**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 22 Σεπτεμβρίου 2020, ημέρα Τρίτη και ώρα 15.10΄, στην Αίθουσα Γερουσίας,συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης, την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

**Α.** «Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την Εμπορική Ναυτιλία της 6ης Δεκεμβρίου 2001».

**Β.** Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Κράτους του Ισραήλ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές».

  Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Μπιάγκης Δημήτριος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλό μεσημέρι, ξεκινά η συνεδρίαση της Επιτροπής μας.

Σήμερα, όπως γνωρίζετε, έχουμε την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Το πρώτο, αφορά την Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την Εμπορική Ναυτιλία της 6ης Δεκεμβρίου 2001.

Η δεύτερη, αφορά την Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Κράτους του Ισραήλ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές.

Είπαμε, ότι οι δύο Κυρώσεις θα συζητηθούν σε μία συνεδρίαση και οι τοποθετήσεις των συναδέλφων Εισηγητών να είναι επί του συνόλου, γιατί το θέμα είναι παρεμφερές, αλλά και για να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε και σχετικά γρήγορα.

Θα έχουμε μία συνεδρίαση τώρα γι’ αυτές τις δύο Κυρώσεις και θα επανέλθουμε στις 17.00, με την Κύρωση του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, όπως ξέρετε. Ζήτησα να μην είναι όλες μαζί, διότι ναι μεν είναι το ίδιο αντικείμενο, αλλά αυτές οι δύο ταιριάζουν και θα είναι σε μία συνεδρίαση και η άλλη, στης 17.00, όπως είπαμε.

Τον λόγο θα πάρουν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές και ο Υπουργός εφόσον χρειαστεί και κάθε άλλος συνάδελφος που θα θελήσει να κάνει μια μικρή παρέμβαση.

  Αφού δεν έχουμε τίποτα διαδικαστικά και εφόσον δεν έχει να προσθέσει ο κύριος Υπουργός κάτι, ξεκινάμε με τις τοποθετήσεις των Εισηγητών μας, δίνοντας το λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κύριο Δημήτρη Καιρίδη και για τις δύο Συμβάσεις.

Το λόγο έχει ο κ. Καιρίδης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Πραγματικά, θα είμαι σύντομος και έχω την αίσθηση, ότι θα κυλήσει η συνεδρίαση απροβλημάτιστα, καθώς το έργο που έχουμε μπροστά μας, είναι σχετικά εύκολο, θα έλεγα.

Έχουμε τη χαρά να φέρουμε προς Κύρωση αυτές τις δύο Συμφωνίες, ξεκινώντας με την πρώτη, που αφορά την Ρωσία.

Ανατρέχοντας, λοιπόν, στην ιστορία της Συμφωνίας και στο τι προβλέπει, αλλά και στη συνέχεια, κάνοντας μια σύντομη ευρύτερη ιστορική αναφορά, αν θέλετε, στις ελληνορωσικές σχέσεις και στις ελληνορωσικές ναυτιλιακές σχέσεις.

Πρόκειται για μια Συμφωνία, η οποία αρχικά υπεγράφη το 2001, δηλαδή, πριν από 19 χρόνια, πέρασε αρκετός καιρός μέχρι την Κύρωσή της από την Ελληνική Βουλή, εν τέλει το 2010 και στη συνέχεια, το 2019, επί των ημερών της προηγούμενης Κυβέρνησης, έγινε αυτή η τροποποίηση, η οποία έχει να κάνει με την επικαιροποίηση των αποδεικτικών ταυτότητας των ναυτικών, εξαιτίας της προσχώρησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας στη Σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, ώστε να διευκολυνθεί η σχέση των δύο πλευρών και η ναυτιλιακή συνεργασία μεταξύ της Ελλάδας και της Ρωσίας. Αυτή την υπογραφείσα από την προηγούμενη κυβέρνηση επικαιροποίηση της Συμφωνίας έχουμε τώρα εδώ για επικύρωση, πρώτοι εμείς και στη συνέχεια, σύντομα ελπίζουμε και στη ρωσική Δούμα.

Δεν θα ήταν υπερβολή, να έλεγα, ότι η σχέση μας με τη Ρωσία, είναι ισχυρή και παλιά ιστορική και επειδή σε λίγο καιρό, δηλαδή, σε κάποιους μήνες από τώρα, το 2021, θα γιορτάσει η χώρα μας τα 200 χρόνια της Εθνικής της Παλιγγενεσίας, είναι σωστό, νομίζω και πρέπον, να θυμόμαστε το βάθος αυτής της σχέσης, που ξεκινά ήδη πολύ έντονα από τα προεπαναστατικά χρόνια και βεβαίως, παίζει καθοριστικό ρόλο η σχέση αυτή, για τη πορεία και την επιτυχία της Ελληνικής Επανάστασης, ιδίως η σχέση η ναυτιλιακή.

Και εδώ θα κάνω αυτήν την παραπομπή, αν θέλετε, ως καθηγητής θα έλεγα, ότι εάν η Ελληνική Επανάσταση είναι σε μεγάλο βαθμό προϊόν της γαλλικής, από τη μια μεριά και σ’ αυτό η Γαλλία θα παίζει πάντοτε κεντρικό ρόλο εμπνευστή, η περίφημη Συνθήκη του Κιουτσούκ - Καϊναρτζή το 1774, που υπέγραψε η Ρωσική με την Οθωμανική Αυτοκρατορία, στη βάση της οποίας, οι Έλληνες ναυτικοί, μπορούσαν ελεύθερα να εμπορεύονται εντός της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με ρωσική σημαία, αποτέλεσε τον προπομπό της Επανάστασης, διότι επέτρεψε την οικονομική εκτόξευση της ελληνικής ναυτοσύνης στα προεπαναστατικά χρόνια με ρωσική σημαία και ήταν ακριβώς αυτό, το προοίμιο που οδήγησε εντέλει και συνέβαλε αποφασιστικά, στην έκρηξη και στην επιτυχία του αγώνα της Παλιγγενεσίας.

Η σχέση έκτοτε παραμένει πάρα πολύ ισχυρή, αλλά έχει σημασία, ότι ξεκίνησε από τη θάλασσα και στη θάλασσα ερχόμαστε σήμερα να ξανά συνεργαστούμε.

Περιττεύει να πω, ότι η Ρωσία, είναι μια πολύ μεγάλη χώρα, με μια τεράστια ακτογραμμή και είναι η μεγαλύτερη σε έκταση χώρα του κόσμου, που εκτείνεται σε πολλές χρονικές ζώνες, από τα δυτικά ως το Βλαδιβοστόκ και τον Ειρηνικό.

Νομίζω, ότι επικυρώνοντας τη Συμφωνία, πέρα από τα ιδιαίτερα της Συμφωνίας, στέλνουμε και ένα μήνυμα, ως Ελληνική Βουλή, ότι θέλουμε την αναβάθμιση της σχέσης, να αφήσουμε τα όποια, θα το πω, σύννεφα είχαν σωρευτεί πρόσφατα στην ελληνορωσική σχέση και να τη βάλουμε εκεί που πάντα ήταν. Ήδη, από τα πρώτα χρόνια του ελεύθερου ελληνικού βίου, ήταν πάρα πολύ σημαντική.

Θα ήθελα να συνεχίσω με τη δεύτερη Κύρωση με το Ισραήλ, κύριε Πρόεδρε.

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα του Ισραήλ και στην κύρωση της συμφωνίας μεταξύ της Ελλάδος και Ισραήλ για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Όπως φαίνεται και από το εισηγητικό σημείωμα που σας μοιράστηκε, πρόκειται για μια συμφωνία που υπεγράφη το 2017 - επίσης από την προηγούμενη κυβέρνηση - την οποία εμείς φέρνουμε τώρα για κύρωση, έχει ήδη κυρωθεί από την ΚΝΕΣΕΤ. Για εμένα είναι ιδιαίτερη χαρά ως επικεφαλής της κοινοβουλευτικής ομάδας φιλίας Ελλάδος - Ισραήλ και ως κάποιο που πιστεύει στην ελληνοισραηλινή φιλία και συνεργασία που αλλάζει και το γεωστρατηγικό τοπίο στην ανατολική Μεσόγειο. Την τελευταία δεκαετία έχουν υπογραφεί πάρα πολλές συμφωνίες με το Ισραήλ. Πραγματικά, είναι ένα παράδειγμα προς μίμηση η θετική έκρηξη της σχέσης μεταξύ των δύο πλευρών, οι οποίες μέχρι το 1990 δεν είχαν καν διπλωματικές σχέσεις και για πρώτη φορά Ισραηλινός πρωθυπουργός επισκέφθηκε την Ελλάδα μόλις το 2010.

Έκτοτε, έχουν γίνει πάρα πολλά και στο πλαίσιο αυτό έρχεται και αυτή η συμφωνία, η οποία θα διευκολύνει το θαλάσσιο εμπόριο, την παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων στα πλοία και στους ναυτικούς και των δύο πλευρών και θα εξαλείψει τα όποια εμπόδια υπάρχουν στον τομέα της ναυτιλίας, όπου εκεί σε αντίθεση με άλλους τομείς, η Ελλάδα, φυσικά, έχει τον πρώτο ρόλο ως η παγκόσμια μεγάλη εμπορική δύναμη που είναι.

Είναι θετικό, λοιπόν, να στείλουμε και αυτό το θετικό μήνυμα της εμβάθυνσης της σχέσης μεταξύ των δύο πλευρών και στον τομέα της ναυτιλίας και υπάρχουν και άλλα τα οποία πρέπει και μπορούν να γίνουν και γίνονται στον τομέα της ενέργειας, στον τομέα του πολιτισμού, της εκπαίδευσης, της έρευνας, των νέων τεχνολογιών και ούτω καθεξής.

Κατόπιν τούτου, νομίζω, ότι είναι αυτονόητο ότι πρέπει η βουλή με τη ευρύτερη δυνατή πλειοψηφία να προχωρήσει στην κύρωση και των δύο συμβάσεων.

Στη συνέχεια, αναμένω τους υπόλοιπους εισηγητές και τη συζήτηση που θα ακολουθήσει. Ευχαριστώ πολύ, κύριε πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Μιχαηλίδης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ακούσαμε με εξαιρετικό ενδιαφέρον την τοποθέτηση του κυρίου συναδέλφου της πλειοψηφίας κυρίως για τις διακρατικές σχέσεις, αναφορικά με τις δύο συμβάσεις τις οποίες φέρνουμε σήμερα για συζήτηση στην επιτροπή μας και αναμένω, κύριε Πρόεδρε, επίσης με εξαιρετικό ενδιαφέρον σε μια προσεχή συνεδρίαση της επιτροπής μας, την τοποθέτηση του εισηγητή της πλειοψηφίας για τις συμβάσεις οι οποίες θα έρθουν για την κύρωση σχετικών με τις διακρατικές σχέσεις με το κράτος της Βορείας Μακεδονίας και κυρίως για τις ιστορικές – ενδεχομένως - αναδρομές που θα έχει την ευκαιρία να κάνει ο συνάδελφός στις συνεδριάσεις αυτές και κυρίως, βεβαίως, για τις ψήφους τις οποίες θα καταθέσουν οι συνάδελφοί κατά την ονομαστική ψηφοφορία, την οποία έχουμε εξαγγείλει ότι θα ζητήσουμε.

Συζητάμε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την κύρωση σήμερα δύο διεθνών συμφωνιών που συνήφθησαν με την ρωσική και την ισραηλινή κυβέρνηση, αντιστοίχως, από την κυβέρνηση τη δική μας του ΣΥΡΙΖΑ. Οι διμερείς αυτές συμφωνίες εμπίπτουν στο πεδίο της ναυτιλίας και ειδικότερα της ναυτιλιακής συνεργασίας.

Αναφορικά με την πρώτη εκ των δύο, αυτής με την ρωσική ομοσπονδία, αποτελεί - όπως αναφέρεται και στον τίτλο του πρωτοκόλλου - τροποποίηση της συμφωνίας Ελλάδας -Ρωσίας, της 6ης Δεκεμβρίου 2001 για την εμπορική ναυτιλία. Το ειδικότερο αντικείμενο της τροποποίησης ρυθμίζει τις διαδικτυακές αμοιβαίες αναγνωρίσεις των εγγράφων και αποδεικτικών ταυτότητας των ναυτικών, δηλαδή τροποποιούνται υποπαράγραφοι και εδάφια των άρθρων 9 και 11 της συμφωνίας του 2001. Η ανάγκη τροποποίησης προέκυψε από την προσχώρηση της ρωσικής ομοσπονδίας στη σύμβαση 185 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας το 2003, η οποία αφορά στην αναθεώρηση της σύμβασης 108/1958, επίσης της ΔΟΕ, για έγγραφα ταυτότητας ναυτικών.

Με την κύρωση της προσχώρησης αυτής, η Ρωσία έπαψε να είναι μέλος της παλαιότερης σύμβασης του 1958, της οποίας όμως η Ελλάδα συνεχίσει να αποτελεί μέλος. Λόγω αυτής της μεταβολής, η οποία προέκυψε με την κύρωση, με νόμο της ελληνικής - ρωσικής συμφωνίας του 2001, κρίθηκε αναγκαία και από τα δύο μέλη τότε, η τροποποίηση των επίμαχων διατάξεων, η οποία συμφωνήθηκε τον Απρίλιο του 2019 στη Θεσσαλονίκη, στα πλαίσια της 12ης μικτής διυπουργικής επιτροπής Ελλάδας - Ρωσικής Ομοσπονδίας.

Η δεύτερη συμφωνία την οποία συζητάμε, αυτήν με το Ισραήλ, που υπεγράφη στον Πειραιά τον Μάρτιο του 2007. Η διμερής αυτή συμφωνία εστιάζει στις θαλάσσιες μεταφορές, περιλαμβάνει ή συνδέεται όμως με μια σειρά από ζητήματα και θεματικές πολιτικής που αφορούν στο ευρύτερο πλέγμα των ναυτιλιακών σχέσεων. Η συμφωνία αυτή περιλαμβάνει διατάξεις του νέου οποίες, μεταξύ των άλλων, επιδιώκουν πρώτα - πρώτα να διασφαλίσουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων των δύο χωρών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των λιμένων των δύο χωρών, να ενθαρρύνουν τη συνεργασία μεταξύ τόσο των ναυτιλιακών αρχών όσο και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των δύο κρατών και να προωθήσουν τη διευκόλυνση της ναυτιλιακής κίνησης, με βάση τις διεθνείς συμβάσεις και τις εθνικές τους νομοθεσίες.

Διαλαμβάνουν επίσης, πως να διευκολύνουν την αμοιβαία αναγνώριση αποδεικτικών ταυτότητας των ναυτικών, εν γένει να προωθήσουν τις θαλάσσιες μεταφορές και τις ναυτιλιακές σχέσεις με βάση τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Για την υπηρέτηση του σκοπού αυτού και την διασφάλιση της εφαρμογής της συμφωνίας, προβλέπεται με το άρθρο 18 και η σύσταση μικτής ναυτιλιακής επιτροπής, αποτελούμενη από εκπροσώπους των αρμόδιων αρχών μεταξύ των δύο κρατών. Αναμφίβολα, όμως, η συμφωνία αυτή μπορεί να ιδωθεί ως μέρος της γενικότερης εξωτερικής πολιτικής που άσκησε η τότε κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, η οποία είχε πολυδιάστατο και εξωστρεφή χαρακτήρα και η οποία επεδίωκε να ενισχύσει τα διεθνή ερείσματα της χώρας και μέσω συμφωνιών διακρατικής συνεργασίας επί διαφόρων άλλων θεμάτων.

Προς επίρρωση αυτού, θα ήθελα να υπενθυμίσω, την προ τριών μηνών περίπου κύρωση μιας συναφούς με αυτή που συζητάμε σήμερα διμερούς συμφωνίας με το Μαρόκο, επίσης στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία υπογράφτηκε το 2016. Με τα δεδομένα αυτά και στη βάση της πάγιας αρχής μας, ότι διμερείς συμφωνίες όπως αυτές που συζητάμε σήμερα, όχι μόνο προάγουν το εθνικό συμφέρον, αλλά συνεισφέρουν και στην ενδυνάμωση των διεθνών πλαισίων συντονισμού, καθώς και στην πύκνωση των δεσμών διεθνούς συνεργασίας.

Ψηφίζουμε θετικά στην κύρωση αυτών των 2 συμφωνιών.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Μιχαηλίδη. Θα συνεχίσουμε με τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον κ. Δημήτρη Μπιάγκη.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι κι εγώ σύντομος, όπως οι προηγούμενοι εισηγητές. Κύριε Υπουργέ, κ.κ. συνάδελφοι, με το εν λόγω σχέδιο νόμου, επιχειρείται η τροποποίηση του νόμου 3587/2010 περί «Κύρωσης της συμφωνίας μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την εμπορική ναυτιλία». Αναφορικά με την επικαιροποίηση ορισμένων διατάξεων διαδικαστικού κυρίως χαρακτήρα, για τους ναυτικούς των δύο χωρών, όπως αυτές που αφορούν τα αποδεικτικά ταυτότητάς τους που αμοιβαία αναγνωρίζουν οι δύο χώρες στη θεωρήσεις των διαβατηρίων τους, καθώς και στους όρους διακίνησης των μελών των πληρωμάτων, μη υπηκόων των δύο χωρών στην επικράτειά τους, για τους οποίους προφανώς και δεν υπάρχει αντίρρηση από την πλευρά του Κινήματος Αλλαγής.

Υπενθυμίζεται άλλωστε, ότι ο συγκεκριμένος νόμος του 3857/2010 περί «Κύρωσης της συμφωνίας μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την εμπορική ναυτιλία», ήταν έργο της κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ. Τόσο σε ότι αφορά την ψήφισή του από τη Βουλή και τη δημοσίευσή του σε ΦΕΚ τον Ιούνιο του 2010, όσο και κυρίως αναφορικά με την υπογραφή αυτής καθ’ αυτής της ίδιας της συμφωνίας το Δεκέμβριο του 2001 στην Αθήνα. Ενώ πρέπει να σημειωθεί και η προφανής αδράνεια και αδιαφορία επί του θέματος κατά το ενδιάμεσο χρονικό διάστημα, μεταξύ της υπογραφής και της κύρωσης της συμφωνίας, (2001 – 2010) κατά το οποίο ήταν κυβέρνηση, η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Η δεκαετής, σχεδόν, εφαρμογή της συμφωνίας μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την εμπορική ναυτιλία του 2001, συνεχίζει μέχρι και σήμερα να λειτουργεί επωφελώς υπέρ των συμφερόντων της χώρας μας. Τόσο για τους Έλληνες ναυτικούς, όσο και για την εμπορική μας ναυτιλία, δικαιώνοντας πλήρως την απόφαση υπογραφής της το 2001. Αποτελώντας, σημαντική παρακαταθήκη και καλό παράδειγμα για την περαιτέρω ανάληψη αντίστοιχων πρωτοβουλιών σε κυβερνητικό επίπεδο. Συνεπώς, το Κίνημα Αλλαγής, διατηρώντας πάντα υπεύθυνη στάση, δεν δύναται να καταψηφίσει ένα νομοσχέδιο το οποίο αποτελεί συνέχεια πολιτικών δράσεων και πρωτοβουλιών, το οποίο το ίδιο έκανε. Γι’ αυτό και ψηφίζουμε θετικά την κύρωση πράξης, που ενισχύει και δυναμώνει τη συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών, της Ελλάδας και της Ρωσίας.

Όπως επίσης και όσο αφορά την κύρωση της συμφωνίας μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης του κράτους του Ισραήλ, για τις Θαλάσσιες Μεταφορές. Θεωρούμε, ότι κάθε διακρατική συμφωνία που προάγει ουσιαστικά τα εθνικά μας συμφέροντα, την εθνική οικονομία και την απασχόληση σε σημαντικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας, όπως οι Θαλάσσιες Μεταφορές, υπό όρους σεβασμού θεμελιωδών αξιών, όπως η διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ο σεβασμός των εργασιακών δικαιωμάτων, θα πρέπει να τυγχάνει της ευρύτερης δυνατής υποστήριξης, πέραν από κομματικές ή άλλες σκοπιμότητες. Άλλωστε, η παράταξη η δικιά μας, διαχρονικά, είτε ως κυβέρνηση ή μετέχοντας σε κυβερνήσεις, είτε από τη θέση της αντιπολίτευσης, υποστήριξε και υποστηρίζει τη σύναψη τέτοιων συμφωνιών και συμμετέχει θετικά στη διαδικασία κύρωσης τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα άλλωστε, αποτελεί και η επίκαιρη κύρωση της τροποποίησης της συμφωνίας μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας, για την εμπορική ναυτιλία που είπαμε προηγουμένως, η οποία συνάφθηκε και κυρώθηκε επί των ημερών μας.

Η συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής δημοκρατίας και της κυβέρνησης κράτους του Ισραήλ, για τις Θαλάσσιες Μεταφορές, που έχει κατατεθεί προς κύρωση από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, παρέχει σε γενικές γραμμές, ένα θετικό πλαίσιο ενίσχυσης της συνεργασίας και των αμοιβαίων διευκολύνσεων μεταξύ των δύο κρατών, στον τομέα της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών και ως εκ τούτου, δεν έχουμε αντίρρηση για την κύρωση της. Εντούτοις, οφείλουμε να σημειώσουμε, ότι αρκετές από τις διατάξεις της, δεν παρέχουν κάποια ουσιαστική προστιθέμενη αξία, καθώς αναπαράγουν υφιστάμενες αντίστοιχες προβλέψεις διεθνών συμβάσεων που έχουν καταρτιστεί στο πλαίσιο λειτουργίας διεθνών οργανισμών, όπως ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός IMO ή ο διεθνής οργανισμός ILO. Έχουν ήδη κυρωθεί και από τα δύο συμβαλλόμενα κράτη, όπως για παράδειγμα, η περίπτωση της διεθνούς σύμβασης για τη διευκόλυνση της ναυτιλιακής κίνησης. Οι βασικές προβλέψεις στις οποίες επαναλαμβάνονται στο άρθρο 6 της συγκεκριμένης συμφωνίας.

Επίσης, με κάθε σεβασμό κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε να αναφερθούμε συγκεκριμένα στην περίπτωση του άρθρου 1, όπου στον ορισμό του πλοίου, συμπεριλαμβάνονται και πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες, ανήκοντα σε ή διαχειριζόμενα από τις ναυτιλιακές εταιρείες εκάστου συμβαλλόμενο μέρους. Χωρίς να γίνεται σαφές μέσα από το αποτύπωμα του άρθρου, το ποσοστό πλοιοκτησίας που αφορά ο όρος ανήκοντα. Εννοούμε 100%; 50%; 20%; ή οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο; Πέραν των ανωτέρω, θα ήταν χρήσιμο να είχε συμπεριληφθεί στην εν λόγω συμφωνία, εκτός των γενικών προβλέψεων περί αμοιβαίων διευκολύνσεων, η συνεργασία που περιορίζεται στις θαλάσσιες μεταφορές, ευρύτερες αλλά και πιο συγκεκριμένες στρατηγικές δράσης και αντίστοιχα ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι, καθώς και δομημένες διαδικασίες για την από κοινού επίτευξή τους.

Οι βασικοί τομείς δράσης και στόχοι της ευρωπαϊκής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής, στο πλαίσιο της εφαρμογής της στρατηγικής της γαλάζιας ανάπτυξης, θα μπορούσαν να αποτελέσουν το πλαίσιο για κατάλληλη προσαρμογή του κειμένου της συμφωνίας. Έτσι ώστε, η συνεργασία των δύο κρατών, να καλύπτει ένα ευρύ φάσμα θαλάσσιων δραστηριοτήτων, υψηλού και αμοιβαίου ενδιαφέροντος και προοπτικής συνεργειών με επίκεντρο το χώρο της Μεσογείου και ειδικότερα της ανατολικής Μεσογείου, όπως η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, η θαλάσσια επιτήρηση, η εκμετάλλευση κοιτασμάτων του θαλάσσιου βυθού, η ωκεάνια ενέργεια και η θαλάσσια βιοτεχνολογία.

Σε κάθε περίπτωση, το Κίνημα Αλλαγής είναι θετικό και με τις δύο συμβάσεις κύριε Πρόεδρε.

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

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής, έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Μπιάγκης Δημήτριος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Συνεχίζουμε με την Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, την κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, όπως και οι προηγούμενη του Σύριζα, αλλά και τα άλλα αστικά κόμματα, έχουν αναγορεύσει το κράτος δολοφόνο του Ισραήλ, σε στρατηγικό σύμμαχο. Αναβαθμίζοντας τις πολιτικές, τις οικονομικές, τις στρατιωτικές σχέσεις της Ελλάδας με το Ισραήλ. Γι’ αυτό και τόσες πολλές κυρώσεις όλο αυτό το διάστημα και μάλιστα ταχύτατα.

Δεν είναι τυχαίο, ότι τον περασμένο Μάιο, πριν τέσσερις περίπου μήνες, σε δημόσια διαδικτυακή συζήτηση για τις διμερείς σχέσεις, ο Ισραηλινός πρέσβης, αναγνώρισε ότι επί κυβέρνησης Σύριζα έγινε το μεγάλο άλμα, η μεγάλη πρόοδος, στις διμερείς σχέσεις και τόνισε, ότι αυτό πρέπει να συνεχιστεί. Ετοιμάζοντας το επόμενο βήμα αναβάθμισης των διμερών σχέσεων, που όπως είπε, αντανακλούν τις γεωστρατηγικές πραγματικότητες στην περιοχή. Γι’ αυτό εξάλλου και επιταχύνονται οι επικίνδυνοι για τους λαούς αμερικανο-νατοϊκοί σχεδιασμοί, μαζί με εμπορικούς, που εξυπηρετούν τα ίδια συμφέροντα στην ευρύτερη περιοχή. Βεβαίως, τα οφέλη που θα προκύψουν, θα είναι για τους εγχώριους επιχειρηματικούς ομίλους που προσδοκούν ένα μεγάλο μερίδιο από τη λεία των ανταγωνισμών και κυρίως των ενεργειακών πηγών και μεταφορών.

Αυτό υλοποιεί και η σημερινή κυβέρνηση με την αμέριστη υποστήριξη του Σύριζα και του ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝ.ΑΛ, που βεβαίως, εκφράστηκαν και πριν, όπως και σε άλλες κυρώσεις, και για την κύρωση συμφωνίας μεταξύ των κυβερνήσεων της Ελλάδας και Ισραήλ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές. Βεβαίως, σε όλες αυτές τις κυρώσεις, τσιμουδιά δεν λέγεται και δεν αναφέρεται για τα δικαιώματα των ναυτικών. Το ίδιο ισχύει και στην επικαιροποίηση της ναυτιλιακής συμφωνίας Ελλάδας - Ρωσικής Ομοσπονδίας, ως προς τις διατάξεις για τα αποδεικτικά ταυτότητας των ναυτεργατών. Λοιπόν, εμείς θα μιλήσουμε γι’ αυτά που δεν γράφονται.

Όλα αυτά έρχονται, βεβαίως, να προστεθούν στη σωρεία των Συμφωνιών που έχουν υπογράψει Κυβερνήσεις και Ν.Δ. και ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ, με τις Κυβερνήσεις των άλλων κρατών και κριτήριο πάντα, αυτό είναι το κριτήριο, η ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφάλαιού.

Κάθε φορά νέα προνόμια, φοροαπαλλαγές, αξιοποίηση λιμενικών υποδομών της χώρας, για την προώθηση της στρατηγικής τάξης για την ανάδειξη της χώρας σε διαμετακομιστικό κόμβο μεταφοράς εμπορευμάτων, για τη αύξηση συμμετοχής της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διακίνηση του παγκόσμιου εμπορίου.

Συμφωνίες, αν θέλετε, που φέρνουν έντονο στοιχείο όξυνσης των ενδοιμπεριαλιστικών ανταγωνισμών, ΗΠΑ και Ευρωπαϊκής Ένωσης και ΝΑΤΟ από τη μια μεριά και από την άλλη Ρωσίας - Κίνας, όπως σε αυτά εντάσσονται και η σχέση Ελλάδας-Τουρκίας για μεγαλύτερο μερίδιο και για τα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων των μονοπωλίων που εκπροσωπούν.

Γι’ αυτό, αν θέλετε, θεωρούμε και δημαγωγικές τις κυβερνητικές δηλώσεις που γίνονται για τέτοιες συμφωνίες, ότι αντανακλούν πλήρως τις πάγιες ναυτιλιακές προτεραιότητες της πατρίδας μας που μεταξύ άλλων θέτουν στο επίκεντρο την προστασία του ελληνικού πλοίου, αλλά και του Έλληνα ναυτικού στο εξωτερικό. Ε όχι, αυτό είναι δημαγωγικό.

Και το λέω γιατί είναι πρόκληση, όταν υπάρχουν χιλιάδες εγκλωβισμένοι ναυτεργάτες στα καράβια που δουλεύουν σε συνθήκες γαλέρας και διασποράς της πανδημίας με τραγικές συνέπειες, θανατηφόρα ατυχήματα, τραυματισμοί και επαγγελματικές ασθένειες, για να εξασφαλίζονται αμύθητα κέρδη στους εφοπλιστές ακόμα και σε συνθήκες καπιταλιστικής κρίσης στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Με αυτή την έννοια, κανένα μέτρο δεν λαμβάνεται σε αυτές τις Συμφωνίες έστω για την ανακούφιση των ναυτεργατών, το αντίθετο μάλιστα. Η κυβέρνηση κατ΄ απαίτηση των εφοπλιστών πέρασε και αιφνιδιαστικά τροπολογία τέλη Ιουλίου, καταργώντας τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας των ποντοπόρων.

Και το λέω αυτό, γιατί στον ίδιο αντεργατικό νόμο δίνεται το δικαίωμα στους εφοπλιστές στα ποντοπόρα με ελληνική σημαία ακόμα και για τη θέση του πρώτου πλοιάρχου να ναυτολογεί, να ναυτολογείται ναυτεργάτης με ατομική σύμβαση και όχι με την αντίστοιχη ελληνική κλαδική σύμβαση εργασίας και κυρίως με δημόσια κοινωνική ασφάλιση.

Στην Κύρωση, λοιπόν, τι σημειώνεται; Σημειώνεται ότι θα ισχύσουν οι διεθνώς κρατούσες Αρχές και Συμβάσεις. Όροι και συνθήκες δουλειάς, με βάση τα διεθνώς κρατούντα. Δηλαδή, μισθολόγια πείνας που υπογράφουν η εργοδοτική διεθνή Ομοσπονδία Μεταφορών και βεβαίως και τα «τσιράκια» εδώ των εφοπλιστών στη Βινιό.

Είναι χαρακτηριστικό ακόμα αυτό που αναφέρεται στο 3ο άρθρο της Συμφωνίας Ελληνικής Κυβέρνησης και του Ισραήλ βαφτίζοντας το κρέας «ψάρι», για την προώθηση, βεβαίως, των επιχειρηματικών ομίλων.

Και τι λέει, στο Άρθρο 3; Η παρούσα Συμφωνία δεν εφαρμόζεται στην ακτοπλοΐα όπως αυτή ορίζεται από την σχετική εθνική νομοθεσία. Κι όμως, αυτό στη συνέχεια αναιρείται. Υπάρχει αντίφαση, όταν λέει ότι ένα πλοίο οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους αποκλείει από το ένα λιμάνι σε κάποιο άλλο εντός της επικράτειας του συμβαλλόμενου μέρους και λοιπά.

Τα αναφέρω αυτά, γιατί πράγματι υπάρχει αντίφαση παρά τα οριζόμενα και βεβαίως και στο υποβαλλόμενο προς Κύρωση πρωτόκολλο με τη Ρωσική Ομοσπονδία ρητά αναφέρει ότι συνιστά βελτίωση των διαδικασιών αναγνώρισης των εγγράφων ταυτότητας των ναυτικών, στη βάση του υφισταμένου και επωφελούς για τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα θεσμικού πλαισίου διμερούς συνεργασίας. Για τα δικαιώματα των ναυτεργατών, βεβαίως, τίποτα. Όλα είναι για τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Και το αναφέρω αυτό, παρά τα διαφορετικά ποιοτικά στοιχεία που έχει η συμφωνία του Ισραήλ με αυτή της Ρωσίας, βεβαίως, γιατί αναβαθμίζονται, εντείνονται οι σχέσεις με το κράτος - δολοφόνο.

Εμείς για όλους αυτούς τους λόγους καταψηφίζουμε και τις δύο Συμφωνίες και της Ελληνικής Κυβέρνησης και με το Ισραήλ, αλλά και με τη Ρωσία. Και μια και είναι και εδώ παρών ο Υπουργός, θα ήθελα να θυμίσω και να πω ότι είναι δίκαια τα αιτήματα που βάζουν οι ναυτεργάτες για την κατάργηση τέτοιων Πράξεων Νομοθετικού Περιεχομένου και του αντεργατικού νόμου του 4714, του 2020. Βεβαίως, πρέπει να υπάρχει διασφάλιση εισοδήματος για όλους με βάση τις συλλογικές συμβάσεις με ευθύνη του κράτους και των εργοδοτών, με μόνιμη και σταθερή δουλειά και συγκροτημένα δικαιώματα και βεβαίως δημόσια κοινωνική ασφάλιση.

Και λόγω συνθηκών, πρέπει να ενταχθούν και τα μέτρα υγιεινής και ασφάλειας και βεβαίως να μην αξιοποιείται η κατάσταση για απολύσεις και να ακυρωθούν όσες έγιναν.

Και το ταμείο ανεργίας πρέπει να είναι για όλους χωρίς προϋποθέσεις, αλλά και για τους ανέργους να λαμβάνονται υπόψη και να αφαιρούνται, να ακυρώνονται οι χρεώσεις που έχουν στη ΔΕΗ, το νερό, το τηλέφωνο και βεβαίως όχι στους πλειστηριασμούς που αφορά και μεγάλο μέρος των ναυτικών μας.

Καταψηφίζουμε και τις δύο Κυρώσεις.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κ. Μανωλάκου. Τον λόγο έχει, ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Ευχαριστώ πολύ,κύριε Πρόεδρε. Θα ξεκινήσουμε από το ότι η Ελλάδα δεν έχει μεγάλες εμπορικές συναλλαγές με τη Ρωσία λόγω των κυρώσεων. Με στοιχεία του 2018, η Ρωσία αποτελεί το 6,46% των εισαγωγών μας, μόλις, οι οποίες αφορούν κυρίως διυλισμένο πετρέλαιο, αργό και φυσικό αέριο.

Από την άλλη πλευρά, οι εξαγωγές μας ήταν ακόμη λιγότερες, 324 εκατομμύρια δολάρια, όταν το 2010 ήταν 466 εκατομμύρια δολάρια, με εισαγωγές τότε στα 5,5 δισεκατομμύρια, ξανά κυρίως διυλισμένο πετρέλαιο αργό και φυσικό αέριο. Επομένως, δεν υπάρχουν απευθείας θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των δύο χωρών, ενώ γενικότερα αφορούν κυρίως τα τάνκερ.

Όσον αφορά τώρα τον εμπορικό στόλο, η Ρωσία φαίνεται να έχει 1.707 πλοία δικής της ιδιοκτησίας, κάτω από διαφορετικές σημαίες φυσικά, με συνολική χωρητικότητα 22.747 τόνους. Συγκριτικά, η Ελλάδα έχει πολύ μεγαλύτερο στόλο με 4.536 πλοία και με συνολική χωρητικότητα 349.155 τόνους. Εκτός τώρα της εμπορικής θαλάσσιας κίνησης μεταξύ των δύο κρατών, είναι σημαντική η διακίνηση ρωσικών πλοίων μέσω των θαλάσσιων οδών του Αιγαίου. Φυσικά, βέβαια, η πρόσβαση αφορά και το εμπόριο με τρίτες χώρες, όπου ο ελληνικός εμπορικός στόλος με το μέγεθος και με τη διεθνή παρουσία του θα επωφεληθεί από αυτή τη Σύμβαση, επίσης, όπως η Ρωσία όσον αφορά τη διακίνηση προς τη Μεσόγειο.

Ως προς τη Σύμβαση τώρα, δεν έχουμε σημαντικές παρατηρήσεις, αφού αποτελεί στην ουσία τροποποιήσεις μιας προηγούμενης του 2001. Αφορά κυρίως διαδικαστικές διευκρινίσεις, ως προς τα έγγραφα ταυτοποίησης των ναυτικών που θεωρούνται αποδεκτές.

Πιστεύουμε δε επιπλέον, πως με τη ρύθμιση του άρθρου 2 της Σύμβασης, θα υπάρχει καλύτερος έλεγχος των αλλοδαπών ναυτικών. Ελπίζουμε πάντως να αρθεί το καθεστώς των Κυρώσεων έτσι ώστε να υπάρξει εξομάλυνση των σχέσεων μας με τη Ρωσία και καλύτερες εμπορικές σχέσεις, ενώ θα είναι επιπλέον προς όφελος μας γεωπολιτικά.

Προφανώς, θα ψηφίσουμε υπέρ της Σύμβασης.

Θα συνεχίσω με την αντίστοιχη Σύμβαση με το Ισραήλ ξανά για τις θαλάσσιες μεταφορές, η οποία είναι ουσιαστικά Κύρωση της Σύμβασης που υπεγράφη το 2017, μεταξύ των δύο χωρών, αποτελώντας το επιστέγασμα πέντε γύρων τεχνικών διαπραγματεύσεων.

Εντάσσεται στο πλαίσιο ενίσχυσης των σχέσεων με χώρες της νοτιανατολικής Μεσογείου, ιδίως στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η Συμφωνία θα εδραιώσει την ναυτιλιακή συνεργασία μαζί μας, ενώ η δημιουργία διμερούς Ομάδας Εργασίας θα προωθήσει την περαιτέρω ενίσχυσή της.

Σε κάθε περίπτωση, η Ελλάδα έχει αναπτύξει με το Ισραήλ σημαντικές σχέσεις αμοιβαίας συνεργασίας και φιλίας, τις οποίες διευρύνει η σημερινή Συμφωνία.

Ελπίζουμε, πάντως, να έχει γίνει κατανοητό ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα μεγάλο πλεονέκτημα της χώρας μας και γεωπολιτικά, το οποίο, δυστυχώς, δεν εκμεταλλευόμαστε όσο πρέπει.

Συνεχίζοντας, το Ισραήλ είναι μία χώρα των 8,6 εκατομμυρίων ανθρώπων, μέσα σε ένα εχθρικό και ασταθές περιβάλλον. Εντούτοις, διαθέτει μία ισχυρή οικονομία, με ένα αυξανόμενο ΑΕΠ της τάξης των 395 δισεκατομμυρίων δολαρίων, το 2019, ισορροπημένο, αφού η βιομηχανία και οι κατασκευές του -ο δευτερογενής τομέας, δηλαδή- συμμετέχει με 27%, οι υπηρεσίες με 70% και η γεωργία με 2,3%. Εκμεταλλεύεται, δε, σε μεγάλο βαθμό, την ομογένειά του, ειδικά στις Ηνωμένες Πολιτείες, κάτι που δεν κάνει η Ελλάδα, δυστυχώς.

Οφείλουμε να σημειώσουμε εδώ πόσο καταστροφικά για την Ελλάδα ήταν τα τελευταία χρόνια, όπου ενώ η χώρα μας είχε ένα ΑΕΠ σχετικά κοντά με αυτό του Ισραήλ και της Τουρκίας, τώρα η σχέση είναι 1 προς 2 με το Ισραήλ και 1 προς 4 με την Τουρκία, σε όρους δολαρίου.

Ειδικότερα, το 2000, η Ελλάδα και το Ισραήλ είχαν ΑΕΠ 130 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ η Τουρκία 270 δισεκατομμύρια δολάρια, όταν, το 2018, η Ελλάδα είχε 203 δισεκατομμύρια δολάρια, το Ισραήλ 379 δισεκατομμύρια δολάρια και η Τουρκία 771 δισεκατομμύρια δολάρια.

Σύμφωνα με την Έκθεση του ελληνικού Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων στο Τελ-Αβίβ, που διαβάσαμε, συνολικά οι εμπορικές μας συναλλαγές ήταν μόλις 745,8 εκατομμύρια ευρώ, το 2019, με εμπορικό πλεόνασμα δικό μας. Επειδή, όμως, οι εξαγωγές μας είναι κυρίως πετρελαιοειδή, όσο θα αυξάνεται η παραγωγή ενέργειας, εκ μέρους του Ισραήλ, από φυσικό αέριο, τόσο θα μειώνεται η εξάρτησή του και η εισαγωγή πετρελαιοειδών, προφανώς και από την Ελλάδα.

Στον τομέα των τροφίμων, οι εξαγωγές μας είναι πολύ περιορισμένες -ουσιαστικά, εξάγουμε αργίλιο, μηχανές, πλαστικά, σίδερο και λοιπά- κυρίως λόγω των ιδιαιτεροτήτων στα τρόφιμα που έχουν σχέση με τα Κοσέρ.

Σε σχέση με τον τουρισμό, έχουμε άνοδο, τα τελευταία χρόνια, με 690.000 αφίξεις, το 2019.

Οι προοπτικές, πάντως, για μία μεγαλύτερη συνεργασία, όπου πρόσφατα το Ισραήλ έδειξε ενδιαφέρον για τη συμμετοχή του στην ΕΛΒΟ, είναι σημαντικές. Ειδικά όσον αφορά στον αμυντικό τομέα, την έρευνα και την τεχνολογία, όπου υπάρχει ήδη μια πρωτοβουλία για την αύξηση της παραγωγικότητας στη γεωργία, καθώς και στη ναυτιλία. Ιδίως, τώρα, που το Ισραήλ αναπτύσσει τα κοιτάσματα φυσικού αερίου, εξετάζοντας επιπλέον την κατασκευή σταθμού LNG για εξαγωγές, κάτι επίσης σημαντικό για τη δική μας ναυτιλία.

Συνεχίζοντας στη ναυτιλία, το Ισραήλ, ιστορικά, δεν έχει ισχυρή παρουσία στη θάλασσα. Ο εμπορικός στόλος τους είναι μόλις 62 πλοία, με διάφορες σημαίες φυσικά, συνολικής χωρητικότητας 3.064 τόνους.

Επομένως, η συγκεκριμένη σύμβαση θα έχει μεγαλύτερη σημασία για την πρόσβαση της ελληνικής ναυτιλίας στο Ισραήλ, ενώ θα εξυπηρετεί τις μεταφορές από και προς το Ισραήλ.

Όσον αφορά τώρα στις επιμέρους διατάξεις, αντανακλούν τις κύριες ελληνικές προτεραιότητες στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, οι οποίες -μεταξύ άλλων- θέτουν στο επίκεντρο την προστασία του ελληνικού πλοίου και του Έλληνα ναυτικού. Δεν θα αναφερθούμε σε αυτές. Δεν υπάρχει χρόνος.

Επί των άρθρων, τώρα, έχουμε κάποιες παρατηρήσεις.

Στο πρώτο, θα έπρεπε να εξαιρούνται οι τρίτες χώρες μη φιλικές προς την Ελλάδα, όπως η Τουρκία. Στην παράγραφο 3, θα ήταν σωστό να προστεθεί η λέξη «νόμιμη μεταφορά», έτσι ώστε να μην υπονοείται οποιαδήποτε μεταφορά και να αποφεύγεται το παράνομο εμπόριο. Επίσης, στην παράγραφο 3, υπάρχει δύο φορές ο όρος «ακτοπλοΐα», μία που περιλαμβάνει τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών, και μία που αφορά τη μεταφορά μόνο εμπορευμάτων. Θα ήταν, λοιπόν, σωστό να διευκρινιστεί με ποια έννοια θα χρησιμοποιηθεί στην παρούσα Συμφωνία.

Στο άρθρο 3, θα έπρεπε να διευκρινιστούν οι σχετικές διατάξεις, ενώ ως προς τα μισθωμένα εμπορευματοκιβώτια να εξασφαλίζεται ότι δεν είναι τρίτων εχθρικών χωρών.

Στο άρθρο 7, η εν λόγω Συμφωνία, στην ουσία, υποκαθιστά τις ελληνικές αρχές, αναφορικά με τη γνησιότητα των εγγράφων. Οπότε, πρόκειται για μία προβληματική διάταξη, τουλάχιστον για μας. Είναι ένα πράγμα η συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλο η άνευ ετέρου αναγνώριση των εγγράφων από το άλλο συμβαλλόμενο κράτος.

Στο άρθρο 8, πώς θα γίνεται η φορολόγηση του εισοδήματος που προκύπτει από διεθνείς σχέσεις και επιτρέπεται να μεταφέρεται ελεύθερα από τον ένα συμβαλλόμενο μέρος στο άλλο; Ερώτησή μας.

Σε σχέση με το άρθρο 9, είναι σωστή μεν η πρώτη πρόβλεψη, αλλά δεν συμφωνούμε με τα περί εμβάσματος στο εξωτερικό.

Στο άρθρο 11. Θα έπρεπε, στην παράγραφο 3, να προσδιοριστεί η νομοθεσία που εφαρμόζεται ή τουλάχιστον κάποιες βασικές αρχές που δεν πρέπει να παραβιάζονται.

Στο άρθρο 13, θα προτείναμε τον καθορισμό ενός μέγιστου χρονικού περιορισμού.

Στο άρθρο 15, οφείλει να συμπληρωθεί, στην περίπτωση γ’, «όχι μόνο στα χωρικά ύδατα αλλά και στο σύνολο της επικράτειας», επιπλέον, «σε περίπτωση που θίγεται το δημόσιο συμφέρον η δημόσια ασφάλεια ή εθνική τάξη».

Τέλος, στο άρθρο 19, δεν αναφέρεται τι θα συμβεί στην περίπτωση που αποτύχουν οι διπλωματικές διεργασίες. Πρόκειται, πάντως, για μία επαναλαμβανόμενη διάταξη, σε όλες τις Συμφωνίες που έχουμε δει, μέχρι σήμερα, ενώ, εμείς ανέκαθεν υποστηρίζουμε τη δικαστική οδό.

Σε κάθε περίπτωση, είναι σταθερή και πάγια η θέση μας για συνεργασία με το Ισραήλ. Υπάρχουν, βέβαια, κάποιες προβληματικές διατάξεις που πρέπει να διορθωθούν. Η συνεργασία, όμως, με το Ισραήλ, σε όλους τους τομείς, κρίνεται προς όφελος της χώρας μας.

Επομένως, συμφωνούμε και με αυτό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Ειδικό Αγορητή της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ κ. Βασίλη Βιλιάρδο. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25 κ. Γεώργιος Λογιάδης.

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

Κύριε Υπουργέ, είναι σήμερα μία ευτυχής συγκυρία που μιλάμε για τα δύο αυτά νομοσχέδια του Υπουργείου σας, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Διότι, πριν από όλα, θα ήθελα να τιμήσουμε τη ναυτοσύνη των Ελλήνων, δια μέσου των αιώνων και να τονίσουμε την τεράστιας σημασίας νίκη, στη ναυμαχία της Σαλαμίνας, πριν ακριβώς από 2.500 χρόνια –επέτειο, την οποία γιορτάζουμε αυτές τις μέρες- και να αποτίσουμε ύψιστο φόρο τιμής. Γνώση, τόλμη, αυτοπεποίθηση, έδωσαν τη νίκη στους Αθηναίους. Να θυμόμαστε, πάντα, τη ρήση του Θουκυδίδη «μεγάλο το της θαλάσσης κράτος».

Να έρθω, τώρα, στις δύο Συμφωνίες.

Πρώτα απ’ όλα, με την ρωσική Ομοσπονδία. Αφορά τροποποίηση υφιστάμενης Συμφωνίας, που ισχύει από το 2001 και έχει υπογραφεί τον Απρίλιο του 2019. Ενδιαφέρον για μία τέτοιου είδους Συμφωνία υπήρχε, πριν από μερικά χρόνια, πριν από το 2017, για να διευκολύνει τις θαλάσσιες μεταφορές, με στόχο κυρίως τον τομέα της μεταφοράς καυσίμων και την κρουαζιέρα.

Σκοπός του πρωτοκόλλου είναι να αναθεωρήσει και επικαιροποιήσει τη Σύμβαση για τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών του έτους 1958, λόγω προσχώρησης της ρωσικής Ομοσπονδίας στη Σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Η τροποποίηση αφορά στην αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας και αιτιολογείται από την προσχώρηση της Ρωσίας στη Σύμβαση αυτή.

Η Σύμβαση, εξάλλου, αφορά μόνο στην αναγνώριση εγγράφων των ναυτικών και υπερψηφίζουμε.

Όμως, θα ήθελα, στο σημείο αυτό, κύριε Πρόεδρε, να κάνω μια μικρή αναφορά στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, η οποία καθορίζει τα διεθνή πρότυπα εργασίας, με τη μορφή συμβάσεων και συστάσεων, οι οποίες ορίζουν τα ελάχιστα πρότυπα των βασικών δικαιωμάτων εργασίας.

Έχει έδρα την Γενεύη της Ελβετίας και δύο Γραφεία, στην Ουάσιγκτον και στη Νέα Υόρκη των Ηνωμένων Πολιτειών. Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1919 ως μέρος της Συμφωνίας της Ειρήνης των Βερσαλλιών. Στόχος ήταν να διασφαλίσει την παγκόσμια ειρήνη, ενισχύοντας την κοινωνική δικαιοσύνη, μέσα από τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων και, ειδικότερα, μετά τη βιομηχανική επανάσταση.

Μέσα στα 100 χρόνια, η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας έχει επεξεργαστεί πάρα πολλές Συμφωνίες, σε όλους τους τομείς, όπως την παιδική εργασία, το δικαίωμα οργάνωσης συνδικάτων, τον κατώτατο μισθό, την ίση αμοιβή για την ίδια εργασία, την προστασία της μητρότητας και άλλα.

Η ανώτερη αρχή του Οργανισμού είναι η γενική διάσκεψη του. Συνέρχεται μία φορά το χρόνο, τέσσερις αντιπρόσωποι από κάθε χώρα - μέλος, δύο από την κυβέρνηση της κάθε χώρας και ένας από τους εργάτες και ένας από τους εργοδότες. Να πούμε εδώ πέρα ότι μικρογραφία της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας στην Ελλάδα αποτελεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με αντίστοιχο τριμερές σύστημα, ναυτιλιακή πολιτική, ναυτεργάτες και εφοπλιστές.

Το τελευταίο διάστημα ένα από τα θέματα που απασχολούν τους επιστήμονες του Οργανισμού είναι οι αλλαγές στο χώρο εργασίας την εποχή της παγκοσμιοποίησης και ο αυξανόμενος ρόλος των ρομπότ στο χώρο εργασίας. Ο Διεθνής Οργανισμός για την Εργασία έχει κατηγορηθεί στο παρελθόν ότι απέτυχε να φέρει λύσεις σε σοβαρά προβλήματα, προκειμένου να διατηρήσει καλές σχέσεις με όλες τις κυβερνήσεις που είναι μέλη του. Ο Γερμανός ευρωβουλευτής, Ντάνιελ Φρόιντ, ανέφερε σχετικά ότι: «Ζούμε την τρελή κατάσταση όπου έχουμε καλύτερη προστασία για τα ζώα από ότι για κάποιους από τους εργάτες που ασχολούνται στα αγροκτήματα».

Η Ισπανία είναι μια από τις πιο βασικές παραγωγούς λαχανικών και φρούτων στην Ευρώπη. Ο κλάδος έχει πολλές σκοτεινές πλευρές. Πολλοί από τους εργάτες στην περιοχή είναι παράτυποι μετανάστες, χωρίς χαρτιά, που μένουν σε καλύβες, δεν έχουν ρεύμα, καθαρό νερό και οι συνθήκες υγιεινής είναι δραματικές. Αυτή είναι μία πάγια κατάσταση τα τελευταία 20 χρόνια. Περαιτέρω η κρίση που προκλήθηκε λόγω του covid-19 πρόσφατα αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της παιδικής εργασίας, καθώς οι οικογένειες αναγκάζονται να καταφύγουν σε κάθε μέσο για την επιβίωσή τους, εκτιμά η ΔΟΕ σύμφωνα με την οποία η αύξηση της φτώχειας οδηγεί σε αύξηση της παιδικής εργασίας.

Στην Ευρώπη ένα στα τέσσερα παιδιά κινδυνεύει από τη φτώχεια. Τα στοιχεία δείχνουν ότι η φτώχεια παραμένει σημαντικός παράγοντας παιδικής θνησιμότητας, ακόμη και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πολλές χώρες στην Ευρώπη έχουν μειώσει τις δαπάνες για παροχές κοινωνικής πρόνοιας από το 2008 όταν ξέσπασε η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση. Διατάξεις από τις οποίες επωφελείται μεγάλος αριθμός παιδιών. Πολιτικές τις οποίες το ΜέΡΑ25 αναδεικνύει, καταδικάζει και προτείνει παράλληλα εφαρμόσιμες λύσεις. Να υπενθυμίσω ότι το ΜέΡΑ25 είναι το ελληνικό τμήμα του μοναδικού πανευρωπαϊκού κινήματος DM25 και να τονίσω, επίσης, ότι είμαστε το μόνο κίνημα το οποίο έχει και μέλη στη τουρκία, το DM25 τουρκίας.

Θα κλείσω λέγοντας ότι η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας τονίζει ότι σχεδόν το ήμισυ του παγκόσμιου εργατικού δυναμικού κινδυνεύει να χάσει τα προς το ζην λόγω του κορωνοϊού. Το πού θα φτάσει η ανεργία το 2020 θα εξαρτηθεί σημαντικά από τις επιδόσεις της παγκόσμιας οικονομίας κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους και με πόσο αποτελεσματικό τρόπο και μέτρα πολιτικής θα διατηρήσουν τις υφιστάμενες θέσεις εργασίας και θα ενισχύσουν τη ζήτηση για απασχόληση, μόλις ξεκινήσει η φάση της ανάκαμψης στα κράτη – μέλη. Η ILO παροτρύνει να επιταχυνθούν οι διαδικασίες για τα επιδόματα ανεργίας, να παρασχεθεί στήριξη σε αυτοαπασχολούμενους και να δοθεί με διαδικασίες fast track σε μικρές επιχειρήσεις, της ανεπίσημης οικονομίας, πρόσβαση σε πιστώσεις και δάνεια. Αυτό ακριβώς είχε προτείνει από την αρχή της κρίσης το ΜέΡΑ25 ζητώντας καθολικά, επαρκή, άμεσα μέτρα στήριξης. Το σχέδιο νόμου αυτό το υπερψηφίζουμε.

Να έρθω τώρα στο δεύτερο σχέδιο νόμου για το Ισραήλ. Η εν λόγω συμφωνία έχει υπογραφεί από το 2017 και εντάσσεται στη γενικότερη στρατηγική προώθησης διμερών συμφωνιών για τη ναυτιλία. Εξάλλου τον Ιούνιο κυρώθηκε μια άλλη συμφωνία με το Μαρόκο. Είχε υπερψηφιστεί από το ΜέΡΑ25 και όλα τα κόμματα, εκτός από το ΚΚΕ και την Ελληνική Λύση. Η συμφωνία είχε 20 άρθρα και αντιμετωπίζει μια σειρά ζητημάτων πρόσβασης, φορολογικά, τεχνικής βοήθειας και ούτω καθεξής.

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση τα χαρακτηριστικά της σύμβασης είναι τα ακόλουθα. Η ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων των δύο χωρών στα διεθνώς διακινούμενα φορτία υπό καθεστώς ελεύθερου και αθέμιτου ανταγωνισμού. Η παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων σε πλοία και ναυτικούς και την υποστήριξη σε όλους τους τομείς των ναυτικών που επιβαίνουν σε πλοία των δύο χωρών. Η διευκόλυνση εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιρειών, των δύο χωρών, στο έδαφος του άλλου κράτους. Η προώθηση συνεργασίας των χωρών για την εξάλειψη των εμποδίων στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και η διμερή τεχνική συνεργασία επί ναυτιλιακών θεμάτων μέσω της σύστασης κοινής επιτροπής, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των ναυτιλιακών διοικήσεων των δύο χωρών.

Το κράτος του Ισραήλ, περικυκλωμένο και αυτό από αντίπαλες δυνάμεις, έχει ως δίοδο επαφής και διέξοδο με τη δύση την Κύπρο και την Ελλάδα. Ο τρόπος λειτουργίας του κράτους του Ισραήλ θα μπορούσε να αποτελέσει παράδειγμα χώρας που είναι αυτάρκης και πρωτοπόρος στον πρωτογενή τομέα, στο δευτερογενή βιομηχανικό τομέα και στον τριτογενή τομέα των υπηρεσιών. Ως ΜέΡΑ25 στηρίζουμε ξεκάθαρες και με αμοιβαίο συμφέρον συμφωνίες και συνεργασίες. Το εν λόγω, όμως, σχέδιο νόμου είναι ομιχλώδες και όχι απολύτως ξεκάθαρο. Γι’ αυτό το λόγο, αλλά και λόγω του εναγκαλισμού Ελλάδας - τουρκίας τα τελευταία χρόνια σε διάφορα επίπεδα, κυρίως για εξορύξεις και άμυνα, η συγκεκριμένη, κατά τα άλλα standarized σύμβαση αυτή, κρίνεται με επιφυλακτικότητα για το ποιους σκοπούς, εν τέλει, θέλει να εξυπηρετήσει και γι’ αυτό το λόγο ψηφίζουμε με επιφύλαξη. Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, συζητάμε σήμερα δύο συμβάσεις οι οποίοι συνήφθησαν από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Δύο συμβάσεις οι οποίες έχουν στόχο την ενίσχυση της ναυτιλίας και ιδιαίτερα της ποντοπόρου ναυτιλίας, αλλά και την ενίσχυση των διεθνών σχέσεων της χώρας, όπως, ιδιαίτερα, αυτή η σύμβαση που έχει υπογραφεί με το κράτος του Ισραήλ, η οποία αναδεικνύει τη σταθερή προσήλωση που είχαμε ως κυβέρνηση για την ανάπτυξη πολυεπίπεδων διεθνών σχέσεων και ιδιαίτερα με τις χώρες της νοτιοανατολικής Μεσογείου και ιδιαίτερα με τη χώρα του Ισραήλ, που σήμερα σε αυτή τη δύσκολη συνθήκη και την εθνική κρίση αναδεικνύεται σε ένα σταθερό εταίρο, όπως όλοι, κοινά, έχουν παραδεχθεί.

Δύο συμβάσεις, λοιπόν, που στηρίζουν το διεθνές εμπόριο, την επιχειρηματικότητα και τη ναυτιλία. Θα έλεγα ότι, μια που αναφερόμαστε στην επιχειρηματικότητα και τη ναυτιλία, είναι αυτά τα οποία δοκιμάστηκαν ιδιαίτερα στην covid-19 εποχή και εκεί πέρα, κύριε Υπουργέ, δεν θα έλεγε κανείς ότι τα πήγατε καλά, γιατί η κρίση της πανδημίας έδειξε ότι δεν είχατε κανένα στρατηγικό πλαίσιο για το πώς θα αντιμετωπιστούν τα προβλήματα, ιδιαίτερα στην ακτοπλοΐα, με αποτέλεσμα πολλά νησιά να μείνουν χωρίς επαρκή σύνδεση, ιδιαίτερα τους πρώτους μήνες, με φοβερά προβλήματα, ιδιαίτερα για συνανθρώπους μας οι οποίοι έχρηζαν ιατρικής περίθαλψης και έπρεπε να μετακινούνται από το ένα νησί στο άλλο. Με νέες γραμμές οι οποίες έγιναν με πελατειακό τρόπο, είτε για να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένες εταιρείες, είτε ικανοποιώντας αιτήματα δημάρχων, όμως χωρίς σχεδιασμό και όταν κάτι το κάνεις χωρίς σχεδιασμό, τελικά, δεν έχει και τα αποτελέσματα που θέλεις. Βλέπαμε καράβια να πηγαίνουν την ίδια μέρα, στον ίδιο προορισμό δυο τρία καράβια και σε άλλα νησιά να κάνουν μία εβδομάδα να δουν καράβι.

Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν ότι τη στιγμή που έπρεπε να επιδοτηθούν γραμμές, οι οποίες ήταν εμπορικές στο προηγούμενο διάστημα αλλά δεν μπορούσαν να συντηρηθούν, να μην υπάρχει καμία επιδότηση λόγω τραγικών καθυστερήσεων ή κάποιες επιδοτήσεις που γίνανε, θα μου επιτρέψετε, μαθαίνω ότι ακόμα δεν έχουν πληρωθεί και ίσως θα έπρεπε να μας ενημερώσετε για ποιο λόγο δεν έχουν πληρωθεί, αλλά και όταν υπήρξε κίνηση να μην υπάρχουν επαρκείς γραμμές για να καλύψουν αυτή την κίνηση. Και τι κάνατε; Το φοβερό. Την ημέρα που ανακοινώσατε ότι στο κατάστρωμα πρέπει να φοράνε μάσκες οι επιβάτες, την ίδια μέρα ανακοινώσατε και την αύξηση στο 85% της πληρότητας κατόπιν πιέσεων των ακτοπλόων και είδαμε και το φοβερό να επιδοτηθούν γραμμές, κατόπιν εορτής, από 11-7 μέχρι 20-7, για 10 μέρες, με ιδιαίτερη έμφαση στα ταχύπλοα. Γιατί αυτή η αγάπη στα ταχύπλοα; Μια απόφαση που εγείρει ερωτηματικά ως προς το χρόνο, γιατί τότε είχε ξεκινήσει η τουριστική κίνηση, ως και προς το είδος που επιδοτήθηκε, γιατί όπως σας είπα ήταν ιδιαίτερη η έμφαση στα ταχύπλοα.

Όλες αυτές οι παλινωδίες δημιούργησαν προβλήματα στα νησιά και στη νησιωτική επιχειρηματικότητα. Μία νησιωτική επιχειρηματικότητα στην οποία ομνύετε για τη στήριξή της. Ακούσαμε για Τρίτη, τέταρτη, πέμπτη φορά, δεν ξέρω πόσες φορές το έχετε ανακοινώσει αυτό το νομοσχέδιο ότι θα έρθει, το έψαξα στη διαβούλευση και δεν το βρήκα, εύχομαι να στηρίζει, όντως, τη νησιωτική επιχειρηματικότητα, αλλά μάλλον πρόκειται για ευχές.

Πάντως, το μόνο μέτρο, το οποίο ο ίδιος έχετε παραδεχτεί, ότι είναι απτό μέτρο ενίσχυσης της νησιωτικής επιχειρηματικότητας, είναι το μεταφορικό ισοδύναμο. Και μάλιστα το παραδεχτήκατε και με το δελτίο τύπου που βγάλατε πριν από δύο εβδομάδες, όπου ανακοινώσατε μία ΚΥΑ, η οποία σήμερα ακόμα εκδόθηκε, την προαναγγείλατε δύο εβδομάδες πριν. Μία ΚΥΑ που έπρεπε να έχει εκδοθεί το Δεκέμβριο του 19. Σας την είχαμε παραδώσει με την επέκταση της Κρήτης, αλλά αργήσατε δέκα μήνες να την βγάλετε και αντί να ζητήσετε συγγνώμη για την καθυστέρηση και για το γεγονός ότι τον Απρίλιο έπρεπε να ανοίξει η πλατφόρμα για τις επιχειρήσεις. Ακόμα δεν έχει ανοίξει η πλατφόρμα για τις επιχειρήσεις, φαντάζομαι θα ανοίξει από αύριο. Εδώ, λοιπόν, τίθενται σοβαρά ζητήματα, όπως και το γεγονός ότι μιλήσατε για ενίσχυση της νησιωτικής επιχειρηματικότητας, από το μέτρο του μεταφορικού ισοδυνάμου, αλλά ξεχάσατε να το αναφέρετε αυτό στο δελτίο τύπου που βγάλατε.

Κλείνοντας, μια που μιλάω για τη νησιωτική επιχειρηματικότητα -ξέρω ότι δεν είναι του χαρτοφυλακίου σας, τα προηγούμενα ήταν- ανακοινώθηκε η κατάργηση του ΕΝΦΙΑ στα 26 νησιά. Όμως και εκεί λαθροχειρία και εκεί απάτη και εκεί δεν ενισχύεται η νησιωτική επιχειρηματικότητα; Γιατί δεν είναι επιλέξιμα τα νομικά πρόσωπα, στην κατάργηση του ΕΝΦΙΑ. Και επομένως οι νησιωτικές επιχειρήσεις, που είναι νομικά πρόσωπα, σε αυτά τα 26 νησιά, θα πληρώσουν ΕΝΦΙΑ. Και από αυτή την πραγματικότητα δεν πρόκειται να διαφύγετε. Σε δυο τρεις μέρες, θα αναρτηθούν τα εκκαθαριστικά του ΕΝΦΙΑ και θα ήθελα να δω εκεί πέρα τι θα απαντήσετε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον συνάδελφο βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ τον κύριο Σαντορινιό. Το λόγο έχει για πέντε λεπτά ο Υπουργός, κ. Πλακιωτάκης.

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

Θέλω να ευχαριστήσω τους αγαπητούς Εισηγητές τωνκομμάτων, αλλά και τους βουλευτές που πήραν το λόγο.

Επιβεβαιώνεται, με τον πλέον εμφατικό τρόπο, ότι και οι δύο υπό κύρωση συμφωνίες,

προάγουν και την ενεργό ναυτιλιακή διπλωματία της πατρίδας μας, για ένα τομέα -θέλω να το σημειώσω αυτό, παρόλη την δύσκολη δημοσιονομική συγκυρία από την πανδημία, η ναυτιλία το επτάμηνο Ιανουάριος - Ιούλιος του 2020, η μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, ήταν της τάξεως των 12,2%, αν λάβει κανείς υπόψη, ότι η μείωση του τουριστικού συναλλάγματος, ήταν 86,2%. Αυτό και μόνο το γεγονός, πιστοποιεί -και νομίζω όλοι σε αυτή την αίθουσα συμφωνούμε- ότι η ναυτιλία είναι μία εθνική υπόθεση και έτσι νομίζω πρέπει να την αντιμετωπίζουμε.

Τώρα, θα αποφύγω τον πειρασμό να απαντήσω σε θέματα ακτοπλοΐας, μπορώ να το κάνω στην Ολομέλεια, αλλά έχω απαντήσει πολλές φορές. Κατανοώ την ανάγκη σας για αντιπολίτευση, αλλά ρωτήστε τους νησιώτες και για τις συνδέσεις και για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες που στηρίξαμε. Κοιτάξτε, το μεταφορικό ισοδύναμο για την Κρήτη, δυστυχώς, φέρει τη δίκιά μου υπογραφή. Η κατάργηση του ΕΝΦΙΑ στα 26 νησιά, δυστυχώς για σας, φέρουν την υπογραφή της κυβέρνησης Μητσοτάκη. Αυτή είναι η αλήθεια. Αυτή είναι η αλήθεια, ότι και να λέτε.

Από κει και πέρα. Καταρχήν και οι δύο συμφωνίες, προωθήθηκαν από την προηγούμενη κυβέρνηση, ομολογώ ότι κάνατε πολλά και σημαντικά βήματα στον τομέα της αναγνώρισης της ναυτιλίας ως εθνικής υπόθεσης. Και οι δύο λοιπόν αυτές συμφωνίες, προάγουν την διπλωματία της χώρας μας. Με όχημα τη ναυτιλία, καταλαβαίνει κανείς ότι μπορεί να αναπτύξει και άλλες οικονομικές δραστηριότητες, με πολλά κράτη.

Από την πρώτη ναυτιλιακή συμφωνία που υπέγραψε η Ελλάδα το 1899, διασφαλίζονται τα πάγια ναυτιλιακά συμφέροντα. Με άλλα λόγια, διασφαλίζεται νομική ασφάλεια και σταθερότητα, διασφαλίζονται οι κατάλληλοι όροι δραστηριοποίησης του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου και τα δικαιώματα των ναυτεργατών. Και όταν εννοούμε δικαιώματα των ναυτεργατών, αφορούν το πώς μπορούν να κυκλοφορούν έξω οι ναυτεργάτες, το πώς μπορούν να επαναπατριστούν, το πώς μπορούν να αλλάξουν πληρώματα.

Τώρα, για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε το επόμενο χρονικό διάστημα.

Ένα, όμως, θα σας πω. Όλα αυτά τα χρόνια αυξήθηκε ή μειώθηκε η παρουσία ελληνικών πληρωμάτων στην ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία; Μια απάντηση θα μου δώσετε, αυξήθηκε ή μειώθηκε; Από τις 80.000 ναυτικούς τη δεκαετία του 70 και του 80, ξέρετε πόσοι είναι οι Έλληνες ναυτικοί σήμερα; Δεκαοχτώ χιλιάδες. Αρα, κάτι δεν πήγε καλά και νομίζω ότι αυτό, θα πρέπει να το να το αναγνωρίσουμε όλοι. Ότι αυτή η κυβέρνηση, ό,τι έλεγε προεκλογικά, το κάνει πράξη μετεκλογικά. Με θυμάστε, πολλές φορές, τα τελευταία 10 χρόνια, να λέω τα ίδια πράγματα. Η διαφορά, όμως, είναι ότι αυτή η κυβέρνηση τα κάνει πράξη. Αυτή είναι η διαφορά μας με τις προηγούμενες κυβερνήσεις.

Σε κάθε, όμως, περίπτωση, επιτρέψτε μου, όμως, να αναφερθώ επιγραμματικά και στις δύο συμφωνίες. Πρώτα απ' όλα με τη συμφωνία με την Ρωσική Ομοσπονδία, μιλάμε ουσιαστικά, για μια τεχνικού περιεχομένου κύρωση. Διευκολύνει την κινητικότητα των ναυτικών μεταξύ των δύο συμβαλλόμενων χωρών, δίνει πρόσβαση σε μια πολύ μεγάλη ναυτιλιακή αγορά και βέβαια απολαμβάνουν οι ναυτικοί μας τα δικαιώματά τους, για απρόσκοπτη είσοδο και έξοδο από τα ρωσικά λιμάνια.

Επίσης, επειδή ακριβώς η Ρωσία, είναι μία από τις σημαντικότερες παραγωγούς πετρελαίου και LNG παγκοσμίως και επειδή η Ελλάδα διαθέτει αυτά τα εξειδικευμένα πλοία, τα δεξαμενόπλοια, τα υγραεροφόρα, τα πλοία μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου, καταλαβαίνετε ότι μπορούμε, σε πολύ σημαντικό βαθμό, να εξυπηρετήσουμε αποτελεσματικά, το παραγωγικό εμπόριο της θωσικής Ομοσπονδίας.

Τώρα, όσον αφορά την αμιγώς ναυτιλιακή συνεργασία, είναι μια κλασική ναυτιλιακή συνεργασία με το Ισραήλ. Φέτος, μάλιστα, συμπληρώνονται 30 χρόνια, από την εγκαθίδρυση των διπλωματικών σχέσεων με το Ισραήλ, κάτι που, βεβαίως, επιβεβαιώθηκε και κατά την πρόσφατη συνάντηση των δύο πρωθυπουργών, του κυρίου Μητσοτάκη αλλά και του Νετανιάχου. Και αυτή η ναυτιλιακή συνεργασία, έρχεται την κατάλληλη στιγμή, κυρώνεται με μια χώρα που έχει μια τεράστια γεωπολιτική και γεωστρατηγική θέση.

Ενισχύεται και διευρύνεται το πλαίσιο ασφάλειας και σταθερότητας στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής μεσογείου και βεβαίως, κάλλιστα, μπορεί να υπάρξει και ενεργειακή συμφωνία, μεταξύ των δύο χωρών.

Επομένως, καταλήγοντας - τα υπόλοιπα θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε στην Ολομέλεια - και οι δύο αυτές συμφωνίες, ενισχύουν και εμβαθύνουν, σε πολύ σημαντικό βαθμό, τις στρατηγικές σχέσεις της χώρας μας. Όλοι καταλαβαίνουμε τον τεράστιο ρόλο που παίζει η ναυτιλία σ αυτόν τον τομέα. Ξέρετε, ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας, της ελληνόκτητης ναυτιλίας, δεν είναι μόνο η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και ευημερία της ελληνικής κοινωνίας. Κυρίως, προσφέρει σε στρατηγικό επίπεδο. Και θέλω να το πω εμφατικά για μια ακόμα φορά, διότι όταν η ελληνόκτητη ναυτιλία μεταφέρει το 25% του αργού πετρελαίου των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, όταν τα τελευταία 15 χρόνια στην Κίνα, έχουν χτιστεί πάνω από 1.000 πλοία αξίας πάνω από 60 δισεκατομμύρια δολάρια, καταλαβαίνει κανένας, το πόσο μεγάλο ρόλο γεωπολιτικό, γεωστρατηγικό παίζει η πολύ μεγάλη, η κορυφαία ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Το ίδιο πιστεύουμε, κυρία συνάδελφε και αγαπητοί συνάδελφοι, ότι θέλουμε να ενισχυθεί σε πολύ σημαντικό βαθμό και η ανταγωνιστικότητα, τόσο του ελληνικού νηολογίου όσο και της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών. Και, ακριβώς, εκεί στοχεύουν, οι νομοθετικές πρωτοβουλίες που έχουμε αναλάβει και που θα αναλάβουμε, το επόμενο χρονικό διάστημα. Σας ευχαριστώ πολύ και νομίζω τα υπόλοιπα θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε την Πέμπτη στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γιάννη Πλακιωτάκη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: *«Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την Εμπορική Ναυτιλία της 6ης Δεκεμβρίου του 2001» και «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Κράτους του Ισραήλ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές».*

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών:

η Νέα Δημοκρατία δια του Εισηγητού κυρίου Καιρίδη, ψηφίζει υπέρ,

ο ΣΥΡΙΖΑ δια του Εισηγητού κυρίου Μιχαηλίδη, ψηφίζει υπέρ,

το Κίνημα Αλλαγής δια του Ειδικού Αγορητή κυρίου Μπιάγκη, ψηφίζει υπέρ,

το ΚΚΕ δια της Ειδικής Αγορήτριας κυρίας Μανωλάκου, καταψηφίζει,

η Ελληνική Λύση δια του Ειδικού Αγορητή κυρίου Βιλιάρδου, ψηφίζει υπέρ,

το ΜέΡΑ25 δια του Ειδικού Αγορητή κυρίου Λογιάδη, ψηφίζει υπέρ για την κύρωση του Πρωτοκόλλου με τη Ρωσική Ομοσπονδία και επιφυλάσσεται για την κύρωση της Συμφωνίας με το Ισραήλ.

Συνεπώς, τα νομοσχέδια του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: *«Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης Ρωσικής Ομοσπονδίας για την Εμπορική Ναυτιλία της 6ης Δεκεμβρίου του 2001» και «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Κράτους του Ισραήλ για τις θαλάσσιες μεταφορές»*, γίνονται δεκτά επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό τους, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Ράπτη Ελένη, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Αραχωβίτης Σταύρος, Μιχαηλίδης Ανδρέας, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Μπιάγκης Δημήτριος, Μανωλάκου Διαμάντω, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 16.30’ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ` ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**