**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ B΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 21 Ιανουαρίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 15.15΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, διατάξεις για συμμόρφωση με υποχρεώσεις διεθνούς ναυσιπλοΐας και την αναβάθμιση Λ.Σ - ΕΛ.ΑΚΤ. και ειδικές ρυθμίσεις για την ψηφιοποίηση και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά-COVID εποχή».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, η Γενική Γραμματέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, κυρία Χριστιάνα Καλογήρου, 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, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Χειμάρας Θεμιστοκλής, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλό απόγευμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ. Σας καλωσορίζω όλους στη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Εύχομαι σε όλες και σε όλους τους συναδέλφους, χρόνια πολλά και καλή χρονιά με υγεία. Εύχομαι να έχουμε μία παραγωγική χρονιά και στην Επιτροπή μας και, γενικότερα, στο Κοινοβούλιο.

Σήμερα, ξεκινάμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, διατάξεις για τη συμμόρφωση με υποχρεώσεις διεθνούς ναυσιπλοΐας και την αναβάθμιση Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ και ειδικές ρυθμίσεις για την ψηφιοποίηση και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά-COVID εποχή».

Πριν περάσουμε στους Εισηγητές μας να συνεννοηθούμε λίγο για τα διαδικαστικά. Σήμερα, είναι η πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μας και θα έχουμε τη συζήτηση, επί της αρχής. Η πρότασή μας είναι, αύριο το πρωί, να έχουμε την ακρόαση των φορέων και στη συνέχεια, το μεσημέρι, τη συζήτηση, επί των άρθρων, ώστε τη Δευτέρα το πρωί να γίνει η β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου και να δρομολογήσουμε έτσι από την πλευρά μας τη συζήτησή του στην Ολομέλεια την επόμενη εβδομάδα. Οι χρόνοι είναι λίγο πιεσμένοι, αλλά επειδή είναι η πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μας για τη νέα χρονιά, νομίζω ότι μπορούμε λίγο να επισπεύσουμε τους χρόνους και να είμαστε πιο σύντομοι, ώστε να διευκολύνουμε και εμείς το έργο της Ολομέλειας.

Με αυτή τη διευκρίνιση να σας πω, ότι κατά τη διάρκεια ομιλίας των δύο πρώτων Εισηγητών ή και όσο νωρίτερα μπορείτε, καλό είναι να έχουμε, γραπτώς, τις προτάσεις σας για τους φορείς που πρέπει να κληθούν, επειδή η συνεδρίαση είναι αύριο και θα πρέπει να τους ειδοποιήσουμε, όσο γίνεται νωρίτερα. Βεβαίως, θυμίζω ότι οι φορείς θα συμμετέχουν μέσω τηλεδιάσκεψης, οπότε δεν έχουν το θέμα με τη μετακίνησή τους και αυτό, κάπως, διευκολύνει τα πράγματα.

Να ρωτήσω, αν υπάρχει κάποια παρατήρηση, σε σχέση με τα διαδικαστικά, ώστε να προχωρήσω. Νομίζω ότι σε γενικές γραμμές συμφωνούμε. Κύριοι συνάδελφοι, σας ευχαριστώ για την κατανόηση και για τη σύμφωνη γνώμη όλων των εκπροσώπων. Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Δηλαδή, αύριο τι ώρα θα γίνει η συνεδρίαση με τους φορείς;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στις 10:00, για να έχουμε την επόμενη συνεδρίαση στη 13:00, ώστε να μην μη φτάσουμε στο απόγευμα της Παρασκευής.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Θα πραγματοποιηθεί στη 13:00 η, κατ’ άρθρων, συζήτηση;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, το σύνηθες που γίνεται. Απλώς, τυχαίνει αύριο να είναι Παρασκευή. Είπα, όμως, κυρία Μανωλάκου, ότι ξεκινάμε μετά από πολύ καιρό διακοπής των εργασιών, οπότε ας πιεστούμε λίγο. Το καταλαβαίνω και εγώ, ότι κάποιοι συνάδελφοι θα πρέπει να παραμείνουν το σαββατοκύριακο, αλλά μιλάμε μόνο για τους Εισηγητές, στην προκειμένη περίπτωση. Κατά σύμπτωση, νομίζω ότι είστε όλοι από Περιφέρειες, οπότε θα πρέπει να παρευρίσκεστε στην Αθήνα. Είναι κατανοητό, αλλά είπαμε ότι μπορεί να γίνει, γι’ αυτό και σας ευχαρίστησα για την κατανόηση και για τη σύμφωνη γνώμη σας. Εξάλλου, όπου και να πάμε το σαββατοκύριακο μέσα θα είμαστε, είτε στην Αθήνα, είτε όχι.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο. Στέφανος Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Γενική Γραμματέα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με πολύ μεγάλη χαρά εισηγούμαι στην Επιτροπή μας το πλήρες αυτό νομοσχέδιο για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο και άλλες διατάξεις.

Η χώρα μας διαθέτει 6.000, περίπου, νησιά και νησίδες, εκ των οποίων γύρω στα διακόσια είναι κατοικημένα. Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή, περίπου, 1.750.000 κάτοικοι διαμένουν στα νησιά, ενώ στη νησιωτική χώρα παράγεται, περίπου, το 25% του ΑΕΠ της χώρας μας. Συμβάλλει, λοιπόν, η νησιωτική χώρα σημαντικά στην οικονομία μας, καθώς οι κύριες δραστηριότητες σχετίζονται με τη θάλασσα, τη ναυτιλία και τον τουρισμό.

Η νησιωτική οικονομία, όμως, όπως πολύ καλά εμείς οι νησιώτες γνωρίζουμε, καλείται να αντιμετωπίσει σωρεία δυσκολιών, που οφείλονται στα γνωστά χαρακτηριστικά του νησιωτικού χώρου, την ασυνέχεια, δηλαδή, του χώρου, τις αυξημένες απαιτήσεις, σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα σε υποδομές και σε εξοπλισμούς, στο αυξημένο κόστος των μεταφορών και βεβαίως, των προϊόντων. Από τη πλευρά του κεντρικού κράτους, απουσίαζε, ωστόσο μέχρι σήμερα, μία ολοκληρωμένη στρατηγική, ώστε να στηριχθεί και να ενισχυθεί η οικονομία και η ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.

Αποδείχτηκε, λοιπόν, στην πράξη, ότι οι διάσπαρτες και αποσπασματικές διατάξεις και διάφορα άλλα προγράμματα δεν επαρκούν. Έτσι, λοιπόν, η θεσμοθέτηση, για πρώτη φορά, ολοκληρωμένης και συνεκτικής εθνικής στρατηγικής για τον νησιωτικό χώρο -με άλλα λόγια νησιωτική πολιτική- αποτελεί μέρος του εθνικού προγράμματος μεταρρυθμίσεων «Ελλάδα Μπροστά» και αποτελεί βασική προτεραιότητα της Κυβέρνησης και του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Με αυτή την πολιτική προσδοκούμε στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και των αναπτυξιακών προοπτικών των νησιών μας. Βεβαίως, υπάρχει η μέριμνα για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή του νησιωτικού χώρου, υπό το πρίσμα της θαλάσσιας οικονομίας. Η εθνική στρατηγική είναι ένα ενιαίο κείμενο πολιτικής με ειδικούς αναπτυξιακούς στόχους τομέων, όπως είναι η λιμενική πολιτική, οι λιμένες, οι λιμενικές υποδομές, οι ναυτιλιακές υποδομές, οι θαλάσσιες μεταφορές, η νησιωτική ανταγωνιστικότητα και επιχειρηματικότητα, η θαλάσσια επιτήρηση και η στρατηγική ασφάλεια στη θάλασσα, η απασχόληση και οι επενδύσεις, η ψηφιακή διακυβέρνηση και βεβαίως, το τρίπτυχο, υγεία - πρόνοια - εκπαίδευση.

Βασικές αρχές του νέου σημαντικού αυτού θεσμικού πλαισίου, αποτελούν η διασφάλιση της διακριτής αντιμετώπισης των μικρών και πολύ μικρών νησιών με «υιοθέτηση» ειδικών προγραμμάτων, η άσκηση ειδικής αναπτυξιακής πολιτικής, γενικώς, για τα νησιά και η «υιοθέτηση», επίσης, ειδικών προγραμμάτων για τομεακές πολιτικές στον νησιωτικό χώρο.

Κατά τη διαδικασία κατάρτισης της εθνικής στρατηγικής λαμβάνονται υπόψιν, εκτός από τις αρχές της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής και η αρχή της μη διάκρισης λόγω αναπηρίας και η προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία.

Η εθνική στρατηγική θα συντάσσεται, ανά πέντε έτη, και θα αξιολογείται ετησίως. Η πρώτη δε εθνική στρατηγική θα καταρτιστεί και θα παρουσιαστεί τους πρώτους έξι μήνες από σήμερα, δηλαδή, από τη ψήφιση του νόμου και θα έχει ορίζοντα από το 2021 - 2027. Παράλληλα, προβλέπεται η υποχρεωτική σύνταξη έκθεσης αξιολόγησης και αποτίμησης των αποτελεσμάτων και των συνεπειών των πολιτικών που εφαρμόστηκαν από το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Η έκθεση, μάλιστα, αυτή, που μας ενδιαφέρει όλους, παρουσιάζεται και αναλύεται εδώ στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής.

Για την καλύτερη και αποτελεσματικότερη εφαρμογή της εθνικής στρατηγικής στο νησιωτικό χώρο θεσπίζονται δύο κρίσιμα «εργαλεία». Το πρώτο είναι το Εθνικό Μητρώο Φορέων Θαλάσσιας Οικονομίας. Αυτό λειτουργεί μέσω του gov.gr και σε αυτό το Μητρώο εγγράφονται φορείς της Ελλάδας και του εξωτερικού που δραστηριοποιούνται σε τομείς που σχετίζονται με την εθνική στρατηγική στον νησιωτικό χώρο. Ο σκοπός είναι η προώθηση, η χαρτογράφηση, ο συντονισμός και η δικτύωση των φορέων σε θέματα που σχετίζονται, ακριβώς, με την εθνική στρατηγική. Οι φορείς εγγράφονται σε τέσσερα υπομητρώα, των ερευνητικών φορέων, των εκπροσώπων επιχειρηματικότητας, των φορέων της κοινωνίας των πολιτών και των δημόσιων φορέων.

Το δεύτερο «εργαλείο» είναι η πλατφόρμα ενιαίας παρακολούθησης και τεκμηρίωσης στους τομείς της εθνικής στρατηγικής. Η πλατφόρμα θα λειτουργεί ως μηχανισμός παρακολούθησης και τεκμηρίωσης των δεδομένων που συμβάλλουν στη λήψη αποφάσεων και στη διαχείριση γνώσης στα πεδία της εθνικής στρατηγικής. Διατηρεί δεδομένα, στατιστικά στοιχεία, μελέτες κ.λπ., τα οποία συγκεντρώνονται και έτσι λειτουργεί ως «πηγή» πληροφόρησης, σε ό,τι αφορά σε αυτά τα δεδομένα.

Το βασικό αναπτυξιακό «εργαλείο» του νέου θεσμικού πλαισίου είναι τα χρηματοδοτικά προγράμματα που έρχονται να καλύψουν ένα βασικό κενό των χρηματοδοτήσεων. Αξίζουν συγχαρητήρια, πράγματι, στον Υπουργό και στην ομάδα του γι’ αυτό το αποτέλεσμα, καθώς δεν προνοείται ένα, αλλά τρία χρηματοδοτικά «εργαλεία». Το πρώτο είναι η χρηματοδότηση έργων δημοσίου χαρακτήρα, το επονομαζόμενο «Πρόγραμμα ΝΕΑΡΧΟΣ». Να θυμίσω ότι ο Νέαρχος ήταν ο αρχηγός στόλου του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Το πρόγραμμα, λοιπόν, χρηματοδοτεί έργα στους τομείς λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων, υποδομών και δικτύων διαχείρισης μεταφοράς και διανομής ύδατος, ιδίως στα μικρά και απομακρυσμένα και άνυδρα νησιά, έργων διαχείρισης ενέργειας και θαλασσίων μεταφορών για τη διασφάλιση της θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

Για την υλοποίηση των δράσεων του Προγράμματος οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης -είναι πολύ σημαντικό και καινοτόμο αυτό- δηλαδή, το Υπουργείο, οι Ο.Τ.Α., τα Λιμενικά Ταμεία, οι Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε., μπορούν να συνάπτουν επενδυτικά δάνεια με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, η εξυπηρέτηση των οποίων χρηματοδοτείται από το εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας. Άρα είναι πάρα πολύ σημαντικό το πρώτο «εργαλείο».

Το δεύτερο «εργαλείο» είναι το «Πρόγραμμα Χρηματοδότησης Νησιωτικής Επιχειρηματικότητας». Πρόκειται για ένα ειδικό πρόγραμμα για την ανάπτυξη της νησιωτικής οικονομίας και την αντιμετώπιση των δυσχερειών στην αγορά που δημιουργεί, ακριβώς, η γεωγραφική απομόνωση που επιβαρύνει τις νησιωτικές επιχειρήσεις. Τη διαχείριση και την υλοποίηση του Προγράμματος αναλαμβάνει η Ελληνική Αναπτυξιακή Τράπεζα Α.Ε.. Ο στόχος είναι η παροχή διαφόρων ειδών χρηματοδοτήσεων σε επιχειρήσεις, ιδίως, μικρές και πολύ μικρές που αντιμετωπίζουν, κατά τεκμήριο, σοβαρό πρόβλημα και δραστηριοποιούνται σε τομείς της θαλάσσιας οικονομίας, ώστε να ενισχυθεί η βιωσιμότητα, η καινοτομία και, κυρίως, η ανταγωνιστικότητά τους.

Το τρίτο χρηματοδοτικό «εργαλείο» είναι το Ταμείο Θαλάσσιας «Γαλάζιας» Οικονομίας. Η σύσταση του Ταμείου Χαρτοφυλακίου αποσκοπεί στη χρηματοδότηση δράσεων για την ανάπτυξη και την προώθηση της καινοτόμου επιχειρηματικότητας στη θαλάσσια οικονομία και στη «γαλάζια» ανάπτυξη. Ο όρος «γαλάζια ανάπτυξη» είναι του ενωσιακού δικαίου. Δίνεται βαρύτητα στην προώθηση της ναυτιλιακής τεχνολογίας, του ναυτιλιακού ναυπηγικού εξοπλισμού, στην ανάπτυξη εφαρμογών και, βεβαίως, στη χρήση τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών σε αυτούς τους τομείς. Η χρηματοδότηση θα γίνεται, τόσο με εθνικούς, όσο και με ευρωπαϊκούς πόρους.

Εν κατακλείδι, στο Α΄ Μέρος αυτού του πολύ σημαντικού νομοσχεδίου θεσπίζεται, για πρώτη φορά, μία ολιστική στρατηγική προσέγγιση της νησιωτικής πολιτικής και της θαλάσσιας οικονομίας. Βεβαίως, το νομοσχέδιο δεν σταματά εδώ. Έχει, επίσης, κρίσιμες διατάξεις. Πολλές από αυτές θα τις αναλύσω στην, κατ’ άρθρον, συζήτηση. Όμως, επιτρέψτε μου να επισημάνω ορισμένες που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Μία από αυτές είναι εκείνη που αφορά στα μέτρα στήριξης της ναυτικής εργασίας. Όπως πολλοί άλλοι τομείς, έτσι και η ναυτική εργασία πλήττεται από τις συνέπειες της πανδημίας του Covid. Δίνεται, κατά συνέπεια, η δυνατότητα παράτασης της εφαρμογής των μέτρων στήριξης των ναυτικών, σε ότι αφορά στην αναστολή συμβάσεων ναυτολόγησης για τους μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο του 2021, εφόσον, βέβαια, τα πλοία δεν δραστηριοποιούνται. Οι ναυτικοί δικαιούνται την αποζημίωση ειδικού σκοπού για το σύνολο των ημερών αναστολής των συμβάσεων ναυτολόγησης τους. Επίσης, τους παρέχεται πλήρης ασφαλιστική και υγειονομική κάλυψη, ενώ καθορίζεται και ο τρόπος καταβολής του δώρου Πάσχα και των Χριστουγέννων του ΄21.

Μία άλλη διάταξη αφορά στην εξ΄ αποστάσεως ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση που παρέχεται από τις δημόσιες σχολές. Για την ομαλή πορεία του ακαδημαϊκού φετινού χρόνου παρατείνεται η εξουσιοδότηση που δόθηκε από την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 13 Μαρτίου από τον Υπουργό Ναυτιλίας, ώστε να μπορούν οι δημόσιες σχολές να συνεχίσουν την εξ΄ αποστάσεως εκπαίδευση.

Μία άλλη σημαντική διάταξη, είναι η μείωση των ανταποδοτικών λιμενικών δικαιωμάτων. Προβλέπεται, κατά 20%, μείωση του αντιτίμου για, πάσης φύσεως, ανταποδοτικά δικαιώματα (προσόρμιση, πλεύριση, ελλιμενισμός πλοίων και επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών, πλην κρουαζιερόπλοιων), για τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο του ΄20 και Ιανουάριο του ΄21. Πρόκειται για άλλο ένα μέτρο που στηρίζει, όσους πλήττονται από τις οικονομικές συνέπειες της πανδημίας.

Στο ίδιο πλαίσιο, κινείται και η διάταξη που προβλέπει χρονικό όριο εξήντα ημερών, αντί για τριάντα, από τον κατάπλου και εφόσον το πλοίο δεν έχει αποπλεύσει για την εξόφληση πλοηγικών δικαιωμάτων.

Κάποιες διατάξεις που αφορούν στο Λιμενικό Σώμα είναι, επίσης, σημαντικές. Μεταξύ άλλων, είναι η κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων στο Λιμενικό Σώμα που προκύπτουν μετά τη ψήφιση του ν. 4676/20 και προβλέπεται η κατάταξη επιλαχόντων των Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικών και των Δοκίμων Λιμενοφυλάκων των διαγωνισμών του 2019 με τη σειρά που είναι οι επιλαχόντες.

Επιλύεται, επίσης, ένα χρόνιο πρόβλημα που αφορά στο Άγιο Όρος και στη λειτουργία του εκεί Λιμεναρχείου. Το νομοσχέδιο συμπεριλαμβάνει την εξουσιοδοτική διάταξη, με την οποία ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος μπορεί να εκδώσει κανονισμό που θα ρυθμίζει τα θέματα οργάνωσης και λειτουργίας του συγκεκριμένου Λιμεναρχείου.

Τέλος, προβλέπεται η εξαίρεση τριών συγκεκριμένων έργων εθνικής «υφής» του Υπουργείου Ναυτιλίας από τις προβλεπόμενες διαδικασίες περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων. Πρόκειται για έργα που σχετίζονται, κυρίως, με την άμυνα και την ασφάλεια των θαλάσσιων συνόρων μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου από τη μία πλευρά, εισάγει μία νέα προσέγγιση στη νησιωτική πολιτική που βασίζεται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο με στρατηγικούς στόχους, δράσεις, ενώ από την άλλη πλευρά, εισάγει «εργαλεία» και χρηματοδοτικά προγράμματα. Η νησιωτική πολιτική και η στήριξη της νησιωτικής οικονομίας παύουν να αποτελούν «έρμαιο» αποσπασματικών διατάξεων και πολιτικών και εισέρχονται στον «πυρήνα» της πολιτικής του Υπουργείου και, βεβαίως, της Κυβέρνησης, με αντικειμενικό σκοπό και στόχο την εξάλειψη των ανισοτήτων και τη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών μας.

Με αυτά τα λόγια, για άλλη μία φορά, επιθυμώ να συγχαρώ το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής γι’ αυτό το πλήρες νομικό κείμενο, το οποίο αλλάζει τα πάντα, επί τα βελτίω, στη νησιωτικότητα. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν προχωρήσουμε, να πω ότι επειδή κάποιος από τους Εισηγητές δήλωσε κώλυμα για τη Δευτέρα το πρωί, η πρόταση είναι να τροποποιηθεί η ώρα, με τη σύμφωνη γνώμη και του κ. Υπουργού, για τη Δευτέρα στις 16:00. Άρα, αύριο θα έχουμε τις συνεδριάσεις στις 10:00 και στη 13:00 και τη Δευτέρα, αντί για τις 10:00, θα έχουμε τη συνεδρίαση στις 16:00, ώστε να δώσουμε και τη δυνατότητα σε συναδέλφους της Περιφέρειας να μετακινηθούν και να επιστρέψουν,.

Καλωσόρισα νωρίτερα τον κ. Υπουργό, αλλά θέλω να πω, ότι μαζί του είναι και η πρώην συνάδελφος, η Γενική Γραμματέας, η καλή μας φίλη, η Χριστιάνα Καλογήρου, την οποία και καλωσορίζουμε, μαζί με τους νομικούς και τους συνεργάτες του κ. Υπουργού.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ. Η αποτύπωση της θαλάσσιας πολιτικής στον νησιωτικό χώρο είναι, καταρχήν, μία θετική πρωτοβουλία. Η εκπόνηση της εθνικής στρατηγικής γι’ αυτή τη διαχείριση είναι, επίσης, αυτονόητο αναγκαίο βήμα για την επίτευξη αυτού του σκοπού. Όμως, μία σειρά προβλημάτων που «αναδύονται» από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που εξετάζουμε σήμερα, καθιστούν το εγχείρημα αυτό, δυστυχώς, κενό ουσιαστικού περιεχομένου.

Για να είμαι πιο σαφής, επιτρέψτε μου να παρατηρήσω τα παρακάτω, αναφερόμενος, αρχικά, στο Α΄ Κεφάλαιο που τιτλοφορείται, ψευδεπίγραφα, «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στον Νησιωτικό Χώρο». Στο Κεφάλαιο αυτό περισσεύουν η ασάφεια και τα ευχολόγια, ορίζοντας ως πεδία άσκησης πολιτικής ένα ευρύτατο φάσμα τομέων, χωρίς να προσδιορίζονται οι επιμέρους συγκεκριμένες δράσεις και πρωτοβουλίες.

Παράλληλα, δεν γίνεται πουθενά στο νομοσχέδιο προσπάθεια διάκρισης της θαλάσσιας πολιτικής από τη νησιωτική πολιτική. Είναι, προφανώς, έννοιες που επικαλύπτονται και διασυνδέονται σε έναν βαθμό, αλλά, σε καμία περίπτωση, δεν ταυτίζονται. Με έκπληξη μας διαπιστώσαμε, ότι όχι μόνο δεν γίνεται καμία προσπάθεια διασύνδεσης των προτεινόμενων δράσεων και «εργαλείων» με το μεταφορικό ισοδύναμο, τον «πυρήνα», δηλαδή, της υφιστάμενης νησιωτικής πολιτικής, αλλά δεν γίνεται καν ονομαστική αναφορά σε αυτό. Είναι απίστευτη, πραγματικά, η ιδεοληπτική τύπου προσέγγιση από την πλευρά σας που, συνδυαζόμενη με τις παρατηρούμενες συνεχείς καθυστερήσεις στην εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου, φοβόμαστε πως γινόμαστε μάρτυρες μιας συνειδητής υπονόμευσης της εμβληματικής πολιτικής που εμείς θεσπίσαμε.

Δημιουργείτε, κύριε Υπουργέ, τέσσερα νέα χρηματοδοτικά «εργαλεία» για την υποστήριξη της πολιτικής σας, χωρίς καν αυτά να συνδέονται μεταξύ τους, ενδεικτικά έστω, ενώ δεν συνοδεύονται από κανένα, απολύτως, στοιχείο προϋπολογισμού. Οι «πηγές» χρηματοδότησής τους αναφέρονται με, εντελώς, γενικόλογο τρόπο, ενώ δεν καταγράφεται ο τρόπος αξιοποίησής τους. Παράλληλα, δεν εξηγείτε τη διασύνδεσή τους, τη συνέργεια, δηλαδή, με άλλα υφιστάμενα χρηματοδοτικά «εργαλεία», όπως, για παράδειγμα, τομεακά περιφερειακά ΕΣΠΑ ή τα ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, για παράδειγμα. Δημιουργείτε, στην ουσία, τέσσερα προγράμματα «κελύφη» με βαρύγδουπους τίτλους και το σπουδαιότερο με αδιαφανή κριτήρια ένταξης στα προγράμματα αυτά, αφού το μόνο και μοναδικό κριτήριο που καταγράφεται είναι η ένταξη στο Εθνικό Μητρώο Φορέων Θαλάσσιας Οικονομίας.

Η ενσωμάτωση των κωδίκων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού αποτελεί, προφανώς, δική μας συμβατική υποχρέωση. Όμως, για πρώτη φορά, ενσωματώνονται άρθρα, γραμμένα σε άλλη γλώσσα, στην ελληνική νομοθεσία. Η μη μετάφραση των κειμένων ή, έστω, η μετέπειτα υποχρέωση μετάφρασης αυτών -και δέσμευση γι’ αυτό- από τα αγγλικά, θεωρούμε ότι βάζει εμπόδια σε ναυτικούς και επαγγελματίες, αναφορικά με την ενημέρωση τους για τους ισχύοντες κανονισμούς.

Μας προβληματίζει, επίσης, το ζήτημα του κλειστού ελληνικού νηολογίου και του μη εκσυγχρονισμού του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου της χώρας μας που θα ενθαρρύνει την είσοδο πλοίων ιδιοκτησίας τρίτων χωρών στην ελληνική σημαία. Η απουσία τέτοιων πρωτοβουλιών έρχεται σε αντίθεση με την πρόσφατη διακήρυξη σας, κύριε Υπουργέ, για κίνητρα προσέλκυσης πλοίων τρίτων χωρών στην ελληνική σημαία.

Η παράταση της δυνατότητας των εταιριών να θέτουν σε καθεστώς αναστολής εργασίας τους ναυτικούς είναι αυτονόητη. Υπάρχει, όμως, ένα μείζον θέμα, το οποίο έχουμε, επανειλημμένα, αναδείξει και το οποίο αποτελεί και βασικό αίτημα των ναυτικών. Το ναυτικό επάγγελμα έχει ιδιαίτερες συνθήκες και δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται με τα ίδια μέτρα, όπως τα επαγγέλματα ξηράς. Η επιδότηση, επομένως, των 534€ δεν καλύπτει ούτε στο ελάχιστο τις ανάγκες τους.

Για τη ναυτική εκπαίδευση, το σχέδιο νόμου προβλέπει την κάλυψη των διδάκτρων, όσων φοιτούν σε Ιδιωτικά Τεχνικά Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού. Πρόκειται, προφανώς, για «δώρο» σε συγκεκριμένα επιχειρηματικά συμφέροντα από τις πολλές ανάλογες εξυπηρετήσεις που έχει νομοθετήσει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Προφανώς, πρόκειται για έμμεσο πλήγμα, επί της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης και ζητάμε να αποσυρθεί η συγκεκριμένη διάταξη.

Εξαιρετικά προβληματική θεωρούμε τη ρύθμιση που δίνει τη δυνατότητα σε Πλοιάρχους, α΄ ή β΄ τάξης, να αποκτούν πιστοποιητικό εξαίρεσης πλοήγησης με δικαιολογία την εμπειρία τους και έτσι τα πλοία, στα οποία πλοιαρχούν, να εισέρχονται στα λιμάνια χωρίς πλοηγό. Η ρύθμιση αποτελεί άλλο ένα παράδειγμα κεκαλυμμένης εύνοιας προς τα μεγάλα εφοπλιστικά συμφέροντα, αφού απαλλάσσοντας τα πλοία από την υποχρέωση πλοήγησης, χαμηλώνει το κόστος της ναυσιπλοΐας.

Η διαδικασία, επίσης, πιστοποίησης Πλοιάρχων ως πλοηγών, δημιουργεί πλαίσιο για την ιδιωτικοποίηση της πλοήγησης που, μέχρι τώρα, αποτελεί μία δημόσια υπηρεσία που εγγυάται την ασφάλεια στα λιμάνια. Είμαστε, κάθετα, αντίθετοι στο άρθρο αυτό, γιατί η διάταξη αυτή βάζει σε μεγάλο κίνδυνο την ασφάλεια των ναυτικών και των επιβαινόντων στα πλοία και δημιουργεί κινδύνους για πρόκληση ατυχημάτων.

Η πρόβλεψη για τη σύσταση Εθνικής Ενιαίας Πλατφόρμας Λιμενικής Κοινότητας, υπό κρατική ιδιοκτησία δεν μας βρίσκει αντίθετους, παρ’ ότι χρειάζονται βελτιώσεις, διευκρινίσεις και επεξηγήσεις, σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας, την προστασία των δεδομένων και της πλήρους διασαφήνισης της χρήσης αυτών. Εμείς, επιπλέον, προτείνουμε, ότι η πλατφόρμα δεν μπορεί να είναι μία και μοναδική για όλους τους λιμένες της χώρας, δεδομένου ότι ένα ηλεκτρονικό πληροφοριακό σύστημα λιμενικής κοινότητας αποτελεί μία port based πλατφόρμα, η οποία αναπτύσσεται σε βάση των αναγκών και των ιδιαιτεροτήτων κάθε κοινότητας παροχής και χρηστών.

Η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, μάλιστα, είχε προχωρήσει στην ανάθεση σχετικής μελέτης, στο πλαίσιο της «ωρίμανσης» και προετοιμασίας έργων και προτάσεων έργων για τη βέλτιστη διασύνδεση των ελληνικών λιμένων με το Κέντρο Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Η ανάπτυξη τέτοιων πλατφορμών αποτελεί μία σύγχρονη αναγκαιότητα για τους λιμένες και τη λιμενική και ναυτιλιακή κοινότητα και είναι ένα χρήσιμο «εργαλείο» που βοηθά, πραγματικά, στη λειτουργία των λιμανιών.

Έχουμε σοβαρές ενστάσεις για το άρθρο, με το οποίο αίρεται η υποχρέωση για περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις για τα έργα του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, όπως είναι, για παράδειγμα, το ΕΣΟΘΕ και το Σύστημα Επιτήρησης και Παρακολούθησης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας Βορείου Αιγαίου. Θεωρούμε ότι η εν λόγω ρύθμιση αποτελεί μία πρόκληση για την περιβαλλοντική νομοθεσία και αντίκειται σε βασικές αρχές του Συντάγματος, αλλά και της ευρωπαϊκής εννόμου τάξεως. Θεωρούμε ότι με την εν λόγω ρύθμιση υπάρχει κίνδυνος απένταξης έργου.

Σε ότι αφορά στην εκπαίδευση στελεχών του Λιμενικού Σώματος, οφείλει το Υπουργείο να μάς διευκρινίσει, γιατί συμπληρώνει κενές οργανικές θέσεις από τους επιλαχόντες του διαγωνισμού και όχι από τον κατάλογο των επιλαχόντων των Πανελληνίων Εξετάσεων, στις οποίες έχουν ενταχθεί οι σχολές αυτές; Οφείλει να μας απαντήσει, επίσης, ο κ. Υπουργός, πόσες, ακριβώς, είναι αυτές οι κενές θέσεις.

Αναφορικά με την έγκριση των ισολογισμών και των απολογισμών των Λιμενικών Ταμείων που προβλέπεται στο άρθρο 35. Είναι μία ρύθμιση που μας προβληματίζει, γιατί θεωρούμε ότι οι ισολογισμοί και απολογισμοί δεν κλείνουν με νόμους, αλλά μέσω προβλεπόμενων διαδικασιών ελέγχου και διαφάνειας.

Σε ότι αφορά στη δημιουργία Γραφείων Προμηθειών σε μονάδες του Λιμενικού Σώματος, προφανώς, και χρειάζονται ρυθμίσεις για την επίσπευση κρίσιμων και άμεσων προμηθειών. Εντούτοις, η συγκεκριμένη ρύθμιση είναι προβληματική, αφού δεν τίθεται κανένα οικονομικό όριο, ούτε στις απευθείας αναθέσεις, ούτε στη διενέργεια διεθνών διαγωνιστικών διαδικασιών.

Γενικά, κύριε Υπουργέ, κυρία Γενική Γραμματέα, το προς επεξεργασία σχέδιο νόμου, αν και φιλοδοξεί να αντιμετωπίσει ζητήματα νησιωτικής πολιτικής, θέματα εκσυγχρονισμού της ναυσιπλοΐας και θέματα αναβάθμισης λειτουργιών του Λιμενικού Σώματος, παραμένει σε πολλά σημεία ένα απλό ευχολόγιο. Δημιουργεί προβλήματα και ανοίγει ζητήματα, αντί να τα αντιμετωπίζει. Πάνω απ’ όλα, επιτρέψτε μου να πω, ότι παραμένει, σταθερά, «προσκολλημένο» στους «σκληρούς» νεοφιλελεύθερους προσανατολισμούς της Νέας Δημοκρατίας.

Για τους λόγους αυτούς, εκφράζουμε την επιφύλαξή μας, επί της αρχής, για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Επιτρέψτε μου, μία νομοτεχνικού περιεχομένου παρατήρηση, κύριε Υπουργέ. Η αρίθμηση από τη σελίδα 26 των Κεφαλαίων, ξεκινάει λαθεμένα και συνεχίζει λαθεμένα. Αναφέρεται ως Κεφάλαιο Θ,΄ ενώ θα έπρεπε να είναι Κεφάλαιο Ε΄ και ως εκ τούτου όλη η επόμενη αρίθμηση είναι λαθεμένη.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχικά, θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να εκφράσω, για άλλη μία φορά, την ειλικρινή χαρά μου που είστε ξανά εδώ σήμερα, ανάμεσά μας και συζητάμε όλοι μαζί το παρόν σχέδιο νόμου.

Θα ήθελα, ωστόσο, να είχα την ίδια χαρά και για το περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Δυστυχώς, όμως, δεν την έχω αυτή τη χαρά. Δυστυχώς, οι προσδοκίες μου, για μία ακόμη φορά, δεν επαληθεύτηκαν από το παρόν σχέδιο νόμου. Είναι ένα σχέδιο νόμου, καθαρά, τεχνικό, μία «συρραφή» διατάξεων για άσχετα θέματα, μία προσπάθεια διευθέτησης εκκρεμοτήτων, μία απόπειρα ενσωμάτωσης στην ελληνική έννομη τάξη διατάξεων της διεθνούς ναυτιλίας, που μπορεί ναι μεν να είναι σε θετική κατεύθυνση, ωστόσο, σε καμία περίπτωση, δεν αποτελούν κάποια μεταρρύθμιση, ούτε, επίσης, εκλαμβάνουν και εμπεριέχουν πολιτικές, οι οποίες στηρίζουν και ενισχύουν, πραγματικά, τη θαλάσσια πολιτική και τη νησιωτικότητα.

Κύριε Υπουργέ, επί των γενικών αρχών θα περιμέναμε στο δεύτερο, κατά σειρά, νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να δούμε κάποια μεταρρύθμιση, κάποια αλλαγή, ιδίως, εν μέσω πανδημίας, όπου η θαλάσσια πολιτική χρήζει άμεσης στήριξης. Η χρηματοοικονομική κρίση τα τελευταία έτη, σε συνδυασμό με την πρόσφατη πανδημία, ενέτειναν τα, ήδη, υφιστάμενα προβλήματα στη χώρα και ιδιαίτερα στα νησιά μας ως συνέπεια των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους που συνοψίζονται με τον όρο «νησιωτικότητα».

Τα ελληνικά νησιά αντιμετωπίζουν, διαχρονικά, δυσκολίες και προκλήσεις που αφορούν, μεταξύ άλλων, στην απομόνωση και στη δυσκολία προσβασιμότητας, στην πληθυσμιακή απομείωση και γηρασμό, στη μη απρόσκοπτη και αποτελεσματική παροχή υγειονομικής περίθαλψης, στον άναρχο πολεοδομικό σχεδιασμό, στην επιβάρυνση του περιβάλλοντος και του οικοσυστήματος, στην ανεπάρκεια των υποδομών και των συστημάτων ύδρευσης και διαχείρισης αποβλήτων, στις περιορισμένες επιλογές -και το τονίζω- απασχόλησης και επιχειρηματικής δραστηριότητας, πέραν του τουρισμού και, φυσικά, στην ανασφάλεια που βιώνουν, ιδιαίτερα, τα μικρά και απομακρυσμένα νησιά από τον «κορμό» της Πατρίδας μας.

Κύριε Υπουργέ, ακόμη και στην περίοδο της πανδημίας που διανύουμε, τα όποια έκτακτα μέτρα ελήφθησαν από την Κυβέρνηση για την αντιμετώπιση της, επί θεμάτων, δημόσιας υγείας, είτε επί θεμάτων ενίσχυσης της οικονομίας και της εργασίας, ήταν στο σύνολό τους αποσπασματικά και οριζόντια, χωρίς καμία μέριμνα και λήψη ειδικότερων μέτρων για τα νησιά και τις απομονωμένες, εν γένει, περιοχές της χώρας μας, που επλήγησαν, δυσανάλογα, βαριά, σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα.

Αντιθέτως, τα μέτρα περιορισμού των μετακινήσεων, ιδιαίτερα αυτά που αφορούν την ακτοπλοΐα, έπληξαν, ιδιαίτερα, τις ιδιωτικές περιοχές, δεδομένης της απόλυτης εξάρτησης του πληθυσμού και της οικονομίας τους από τις θαλάσσιες συγκοινωνίες και τις μεταφορές. Οι όποιες δε ενισχύσεις αποδόθηκαν σε ακτοπλοϊκές εταιρείες, μέσω απευθείας ανάθεσης συμβάσεων εκτέλεσης δρομολογίων, αν και αποσπασματικές -και μάλλον ανεπαρκείς- προβλέφθηκαν, κυρίως, μέσω Πράξεων Νομοθετικού Περιεχομένου, κατά παρέκκλιση, των κείμενων διατάξεων, όπως αυτές για τις δημόσιες προμήθειες, με απευθείας εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τον καθορισμό των αντίστοιχων όρων, χωρίς κατάλληλη τεκμηρίωση και ως εκ τούτου, με περιορισμένη διαφάνεια.

Παρά το γεγονός ότι οι συνέπειες από την κρίση της πανδημίας στην τουριστική βιομηχανία των νησιών μας ήταν, συντριπτικά, δυσμενέστερες, σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα, εντούτοις, οι όποιες ενισχύσεις ρευστότητας εκταμιεύτηκαν, διανεμήθηκαν από την Κυβέρνηση, οριζόντια, στο σύνολο των επιχειρήσεων της χώρας, χωρίς να λαμβάνουν, για άλλη μία φορά, υπόψη τα κριτήρια της νησιωτικότητας. Με ανάλογο οριζόντιο τρόπο ελήφθησαν, ομολογουμένως, μικρής κλίμακας και μη αντιπροσωπευτικά για το σύνολο των δραστηριοτήτων, μέτρα και για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της πανδημίας στην εργασία, χωρίς, εντούτοις, καμία ειδικότερη μέριμνα για τις νησιωτικές και απομονωμένες περιοχές που, ούτως η άλλως, παρουσιάζουν αυξημένους δείκτες ανεργίας και υποαπασχόλησης, σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα, και που επλήγησαν, αναλογικά περισσότερο, από τα μέτρα περιορισμού της μετάδοσης του Covid-19.

Από την άλλη πλευρά, η νησιωτικότητα δεν καθιστά τα ελληνικά νησιά ένα συμπληρωματικό ή πρόσθετο τμήμα της χώρας. Δεν είναι η Ελλάδα και τα νησιά της, αλλά η Ελλάδα με τα νησιά της. Κύριε Υπουργέ, ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος δικαίου, όπως είναι η Ελλάδα, οφείλει να λαμβάνει, συνεχώς, κατάλληλα μέτρα που να αμβλύνουν, διαρκώς, τις ανισότητες που επιφέρει η νησιωτικότητα, μεταξύ των νησιωτικών περιφερειών και της ηπειρωτικής χώρας, στο πλαίσιο της αυτονόητης επιδίωξης της κοινωνικής, της οικονομικής και της εδαφικής συνοχής της χώρας.

Θα μπορούσε, λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο για εσάς να αποτελέσει ένα μεγάλο στοίχημα ή το «ισχυρό σας χαρτί» για την ανάδειξη πολιτικών πρωτοβουλιών για την αντιμετώπιση των ολέθριων συνεπειών που η πανδημία έχει αφήσει πίσω της. Θα μπορούσατε, επίσης, δεδομένων των γενικών οικονομικών συνθηκών, σήμερα, μέσα σε αυτή την Αίθουσα, να μας παρουσιάσετε ένα εθνικό στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης και στήριξης των ελληνικών νησιών μας, όμοιο με εκείνο που στο παρελθόν είχε εκφραστεί και είχε κατατεθεί από τις Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

 Αποδεδειγμένα σχεδόν, το σύνολο των θεσμικών παρεμβάσεων που έχουν γίνει, μέχρι σήμερα, για την ενίσχυση και τη συνοχή της ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών, ανήκουν σε κάποιες άλλες πρωτοβουλίες στον χώρο της προοδευτικής παράταξης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση μέσω του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει την ευθύνη και την αρμοδιότητα να εισηγείται και να εφαρμόζει πολιτικές, τόσο για τη ναυτιλία, όσο και για τη νησιωτική πολιτική και να εξασφαλίζει και να διαθέτει τους αντίστοιχους πόρους. Όμως, αυτό που προκύπτει, εμπράκτως, και με στοιχεία του Προϋπολογισμού του 2021 είναι, ότι η Κυβέρνηση προχωρά αυθαίρετα, χωρίς υπολογισμούς, χωρίς να συνυπολογίζει τα κόστη. Το ταμειακό κόστος του Υπουργείου Ναυτιλίας έχει μειωθεί σε ποσοστό της τάξης του 10%, γεγονός που δεν ανταποκρίνεται στις αυξημένες ανάγκες του Υπουργείου.

Ακόμη και στην περίπτωση της ποντοπόρου ναυτιλίας, δυστυχώς, οι επιδόσεις της Κυβέρνησης, μέχρι σήμερα, καταγράφονται ως, ιδιαίτερα, χαμηλές, όπως αποτυπώνονται, τόσο στη «φτωχή» -αν μη τι άλλο- και, δυσανάλογα, υποτονική για το μέγεθος, τουλάχιστον, της ελληνικής ναυτιλίας παρουσία της χώρας μας στο διεθνές γίγνεσθαι της ναυτιλιακής πολιτικής και στα κέντρα λήψης των αποφάσεων, όσο και στις αριθμητικές επιδόσεις του ελληνικού ναυτολογίου, σε συνδυασμό με την έλλειψη δράσεων, έστω σε επίπεδο σχεδιασμού για τον εκσυγχρονισμό και την ψηφιακή αναβάθμιση της διοίκησης και των προσφερόμενων υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Στην περίπτωση των ελληνικών ναυτικών, η εργασία των οποίων επλήγη ιδιαίτερα από τα μέτρα απέναντι στην πανδημία, η Κυβέρνηση αντέδρασε καθυστερημένα και ανεπαρκώς, σε ότι αφορά στην ενίσχυσή τους, όπως ανεπαρκώς και αναποτελεσματικά ανταποκρίνεται καθ’ όλο το διάστημα της πανδημίας στα θέματα ναυτικής εργασίας και εκπαίδευσης. Οι Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού τα τελευταία χρόνια, με αποκορύφωμα το τρέχον ακαδημαϊκό έτος, υπολειτουργούν, θέμα για το οποίο θα τοποθετηθούμε, εκτενώς, στην κύρια συζήτηση στην Ολομέλεια.

Αγαπητοί συνάδελφοι, αντί η Κυβέρνηση και ειδικότερα το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να παρουσιάσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αντιμετώπισης των προβλημάτων και προκλήσεων της νησιωτικότητας, αντί να καταθέσει ένα σχέδιο νόμου, στο οποίο να καταγράφονται συγκεκριμένα, τεκμηριωμένα και κωδικοποιημένα αποτελεσματικά μέτρα για το σύνολο των θεματικών «πυλώνων» που πρέπει να συνθέτουν μία ολοκληρωμένη και ολιστική πολιτική για τη νησιωτική συνοχή και τον τρόπο κατανομής και διάθεσης των αντίστοιχων πόρων, που, ήδη, έχει κληθεί να αξιοποιήσει, όπως οι πόροι του Ταμείου Ανάκαμψης και του εθνικού προϋπολογισμού, αντί να προχωρήσει σε συγκεκριμένες δράσεις εκσυγχρονισμού και εξορθολογισμού της κεντρικής διοίκησης και των υπηρεσιών που αφορούν στη νησιωτική πολιτική και τη ναυτιλία, αντί να καταθέσει ολοκληρωμένες προτάσεις για τη στήριξη των Ελλήνων ναυτικών, την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, την ενίσχυση του Εθνικού Νηολογίου και του Συστήματος Λιμενικών Υποδομών και Υπηρεσιών της χώρας, επιλέγει να καταθέσει προς συζήτηση και ψήφιση, ένα πρόχειρο, ελλιπές και ασαφές σχέδιο νόμου, που αποδεικνύει ότι αυτή η Κυβέρνηση «πάσχει», πραγματικά, από έλλειψη οράματος, ενώ προσεγγίζει, μάλλον, προσχηματικά και αποσπασματικά τα θέματα ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής στον νησιωτικό χώρο.

Σημειώνεται, ότι η προβλεπόμενη διαδικασία ανοιχτής διαβούλευσης μέσω της ιστοσελίδας «Open Gov.gr», που ολοκληρώθηκε, κύριε Υπουργέ, στις 25 Νοεμβρίου του 2020, αφορούσε ένα σχέδιο νόμου με τίτλο «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στον νησιωτικό χώρο και λοιπές διατάξεις». Μιλάμε για μία άλλη δομή και για ένα άλλο περιεχόμενο από αυτό που συζητάμε σήμερα, τόσο σε ότι αφορά στα νέα άρθρα που προστέθηκαν -από 34 σήμερα μιλάμε για 48, όσο και σε σημαντικές διαφοροποιήσεις των αρχικών διατάξεων ως προς την ουσία τους που στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν προήρθαν ως αποτέλεσμα της προηγούμενης διαβούλευσης.

Πέραν των άλλων, σε ότι αφορά στο σχέδιο νόμου που έχει κατατεθεί και συζητάμε σήμερα, τίθεται και ζήτημα μη ορθής τήρησης της προβλεπόμενης διαδικασίας της ανοιχτής διαβούλευσης. Οι διατάξεις του σχεδίου νόμου, που αφορούν στη λεγόμενη «ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο», περιορίζονται σε ένα κεφάλαιο με δώδεκα, μόλις, άρθρα, επί συνόλου, δεκατεσσάρων κεφαλαίων και 48 άρθρων αντίστοιχα. Αναφέρονται σε ένα πολύ γενικό πλαίσιο για την εκπόνηση της λεγόμενης εθνικής στρατηγικής, καθώς και σε αντίστοιχες γενικές προβλέψεις σύστασης ταμείων και χρηματοδοτικών «εργαλείων» ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας, ενώ τα υπόλοιπα κεφάλαια και άρθρα αφορούν σε επιμέρους ρυθμίσεις και τροποποιήσεις διατάξεων που άπτονται των λοιπών αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Είναι προφανές, ότι από τις διατάξεις του Α΄ Κεφαλαίου του εν λόγω σχεδίου νόμου, απουσιάζουν πλήρεις και συγκεκριμένες πολιτικές για την ενίσχυση της εργασίας, της υγειονομικής και κοινωνικής περίθαλψης, του πολιτισμού, της διασυνδεσιμότητας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της χρήσης βιώσιμων και ανανεώσιμων μορφών ενέργειας, της διαχείρισης των αποβλήτων, της διαχείρισης των υδάτινων πόρων και, εν γένει, πολιτικές και εξειδικευμένα μέτρα για την κοινωνική, εδαφική και οικονομική συνοχή των νησιών μας. Είναι προφανές, ότι οι τομές που αναφέρονται στο πλαίσιο της εθνικής στρατηγικής περιορίζονται στο στενό πεδίο αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ολοκληρωμένη πολιτική πρόταση.

Ενδεικτικά, σημειώνεται, ότι οι νησιωτικές μεταφορές περιορίζονται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενώ δεν υπάρχει καμία αναφορά σε άλλα είδη μεταφορών που εμπίπτουν σε αρμοδιότητες άλλων Υπουργείων, όπως οι αεροπορικές, τα υδροπλάνα, οι χερσαίες, οι ενδονησιωτικές συγκοινωνίες ή η προφανής ανάγκη διασύνδεσης και ολιστική αντιμετώπιση όλων των μεταφορικών μέσων.

Αν και όπως φαίνεται οι συντάκτες χρησιμοποιούν «βαρύγδουπους» τίτλους, όπως «ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική», ή «γαλάζια ανάπτυξη» που, σαφώς, παραπέμπουν στην ορολογία των αντίστοιχων πολιτικών σχεδιασμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο τρόπος που εξειδικεύουν τις πολιτικές αυτές μοιάζει ως «κακέκτυπο» των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων και πρακτικών, ευτελίζοντας τη σημασία και υπονομεύοντας την αξιοποίησή τους.

Στην περίπτωση του ελληνικού νησιωτικού χώρου, ακόμη και οι μονοδιάστατες χρηματοδοτήσεις αντίστοιχων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που προβλέπονται, έστω και με χαρακτηριστική ασάφεια, αδιαφάνεια και έλλειψη συγκεκριμένων κριτηρίων και προϋποθέσεων, θα χρηματοδοτούνται μέσω του προϋπολογισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μάλιστα, δεν φαίνεται να έχει προβλεφθεί αντίστοιχος δημοσιονομικός χώρος για την κάλυψη στον αντίστοιχο Προϋπολογισμό του 2021.

Σε ότι αφορά δε στις αποσπασματικές προβλέψεις του Α΄ Κεφαλαίου για την αναφερόμενη ως «ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο», δεν υφίστανται καθόλου συγκεκριμένοι όροι και προϋποθέσεις, τόσο για την εκπόνηση της λεγόμενης εθνικής στρατηγικής, όσο και για τη σύσταση των προβλεπόμενων ταμείων και θεσμικών οργάνων, αλλά και για τη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων. Για όλα τα παραπάνω έχει προβλεφθεί πλήθος εξουσιοδοτικών διατάξεων, η ρύθμιση των οποίων θα γίνει με υπουργικές αποφάσεις, μεταφέροντας, ουσιαστικά, για θέματα νησιωτικής πολιτικής τη νομοθετική εξουσία από το Κοινοβούλιο στον εκάστοτε Υπουργό.

Καλούμαστε, λοιπόν, να τοποθετηθούμε, επί ενός σχεδίου νόμου, που όχι μόνο δεν αφορά σε ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική, αντίθετα, είναι μία «λευκή επιταγή» που καλούμαστε να υπογράψουμε προκαταβολικά. Κάτι τέτοιο μάς βρίσκει αντίθετους και, ιδιαίτερα, προβληματισμένους, κύριε Υπουργέ.

Η χώρα μας χρειάζεται ένα σύγχρονο μοντέλο διακυβέρνησης για την άσκηση πολιτικών με επίκεντρο τον άνθρωπο, αλλά και τη χρήση της τεχνολογίας, με αυξημένες αρμοδιότητες σχεδιασμού και διαχείριση από την περιφερειακή διοίκηση, με εφαρμογή συστημάτων λήψης απόφασης, κατόπιν ευρείας διαβούλευσης, αξιολόγησης και τεκμηρίωσης, με βάση συγκεκριμένα κριτήρια, μετρήσιμα και καταγεγραμμένα δεδομένα, με αξιοπιστία και πλήρη διαφάνεια. Χρειαζόμαστε ένα μοντέλο διακυβέρνησης συμβατό με τους στρατηγικούς στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, όπως καθορίζονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο εφαρμογής της «Γαλάζιας» Ανάπτυξης και της «Πράσινης» Συμφωνίας. Χρειαζόμαστε δίκαιη και ορθολογική κατανομή των αντίστοιχων διαθέσιμων πόρων, όπως αυτά θα αποδοθούν στη χώρα μας από το Ταμείο Ανάκαμψης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ειδικότερα, στα νησιά μας μπορούν να εφαρμοστούν τομεακά μέτρα, όπως μειωμένοι συντελεστές φορολόγησης, διάθεση πόρων για ενίσχυση υποδομών για την υγεία, για την εκπαίδευση, μέτρα ενίσχυσης της εργασίας και της επιχειρηματικότητας, θέτοντας, μεταξύ άλλων, κριτήρια που σχετίζονται με δημογραφικά, με κοινωνικά, με οικονομικά με γεωγραφικά, αλλά και πολύ περισσότερο με γεωστρατηγικά δεδομένα. Ακριτικά και μικρά νησιά, όπως το Καστελόριζο ή τα Διαπόντια Νησιά, πρέπει να αποτελέσουν πιλοτικά παραδείγματα εφαρμογής μέτρων, όπως η διασφάλιση απρόσκοπτης και καθημερινής προσβασιμότητας, η αναβάθμιση των αντίστοιχων υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια, ύδρευση, αποχέτευση, διαχείριση αποβλήτων), η πλήρης και δωρεάν υγειονομική τους κάλυψη για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα, η μηδενική φορολόγηση των μόνιμων κατοίκων αυτών των μικρών νησιών και η, κατά προτεραιότητα, ενίσχυση της τοπικής απασχόλησης και επιχειρηματικότητας.

Η Δημοκρατική μας Παράταξη, το Κίνημα Αλλαγής, όπως έμπρακτα έχει αποδείξει και συνεχίζει να αποδεικνύει, κύριε Υπουργέ, είναι σίγουρο, ότι θα συνεχίσει να πρωτοπορεί και να υποστηρίζει οποιεσδήποτε προτάσεις και πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής των απομακρυσμένων περιοχών και των νησιών της Πατρίδας μας είναι στη σωστή κατεύθυνση.

Εκ των ανωτέρω, επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια, επί του συνόλου του συγκεκριμένου νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν περάσουμε στον επόμενο ομιλητή, να σας πω ότι έχουν καταγραφεί 25-26 προτάσεις για φορείς. Είναι πολλοί και νομίζω ότι θα είμαστε οι μόνοι που θα τους παρακολουθήσουμε. Δεν ξέρω και ποιοι θα ανταποκριθούν. Αν για κάποιους από αυτούς κρίνετε, ότι δεν υπάρχει ενδιαφέρον, ας μην τους καλέσουμε καθόλου. Αλλιώς, αν επιμείνετε, εγώ δεν θα διαφωνήσω μαζί σας. Θα δείτε, όμως, τον κατάλογο, ώστε να γίνει η τελική διαμόρφωσή του.

Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):**Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Η θαλάσσια πολιτική και στρατηγική που παρουσιάζεται μέσα από αυτό το νομοσχέδιο, συντονίζεται με τη γενική εθνική στρατηγική της Κυβέρνησης που στόχο έχει την ενίσχυση του κεφαλαίου, ώστε στη νέα μεγαλύτερη και «βαθύτερη» οικονομική κρίση, ακόμη και από εκείνη του ΄29, που βιώνουμε και έχει ξεκινήσει από το 2020, να μην έχει χασούρα το κεφάλαιο. Αυτό εξυπηρετεί και το Ταμείο Ανάκαμψης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς στα μονοπώλια και τους επιχειρηματικούς ομίλους θα πάνε τα δισεκατομμύρια.

Σε αυτό, λοιπόν, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας το κύριο είναι, ότι δημιουργείτε όλα τα αναγκαία χρηματοδοτικά «εργαλεία», ώστε το 70 δισεκατομμύρια που έχουν υπολογιστεί και προγραμματιστεί από την Κυβέρνηση μέχρι το 2026, να μοιραστούν, κατά κύριο λόγο, στους διάφορους κλάδους του κεφαλαίου, δηλαδή, στους μεγαλοεπιχειρηματίες. Ενδιαφέρεστε να είσαστε έτοιμοι ως Υπουργείο Ναυτιλίας με όλα τα αναγκαία «εργαλεία», για να «γευτούν» και να «ξεκοκαλίσουν» τα δισεκατομμύρια των λαών τα «σαγόνια» του εφοπλιστικού, του τουριστικού, του ναυτιλιακού, των μεταφορών, του ενεργειακού κεφαλαίου και όχι μόνο.

Θέλετε, όμως, να το παρουσιάσετε ως, δήθεν, φιλολαϊκό. Δεν μπορείτε, όμως. Δεν θα πω την κατάλληλη παροιμία, γιατί θα μας «βάλουν πιπέρι». Μιλάω γι’ αυτή που λέει «θέλει να κρυφτεί η τάδε και η χαρά δεν την αφήνει». Όμως, έτσι είναι. Κακά τα ψέματα, έτσι είναι, γιατί όποια αντιδραστική, αντεργατική νομοθεσία περάσατε μέσα από τις Πράξεις Νομοθετικού Περιεχομένου, εις βάρος των ναυτεργατών και των εργαζομένων συνολικά, με «το πιστόλι στον κρόταφο» του εκβιασμού στο όνομα της πανδημίας, την επεκτείνετε, γιατί αυτό απαιτούν οι εφοπλιστές και οι υπόλοιποι κεφαλαιούχοι. Αυτό κάνετε εσείς και αυτό υλοποιείτε, μειώνοντας, ακόμη πιο πολύ, το εργασιακό κόστος. Το αποτέλεσμα θα είναι η μεγαλύτερη φτώχεια των εργαζομένων σε αυτούς τους κλάδους. Αυτή είναι η στρατηγική σας σε συνθήκες βαθύτερης οικονομικής καπιταλιστικής κρίσης.

Συνεπώς, το νομοσχέδιο τι περιλαμβάνει; Πρώτον, νέα προνόμια για το κεφάλαιο συνολικά. Δεύτερον, ένταση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων. Τρίτον, κρατική και κοινοτική χρηματοδότηση. Τέταρτον, ενίσχυση, ουσιαστικά, γιατί αυτό θέλετε, ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας, της κερδοφορίας των εφοπλιστών και των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων, που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία, τη ναυπηγοεπισκευή, τον παράκτιο τουρισμό, την αλιεία, τις υδατοκαλλιέργειες, την εξόρυξη και μεταφορά ενέργειας πετρελαίου, φυσικού αερίου, σε υποδομές, επίσης, αποθήκευσης και διανομής, μέσω των αγωγών από τα λιμάνια της χώρας.

Πέμπτον, προώθηση όλων των αναγκαίων υποδομών για την εξυπηρέτησή τους μέσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Έργων και όχι, βέβαια, για τις σύγχρονες ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων και ειδικά των νησιωτών. Δηλαδή, είναι πολύ «φανταχτερή» η ανισότητα. Οι νησιώτες δεν έχουν ανάγκη από διασφάλιση της υγείας τους; Δεν έχουν ανάγκη από Παιδεία; Δεν έχουν ανάγκη από φθηνές μεταφορές, κ.λπ.; Συνεπώς, η αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης συνεχίζεται από εκεί που την έχουν αφήσει οι προκάτοχοι του ΣΥΡΙΖΑ και του ΚΙΝ.ΑΛ., σε συνθήκες, βέβαια, ακόμη πιο οξυμένης οικονομικής κρίσης και διασποράς της πανδημίας.

Τι κάνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας; Καταρχήν, εξασφάλισε μέσα στο κατακαλόκαιρο -μιλάω για τον Ιούλιο του 2020- την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των ναυτεργατών στην ποντοπόρο ναυτιλία -μιλάμε για 120.000 ναυτεργάτες-, ικανοποιώντας έτσι μία πολύχρονη, στρατηγικής σημασίας, αξίωση των εφοπλιστών. Όμως, αυτό είναι «ωμή» παραβίαση, με στόχο το «χτύπημα» των σωματείων, γιατί τα σωματεία είναι αυτά που διαπραγματεύονται τις συλλογικές συμβάσεις με την εργοδοσία. Χαρακτηριστικά, οι μισθοί και οι συνθήκες εργασίας που οι εφοπλιστές θα μπορούν να επιβάλλουν στους ναυτεργάτες, θα επιβάλλονται μόνο τη θέλησή τους, σύμφωνα με τη μισθολογική κλίμακα της ITF. Τελικά, τα αντεργατικά μέτρα προωθούνται και στους ναυτεργάτες και στους πλοηγούς εργαζόμενους, αλλά και στους σπουδαστές στις ναυτικές σχολές που περιέχονται μέσα σε αυτά τα άρθρα.

Επίσης, είναι τεράστιες οι απώλειες για το εισόδημα και τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτεργατών με οδυνηρές συνέπειες, επαγγελματικές ασθένειες και θανατηφόρα εργατικά ατυχήματα κι από την άλλη με «αμύθητα» κέρδη που συσσωρεύονται στα «θησαυροφυλάκια» των εφοπλιστών κι άλλων κεφαλαιούχων μεγαλοεταιρειών. Έτσι είναι, γιατί για να εξυπηρετήσετε τον ανταγωνισμό, τελικά, το θύμα και το «ξεζούμισμα» είναι για τους εργαζόμενους. Προκλητικό είναι, λοιπόν, να χαρακτηρίζεται ως «εθνική στρατηγική» η αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης, της διαχείρισης της απόλυτης και της σχετικής φτώχειας για τους εργαζόμενους και για τον λαό, συνολικά.

Πίσω από τα κυβερνητικά επιχειρήματα περί τόνωσης της ναυτοσύνης και της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου κρύβονται οι απαιτήσεις του εφοπλιστικού κεφαλαίου που κι εν μέσω πανδημίας «σπάει» το ένα μετά το άλλο τα ρεκόρ της κερδοφορίας, «θωρακισμένο», βεβαίως, από όλες τις Κυβερνήσεις -δεν είστε η μοναδική- με προκλητικά προνόμια, φοροαπαλλαγές και συνταγματική, μάλιστα, κατοχύρωση.

Το ειδικό πρόγραμμα «Νέαρχος» καταρτίζεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, το ΕΣΠΑ ή το Πρόγραμμα Ανάπτυξης. Είναι ένα πρόγραμμα που έχει ως κριτήριο την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων, με «φωτογραφικές» διατάξεις και όχι τις πραγματικές σύγχρονες ανάγκες των ανθρώπων του μόχθου στα νησιά.

Βεβαίως, οι ανάγκες των νησιωτών δεν υπάρχουν ούτε καν ως νύξη. Απλώς, τις ανάγκες του κεφαλαίου τις ονομάζετε ως «ανάγκες των νησιωτών». Είναι και τα ίδια τα στοιχεία που αποκαλύπτουν αυτό που σας λέω, καθώς 40 εκατομμύρια ήταν μόνο η χρηματοδότηση των εφοπλιστών για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές το 2020.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Πενήντα πέντε ήταν.

**ΔΙΑΝΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Πενήντα πέντε; Σας ευχαριστώ για τη διόρθωση. Δεν το περιλάβαμε. Φαίνεται υπήρξε και νεότερη χρηματοδότηση.

Όμως, αφόρητη είναι η κατάσταση και για τους ναυτεργάτες, αλλά και για τους εργαζόμενους αυτοαπασχολούμενους και για τους βιοπαλαιστές αγρότες στα νησιά και λοιπά. Αναφέρεστε σε μέτρα στήριξης της ναυτικής εργασίας. Ποια είναι αυτά; Ότι παρατείνετε την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου που κυρώθηκε με τον ν.4684/2020 και δίνετε τη δυνατότητα στους εφοπλιστές της ακτοπλοΐας να θέτουν ή να παρατείνουν την αναστολή της σύμβασης ναυτολόγησης των ναυτεργατών για τους μήνες Ιανουάριο, Φεβρουάριο και με απόφαση Υπουργού να μπορεί να παραταθεί μέχρι το τέλος του Μάη του 2021. Άρα, πάμφθηνο δυναμικό. Το δε επίδομα των 534 ευρώ που προβλέπεται, καθώς και η ασφάλιση των ναυτεργατών, καλύπτεται, εξ ολοκλήρου, από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Δηλαδή, από τα λεφτά του λαού.

Η καταβολή της επιδότησης για τον Ιούνιο, Ιούλιο, Αύγουστο, Σεπτέμβριο του 2020, με μεγάλη καθυστέρηση, έγινε πριν από λίγες μέρες, ενώ δεν έχει δοθεί, ακόμη, η επιδότηση για τους μήνες Οκτώβριο, Νοέμβριο, Δεκέμβρη του 2020. «Μαύρα» Χριστούγεννα και Πρωτοχρονιά γι’ αυτούς τους ανθρώπους. Συνεχίζονται, επίσης, και οι περιορισμοί στην επιδότηση των ανέργων, ενώ οι μακροχρόνια άνεργοι αποκλείονται ακόμη και από το επίδομα των 350 ευρώ.

Για τη ναυτική εκπαίδευση τι κάνετε; Δίνετε τη δυνατότητα να καλύπτεται το σύνολο ή μέρος από τα δίδακτρα που καταβάλλουν οι μαθητές που φοιτούν σε ιδιωτικά τεχνικά λύκεια Εμπορικού Ναυτικού. Τι είναι αυτό; Είναι μία «φωτογραφική» ρύθμιση για το μοναδικό, μέχρι σήμερα, ιδιωτικό Τεχνικό Λύκειο Εμπορικού Ναυτικού που έχει ιδρύσει ένας εφοπλιστής -και δεν λέω το όνομά του, για να μην του κάνω διαφήμιση- στη Χίο και αναγνωρίζεται από το Κράτος. Οι μαθητές για τρία χρόνια του Λυκείου καταβάλλουν 4.000 ευρώ ανά έτος.

Ακόμη, και για τις ρυθμίσεις για Διευθυντές σε ΑΕΝ, τι κάνετε; Συνεχίζετε το στρατιωτικό καθεστώς στις ΑΕΝ με την παρουσία λιμενικών στις θέσεις διοικητικών, Διοικητών και Υποδιοικητών.

Επίσης, στην παροχή, εξ αποστάσεως, ναυτικής επαγγελματικής εκπαίδευσης, συνεχίζετε και εσείς, όπως και οι προηγούμενες Κυβερνήσεις, την υποβάθμιση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης. Είναι τεράστιες οι ελλείψεις σε εκπαιδευτικό πρόγραμμα, σε καθηγητές, σε υλικοτεχνικές και σε κτιριακές υποδομές.

Ας δούμε τι άλλο κάνετε. Θεσπίζετε την άσκηση για τη μονιμοποίηση της τηλεκπαίδευσης και τηλεκατάρτισης και μετά την πανδημία. Είναι μία θέση που προβάλλουν, εδώ και πάρα πολύ καιρό, οι εφοπλιστές στο Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης, ενώ παραμένει, συνολικά, απαράδεκτη η κατάσταση και στο ΚΕΣΕΝ και στις ΑΕΝ για τους σπουδαστές. Όλα αυτά τα θεωρούμε πολύ σοβαρό ζητήματα.

Σε ότι αφορά στη διαδικασία εξαίρεσης πλοίων από την πλοήγηση σε λιμένες και στη χορήγηση πιστοποιητικού εξαίρεσης από την πλοήγηση. Θεωρώ ότι αύριο στην ακρόαση των φορέων, θα υπάρχει εκπρόσωπος των πλοηγών να μας εξηγήσει τι σημαίνει αυτό. Εμείς από την πλευρά μας να θυμίσουμε, ότι τον Οκτώβρη, δηλαδή, τρεις μήνες πριν, το εμπορικό πλοίο «Maersk» με σημαία Πορτογαλίας που μετέφερε κοντέινερς και είχε ξεκινήσει από τις 07:00 από την Ψυττάλεια για το Τσανάκαλε, έπεσε πάνω στο «Καλλιστώ» του Πολεμικού Ναυτικού, που εκείνη την ώρα είχε φύγει από τον Ναύσταθμο της Σαλαμίνας. Το αποτέλεσμα ήταν να συγκρουστούν, καθώς το εμπορικό πλοίο χτύπησε στην πρύμνη το «Καλλιστώ» και το κατέστρεψε.

Με αυτή την έννοια, θεωρούμε την εξαίρεση πλοίων από την πλοήγηση απαράδεκτη και επικίνδυνη για πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων και περιβαλλοντικής θαλάσσιας ρύπανσης, αφού απαλλάσσει τις ναυτιλιακές εταιρείες από το σχετικό οικονομικό «βάρος» και μεταθέτει την αποκλειστική ευθύνη σε πλοιάρχους. Φυσικά, ξέρουμε τις πιέσεις που ασκούνται για τον απόπλου ή τον κατάπλου σε λιμάνια. Δεν είναι καινούργια πράγματα.

Βεβαίως, να πω, ότι στην οικονομική μελέτη που υπάρχει, δεν αναφέρεται η μείωση των εσόδων της πλοηγικής υπηρεσίας. Κύριε Πρόεδρε, θέλουμε να πιστεύουμε ότι αύριο στους φορείς θα είναι και η Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών.

Σε ότι αφορά στην ανανέωση συμβάσεων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων. Τι είναι αυτό; Είναι ενίσχυση της μονοπωλιακής κατάστασης και παράβαση του σχετικού Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) 2017/352 και των αποφάσεων της ΡΑΛ, αλλά και δικαστικών αποφάσεων, όπως αυτή του Διοικητικού Εφετείου Πειραιά. Το λέω αυτό, γιατί στο Κερατσίνι και στη Δραπετσώνα υπάρχει κίνημα διαμαρτυρίας, ενώ έχουν γίνει και σχετικές Ερωτήσεις στη Βουλή από το Κομμουνιστικό Κόμμα, για την ατμοσφαιρική ρύπανση με καρκινογόνες ουσίες που παράγονται, οι οποίες έχουν επιβεβαιωθεί με επίσημες μετρήσεις, κατ’ ανάθεση, και από τον «Δημόκριτο» και από το Αστεροσκοπείο και από το Πανεπιστήμιο Βόρειας Ελλάδας.

Εσείς, όμως, τι κάνετε; «Πετάτε στα σκουπίδια» την προστασία της δημόσιας υγείας και ασφάλειας. Με αυτόν τον τρόπο νομιμοποιείτε μέχρι τις 30/06/2021 μία παράνομη κατάσταση του μονοπωλίου, που όλα αυτά τα χρόνια έχει σοβαρότατες και αποδεδειγμένες επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων της περιοχής, αντί να δείτε πώς θα φύγει αυτή η υποδομή από το Κερατσίνι και τη Δραπετσώνα. Είναι κάτι που το απαιτούν και το κίνημα κατοίκων που έχει αναπτυχθεί σε αυτές τις περιοχές, αλλά και ο Δήμος.

Αναφορικά με τα άρθρα για το Λιμενικό Σώμα θα πω και αύριο. Με τα περισσότερα συμφωνούμε, καθώς είναι διαχειριστικού χαρακτήρα ή είναι αιτήματα πολλών ετών των Λιμενικών. Σε μερικά από αυτά θα προτείνουμε διορθώσεις, για να μπορέσουμε να τα ψηφίσουμε και σε άλλα θα απέχουμε. Στην, κατ’ άρθρον, συζήτηση θα μιλήσουμε πιο ειδικά και για κάποια άλλα θέματα που διαιωνίζονται. Για παράδειγμα, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, επανειλημμένα, έχει ασχοληθεί με το ζήτημα της στέγασης του προσωπικού και ειδικά στα νησιά με υψηλό κόστος κατοικίας και γενικότερης ζωής.

Επί της αρχής, λοιπόν, καταψηφίζουμε.

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

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, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Χειμάρας Θεμιστοκλής, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτό το σημείο σας διαβάζω τους φορείς τους οποίους θα προσκαλέσουμε.:Ε.Ο.Α.Ε.Ν., Ένωση Μικρών Νησιών, Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων,ΠΟΕΠΛΣ-ΠΕΑΛΣ, ΠΕΜΕΝ, Πανελλήνια Ομοσπονδία Λιμενικών, Σύλλογος Υπαλλήλων Υπουργείου Ναυτιλίας, Ρ.Α.Λ.,Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων, ΠΟΥΕΝ, ΕΕΝΜΑ, Ένωση Εφοπλιστών Μικρών Αποστάσεων, «ΠΕΝΕΤΗΣ», Νησιωτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Σύλλογος Υπαλλήλων Υπουργείου Αιγαίου, Πανελλήνιος Σύλλογος Ναυπηγείων Ταρσανάδων, Δίκτυο Μικρών Νησιών, Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών, Ομοσπονδία Ναυτικών Πρακτόρων και WWF.

Αισίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε στους 18 φορείς. Θα καλέσουμε και την ΚΕΔΕ. Πολλές φορές, εμείς καλούμε και κάποιους, που είτε απαξιώνουν να έρθουν, είτε δεν δίνουν καμία σημασία στη διαδικασία. Να μην υποτιμούν, όμως, και τη δική μας δουλειά.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καταρχήν, να ευχηθούμε περαστικά στον Υπουργό για την περιπέτεια υγείας που είχε.

Σε ότι αφορά στα διαδικαστικά, έχουμε κουραστεί να διαμαρτυρόμαστε για τις απαράδεκτες πρακτικές της Κυβέρνησης να φέρνει νομοσχέδια με μνημονιακές διαδικασίες, με την έννοια πως δίνεται μόνο μία ημέρα για την επεξεργασία του, όταν την ίδια στιγμή υπάρχει ένα δεύτερο νομοσχέδιο στην ίδια Επιτροπή. Ακόμη και για ένα Κόμμα με περισσότερους Βουλευτές, που δεν είμαστε εμείς, θα ήταν πρόκληση, ενώ αποτελεί μία, επιπλέον, απόδειξη για την υποτίμηση της Βουλής και για τον υποβιβασμό της.

Το νομοσχέδιο ακολουθεί την άλλη πρακτική της Κυβέρνησης, όπου γύρω από ένα κεντρικό θέμα που φαντάζει «εμβληματικό» -στη συγκεκριμένη περίπτωση η νησιωτική πολιτική- συγκεντρώνεται ένα συνονθύλευμα από τροπολογίες που στην πορεία, βέβαια, αυξάνει. Το παρόν νομοσχέδιο αναρτήθηκε για διαβούλευση με 34 άρθρα, μεταξύ της 11ης και της 25ης  Νοεμβρίου του 2020, λαμβάνοντας 109 σχόλια, ενώ κατατέθηκε με 48 άρθρα, από τα οποία η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο αποτελείται από τα πρώτα 12. Δεν διαπιστώσαμε, πάντως, ότι αυτά τα 12 άρθρα συνιστούν μία ολοκληρωμένη πολιτική, οπότε κάτι θα πρέπει να μας διαφεύγει, εάν, δηλαδή, ο Υπουργός τη θεωρεί, πράγματι, ως τέτοια.

Εν προκειμένω, πολλές φορές, έχουν γίνει παρεμφερείς νομοθετικές προσπάθειες, αλλά τέτοιου είδους ορισμοί, όπως «θαλάσσια πολιτική», «εθνική στρατηγική», κ.λπ.., συνήθως, καταλήγουν σε ευχολόγια. Δεν έχουν ουσιαστικό αποτέλεσμα, μία σημαντική παρέμβαση, δηλαδή, ειδικά σε ζητήματα τέτοιας σπουδαιότητας. Σε κάθε περίπτωση, δυστυχώς, εμείς αυτό συμπεράναμε, αφού αυτό προκύπτει από τις διατάξεις του σχεδίου νόμου.

Όπως αναφέρεται στο πρώτο άρθρο, αντικείμενο του νομοσχεδίου είναι ο καθορισμός του πλαισίου για τον σχεδιασμό και την εξειδίκευση των κατευθύνσεων της εθνικής στρατηγικής για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στο νησιωτικό χώρο, τον προσδιορισμό των αναπτυξιακών πολιτικών και προγραμμάτων χρηματοδότησης. Επομένως, δεν πρόκειται καν για σχέδιο, αλλά για ένα πλαίσιο.

Σύμφωνα με το άρθρο 4, η εθνική στρατηγική περιλαμβάνει τα εξής. Πρώτον, λιμενική πολιτική, θαλάσσιοι λιμένες και ναυτιλιακές υποδομές. Δεύτερον, θαλάσσιες ενδομεταφορές. Τρίτον, νησιωτική επιχειρηματικότητα και ανταγωνιστικότητα. Τέταρτον, θαλάσσια επιτήρηση και στρατηγική ασφάλειας στη θάλασσα. Πέμπτον, «γαλάζια» επαγγέλματα, απασχόληση και επενδύσεις στη «γαλάζια» οικονομία, όπου ενδεικτικά αναφέρονται ο θαλάσσιος τουρισμός, οι υδατοκαλλιέργειες, η θαλάσσια εξόρυξη υδρογονανθράκων, οι ναυπηγικές και ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, οι θαλάσσιες ΑΠΕ και η «γαλάζια» βιοτεχνολογία. Όμορφες λέξεις. Έκτον, ψηφιακή διακυβέρνηση και έβδομον, υγεία, πρόνοια, εκπαίδευση.

Εν προκειμένω, η εθνική στρατηγική, σύμφωνα με το ίδιο άρθρο 4, αποσκοπεί στον εντοπισμό ελλείψεων, στη διατύπωση αναπτυξιακών στόχων, στον καθορισμό τομέων προτεραιοτήτων, καθώς, επίσης, στον προσδιορισμό του τρόπου παρακολούθησης και του σχεδίου υλοποίησης. Η εθνική στρατηγική δε θα καταρτίζεται, ανά πέντε χρόνια, ενώ κάθε χρόνο θα συντάσσεται μία έκθεση αξιολόγησης. Όλα αυτά φαίνονται λογικά. Εμείς, όμως, δεν διαπιστώσαμε κανέναν ποσοτικό στόχο, όπως συμβαίνει, σχεδόν, σε όλα τα νομοσχέδια, και κανένα όραμα.

Ποιος θα τα αποφασίζει όλα αυτά; Οι σύμβουλοι επιχειρήσεων, τα ιδιωτικά συμφέροντα ή η Ευρωπαϊκή Ένωση; Η νησιωτική χώρα, πάντως, έχει πολλά προβλήματα, ειδικά τώρα με τον τουρισμό. Εμείς πιστεύουμε πως η θάλασσα είναι η «καρδιά» της Ελλάδας, πως πρόκειται για τη «γαλάζια» Πατρίδα μας και ότι κανένα νησί δικό μας δεν είναι μακριά.

Σε μία πρόσφατη ανακοίνωσή του ο κ. Υπουργός είπε τα εξής, όπως θα καταθέσουμε και στα Πρακτικά. «Για πρώτη φορά, οι αποσπασματικές παρεμβάσεις δίνουν τη θέση τους σε μία ολιστική στρατηγική προσέγγιση της νησιωτικής πολιτικής και της θαλάσσιας οικονομίας». Η δήλωσή του αυτή δεν είναι μόνο υπερβολική -μεγάλα λόγια καλύτερα- αλλά το ίδιο το νομοσχέδιο τον διαψεύδει, αφού δεν φαίνεται καθόλου ολιστικό.

Αναφέρει, επιπλέον, πώς συμμετείχαν στην προετοιμασία Περιφερειάρχες, Δήμαρχοι, 327 κοινωνικοί εταίροι και φορείς, που πήραν μέρος στους 14 περιφερειακούς διαλόγους που διοργανώθηκαν. Συνέβαλαν δε όλοι σε μία καθοριστική αλλαγή, στην αναπτυξιακή πορεία των νησιών μας, κατά τον Υπουργό. Εμείς δεν καταλάβαμε τι πρότειναν, οπότε θα παρακαλούσαμε να μάς ενημερώσει.

Σε ότι αφορά τώρα στη χρηματοδότηση όλων αυτών που αναφέρονται, εμείς δεν βλέπουμε παρά μόνο ονόματα ταμείων, από τα οποία θα προέλθει, αλλά όχι τα ποσά, ούτε υπάρχουν τα ποσά αυτά στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρονται οι εξής πηγές: Πρώτον, το Πρόγραμμα ΝΕΑΡΧΟΣ, στο άρθρο 6 για δημόσια έργα σε υποδομές, σε λιμάνια, σε ενδομεταφορές, στη μεταφορά ύδατος και στην ενέργεια.

Δεύτερον, το Πρόγραμμα Χρηματοδότησης Νησιωτικής Επιχειρηματικότητας, στο άρθρο 7, το οποίο θα καλυφθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τόσο το συγχρηματοδοτούμενο, όσο και το εθνικό σκέλος μέσω της Αναπτυξιακής Τράπεζας.

Τρίτον, το Ταμείο «Γαλάζιας» Οικονομίας στο άρθρο 8, για την καινοτομία, ενώ θα καλύπτεται και αυτό από το ΕΣΠΑ και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Εμείς, πάντως, ανατρέξαμε σε πρόσφατες ανακοινώσεις, αφού αυτόν τον καιρό καταρτίζονται τα ΕΣΠΑ και τα Προγράμματα Ανάκαμψης για υποβολή. Βρήκαμε, λοιπόν, τα εξής ποσά για τα Περιφερειακά Προγράμματα στο ΕΣΠΑ (2021-2027), τα οποία θα τα καταθέσουμε μαζί με την «πηγή» τους στα Πρακτικά, για να μην αναφέρουμε νούμερα ένα προς ένα.

Συνολικά, τα ΕΣΠΑ έχουν ως εξής, με βάση προηγούμενη ανακοίνωση, ενώ δεν γνωρίζουμε σε ποια κατηγορία εντάσσονται ή αν εντάσσονται σε διάφορες. Υπάρχει μία προτεινόμενη κατανομή ΕΣΠΑ για τα έτη 2021-2027 με διάφορους τομείς, τον πίνακα των οποίων θα καταθέσουμε, επίσης, στα Πρακτικά.

Συνεχίζοντας, για να αναδείξουμε το πρόβλημα, αναλύσαμε στοιχεία για τη δραστηριότητα των περιοχών, όπου με βάση τα πιο πρόσφατα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., γιατί κάπου πρέπει να βρίσκει κανείς τα στοιχεία, προκύπτει πως οι καθ’ αυτές νησιωτικές περιοχές, στο νομοσχέδιο περιλαμβάνονται και τα νησιά των ηπειρωτικών περιφερειών, καθώς, επίσης και η Εύβοια, δημιουργούν, περίπου, το 9,9% του Α.Ε.Π. μας, με, περίπου, 15% του πληθυσμού της χώρας μας, ή 1,5 εκατομμύριο άτομα.

Το κύριο μέρος της δραστηριότητας των περιοχών αυτών είναι στον τουρισμό, ειδικά σε νότιο Αιγαίο, βόρειο Αιγαίο και Ιόνιο, που αντιπροσωπεύουν το 71% των δωματίων και το 63% των εσόδων. Μαζί με την Αττική και την κεντρική Μακεδονία, το 70 % έως 80%. Γενικά μεγάλο μέρος της ανάπτυξης είναι σε μονάδες πέντε «αστέρων», παρά σε μικρά καταλύματα.

Υπάρχουν ανισότητες, επίσης, με το βόρειο Αιγαίο, σε ότι αφορά στο ΑΕΠ, κατά κεφαλήν, με το νότιο Αιγαίο και με τα Ιόνια νησιά να έχουν τις καλύτερες επιδόσεις στην Ελλάδα μετά την Αττική. Το πρόβλημα είναι, όμως, ότι μεγάλο μέρος αυτής της δραστηριότητας εξαρτάται από τον τουρισμό.

Η κατηγορία Θ΄, που περιλαμβάνει τον τουρισμό, καταλύματα και εστίαση, μαζί με το εμπόριο και τις μεταφορές, αντιπροσωπεύει το 50% της προστιθέμενης αξίας στο νότιο Αιγαίο, το 35% στην Κρήτη και το 45% στο Ιόνιο, σύμφωνα με πίνακα που φτιάξαμε και που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Εν προκειμένω, καταλαβαίνει κανείς, πως με τη μείωση του τουρισμού κατά 75% ως 80%, αυτές οι περιοχές πρέπει να έχουν μεγάλο πρόβλημα. Το πρόβλημα δε αυτό θα ενταθεί το 2021, όπου δεν προβλέπεται να ανακάμψει ο τουρισμός, με βάση τις κρατήσεις και την αβεβαιότητα, σχετικά με το εάν καλυφθεί ο πληθυσμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή, παγκοσμίως, με εμβόλιο. Διεθνώς, άλλωστε, προβλέπεται, σύμφωνα με την «Bloomberg» πως δεν θα επανέλθουμε σε επίπεδα τουρισμού 2019, πριν το 2023 και αν.

Επομένως, και εδώ είναι επιτακτική η ανάγκη για αλλαγή του οικονομικού μοντέλου, όπως, επίσης, για το σύνολο της χώρας. Το μόνο καλό, βέβαια, είναι πως ο τουρισμός έχει μικρό πολλαπλασιαστή στο Α.Ε.Π., κάτι που διαπιστώθηκε τώρα με την πανδημία, αν και είναι σημαντικός για την απασχόληση. Όμως, μεγάλο μέρος του προσωπικού που μετακινείται στις τουριστικές περιοχές είναι εποχιακό. Θα πρέπει, λοιπόν, να βρούμε τρόπους εναλλακτικής απασχόλησης και βιοπορισμού για τους σταθερούς κατοίκους, κάτι που είναι, απολύτως, εφικτό, εάν λειτουργήσουμε ως κράτος σωστά.

Από την άλλη πλευρά, είναι, επίσης, θέμα εθνικής πολιτικής, ενώ πρέπει να υποστηριχθούν οι μεταφορές, η ακτοπλοΐα, η ναυτιλία και η ναυπηγοεπισκευή γενικότερα. Έχουμε κάνει τέτοιες προτάσεις στο παρελθόν, όπως για τον εσωτερικό τουρισμό, όπου, δυστυχώς, δόθηκαν 100 εκατομμύρια -εάν δόθηκαν- ενώ είχανε προτείνει 300 εκατομμύρια, για τη σύνδεση του τουρισμού με τον πρωτογενή τομέα και στα νησιά, καθώς, επίσης, για την εξοικονόμηση ενέργειας.

Το βασικότερο, όμως, είναι το ότι, όταν δεν έχουμε επεκτείνει τα χωρικά μας ύδατα, όπως, νομίμως, δικαιούμαστε στα 12 ναυτικά μίλια, ενώ δεν έχουμε καθορίσει ακόμη αλιευτικές ζώνες, επιτρέποντας, επιπλέον, στους Ιταλούς και στους λοιπούς ευρωπαίους αλιείς να εκμεταλλεύονται τον θαλάσσιο πλούτο μας μέσα στα 12 ναυτικά μίλια, στους Τούρκους, επίσης, με την ανοχή μας. Για ποια θαλάσσια πολιτική μιλάμε λοιπόν;

Μας λυπεί, ειλικρινά, αλλά δεν έχουν νόημα τέτοιου είδους συζητήσεις. Θα έδινε κάποιος από τους κυβερνώντες, για παράδειγμα, εάν είχε ένα οικόπεδο 1.000 μέτρων τα 500 στον γείτονά του για να τα εκμεταλλευτεί δωρεάν; Αν απαντούσε ο Υπουργός ναι, θα ρωτούσαμε, βέβαια, για ποιον λόγο.

Όταν δεν έχουμε καθορίσει ΑΟΖ και όταν αφού καθορίσαμε εν μέρει, παραχωρήσαμε εθνική κυριαρχία στην Ιταλία και κυρίως στην Αίγυπτο, στην οποία δώσαμε κυριολεκτικά γη και ύδωρ, τα σπουδαιότερα, ίσως, αποθέματα της Λεκάνης Ηροδότου, για ποια θαλάσσια πολιτική και εθνική στρατηγική μιλάμε;

Αφήνοντας τώρα αυτά τα θεμελιώδη θέματα, χωρίς τη λύση των οποίων, προφανώς, δεν μπορούμε να κάνουμε οποιαδήποτε συζήτηση για τα ζητήματα που πραγματεύεται το πρώτο μέρος του παρόντος σχεδίου νόμου, ας δούμε αυτά με τα οποία θα μπορούσε να ασχοληθεί η Κυβέρνηση, αλλά δεν το έκανε.

Αν και θα το περιμέναμε, ή έστω το ελπίζαμε, δεν βλέπουμε καμία αναφορά στην αντιμετώπιση του φαινομένου της εγκατάλειψης των μικρών νησιών, ειδικά των ακριτικών, τα οποία έχουν γερασμένο πληθυσμό, συντριπτικά λιγότερο από τις προηγούμενες δεκαετίες, λόγω της μετανάστευσης και της υπογεννητικότητας. Από το 1951 έως σήμερα, έχουν αδειάσει, κυριολεκτικά, στη χώρα μας πενήντα πρώην κατοικημένα μικρά νησιά.

Ειδικότερα, η έλλειψη διαχρονικής στρατηγικής πολιτικής για τα μικρά νησιά, οδήγησε στην εγκατάλειψη τους, με αποτέλεσμα να μείνουν ακατοίκητα με τα γνωστά εθνικά δυσμενή αποτελέσματα. Παράδειγμα, είναι η Ερεικούσσα Διαποντίων Νήσων που, ενώ είχε σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 495 κατοίκους, σήμερα, έχει 60 κατοίκους, με 20 μόνο εξ αυτών ελληνικής καταγωγής. Πρόκειται για έναν εθνικό κίνδυνο, με τον οποίο δεν ασχολήθηκε ποτέ καμία κυβέρνηση σοβαρά.

Απαιτούνται μέτρα για να δημιουργηθούν προϋποθέσεις παραμονής των υπαρχόντων κατοίκων και προσέλκυσης νέων, κυρίως, και κατά προτίμηση οικογενειών. Τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι οικονομικά, για παράδειγμα έξοδα μετεγκατάστασης, φορολογικές ελαφρύνσεις, στοχευμένη χρηματοδότηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, ανάλογα, τόσο με τις δυνατότητες των νησιών, όσο και με τις ικανότητες των ενδιαφερομένων και λοιπά, έτσι ώστε να δημιουργηθεί απασχόληση και προοπτικές ανάπτυξης. Ενδεχομένως, επίσης, παραχώρηση εγκαταλελειμμένων, αλλά λειτουργικών κατοικιών, ηλεκτροδότηση, ύδρευση, τηλεπικοινωνίες, υγειονομική περίθαλψη, δωρεάν ακτοπλοϊκά για μετακινήσεις, προς και από την έδρα του νομού ή του μητροπολιτικού νησιού, για υπηρεσίες που δεν τους παρέχονται στο νησί. Ακόμη, διεκπεραίωση διοικητικών υποθέσεων, γιατροί, προμήθεια βασικών αγαθών, κυρίως, τέτοια που να στηρίζουν την εκπαίδευση των παιδιών. Δηλαδή, λειτουργία υπαρχόντων σχολείων, ειδικό πρόγραμμα τηλεκπαίδευσης για τη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση, σοβαρές επιδοτήσεις και υποτροφίες για τους επιτυχόντες στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση.

Τέλος, δεν αναφέρεται στο σχέδιο νόμου, ρητά και ειδικά, η επαγγελματική αλιεία, όπως θα περίμενε λογικά κάποιος από μία εθνική στρατηγική ως αναπόσπαστο κομμάτι της «γαλάζιας» οικονομίας και της παράκτιας ζώνης της χώρας μας. Δεν αναφέρεται αλήθεια, επειδή είναι όλα καλά σε αυτόν τον κλάδο; Έχει αναπτυχθεί και παράγει αυτά που θα μπορούσε με βάση την ισχυρότατη δυναμική του;

Ως χώρα πάντως, άρρηκτα συνδεδεμένη με τα «γαλάζια» επαγγέλματα, οφείλουμε να συνδέσουμε τα πανεπιστημιακά ιδρύματα και τις σχολές Εμπορικού Ναυτικού μέσω των νησιωτικών επιμελητηρίων με την τοπική αγορά και μέσω του Υπουργείου Ναυτιλίας, του Υπουργείου Παιδείας και του Υπουργείου Τουρισμού με την παγκόσμια τουριστική βιομηχανία, έτσι ώστε να έχουμε ανθρώπινο δυναμικό υψηλής προστιθέμενης αξίας σε όλες τις βαθμίδες και σε όλο το φάσμα των επαγγελμάτων, σύμφωνα με τις παρούσες, αλλά και με τις «αναδυόμενες» ανάγκες και τάσεις.

Κλείνοντας, από τις υπόλοιπες διατάξεις, ξεχωρίζουμε τις ενισχύσεις λόγω πανδημίας με επέκταση του προγράμματος αναστολής εργασίας στους ναυτικούς, στο άρθρο 16, ύψους μόνο 240.000 €, κατά το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους για το διάστημα Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου. Πρόκειται, δηλαδή, για λιγότερο από 250 άτομα, με κριτήριο ένα επίδομα 534 €; Είναι δυνατόν; Με δυνατότητα επέκτασης έως 31/05/21 με 360.000 €;

Σε ότι αφορά στα μέτρα στήριξης του κλάδου, καταλάβαμε σωστά πως εντάσσετε και 20% μείωση των ανταποδοτικών τελών στα λιμάνια για το διάστημα Νοεμβρίου 2020 - Ιανουαρίου 2021 στο άρθρο 27; Βεβαίως, και εδώ βλέπουμε αποσπασματικές διατάξεις με κάποιες ενισχύσεις που είχαν δοθεί σε προηγούμενα νομοσχέδια για τις συγκοινωνίες, οι οποίες, ίσως, πρέπει να επεκταθούν και για το 2021. Δεν θα ήταν, όμως, πιο σωστό να συμπεριληφθούν σε ένα συνολικό σχέδιο που να λαμβάνει υπόψιν το ύψος του τουρισμού και την εναλλακτική απασχόληση;

Η παραχώρηση αιγιαλού για ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα στα ξύλινα και δη στα παραδοσιακά σκάφη, στα άρθρα 28 και 29, είναι, έστω, ένα θετικό βήμα, γιατί πρέπει να λέει κανείς και τα θετικά. Έχουμε τονίσει στο πρόγραμμά μας, ότι τα παραδοσιακά σκάφη αποτελούν μέρος της πολιτισμικής μας παράδοσης και πρέπει να προστατευτούν.

Στα επόμενα άρθρα θα αναφερθούμε στην επόμενη συνεδρίαση. Επιφυλασσόμαστε για το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καλή χρονιά σε όλους με υγεία. Κύριε Υπουργέ, «σιδερένιος» μετά την περιπέτεια με την υγεία σας.

Θα ξεκινήσω λέγοντας ότι εμείς, το Μέτωπο της Ευρωπαϊκής Ρεαλιστικής Ανυπακοής, το ΜέΡΑ25, χαιρετίσαμε και υπερψηφίσαμε την επέκταση των 12 ναυτικών μιλίων που κυρώθηκε, πρόσφατα, από τη Βουλή μας, καθώς επεκτάθηκε ο θαλάσσιος χώρος μας, κατά περίπου 10%, σε σχέση με το σύνολο της χώρας. Πείτε μας, όμως, κύριε Υπουργέ, ζητήσατε ως Υπουργείο από τον Υπουργό Οικονομικών να αυξήσει τα κονδύλια του Υπουργείου σας για να υποστηρίζεται, για να διαφυλάσσεται και για να ελέγχεται αυτός ο επιπλέον χώρος; Βεβαίως, όχι. Βλέποντας την πρόσφατη κύρωση από τον Κρατικό Προϋπολογισμό του 2021, διαβάζουμε, ότι «οι πιστώσεις του Τακτικού Προϋπολογισμού του Υπουργείου που αφορούν δαπάνες για τη φύλαξη των θαλάσσιων οδών εισόδων της χώρας και την κάλυψη των αναγκών που σχετίζονται με τις μεταναστευτικές και προσφυγικές ροές, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη χώρα, τον σχεδιασμό και την εφαρμογή της εθνικής νησιωτικής πολιτικής, στον μεν Τακτικό Προϋπολογισμό τα 290 εκατομμύρια του 2020, θα μειωθούν σε 269 εκατομμύρια το 2021, στο δε Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου, που αφορά επιδότηση των άγονων γραμμών, την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και την κάλυψη των τοπικών κοινωνικών αναγκών και λοιπά, από 165 εκατομμύρια το 2020, μειώνονται σε 140 εκατομμύρια το 2021». Σε σύνολο, λοιπόν, 455 εκατομμυρίων από το 2020, το 2021 θα έχουμε 409 εκατομμύρια. Άρα, 10% λιγότερα.

Η Ελλάδα έχει πιο πολύ θαλάσσια έκταση απ’ ότι στεριά. Είναι μια πολυνησιακή χώρα, σε μία πολύ ιδιαίτερη γεωπολιτική θέση. Οι προκλήσεις για τις διασώσεις ανθρώπων, για τις μεταναστευτικές ροές, για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και της αρχαιοκαπηλίας είναι τεράστιες, όπως μεγάλος είναι και ο κίνδυνος, εξ ανατολών. Ο Θουκυδίδης είχε πει «μέγα το της θαλάττης κράτος». Όμως, πώς θα γίνει αυτό, μέσα από τα μνημόνια που έχετε υπογράψει εσείς όλοι και έχετε δεσμεύσει την Ελλάδα σε μία απέραντη «φυλακή» χρέους;

Αναφέρονται στο άρθρο 2, τα «γαλάζια» επαγγέλματα. Πάλι καλά, που δεν αναφέρεται κάτι για τα «γαλάζια» παιδιά. Αναφέρεται και στα ναυπηγεία. Η Ελλάδα έχει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους στον κόσμο, αλλά τα πλοία της τα χτίζει στην Ιαπωνία, την Κορέα, την Κίνα και αλλού. Δεν είναι ντροπή αυτό; Δεν είναι ντροπή η Ελλάδα να μην έχει ελληνικό νηογνώμονα; Αυτός έκλεισε και οι άνθρωποι που δούλευαν εκεί, ακόμη, απλήρωτοι είναι. Τι θα γίνει με αυτούς που είναι τόσα χρόνια απλήρωτοι;

Για ποια λιμάνια μιλάτε, όταν τα δίνετε σε ιδιώτες και ξένους; Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι κάτι τέτοιο στη Γερμανία, αλλά και αλλού, απαγορεύεται. Εμείς, εδώ, ακριβώς το αντίθετο κάνουμε. «Πάρε κόσμε - πάρε Cosco, ελάτε και άλλοι να πάρετε».

Περαιτέρω, τι έχετε κάνει για να αποκατασταθούν οι ζημιές που έγιναν πρόσφατα στη Σάμο από τον καταστροφικό σεισμό; Όλα τα λιμάνια, Καρλόβασι, Κοκκάρι, Βαθύ και Πυθαγόρειο έχουν υποστεί ζημιές. Στο Πυθαγόρειο, μάλιστα, εμπλέκεται και το Υπουργείο Πολιτισμού, οπότε καλό κουράγιο.

Επιπλέον, για ποια «γαλάζια» ανάπτυξη και αλιεία μιλάμε, όταν λόγω της κλιματικής αλλαγής ψάρια που έχουν εισέλθει στη Μεσόγειο από άλλες χώρες, ξένα προς τα νερά μας, είναι επικίνδυνα για την ντόπια αλιεία; Ως ΜέΡΑ25, αυτό το πρόβλημα, συνεχώς, το αναδεικνύουμε και το στηλιτεύουμε. Είναι οι λαγοκέφαλοι, το γνωρίζετε. Τι έχετε κάνει για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος; Ουσιαστικά, τίποτα. Η Κύπρος, αντιθέτως, αντιμετώπισε αποτελεσματικά το πρόβλημα αυτό και αξιοποίησε τους λαγοκέφαλους, δημιουργώντας εύγευστα προϊόντα διατροφής, τα οποία και διαφημίζει. Έλυσε το πρόβλημα για τους Κύπριους αλιείς και δημιούργησε, παράλληλα, επιχειρησιακά οφέλη για την εστίαση στην Κύπρο. Εμείς εδώ, ακόμη, ψαχνόμαστε.

Αναφορικά με την περιστολή του λαθρεμπορίου, μέσω των θαλάσσιων οδών, όπως το αναλύσαμε την προηγούμενη χρονιά με το αντίστοιχο τότε νομοσχέδιο, ούτε επαρκές προσωπικό, ούτε κατάλληλα εκπαιδευμένο και εξοπλισμένο έχετε, ούτε τα κατάλληλα και απαραίτητα μέσα διαθέτετε. Πολύ καλά γνωρίζουμε, επίσης, το πρόβλημα με τις τουρκικές τράτες στο ανατολικό Αιγαίο που παρενοχλούν τους Έλληνες ψαράδες και είναι επικίνδυνες.

Βεβαίως, όμως, πρέπει να δώσουμε τα συγχαρητήριά μας στο Λιμενικό Σώμα και την Ελληνική Ακτοφυλακή που, υπό αυτές τις πάρα πολύ αντίξοες συνθήκες, υπερβάλλουν εαυτούς και κάνουν το χρέος τους και με το παραπάνω. Θα στηριζόμαστε, όμως, πάντα στο φιλότιμο τους; Οι μισθοί τους είναι πολύ χαμηλότεροι από το έργο που επιτελούν. Είναι πενιχροί, αλλά δεν μπορείτε να κάνετε, όσες προσλήψεις θέλετε, ούτε να αυξήσετε τους μισθούς, ούτε να αγοράσετε τα απαραίτητα τεχνικά μέσα, διότι είστε «δέσμιοι» των μνημονίων. Στηρίζεστε σε ιδιωτικές δωρεές με τι αντάλλαγμα, όμως, αναρωτιέμαι; Με ιδιωτικές ενάλιες ανασύρσεις αρχαίων;

Δεν βλέπω πουθενά στο παρόν σχέδιο νόμου πρόβλεψη ή μελέτη ή αναφορά για τα πλωτά αιολικά πάρκα, κύριε Υπουργέ. Πρόσφατα, και μετά από πιέσεις του ΜέΡΑ25, αλλά και της «υγιούς» κοινωνίας, οι οποίοι είμαστε κατά των ανεμογεννητριών σε χερσαίο έδαφος, πολλές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτό, εξετάζουν να αξιοποιήσουν τη δυνατότητα πλωτών αιολικών πάρκων. Διερωτώμαι, πάλι θα σέρνεται η Πολιτεία πίσω από την αιολικότητα; Τι έχετε προβλέψει για τα αιολικά πάρκα; Δεν είδαμε τίποτα στο νομοσχέδιο σας.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να τονίσω, ότι ως ΜέΡΑ25 είμαστε υπέρ του καθορισμού ΑΟΖ, αλλά μόνο για χρήση πλωτών ανεμογεννητριών και κατά των όποιων εξορύξεων υδρογονανθράκων.

Σε σχέση με την πολυνομία για τα αλιευτικά καταφύγια, όπου πολλές φορές εμπλέκονται πολλά Υπουργεία, όπως το Ναυτιλίας, το Τουρισμού, το Περιβάλλοντος, το Πολιτισμού, το Οικονομικών, δεν μπορεί να βρει άκρη ένας Δήμος για να τα αναπτύξει και να τα αξιοποιήσει. Γνωρίζετε πολύ καλά στην Κρήτη το πρόβλημα στον Τσούτσουρα. Γνωρίζετε πολύ καλά στην Κρήτη, στον Νομό Ηρακλείου, το πρόβλημα στο Λιμενικό Καταφύγιο στην Άρδη και στο Καστρί. Είναι προβλήματα που δεν έχουν λυθεί ακόμη. Εκεί υπάρχει καθίζηση στο δρόμο και πάει ο Δήμαρχος να τη φτιάξει και του λένε, ότι «εάν το φτιάξεις, μπαίνεις στα χωράφια της Κτηματικής Υπηρεσίας και θα πας μέσα. Εάν δεν το φτιάξεις και πέσει κάποιος και σκοτωθεί, πάλι θα πας μέσα». Άρα, τι κάνουμε; Τίποτα δεν κάνουμε.

Το άρθρο 14, αναφέρει, ότι η φτωχή Ελλάδα συμμετέχει σε δαπάνες περιπολίας κατά των πάγων στον Βόρειο Ατλαντικό, αλλά θα ήταν καλύτερο ως θαλάσσια χώρα να επιτηρούμε, επίσης, τη μόλυνση της Μεσογείου από πλαστικά. Διακόσιες πενήντα χιλιάδες τόνοι πλαστικών πέφτουν και ρυπαίνουν τη Μεσόγειο, κάθε χρόνο. Τι κάνουμε γι' αυτό το πρόβλημα;

Κουβέντα δεν γίνεται, επίσης, στο σχέδιο νόμου για την προσβασιμότητα, αλλά ούτε και για κίνητρα για στελέχωση των βασικών υποδομών, υπηρεσιών, ιατρεία, σχολεία, λοιπές δημόσιες υπηρεσίες, ενώ, βέβαια, εν μέσω εμβολιασμού, είναι, τουλάχιστον, ειρωνικό από την πλευρά του Υπουργείου και της Κυβέρνησης να μιλάτε για προστασία των μικρών νησιών, ενώ οι κάτοικοί τους τώρα που μιλάμε πρέπει να ταξιδεύουν. Μιλάμε για ηλικιωμένους στα μεγάλα κοντινά νησιά. «Ο βασιλιάς είναι γυμνός»!

Ο Νέαρχος ήταν Ναύαρχος από την Κρήτη. Θα ήθελα, λοιπόν, κλείνοντας, ως Βουλευτής του ΜέΡΑ25 από το Ηράκλειο, να σας ξαναπώ, κύριε Υπουργέ, την τεράστια αδικία που υφίσταται η Κρήτη. Πολύ καλά την ξέρετε, από την Κρήτη είστε. Η Κρήτη, λοιπόν, έχει, ουσιαστικά, εξαιρεθεί ως νησί από το μεταφορικό ισοδύναμο. Η Λευκάδα και η Εύβοια, που και αυτές εξαιρούνται, δεν έχουν καμία, απολύτως, σχέση με την Κρήτη, διότι συνδέονται οδικά με την ηπειρωτική Ελλάδα. Η Κρήτη, όμως, δεν συνδέεται οδικά.

Πρόσφατα, λάβατε μία επιστολή από την Ομοσπονδία Εμπορικών Συλλόγων Κρήτης, η οποία τονίζει την έντονη δυσαρέσκειά της για το γεγονός, ότι στην Κρήτη έχουν μείνει εκτός μεταφορικού ισοδύναμου περί τους 6.000 ΚΑΔ από τους 8.000, που συμμετέχουν στο πρόγραμμα στην υπόλοιπη Ελλάδα. Η Ομοσπονδία σημειώνει, ότι «σχετικά με το μεταφορικό ισοδύναμο, στο οποίο εντάχθηκε η Κρήτη, οριστικά, τον Ιούνιο του 2019, είναι σημαντικό μέτρο για το παραγωγικό δυναμικό της Κρήτης, αποτελεί μία σημαντική οικονομική ανακούφιση, αλλά και πράξη δικαίου για την αποκατάσταση της ισονομίας στο σύνολο του πληθυσμού χώρας». Ωστόσο, συνεχίζει η Ομοσπονδία, «εκφράζουμε την έντονη δυσαρέσκειά μας, σχετικά με την επιλεξιμότητα των κατηγοριών ΚΑΔ, που ενώ για όλη την υπόλοιπη Ελλάδα αφορούν, περίπου, 8.000 ΚΑΔ, για την Κρήτη η επιλεξιμότητα των ΚΑΔ περιορίζεται, περίπου, στις 2.000».

Εμείς στεκόμαστε σήμερα επικριτικά στην Επιτροπή και θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν αναφερθώ στο νομοσχέδιο, θα ήθελα να πω κάτι που συμβαίνει, αυτή τη στιγμή στο Υπουργείο, στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Πάει να περάσει ένας εσωτερικός κανονισμός που παραβιάζει τον ν.2932/2001. Είναι προφανές και πάλι, ότι είστε συνεπής σε αυτό, υπέρ των ταχυπλόων. Ξέρετε ότι έχουν διαμαρτυρηθεί όλοι οι ακτοπλόοι γι’ αυτόν τον κανονισμό. Παρακαλώ, να ανακαλέσετε, για να μπορέσουμε να έχουμε ακτοπλοΐα που θα «υπηρετεί» τα νησιά και όχι συγκεκριμένα συμφέροντα.

Πάμε τώρα στο νομοσχέδιο. Τα πρώτα 13 άρθρα αφορούν στην ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, ενώ τα επόμενα 48 είναι διάφορα που περνάνε και διάφορα. Δεν αναφέρθηκε πολύ ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας σε αυτά. Θα αναφερθούμε εμείς.

Σε ότι αφορά στην ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική και ενίσχυση στον νησιωτικό χώρο. Έχετε τη δυνατότητα να μιλάτε με πολύ ωραίους τίτλους, αλλά λίγη ουσία. «Πολύ μέλι και από τηγανίτα τίποτα». Εθνική στρατηγική για τη νησιωτική πολιτική. Τι είναι; Έκθεση ιδεών. Είναι γενικότητες και μελέτες, χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα σε πραγματικές νησιωτικές πολιτικές. Δεν αποτελούν απτές νησιωτικές πολιτικές. Είπε ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ότι μέχρι τώρα είχαμε διάσπαρτες διατάξεις. Διατάξεις, όμως, που αντιμετώπιζαν συγκεκριμένα προβλήματα των νησιωτών. Το μεταφορικό ισοδύναμο, που εσείς «πολεμήσατε» και σήμερα το υποβαθμίζετε, γιατί πληρώθηκαν οι δαπάνες των επιχειρήσεων του 2019, τον Νοέμβρη του 2020, γιατί ενώ έπρεπε να είναι, ανά τετράμηνο, οι δηλώσεις των εξόδων των επιχειρήσεων, τις πήγατε ανά εξάμηνο, γιατί ενώ θα έπρεπε να πληρώνονται, κάθε μήνα, οι επιβάτες, πληρώνονται, ανά εξάμηνο, γιατί καταργήσατε τα καύσιμα. Αυτή είναι πολιτική, είναι θεσμός, είναι τομή στη νησιωτική πολιτική.

Είναι το γεγονός ότι σταμάτησε να υπάρχει υδροφόρα στα νησιά μετά από δεκαετίες. Τώρα βγάζετε ανακοινώσεις, ότι στηρίζετε τα άνυδρα νησιά, πληρώνοντας τις συμβάσεις, που εμείς έχουμε συνάψει. Μπράβο. Καλά κάνετε. Αυτό έλειπε να μην τις πληρώνετε κιόλας.

Το χαρακτηριστικότερο, όμως, στην εθνική στρατηγική που βλέπουμε στο νομοσχέδιο, είναι, ότι λαμβάνει υπόψη την εθνική στρατηγική ανάπτυξης, το εθνικό πρόγραμμα ανάπτυξης, τα ΠΕΠ, τα διάφορα ειδικά χωρικά σχέδια ανάπτυξης, αλλά, απλώς, τα λαμβάνει υπόψη. Δεν διαλέγεται με αυτά, δεν τα επηρεάζει. Είναι σαν να είναι ένα επιχειρησιακό πρόγραμμα ενός Δήμου που έχει δεδομένες στρατηγικές και προσπαθεί να τις προσαρμόσει στην πολιτική του. Αυτό νομίζετε ότι είναι διαμόρφωση στρατηγικής νησιωτικής πολιτικής; Ε, όχι, δεν είναι αυτό. Η νησιωτική πολιτική πρέπει να επηρεάσει την πολιτική του Κράτους και όχι να υποτάσσεται σε αυτήν. Τώρα καταλαβαίνω, σε σχέση με την ετήσια αξιολόγηση, που λέτε ότι θα περνάει από το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Μα, το κάνατε κυβερνητικό όργανο. Δηλαδή, «Γιάννης κερνάει, Γιάννης πίνει».

Πάμε τώρα στα χρηματοδοτικά προγράμματα. Όταν πήρα στα χέρια μου το σχέδιο νόμου, πήρα την Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους και την Ειδική Έκθεση που υπογράφετε εσείς, κύριοι Υπουργοί, και ο κ. Σταϊκούρας. Φοβερή έκπληξη, καθώς δεν έχει προϋπολογισμό και δεν υπάρχουν και τα ποσά. Από πού δοθούν; Από το Π.Δ.Ε., από το ΕΣΠΑ, από τα τομεακά; Τίποτα συγκεκριμένο. Πόσα είναι τα λεφτά; Πόσα θα δοθούν; Μπορείτε να μας πείτε συγκεκριμένα πόσα λεφτά θα δοθούν;

Σας θέτω και άλλο ερώτημα. Πώς αλληλοεπιδρά και συνεργάζεται με τα άλλα χρηματοδοτικά «εργαλεία;» Ποια είναι η διαχειριστική αρχή; Εμείς είχαμε να κάνουμε το Ειδικό Αναπτυξιακό Σχέδιο Νοτίου και Βορείου Αιγαίου και δώσαμε 100 εκατομμύρια σε 101 έργα. Αναφέρονται, επίσης, και έργα στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, μάλιστα, χωρίς πρόσκληση, εάν δει κανείς το άρθρο 11, παρ. 2, εδάφιο β. Παράλληλο σύστημα μεταφορών; Τι είναι αυτό;

Εμείς επαναφέρουμε την πρότασή μας για 12ετείς συμβάσεις άγονων γραμμών με αντικατάσταση πλοίων, διότι τα πλοία του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου «γερνάνε» και μιλάτε για πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας. Ποιους πόρους; Από τα 135 εκατομμύρια που υποτίθεται, ότι είναι οι άγονες γραμμές, έχουν εγγραφεί τα 75 εκατομμύρια, ενώ για το μεταφορικό ισοδύναμο δεν έχουν εγγραφεί. Για ποιους πόρους μιλάτε; Για να καταλάβουμε, δηλαδή, τι λέτε.

Αναφορικά με το πρόγραμμα επιδότησης νησιωτικής επιχειρηματικότητας, πάλι είναι ασαφές. Διάφορες δράσεις θα χρηματοδοτούνται από διάφορα προγράμματα, χωρίς προϋπολογισμό και η Αναπτυξιακή Τράπεζα θα διαχειρίζεται το πρόγραμμα, χωρίς όρους και προϋποθέσεις, ένα καλάθι χρηματοδοτήσεων, δηλαδή. Τι χρειαζόταν ο νόμος;

Σε σχέση με το Ταμείο Θαλάσσιας «Γαλάζιας» Οικονομίας». Μα, είναι cluster αυτά. Κύριε Γενικέ, γνωρίζετε πολύ καλά, ότι θα μπορούσε το ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου να κάνει μία προκήρυξη ενός cluster. Τι κάνετε εδώ; Φτιάχνετε «αδειανά πουκάμισα».

Στα άρθρα 9 και 10, προβλέπεται το Ειδικό Μητρώο Φορέων Θαλάσσιας Οικονομίας.

Δημιουργείτε ένα Μητρώο Φορέων «Γαλάζιας» Οικονομίας με ασαφή κριτήρια ένταξης και ασαφή κριτήρια δράσης. Ποιοι χωράνε σε αυτό; Όλοι και κανένας. Δηλαδή, ποιοι; Οι «κολλητοί». Δηλαδή, όσους δεν μπορέσατε να χρηματοδοτήσετε. Για παράδειγμα, το Πανεπιστήμιο Πειραιά ή το Πανεπιστήμιο Αιγαίου το χρηματοδοτήσαμε ως Υπουργείο για να κάνει τη μελέτη για το μεταφορικό ισοδύναμο, για την αξιολόγηση. Όλους τους υπόλοιπους που δεν μπορούσατε να τους χρηματοδοτήσετε τους βάλατε στο Μητρώο.

Για να κλείσουμε αυτό το κομμάτι, όταν ήσασταν στην Αντιπολίτευση, κύριε Υπουργέ, μας λέγατε «μα, όλα με υπουργικές αποφάσεις και με κοινές υπουργικές αποφάσεις;» Εννέα μόνο υπουργικές αποφάσεις υπάρχουν στο Α΄ Μέρος του σχεδίου νόμου, για να μην βάλουμε τα υπόλοιπα. Είδατε το φως το αληθινό, έτσι;

Ειπώθηκαν αρκετά, αλλά θα πω κάποια σημαντικά. Στα άρθρα 17 και 18, βάζετε τις ρυθμίσεις για τους Διευθυντές ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ. Στο σημείο 4ε΄του άρθρου 18, φέρνετε μία σκανδαλώδη ρύθμιση. Χρηματοδοτείτε το σύνολο ή μέρος των διδάκτρων σε συγκεκριμένα ιδιωτικά ναυτικά λύκεια όλων των μαθητών, ενώ μέχρι τώρα αυτό ίσχυε για τους τρεις πρώτους.

Δηλαδή, τι κάνετε; Χρηματοδοτείτε συγκεκριμένα ιδιωτικά ναυτικά λύκεια που έχουν και ονοματεπώνυμο. Είναι πολύ «φωτογραφική» και πολύ σκανδαλώδης η διάταξη. Ευνοείτε την ιδιωτική παιδεία σε βάρος της δημόσιας παιδείας, τη στιγμή που δεν μπορείτε να πληρώσετε το επίδομα στις θέσεις του Διευθυντή στις ΑΕΝ και τα ΚΕΣΕΝ. Να σας πω ότι το επίδομα υπάρχει, αλλά το νομοθετείτε ξανά.

Σε ότι αφορά στην εξ αποστάσεως επαγγελματική εκπαίδευση. Σωστά, πρέπει να γίνουν οι ρυθμίσεις. Έχει περάσει ένας χρόνος από τότε που ήρθε η πανδημία. Ένας χρόνος. Αυτόν τον χρόνο, δεν άλλαξαν, ακόμη, οι εσωτερικοί κανονισμοί των ΑΕΝ; Δεν έγιναν οι προμήθειες; Πάλι με, απευθείας, αναθέσεις θα προμηθευτούμε μηχανήματα;

Τώρα θα ήθελα να πάμε στο θέμα της δυνατότητας σε Πλοιάρχους α΄ και β΄ τάξης, να αποκτούν πιστοποιητικό εξαίρεσης πλοήγησης. Ξέρετε τι κάνετε με αυτό; Καταργείτε την Πλοηγική Υπηρεσία. Με αυτόν τον τρόπο, δεν θα υπάρχουν πλοηγικά και θα καταργηθεί αυτή η δημόσια υπηρεσία. Ποιους εξυπηρετείτε; Την COSCO που ζητούσε, συγκεκριμένα, ιδιωτική πλοηγική υπηρεσία και κάποιους μικρούς εφοπλιστές που δεν θέλουν να πληρώνουν πλοηγικά. Το γεγονός ότι δεν θα υπάρχει ασφάλεια στα λιμάνια το έχετε σκεφτεί; Κάθε ατύχημα που θα γίνεται, χωρίς να υπάρχει πλοηγός, θα φέρει την υπογραφή σας, κύριε Υπουργέ. Σκεφτείτε το καλά αυτό που κάνετε. Καταργείτε την Πλοηγική Υπηρεσία, την υπό-χρηματοδοτείτε.

Κλείνω με το άρθρο 25, που αφορά στην ανανέωση συμβάσεων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Πέρυσι, όταν καταργήσατε το άρθρο 105, σας είχαμε πει ότι ευνοείτε τα μονοπώλια. Μας λέγατε ότι ο ευρωπαϊκός κανονισμός 352/2017 δίνει τη δυνατότητα να «ανοίξει» η αγορά. Να σας θυμίσω, βέβαια, ότι πέρυσι που τα καταργήσαμε, είχατε «παγώσει» τις προκηρύξεις που είχε βγάλει η ΡΑΛ, για να εφαρμοστεί το άρθρο 105. Τώρα έβγαλε Κανονισμό Εφαρμογής του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ΡΑΛ και για έξι μήνες είχατε σταματήσει τη δημοσίευσή του στο ΦΕΚ και έρχεστε σήμερα να παραβείτε τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Αυτά, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, είναι εύνοια συγκεκριμένων μονοπωλίων και θα πρέπει να σταματήσετε. Υπάρχουν και άλλα μέσα. Θα τα πούμε και στις επόμενες συνεδριάσεις. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Πλακιωτάκης, με την ομιλία του οποίου θα ολοκληρωθεί η σημερινή μας συνεδρίαση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κατ’ αρχήν να ευχηθώ στους συναδέλφους, να έχουμε μία καλή χρονιά, παραγωγική και δημιουργική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ αισθάνομαι, ιδιαίτερα, ικανοποιημένος, γιατί μετά από συστηματική προσπάθεια, πλήρη διαβούλευση και διάλογο, εισηγούμαι σήμερα ένα σχέδιο νόμου, το οποίο αλλάζει, άρδην, τα δεδομένα, με τα οποία το ελληνικό κράτος από τη σύστασή του, αντιμετωπίζει τα νησιά και τους νησιώτες. Αυτό το νομοσχέδιο, αποτελεί σημαντική τομή στην αναπτυξιακή πορεία των νησιών. Για πρώτη φορά, θεσμοθετείται διαμόρφωση πολιτικής για τον νησιωτικό χώρο και πεδίο εφαρμογής είναι όλος ο νησιωτικός χώρος. Άρα, είναι και η Εύβοια και η Λευκάδα, που, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, εσείς τους εξαιρέσατε από το μεταφορικό ισοδύναμο. Θυμηθήκατε δε την Κρήτη, εκ των υστέρων, αλλά για όλα τα υπόλοιπα για το μεταφορικό ισοδύναμο, θα αναφερθώ αύριο κατά την ομιλία μου, επί των άρθρων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να είμαι ειλικρινής. Έγιναν προσπάθειες, στο παρελθόν, από όλες τις Κυβερνήσεις. Αναφέρομαι στη ρήτρα νησιωτικότητας, αναφέρομαι στο Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής, αναφέρομαι στο μεταφορικό ισοδύναμο. Όμως, ποτέ και καμία Κυβέρνηση δεν αντιμετώπισε ολιστικά και με συγκεκριμένη στρατηγική και πολιτική τα θέματα της νησιωτικότητας.

Με την αναθεώρηση του Συντάγματος του 2008 κατοχυρώθηκε και αναγνωρίστηκε συνταγματικά η υποχρέωση του Κράτους να αναλάβει τις αναγκαίες πρωτοβουλίες και να υλοποιήσει μέτρα για την επίτευξη της νησιωτικότητας.

Επιπλέον, αυτό που είναι σημαντικό και θα πρέπει να ειπωθεί, είναι ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ήδη, από τη Συνθήκη της Λισσαβόνας το 2007 και συγκεκριμένα με τα άρθρα 170 και 174, αναγνωρίστηκε η ανάγκη διάκρισης της αναπτυξιακής παρέμβασης σε ειδικές κατηγορίες χώρου, προκειμένου να διευκολυνθεί η εδραίωση συστήματος ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών, όπως οι νησιωτικές, διασυνοριακές και ορεινές περιοχές.

Τι ζητούσαμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τόσα χρόνια από την Ευρωπαϊκή Ένωση; Να δημιουργήσει νησιωτική πολιτική. Τι κάνουμε εμείς τώρα; Εμείς δημιουργούμε το πλαίσιο. Άρα, δημιουργούμε προϋποθέσεις προσέλκυσης χρηματοδοτικών «εργαλείων». Άρα, τι κάνουμε πρακτικά για να το καταλάβουν και οι αγαπητοί συνάδελφοι; Δημιουργούμε εκείνο το πλαίσιο, αλλά, κυρίως, δημιουργούμε όλα τα χρηματοδοτικά «εργαλεία», προκειμένου να λάβει «σάρκα και οστά» η δική μας στρατηγική.

Επιπλέον, αγαπητοί συνάδελφοι, στις 2 Φεβρουαρίου, η Ελλάδα υπογράφει τη διακήρυξη για τη Βιώσιμη «Γαλάζια» Οικονομία, όπου τίθενται οι προτεραιότητες για την επόμενη πενταετία για τους τομείς της «γαλάζιας» οικονομίας και βέβαια, για τη συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη. Άρα, τι κάνουμε; Πρωτοπορούμε, πλέον, και σε αυτόν τον τομέα και σε ευρωπαϊκό επίπεδο για θέματα ατζέντας «γαλάζιας» οικονομίας. Ότι λέμε, το κάνουμε πράξη.

Για πρώτη φορά, εισάγεται η υποχρέωση για εθνική στρατηγική για τον νησιωτικό χώρο, με σαφείς και μετρήσιμους δείκτες και στόχους, τόσο σε εθνικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο και βέβαια, με συγκεκριμένες πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης. Οφείλουμε να διατηρήσουμε το ενιαίο και αδιαίρετο του νησιωτικού χώρου στο κατάλληλο πεδίο. Αυτή, άλλωστε, είναι και η αρχή της επικουρικότητας.

Για πρώτη φορά, η στρατηγική αυτή αναφέρεται στο σύνολο των διαθέσιμων πόρων που μπορούν να αξιοποιηθούν και περιλαμβάνει συγκεκριμένα χρηματοδοτικά «εργαλεία». Για πρώτη φορά, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ενεργοποιείται σε ρόλο συντονιστή για τη συνολική κινητοποίηση του κρατικού μηχανισμού. Όλοι οι φορείς μπορούν να συνεργαστούν, προκειμένου να μεγιστοποιήσουμε τα οφέλη για τους νησιώτες μας, ενώ, για πρώτη φορά, δικαιώνεται 100% ο δεύτερος μεγάλος «πυλώνας» του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η νησιωτικότητα.

Το σχέδιο νόμου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρίσκεται στην «καρδιά» της πολιτικής αντίληψης, αλλά και της προσέγγισης του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη και της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και «υπηρετεί» την έμπρακτη αναγνώριση της εθνικής σημασίας του νησιωτικού χώρου. Είναι κρίσιμος, ιδιαίτερα σε αυτή την περίοδο των απειλών και των προκλήσεων, ο σταθεροποιητικός ρόλος που μπορεί να παίξει η Πατρίδα μας, με δεδομένο και το ότι ο θαλάσσιος χώρος του Αιγαίου, της Κρήτης και του Ιονίου έχουν ταυτόχρονα διεθνή και ευρωπαϊκά χαρακτηριστικά.

Επομένως, η διατήρηση ενός οικονομικά και κοινωνικά «υγιούς» νησιωτικού χώρου, σίγουρα, ενισχύει τα εθνικά και κυριαρχικά δικαιώματα της Πατρίδας μας. Επίσης, υπηρετεί την προτεραιότητα που δίνουμε στην οργανωμένη ανάπτυξη των νησιών μας, την επιβεβλημένη «υιοθέτηση» «εργαλείων» διαμόρφωσης πολιτικής. Για τους νησιώτες μας τίποτα δεν είναι δεδομένο. Αυτό το είδαμε, εμπράκτως, τον Μάρτιο του 2020, όπου αντιμετωπίσαμε το σύνολο του νησιωτικού χώρου της Πατρίδας μας ως «οιονεί» άγονη γραμμή. Αυτή την άσκηση είχαμε να επιλύσουμε.

Μέχρι σήμερα, έχουμε ενισχύσει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες με 55 εκατομμύρια ευρώ, και τους ναυτικούς μας με άλλου τύπου προνόμια. Δηλαδή, με μειώσεις ΦΠΑ, με επιδοτήσεις εργοδοτικών και ασφαλιστικών εισφορών. Με αυτόν τον τρόπο, διασφαλίσαμε την εδαφική συνέχεια μεταξύ της ηπειρωτικής και της νησιωτικής Ελλάδος. Για έναν κάτοικο της ηπειρωτικής Ελλάδας αυτά τα πράγματα είναι δεδομένα. Το να πάει κάποιος από την Αθήνα μέχρι τη Λάρισα με το αυτοκίνητό του, είναι κάτι δεδομένο. Για τον νησιώτη μας, όμως, δεν ήταν δεδομένο. Του το διασφαλίσαμε και θα συνεχίσουμε να στηρίζουμε τη ναυτιλία μας, θα συνεχίσουμε να στηρίζουμε τις εταιρείες μέχρι τις 31/5 με, επιπλέον, 50 εκατομμύρια ευρώ.

Επίσης, υπηρετείται η διασφάλιση της υλοποίησης της πολιτικής αυτής με συγκεκριμένα «εργαλεία» και βέβαια, ο έλεγχος. Καλά είναι τα «εργαλεία», καλή είναι η πολιτική, αλλά το θέμα είναι πώς θα ελέγχουμε αυτή την πολιτική μέσα από «εργαλεία» παρακολούθησης και αξιολόγησης που ενισχύουν τη διαφάνεια και τη λογοδοσία.

Αμφισβητήθηκε ότι κάναμε περιφερειακούς διαλόγους. Αύριο που θα είναι εδώ οι φορείς, θα σας το πιστοποιήσουν. Έγιναν δεκατέσσερις περιφερειακές συνδιασκέψεις και θεματικές ενότητες σε ολόκληρη τη νησιωτική περιφερειακή Ελλάδα. Συμμετείχαν 327 κοινωνικοί εταίροι και φορείς, ο καθένας με τη σειρά του συνέβαλε, σημαντικά, στη διαμόρφωση των πολιτικών. Θέλω ειλικρινά να τους ευχαριστήσω, όπως θέλω ειλικρινά να ευχαριστήσω τους στενούς μου συνεργάτες, τη Γενική Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, την κυρία Καλογήρου, τους συνεργάτες μου που είναι σήμερα εδώ, τον κ. Κουτουλάκη και τον κ. Συμβουλάκη, αλλά και τη Μαρία Κούτση, που δεν μπορούσε για άλλους λόγους να παρευρίσκεται σε αυτή την Αίθουσα, διότι ξεκινήσαμε από «λευκό χαρτί». Αυτή είναι, κυρίες και κύριοι, η «κληρονομιά» που πήραμε το προηγούμενο χρονικό διάστημα.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω, ότι αυτό το σχέδιο νόμου δεν αποτελεί άσκηση επί χάρτου. Αποτελεί προϊόν συστηματικής μελέτης δυνατοτήτων και αδυναμιών, διότι είναι γεγονός ότι τα νησιά μας έχουν σημαντικές αδυναμίες. Πρώτα απ’ όλα, υπάρχει πρόβλημα γεωγραφικής απομόνωσης, μικρές οικονομίες, άρα, ανάγκη για μεγαλύτερες και περισσότερες υποδομές. Βέβαια, το Κράτος πρέπει να είναι παρών εκεί, όπου η ιδιωτική οικονομία δεν μπορεί να είναι, να συνυπολογίζει τις ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου, να ορίζει στόχους, προτεραιότητες και «εργαλεία» για την επίτευξή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα κάνουμε το πρώτο βήμα και πρώτα ο Θεός την Τετάρτη θα ψηφιστεί το νομοσχέδιο, ενώ ακολουθείται και δευτερογενής νομοθέτηση που, ήδη, είναι σε προχωρημένο στάδιο. Όλοι κρινόμαστε από τα αποτελέσματα. Επομένως, απόφασή μας είναι να προχωρήσουμε και να τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα. Αν και σήμερα δεν είναι η ώρα του απολογισμού, νομίζω ότι, ό,τι έχω πει το έχω κάνει πράξη και αυτό το έχει δείξει η πολιτική μου τους τελευταίους οκτώ μήνες μαζί με τους συνεργάτες μου στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ως Βουλευτής, λοιπόν, αυτής της Κυβέρνησης, αλλά και ως νησιώτης, χαίρομαι για την τόσο σημαντική αυτή τομή στην αναπτυξιακή πορεία της νησιωτικής Ελλάδος. Γνωρίζετε ότι είμαι, εξαιρετικά, φειδωλός και στα λόγια μου, αλλά και στις δηλώσεις μου, όμως, θέλω να διαβεβαιώσω και τον τελευταίο κάτοικο των νησιών μας, ότι τα χρόνια που έρχονται, ασφαλώς, θα είναι καλύτερα.

Ας δούμε, όμως, τι πετυχαίνουμε με το νομοσχέδιο που εισάγουμε σήμερα. Κατ’ αρχήν, το τρίπτυχο νησιωτικότητα - θαλάσσια οικονομία - «γαλάζια» ανάπτυξη είναι σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πρακτικές και λογικές, ενώ, για πρώτη φορά, εισάγεται σε θεσμικό κείμενο κατά τρόπο ολοκληρωμένο, συνεκτικό και ρεαλιστικό. Θεσμοθετείται, για πρώτη φορά, η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στο νησιωτικό χώρο, μέσω της εθνικής στρατηγικής, ενώ μεταξύ των βασικών αρχών του νέου θεσμικού πλαισίου συγκαταλέγονται η διασφάλιση της διακριτής αντιμετώπισης των μικρών και πολύ μικρών νησιών, η άσκηση ειδικής αναπτυξιακής πολιτικής στα νησιά, η ενίσχυση του κοινοβουλευτικού έργου και παρουσία στην αρμόδια Επιτροπή, η «υιοθέτηση» ειδικών προγραμμάτων για τομεακές πολιτικές στο νησιωτικό χώρο. Η νέα νησιωτική πολιτική απαιτεί προτεραιότητες, μέσα, «εργαλεία», μηχανισμούς και αποτελεσματική διακυβέρνηση και θα πρέπει να συνδέεται με την ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας.

Ποιες είναι, όμως, οι ελάχιστες προτεραιότητες και οι τομείς παρέμβασης; Είναι η λιμενική πολιτική, οι κρίσιμες υποδομές ενέργειας και διαχείρισης υδάτινων πόρων, η ακτοπλοΐα, η ενίσχυση της νησιωτικής ανταγωνιστικότητας, η θαλάσσια επιτήρηση και στρατηγική ασφάλειας στη θάλασσα, τα «γαλάζια» επαγγέλματα, η θεσμική ενδυνάμωση και η τεχνική υποστήριξη υλοποίησης δράσεων, ιδιαίτερα, στα μικρά νησιά.

Με τα χρηματοδοτικά «εργαλεία» δίνουμε περιεχόμενο στην εθνική στρατηγική και είμαστε, απόλυτα, εναρμονισμένοι με την ευρωπαϊκή πολιτική. Ας δούμε, πιο αναλυτικά, ποια είναι αυτά τα χρηματοδοτικά «εργαλεία», για να τα καταλάβουμε όλοι. Πρώτα απ’ όλα, το Πρόγραμμα «Νέαρχος» που αφορά στη χρηματοδότηση έργων δημοσίου χαρακτήρα. Τι θα κάνουμε; Πολύ απλά, θα «αυγατίσουμε» τα χρήματα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος.

Ξέρετε πολύ καλά, κύριε Σαντορινιέ, ότι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας για λιμενικές υποδομές είναι 4 - 4,5 εκατομμύρια €.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Στα 12 εκατομμύρια το αφήσαμε εμείς. Στα 4 εκατομμύρια το πήγατε εσείς;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Προσέξτε, λοιπόν, εμείς τι θα κάνουμε. Θα πολλαπλασιάσουμε τα συγκεκριμένα χρήματα, δέκα και είκοσι φορές, προκειμένου, άμεσα, να χρηματοδοτήσουμε παρεμβάσεις σε λιμενικές υποδομές. Ήδη, η σχετική κυα είναι υπό επεξεργασία και πολύ σύντομα το συγκεκριμένο χρηματοδοτικό «εργαλείο» θα είναι έτοιμο. Όλοι θα κριθούμε στην πράξη. Άρα, περιλαμβάνει λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις, υποδομές δικτύων διαχείρισης, έργα διαχείρισης κι ενέργειας, θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Πάμε, τώρα, στο δεύτερο χρηματοδοτικό «εργαλείο», την ενίσχυση της νησιωτικής επιχειρηματικότητας. Κατ’ αρχήν, για να πετύχει ένα πρόγραμμα, θα πρέπει να έχει μελετηθεί. Εμείς τι έχουμε κάνει; Μέσα από ενδελεχή μελέτη έχουμε καταγράψει το παραγωγικό μοντέλο κάθε Περιφέρειας. Άρα, έχουμε σταχυολογήσει τις συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες, τα συγκεκριμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε Περιφέρειας. Αναγνωρίζουμε, δηλαδή, τα ιδιαίτερά τους χαρακτηριστικά και δεν πάμε οριζόντια. Συνεργαζόμαστε, ήδη, ή βρισκόμαστε σε διαβούλευση και εξέλιξη. Η συνεργασία μας είναι και με το Υπουργείο Ανάπτυξης και την Αναπτυξιακή Τράπεζα, έτσι ώστε να μπορέσουμε να στηρίξουμε το λειτουργικό κόστος της νησιωτικής επιχείρησης με κεφάλαια κίνησης, με μικροχρηματοδοτήσεις, για παράδειγμα, για αγορά πρώτων υλών.

Τέλος, είναι το Ταμείο της Θαλάσσιας «Γαλάζιας» Οικονομίας. Ναι, δίνουμε έμφαση σε αυτό. Δημιουργούμε ένα phantom fund, αυτή είναι η πραγματικότητα, ακριβώς, για να στηρίξουμε εξειδικευμένα -αυτό δεν αναφέρεται μόνο στο νησιωτικό χώρο, αλλά σε ολόκληρη τη χώρα- συγκεκριμένους κλάδους που συνδέονται με τη ναυτιλία, τη ναυτιλιακή τεχνολογία, τον ναυτιλιακό εξοπλισμό και, βέβαια, εφαρμογές χρήσης τεχνολογίας, πληροφορικής και επικοινωνιών.

Ποια θα είναι τα «εργαλεία» που θα παρακολουθούν και θα αξιολογούν τη συγκεκριμένη πολιτική; Είναι η ετήσια έκθεση αξιολόγησης πολιτικών στον νησιωτικό χώρο μέχρι την 31η Μαρτίου εκάστου έτους. Το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής εμείς το ενεργοποιήσαμε. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** (ομιλία εκτός μικροφώνου)

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Πότε; Επί ημερών σας, συνεδρίασε μία φορά;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, μην διακόπτετε, ώστε να μπορέσει, να μιλήσει ο κ. Υπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ενεργοποιούμε τα πάντα και γι’ αυτό έχετε πρόβλημα.

Το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, λοιπόν, συντάσσει και υποβάλει στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έκθεση αξιολόγησης και αποτίμηση αποτελεσμάτων των επιπτώσεων των πολιτικών. Θα πρέπει για οποιαδήποτε πολιτική, νομοσχέδιο ή πρόγραμμα να αποτυπώνεται στην έκθεση το πώς επηρεάζει τη νησιωτικότητα, αν έχει, για παράδειγμα, αναπτυξιακό «αποτύπωμα». Η έκθεση θα παρουσιάζεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής των Ελλήνων, εντός του πρώτου εξαμήνου εκάστου έτους.

Γιατί συστήνουμε το Εθνικό Μητρώο Φορέων Θαλάσσιας Οικονομίας; Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι, ότι δεν υπάρχει συνεκτικότητα στη συνεργασία των φορέων, χωρίς τον συντονισμό του Κράτους. Παραδείγματος χάρη, υπάρχουν αρκετοί φορείς, ακαδημαϊκοί φορείς, ερευνητικά ιδρύματα που υλοποιούν δεκάδες έργα και μετά χάνονται. Εάν καταγραφούν αυτοί οι φορείς, θα ξέρουμε, καταρχήν, ποιοι είναι, για να μπορούν να συνεργαστούν στο μέλλον. Κάνουμε το πολύ απλό και το αυτονόητο.

Δημιουργούμε, επίσης, ειδικό πρόγραμμα θεσμικής ενδυνάμωσης των φορέων της θαλάσσιας οικονομίας. Τα επιμελητήριά μας χρειάζονται εξειδικευμένα «εργαλεία». Τέλος, δημιουργούμε την πλατφόρμα ενιαίας παρακολούθησης και τεκμηρίωσης στους τομείς της εθνικής στρατηγικής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αύριο θα έχουμε τη συζήτηση, επί των άρθρων, κατά την οποία θα αναφερθώ εκτενώς, σε όλα όσα ετέθησαν για διάφορα θέματα. Απάντηση υπάρχει για όλα τα θέματα και θα λάβετε τις κατάλληλες απαντήσεις. Είμαι βέβαιος, ότι οι αγαπητοί συνάδελφοι μέχρι τη συζήτηση του σχεδίου νόμου στην Ολομέλεια, θα μπορούν να μελετήσουν καλύτερα το νομοσχέδιο, έτσι ώστε να αρθούν οι όποιες επιφυλάξεις υπάρχουν.

Όμως, μου έκανε εντύπωση το γεγονός, ότι πολλοί έθεσαν το άρθρο 17. Θέλω να επισημάνω στους αγαπητούς συναδέλφους, ότι καλό είναι να διαβάζουν την ουσία των διατάξεων και όχι να χρησιμοποιούν τα «σκονάκια» φίλων τους. Αναφέρθηκε, λοιπόν, η Αντιπολίτευση στην εισαγωγική διάταξη για την επιδότηση διδάκτρων σε ιδιωτικές Τεχνικές Σχολές Εμπορικής Ναυτιλίας. Κύριοι συνάδελφοι, προφανώς, διαβάζετε άλλο νομοσχέδιο. Η περίπτωση ε΄ υφίσταται, άνευ εφαρμογής και περιεχομένου, από το νομοθετικό διάταγμα 197, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με τον ν. 1085/1980, στο άρθρο 43. Από το 1980, άνευ εφαρμογής, ισχύει η συγκεκριμένη διάταξη. Είναι ανεφάρμοστη και άνευ αντικειμένου. Και για να μην δημιουργηθούν οι οποιεσδήποτε ενστάσεις, θα αναλάβω πρωτοβουλία να διαγραφεί η συγκεκριμένη περίπτωση. Όμως, επειδή δεν διαβάζετε, ισχύει η συγκεκριμένη ρύθμιση από το 1980.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, που εισηγούμαι σήμερα, δεν συνιστά, απλά, μία νομοθετική παρέμβαση. Συνιστά ένα νέο συγκροτημένο αποτελεσματικό σχέδιο που αλλάζει την αναπτυξιακή πορεία των νησιών μας. Είναι μία ουσιαστική παρέμβαση που δίνει νόημα και περιεχόμενο στη νησιωτικότητα με συγκεκριμένα μέσα και «εργαλεία» χρηματοδότησης. Είναι ένα λειτουργικό στρατηγικό σχέδιο που θα βοηθήσει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του 15% του πληθυσμού της χώρας που κατοικεί στα νησιά μας. Η στήριξη των νησιωτών και των νησιών μας δεν είναι θέμα μιας κυβέρνησης ή ενός κόμματος. Είναι θέμα εθνικό, είναι θέμα όλων μας.

Ακριβώς γι’ αυτό εγώ θα ζητήσω να επανεξετάσετε τη στάση σας και να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιό μας. Να δείξετε στους νησιώτες μας, ότι το ελληνικό Κοινοβούλιο βάζει την ευημερία τους, αλλά και την αναπτυξιακή τους προοπτική, πάνω από κομματικές αντιπαραθέσεις. Πιστεύω ότι οι νησιώτες μας το αξίζουν.

Σας ευχαριστώ πολύ και τα υπόλοιπα θα τα πούμε αύριο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η πρώτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου επεξεργαζόμαστε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σχετικά με την «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, διατάξεις για συμμόρφωση με υποχρεώσεις διεθνούς ναυσιπλοΐας και την αναβάθμιση Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ. και ειδικές ρυθμίσεις για την ψηφιοποίηση και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά-COVID εποχή».

Θα συνεχίσουμε αύριο το πρωί, ημέρα Παρασκευή, στις 10:00 με την ακρόαση των φορέων και στη 13:00 με τη συζήτηση των άρθρων του συγκριμένου σχεδίου νόμου.

Λύεται η συνεδρίαση. Καλή συνέχεια σε όλους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Χειμάρας Θεμιστοκλής, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17:35΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**