένες παραμέτρους και κριτήρια, βάσει της αξιολόγησης, τα οποία να μπορούμε να εφαρμόσουμε, με δίκαιο και αναλογικό τρόπο, στις πολιτικές μας -τόσο οριζόντια, όσο και περιφερειακά.

Ειδικότερα, όπως έχουμε συχνά επισημάνει, απαιτείται επαναπροσδιορισμός και επανασχεδιασμός του Συστήματος Ακτοπλοϊκών Μεταφορών, μετά από διαβούλευση με τη

συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην αποτύπωση των προδιαγραφών της μεταφορικής υπηρεσίας, που απαιτείται για την ανάπτυξη του τόπου μας, κάνοντας χρήση ποιοτικών και ποσοτικών κριτηρίων και δεικτών.

Επίσης, κ. Πρόεδρε, έχουμε προτείνει τη δημιουργία Οργανισμού Νησιωτικών Μεταφορών, σε επιτελικό επίπεδο, ώστε να οργανωθεί αποτελεσματικά ο προγραμματισμός, ο σχεδιασμός, ο συντονισμός και η παρακολούθηση του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς -θαλάσσιων και αεροπορικών- στο νησιωτικό χώρο. Εξίσου, είναι αναγκαία η άμεση επέκταση εφαρμογής του μέτρου του Μεταφορικού Ισοδύναμου και σε άλλες κατηγορίες δικαιούχων, όπως οι φοιτητές και όλοι οι περιστασιακά διαμένοντες σε νησιά, καθώς και στους ναύλους των οχημάτων.

Θα μπορούσε ακόμη να ξεκινήσει η εφαρμογή ενός συστήματος επιδότησης όλων των εισιτηρίων των μεταφορικών μέσων, με τα οποία συνδέονται τα νησιά μας με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, πέραν του μέτρου του Μεταφορικού Ισοδύναμου. Και αυτό, έστω και πιλοτικά, στα πλαίσια αντιμετώπισης των δυσμενών συνεπειών στις νησιωτικές περιφέρειες, λόγω των αυξήσεων των τιμών των ναύλων, αλλά και της πανδημίας, που δυστυχώς δεν έχει ακόμα εκλείψει και βρίσκεται στη ζωή μας. Έτσι, θα τονωθεί η ανταγωνιστικότητά τους και θα ανακάμψει η τουριστική βιομηχανία, με παράλληλα οφέλη και για την ακτοπλοϊκή και αεροπορική δραστηριότητα, που και αυτές έχουν πληγεί.

Είναι, επίσης, απαραίτητη η αναθεώρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για τον καθορισμό των λιμενικών τελών από Οργανισμούς Λιμένων ΑΕ, ώστε οι αντίστοιχες τιμολογήσεις που προβλέπονται, να γίνονται με τρόπο αναλογικό, δίκαιο ομοιόμορφο και απόλυτα τεκμηριωμένο και διαφανή. Πρέπει, επιτέλους, να προχωρήσουμε σε αναμόρφωση, τεκμηρίωση και εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου περί καθορισμού ανώτατης επιτρεπόμενης τιμολόγησης των ναύλων της ακτοπλοΐας, καθώς και σε θέσπιση συστήματος ελέγχου των τιμών, ώστε να περιοριστεί η ανεξέλεγκτη αύξησή τους και η εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης των μονοπωλίων ή ολιγοπωλίων παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Δεν έχουμε αντίρρηση, κ. Υπουργέ, να υποστηρίξουμε κάθε προσπάθεια κωδικοποίησης της ισχύουσας νομοθεσίας που, με διαχρονική ευθύνη όλων μας, χαρακτηρίζεται ακόμη από συμπτώματα πολυνομίας και κακονομίας, παρά το γεγονός ότι, επί των ημερών σας, οι παραπάνω στρεβλώσεις έχουν ενισχυθεί πέραν του δέοντος μέσω των νομοθετικών σας μεθοδεύσεων. Αναφέρω ενδεικτικά το πλήθος ΠΝΠ, τις αμέτρητες εξουσιοδοτικές διατάξεις για έκδοση Υπουργικών Αποφάσεων για ρύθμιση των σημαντικότερων θεμάτων, οι οποίες ακόμη εκκρεμούν. Επίσης, το πλήθος τροπολογιών, που φέρνετε την τελευταία στιγμή και μη σχετικά σε αυτές νομοσχέδια και ούτω καθεξής.

Όμως, η παρούσα πρόταση κωδικοποίησης εστιάζει στο δέντρο και όχι στο δάσος. Το δάσος, κατά τη γνώμη μας, κ. Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι οι ουσιαστικές και οι απαραίτητες πρωτοβουλίες για την ενίσχυση και εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας και εν γένει της νησιωτικής συνοχής της χώρας, για μια βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών μας όπως αυτές που συνοπτικά προανέφερα. Δυστυχώς, τέτοιες πρωτοβουλίες, παρά τις τεκμηριωμένες προτάσεις και παραινέσεις -και τις δικές μας- δεν έχουμε δει ακόμη από τη σημερινή Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

Ευχαριστούμε τον κ. Μπιάγκη. Τον λόγο τώρα έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το νομοσχέδιο έχει τίτλο «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών». Με αυτό, η Κυβέρνηση επικυρώνει σχετικές κατευθύνσεις της ΕΕ και, στην ουσία, επιχειρεί να διαχειριστεί και να κλιμακώσει την αντιλαϊκή πολιτική στο χώρο της ακτοπλοΐας, με κριτήριο την πολύμορφη στήριξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την αύξηση της κερδοφορίας τους, δυναμώνοντας την επίθεση ενάντια στους ναυτεργάτες και διαμορφώνοντας οδυνηρούς όρους για τους επιβάτες, τις λαϊκές οικογένειες και τους επαγγελματίες που χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Το νομοσχέδιο θωρακίζει, ενισχύει και επεκτείνει την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, σύμφωνα με τον επικίνδυνο Κανονισμό 3577/1992 και την Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΕ, που αποτελεί βάση για την ενίσχυση της εφοπλιστικής επιθετικότητας και ασυδοσίας απέναντι στους ναυτεργάτες και έχει οδηγήσει σε οδυνηρές μειώσεις των οργανικών συνθέσεων. Ταυτόχρονα, απελευθερώνει και έχει συμβάλλει στην εκτίναξη των τιμών των εισιτηρίων των επιβατών και των οχημάτων που μεταφέρονται με τα πλοία στα ύψη.

 Τα περί προστασίας των ναυτεργατών και των επιβατών είναι προπέτασμα καπνού για να περάσει η βασική γραμμή προώθησης των εφοπλιστικών συμφερόντων που υπηρετούν όλα τα χρόνια, όλες οι κυβερνήσεις της ΝΔ, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ, οι Μνημονιακοί και μη νόμοι που έχουν πλήξει τους μισθούς, τις συντάξεις και τα εργασιακά δικαιώματα. Έχουν εντατικοποιήσει τη δουλειά με αρνητικές συνέπειες σε βάρος της υγείας και της ασφάλειας των ναυτεργατών και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Έχουν μεγάλες ευθύνες όλα τα κόμματα και πραγματικά είναι πρόκληση η προσπάθεια και του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ που προσπαθούν να κρύψουν τις δικές τους ευθύνες χρησιμοποιώντας την αντιλαϊκή πολιτική της ΝΔ. Ο λαός μας έχει και μνήμη και κριτήριο και

μπορεί και να βγάλει συμπεράσματα από τη σημερινή αλλά και τις προηγούμενες Κυβερνήσεις, να απορρίψει και να αντιπαλέψει τη λογική των ψευτοσωτήρων πιστεύοντας στις δικές τους δυνάμεις, οργανώνοντας την πάλη του συμπορευόμενος με το ΚΚΕ που είναι όλα τα χρόνια στην πρώτη γραμμή των λαϊκών αγώνων.

Επειδή στο νομοσχέδιο γίνεται λόγος για την προστασία των ναυτεργατών, θα θέσουμε σύντομα ορισμένα ζητήματα. Για ποια προστασία μπορεί να γίνει λόγος όταν έχουν μειωθεί δραματικά οι μισθοί και οι οργανικές συνθέσεις που έχουν επιβληθεί και έχουν επιβληθεί άθλιες εργασιακές σχέσεις σε συνθήκες πολύ επικίνδυνης εντατικοποίησης της δουλειάς νύχτα μέρα, ιδιαίτερα την καλοκαιρινή περίοδο; Για ποια προστασία μιλάει το νομοσχέδιο και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε συνθήκες απανωτών, ασταμάτητων δρομολογίων με την επίσκεψη πολλών νησιών που καταπονούν τους ναυτεργάτες και τα ίδια τα πλοία που αντιμετωπίζουν σωρεία βλαβών; Ταξίδια οδύσσειας με εξάντληση των πληρωμάτων.

 Θα φέρουμε ορισμένα παραδείγματα. Το Blue Star «Νήσος Μύκονος» πάει Πειραιά, Σύρο, Μύκονο, Άγιο Κήρυκο, Καρλόβασι, Βαθύ, Χίο, Μυτιλήνη, Λήμνος, Καβάλα και βέβαια ξανά επιστροφή. Σύνολο 18 λιμάνια. Το δρομολόγιο Blue Star «Πάτμος» πάει Πειραιά, Πάτμο, Λειψοί, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Σύμη, Ρόδο, Κάρπαθο, Κάσο και επιστροφή. Η εργασιακή ζούγκλα διευρύνεται σύμφωνα με τις καταγγελίες των ναυτεργατικών σωματείων. Το καταμαράν «HSC Champion Jet 2» της ναυτιλιακής εταιρείας Sea Jet με βάση τα δρομολόγια του κάθε Παρασκευή, Κυριακή, Δευτέρα εκτελεί δύο φορές το δρομολόγιο Πειραιάς, Σίφνος, Σέριφος, Μήλος, Σέριφος, Σίφνος, Πειραιάς με αναχώρηση από Πειραιά 8:00 και τέλος δρομολογίων στον Πειραιά 22:50. Στο πλοίο ναυτολογείται διπλό πλήρωμα την Παρασκευή που απολύεται την ίδια μέρα και αντίστοιχα ναυτολογείται την Κυριακή και απολύεται τη Δευτέρα. Η ναυτιλιακή εταιρεία -σε γνώση και σε συνεργασία με τη λιμενική αρχή- στην αιτιολογία της απόλυσης γράφει κάθε φορά λόγω μετάθεσης, παραβιάζοντας ακόμα και τα ελάχιστα που προβλέπονται στις συλλογικές συμβάσεις ακτοπλοΐας.

 Συνεχώς, εφοπλιστές και Κυβερνήσεις επιδεινώνουν τις εργασιακές συνθήκες και τους μισθούς των ναυτεργατών, μειώνουν τις οργανικές συνθέσεις και επιβάλλουν εξαντλητικά ωράρια αδιαφορώντας για την υγεία των ναυτεργατών, την ασφάλεια των επιβατών, ενώ τους μισθούς τους έχουν χρόνια τώρα καθηλωμένους. Επίσης, υπάρχει κατάργηση της δεκάμηνης ναυτολόγησης, οι ελαστικές μορφές απασχόλησης, η δουλειά τα σαββατοκύριακα για τρεις έως τέσσερις μήνες το χρόνο με μείωση όπως είπαμε της οργανικής σύνθεσης. Αυτά τα σοβαρά προβλήματα τα έχουν αντιπαλέψει οι ναυτεργάτες με τους αγώνες τους. Φουντώνουν, όμως, με την Κυβερνητική αντιναυτεργατική πολιτική και την εφοπλιστική επίθεση. Γίνεται λόγος επίσης για την προστασία των επιβατών.

Θα θέσουμε επίσης σύντομα ορισμένα ζητήματα. Τι προστασία μπορεί να υπάρχει όταν τα εισιτήρια για τους επιβάτες και τα ΙΧ οχήματα ή τα επαγγελματικά, έχουν γίνει απαγορευτικά τα τελευταία χρόνια για τις λαϊκές οικογένειες και έχοντας ξεπεράσει κάθε φαντασία; Σε μια περίοδο που η ακρίβεια εξανεμίζει το λαϊκό εισόδημα, οι εφοπλιστές βάζουν ξανά φωτιά στα εισιτήρια και τα ναύλα των ακτοπλοϊκών γραμμών. Μεταξύ του 2010 και 2019 αυξήθηκαν πάνω από 40%. Μέσα στο χειμώνα που πέρασε αυξήθηκαν και πάλι από 5% έως 16,32 % και πριν την έναρξη της καλοκαιρινής περιόδου εκτόξευσαν και πάλι τις τιμές με αυξήσεις που ξεκινούν από 10% και φτάνουν ως 401%. Παραδείγματος χάρη για την Κω, για να ταξιδέψει σήμερα μια τετραμελής οικογένεια από τη Ρόδο για τον Πειραιά, θέλει μόνο

για εισιτήρια χωρίς αυτοκίνητο και χωρίς θέση, κ. Σαντορινιέ, μόνο για κατάστρωμα 330 ευρώ, από τη Λήμνο 312ευρώ , από τη Σάμο 262 ευρώ, από Ικαρία 208 ευρώ. Το ίδιο βέβαια απαράδεκτο είναι για μια οικογένεια από την ηπειρωτική χώρα που θέλει να επισκεφθεί τα νησιά να πρέπει να πληρώσει ένα ολόκληρο μέσο μισθό.

 Είναι πρόκληση να επικαλούνται οι εφοπλιστές ακτοπλόοι ως αιτία για τις νέες αυξήσεις την ακρίβεια στα καύσιμα, όταν αυτή σε αντίθεση με όλους τους άλλους τους εργαζόμενους, τους επαγγελματίες, τους μικρούς επιχειρηματίες, τους αγρότες έχουν αφορολόγητο πετρέλαιο. Τι προστασία μπορεί να υπάρχει όταν η κατάσταση αυτή τροφοδοτεί την ακρίβεια στα νησιά και επιδρά αρνητικά στη ζωή του νησιωτικού πληθυσμού; Τι προστασία μπορεί να υπάρχει όταν υπονομεύεται η ίδια η ασφάλεια των επιβατών και ναυτεργατών, αφού τα υπερήλικα και με ελλιπή συντήρηση πλοία -το 1 στα 4 που δρομολογούνται είναι πάνω από 30 ετών- αυξάνουν τους κινδύνους για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Μελέτες υπολογίζουν ότι το 2030 το 74% του ακτοπλοϊκού στόλου θα είναι άνω των 30 ετών. Τι προστασία μπορεί να υπάρχει όταν η μείωση του αριθμού των μελών του πληρώματος έχει οδηγήσει σε προβλήματα καθαριότητας σε πολλά πλοία, σε βρώμικες καμπίνες, ενώ οι επιβάτες σκέφτονται ακόμα και τον καφέ ή το σάντουιτς λόγω της ανόδου των τιμών;

 Ζούμε στον 21ο αιώνα σε μια νησιωτική χώρα και όχι μόνο δεν έχει λυθεί το πρόβλημα της διαρκούς και απρόσκοπτης εξυπηρέτησης των νησιών, αλλά η κατάσταση επιδεινώνεται κάθε χρόνο. Δεκάδες νησιά μένουν χωρίς τακτική συγκοινωνία ιδίως τα μικρότερα που κατά τη διάρκεια του χειμώνα που υποφέρουν από «μπαλώματα» όταν η κατάσταση φτάσει στο απροχώρητο. Αλλά και το καλοκαίρι τα μικρά νησιά δεν έχουν καθημερινή σίτιση, όπως για παράδειγμα η Ανάφη. Οι εφοπλιστές απολαμβάνουν ένα σωρό προνόμια, φοροαπαλλαγές, αφορολόγητο πετρέλαιο, μειωμένες οργανικές συνθέσεις, καταπατούν ακόμα και την ασφαλιστική νομοθεσία σε βάρος του ΝΑΤ για πολλά χρόνια.

 Η παρούσα Κυβέρνηση, όπως και οι προηγούμενες, με την πολιτική της στηρίζει την ανταγωνιστικότητα, την κερδοφορία, την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, τη χρησιμοποίηση ναυτεργατών χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα στα πλοία με ξένη σημαία, όπως προβλέπει ο Κανονισμός 3577/92 της ΕΕ. Το αστικό κράτος, οι Κυβερνήσεις που υπηρετούν με πάθος τα εφοπλιστικά συμφέροντα και οι μηχανισμοί τους, χρησιμοποιούνται για την καταστολή των ναυτεργατικών αγώνων, όπως έχουμε ζήσει πολλές φορές στο λιμάνι του Πειραιά και τα άλλα λιμάνια. Ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται τους ναυτεργάτες, συγκέντρωσαν κέρδη συσσωρεύοντας μεγάλα κεφάλαια στην πορεία του χρόνου. Γεννήθηκαν μονοπωλιακές μονάδες και παρόλα αυτό το πρόβλημα της εξυπηρέτησης των νησιών παραμένει και οξύνεται. Οι μύθοι για τον ρόλο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και του βασικού κεφαλαίου έχουν καταρρεύσει. Κριτήριο της καπιταλιστικής ανάπτυξης, την οποία προσκυνάτε όλοι σας, είναι το κέρδος και αυτό καταπατά τις λαϊκές ανάγκες.

 Αυτή είναι η πραγματικότητα που προσπαθούν να κρύψουν όλα τα κόμματα, οι αστικές Κυβερνήσεις και οι άνθρωποι τους στο συνδικαλιστικό κίνημα που βάζει πλάτη στην επένδυση των εφοπλιστών. Θέλουμε να επιμείνουμε στην ανάδειξη, στην αποκάλυψη του μηχανισμού που υπάρχει σήμερα, που μέσα από αυτόν καθορίζεται η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία και κρέμεται η τύχη των νησιών και του νησιωτικού πληθυσμού. Οι πλοιοκτήτες καταθέτουν δήλωση για δρομολόγηση των πλοίων τους, ανάλογα με τα συμφέροντά τους και το κριτήριο του κέρδους επιδιώκοντας να εκμεταλλευτούν τα φιλέτα, όπως αναφέρεται στο σχετικό άρθρο 9.

Οι γραμμές που θα μείνουν στα αζήτητα, μπαίνουν σε μια μεγάλη περιπέτεια. Το Υπουργείο Ναυτιλίας καλεί τους πλοιοκτήτες να εκδηλώσουν ενδιαφέρον, για τη δρομολόγηση πλοίων σε γραμμή ή γραμμές που δεν εξυπηρετούνται και, να συναφθεί Σύμβαση Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας. Αν δεν υποβληθούν προτάσεις, σύμφωνα με το άρθρο 10, ή αν δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της πρόσκλησης, προκηρύσσεται μειοδοτικός διαγωνισμός, για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας με μίσθωση χωρίς ακόμα να έχει λυθεί το πρόβλημα της εξυπηρέτησης των νησιών και η περιπέτεια συνεχίζεται.

Σύμφωνα με το άρθρο 11, ο Υπουργός Ναυτιλίας μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας του διαγωνισμού, μπορεί να χρησιμοποιεί την απευθείας ανάθεση για σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας σε περίπτωση μη εκτέλεση δρομολογίων λόγω αθέτησης υποχρεώσεων πλοιοκτήτη. Και πάλι, λοιπόν, η απευθείας ανάθεση. Φαύλος κύκλος η δρομολόγηση των πλοίων και η εξυπηρέτηση των νησιωτών επιβατών. Πρόκειται για «ζαριά» με μόνιμους χαμένους του νησιώτες που μένουν χωρίς πλοία ή με εντελώς πλημμελή εξυπηρέτηση. Και το μαρτύριο δεν τελειώνει εδώ.

Με απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, δύναται να ανακληθεί η ανακοίνωση δήλωση δρομολόγησης πλοίου ή πλοίων εφόσον, όπως αναφέρει το άρθρο 6, δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της γραμμής που είναι δρομολογημένα το πλοίο. Μόνο που αυτή η επιλογή κ. Πρόεδρε χωράει πολύ νερό. Έχει μέσα της πολλά ελαστικά στοιχεία και λειτουργεί σε βάρος των αναγκών των νησιωτών και των επιβατών.

Αυτή, την άθλια κατάσταση την πληρώνει ακριβά ο λαός με την αβάσταχτη φορολογία, με τα φορολογικά χαράτσια που χρησιμοποιούνται για να πληρώνει το αστικό κράτος τους εφοπλιστές στο όνομα της εξυπηρέτησης των λεγόμενων άγονων γραμμών. Πολλά, δεκάδες εκατομμύρια κάθε χρόνο μπαίνουν στα ταμεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Συνολικά 1,5 δις τα τελευταία χρόνια.

Εμείς, θέλουμε να ανοίξει η συζήτηση και αυτό κάνουμε με τους νησιώτες, τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους που προσπαθούν να «κλέψουν» λίγες μέρες για να ξεκουραστούν, κάνοντας χίλιες θυσίες για να εξοικονομήσουν τα αναγκαία και τραβάνε τα μαλλιά τους από το κόστος των εισιτηρίων για τα έξοδα ενός ταξιδιού ή την εξασφάλιση καταλύματος. Να ανοίξει συζήτηση για να οργανωθεί ο αγώνας, ο συντονισμένος αγώνας των ναυτεργατών και των νησιωτών, των συνδικαλιστικών και άλλων μαζικών οργανώσεων που δεν ανέχονται αυτή την τραγωδία και επιμένουν στα δικαιώματά τους, επιμένουν στην ικανοποίηση των αναγκών τους. Να δυναμώσει η πάλη για τα τακτικά δρομολόγια, για τη μείωση των τιμών των εισιτηρίων κατά 50%, για τη δωρεάν μεταφορά των ατόμων με αναπηρία και για ειδική φροντίδα και όχι τις προτεραιότητες που προβλέπει το νομοσχέδιο. Υπάρχει και κείμενο των αναπήρων για ειδικές ρυθμίσεις, για να μπορούν να ταξιδεύουν οι συνταξιούχοι και οι πολύτεκνοι.

Το ΚΚΕ επιμένει στην εφαρμογή της Συλλογικής Σύμβασης των ναυτεργατών που έχει γίνει «κουρέλι» και είναι «παγωμένη» εδώ και πολλά χρόνια. Συλλογική Σύμβαση με πραγματικές αυξήσεις, με εργασιακούς όρους που να επιτρέπουν την ξεκούραση των πληρωμάτων και, όχι το σημερινό χάλι της εντατικοποίησης. Εργασιακού όρους για την προστασία της ασφάλειας της υγείας και της ζωής των ναυτεργατών και των επιβατών γιατί έχουμε ζήσει τα τραγικά ναυτικά ατυχήματα και γνωρίζουμε τις συνέπειες των επαγγελματικών ασθενειών.

 Το ΚΚΕ επιμένει στην αναγκαιότητα της απρόσκοπτης εξυπηρέτησης όλων των νησιών, χωρίς διακρίσεις χειμώνα ή καλοκαίρι, επιμένει στην ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Και αυτό, βέβαια, είναι σε κάθετη αντίθεση με την καπιταλιστική ιδιοκτησία στα πλοία και το κριτήριο του εφοπλιστικού κέρδους. Αυτό έχει αποδειχθεί εγώ και δεκαετίες. Η εργατική τάξη είναι αυτή που παράγει τον πλούτο, είναι αυτή που έχει συμφέρον να κοιτάζει μπροστά για να διεκδικήσει τη δική της εξουσία. Η εργατική τάξη και οι σύμμαχοί της είναι αυτή που πρέπει να αναλάβουν την ευθύνη και να κρατήσουν το τιμόνι της διακυβέρνησης αυτής της χώρας, τα πλοία και γενικότερα τις μεταφορές, τα ναυπηγεία και τα λιμάνια. Να διεκδικήσει κοινωνική ιδιοκτησία με κεντρικό επιστημονικό σχεδιασμό και εργατικό λαϊκό έλεγχο.

Με αυτά τα εργαλεία μπορεί πραγματικά να αλλάξει η κατάσταση, να χτιστούν σχεδιασμένα σύγχρονα πλοία για να εξυπηρετηθούν τα νησιά, να κινούνται οι επιβάτες με προσιτό αντίτιμο, με κοινωνικά κριτήρια, να γίνει η αναψυχή κοινωνικό δικαίωμα. Με αυτά τα εργαλεία θα καταργηθεί η εκμετάλλευση των ναυτεργατών και όλων των εργαζομένων, θα εξασφαλιστεί η προστασία της υγείας και της ασφάλειας με ανθρώπινους όρους εργασίας και αμοιβής.

Το ΚΚΕ αντιτάσσεται στο νομοσχέδιο που έφερε σήμερα στη Βουλή το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ζητώντας να αποσυρθεί. Το καταψηφίζουμε και για όλα αυτά που προείπαμε συνεχίζουμε τον αγώνα μαζί με τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, τους νησιώτες και τα λαϊκά στρώματα της χώρας μας.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κατσώτη.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασίλειος Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Κατ’ αρχήν, μου άρεσε η αναφορά του Εισηγητή της ΝΔ, στο χάος της νομοθεσίας και ειδικά της φορολογικής, ενός κόμματος, που ασφαλώς ευθύνεται γι’ αυτό το χάος, αφού κυβερνούσε τόσα χρόνια την Ελλάδα, εναλλασσόμενο, κυρίως, με τη Νέα Δημοκρατία.

Εισαγωγικά για το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα να πω πως αποτελεί μία ακόμη κωδικοποίηση του Υπουργείου Ναυτιλίας, όπως αυτή για το Μεταφορικό Ισοδύναμο, με τον ν.4382/2021 που έγινε πριν από μερικούς μήνες. Επιπλέον περιέχει μια γενικόλογη νομοθεσία για τη νησιωτική πολιτική, που μας επιτρέπει να διαπιστώνουμε σήμερα, με τις απειλές εναντίον των νησιών μας, πόσο σημαντική θα ήταν μια σοβαρή και όχι μια πρόχειρη νησιωτική πολιτική. Αντί να ασχολείται η Κυβέρνηση με τέτοιες Κωδικοποιήσεις, χωρίς με αυτό να τις υποβαθμίζουμε, θα ήταν καλύτερα να επεκτείνει τα χωρικά μας ύδατα στα 12 ναυτικά μίλια, όπως δικαιούμαστε, να καθορίσει ΑΟΖ και αλιευτικές ζώνες - ειδικά αλιευτικές ζώνες- να προωθήσει τον East Med και να προβεί σε εξορύξεις, έτσι ώστε να εκμεταλλευτούμε τον ενεργειακό μας πλούτο και να ανακτήσουμε την ενεργειακή μας αυτονομία σε συνδυαστικά με τη χρήση των λιγνιτικών αποθεμάτων μας.

Από την άλλη πλευρά, θέλουμε να καλωσορίσουμε την επαναλειτουργία της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Ελλάδας με την Κύπρο, ενώ γενικότερα για το θέμα της ναυτιλίας, το οποίο αποτελεί ένα σημαντικότατο μέρος του προγράμματός μας, θα αναφερθούμε στη συζήτηση στην Ολομέλεια.

Σε κάθε περίπτωση, νησιωτική πολιτική με τη διάθεση μόλις 470 εκατομμυρίων από τα ΕΣΠΑ για την περίοδο 2021-2027, όπως υπολογίσαμε -και έχουμε καταθέσει στα πρακτικά- δεν γίνεται. Ενώ μπορεί μεν ο Υπουργός να μας διαβεβαίωσε πως θα αυξηθούν 10 έως 20 φορές με μόχλευση, όπως λέγεται, για τα ποσά του Ταμείου Ανάκαμψης, εμείς αυτό το θεωρούμε εντελώς ανέφικτο. Πόσο μάλλον, όταν όλα αυτά τα ποσά, μειώνονται ήδη λόγω του πληθωρισμού ο οποίος δεν θα είναι παροδικός, όσο διαρκεί τουλάχιστον ο πόλεμος και υποχωρεί η παγκοσμιοποίηση με τα τεράστια προβλήματα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Θα ζητήσουμε, λοιπόν, για μία ακόμη φορά, να μας δώσετε κ. Υφυπουργέ, τα ποσά που θα διατεθούν για την νησιωτική πολιτική, όπως επίσης και για το Μεταφορικό Ισοδύναμο και τις άγονες για το 2022, ειδικά επειδή υπάρχει αύξηση του κόστους καυσίμων.

Όπως αναφέραμε, σκοπός του νομοσχεδίου είναι η Κωδικοποίηση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών σε αυτές, συνδυάζοντας τα εξής. Στο πρώτο μέρος τις διατάξεις, κυρίως, του ν.2932/2001 με τον τίτλο «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές», ενώ στο τρίτο μέρος, τις διατάξεις του ν.3709/2008 με τον τίτλο «Δικαιώματα, υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές». Εδώ παρεμβάλλεται το δεύτερο μέρος, το οποίο αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομικών αντικειμένων.

Τα ανωτέρω όμως συνδέονται με άρθρα άλλων νόμων και με τροπολογίες, που αντιστοιχίζονται στο Παράρτημα, οπότε δεν επέρχονται αλλαγές με το παρόν νομοσχέδιο και είναι περιορισμένη η χρησιμότητα της συζήτησής του αυτού καθ’ αυτό. Εντούτοις, έχει νόημα, ως μια συλλογική αποτίμηση του σχετικού πλαισίου, ενώ δεν θεωρούμε πως μπαίνει τάξη με το παρόν, έχοντας επιπλέον μεγάλες αμφιβολίες για την εφαρμογή των διατάξεων στην πράξη. Γιατί; Επειδή είναι δεδομένο στη Μνημονιακή διακυβέρνηση που συνεχίζεται, παρά το δήθεν τέλος της εποπτείας, που θα διαρκέσει τουλάχιστον έως το 2059 -εάν όχι για πάντα- να διαιωνίζεται η νομοθέτηση με συνοπτικές διαδικασίες, με τροπολογίες κατά παρέκκλιση και με Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις.

Επί ορισμένων άρθρων, παρά το γεγονός πως το θέμα είναι η κωδικοποίησή τους, επισημαίνονται τα παρακάτω. Στο άρθρο 9, όπως και στο άρθρο 10, προβλέπεται η δημοσίευση πρόσκλησης στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, με την οποία ο Υπουργός καλεί αυτούς που έχουν πλοία και που πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις, να εκδηλώσουν ενδιαφέρον. Η σύμβαση υπογράφεται μεταξύ του Υπουργού και του πλοιοκτήτη, γεγονός που σημαίνει, πως θα υπογράφονται συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και μάλιστα, διάρκειας πέντε ετών, με πλοιοκτήτες που επιλέγει ο Υπουργός. Πρόκειται, λοιπόν, για μία φωτογραφική διάταξη, η οποία δίνει το δικαίωμα στον Υπουργό να επιλέγει με ποιους πλοιοκτήτες θα συνάπτει Συμβάσεις. Κάτι που ασφαλώς δεν είναι παραδεκτό.

Το ότι θα γίνεται μειοδοτικός διαγωνισμός, σύμφωνα με το άρθρο 10, δεν συνεπάγεται αυτόματα αξιοκρατία και διαφάνεια, αφού δεν είναι απίθανο να ενημερώνονται για τον διαγωνισμό κυρίως οι «γνωστοί» της Κυβέρνησης ή να το γνωρίζουν πολύ πριν την προκήρυξη. Άξιο προσοχής είναι πάντως το ότι η Σύμβαση θεωρείται συναφθείσα με την ανακοίνωση της κατακύρωσης υπό την αίρεση της θετικής περάτωσης του προβλεπόμενου προσυμβατικού ελέγχου. Δεν θα ήταν πιο ορθολογικό να διενεργείται προηγουμένως ο προσυμβατικός έλεγχος; Εκτός αυτού, δεν είναι υπερβολικά μεγάλη η 12ετής διάρκεια της Σύμβασης;

Στο άρθρο 12, για μία ακόμη φορά, ένας Υπουργός έχει τη δυνατότητα και την εξουσία να αποφασίζει για την παράταση Συμβάσεων μιας δημόσιας υπηρεσίας. Πώς θα

αιτιολογείται η εκάστοτε παράταση;

 Στο άρθρο 13, παρέχεται η δυνατότητα στον Υπουργό Ναυτιλίας, σε περίπτωση αθέτησης υποχρέωσης του πλοιοκτήτη, να δρομολογεί απευθείας αναθέσεις χωρίς την τήρηση προηγούμενης νόμιμης αξιοκρατικής διαδικασίας. Σε γενικές γραμμές προωθούνται οι απευθείας αναθέσεις ως βασική τακτική σύναψης δημοσίων συμβάσεων, ενώ οι Υπουργοί παρουσιάζονται ως κύρια αρμόδια πρόσωπα που επιλέγουν τους αντισυμβαλλόμενους ιδιώτες για την υπογραφή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας. Εδώ πρόκειται για διαδικασίες με τις οποίες προφανώς δεν συμφωνούμε.

Στο άρθρο 16 είναι προβληματικό το ότι για μία ακόμη φορά ο Υπουργός μπορεί να ενεργεί μόνος του, αυτοβούλως, προσδιορίζοντας το μίσθωμα του πλοίου και συνάπτοντας συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με δήμους. Πόσο μάλλον όταν διευκρινίζεται πως οι προγραμματικές αυτές συμβάσεις μπορεί να χρηματοδοτούνται και από την ΕΕ. Με απλά λόγια, δίνονται αυθαίρετες και ανεξέλεγκτες εξουσίες σε έναν Υπουργό να συνάπτει συμβάσεις με όποιους επιθυμεί, καθώς επίσης να συμφωνεί για το ύψος του μισθώματος του πλοίου. Κάτι με το οποίο κανένας δεν θα συμφωνούσε.

Το άρθρο 18, είναι σε θετική κατεύθυνση επειδή υποχρεώνει τους πλοιοκτήτες να καταβάλλουν τους μισθούς, τα επιδόματα και τις εισφορές στους εργαζόμενους πριν την έναρξη της δρομολογικής περιόδου. Εντούτοις, η διάταξη είναι μάλλον ήπια ως προς το σκέλος των συνεπειών και των κυρώσεων στην περίπτωση που θα γίνει βάσιμη καταγγελία στη Λιμενική Αρχή, αφού προβλέπεται η διερεύνηση του θέματος και η χορήγηση δεκαπενθήμερης προθεσμίας για τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη. Τέλος, εμπεριέχεται εξουσιοδοτική διάταξη, η οποία παρέχει την εξουσία στον Υπουργό Ναυτιλίας να απορρίψει επιλεκτικά αίτηση δρομολόγησης όταν επιβάλλεται εις βάρος του πλοίου απαγόρευση απόπλου, χωρίς να αναφέρονται πουθενά τα κριτήρια.

Στο άρθρο 19, είναι αξιοπρόσεκτη η παράγραφος που προβλέπει πως όταν προκύπτει επείγουσα κοινωνική ανάγκη ή ανάγκη που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία, ο Υπουργός μπορεί να αποφασίζει για το έκτακτο πρόγραμμα των πλοίων που θα εξυπηρετούν τα δρομολόγια, για τον αριθμό και για τη συχνότητα των δρομολογίων ανά κατεύθυνση. Οφείλει να διευκρινιστεί ποια μπορεί να θεωρηθεί ως επείγουσα κοινωνική ανάγκη για την οποία ο Υπουργός μπορεί να κηρύξει έκτακτο πρόγραμμα, έτσι ώστε να μη του δοθεί υπέρμετρη εξουσία.

Στο άρθρο 20, δίνονται αυθαίρετες εξουσίες σε έναν Υπουργό να τοποθετεί στο συγκεκριμένο Συμβούλιο όποιους και όσους θέλει. Καθώς επίσης και με τις συνθήκες που θέλει. Τα περισσότερα μέλη του Συμβουλίου είναι κομματικά τοποθετημένα, όπως για παράδειγμα ο Πρόεδρος, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου, 3 εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας, 1 εκπρόσωπος από την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος κ.λπ.. Εκτός αυτού δεν αναφέρονται πουθενά εάν τα συγκεκριμένα άτομα αμείβονται. Εάν αμείβονται πείτε μας με πόσα χρήματα;

 Το άρθρο 30 είναι εύλογο. Εδώ θα προτείναμε τη γενική παροχή έκπτωσης σε όλα τα άτομα με αναπηρία άνω του 67% και στους συνοδούς τους και όχι μόνο σε άτομα με αναπηρία άνω του 80% και τους συνοδούς σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις. Ενώ θα έπρεπε να χορηγείται πλήρης απαλλαγή σε άτομα με αναπηρία και συνοδούς τους, με βάση οικογενειακά εισοδηματικά κριτήρια. Το αυτονόητο δηλαδή.

 Στο άρθρο 33, με δεδομένο το ότι το σχέδιο νόμου αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, θα έπρεπε να προβλέπεται ρητά πως η έκπτωση καλύπτει και το μεταφορικό μέσο των δικαιούχων.

Όσον αφορά το άρθρο 39 και την παράγραφο 2, αρμόδιο δικαστήριο θα έπρεπε να είναι το δικαστήριο της έδρας των επιβατών, οι οποίοι είναι το αδύναμο μέρος σε σχέση με την οποιαδήποτε εταιρεία θαλασσίων μεταφορών.

 Στο άρθρο 40, πώς δικαιολογείται η άρνηση επιβίβασης; Τι προβλέπεται για τις εταιρείες που υπερφορτώνουν τα πλοία τους με μεγαλύτερο από το επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών και με υπερδιπλάσιο φορτίο; Εδώ θα πρέπει να γίνονται συνεχείς έλεγχοι, ειδικά την καλοκαιρινή περίοδο, αφού πρόκειται για ζητήματα ασφαλείας.

Στο άρθρο 46, αναφέρεται πως για εξωδικαστική διευθέτηση μπορεί ο επιβάτης να απευθύνεται στον Συνήγορο του Καταναλωτή, όπου όμως το σωστό θα ήταν στον Συνήγορο του Πολίτη, αφού είναι μία από τις λίγες συνταγματικά κατοχυρωμένες Ανεξάρτητες Αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 9 του Συντάγματος.

Κλείνοντας, στο άρθρο 48, παρατίθενται οι καταργούμενες διατάξεις που είναι πάρα πολλές και δεν μπορέσαμε καν να τις ελέγξουμε. Καθώς, επίσης, πίνακες αντίστοιχης των άρθρων της παρούσας κωδικοποίησης με τα άρθρα πολλών άλλων νόμων, ορισμένα εκ των οποίων είναι πάρα πολύ παλιά. Οπότε ήταν δύσκολο να μπορέσουμε να καθίσουμε να αναλύσουμε όλα αυτά τα άρθρα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο.

Ολοκληρώνουμε τις εισηγήσεις δίνοντας τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25, κ. Γεώργιο Λογιάδη.

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

 Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι, μια ναυτική χώρα από αρχαιοτάτων χρόνων όπως η Ελλάδα, σήμερα δεν διαθέτει ούτε ναυπηγεία αλλά και ούτε διαλυτήρια πλοίων με αποτέλεσμα τα προς διάλυση πλοία να τα πηγαίνουμε στην Τουρκία. Ένα θέμα είναι το ναυάγιο του Sea Diamond και τόσα άλλα ναυάγια στο Αιγαίο, που για δεκαετίες μολύνουν το περιβάλλον. Το Sea Diamond δεν έχει ανελκυστεί ακόμη, διότι ήταν λάθος η χαρτογράφηση του υφάλου πάνω στον οποίο έπεσε, απ’ ό,τι γνωρίζουμε. Εκεί δεν έχει γίνει τίποτα. Δεν είναι επαρκείς οι υποδομές των λιμανιών και οι λιμενικές εγκαταστάσεις, κυρίως στα πολύ μικρά και μικρά νησιά, που αποτελούν ουσιαστικά και την νησιωτική ασπίδα της Ελλάδος. Τα λιμάνια είναι μη προστατευμένα από καιρικές συνθήκες και τόσο οι ναυτικοί μας όσο και οι άνθρωποι που εργάζονται εκεί είναι ουσιαστικά ήρωες.

Όσον αφορά το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών». Το νομοσχέδιο αποτελεί Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τις θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές, συγκεντρώνοντας όλο το απορρυθμιστικό θεσμικό πλαίσιο που έχουν νομοθετήσει διαχρονικά οι κυβερνητικές πλειοψηφίες κατ’ εντολή του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Ακριβώς γι’ αυτό αποτελείται από δύο άρθρα. Το πρώτο είναι ολόκληρη η κωδικοποίηση αποτελούμενη από 49 άρθρα, τα οποία ψηφίζονται ως ένα, και την έναρξη ισχύος.

Υπενθυμίζουμε πως η νομοθεσία που κωδικοποιεί το παρόν σχέδιο νόμου βασίζεται στον Κοινοτικό Κανονισμό 3577/92, ο οποίος προωθούσε την πλήρη απορρύθμιση των θαλάσσιων εσωτερικών μεταφορών, δηλαδή την άρση του καμποτάζ. Μία απορρύθμιση που έγινε διαδοχικά, πρώτα με την απελευθέρωση της κρουαζιέρας για τα Κοινοτικά πλοία, το 1999 επί Κυβέρνησης Σημίτη, και ακολούθως το 2010, επί κυβέρνησης Παπανδρέου, για τα κρουαζιερόπλοια μη Κοινοτικών σημαιών, δηλαδή σημαίες ευκαιρίας.

Ως ΜέΡΑ25 προτείνουμε τη δημιουργία δημόσιου φορέα ακτοπλοΐας, διασύνδεση της νησιωτικής Ελλάδας που θα διασφαλίζει το κοινωνικό αγαθό της απρόσκοπτης, ποιοτικής, έγκαιρης και ασφαλούς μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων σε όλη τη νησιωτική επικράτεια, καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, με προτεραιότητα στη διασύνδεση των νησιών που σήμερα αντιμετωπίζουν συνθήκες απομόνωσης. Θα ενισχύσει τον εσωτερικό τουρισμό και θα μετατρέψει τις ελληνικές θάλασσες σε δημόσιους εθνικούς δρόμους, λειτουργώντας ως θεματοφύλακας, τόσο της επικοινωνίας και της ανάπτυξης, της ευημερίας της νησιωτικής χώρας, όσο και της εμπέδωσης της εθνικής ασφάλειας και της γεωπολιτικής ισχύος της χώρας μας.

Ταυτόχρονα, μέχρι τη δημιουργία αυτού του δημόσιου ακτοπλοϊκό φορέα προτείνουμε Μεταφορικό Ισοδύναμο για την εξίσωση του κόστους της μεταφοράς των κατοίκων, των εμπορευμάτων και των καυσίμων από την ηπειρωτική Ελλάδα στα νησιά ή από νησί σε νησί, με το αντίστοιχο κόστος μεταφοράς που ισχύει στην ηπειρωτική Ελλάδα για την ίδια χιλιομετρική απόσταση. Η πολιτεία οφείλει να σεβαστεί τους νησιώτες και όχι να τους αφήνει βορά στους εφοπλιστές.

Το ΜέΡΑ25, κ. Πρόεδρε, θα καταψηφίσει το παρών σχέδιο νόμου.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Λογιάδη, με την ομιλία του οποίου ολοκληρώθηκε ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Περνάμε στο συνάδελφο κ. Σαντορινιό, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, για τη δική του τοποθέτηση και στη συνέχει η συνεδρίασή μας θα κλείσει με την ομιλία του Υφυπουργού, κ. Κατσαφάδου.

 **ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προφανώς η Κωδικοποίηση της νομοθεσίας είναι κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα θετικό. Άρα, υπό αυτήν την έννοια θα έλεγε κάποιος πως είναι θετικό ότι κωδικοποιούμε ουσιαστικά τρεις νόμους.

Θα έλεγα ότι είναι σημαντικός και ο χρόνος που έρχεται, το timing, για την ακτοπλοΐα. Από την 1η Ιουλίου έχει ανακοινωθεί μία ακόμη αύξηση των εισιτηρίων ύψους 7%. Συνολικά οι αυξήσεις, σε σχέση με πέρυσι, φτάνουν το 40% και, δυστυχώς κ. Υφυπουργέ θα σας το πω, η Κυβέρνηση παρευρίσκεται και χαιρετίζει, διότι το μόνο που κάνετε είναι να κάνετε παραινέσεις προς τους ακτοπλόους να μην αυξήσουν τα εισιτήρια. Δεν έχετε ικανοποιήσει κανένα από τα αιτήματά τους, άσχετα εάν γνωρίζετε ότι ο μετρικός τόνος από 470 € που ήταν πέρυσι σήμερα είναι 1.100 €. Από 30% που ήταν το κόστος λειτουργίας, τα καύσιμα ενός πλοίου, σήμερα έχει φτάσει στο 80%. Επομένως, το ερώτημα είναι κάνετε τίποτα; Κάνετε τίποτα για να μην αυξηθούν οι τιμές των εισιτηρίων; Έχετε έρθει σε επαφή με τους ακτοπλόους; Έχετε συζητήσει τι θα μπορούσε να γίνει;

Ταυτόχρονα, τη στιγμή που αυξάνονται τα εισιτήρια, εσείς χρωστάτε στους ακτοπλόους 50 εκατομμύρια ευρώ από τις άγονες εδώ και πάνω από έναν χρόνο. Το ποσό αυτό παραμένει σταθερό, 50-60 εκατομμύρια ευρώ. Πώς περιμένετε να μην αυξήσουν τα εισιτήρια οι ακτοπλοϊκές εταιρείες όταν ταυτόχρονα τους χρωστάτε; Στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων μπορεί να έχετε κάνει συμβάσεις για 100 ή 130, δεν ξέρω τι πόσα μας λέτε κάθε φορά, αλλά η πραγματικότητα είναι ότι φέτος εγγράφετε 50 εκατομμύρια για τις άγονες γραμμές. Τα υπόλοιπα πού θα τα βρείτε; Καμιά φορά να ξέρουμε τι λέμε και τι κάνουμε.

Την ίδια στιγμή που το Μεταφορικό Ισοδύναμο, τουλάχιστον για τους νησιώτες, προέβλεπε και προβλέπει την απόσβεση αυτής της μεγάλης αύξησης του κόστους -προβλέπει συγκεκριμένο ποσό το οποίο θα πληρώνουν οι νησιώτες και το υπόλοιπο ποσό αποζημιώνεται- εσείς έχετε να το πληρώσετε τουλάχιστον 6 μήνες. Έχουμε φτάσει και 8 μήνες, έχουμε φτάσει και 9 μήνες. Καταλαβαίνετε ότι αυτή τη στιγμή το κόστος ζωής των νησιωτών έχει εκτοξευθεί και ένα μέτρο το οποίο θα μπορούσε να βοηθήσει και τους επιβάτες και τους επιχειρηματίες στα νησιά, εσείς το έχετε απαξιώσει. Ιδεολογικά; Δεν ξέρω. Προφανώς γιατί και εκεί ο Προϋπολογισμός είναι μόλις 23 εκατομμύρια μαζί με το πρόγραμμα «Νέαρχος». Είναι φοβερό αυτό το πράγμα. Ενώ κάθε φορά βάζετε και κάτι καινούργιο, ο Προϋπολογισμός μένει ίδιος, 23 εκατομμύρια ευρώ τα οποία δεν αρκούν για να πληρωθεί το Μεταφορικό Ισοδύναμο.

Ο ν.2932/2001 είναι ένας νόμος ο οποίος πραγματικά βοήθησε την ακτοπλοΐα, είναι, όμως, και ένας παρωχημένος νόμος και το είχαμε διαγνώσει όλοι. Ήδη από το 2019 η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε ανεβάσει στη διαβούλευση ένα νομοσχέδιο το οποίο τύγχανε ευρείας αποδοχής από τους ακτοπλόους, από τους ναυτεργάτες και από τους νησιώτες και το οποίο έκανε σοβαρές και σημαντικές αλλαγές στον ν.2932. Τι κάνατε εσείς το 2020; Ήρθατε να κάνετε τροποποιήσεις οι οποίες στην ουσία δεν άλλαζαν πολλά πράγματα και η μόνη στόχευση ήταν να εξυπηρετήσετε τα ταχύπλοα. Σαφείς πριμοδότηση των ταχύπλοων, τελείως άτολμο σε άλλες αλλαγές και επιβράβευση της πειρατείας.

Επειδή αναφέρθηκε και ο συνάδελφος Εισηγητής, στο άρθρο 20 προβλέπεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Εσείς το ψηφίσατε, το είχαμε κι εμείς. Αυτός ο Κανονισμός Λειτουργίας μετά από δύο χρόνια που είναι; Θα τον φέρετε ποτέ; Μαθαίνουμε ότι κυκλοφορούν διάφοροι Κανονισμοί Λειτουργίας στο Υπουργείο, οι οποίοι μάλλον δεν είναι γραμμένοι από το Υπουργείο, αλλά δεν έχει σημασία, και δεν έχουν γίνει ούτε σε διαβούλευση με τους ακτοπλόους. Θα τελειώνουμε μ’ αυτό ή θα έχουμε πάντα όλους αυτούς τους άγραφους νόμους που υπάρχουν στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και κάθε φορά αλλάζουν κατά το δοκούν;

Τι κάνατε με τις τροποποιήσεις του ν.2932/2020; Εισήγατε ρύθμιση που επιτρέπει την αντικατάσταση επιβατηγών πλοίων και από ταχύπλοα. Αυτό τι δημιουργεί; Πρόβλημα στους ενδιάμεσους λιμένες, γιατί είναι διαφορετικές οι ταχύτητες και, προφανώς, ποιος ευνοεί; Τα ταχύπλοα. Τυχαίο; Καταργήθηκε η προϋπόθεση που υπήρχε για την έκτακτη δρομολόγηση πλοίων να μην καλύπτεται η γραμμή από ήδη δρομολογημένα πλοία. Δηλαδή, αν μπορείτε να δρομολογήσετε εκτάκτως πλοία μόνο με τη σύμφωνη γνώμη του ΣΑΣ, ανεξάρτητα αν η γραμμή μπορεί να καλυφθεί από ήδη δρομολογημένα πλοία. Κάποιους ευνοεί αυτή η διάταξη.

 Επίσης το καλύτερο είναι ότι κάνατε την πειρατεία «αδικηματάκι». Εξηγώντας την πειρατεία, δηλαδή όταν κάποιος πουλάει εισιτήρια χωρίς να πάρει ανακοίνωση δρομολόγησης. Ήταν 300.000 ευρώ το πρόστιμο. Προτείναμε σε εσάς τουλάχιστον να είναι 100.000 και βάλατε 20.000 και μαθαίνω ότι ήδη, δύο φορές, κάποιος έχει πάρει αυτό το πρόστιμο, των 20 χιλιάδων, πρόστιμο-«χάδι». Ξέρετε πόσα έχει κερδίσει από αυτό, δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό στις άλλες εταιρείες; Και ταυτόχρονα βάλατε και χαμηλό πρόστιμο για την ανακοίνωση δρομολόγησης χωρίς εκτέλεση. Δηλαδή, τι; Έρχομαι εγώ που έχω δύο πλοία και κάνω δρομολόγηση πριν και μετά από έναν ανταγωνιστή μου που έχει ένα πλοίο. Τον κάνω «σάντουιτς», τον «πετάω» έξω από τη γραμμή και αυτό συνέβη φέτος. Πούλησε ο άνθρωπος το πλοίο του αφού «εγώ» τον «πέταξα» έξω από τη γραμμή και μετά με 50 χιλιάρικα καθαρίζω και δεν κάνω το δρομολόγιο. Είχαμε ζητήσει να είναι μέχρι 500.000 ευρώ το πρόστιμο. Μήπως ευνοεί κάποιους συγκεκριμένους όλες αυτές οι ρυθμίσεις;

Και μια σειρά από άλλες αλλαγές που σας είχαμε προτείνει, όπως για παράδειγμα να γίνεται σοβαρή δημόσια διαβούλευση για το ενδεικτικό δίκτυο, όπως για παράδειγμα να υπάρχουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας εν ισχύ για τα πλοία τα οποία κάνουν δηλώσεις δρομολόγησης ώστε να αποφύγουμε φαινόμενα με τα πλοία -φαντάσματα». Πλοία με κάτι μεγάλες τρύπες, δεν είναι τυχαία τα παραδείγματα μιας και τα γνωρίζουμε όλοι, να δηλώνουν δρομολόγηση και δεν το κάνατε δεκτό. Τυχαία και αυτό. Είχαμε πει ότι σε περίπτωση που υπάρχουν προβλήματα στα λιμάνια, στις δηλώσεις δρομολόγησης να προηγούνται τα πλοία τα οποία εξυπηρετούν 12 μήνες τα νησιά. Για ποιο λόγο; Γιατί κάποιοι έρχονται, κάνουν το δρομολόγιο των 4 μηνών -να μην το πω «αρπαχτή», δεν είναι αφού εξυπηρετεί το καλοκαίρι αρκετά, αλλά κάποιοι είναι αυτοί που εξυπηρετούν τα νησιά 12 μήνες. Δεν μπορούμε αυτούς να τους «πετάμε» έξω για να εξυπηρετήσουμε αυτούς που κάνουν το δρομολόγιο των 4 μηνών. Επίσης σας είχαμε πει ότι, «Ξέρετε κάτι; Πρέπει να βάλουμε, με κάποιο τρόπο, τη δωδεκαετία για να υπάρξει ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου». Το κάνατε; Όχι. Μας είπατε ότι θα γίνει από το πρόγραμμα «Νέαρχος», από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Όλο το ακούμε και όλο δεν το βλέπουμε, όπως πολλά άλλα πράγματα. Γενικώς το «Νέαρχος», σας είχαμε πει από τότε, δεν πρόκειται να εφαρμοστεί, και όντως δεν έχει εφαρμοστεί τίποτα, αλλά ακόμα περιμένουμε και περιμένοντας, σας παρακαλώ κ. Υφυπουργέ να κλείσετε σήμερα εισιτήριο στις 9 Ιουλίου και δεν είναι τυχαία η ημερομηνία που βάζω για να πάτε στην Κάρπαθο, εν μέσω θέρους. Δεν υπάρχει, κ. Υπουργέ, δεν υπάρχει. Διότι το δρομολογημένο πλοίο έχει παράταση μέχρι 8 Ιουλίου και το πλοίο, το οποίο θα ερχόταν, δεν έχει πάρει ακόμα δρομολόγηση και ποιο; Έχουν φτάσει οι Καρπάθιοι και οι Κασιώτες να λένε ότι «Καλύτερα να μας έμενε το προηγούμενο». Γιατί δεν υπάρχουν πλοία αυτή τη στιγμή και πρέπει να υπάρξουν κίνητρα. Και κίνητρο είναι η δωδεκαετής, πολυετείς συμβάσεις τις οποίες, σας το λέμε τόσον καιρό, δεν τις προχωράτε. Γιατί, δεν μπορώ να καταλάβω για ποιο λόγο δεν θέλετε να τις προχωρήσετε. Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Για τα υπόλοιπα θα συζητήσουμε αύριο, γιατί υπάρχουν πολλά πράγματα και για τα νησιά, τα οποία πρέπει να αναφερθούν και νομίζω ότι μια που συζητάμε για την ακτοπλοΐα πρέπει να συζητήσουμε λιγάκι και για τα νησιά τα οποία εξυπηρετεί η ακτοπλοΐα. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σαντορινιό, με την ομιλία του οποίου ολοκληρώθηκε ο κύκλος των ομιλιών.

Θα δώσουμε τώρα τον λόγο στον Υφυπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τον κ. Κατσαφάδο, με την ομιλία του οποίου θα ολοκληρωθεί η σημερινή μας συνεδρίαση.

Να ενημερώσω την Επιτροπή πως το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχει προγραμματιστεί να συζητηθεί στην αυριανή συζήτηση στην Ολομέλεια, όπου θα ολοκληρωθεί και θα ψηφιστεί.

Κύριε Υφυπουργέ, παρακαλώ έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω κάπως ανορθόδοξα γιατί δεν κατάλαβα αν ο κ. Σαντορινιός είπε ότι είναι προς τη θετική κατεύθυνση και προφανώς θα το ψηφίσει. Αν δηλαδή το νομοθέτημα, το οποίο καταθέτουμε, για την Κύρωση του Κώδικα ότι είναι θετικό. Ο Εισηγητής όμως της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης είπε ότι επιφυλάσσεται στην Ολομέλεια. Αυτό δεν μπορούσα να το καταλάβω.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής Μειοψηφίας):** Αυτό είναι μια δική σας εξήγηση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κοινοβουλευτικά έχει εξήγηση αυτό που λέτε κ. Υφυπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ακούστε να σας πω και μην εκνευρίζεστε.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής Μειοψηφίας):** Δεν εκνευρίζομαι.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Εγώ σας άκουσα με μεγάλη προσοχή κ. Μιχαηλίδη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Μιχαηλίδη, θα το επιλύσουμε μην έχετε πρόβλημα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Μιχαηλίδη εγώ σας άκουσα με μεγάλη προσοχή και πού θέλω να καταλήξω; Για να καταλάβετε τι θέλω να πω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ μη διακόπτετε θα τα διευκρινίσουμε όλα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):**

Μην εκνευρίζεστε δίχως λόγο κ. Σαντορινιέ. Αυτό το οποίο θέλω να πω είναι ότι αυτή τη στιγμή έχουμε την Κύρωση ενός Κώδικα, ο οποίος έχει να κάνει με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών σε αυτές. Για πρώτη φορά γίνεται. Είναι προς τη σωστή κατεύθυνση; Είναι προς τη θετική κατεύθυνση;

Αυτή τη στιγμή αυτό το οποίο κάνουμε κ. Μιχαηλίδη είναι να νομοθετήσουμε την Κωδικοποίηση. Το γνωρίζετε πολύ καλά πως εκεί δεν μπορούμε να κάνουμε άλλες παρεμβάσεις. Νομοθετούμε την Κωδικοποίηση, δηλαδή τους νόμους που είναι σε ισχύ σήμερα και σε σχέση με την πολυνομία η οποία υπάρχει. Απαλείφουμε νόμους, οι οποίοι έχουν καταργηθεί και δημιουργούμε ένα πλαίσιο, ούτως ώστε και οι επιβάτες αλλά και οι δημόσιες αρχές να μπορούν και να έχουν έναν «μπούσουλα», με αποτέλεσμα την ταχύτερη και απλοποιημένη κατανόηση νόμων που διέπουν την ακτοπλοΐα και τα δικαιώματα των επιβατών. Άρα, μην έρχεστε να μας προτείνετε το τι πρέπει να νομοθετήσουμε. Αυτή τη στιγμή νομοθετούμε την Κωδικοποίηση αυτή καθαυτή. Δεν υπάρχει κάτι άλλο. Και αυτό είναι μία μεταρρύθμιση, καλώς ή κακώς, γιατί γίνεται για πρώτη φορά, γιατί ξέρετε πως υπήρχε αυτή η μεγάλη πολυνομία, γιατί ξέρετε τα προβλήματα τα οποία δημιουργούσε και στις κρατικές αρχές, αλλά και στους επιβάτες, γιατί υπήρχε μια μεγάλη ταλαιπωρία. Γίνεται για πρώτη φορά και γίνετε κάτω από την επεξεργασία της συγκεκριμένης ρύθμισης -έγινε από την Κεντρική Επιτροπή Κωδικοποίησης και όπως και να το κάνουμε αποτελεί μια μεταρρύθμιση και με βάση το χρόνο τον οποίο πήρε για να υλοποιηθεί αυτό. Αν δεν είναι μια μεταρρύθμιση, γιατί έγινε για πρώτη φορά;

Δεν χρειάζεται, λοιπόν, να είμαστε τόσο ρηχοί στην κριτική μας και προφανώς νομίζω θεωρώ απαραίτητο, τουλάχιστον από το ΠΑΣΟΚ και από το ΣΥΡΙΖΑ, ότι αυτό το νόμο θα τον ψηφίσουν γιατί είναι μόνο προς τη σωστή κατεύθυνση. Από εκεί και πέρα η κριτική για το πώς λειτουργεί η ακτοπλοΐα, για τυχόν λάθη ή παραλείψεις, το πώς θα μπορούσαν να γίνουν καλύτερα τα πράγματα είναι μια άλλη συζήτηση την οποία και βέβαια να την κάνουμε, αλλά να είμαστε και συγκεκριμένοι σε ό,τι έχει να κάνει με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα.

Οπότε, θεωρώ ότι δεν χρειάζεται να πούμε κάτι άλλο για το νομοσχέδιο, αλλά επιτρέψτε μου να σταθώ στις παρατηρήσεις και τις ενστάσεις τις οποίες άκουσα από τους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης και τους Εισηγητές της Αντιπολίτευσης. Σε ό,τι έχει να κάνει με τα πόσα χρήματα έχουμε δαπανήσει για να πληρώσουμε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Να ενημερώσω, λοιπόν, τον Εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι μέχρι σήμερα έχουμε δώσει 85 εκατομμύρια ευρώ. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, από την αρχή του έτους μέχρι σήμερα έχει δώσει 85 εκατομμύρια ευρώ για να καλύψουμε χρηματοδοτικά κενά, τα οποία υπήρχαν και τα τιμολόγια που υπήρχαν από το προηγούμενο έτος. Και αυτή τη στιγμή αυτό το οποίο είμαι σε θέση να σας ανακοινώσω είναι ότι στη συντριπτική πλειοψηφία τους, σε σχέση με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, έχει υπάρξει σχεδόν πλήρης αποπληρωμή των τιμολογίων τους, στο μεγαλύτερο ποσοστό τους, μέχρι τον τρίτο μήνα του 2022.

Σε σχέση με το πρόγραμμα «Νέαρχος» για το οποίο μας κατηγορήσατε. Αυτή τη στιγμή περιμένουμε από το Υπουργείο Οικονομικών την υπογραφή της απαραίτητης ΚΥΑ, όπου θα ρυθμίζει τεχνικά θέματα, γύρω από την συμπλήρωση πολυετών συμβάσεων, μέσω του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων, για τις πολυετείς συμβάσεις.

Εμείς είμαστε αυτοί οι οποίοι πιστεύουμε ότι θα πρέπει να γίνουν πολυετείς συμβάσεις, άνω των 10 ετών, ούτως ώστε, να μπορέσουμε να εξυγιάνουμε -σε ό,τι έχει να κάνει με τα πλοία- να βάλουμε πιο σύγχρονα πλοία, πιο καινούργια πλοία και πλοία με το μεγαλύτερο οικολογικό αποτύπωμα και ταχύτερα πλοία. Αυτό, λοιπόν, που μπορώ να ενημερώσω την αρμόδια Επιτροπή σήμερα, είναι ότι από το 2023 - μετά την υπογραφή της συγκεκριμένης ΚΥΑ όπου θα λυθούν κάποια τεχνικά χαρακτηριστικά- και μετά, θα είμαστε σε θέση να προκηρύσσουμε γραμμές, ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας η οποία θα είναι για άνω των 10 ετών, πολυετείς συμβάσεις.

 Σε ό,τι έχει να κάνει με την αύξηση της τιμής των εισιτηρίων, η κατάσταση είναι ακριβώς, όπως την είπε ο κ. Σαντορινιός. Όντως, το 80% της λειτουργίας ενός πλοίου πλέον, είναι το κόστος των καυσίμων και έρχεται ο κ. Σαντορινιός και μας λέει, την τραγική κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Όμως από την άλλη μας λέει να πιέσουμε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, κάτι το οποίο το κάνουμε ούτως η άλλως, σε σχέση με αυτή την τραγική κατάσταση στην οποία βρίσκονται, να μην προχωρήσουν σε αύξηση των εισιτηρίων.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Δεν σας είπα αυτό. Σας είπα να πάρετε μέτρα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):**

Μας είπατε να βρούμε χρήματα, να πληρώσουμε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Θα σας πω, κ. Σαντορινιέ, το τι κάνουμε στο συγκεκριμένο Υπουργείο με Υπουργό από το 2019 τον Γιάννη Πλακιωτάκη.

Όπως και γνωρίζεται, κατά την διάρκεια του κορωνοϊού, δεν υπήρξε νησιωτική περιοχή της χώρας μας, η οποία δεν είχε διασύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα. Καμία νησιωτική περιοχή τα τελευταία δύο χρόνια.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Το Ηράκλειο δεν είχε.

 **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):**

Στηρίξαμε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, τις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διότι, αναγνωρίζουμε το λειτούργημα το οποίο επιτελούν και το τεράστιο έργο. Να ξεκαθαρίσουμε ότι πρέπει και την επόμενη ημέρα, μετά και από αυτή την κρίση την οποία βιώνουμε, να υπάρχουν ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες, για να μπορούν να απασχολούν Έλληνες ναυτικούς, για να μπορεί να συνεχίσει και να γίνεται αυτό το μεταφορικό έργο, το οποίο είναι απαραίτητο για μία χώρα όπως η Ελλάδα, με τη νησιωτικότητα την οποία έχει. Αλλά, θα σας πω ότι μεσοσταθμικά, από την αρχή του έτους μέχρι τώρα, παρατηρείται μια αύξηση της τιμής των εισιτηρίων της τάξης του 20%.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Είναι 40%.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):**

Έχουμε επανειλημμένως έρθει σε συζητήσεις με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, ούτως ώστε να μπορέσουμε να βρούμε τρόπους και τους έχουμε μεταφέρει στο οικονομικό επιτελείο της Κυβέρνησης. Γίνεται μια προσπάθεια να μπορέσει να βρεθεί ο απαιτούμενος δημοσιονομικός χώρος για να μπορέσουμε να στηρίξουμε και την ελληνική ακτοπλοΐα. Και από τη μία και από την άλλη, κάνουμε αυστηρότατες συστάσεις ούτως ώστε, να μην έχουν περισσότερες και μεγαλύτερες αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων.

Σε ό,τι έχει δε να κάνει με τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος, οι αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων είναι μηδενικές. Εκεί δηλαδή, που έχει καταλυτική παρέμβαση το Κράτος, δηλαδή το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων είναι μηδενικές.

Σε ό,τι έχει να κάνει τώρα με την ακτοπλοϊκή πολιτική, την οποία εφαρμόζει η Κυβέρνηση. Βρέθηκαν στο Υπουργείο 90 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή το ύψος του ποσού το οποίο έδινε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ σε ό,τι έχει να κάνει με τις συμβάσεις δημοσίου συμφέροντος. Εμείς από τα 90 εκατομμύρια ευρώ, το 2019, το ανεβάσαμε στα 130 εκατομμύρια ευρώ και για τα έτη 2021, 2022 και 2023 βρίσκετε στα 138 εκατομμύρια ευρώ.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Στα Προγράμματα Δημοσίων Επενδύσεων πόσα είναι, κύριε Υπουργέ;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):**

Υπάρχει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και υπάρχει και το ΕΣΠΑ**,**  138 εκατομμύρια ευρώ, κυρίες και κύριοι. Αυτά είναι τα χρήματα τα οποία δίνουμε και για το 2021 και για το 2022 και για το 2023.

 Αυτό βέβαια πιστοποιείται και αναγνωρίζεται από την αύξηση του αριθμού των δρομολογίων, το οποίο έχουμε ήδη σε γραμμές οι οποίες είχαν παραδοθεί ως γραμμές δημοσίου συμφέροντος, αλλά και στις καινούργιες γραμμές που εντάξαμε. Καινούργιες γραμμές τις οποίες εντάξαμε από την ηπειρωτική Ελλάδα σε νησιά του Αιγαίου και σε νησιά του Ιονίου, αλλά δώσαμε και μεγάλη βάση σε ότι έχει να κάνει με την ενδονησιωτική συγκοινωνία και από νησί σε νησί. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, λοιπόν,

λοιπόν, κάλυψε το συντριπτικό, αν όχι όλα, τα αιτήματα τα οποία δεχθήκαμε από τις τοπικές κοινωνίες, δίκαια αιτήματα, σοβαρά ερωτήματα ούτως ώστε να είναι όσο το δυνατόν υψηλότερη και όσο το δυνατόν καλύτερη η μεταφορά και η επικοινωνία των νησιωτών με την ηπειρωτική Ελλάδα αλλά και των νησιωτών μεταξύ τους. Έτσι έχουμε επάνω από 15 νέες γραμμές, τις οποίες δρομολογήσαμε, και υπάρχουν και νέες γραμμές οι οποίες είναι σε εξέλιξη για να δρομολογηθούν. Αυτό το γεγονός από μόνο του πιστοποιεί κ. Σαντορινιέ, ότι τα 138 εκατομμύρια, η αύξηση η οποία υπάρχει στο ποσό πιστοποιείται και από την αύξηση του αριθμού των δρομολογίων τα οποία γίνονται κάτω από τη λογική των δημοσίων συμβάσεων.

Αυτό, λοιπόν, το οποίο θέλω να πω κλείνοντας κυρίες και κύριοι, είναι ότι μέσα σε αυτό το πάρα πολύ δύσκολο περιβάλλον, ένα δύσκολο περιβάλλον το οποίο καταλαβαίνουμε ότι πλήττει όλη την ελληνική κοινωνία, αλλά ακόμη περισσότερο πλήττει τους νησιώτες μας λόγω του αυξημένου κόστους ακρίβειας το οποίο υπάρχει περισσότερο μάλλον σε σχέση με τα μεγάλα αστικά κέντρα. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναγνωρίζει την ανάγκη ούτως ώστε να μπορέσουν να υπάρχουν ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες όσο το δυνατόν ποιοτικότερες, όσο το δυνατόν πιο σύγχρονες και όσο το δυνατόν πιο τακτικές. Κάτω από αυτό το πρίσμα κάνουμε ότι είναι δυνατόν για να μπορέσουμε να ικανοποιήσουμε τα δίκαια αιτήματα τα οποία έχουν οι νησιώτες μας.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό, κ. Κατσαφάδο, με την ομιλία του οποίου ολοκληρώσαμε τη συζήτηση για να περάσουμε στην ψήφιση του νομοσχεδίου.

Η Νέα Δημοκρατία δια του κυρίου Σενετάκη, ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ δια του κυρίου Μιχαηλίδη, επιφυλάσσεται για την Ολομέλεια.

Το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής δια του κυρίου Μπιάγκη, επιφυλάσσεται.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα δια του κυρίου Κατσώτη, καταψηφίζει.

 Η Ελληνική Λύση δια του κυρίου Βιλιάρδου, επιφυλάσσεται.

 Το ΜέΡΑ25 δια του κυρίου Λογιάδη, καταψηφίζει.

Ως εκ τούτου το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, θα ήθελα να κάνω μια διευκρίνιση, όταν το νομοσχέδιο είναι Κώδικας έχει μόνο μία συνεδρίαση στην Επιτροπή, διότι δεν έχει άλλο συμπλήρωμα και όσοι συνάδελφοι ως Εισηγητές συμφωνούν στην Επιτροπή δεν έχουν το δικαίωμα να μιλήσουν στην Ολομέλεια. Για αυτό κάποιες πολιτικές δυνάμεις με την ψήφιση «επιφύλαξη» στην Επιτροπή, κρατούν το δικαίωμά τους να μιλήσουν και στην Ολομέλεια, αν θέλουν κάτι να συμπληρώσουν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά και από αυτές τις διευκρινήσεις ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση μας. Ευχαριστώ πολύ και καλή συνέχεια σε όλους.

Λύεται η συνεδρίαση.

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

Τέλος και περί ώρα 11.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**