**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, 22 Ιανουαρίου 2021, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10:25΄, 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 τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους, επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ.: Βασίλειος Κορκίδης, εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος (ΚΕΕΕ), Χρυσή Βιτσιλάκη, Πρύτανης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, εκπρόσωπος της Συνόδου Πρυτάνεων, Παναγιώτης-Ιάσων Αγγελόπουλος, Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ), Γεώργιος Χατζημάρκος, μέλος Δ.Σ. Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ), Γεώργιος Πατέρας, Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), Κωνσταντίνος Κυράνης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών, Σπυρίδων Πασσάκος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος (ΠΕΑΛΣ), Σωτήριος Σκιαδαρέσης, Πρόεδρος του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (EOAEN), Ελευθέριος Κεχαγιόγλου, Πρόεδρος του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών, Σπυρίδων Καράμπαμπας, Ταμίας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Καινοτόμων Εφαρμογών Ελλάδας, Βασίλειος Καμπάκης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων, Παναγιώτα Μαραγκού, επικεφαλής περιβαλλοντικών προγραμμάτων της WWF Hellas, Ζωή Πεντότη, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΟΥΕΝ), Παναγιώτης Τσιάνος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΛΣ), Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ), Αθανάσιος Ευαγγελάκης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ), Κωνσταντίνος Κελαϊδίτης, Πρόεδρος του Συλλόγου Υπαλλήλων του Υπουργείου Αιγαίου, Δημήτρης Γκερλές, μέλος του Πανελλήνιου Συλλόγου Υπαλλήλων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΣΥΥΕΝ) και Νικόλαος Βουλομάνος, Α΄ Αντιπρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Ημερόπλοων Σκαφών (ΠΕΝΕΤΗΣ).

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής των Ελλήνων, όπου επεξεργαζόμαστε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Σήμερα θα έχουμε την ακρόαση φορέων. Συνολικά, έχουν κληθεί είκοσι τρεις φορείς. Θέλω να καλωσορίσω όλες και όλους τους εκπροσώπους των φορέων, γιατί ανταποκριθήκατε στο κάλεσμα της Επιτροπής μας και είστε σήμερα κοντά μας, για να διευκολύνετε με τις απόψεις σας στην καλύτερη νομοθέτηση της Επιτροπής μας στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Από τους εκπροσώπους που έχουν, ήδη, συνδεθεί βλέπω και μπορούμε να ξεκινήσουμε με τον παλιό μας φίλο, τον Βασίλη Κορκίδη, τον εκπρόσωπο της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων.

Τον λόγο έχει ο κ. Κορκίδης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΙΔΗΣ (Εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος (ΚΕΕΕ)):** Καλή σας ημέρα και ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Θα προσπαθήσω να καλύψω όλα τα σημεία, στα οποία θα ήθελα να κάνω αναφορά, μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο.

Να σας πω, ξεκάθαρα, ότι το νομοσχέδιο για τη νησιωτική πολιτική που κατατέθηκε στη Βουλή έχει σαφείς στρατηγικούς στόχους. Τουλάχιστον, αυτό διακρίνουμε εμείς. Έχει ένα σχέδιο δράσης και συγκεκριμένα μέσα και «εργαλεία» για να μπορεί να υλοποιηθεί. Πρόκειται, ουσιαστικά, για μία ολιστική στρατηγική προσέγγιση της νησιωτικής πολιτικής και της θαλάσσιας οικονομίας. Έχουμε συμβάλει με πάρα πολλές προτάσεις το τελευταίο διάστημα και εμείς και το Ναυτικό Επιμελητήριο σε πάρα πολλά σημεία που εκκρεμούσαν.

Το νομοσχέδιο αναγνωρίζει τις εγγενείς χωρικές και περιβαλλοντικές ιδιαιτερότητες, αλλά και τα πολλαπλά πλεονεκτήματα, γιατί εμείς θεωρούμε ότι είναι πλεονέκτημα και μοναδικότητα η πολυνησιακή ανάπτυξη της χώρας μας και, βεβαίως, της διακριτής ταυτότητας των νησιών μας. Ιδιαίτερη σημασία, θεωρώ, πως έχει το γεγονός, ότι το νομοσχέδιο περιλαμβάνει ειδικά χρηματοδοτικά προγράμματα σε σχέση, τόσο με την ανάπτυξη υποδομών, όσο και με τη νησιωτική επιχειρηματικότητα, που επιθυμούμε να μπορεί να έχει διάρκεια δώδεκα μηνών και όχι μόνο κατά την ισχύουσα τουριστική περίοδο.

Αναφέρομαι στο Α΄ κεφάλαιο, στα «γαλάζια» επαγγέλματα και τη «γαλάζια» ανάπτυξη.

Επίσης, στην πρόβλεψη που ανέφερα πριν για τα χρηματοδοτικά «εργαλεία», μέσα από το ειδικό Πρόγραμμα «Νέαρχος», υπάρχουν συγκεκριμένα άρθρα, όπως το άρθρο 7, το οποίο αναφέρεται, ακριβώς, στο πώς θα γίνεται η χρηματοδότηση και νομίζω ότι αυτό βοηθάει αρκετά.

Το άρθρο 8, αναφέρεται στο Ταμείο Θάλασσας και «Γαλάζιας» Οικονομίας και έχει σκοπό τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση αυτών των «εργαλείων». Πρέπει να αξιοποιηθεί κάθε ευρώ κι όχι να απορροφηθεί, απλώς, κάθε ευρώ. Γνωρίζετε την άποψή μας. Θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντικοί οι τομείς της ναυτιλιακής τεχνολογίας, του ναυτιλιακού και ναυπηγικού εξοπλισμού, της ανάπτυξης των εφαρμογών, της χρήση της τεχνολογίας πληροφορικής και των επικοινωνιών.

Το τελευταίο διάστημα, μαζί με το Ναυτικό Επιμελητήριο, έχουμε δημιουργήσει το πρώτο ελληνικό cluster, το «Maritime Hellas». Προσπαθούμε, πραγματικά, να καλύψουμε κάποιες δράσεις που δεν είχαμε αξιοποιήσει τόσο πολύ, δεδομένου ότι η ελληνική ναυτιλία είναι νούμερο 1 στον κόσμο και έχει ένα brand name, το οποίο μπορούμε να αξιοποιήσουμε και να δείξουμε εξωστρέφεια. Όλες αυτές οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δουλεύουν υποστηρικτικά για την ελληνική ναυτιλία, που εξάγουν σε όλα τα λιμάνια του κόσμου.

Θα ήθελα, λοιπόν, να κάνω μία αναφορά για τη χρηματοδότηση από εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους, ώστε να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε μία ναυτιλιακή «τρίαινα» με τη Σύρο, την Ελευσίνα και τον Σκαραμαγκά στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο και για τη ναυπηγική βιομηχανία, αλλά και για τη διάλυση πλοίων μέσα σε χώρους ναυπηγείων. Έχουν κατατεθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση 34 αιτήσεις, καμία από τη χώρα μας από το 2016, εκ των οποίων οι 6 είναι από την Τουρκία.

Θεωρώ -και θα το πω λίγο ωμά, δεν ξέρω πώς θα ακουστεί- ότι με ελληνικό scrap ναυπηγούνται τουρκικά πολεμικά και επειδή τα επόμενα χρόνια, τουλάχιστον, 18 πλοία της ακτοπλοΐας μας, λόγω ηλικίας θα πρέπει να αποσυρθούν, καλό είναι να μπορέσουμε να γίνει αυτή η ανανέωση του στόλου της ακτοπλοΐας σε ελληνικά ναυπηγεία αφενός, και αφετέρου, όλα τα πλοία να διαλυθούν σε ελληνικό «πράσινο» διαλυτήριο, σύμφωνα με όλες τις ευρωπαϊκές προϋποθέσεις.

Θα ήθελα να πάω και στα θέματα της Εθνικής Ενιαίας Πλατφόρμας Λιμενικής Κοινότητας και συγκεκριμένα, στο άρθρο 24. Θεωρώ ότι, πραγματικά, οι προσπάθειές μας απέδωσαν. Με τον τρόπο, που αναφέρεται αναλυτικά στο άρθρο, η δημιουργία αυτής της πλατφόρμας μάς ικανοποιεί απόλυτα, γιατί, ουσιαστικά, βάζει ένα τέλος στις αποσπασματικές παρεμβάσεις, δίνοντας τη θέση τους σε μία ολιστική αντιμετώπιση της, μέχρι σήμερα, έλλειψης, πράγματι, ενός ολοκληρωμένου ψηφιακού συστήματος διαχείρισης. Όμως, το κάνει με απόλυτη ασφάλεια, δεδομένων των πληροφοριών που διακινούνται στα λιμάνια και δίνει τη σιγουριά στον χρήστη, ότι «τα δεδομένα του δεν θα διαρρεύσουν και δεν θα πάνε στην άλλη άκρη του κόσμου.

Επίσης, θεωρώ ότι είναι απαραίτητη η κρατική εποπτεία γι’ αυτά τα δεδομένα. Νομίζω ότι και ο Γιώργος Πατέρας θα αναφερθεί σε αυτό το θέμα πιο αναλυτικά, καθώς το παρακολουθεί και σε διεθνές επίπεδο. Δεν υπήρχε σε καμία χώρα του κόσμου μία ιδιωτική εταιρεία που να μπορεί να διατηρεί αυτή την πλατφόρμα, με αυτά τα δεδομένα.

Το άρθρο 25, επίσης, μάς έχει απασχολήσει επανειλημμένως και αφορά στο θέμα της ανανέωσης των συμβάσεων και στη διαχείριση των αποβλήτων. Ως πρώην μέλος της ΡΑΛ οφείλω να σεβαστώ την απόφασή της, την 62/2018, που ενσωματώνει την ευρωπαϊκή νομοθεσία, δίνοντας ένα εύλογο χρονικό διάστημα προσαρμογής. Αυτό το θεωρώ σωστό.

Επίσης, θέλω να κάνω μία αναφορά στο άρθρο 22, που αναφέρεται στις πλοηγικές υπηρεσίες. Θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό που δίνουμε τη δυνατότητα στα πλοία μικρής αποστάσεως να κινούνται σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Δηλαδή, να είναι στην επιλογή του πλοιάρχου, ανάλογα με τα προσόντα του και το μέγεθος του πλοίου, η χρήση της πλοηγικής υπηρεσίας. Δεν υποβαθμίζουμε κανέναν, αλλά δίνουμε τη δυνατότητα να μπορούν τα πλοία μικρής απόστασης να είναι ανταγωνιστικά και να μην χρεώνονται με έξοδα δεν τους είναι απαραίτητα.

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνοντας, θα ήθελα να σας πω, ότι έχουμε καταθέσει ένα υπόμνημα, όσο πιο αναλυτικό γίνεται, ανά κεφάλαιο, για τα θέματα τα οποία έθιξα, αλλά και για κάποια άλλα, που αν και δεν είναι δευτερεύοντα, δεν είμαι εγώ ο, πλέον, αρμόδιος να τα αναδείξω.

Τέλος, κάνουμε και μία αναφορά, μαζί με τη διάταξη για το e-ναυλοσύμφωνο, να μπορέσουμε να επεκταθούμε και, επιτέλους, να υλοποιήσουμε και το e-εισιτήριο στην ακτοπλοΐα. Θεωρώ ότι ο χρόνος είναι κατάλληλος και «ώριμος» να προχωρήσουμε σε αυτά.

 Πιστεύω, πραγματικά, ότι η ναυτιλιακή οικονομία, η θαλάσσια οικονομία είναι ένας τεράστιος «πυλώνας» για την ελληνική οικονομία. Μόνο η ακτοπλοΐα προσφέρει 13 δισεκατομμύρια ευρώ, ετησίως, ενώ οι δυνατότητες της ναυπηγοεπισκευής μας είναι να φέρουν συνάλλαγμα 18 δισεκατομμυρίων ευρώ στην ελληνική οικονομία, τα επόμενα χρόνια, αρκεί οι επενδυτές να χρησιμοποιούν τις ελληνικές επιχειρήσεις που βρήκαν στη χώρα μας και όχι να δημιουργούν δικές τους θυγατρικές. Είμαστε καλοί για όλο τον κόσμο και δεν είμαστε καλοί για κάποιους στη χώρα μας. Και μάλιστα, επενδυτές που θα έπρεπε να έχουν φιλικές και επαγγελματικές σχέσεις με τις εθνικές επιχειρήσεις της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για το χρόνο που μου δώσατε και εύχομαι κάθε καλό σε όλους, με υγεία.

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

**ΧΡΥΣΗ ΒΙΤΣΙΛΑΚΗ (Πρύτανης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Εκπρόσωπος του Συλλόγου Πρυτάνεων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα στη Βουλή από την ακριτική Μυτιλήνη και σε όλους τους συμμετέχοντες φορείς. Εκ μέρους της Συνόδου των Πρυτάνεων, αλλά και ως Πρύτανης του, κατ’ εξοχήν, νησιωτικού πανεπιστημίου, είμαι σήμερα εδώ, για να μπορέσουμε να καταθέσουμε τις απόψεις μας, προκειμένου, στην προσπάθεια που καταβάλλεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, να συνδράμουμε κι’ εμείς σε αυτή τη μεγάλη εθνική προσπάθεια.

Αποτελεί γεγονός αδιαμφισβήτητο, ότι ο ελληνικός θαλάσσιος και παράκτιος χώρος είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας και την κοινωνική συνοχή, τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Και αυτό θα πρέπει να το τονίζουμε. Από τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών μέχρι την ευρωπαϊκή πολιτική για τη «γαλάζια» ανάπτυξη, σαφώς, αναγνωρίζεται η αναγκαιότητα διατύπωσης ολοκληρωμένων στρατηγικών για τη βιώσιμη οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ζωή, ιδιαίτερα, των γεωγραφικών εκείνων χώρων και ενοτήτων που σχετίζονται με τον θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον, αλλά, κατεξοχήν, το νησιωτικό περιβάλλον.

Εξάλλου, η προστασία και η στήριξη της νησιωτικότητας προβλέπεται, τόσο στο Σύνταγμά μας, όσο και στη σειρά ευρωπαϊκών συνθηκών, όπως αυτή της Λισσαβόνας, τις οποίες έχουμε προσυπογράψει και οι οποίες προτάσσουν την προστασία νησιωτικών περιοχών και αναγνωρίζουν την αναγκαιότητα ειδικών και στοχευμένων παρεμβάσεων, στο πλαίσιο στρατηγικών στις περιοχές αυτές. Εμφανώς, είναι τώρα η ώρα γι’ αυτού του είδους τις στρατηγικές και τα μέτρα.

Επιβεβαιώνεται από την πράξη, έως σήμερα, και στο πλαίσιο των καταστατικών αυτών προβλέψεων, ότι, διαχρονικά, έχουμε λάβει αποσπασματικά -και για τον λόγο αυτό, ανεπαρκή και ιδιαίτερα περιορισμένα- μέτρα. Για τον λόγο αυτό χαιρετίζουμε, ένθερμα, τη νομοθετική πρωτοβουλία που σήμερα συζητάτε για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική και τον νησιωτικό χώρο και την αποσαφήνιση των προτεραιοτήτων, των μέσων και των μηχανισμών προώθησης και αποτελεσματικής διακυβέρνησης του θαλάσσιου και νησιωτικού χώρου.

Ως Σύνοδος Πρυτάνεων, παριστάμεθα για να καταθέσουμε τη διαθεσιμότητα και την παρουσία της επιστημονικής κοινότητας και να επισημάνουμε την αναγκαιότητα ενεργούς αξιοποίησης της επιστημονικής γνώσης και των ερευνητικών αποτελεσμάτων, που παράγονται στα ελληνικά πανεπιστήμια και τα οποία εκτιμούμε, ότι είναι καθοριστικής σημασίας και συμβολής για την υλοποίηση της χαραχθείσας θαλάσσιας πολιτικής στον νησιωτικό χώρο και για την εξειδίκευση, ιδιαίτερα, των μέτρων και των παρεμβάσεων που, στην πράξη, θα καθορίσουν, τελικά, την επιτυχία της εθνικής και νησιωτικής ανάπτυξης.

Η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως γνωρίζουμε, η οποία πλαισιώνει την εθνική και περιφερειακή μας στρατηγική, προτάσσει, πρώτον, τους άξονες της «πράσινης» και της «γαλάζιας» ανάπτυξης, της βιώσιμης «πράσινης» και «γαλάζιας» ανάπτυξης. Δεύτερον, την αξιοποίηση της τεχνολογίας και των ψηφιακών μέσων και τρίτον, την προώθηση της κοινωνικής συνοχής.

Όλα τα ανωτέρω βασίζονται, κατεξοχήν, στην αξιοποίηση της επιστημονικής μελέτης.

Όλη η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης προτάσσει, ακριβώς, τη συνέργεια των πανεπιστημίων και των ερευνητικών φορέων με τους φορείς χάραξης και υλοποίησης πολιτικής και της κοινωνίας, προκειμένου να επιτευχθούν οι εν λόγω στόχοι.

Ακόμη, τα χρηματοδοτικά «εργαλεία» περιφερειακής ανάπτυξης, που συμπεριλαμβάνει και θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνει, κατ’ εξοχήν, τις νησιωτικές μας περιοχές, βασίζονται στη στρατηγική της «έξυπνης» εξειδίκευσης, με την αξιοποίηση του τετραπλού «έλικα», δηλαδή, της συνέργειας και τη στενής συνεργασίας των δημόσιων εθνικών και περιφερειακών φορέων, των πανεπιστημιακών και ερευνητικών ιδρυμάτων, της περιφερειακής κοινότητας και της κοινότητας των πολιτών.

Με την παρουσία μας, λοιπόν, σήμερα εδώ, κύριε Πρόεδρε, εκλεκτοί παριστάμενοι, επιβεβαιώνουμε την παρουσία και τη βούληση των ελληνικών πανεπιστημίων, να καταθέσουν και να συνδράμουν στην έμπρακτη προώθηση της θαλάσσιας πολιτικής, μέσω της αξιοποίησης της προηγμένης επιστημονικής γνώσης των Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων της χώρας και δη των τμημάτων τους που «θεραπεύουν» αντικείμενα, άμεσα σχετιζόμενα με τη θάλασσα, τη ναυτιλία και τις μεταφορές, την «πράσινη» και «γαλάζια» ανάπτυξη, την επιχειρηματικότητα, την τεχνολογική ανάπτυξη και τα ψηφιακά μέσα, που μπορούν να συνδράμουν σε όλα τα ανωτέρω, αλλά και τις κοινωνικές και κοινωνιολογικές προσεγγίσεις μελέτης και στήριξης των νησιωτικών κοινωνιών μας.

Εκ μέρους της Συνόδου, ως Πρύτανης του, κατεξοχήν, νησιωτικού πανεπιστημίου, του Πανεπιστημίου του Αιγαίου και προσωπικά ως νησιώτισσα, εκ Κρήτης ορμώμενη, Ροδίτισσα στην ψυχή και επί του παρόντος εδρεύουσα στη Μυτιλήνη, όπου εδρεύει και το νησιωτικό πανεπιστήμιο, καλώ και την Πολιτεία και το Υπουργείο και όλους τους συνεργαζόμενους φορείς, να συνεργαστούν μαζί μας ως Πανεπιστήμιο. Προσωπικά τίθεμαι στη διάθεσή σας προς την κατεύθυνση αυτή. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ – ΙΑΣΩΝ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων ΡΑΛ):** Σας ευχαριστώ πολύ. Θα προχωρήσω στον σχολιασμό του νομοσχεδίου και θα πω αρχικά, ότι για το Κεφάλαιο Α΄, δεν θα μπορούσα να καλυφθώ καλύτερα από την εισαγωγή του αγαπητού Βασίλη Κορκίδη, σε σχέση με τον στρατηγικό σχεδιασμό και τη «γαλάζια» οικονομία.

Στο άρθρο 22, σε σχέση με τη διαδικασία εξαίρεσης από την πλοήγηση, θεωρούμε ότι είναι μία θετική εξέλιξη για τη διαχείριση των εισερχόμενων πλοίων και τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των χρηστών. Να πω ότι η Αρχή έχει, ήδη, εκφράσει, επισήμως, την άποψη της, με τη γνωμοδότηση 22/2020 για την εξαίρεση πλοίων. Συγκεκριμένα, ενόψει, όπως αναφέρουμε στη σχετική μας γνωμοδότηση, της σκοπούμενης από τον νόμο διαφύλαξης του ασφαλούς κατάπλου και απόπλου σε λιμένα για τα φορτηγά πλοία, άνω των 1.000 κόρων, μέχρι ενός μεγίστου μεγέθους, το οποίο θα οριστεί, τα οποία διενεργούν τακτικές, περιοδικές και με εύλογη συχνότητα προσεγγίσεις στους λιμένες, καίτοι δεν περιλαμβάνονται στις εξαιρέσεις του νόμου και δεν διενεργούν ακτοπλοΐα με τη στενή έννοια του όρου, δύναται να τύχουν εξαίρεσης από την υποχρέωση πλοήγησης, εφόσον συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις, ότι διενεργούν τακτικές, περιοδικές και με εύλογη συχνότητα προσεγγίσεις και ότι έχουν έμπειρους πλοιάρχους, ναυτολογημένους για αρκετά έτη στα ίδια πλοία και έχουν αποκτήσει αποδεδειγμένη γνώση των ιδιομορφιών του εκάστοτε ενδιαφέροντα λιμένα.

Ως προς το άρθρο 22, λοιπόν, προτείνεται η συγκεκριμενοποίηση των αντικειμενικών κριτηρίων, επί τη βάσει πλοίων, των οποίων οι πλοίαρχοι δύναται να τύχουν εξέλιξης.

Στο άρθρο 25, προτείνεται η εκ του νόμου ανανέωση συμβάσεων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων. Η προσθήκη στο άρθρο 25 περί συμβάσεων, αποτελεί ένα ρυθμιστικό μέτρο μεταβατικής φύσης. Το μέτρο αυτό μπορεί να ερμηνευτεί, αν και δεν αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση, ως αναλογική εφαρμογή του άρθρου 7 παρ. 4 του κανονισμού 352. Προτείνουμε να γίνει η σχετική παραπομπή στην αιτιολογική έκθεση, καθ’ ότι, ενδεχομένως, να ενισχύσει τον εφαρμοστικό χαρακτήρα του άρθρου, όπως να τονιστεί και η μεταβατική φύση της διάταξης.

Εν προκειμένω, στον ευρωπαϊκό κανονισμό, στο άρθρο 7 παρ. 4, προβλέπεται, ότι στο πλαίσιο λήψης μέτρων εκτάκτου ανάγκης, όταν η λιμενική υπηρεσία παρέχεται ως δημόσια, και προκύπτει κίνδυνος από τη διακοπή της, δίδεται, κατ’ εξαίρεση, στους φορείς διαχείρισης λιμένων η ευχέρεια για άμεση ανάθεση σε έναν πάροχο. Επομένως, με δεδομένο ότι η συγκεκριμένη περίπτωση, που πραγματεύεται η β΄ παράγραφος του άρθρου 25, δεν αφορά σε δημόσια υπηρεσία, προτείνεται η προσήκουσα τεκμηρίωση από τον νομοθέτη της αιτιολογικής έκθεσης ως προς τους λόγους που καθίσταται επιβεβλημένο το έκτακτο της ανάγκης και ως προς την επιλογή της επέκτασης ή ανανέωσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο των συμβάσεων, σε αντιδιαστολή με την ανάθεση που αναφέρεται στον κανονισμό.

Θα ήταν, ενδεχομένως, επωφελής για τον επιδιωκόμενο σκοπό ενός άρθρου μεταβατικής φύσεως, αλλά και για την τεκμηρίωσή του, η επικέντρωση του πεδίου εφαρμογής με χρήση αντικειμενικών κριτηρίων. Όπως, επί παραδείγματι, το μέγεθος του λιμένα, το ύψος της ανάθεσης, για παράδειγμα, θα μπορούσε να επικεντρωθεί σε έναν αριθμό από τους μικρότερους λιμένες, εκ των 25 υπόχρεων, που έχουν και τις μεγαλύτερες προκλήσεις, σε σχέση με την εφαρμογή του Κανονισμού.

Ένα δεύτερο σημείο, σε σχέση με το συγκεκριμένο άρθρο που θα πρέπει να δοθεί προσοχή, είναι η αναφορά για παρέκκλιση από κάθε εθνική διάταξη. Με δεδομένο ότι από τον κανονισμό συνάγεται η χρήση των οδηγιών 23, 24, 25, δηλαδή, η ευρωπαϊκή νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων, γι’ αυτές συγκεκριμένα τις περιπτώσεις από την παρέκκλιση αυτή προτείνεται να εξαιρεθούν, κατ’ ελάχιστον, οι νόμοι 4412 και 4413 για τις δημόσιες συμβάσεις, έτσι ώστε να υπάρχει διαφανής διαδικασία.

Επειδή με το κείμενο ως έχει, δύναται να υποστηριχθεί, ότι αποτελεί νομοθετική θέσπιση, οιονεί, περιορισμού παρόχων, το οποίο θα αναφέρεται στο άρθρο 6 του κανονισμού, προτείνεται η τήρηση των διατυπώσεων της παρ. 7 του άρθρου 6 του κανονισμού, ήτοι ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η ίδια υποχρέωση και ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προκύπτει και από το άρθρο 7 παρ. 3, σε σχέση με τη δημόσια υπηρεσία.

Τέλος, να προσθέσω μία παρατήρηση νομοτεχνικής φύσεως για την πληρότητα. Η πρόβλεψη της παρ. 2, αναφέρει ως όρο της νομιμότητας της ανανέωσης των συμβάσεων την εφαρμογή του κανονισμού και του εθνικού πλαισίου. Με δεδομένη την αναφερόμενη στην αιτιολογική έκθεση του προηγούμενου ν.4676 κατάργηση όλου του εθνικού πλαισίου, θα πρέπει να επανεξεταστεί ο σχετικός όρος, έτσι ώστε να μην δύναται να ερμηνευτεί, ότι αναφέρεται στην παλαιότερη έκδοση του άρθρου 105 και την τροποποίησή του το 2019. Εικάζω ότι αυτή είναι η βούληση του νομοθέτη.

Δεν έχω να προσθέσω κάτι άλλο. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΜΑΡΚΟΣ (Μέλος Δ.Σ. Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ)):** Ευχαριστώ πάρα πολύ. Να ζητήσω συγγνώμη για την εμφάνιση καταρχήν, γιατί μία επέμβαση χειρουργική με αναγκάζει να είμαι με όλον αυτόν τον εξοπλισμό.

Θέλω να πω, ότι, οποτεδήποτε, έρχεται νομοσχέδιο και η χώρα «θωρακίζει» με νέα «εργαλεία» τον νησιωτικό χώρο, είμαστε υποστηρικτές και έχουμε πάντα σταθερό το βλέμμα μας στο πώς θα πείσουμε αυτή την υπέροχη χώρα να δώσει την πρέπουσα αξία και σημασία και να «χτίσει» όλες αυτές τις πολιτικές που θα μπορέσουν να της δώσουν το δημοσιονομικό ανάστημα, τουλάχιστον, το οποίο έχει πολύ μεγάλη ανάγκη, ειδικά σήμερα.

Θα σταθώ σε τρία σημεία του νομοσχεδίου που έρχονται να απαντήσουν σε πολύ κρίσιμα ερωτήματα και ανάγκες της εποχής. Το πρώτο είναι το Πρόγραμμα «Νέαρχος». Είχαμε, εξαιρετικά, μεγάλη ανάγκη να έχουμε ένα διακριτό χρηματοδοτικό «εργαλείο» για τις θαλάσσιες υποδομές, όπου αυτή τη στιγμή, αν υπάρχει ένας κρίσιμος κλάδος υποδομών στη χώρα, με πολύ μεγάλη αξία και σημασία στην εθνική οικονομία, αλλά και στη ζωή των κατοίκων, βεβαίως, είναι οι λιμενικές υποδομές. Εγώ θα μιλήσω για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου συγκεκριμένα, της οποίας έχω την τιμή να ηγούμαι, η οποία έχει 120 λιμάνια. Ο διαθέσιμος προϋπολογισμός που υπάρχει για τεχνικές παρεμβάσεις νομίζω, ότι είναι ντροπή να συζητείται δημόσια. Είναι ένας διψήφιος αριθμός εκατομμυρίων. Εδώ, λοιπόν, το Πρόγραμμα «Νέαρχος» έρχεται να δώσει πολύ κρίσιμες απαντήσεις. Να ξέρετε, ότι οι παρεμβάσεις που είναι αναγκαίες, είναι της τάξεως πολλών εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ.

Σε ότι αφορά στα άλλα δύο σημεία, αυτά της ενίσχυσης της νησιωτικής επιχειρηματικότητας, αλλά και της θεσμικής ενδυνάμωσης. Στεκόμαστε σε αυτά τα τρία άρθρα, γιατί μπορούμε αύριο το πρωί να έχουμε αξιοποίηση, να έχουμε δράση, να έχουμε πρωτοβουλία, να έχουμε ενέργειες, οι οποίες θα έρθουν να προσδώσουν στον νησιωτικό χώρο.

Θέλω να μου επιτραπεί να επισημάνω δύο πράγματα. Πρώτον, να παραμείνει διακριτός ο χώρος, για τον οποίο χτίζεται ειδικά το Πρόγραμμα «Νέαρχος». Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι ο πολιτικός «πειρασμός» στη χώρα μας, διαχρονικά, έχει επηρεάσει, σχεδόν, οριζόντια το σύνολο του πολιτικού προσωπικού, με αποτέλεσμα να καταλήγουμε σε «σαλαμοποίηση». Αυτή τη «σαλαμοποίηση», θέλω να εξασφαλίσουμε, ότι δεν θα τη ζήσουμε σε αυτό το χρηματοδοτικό πλαίσιο. Είναι κάτι που το έχω ζητήσει, επανειλημμένως, από την Κυβέρνηση και από όλες τις Κυβερνήσεις, με τις οποίες είχα την τιμή να συνεργαστώ μέχρι τώρα.

Εάν μιλάμε για νησιωτικό χώρο, πρέπει να ξέρουμε ποιος είναι ο νησιωτικός χώρος. Να τον ορίζουμε, να τον σεβόμαστε και να μην «ανοίγουμε» σιγά - σιγά την πολιτική μας αυτή. Γίνομαι, απολύτως, ξεκάθαρος πάνω σε αυτό. Το «Νέαρχος» πρέπει να απευθύνεται μόνο σε υποδομές νησιών και όχι σε αντίστοιχες υποδομές της ηπειρωτικής Ελλάδας. Εάν δει κανείς τη διαφορά της χρηματοδότησης που υπάρχει ανάμεσα στις περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών, θα δει ότι απέχουν μερικά δισεκατομμύρια. Για να καλυφθεί αυτή η διαφορά, θα πρέπει ο διακριτός χώρος των νησιών να είναι, απολύτως, σεβαστός και επαναλαμβάνω, να μην πέσουμε ξανά στο «αμάρτημα» της «σαλαμοποίησης».

Δεύτερον, αφού, βεβαίως, αντιλαμβάνεστε πως είμαστε, απολύτως, θετικοί με το νομοσχέδιο που κατατίθεται -και θέλω να συγχαρώ και την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και την Κυβέρνηση γι’ αυτή την πρωτοβουλία- η επόμενη συζήτηση που θα κληθούμε να κάνουμε, είναι η χρηματοδότηση όλων αυτών των «εργαλείων», τα οποία το παρόν νομοσχέδιο προβλέπει. Η χρηματοδότηση περιγράφεται από πού μπορεί να είναι. Από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, από κοινοτικούς πόρους, από συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, κ.λπ..

Θέλω να ζητήσω να «χτίσουμε» μία μεγάλη συμμαχία. Να «χτίσουμε» μία μεγάλη συμμαχία, η οποία θα έρθει να δουλέψει με έναν στόχο και προς μία κατεύθυνση. Να αποκτήσει, επιτέλους. η χώρα μας τη γνώση, γιατί σήμερα, είτε δεν την έχει, είτε για πολιτικούς λόγους δεν θέλει να τη δημοσιοποιήσει. Να αποκτήσει, πραγματικά, τη γνώση του τι σημαίνει για το ΑΕΠ της χώρας η νησιωτική Ελλάδα και ποια είναι η συμμετοχή της σε αυτό. Το λέω αυτό, γιατί οι στατιστικές που δείχνουν την κατανομή του ΑΕΠ, ανά περιοχή της Ελλάδας, σήμερα, είναι, απολύτως, ανακριβείς.

Η χώρα ζει, εδώ και δεκαετίες, με, εντελώς, εσφαλμένη αποτύπωση για το που «χτίζεται» το ΑΕΠ της. Είμαστε μία χώρα, η οποία πέρασε τα πάνδεινα μία δεκαετία τώρα με δημοσιονομικά προβλήματα και θα έπρεπε από επιστημονική και μόνο περιέργεια να έχουμε αποτυπώσει το που «χτίζεται» το ΑΕΠ που έχουμε. Ένα ΑΕΠ, βεβαίως, που όλοι καταλαβαίνουμε, ότι πρέπει να αυξηθεί. Μπορούμε να ασχολούμαστε με το χρέος και πρέπει να ασχολούμαστε με το χρέος βεβαίως, αλλά μπορούμε να ασχολούμαστε και με το ΑΕΠ. Ένα από τα δύο αν τα αντιμετωπίσουμε σωστά, μπορούμε να βγούμε από τη δημοσιονομική κρίση.

Όμως, επειδή ασχολούμαστε συνέχεια με το χρέος, δεν βλέπουμε το τι μπορούν να δώσουν τα νησιά και τι μπορεί να δώσει η νησιωτική Ελλάδα. Δεν βλέπουμε τι σημαίνει σήμερα νησιωτική Ελλάδα, που βρίσκεται, που θέλουμε να πάει, πώς θέλουμε να πάει. Πού βρίσκεται σήμερα; Δεν το ξέρει κανείς ή δεν θέλει κανείς να το ανακοινώσει. Είναι τεχνικά, απολύτως, εφικτό, όπως και επιστημονικά, το που επηρεάζει η συζήτηση αυτή το σημερινό νομοσχέδιο. Το επηρεάζει στο ύψος του προϋπολογισμού του κάθε μέτρου που, ορθά, το νομοσχέδιο προβλέπει. Επαναλαμβάνω, ότι τα τρία σημεία που εμείς στεκόμαστε πάρα πολύ υποστηρικτικά είναι το Πρόγραμμα «Νέαρχος», η θεσμική ενδυνάμωση και η ενίσχυση της νησιωτικής επιχειρηματικότητας.

Αύριο, θα ξεκινήσει η «μάχη», ο «αγώνας» για το τι προϋπολογισμό θα έχει η κάθε μία από αυτές τις τρεις δράσεις. Εκεί για να «εξοπλίσουμε» με τα απαραίτητα «όπλα» την ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, να μπορέσει να «χτίσει» τον αναγκαίο προϋπολογισμό σε καθένα από αυτά τα τρία μέτρα, θα πρέπει να αποτυπωθεί, επιτέλους, με ακρίβεια, ποια είναι η συμμετοχή της νησιωτικής οικονομίας στο σημερινό ΑΕΠ. Αυτά που σήμερα υπάρχουν ως ελληνικά στατιστικά στοιχεία ως προς τη συμμετοχή μας στο ΑΕΠ, επαναλαμβάνω, είναι, απολύτως, ανακριβή. Και τι σημαίνει αυτό; Πρόκειται για ένα κλάσμα που αποτυπώνει, δημόσια, τη συμμετοχή μας.

Να ευχηθώ, το συντομότερο δυνατόν, να πάρει «σάρκα και οστά» το περιεχόμενο αυτού του νομοσχεδίου. Θα είμαστε από τους πρώτους- εκπροσωπώ και τις άλλες νησιωτικές περιφέρειες σήμερα στην Επιτροπή και την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου και την Ιονίων Νήσων- που θα κάνουμε χρήση των «εργαλείων» που αυτό το νομοσχέδιο δίνει και θα το κάνουμε με πολύ μεγάλη χαρά, αίσθημα ευθύνης και βεβαίως, με την προσμονή που είχαμε τόσα χρόνια, να έχουμε τέτοια «εργαλεία» στα χέρια μας. Καταλαβαίνετε, ότι το περιμένουμε πώς και πώς, το συντομότερο δυνατό. Εύχομαι καλή συνέχεια.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Εύχομαι καλή χρονιά. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος εκπροσωπεί τις 25.000 ελληνικές σημαίες και σας ευχαριστώ που μου δίνετε την ευκαιρία να υποστηρίξω αυτό το νομοσχέδιο.

Θα τοποθετηθώ σε τρία άρθρα. Το πρώτο είναι το National Intergrated Port Community System. Πιστεύω πως είναι αντιδεοντολογικό να ανήκει σε ιδιώτη και πρέπει να είναι στα χέρια του Κράτους, όπως πολύ σωστά γράφει το νομοσχέδιο. Έχω ελέγξει συστήματα που υπάρχουν στην υπόλοιπη Ευρώπη και στον υπόλοιπο κόσμο. Είναι κάτι που πρέπει να είναι, αποκλειστικά, υπό κρατική δικαιοδοσία, για την ανάπτυξη των κυρίων λιμένων της Ελλάδος.

Σχετικά με το άρθρο 22, για το Pilot Exemption Certificate, αυτό υπάρχει σε όλο τον κόσμο. Με τις σωστές προϋποθέσεις ορισμένα πλοία θα μπορούν να έχουν την ευκαιρία να μπαίνουν και να βγαίνουν στα λιμάνια μας χωρίς πλοηγό. Αυτό θα βοηθήσει πάρα πολύ τα νησιά μας που θέλουν να κάνουν εξαγωγές. Δεν μπορούν να το κάνουν αυτό, γιατί δεν έρχονται πλοία στην Ελλάδα σε αυτά τα λιμάνια, αφού δεν υπάρχουν πλοηγοί ή πρέπει να περιμένουν πολλές ημέρες να έρθει ένας πλοηγός.

Συμφωνούμε με το άρθρο 25 και είναι απαραίτητο να υπάρχουν περισσότεροι πάροχοι γι’ αυτές τις υπηρεσίες. Επίσης, θέλω να σας υπενθυμίσω, τη σημασία της ελληνικής ακτοπλοΐας που σήμερα είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό μέρος του connectivity της Ελλάδας. Εμείς δεν έχουμε δρόμους, έχουμε μόνο sea lanes. Το 15% του ελληνικού πληθυσμού ζει στα νησιά. Η ακτοπλοΐα μας μεταφέρει δέκα εκατομμύρια τόνους φορτίου, κάθε χρόνο, για την οικονομική ανάπτυξη των νησιών μας, 2,8 εκατομμύρια αυτοκίνητα και 35 εκατομμύρια εισιτήρια κόβονται τον χρόνο για τον τουρισμό. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Λιμενικών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ήθελα να ευχαριστήσω, πρωτίστως, τον Υπουργό μας, τον κ.
Πλακιωτάκη, για την παρουσίαση της θέσης μας. Να τονίσω, προς αποφυγή κάθε παρεξήγησης, ότι η Πανελλήνια Ομοσπονδία Λιμενικών είναι μία νεότευκτη Ομοσπονδία, με αποφάσεις Ειρηνοδικείων, που μας καθιστά ως εκπροσώπους του Λιμενικού Σώματος. Είμαστε εδώ, για να υποστηρίξουμε το έργο του Υπουργού και τα δικαιώματα όλων των συναδέλφων.

Θα πρέπει να εξάρουμε τον Υπουργό, για όλα όσα έχει προσφέρει στο Λιμενικό Σώμα και στα στελέχη του. Βρίσκεται σε μία πάρα πολύ καλή κατεύθυνση. Γνωρίζουμε όλοι, ότι όλα όσα έχουν γίνει μέχρι τώρα, όπως και αυτά που κατατίθενται στο παρόν νομοσχέδιο, είναι σε μία σωστή βάση και αποτελούν και διαχρονικά αιτήματα του συνδικαλιστικού μας κινήματος.

Σε πάρα πολύ σωστή βάση, έχει κατατεθεί η τροποποίηση του άρθρου που αφορά στην προκαταβολή στα θέματα εξόδων υπεράσπισης, καθώς καλούμασταν, πολλές φορές, να πληρώνουμε από την τσέπη μας, προκειμένου να υπερασπίσουμε, τόσο την ίδια την ιδιότητα μας, όσο και το Λιμενικό Σώμα. Τα όσα κατατίθενται χαίρουν εκτίμησης και ήταν απαραίτητα να γίνουν.

Πολύ σημαντική είναι και η τροποποίηση που αφορά στο Άγιο Όρος, καθώς αφορά μία υπηρεσία του Λιμενικού Σώματος που παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Σημαντικές, επίσης, είναι οι ρυθμίσεις που αφορούν στη συμμετοχή μας στη Συνοριοφυλακή και στην Ακτοφυλακή.

Θα ήθελα, ωστόσο, να εστιάσω στο ζήτημα που αφορά στην κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων στις Σχολές του Λιμενικού Σώματος, της Ελληνικής Ακτοφυλακής. Έχουμε κάνει μία μελέτη, αναφορικά με το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος στην πορεία των χρόνων. Επειδή θεωρούμε «τομή» το γεγονός, ότι το Λιμενικό Σώμα είναι στις πανελλήνιες εξετάσεις και από εκεί, ως επί το πλείστον, θα μπαίνουν οι νέοι συνάδελφοι στο Λιμενικό Σώμα, θα πρέπει να γίνει μία μελέτη, σε βάθος δεκαετίας, όπου τα στελέχη που θα μπαίνουν στο Λιμενικό Σώμα θα είναι σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μπορούν να καλύψουν τα κενά που δημιουργούνται στις οργανικές θέσεις. Θα πρέπει από την πλευρά μας να πούμε ένα μεγάλο «μπράβο» και ένα «ευχαριστώ» στον Υπουργό που μπόρεσε με την παρέμβαση του να καλύψει το πρόβλημα που δημιουργήθηκε στο Λιμενικό Σώμα με την μείωση των οργανικών θέσεων το 2014, καθώς τώρα θα μπορέσουμε να καλύψουμε τα κενά μας, προσθέτοντας 1.500 οργανικές θέσεις. Πάνω σε αυτό το θέμα θα πρέπει να συνεργαστούμε και να δούμε πώς μπορούμε σε βάθος χρόνος να γίνονται οι προσλήψεις, ώστε να μην δημιουργηθούν σοβαρά κενά, διότι τα επόμενα χρόνια, πλην των θέσεων που θα κληθούμε να καλύψουμε, θα πρέπει να υπολογίσουμε και τις αποστρατείες συναδέλφων.

Θα σας στείλουμε και ένα σχετικό υπόμνημα με όλα τα ζητήματα που θα μπορούμε ή σε αυτό το νομοσχέδιο ή στο επόμενο μήνα να τα συζητήσουμε. Ωστόσο, κλείνοντας, θέλω να τονίσω δύο θέματα που είναι πολύ σημαντικά. Το πρώτο αφορά στη διεύρυνση της «μάχιμης» πενταετίας των συναδέλφων και το δεύτερο στη διεύρυνση των περιοχών που δικαιούνται το επίδομα παραμεθορίου. Τονίζω, ιδιαίτερα, τις περιοχές της Κέρκυρας και της Θεσπρωτίας.

Το επόμενο χρονικό διάστημα είμαστε στη διάθεση του Υπουργού να καταθέσουμε τις απόψεις μας και τις θέσεις μας και χαιρετίζουμε τις εργασίες της Επιτροπής. Ευχαριστώ.

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

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΣΣΑΚΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος (ΠΕΑΛΣ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση να παραστούμε σήμερα, ως Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, ενώπιον της Επιτροπής, για να τοποθετηθούμε αναφορικά με το σχέδιο νόμου και κυρίως, με τις διατάξεις που αφορούν στο Λιμενικό Σώμα Ελληνικής Ακτοφυλακής και τα στελέχη του.

Κύριε Υπουργέ, πριν ενάμιση χρόνο, αναλάβατε το «τιμόνι» του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Σχεδόν, άμεσα, λίγους μήνες μετά, και παρά το «ναρκοθετημένο» πεδίο που «κληρονομήσαμε» από τα προηγούμενα πέντε χρόνια, φέρατε στη Βουλή την πρώτη νομοθετική σας πρωτοβουλία, με την οποία δόθηκαν σύγχρονες λύσεις σε σειρά σημαντικών ζητημάτων της ναυτιλίας και, κυρίως, σημαντικών ζητημάτων που απασχολούσαν το Λιμενικό Σώμα Ελληνικής Ακτοφυλακής, αποκαθιστώντας την κανονικότητα στη λειτουργία του Υπουργείου και του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος, αντιμετωπίζοντας «παθογένειες» που «κληρονομήσαμε», με την ανάληψη πρωτοβουλιών ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και παράλληλα, διασφάλισης του αισθήματος της ασφάλειας δικαίου, της ασφάλειας πλοίων, ναυτικών, επιβατών, φορτίου, ενώ εισάγατε τομείς στη λιμενική πολιτική και τα λιμάνια της χώρας.

Κυρίως, όμως, επαναφέρατε, εμπράκτως, τη χαμένη αισιοδοξία και στήριξη προς τις γυναίκες και άνδρες του Λιμενικού Σώματος. Αυξήσατε τις οργανικές θέσεις του Σώματος, δώσατε λύσεις σε σημαντικά ζητήματα, όπως η στέγαση, η ιατροφαρμακευτική μας περίθαλψη και η επιχειρησιακή δράση των στελεχών του Λιμενικού Σώματος.

Σήμερα, στο πλαίσιο της μεταρρυθμιστικής προσπάθειας που προωθεί η Κυβέρνηση, βρισκόμαστε και πάλι εδώ στη Βουλή για μία, ακόμη, νομοθετική σας πρωτοβουλία, η οποία αλλάζει και πάλι θετικά τα δεδομένα στη δημόσια νησιωτική πολιτική και τη θαλάσσια οικονομία. Μία νομοθετική πρωτοβουλία που ρυθμίζει θέματα, σχετικά με τη διεθνή ναυτιλία, τους ναυτικούς, τη ναυτική εκπαίδευση, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα λιμάνια και τον θαλάσσιο τουρισμό, αλλά και τη θαλάσσια οικονομία.

Για τις δε διατάξεις περί χορήγησης προκαταβολής εξόδων υπεράσπισης για τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, οργάνωσης και λειτουργίας του Αγίου Όρους, συμμετοχής του Λιμενικού Σώματος στο μόνιμο Σώμα της Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής, κατάταξης, εκπαίδευσης, σίτισης των δόκιμων του Λιμενικού, απαλλαγών σκαφών του Λιμενικού Σώματος από την κρίση λιμενικών υπηρεσιών, ρυθμίσεων ίδρυσης παιδικών σταθμών, παιδικών εξοχών, επ’ ωφελεία, τέκνων εν ενεργεία και εν αποστρατεία στελεχών του Λιμενικού, στρατωνισμού του προσωπικού και δημιουργίας τράπεζας αίματος, ίδρυσης Γραφείου Προμηθειών σε οργανικές μονάδες του Υπουργείου, ρύθμισης θεμάτων που σχετίζονται με το Κέντρο Παρακολούθησης Αλιείας, δεν νομίζω ότι πρέπει να επεκταθώ. Αρκεί μόνο να πω, ότι αποτελούν για εμάς συνέχεια των νομοθετικών σας πρωτοβουλιών. Μας βρίσκουν, απόλυτα, σύμφωνους, αποτελούν αιτήματά μας και αυτονόητη λογική προσέγγισή σας, πρωτοβουλία, απόφαση, αλλά και απόδοση τιμής και αναγνώρισης για τα έμπειρα και ικανά στελέχη του Λιμενικού Σώματος που αποτελούν τον άοκνο «στυλοβάτη» του σε κάθε τομέα αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος και στον σύνθετο χειρισμό των σύγχρονων ναυτιλιακών προκλήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο και των ζητημάτων που αφορούν στο Υπουργείο Ναυτιλίας.

Ως Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, εκπροσωπώντας τους Αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι φέρουν και την ευθύνη ως Αξιωματικοί, και των στελεχών των υπολοίπων βαθμίδων υφισταμένων μας, σας μεταφέρουμε την ικανοποίηση που επικρατεί στις τάξεις των Αξιωματικών, αλλά και των λοιπών βαθμίδων, για τις διατάξεις αυτές και σας συγχαίρουμε.

Ως εκ τούτου, για να μην μακρηγορώ, συμφωνούμε με όλα τα άρθρα του νόμου. Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση.

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

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ (Πρόεδρος του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ))**: Καλή σας ημέρα, κύριε Πρόεδρε. Καλημερίζω τον κ. Υπουργό και όλους τους παρευρισκόμενους στην Αίθουσα της Βουλής. Να καλημερίσω και όλους, όσοι είναι στο πάνελ αυτή τη στιγμή και ειδικά τους νησιώτες.

Εκπροσωπώντας διακόσιες και πλέον επιχειρήσεις του νησιού μας, πήραμε μέρος στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς είμαστε μέλη σε αυτό το Συμβούλιο, έτσι συμβάλλαμε κι εμείς σε αυτό το νομοσχέδιο αυτό. Καταρχήν, θέλω να πω, ότι ήρθε ένα ολοκληρωμένο νομοσχέδιο για τη θαλάσσια πολιτική και τον νησιωτικό χώρο, ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο. Ελπίζω, όπως και όλοι οι νησιώτες, κύριε Υπουργέ, να μην μείνει στα «χαρτιά», να δούμε αποτελέσματα και το Υπουργείο Ναυτιλίας, φυσικά, να έχει έναν ουσιαστικό ρόλο στο μέλλον.

Κάναμε κάποιες προτάσεις, κάποιες εισακούστηκαν και κάποιες άλλες όχι. Στο άρθρο 3, μας προβλημάτισε η διαφοροποίηση της Εύβοιας και της Λευκάδας, ως ξεχωριστή κατηγορία από τις νησιωτικές περιφέρειες και καταθέσαμε τους προβληματισμούς μας. Η Λευκάδα εντάχθηκε στις νησιωτικές περιφέρειες, η Εύβοια όχι. Θεωρώ, όμως, ότι και η Εύβοια θα πρέπει να ενταχθεί στις νησιωτικές περιφέρειες και όχι σε χωριστή κατηγορία, αφού είναι νησί.

Στο άρθρο 4, ζητήσαμε στα αναφερόμενα «γαλάζια» επαγγέλματα να μπορέσουμε να βάλουμε και τους αλιείς στη «γαλάζια» οικονομία, καθώς είναι βασικοί «παίκτες», μία πολυπληθής επαγγελματική τάξη στα νησιά που στηρίζει τις νησιωτικές οικονομίες.

Σε ότι αφορά στα μικρά και απομακρυσμένα νησιά, κάτω των 200 - 300 κατοίκων, θα ήθελα να ζητήσω, για ακόμη μία φορά, το έχουμε πει πάρα πολλές φορές, ειδικά για τα νησιά της Διπλής Νησιωτικότητας, να απαλλάσσονται από την καταβολή του αντιτίμου ακτοπλοϊκού εισιτηρίου, όταν μετακινούνται από το νησί προς την έδρα του νησιού για τις υπηρεσίες που θα πρέπει το Κράτος να προσφέρει στο μικρό νησί, αλλά δεν τις προσφέρει. Θεωρώ, λοιπόν, ότι το λιγότερο που μπορούμε να κάνουμε γι' αυτούς τους ανθρώπους, είναι να τους απαλλάσσουμε από το εισιτήριο.

Στο άρθρο 5, αναφορικά με την ετήσια έκθεση αξιολόγησης πολιτικών στον νησιωτικό χώρο. Νομίζω ότι για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή και αξιολόγηση των πολιτικών συνθηκών, επιβάλλεται η εφαρμογή της ρήτρας νησιωτικότητας σε κάθε νομοσχέδιο. Πρέπει αυτό να ψηφιστεί και να τεθεί σε εφαρμογή, έτσι ώστε να μπορούν να αξιολογούνται οι επιπτώσεις των νέων ρυθμίσεων στον νησιωτικό χώρο και να λαμβάνονται έγκαιρα οι ανάλογες αποκλίσεις ή οι αντισταθμιστικές ενέργειες. Ξέρουμε ότι αυτή η υποχρέωση προβλέπεται από το Σύνταγμα και νομοθετήθηκε με τον ν.4150/2013. Το ζητήσαμε, αλλά δεν το είδαμε.

Στο άρθρο 7, αναφορικά με το πρόγραμμα χρηματοδότησης της νησιωτικής επιχειρηματικότητας. Θεωρούμε, ότι θα ήταν καλό και χρήσιμο, να γίνει αναφορά σε ανάγκες του νησιού του επιχειρηματία, ως προς το λειτουργικό κόστος, πέραν του μεταφορικού ισοδύναμου. Είναι σημαντικό να υπάρξει ένα ειδικό καθεστώς, σε συνεργασία και με την Ευρωπαϊκή Ένωση για ευνοϊκούς όρους χρηματοδότησης. Όλο αυτό πρέπει να είναι συμπληρωματικό του μεταφορικού ισοδύναμου και με άλλα οριζόντια προγράμματα επιχειρηματικότητας.

Σχετικά με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις στο άρθρο 12, προτείνουμε τη δημιουργία Παρατηρητηρίου Νησιωτικής Συνοχής, το οποίο θα παρακολουθεί, σε πραγματικό χρόνο, την πορεία ενσωμάτωσης των, υπό εφαρμογή, προγραμμάτων και πολιτικών, καταγράφοντας μέσα από συγκεκριμένες παραμέτρους, τόσο τα ποσοστά σύγκλισης με τον εθνικό ευρωπαϊκό μέσο όρο, όσο και μεταξύ των νησιών, των ίδιων των περιφερειακών ενοτήτων. Θα πρέπει να υποστηρίζεται από ειδικούς επιστήμονες, ερευνητές, εξουσιοδοτημένα εξειδικευμένα στελέχη, λειτουργώντας ως ένας διαρκής υποστηρικτικός μηχανισμός του Υπουργείου και του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής.

Στο άρθρο 46, προτείνουμε την, όσο το δυνατόν, αυστηρότερη εφαρμογή, αλλά και ενίσχυση των μέτρων προστασίας των Ελλήνων αλιέων, επί που θαλάσσιου «πλούτου» της χώρας από τους πειρατές, από κάθε πλευρά του ορίζοντα, ιδιαιτέρως εξ’ ανατολών, καθώς, διαμέσου της αλιευτικής πειρατείας, επιχειρούνται και παιχνίδια αμφισβήτησης της δικής μας κυριαρχίας στα νησιά του Αιγαίου.

Κύριε Πρόεδρε, θα κλείσω με μία παράκληση. Επειδή, όπως και οι υπόλοιποι φαντάζομαι, ενημερωθήκαμε χθες στις 19:00 για τη σημερινή συνάντηση και όλοι μας έχουμε προγραμματισμένες συναντήσεις, αν είναι δυνατόν τις επόμενες φορές να έχουμε λίγο νωρίτερα την ενημέρωση. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Η διαδικασία, εν πάση περιπτώσει, κάπως έτσι ήταν. Έχετε δίκιο ότι ειδοποιηθήκατε όλοι χθες το απόγευμα, αλλά είναι ένα νομοσχέδιο που ήταν γνωστό το προηγούμενο διάστημα και υποτίθεται ότι ήταν δουλεμένο. Όσο μπορούμε, προσπαθούμε να τηρήσουμε αυτό που είπατε, κύριε Σκιαδαρέση, αλλά, δυστυχώς, δεν μας βγαίνει πάντα.

Να είστε καλά, σας ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Ελευθέριος Κεχαγιόγλου.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών):** Καλημέρα σας. Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κατ’ αρχάς, να ευχηθώ σε όλους καλή χρονιά, υγεία, ευτυχία, προκοπή και ότι καλύτερο για τη χώρα μας, αλλά και για τη δουλειά που επιτελείτε στη Βουλή.

Κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ μόνο σε άρθρα του νομοσχεδίου που έχουν να κάνουν με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο και θα αποφύγω να συζητήσω προτάσεις που έχουν, ήδη, συζητηθεί από προηγούμενους άξιους ομιλητές που έχουν να κάνουν με θέματα Τοπικής Αυτοδιοίκησης και επιχειρηματικότητας.

Για εμάς, κύριε Πρόεδρε, κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, δύο είναι οι σημαντικοί παράγοντες, για να επιτύχουμε αυτό που αφορά το ίδιο το νησί και μιλάω πάντα για την ανάπτυξή του. Είναι η κοινωνία του ίδιου του νησιού, με όποιον τρόπο και αν εκφράζεται ή με όποιον τρόπο διοικείται και είναι η επιχειρηματικότητα στο νησί με όποιον τρόπο και κανόνες αυτή λειτουργεί. Δεν είναι τυχαίο που πολλές φορές μάς ακούτε να μιλάμε για νησιωτικές κοινωνίες. Αυτές τις κοινωνίες θέλουμε να σώσουμε και μόνο αν δοθούν σε αυτές ευκαιρίες και μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν επιχειρηματικά, θα έχουμε κάποια προοπτική για τα νησιά μας.

Ας μην ξεχνάμε, ότι από το 1951 μέχρι σήμερα, πενήντα ελληνικά μικρά νησιά μας έχουν αδειάσει. Το σύνολο της έκτασης της χώρας που έχει αδειάσει από κατοίκους, είναι μεγαλύτερο σήμερα από το άθροισμα της Πάρου και της Νάξου μαζί. Είχαμε καταθέσει, πριν από μερικά χρόνια μια μελέτη, η οποία έδειχνε ποια ήταν τα επόμενα δέκα έξι νησιά, τα οποία θα αδειάσουν τα επόμενα είκοσι χρόνια, αν δεν αλλάξει η χώρα μας πολιτική. Χαίρομαι που χθες κάποιος κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος έκανε μία αναφορά.

Το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, που θα έχετε την ευκαιρία ως Βουλευτές να ψηφίσετε, κατά τη γνώμη μας, βάζει το «στίγμα» και την πρόθεσή του πάνω σε αυτά. Το στίγμα του είναι ότι αναγνωρίζει τις κοινωνίες και ότι υπάρχει η πρόθεση να βάλει, για πρώτη φορά, μία τάξη. Να φτιάξει, δηλαδή, ένα σχέδιο και να θεσμοθετήσει, όπως ακριβώς είναι αυτό που, κάθε φορά, όσοι από εμάς έχουμε επικοινωνία με διάφορα ευρωπαϊκά όργανα, εισπράττουμε ως παραδείγματα από τους ευρωπαίους.

Τι μας λένε πολλές φορές οι ευρωπαίοι; «Εμείς σας έχουμε δώσει το πλαίσιο, πηγαίνετε ως χώρα και φτιάξτε το σχέδιό σας, νομοθετήστε, θεσμοθετήστε το και εφαρμόστε το». Ακριβώς την ίδια λογική, σε ένα μεγάλο μέρος, η οποία μας ικανοποιεί απόλυτα, εκφράζει το συγκεκριμένο σχέδιο.

Θα περάσω, κατευθείαν, σε μερικές παρατηρήσεις. Ξεκινάω με το άρθρο 1, παρ. 2β΄, που αναφέρεται στις κατηγορίες. Αναφέρεται στα άτομα με αναπηρία ή και χρόνιες παθήσεις και θα κινηθώ περισσότερο σε ευρωπαϊκό πεδίο. Θα παρακαλούσα να προσθέσετε και τη φράση «άτομα εμποδιζόμενα από την κίνηση». Η Ευρωπαϊκή Ένωση, στην εποχή μας, δεν αντιμετωπίζει μόνο τα άτομα με αναπηρία σε όλες τις παθήσεις, αλλά και την έγκυο γυναίκα και τον παππού με το μπαστουνάκι, ακόμη και το μικρό παιδί στο καρότσι.

Στο άρθρο 3, σχετικά με το πεδίο εφαρμογής, αναφέρεστε στις Περιφέρειες που έχουν συμπλέγματα ή μεμονωμένα νησιά. Φανταζόμαστε ότι εννοείτε και την Πελοπόννησο. Αναφέρομαι στην Ελαφόνησο, αλλά και σε δύο νησιά που έχουμε σε λίμνες, που η Ευρωπαϊκή Ένωση τα έχει στη ίδια κατηγορία με εμάς. Είναι το νησί της Λίμνης των Ιωαννίνων και ο Άγιος Αχίλλειος στις Πρέσπες.

Στο άρθρο 4, παρ. 2η. Φαντάζομαι ότι έχετε στο μυαλό σας, αυτό που και εμείς έχουμε ζητήσει, επανειλημμένως, το Παρατηρητήριο Δεικτών και είναι κάτι που μας βρίσκει, απολύτως, σύμφωνους. Όχι ότι υπάρχει κάτι που δεν μας βρίσκει σύμφωνους, απλώς, τονίζουμε κάποια σημεία που θέλουμε να τα δούμε λίγο περισσότερο.

Για το άρθρο 4, θα ήθελα να σας πω κάτι σχετικό. Είχαμε μία συνάντηση προχθές στις Βρυξέλλες ως Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μικρών Νησιών, για την οποία έχουμε, ήδη, ενημερώσει τη Γενική Γραμματεία Εμπορίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έκανε την πρώτη συζήτηση, μαζί με τους 25 φορείς από μικρά νησιά, για το ποια είναι η προοπτική των μικρών νησιών για την επόμενη δεκαετία, έχοντας ως όραμα το 2030.

Σήμερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση συζητά για θέματα υποδομών, για κοινωνικές υπηρεσίες, για δυνατότητα εισόδου σε εργασία, την ίδια την εργασία ξεχωριστά, για βασικά προϊόντα, υπηρεσίες και τρόφιμα που δημιουργούνται και παράγονται στα νησιά, για ενέργεια, για ψηφιακή τεχνολογία, για κλιματική αλλαγή και για περιβάλλον. Για να μπορέσει, όμως, η Κομισιόν να συνεργαστεί με κάποιους φορείς, ζητά να έχουν κάνει πριν μία εγγραφή στο Μητρώο τους και να έχουν περάσει μέσα από μία διαδικασία. Ο σημαντικότερος όρος για να συμμετέχει κάποιος είναι η διαφάνεια, κάτι που από το 1996, έχει εφαρμόσει, καθ’ ολοκληρία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις υπηρεσίες. Δεν είναι δυνατόν, λοιπόν, να σχεδιάζουμε, να θέλουμε να «μαζέψουμε» ό,τι αφορά την ελληνική εθνική πολιτική και να μην τεθεί θέμα να δημιουργηθεί ένα μητρώο.

Είναι ξεκάθαρο, λοιπόν, ότι από τη δική μας την πλευρά στηρίζουμε το νομοσχέδιο, καθώς το θεωρούμε σημαντικό για τα νησιά μας. Μας ικανοποιεί ιδιαίτερα που κάνει αναφορές εκτός από τα νησιά, ξεχωριστά στην κατηγορία μικρά νησιά, αλλά και στην κατηγορία κρισιμότητας της κλίμακας και ιδιαίτερα στα πολύ μικρά νησιά.

Θα ήθελα να σας παρακαλέσω, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εάν κατά την πορεία υλοποίησης βρεθούν κενά, παραλείψεις ή και αδυναμίες στην εφαρμογή να τις ενισχύσετε, ώστε και εμείς ως χώρα να μπορέσουμε να πούμε, όπως υπάρχει εθνική στρατηγική για τις ανάγκες της Πατρίδας μας, με τον τίτλο «Ελλάδα μπροστά», κάποια στιγμή τα «μικρά νησιά να μπουν μπροστά». Η αρχή, όμως, πρέπει να γίνει.

Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ, για την τιμή που μας κάνατε, ώστε να καταθέσουμε τις προτάσεις και ευχόμαστε τα καλύτερα για το νομοσχέδιο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος ης Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καράμπαμπας.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΜΠΑΜΠΑΣ (Ταμίας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Καινοτόμων Εφαρμογών Ελλάδας (Σ.Ε.Κ.Ε.Ε.):** Καλημέρα σε όλους. Ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Καινοτόμων Εφαρμογών Ελλάδας, δεν είναι γνωστός σε όλους, από την άποψη ότι δεν ασχολείται μόνο με το κομμάτι της θαλάσσιας πολιτικής, της ναυτιλίας και της «γαλάζιας» οικονομίας. Είναι ο Σύνδεσμος που εκπροσωπεί τις καινοτόμες ελληνικές επιχειρήσεις που παράγουν ψηφιακά προϊόντα.Ο ρόλος μας, κυρίως, είναι να προάγουμε την εξωστρέφεια των επιχειρήσεών μας και να αναπτύσσουμε συνεργασίες σε επίπεδο φορέων. Προσφάτως, προχωρήσαμε σε μία σημαντική ενέργεια. Συνδέσαμε τις «φωνές» μας με τον ΣΕΒ, για να εκφράσουμε κοινά, πλέον, την καινοτομία στην Ελλάδα.

Με την ανάληψη των καθηκόντων του ο κ. Υπουργός και το επιτελείο του μάς δέχτηκαν στο Υπουργείο, προκειμένου να συζητήσουμε τις θέσεις μας. Συμφωνήσαμε σε πάρα πολλά σημεία και «αγκαλιάστηκαν» πολλά πράγματα που και εμείς πιστεύαμε και αποτυπώνονται στο σχέδιο. Πολλοί εκ των ομιλητών έχουν αναφερθεί, ειδικά ο κ. Κορκίδης, στο κομματικό των ψηφιακών τεχνολογιών και τι ρόλο θα παίξουν. Ένα ξεκάθαρο κομμάτι που αφορά στη νησιωτικότητα έχει να κάνει με την ανάπτυξη των συστημάτων στη ψηφιοποίηση των λιμανιών, στη βελτιστοποίηση των θαλασσίων μεταφορών, αλλά και στην ενίσχυση των δικτύων τηλεϊατρικής, έτσι ώστε να μπορέσουν, πλέον, οι νησιώτες να έχουν υπηρεσίες, οι οποίες θα βελτιώσουν, κατά πολύ, την ποιότητα ζωής τους, και όχι μόνο, όσων βρίσκονται μόνιμα στα νησιά. Άρα, αυτοί μπορεί να είναι και τουρίστες. Έρχεται, λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο και ανοίγει τον δρόμο, πλέον, προς τις επιχειρήσεις μας, έτσι ώστε να έρθουμε να καλύψουμε αυτές τις ανάγκες.

Πολύ σημαντικό, όμως, είναι και το κομμάτι, που για εμάς είναι καινοτόμο, σε ότι αφορά στο νομοθετικό έργο του Υπουργείου, και έχει να κάνει με το Ταμείο της Θαλάσσιας Οικονομίας. Εμείς πιστεύουμε ισχυρά, ότι για να μπορέσουμε να παράξουμε τεχνολογίες και καινοτομία, που θα μπορέσει να έχει πρόσβαση στη διεθνή αγορά, πρέπει να «πατήσουμε» στα δυνατά μας σημεία, που είναι γνωστό ότι είναι συνδεδεμένα με τη θάλασσα, είτε αυτό λέγεται παράκτιος θαλάσσιος τουρισμός, είτε κρουαζιέρα, είτε οτιδήποτε άλλο.

Επίσης, πολύ σημαντικό είναι και το κομμάτι που αφορά στη ναυτιλία. Το Υπουργείο λειτούργησε και ως «καταλύτης», για να δημιουργηθούν σχέσεις μεταξύ φορέων. Ο Σύνδεσμός μας σύναψε συνεργασία με Σύνδεσμο που αφορά στην παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού και με έναν Σύνδεσμο Εταιρειών που ασχολούνται με τις δορυφορικές τεχνολογίες, προκειμένου να δημιουργήσουμε το περιβάλλον και να αναπτύξουμε το κομμάτι εκείνο της τεχνολογίας που είναι πάρα πολύ σημαντικό και μπορεί να αποτελέσει στρατηγικό «πυλώνα» για την ανάπτυξη της χώρας.

Το έχουμε δει και σε άλλες χώρες να συμβαίνει, όπου βασίστηκαν στα δυνατά τους «χαρτιά», όπως το Ισραήλ «πάτησε» στα δυνατά του σημεία. Είναι ευκαιρία, λοιπόν και για εμάς, πλέον, να «πατήσουμε» σε αυτό που είμαστε πολύ δυνατοί και δεν είναι κάτι άλλο από τη «γαλάζια» οικονομία.

Επίσης, η «γαλάζια» οικονομία, εκτός του ότι θα υποβοηθήσει τις υφιστάμενες επιχειρήσεις, δίνει το κίνητρο σε νέες επιχειρήσεις να μπουν στον χώρο αυτό. Επίσης, εξ όσων γνωρίζουμε, ήδη, έχει προκαλέσει και το ενδιαφέρον ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων, με τη δημιουργία funds που θα στοχεύουν, συγκεκριμένα, στον χώρο της τεχνολογίας για ανάπτυξη νέων προϊόντων, κάτι που είναι, επίσης, πάρα πολύ σημαντικό για τον κλάδο μας. Δηλαδή, να έχουμε νέες επιχειρήσεις που παράγουν προϊόντα μεγάλης αξίας -ψηφιακά προϊόντα κυρίως-, είτε στον χώρο του Software, είτε στον χώρο του hardware, προκειμένου, πλέον, αυτό να αποτελέσει αναπτυξιακό «πυλώνα» για τη χώρα.

Τέλος, θα ήθελα να πω και στον κ. Κορκίδη, επειδή αναφέρθηκε πριν, και επειδή ο Σύνδεσμός μας βασίζεται σε συνεργασίες, θα ήταν μεγάλη μας χαρά να δούμε και τα θέματα που αφορούν στο κομμάτι της ψηφιακής ανάπτυξης μαζί.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΜΠΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων):** Ευχαριστούμε για την πρόσκληση και την ευκαιρία να εκφράσουμε κάποιες απόψεις για το νομοσχέδιο. Εύχομαι χρόνια πολλά και καλή υγεία σε όλους τους παρισταμένους και γενικότερα σε όλο τον κόσμο.

Δεν θα αναφερθώ σε πάρα πολλά θέματα, δεδομένου ότι οι προλαλήσαντες και έχοντας μεγαλύτερο χώρο ευθύνης, σε ότι αφορά σε επιμελητήρια κ.λπ., έχουν αναφερθεί σε θέματα και της ειδικότητάς τους, αλλά και για θέματα που, ενδεχομένως, δεν είναι απόλυτα στη γνώση τη δική μας, έτσι ώστε να προβάλλουμε ή να προσφέρουμε κάποια ιδέα, προβλεπόμενη από το πλαίσιο που είναι το νομοσχέδιο.

Ευχαριστούμε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας γι’ αυτό το νομοσχέδιο που συζητούμε αυτή τη στιγμή, διότι καλύπτει πάρα πολλούς τομείς, οι οποίοι πρέπει να καλυφθούν, όπως είναι η νησιωτική πολιτική και η επιχειρηματικότητα, νησιά τα οποία θα πρέπει να μπουν κανονικά, πλέον, μέσα στην «αγκαλιά» της Ελλάδος και να μην περιμένουν από τον οποιονδήποτε διεθνή εξωγενή παράγοντα να εκμεταλλεύεται καταστάσεις με διάφορους νόμους. Θα πρέπει να βελτιωθεί, βεβαίως, η υποδομή τους -κάτι που ανέφερε ο κ. Πατέρας- σε ότι αφορά στο θέμα της πλεύρισης της εισόδου και της εξόδου των πλοίων, που έχουν προϊόντα προς εξαγωγή. Κατά συνέπεια, με αυτόν τρόπο, όταν θα χρησιμοποιηθεί το λιμάνι τους μειώνεται πάρα πολύ το κόστος και άρα, βγαίνουν πάρα πολύ ανταγωνιστικοί στη διεθνή αγορά.

Ένα δεύτερο θέμα, στο οποίο θα ήθελα να αναφερθώ, αν και δεν είναι το κύριο της παρέμβασής μου, είναι το θέμα των πλοηγών στο άρθρο 22. Το θέμα των πλοηγών είναι κάτι που ταλανίζει την Ελλάδα και όλα τα βασικά λιμάνια , δεδομένης της έλλειψης και της μη σωστής παροχής υπηρεσίας, δεδομένου του αριθμού και οτιδήποτε άλλου μπορεί να συμβαίνει σε κάθε λιμάνι, γιατί κάθε γεωγραφική θέση έχει τα δικά της θέματα και προβλήματα, τα οποία προσπαθούν να μπουν μέσα σε έναν κοινό παρονομαστή, ούτως ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπιστούν.

Η φημολογία των λιμανιών των μας είναι το μεγαλύτερο περιουσιακό στοιχείο. Δεν είναι μόνο η έκταση ενός λιμανιού τι αξία έχει, ή τα μηχανήματα που έχει, τι αξία έχουν. Τη μεγαλύτερη αξία την έχει η φημολογία, την οποία κανείς δεν μπορεί να την προσμετρήσει, να την κοστολογήσει, γιατί προσμετράται με τον «όγκο» της δουλειάς που έρχεται, αν μπορούμε να δώσουμε καλή υπηρεσία μέσα από τα λιμάνια.

Το νομοσχέδιο, σίγουρα, δίνει πάρα πολλές λύσεις, αρκεί στη μετέπειτα χρονική διάρκεια να προσδιοριστεί ο τρόπος χρησιμοποίησης. Δύο θέματα εντοπίζω σε αυτό το σημείο. Κατ’ αρχήν, θα πρέπει να υπάρξει μία πλήρης ασφαλιστική κάλυψη. Σε περίπτωση, ενός πολύ βαρέος ατυχήματος μέσα σε ένα λιμάνι, ποιος θα αναλάβει να καλύψει την οποιαδήποτε οικονομική απαίτηση που θα παρουσιαστεί, εάν οι ασφαλιστικές εταιρείες μέσα από τα συμβόλαια τους, μη υπάρχοντος ενός μόνιμου πλοηγού, δεν μπορούν να την καλύψουν; Αυτά τα λέω, όχι γιατί είμαι αντίθετος με το νομοσχέδιο, αλλά για να βελτιώσουμε ή να τροποποιήσουμε κάτι.

Επίσης ίσως να μην παίρνουν ποσοστά … τα πλοία θα έρχονται για ένα χρονικό διάστημα, με μία τακτικότητα και όταν θα συμπληρώσουν … έναν ελλιμενισμό και αν τυχόν αυτός ο καπετάνιος είναι πρώτος τι μέλλει γενέσθαι; Ακόμη και τα δύο τα λιμάνια μας που έχουν πωληθεί, τον βασικότερο ρόλο τον παίζει η στρατηγική τους θέση. Αυτό σημαίνει, ότι ανά πάσα στιγμή και ώρα, Θεός φυλάξει αν θα συμβεί οτιδήποτε, επεμβαίνει το Κράτος και το λιμάνι δίνει στο Κράτος, διότι πρέπει να προσφερθεί μία παρουσία, μία υποστήριξη για την οποιαδήποτε κακιά στιγμή θα υπάρξει.

Στην περίπτωση, όμως, που το Λιμενικό μας παρακολουθεί ένα τούρκικο βαπόρι, όταν έρχεται, για να μην βγάλει φωτογραφίες ,κ.τ.λ., όταν ο καπετάνιος θα είναι Τούρκος, θα μπορεί να πάρει αυτήν εδώ την άδεια; Το λέω αυτό, όχι για την αντιπαράθεση του νόμου, αλλά γιατί θα πρέπει να προσέξουμε αυτά τα πράγματα, ούτως ώστε η, τελείως, βελτιωμένη κατάσταση, πραγματικά, να βοηθάει τη ναυτιλία. Δεν είναι κατάσταση να υπάρχουν βαπόρια έξω από το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης και να περιμένουν, ενώ θα μπορούσαν να είχαν μπει μέσα. Βέβαια, αυτό δεν είναι μόνο για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και για του Πειραιά, του Βόλου και της Πάτρας.

Ως Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων Ελλάδος, να σας πω ότι η Ομοσπονδία μας έχει μέλη σε όλη την Ελλάδα, από την Καβάλα μέχρι και την Κρήτη. Τα μέλη της είναι σωματεία ή σύλλογοι και όλα τα νόμιμα μέλη των συλλόγων -και όταν λέω νόμιμα μέλη, εννοώ εκείνους που τηρούν τις προϋποθέσεις και έχουν την άδεια του ναυτικού πράκτορα και όλα τα σχετικά- είναι κάτω από την «σκέπη» της Ομοσπονδίας.

Το τελευταίο χρονικό διάστημα δημιουργήθηκε και, ήδη, από σήμερα είναι μέλος της Ομοσπονδίας, ο Σύλλογος Δωδεκανήσων, γιατί υπήρχαν κάποια λιμάνια που δεν τηρούσαν τους όρους, ώστε να υπάρχει ένας σύλλογος και να ενταχθούν στην Ομοσπονδία. Όμως, μετά από κάποιες ενέργειες που έγιναν από κάποιους ανθρώπους -και όντως ήταν θετική η συμβολή σας, κύριε Πλακιωτάκη- δημιουργήθηκε ένας σύλλογος, ούτως ώστε και εκείνο το κομμάτι της Ελλάδος να είναι ενταγμένο στην Ομοσπονδία.

Η Ομοσπονδία έχει ιδρυθεί το 1999. Όλα αυτά τα χρόνια διοικείται από ανθρώπους, οι οποίοι ήταν πάρα πολύ αξιόλογοι και την «καπετάνευσαν» πάρα πολύ σωστά. Φυσικά, δεν αναφέρομαι στον εαυτό μου, γιατί εγώ, ακόμη, βρίσκομαι στο «ταξίδι», δεν έχει τελειώσει η θητεία μου. Οπότε, αύριο-μεθαύριο θα με κρίνει η επόμενη διοίκηση.

Επαναλαμβάνω, ότι θα πρέπει να λυθεί το θέμα των πλοηγών, εκτιμώντας ότι θα πρέπει να γίνει και μεγαλύτερη ανάλυση αυτών που ζητάει το νομοσχέδιο στο συγκεκριμένο άρθρο.

Η Ομοσπονδία ενδιαφέρεται για όλους τους συναδέλφους, ανά την Ελλάδα, για προβλήματα που υπάρχουν, είτε στη σχέση τους με τα τελωνεία, είτε στη σχέση τους με τα λιμεναρχεία. Επίσης, θεωρούμε ότι θα πρέπει να βρίσκεται απαραίτητα -και μάλιστα και ως μόνιμο μέλος λιμενικών επιτροπών και λιμενικών ταμείων- δεδομένου ότι οι κοινωνίες ειδικά στα επαρχιακά μέρη παρουσιάζουν πάρα πολλά προβλήματα. Για παράδειγμα, στην Πέραμο της Καβάλας υπάρχουν δύο ναυτικά πρακτορεία. Τι θα συζητήσει η επιτροπή για να χρειαστεί να μας καλέσουν; Από την άλλη πλευρά, όμως, υπάρχουν θέματα που δεν αφορούν μόνο τους ναυτικούς πράκτορες, αφορούν γενικότερα την ελληνική πολιτική και επιχειρηματική λιμενική πολιτική του τόπου. Θεωρώ ότι ο ναυτικός πράκτορας, εκτός από μία βιομηχανία που παρίσταται στον χώρο, είναι εκείνος ο παράγοντας, διότι η ναυτιλία είναι το πρώτο κατ’ εξοχήν επάγγελμα, που λαμβάνει τα καλά ή τα κακά «κύματα» τα οποία έρχονται από την ανάπτυξη ή από τη μείωση της διεθνούς οικονομίας. Άρα, κατά συνέπεια, μπορούν να προσφέρουν την άποψή τους, η οποία θεωρώ ότι θα είναι πολύ θετική.

Δεύτερον, όλα τα σωματεία και οι σύλλογοι που βρίσκονται υπό τη «σκέπη» της Ομοσπονδίας είναι, απόλυτα, ελεγμένοι, διότι έχουμε δικό μας μητρώο. Παρακολουθούμε τον τρόπο των εκλογών, τις διαδικασίες και αν, τυχόν, κάποιος από τους συναδέλφους βρίσκεται σε μία μη σωστή κατάσταση, αμέσως, αποπέμπεται. Γι’ αυτό θα παρακαλούσα πάρα πολύ, κύριε Υπουργέ, στη σχετική διάταξη που αναφέρεται στις λιμενικές επιτροπές, να το λάβετε υπόψιν σας αυτό. Δεν είμαστε αντίθετοι με το νομοσχέδιο. Με αυτά που λέμε, θέλουμε να συμβάλουμε στην καλύτερη λειτουργία του, δεδομένου ότι με τον τρόπο που θα μας προσδιορίσει ως Ομοσπονδία μέσα με το νομοσχέδιο, μπορεί να μας κάνει και «θεματοφύλακες», για να μπορέσουμε να αποφύγουμε διάφορα δεινά που εμείς θα τα λειτουργήσουμε με απόλυτη διαφάνεια. Αυτό σημαίνει και προστασία προς το Υπουργείο και προς το νομοθέτη. Υπάρχει το ενδεχόμενο, αν κάποια πράγματα δεν λειτουργήσουν, κατά πώς τα βλέπουμε σωστά, θα υπάρξουν διάφορες αντιδράσεις από άλλα πρωτοβάθμια σωματεία ή από άλλους συναδέλφους. Νομίζω ότι μπορούμε να δουλέψουμε απόλυτα θετικά όλοι μας, για να μπορέσει κάποια στιγμή να βγει το επάγγελμά μας, αλλά και γενικότερα η χώρα από μία οικονομική δυσπραγία.

Τέλος, θα παρακαλούσα, σε ότι αφορά στο προεδρικό διάταγμα για τους ναυτικούς πράκτορες που είναι, σχεδόν, έτοιμο, ας του ρίξουμε μία τελευταία ματιά και να το υπογράψουμε, γιατί θα περισώσει πάρα πολλά πράγματα. Αυτό σαν παράκληση.

Ευχαριστώ πάρα πολύ που με ακούσατε. Ευχαριστώ το Υπουργείο για την πρόσκληση και τη δυνατότητα που μας δίνετε.

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

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΜΑΡΑΓΚΟΥ (Επικεφαλής Περιβαλλοντικών Προγραμμάτων της WWF Hellas):** Καλημέρα και από μένα και ευχαριστούμε πάρα πολύ για την πρόσκληση. Εκ μέρους του WWF Hellas θα ήθελα να εστιάσω σε μία παράμετρο, η οποία δεν έχει θιχτεί αρκετά μέχρι τώρα και δεν θίγεται και μέσα στο νομοσχέδιο.

Αυτή η διάσταση είναι, ότι ο θαλάσσιος χώρος δεν είναι, απλά, ένας χώρος, όπου υλοποιούνται δραστηριότητες. Είναι, επιπλέον, ένας χώρος που φιλοξενεί μία πάρα πολύ σημαντική βιοποικιλότητα, σημαντικά οικοσυστήματα και αυτή η διάσταση είναι, επίσης, αναπόσπαστο τμήμα της «γαλάζιας» ανάπτυξης και της «γαλάζιας» οικονομίας. Για παράδειγμα, το 20%, περίπου, των ελληνικών θαλάσσιων υδάτων έχει χαρακτηριστεί ως προστατευόμενη περιοχή μέσα από το ευρωπαϊκό δίκτυο NATURA 2000. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε, αυτή την εποχή, από το Υπουργείο Περιβάλλοντος ετοιμάζονται προεδρικά διατάγματα γι’ αυτές τις περιοχές και σχέδια διαχείρισης για τις δραστηριότητες μέσα σε αυτές.

Παρ’ όλα αυτά βλέπουμε, ότι η προσέγγιση των περισσότερων οικονομικών τομέων συνεχίζει να γίνεται υπό το πρίσμα του κάθε κλάδου χωριστά, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι συνέργειες, οι οποίες είναι απαραίτητες, προκειμένου και η μία δραστηριότητα να μην αναπτυχθεί εις βάρος της άλλης, αλλά και οι δραστηριότητες να μην αναπτυχθούν εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος που είναι ένα σημαντικό κομμάτι της κληρονομιάς μας και του αναπτυξιακού μας πλούτου. Θεωρούμε, λοιπόν ότι υπάρχει μία ανάγκη για μία συλλογική αντιμετώπιση του θαλάσσιου χώρου, σύμφωνα και με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία και μέσα από την οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική και μέσα από τα κείμενα για τη «γαλάζια» ανάπτυξη, αλλά και μέσα από την οδηγία για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, ζητά να λαμβάνουμε μία συνολική και μία ολοκληρωμένη προσέγγιση του θαλάσσιου χώρου.

Βλέπουμε, όμως, παρ’ όλο που χαιρετίζουμε την πρωτοβουλία για μία θαλάσσια στρατηγική, ότι ακολουθείται μία στρατηγική σε αυτό το Υπουργείο. Δηλαδή, το Υπουργείο Περιβάλλοντος σχεδιάζει και νομοθετεί για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, κινεί τις διαδικασίες για τη θαλάσσια στρατηγική, σύμφωνα με την αντίστοιχη οδηγία, αλλά οι δύο διαδικασίες είναι, τελείως, ανεξάρτητες η μία με την άλλη. Άλλοι στόχοι, άλλη διαδικασία, άλλες προτεραιότητες, άλλοι φορείς. Αναρωτιόμαστε, λοιπόν, αν έχουμε την πολυτέλεια και αν, πραγματικά, μας προσφέρει κάτι, να σχεδιάζουμε χωριστά για τον ίδιο θαλάσσιο χώρο και αν αυτό τελικά είναι προς όφελος και της «γαλάζιας» οικονομίας, αλλά και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Από την άλλη πλευρά, θα θέλαμε να τονίσουμε, ότι όπου υπάρχουν συνέργειες και όπου υπάρχουν συνεργασίες και όχι απλά αλληλοενημέρωση, τα αποτελέσματα είναι πάρα πολύ θετικά και πάρα πολύ ελπιδοφόρα. Μπορούμε να αναφέρουμε την εμπειρία του WWF Hellas, όπου, όταν το Υπουργείο Περιβάλλοντος με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, την Περιφέρεια και όλους τους σχετικούς φορείς συνεργάστηκαν, οδηγηθήκαμε στην κήρυξη της Θαλάσσιας Προστατευόμενης Περιοχής της Γυάρου, η οποία προστατεύει το φυσικό περιβάλλον και βάζει τις βάσεις για την τοπική ανάπτυξη, έτσι ώστε η κοινωνία να στηρίζει την προστατευόμενη περιοχή και αντίστροφα.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι αυτό με τις συγκρούσεις των πλοίων με τα μεγάλα θηλαστικά. Πάλι η συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο, τα συναρμόδια Υπουργεία, μάς έχει φέρει στον δρόμο για την «υιοθέτηση» εθελοντικών μέτρων, τα οποία αναμένεται να μειώσουν αυτό το πάρα πολύ σημαντικό πρόβλημα για τα απειλούμενα είδη. Άρα, έχουμε παραδείγματα και βλέπουμε ότι αυτά τα παραδείγματα έχουν προστιθέμενη αξία.

Επίσης, ως ένα παράδειγμα πάλι μέσα από το νομοσχέδιο, για το πώς μπορούμε να δούμε τα πράγματα αποσπασματικά και εν τέλει, εις βάρος του ενός ή του άλλου τομέα, θα αναφέραμε την πρόβλεψη στο άρθρο 19, για την εξαίρεση από μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και αδειοδοτήσεων συγκεκριμένων έργων, στην οποία διάταξη δεν λαμβάνεται καμία πρόβλεψη, για το αν αυτά τα έργα, υφιστάμενα ή νέα, βρίσκονται μέσα σε προστατευόμενη περιοχή. Εκεί θα μπορούσε να αναφέρεται το απλό, ότι «εκτός και αν βρίσκονται μέσα σε μία προστατευόμενη περιοχή», οπότε πρέπει να ακολουθήσουν τις διαδικασίες αδειοδότησης, μία εξαίρεση την οποία δεν καταλαβαίνουμε, έτσι κι αλλιώς.

Θα θέλαμε, επίσης, σε συνέχεια όλων αυτών, να τονίσουμε, ότι ο ορισμός της θαλάσσιας ανάπτυξης, όπως περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο, θεωρούμε ότι δεν περιλαμβάνει κρίσιμα στοιχεία για την επίτευξη μιας ενοποιημένης προσέγγισης στη θαλάσσια πολιτική και για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης. Θα πρέπει ο ορισμός να αναφέρεται ρητά στην περιβαλλοντική διάσταση της ανάπτυξης και ειδικότερα, στη διατήρηση και την προστασία των οικοσυστημάτων και τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, όχι ως μία υποχρέωση που προκύπτει από ένα άλλο Υπουργείο, μία άλλη νομοθεσία, αλλά όπως προείπα, αλλά ως ένα βασικό κομμάτι, που θα επιτρέψει την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των κλάδων προς όφελος και των κοινωνιών και των νησιωτικών κοινωνιών και του φυσικού περιβάλλοντος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας):** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστούμε και τα μέλη της Επιτροπής που μας προσκάλεσαν στη σημερινή ακρόαση φορέων. Παρ’ όλα αυτά, πριν τοποθετηθώ επί του νομοσχεδίου, θα ήθελα με κάθε καλή πρόθεση, να κάνω μία παρατήρηση, σε ότι αφορά στον τύπο της διαδικασίας. Προσκληθήκαμε χθες, μετά από φιλότιμες προσπάθειες των υπαλλήλων της Βουλής, στις 18:05΄, για να συμμετάσχουμε στη σημερινή συνεδρίαση που ήταν στις 10:00΄ και για ένα νομοσχέδιο που είναι, τελείως, διαφορετικό, από το νομοσχέδιο που ήταν στην ηλεκτρονική διαβούλευση, η οποία ολοκληρώθηκε δύο μήνες πριν, στις 25 Νοεμβρίου.

Αντιλαμβάνεστε ότι, πρώτον, είναι, ανθρωπίνως, αδύνατο να μελετηθεί ένα νομοσχέδιο σε ελάχιστες ώρες, πόσο μάλλον να ληφθεί συλλογική απόφαση, επί του νομοσχεδίου και των άρθρων του, καθώς εμείς ως εκπρόσωποι φορέων δεν εκφράζουμε ατομικές απόψεις, αλλά απόψεις συλλογικών οργάνων. Συνεπώς, εμείς επιφυλασσόμεθα για υπόμνημα που θα υποβάλλουμε. Θα κάνουμε, λοιπόν, μία πρόχειρη τοποθέτηση, επί του νομοσχεδίου, με βάση αυτά που έχουμε διαβάσει από χθες το βράδυ, και με κάποιες τηλεφωνικές συνεργασίες που είχαμε με τα μέλη μας. Μην ξεχνάτε, ότι εμείς είμαστε δευτεροβάθμιο όργανο και εκπροσωπούμε δέκα πρωτοβάθμια όργανα.

Πρώτον, υπάρχει ένα ολόκληρο κεφάλαιο που αφορά σε διατάξεις για ναυτικούς και για την εκπαίδευση ναυτικών. Δυστυχώς, στη σημερινή ακρόαση φορέων δεν έχει κληθεί η Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, η ΠΕΕΔΝΕ, ενώ θα έπρεπε να έχει προσκληθεί, καθώς είναι τεχνικά τα άρθρα. Παρ’ όλα αυτά, συνοπτικά, θα σας αναφέρουμε, ότι στο άρθρο 17, σωστά υπάρχει μία κάλυψη, σε ότι αφορά στα επιδόματα για τις θέσεις ευθύνης των Διευθυντών Σχολών, όμως υπάρχει και μία διάταξη, την οποία προτείνουμε να διαγραφεί. Είναι η διάταξη που προβλέπει, ότι μπορεί να γίνει η καταβολή του συνόλου ή μέρους των διδάκτρων των μαθητών των αναγνωρισμένων από το Κράτος Ιδιωτικών Τεχνικών Λυκείων Εμπορικού Ναυτικού. Αυτό το ζητάμε, γιατί αυτή τη στιγμή η δημόσια ναυτική εκπαίδευση υποχρηματοδοτείται, δεν στελεχώνεται με το απαραίτητο εκπαιδευτικό προσωπικό, δεν παρέχεται η σίτιση και το μειωμένο εισιτήριο σε όλους τους σπουδαστές των δημόσιων ΑΕΝ και θεωρούμε προκλητικό να καταβάλλονται τα δίδακτρα για τις ιδιωτικές σχολές των Τεχνικών Λυκείων. Απ’ ότι ξέρω δεν είναι και τόσα πολλά. Είναι ένα αν δεν κάνω λάθος. Προτείνουμε να διαγραφεί η συγκεκριμένη διάταξη.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 19 αυτού του κεφαλαίου, καταλαβαίνουμε ότι είναι διατάξεις Covid που αφορούν στην τηλεκπαίδευση. Απλώς, θα θέλαμε να επισημανθεί στα πλαίσια της Βουλής και να αναγράφει μέσα στο τελικό κείμενο του νόμου, ότι δεν μπορεί η δια ζώσης, με φυσική παρουσία ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση, όπως καταλαβαίνουμε όλοι μας, να υποκατασταθεί από την τηλεκπαίδευση και ότι αυτό μπορεί να γίνει μόνο σε συνθήκες πανδημίας, όπως είναι ο Covid. Θα θέλαμε αυτό να αναφερθεί.

Στο Κεφάλαιο 10 και στις διατάξεις για την πλοηγική υπηρεσία. Δυστυχώς, ούτε ο εκπρόσωπος των πλοηγών, ο Πρόεδρος, μπορεί να συμμετάσχει μετά από την πρόσκληση που έγινε χθες το απόγευμα. Θα καταθέσουν υπόμνημα και οι συνάδελφοι από το πρωτοβάθμιο σωματείο. Παρ’ όλα αυτά θα σας αναφέρω, ακροθιγώς, κάποια θέματα για το άρθρο 22 που προβλέπει το Pilot Exemption Certificate. Επ’ αυτού να αναφέρουμε ότι, όπως είναι κατανοητό σε όλους μας, η πλοήγηση έχει να κάνει με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, με την ασφάλεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και δευτερευόντως, με θέματα που έχουν να κάνουν και με την εθνική ασφάλεια και με τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Η διάταξη, θεωρούμε, ότι είναι πρόχειρα γραμμένη. Υπάρχει μία γενική εξουσιοδότηση από τη Βουλή στον εκάστοτε Υπουργό Ναυτιλίας να αποφασίζει ο ίδιος για το ποια θα είναι τα επίπεδα και οι προϋποθέσεις της σαφούς εμπειρικής γνώσης για εξαίρεση από την υποχρεωτική πλοήγηση που θα δίνεται σε κάποιους ναυτικούς. Αυτό θεωρούμε ότι είναι, αν μη τι άλλο, άστοχο, σε μία εποχή που υπάρχουν διεθνή κείμενα, όπως είναι η Solas και η Marpol να εξουσιοδοτείται, εν λευκώ, ο εκάστοτε Υπουργός Ναυτιλίας. Τα θέματα δε της εθνικής ασφάλειας και της μη υποχρεωτικής πλοήγησης, ειδικά για το λιμάνι του Πειραιά, όπου υπάρχει ο ναύσταθμος καταλαβαίνετε ότι είναι τεράστια.

*(Δεν υπάρχει ήχος – έγινε διακοπή της διαδικτυακής σύνδεσης )*

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Πεντότη, εδώ και αρκετή ώρα δεν σας ακούμε. Θα συνεχίσουμε με τον επόμενο ομιλητή και θα επανέλθουμε, όταν αυτό είναι τεχνικά εφικτό.

Τον λόγο έχει ο κ. Τσιάνος.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, ΠΟΕΠΛΣ):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την πρόσκληση και για τη δυνατότητα που μας δίνετε να καταθέσουμε τις απόψεις μας.

Πριν τοποθετηθώ, επί του νομοσχεδίου, θα ήθελα να εκφράσω τη δυσαρέσκειά μας για τη συμμετοχή στη σημερινή συνεδρίαση της ΠΟΛ και του κ. Κυράνη, καθώς κατά της ΠΟΛ εκκρεμούν δικαστικές αποφάσεις. Εάν ισχύει, ότι ζητήθηκε από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος η συμμετοχή της ΠΟΛ αυτό μάς λυπεί ιδιαίτερα. Δεν τιμά κανέναν η ταύτιση με συνδικαλιστικά «μορφώματα». Αντιθέτως, αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως «δούρειος ίππος». Οφείλουμε όλοι μας να γυρίσουμε την «πλάτη», σε όσους βάζουν τα προσωπικά συμφέροντα πάνω από τα συμφέροντά των λιμενικών. Η πολυδιάσπαση και ο κατακερματισμός του κινήματος δεν έχει τίποτα να προσφέρει στους εργαζόμενους, ούτε πρόκειται να επιλύσει προβλήματα που καθημερινά αντιμετωπίζουν. Αυτά αναφορικά με τη συμμετοχή της ΠΟΛ στη σημερινή συνεδρίαση.

Σε σχέση με τις διατάξεις του νομοσχεδίου που αφορούν σε στελέχη του λιμενικού σώματος στο άρθρο 31. Αποτελεί πρότασή μας η διάταξη που αφορά στην προκαταβολή των εξόδων, στα οποία υποβάλλονται τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος της Ελληνικής ακτοφυλακής για την υπεράσπισή τους στο στάδιο της προδικασίας και ενώπιον των δικαστηρίων, εφόσον έχει ασκηθεί σε βάρος τους ποινική δίωξη ή φέρουν την ιδιότητα του εναγόμενου για πράξεις, ενέργειες ή παραλείψεις τους κατά την εκτέλεση των υπηρεσιακών τους καθηκόντων. Είναι σημαντικό, ότι τα έξοδα θα καλύπτουν, μεταξύ άλλων, την αμοιβή του συνηγόρου της επιλογής του στελέχους για την παράσταση αυτού σε όλα τα στάδια της προδικασίας και ενώπιον των δικαστηρίων όλων των βαθμών, χωρίς να απαιτείται, επιπλέον, η απαλλακτική απόφαση ένορκης διοικητικής εξέτασης για τη χορήγηση αυτής της προκαταβολής, γεγονός που εναρμονίζεται με την αρχή του τεκμηρίου της αθωότητας.

Επιπλέον, είναι θετικό, ότι δεν απαιτείται προεδρικό διάταγμα για την εφαρμογή της διάταξης, αλλά κοινή υπουργική απόφαση, με την οποία θα καθορίζονται το ύψος της προκαταβολής, τα δικαιολογητικά και οι προϋποθέσεις χορήγησης. Να τονίσω για τη διάταξη αυτή, που, όπως είπα αρχικά, είχαμε ζητήσει ως Ομοσπονδία, ότι από την πρώτη στιγμή υποβολής του αιτήματός μας, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, ενδιαφέρθηκε προσωπικά, ζητώντας, τότε, λεπτομέρειες για την πρότασή μας αυτή, προκειμένου να νομοθετηθεί και σήμερα να τη βλέπουμε με ιδιαίτερη ευχαρίστηση και ικανοποίηση σε ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Η ψήφιση και η ενεργοποίηση, κυρίως, της σχετικής διάταξης αποτελεί έμπρακτη στήριξη της Πολιτείας προς τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και της προσφοράς και του έργου που τα στελέχη προσφέρουν.

Με το άρθρο 37, δίνεται η δυνατότητα ίδρυσης βρεφονηπιακών σταθμών, πλέον, και στις έδρες λιμενικών αρχών σε όλη την επικράτεια, καθώς και η ίδρυση παιδικών εξοχών -κατασκηνώσεων, σε συνεργασία με Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και με εκμετάλλευση, μεταξύ άλλων, και κοινοτικών πόρων. Ήταν διαχρονική πρότασή μας και η διάταξη αυτή, η ψήφιση και η εφαρμογή της οποίας αποτελεί ένα βήμα για τη δημιουργία μιας ειδικής μέριμνας για τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, για τα οποία η Ομοσπονδία μας, διαχρονικά, αγωνίζεται.

Το άρθρο 32, ρυθμίζει το σύστημα εργασίας και διαμονής του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος που υπηρετεί στο Λιμεναρχείο του Αγίου Όρους. Προβλέπεται η έκδοση ειδικού κανονισμού, με σκοπό την οργάνωση και λειτουργία του Λιμεναρχείου Αγίου Όρους, λόγω του ιδιαίτερου καθεστώτος που διέπει το Άγιο Όρος, σύμφωνα με το άρθρο 105 του Συντάγματος. Με την προτεινόμενη διάταξη δίνεται η δυνατότητα λειτουργίας του Λιμεναρχείου, κατά παρέκκλιση, του πενθημέρου εβδομαδιαίας εργασίας, καθώς και της ειδικής υποχρέωσης, κυρίως, διαμονής που ισχύει για το προσωπικό, σύμφωνα με το π.δ. 81, και συγκεκριμένα με το άρθρο 49.

Τέλος, με το άρθρο 40, αντιμετωπίζεται η διαπιστωθείσα πρακτική αδυναμία στην προμήθεια καυσίμων και, γενικότερα, στην αντιμετώπιση αναγκών για τις έκτακτες προμήθειες και υπηρεσίες, απονέμοντας την αρμοδιότητα αυτή στις υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο. Για τη συγκεκριμένη διάταξη, προτείνουμε να συμπεριληφθούν και οι Σχολές Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος, καθώς και των Δοκίμων Λιμενοφυλάκων.

Κύριε Πρόεδρε, η Ομοσπονδία μας θα καταθέσει και σχετικό υπόμνημα.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Σας οφείλω μία απάντηση για το διαδικαστικό θέμα που θέσατε στην αρχή. Όντως, ο συγκεκριμένος φορέας προτάθηκε από συναδέλφους. Όμως, εμείς εδώ δεν ζητάμε, ούτε αποδεικτικά στοιχεία, ούτε καταστατικά. Πολιτική κάνουμε και σε αυτό το πνεύμα δεν θέλαμε να αποκλείσουμε κανέναν φορέα που επροτάθη από συναδέλφους. Θεωρούμε ότι απόψεις θα καταθέσει και θα πει την άποψή του. Αντίθετα, ένας αποκλεισμός, πιθανόν, να δημιουργούσε άλλες «παρενέργειες».

Με αυτό το πνεύμα η Επιτροπή κινήθηκε και έτσι αποφάσισε. Τώρα τα υπόλοιπα τα δικά σας, θα τα λύσετε σε άλλη στιγμή και με άλλον τρόπο, όπως εσείς ξέρετε. Αυτό εξηγώ, ότι εμείς δεν μπορούμε να ξέρουμε τι συμβαίνει γενικώς. Τα υπόλοιπα θα τα πείτε εσείς. Εμείς εδώ δεν μοιράζουμε αξιώματα σε κανέναν, επειδή συμμετέχει στη διαδικασία. Τις απόψεις του για το νομοσχέδιο λέει και εκεί τελειώνουν όλα. Για να είμαστε ξεκάθαροι.

Τον λόγο έχει ο κ. Σημαντώνης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, για την πρόσκληση. Η Ένωσή μας εκπροσωπεί περί τα 800 πλοία ευρωπαϊκών αποστάσεων, πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας που προσεγγίζουν σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

Θα αναφερθούμε σε τρία συγκεκριμένα άρθρα που αποτελούν πάγια αιτήματα και της Ένωσής μας, αλλά και του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, όπως ανέφερε προηγουμένως ο κ. Πατέρας, αφού επικροτήσουμε, πρωτίστως, τη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου.

Το πρώτο είναι το άρθρο 22, που αφορά στο Pilot Exemption Certificate, δηλαδή, τη μη χρήση πλοηγών. Επιτέλους, έχουμε τη δυνατότητα να εναρμονιστούμε, πλήρως, με το ευρωπαϊκό γίγνεσθαι, καθώς το Pilot Exemption Certificate λειτουργεί σε όλη, σχεδόν, την Ευρώπη, εκτός της Ιταλίας που τώρα και εκείνη το «υιοθετεί», εδώ και δέκα χρόνια με απόλυτη επιτυχία.

Θέλω να πω, ότι η ελληνική νομοθεσία που διέπει τους πλοηγούς είναι του 1955, με μία μόνη υπουργική απόφαση του 1996. Δηλαδή, είναι ένας, εντελώς, απαρχαιωμένος νόμος, ο οποίος αφορά σε τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίων που είναι παλαιωμένα. Σήμερα, έχουμε διαφορετικά πλοία, τεχνολογικά εκσυγχρονισμένα και έτσι αναδεικνύεται το μεγάλο πρόβλημα των πλοηγών. Για παράδειγμα, όταν το πλοίο είναι εκσυγχρονισμένο τεχνικά και τεχνολογικά ή το πλήρωμά του έχει συχνούς κατάπλους και απόπλους σε συγκεκριμένα λιμάνια, δεν απαιτείται πλοηγός. Κατά συνέπεια, αντιλαμβάνεστε, ότι με το να πηγαίνει ένα πλοίο και να περιμένει για ώρες σε ένα ένα λιμάνι, με δεδομένο το μεγάλο πρόβλημα που υπάρχει στην ανεπαρκή στελέχωση της πλοηγικής υπηρεσίας, ειδικά στα περιφερειακά λιμάνια, για να μπορεί να κάνει μία απλή άφιξη-αναχώρηση με τις προϋποθέσεις, τις οποίες προανέφερα, δημιουργείται ένα αντιοικονομικό λιμάνι. Άρα, με το κομμάτι αυτό δεν βοηθάμε το πλοίο, βοηθάμε και το λιμάνι.

 Άκουσα κάποιον προλαλήσαντα να μιλάει για το θέμα της ασφάλειας. Εννοείται ότι ένα πλοίο που προσεγγίζει δυο, τρεις και πέντε φορές τον μήνα, τουλάχιστον, σε λιμάνια με το συγκεκριμένο πλήρωμα και τεχνολογικά εξορισμένο, πρώτο μέλημά του είναι η ασφάλεια. Αυτό το αποδεικνύει το γεγονός, ότι τη δεκαετία που δουλεύουν τα πλοία αυτά στην Ευρώπη, δεν είχαμε ποτέ πρόβλημα ασφάλειας. Δεν ανακαλύψαμε την «πυρίτιδα». Έχει ανακαλυφθεί αυτό το κομμάτι και έχει χρησιμοποιηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, εδώ και δέκα χρόνια με επιτυχία.

Δεύτερο, θα ήθελα να αναφερθούμε στο άρθρο 24, που αφορά στο Port Community System. Όντως, επειδή αυτή η πλατφόρμα περιέχει «ευαίσθητες» επαγγελματικές πληροφορίες και δεδομένα, αλλά αποτελεί και έναν «πυλώνα» δημόσιας ολοκληρωμένης λιμενικής πολιτικής, θα πρέπει η διαχείριση να μην είναι σε ιδιωτικό τομέα -και πολύ καλώς ορίζεται στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο- αλλά να είναι, αποκλειστικά, στο Δημόσιο.

Τέλος, το άρθρο 25, που αφορά στη διαχείριση αποβλήτων πλοίων, δεν έχω τίποτα άλλο να προσθέσω. Ήμασταν στη συζήτηση που έγινε στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2017 για τη θέσπιση της κοινοτικής οδηγίας 352/2017 και ζητούμε την πλήρη εναρμόνιση με την κοινοτική νομοθεσία, η οποία, εκτός των άλλων, δίνει και τη δυνατότητα περισσότερων από έναν παρόχων, έτσι ώστε η διαδικασία να είναι δίκαιη και να μπορεί να οδηγήσει τα λιμάνια μας σε έναν εκσυγχρονισμό που το έχουμε απόλυτη ανάγκη.

Επικροτούμε και πάλι αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία. Σας ευχαριστώ πολύ για τον χρόνο σας.

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

 **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ)):** Άλλο ένανομοσχέδιο της Κυβέρνησης της Ν.Δ., το οποίο εντάσσεται, όπως λέει χαρακτηριστικά ο τίτλος του, στην «εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά-COVID εποχή». Για την ενίσχυση της πολιτικής της ανταγωνιστικότητας χρησιμοποιούνται επιμελητήρια, χρησιμοποιούνται πανεπιστήμια. Το αποτέλεσμα, όμως, ποιο είναι από πλευράς ναυτεργατών, αλλά και συνολικά των εργαζομένων; Είναι οι τραγικές επιπτώσεις στο σύνολο των δικαιωμάτων τους.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο αποτελεί συνέχεια του ν.4714, που χαρακτηρίσαμε «έκτρωμα», που ψηφίστηκε κατακαλόκαιρο του 2020 και καταργεί τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας στα ποντοπόρα καράβια, ενώ παρεμβαίνει, προκλητικά, στις διαδικασίες του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος.

Από το πρώτο μέχρι και το τελευταίο, το 48ο άρθρο του νομοσχεδίου, δεν γίνεται καμία αναφορά στα οξυμένα προβλήματα και τις πραγματικές ανάγκες των ναυτεργατών. Αντίθετα, ακόμη και στο άρθρο 16, που δίνεται παράταση της επιδότησης για τους ελάχιστους ναυτεργάτες, που βρίσκονται σε κατάσταση αναστολής, σας αναφέρουμε ότι στους συγκεκριμένους ναυτεργάτες δεν έχει δοθεί για τους μήνες Οκτώβριο, Νοέμβριο και Δεκέμβριο, ακόμη, το επίδομα αυτό. Συνεχίζονται, ταυτόχρονα, οι περιορισμοί στην επιδότηση των ανέργων, με τους μακροχρόνια ανέργους να αποκλείονται ακόμη κι από αυτό το επίδομα «πείνας» της ανεργίας των 350 €. Δεν υπάρχει καμία κάλυψη για τους ναυτεργάτες που είναι στα ποντοπόρα καράβια με τους περιορισμούς που υπάρχουν για την πανδημία, η οποία έχει προκαλέσει πολύμηνη ανεργία στους αντικαταστάτες τους.

Στο άρθρο 17, το οποίο τροποποιεί το νομοθετικό διάταγμα 99/1973, σε ότι αφορά στη σύσταση του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, -το ανέφερε και η κυρία Πεντότη, αλλά θα το ενισχύσω κι’ εγώ- στην παρ.2ε΄, δίνεται η δυνατότητα να καλύπτεται το σύνολο ή μέρος των διδάκτρων που καταβάλλουν οι μαθητές που φοιτούν σε ιδιωτικά Τεχνικά Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού. Το συγκεκριμένο άρθρο αποτελεί «φωτογραφική» ρύθμιση για το μοναδικό, μέχρι σήμερα, Ιδιωτικό Τεχνικό Λύκειο Εμπορικού Ναυτικού, που έχει ιδρύσει ο εφοπλιστής Τσάκος στη Χίο και αναγνωρίζεται από το Κράτος. Οι μαθητές για τα τρία χρόνια του Λυκείου καταβάλλουν 4.000 € ανά έτος, ενώ διαθέτει και δομή, στην οποία εάν ο μαθητής διαμείνει, καταβάλλει, επιπρόσθετα, 3.500 € τον χρόνο.

Στο άρθρο 19 θεσμοθετείται η τηλεκπαίδευση, ένα γεγονός για το οποίο κι εμείς ως Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών είχαμε συμφωνήσει στο πρώτο «κύμα» της πανδημίας να λειτουργήσει έκτακτα. Όμως, τώρα το συγκεκριμένο άρθρο το μονιμοποιεί, το θεσμοθετεί, γιατί θέλει να καλύψει τις τεράστιες ελλείψεις που υπάρχουν στη ναυτική εκπαίδευση και στη μετεκπαίδευση, τόσο σε εκπαιδευτικό προσωπικό, όσο και σε υλικοτεχνική και κτιριακή υποδομή.

Κλείνοντας, θέλω να πω για το άρθρο 22, ότι είναι ό,τι πιο «εγκληματικό» έρχεται σε αυτό το νομοσχέδιο. Αυτή είναι η πραγματικότητα και δεν έχει να κάνει με την εμπειρία του παλιού ή του νέου Πλοιάρχου. Αντίθετα, οι εφοπλιστικές εταιρίες θα «εκβιάζουν» τους Πλοιάρχους, που θα έχουν την πλήρη ευθύνη, για να χρησιμοποιούν το πιστοποιητικό, χωρίς να παίρνουν πλοηγούς, με αποτέλεσμα η ίδια η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, η ίδια η ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, αλλά και του περιβάλλοντος, να βρίσκονται, για άλλη μία φορά, στον «βωμό» της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Πεντότη, εφόσον έχει αποκατασταθεί η σύνδεση

**ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΟΥΕΝ)):** Κύριε Πρόεδρε, για το άρθρο 22, με το οποίο ολοκλήρωσε ο συνάδελφος για την Πλοηγική Υπηρεσία, συμφωνούμε, απόλυτα, με την τοποθέτησή του. Να ενημερώσω, επίσης, ότι υπάρχουν και θέματα εθνικής ασφάλειας με την πλοήγηση, ειδικά για το Λιμάνι του Πειραιά, όπου υπάρχει ο Ναύσταθμος. Για παράδειγμα, αν ένα πλοίο ξένης σημαίας, με αλλοδαπό καπετάνιο, πάρει εντολή από το Κράτος του να βυθίσει έξω από τον Ναύσταθμο το πλοίο του και να κλείσει όλο το Ναύσταθμο, αντιλαμβάνεστε τι συνέπειες μπορεί να υπάρχουν. Γενικά, η πλοήγηση έχει πολύπλευρες συνέπειες και θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρά το συγκεκριμένο θέμα.

Επίσης, αναφέρθηκα στο 8% των πλοηγικών δικαιωμάτων που πηγαίνουν στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Αυτά τα έσοδα έχει προβλέψει ο Υπουργός, ότι θα εισπράττονται από αλλού για τον Κρατικό Προϋπολογισμό;

Στη συνέχεια, αφού τοποθετηθήκαμε για την Πλοηγική Υπηρεσία, αναφερθήκαμε στο άρθρο 26 για τη σύνθεση των Λιμενικών Επιτροπών. Ζητάμε και πάλι να μπει εκπρόσωπος των εργαζομένων των Λιμενικών Ταμείων, όπου υπάρχει πρωτοβάθμιο σωματείο.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 31, συμφωνούμε ότι είναι στη σωστή κατεύθυνση η χορήγηση προκαταβολής εσόδων υπεράσπισης στα στελέχη του Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ.. Παρ’ όλα αυτά, θεωρούμε, ότι η ίδια πρόβλεψη πρέπει να ληφθεί και για τους πολιτικούς υπαλλήλους, καθώς δεν είναι δυνατόν να υπάρχουν υπάλληλοι δύο ταχυτήτων στο Υπουργείο.

Αναφορικά με το Κεφάλαιο Η΄ για τις διατάξεις του πολιτικού προσωπικού, μπορούμε να χαιρετίσουμε τη διάταξη που αφορά στη νοσηλεία και στην περίθαλψη στα Ναυτικά και Στρατιωτικά Νοσοκομεία. Είναι ένα πάγιο αίτημά μας που ικανοποιείται. Δίνεται, ωστόσο, εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και στον Υπουργό Εθνικής Αμύνης, για να βγάλουν τη σχετική απόφαση. Οψόμεθα, λοιπόν, να δούμε την έκδοση της υπουργικής απόφασης.

Επίσης, για τους παιδικούς σταθμούς και τις κατασκηνώσεις ικανοποιείται ένα πάγιο αίτημά μας, να μπορούν, δηλαδή, να συμμετέχουν σε αυτές τις δομές και τα παιδιά των πολιτικών υπαλλήλων, καθώς, επίσης, και για τις μετατάξεις των έξι υπαλλήλων της ΔΑΛ στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Επισημαίνουμε, όμως, επειδή δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη η δομή, το σχέδιο της οργάνωσης της νέας Υπηρεσίας που θα διαδεχθεί τη ΔΑΛ, ότι οι άνθρωποι αυτοί, που είναι υψηλό επιστημονικό προσωπικό, δεν γνωρίζουν αν θα αξιοποιηθούν, τελικά, ως επιστήμονες στις νέες θέσεις εργασίας.

Επισημαίνω, ότι στο νομοσχέδιο που είχε βγει στη διαβούλευση τον Νοέμβρη και ολοκληρώθηκε στις 25 Νοεμβρίου, υπήρχε μία διάταξη για την αύξηση των οργανικών θέσεων των πολιτικών υπαλλήλων, σε αντιστοίχιση με την ίδια διάταξη που υπήρχε για την αύξηση των οργανικών θέσεων των συναδέλφων λιμενικών στον προηγούμενο νόμο. Παρ’ ότι στο νομοσχέδιο, όπως βγήκε στη διαβούλευση, δεν υπήρξε αρνητικός σχολιασμός, στο νομοσχέδιο που κατατέθηκε τώρα στην Επιτροπή σας, δεν υπάρχει το εν λόγω άρθρο.

Έχουμε μιλήσει επανειλημμένως για τις τεράστιες ελλείψεις του πολιτικού προσωπικού στο Υπουργείο, όλων των κλάδων και ειδικοτήτων και, ειδικότερα, για τη ναυτική εκπαίδευση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η κυρία Πεντότη έχει μιλήσει αρκετά. Μπορεί να λέει σημαντικά πράγματα, δεν το συζητώ, αλλά, δυστυχώς, «έπεσε» τελείως η γραμμή.

Υπάρχει κάποιος εκπρόσωπος φορέα που είναι στη σύνδεσή μας και δεν έχει μιλήσει; Εφόσον δεν υπάρχει κάποιος, να προχωρήσουμε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στους Εισηγητές μας. Εάν υπάρχουν ερωτήματα, διευκρινίσεις εκ μέρους των συναδέλφων, σας ακούμε.

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

Τον λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

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

Συγκεκριμένα, θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Κορκίδη, εάν γνωρίζει ποιες είναι οι συγκεκριμένες δράσεις ή τα είδη δράσεων που θα χρηματοδοτηθούν από το Πρόγραμμα Νησιωτικής Επιχειρηματικότητας, ποιος θα είναι ο προϋπολογισμός αυτών των δράσεων, ποιες θα είναι οι «πηγές» χρηματοδότησης και με ποια διαδικασία θα γίνει η χρηματοδότηση αυτή από την Αναπτυξιακή Τράπεζα.

Η επόμενη ερώτηση αφορά στον κ. Αγγελόπουλο. Αναφερθήκατε, κύριε Αγγελόπουλε, στο άρθρο 7 παρ. 4 του Κανονισμού 352/2017 και είπατε ότι θα μπορούσε να δικαιολογηθεί η παράταση εφαρμογής, συνέχισης, ουσιαστικά, του μονοπωλιακού καθεστώτος, ως έκτακτη ανάγκη. Από πέρυσι τον Μάρτιο, οπότε ψηφίστηκε η κατάργηση του άρθρου 105 και για το οποίο είχατε πει εσείς ο ίδιος στην Επιτροπή μας, ότι είναι δυνατό να εφαρμοστεί με κανονιστικές διατάξεις από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων η Οδηγία 352, σε ποιες ενέργειες προχωρήσατε; Εκδώσατε κανονιστικές διατάξεις για την εφαρμογή αυτού του Κανονισμού; Εάν τις εκδώσατε, αυτές καθυστέρησαν, όντως, να δημοσιευθούν στο ΦΕΚ; Σε ποιες ενέργειες προχωρήσατε, προκειμένου να δημοσιευθούν άμεσα στο ΦΕΚ;

Σε ότι έχει να κάνει με την πλοήγηση και τις σχετικές αποφάσεις που έχετε λάβει, θα ήθελα να μου γνωρίσετε, αν έχετε λάβει υπόψη σας γνωμοδοτήσεις των πλοηγών της ΠΕΠΕΝ και της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου.

Τέλος, για τον κ. Καμπάκη. Στο άρθρο 24, αν δεν κάνω λάθος, βλέπουμε τον Πανελλήνιο Σύλλογο Πρακτόρων και όχι την Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρακτόρων. Γιατί συμβαίνει αυτό;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν προχωρήσουμε με την κυρία Μανωλάκου, να δώσω τον λόγο στον κ. Κελαϊδίτη, καθώς αποκαταστάθηκε ο ήχος διαδικτυακά. Ορίστε, σας ακούμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΛΑΪΔΙΤΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Υπαλλήλων του Υπουργείου Αιγαίου)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα σας από τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου, από την έδρα της, από τη Μυτιλήνη. Η παρέμβασή μας αυτή είναι για εμάς μία τιμητική πρόσκληση από την Επιτροπή σας και θέλουμε να βάλουμε κάποια πράγματα σε μία βάση που, μέχρι τώρα, δεν έχουν ακουστεί.

Το Υπουργείο Αιγαίου ιδρύθηκε το 1985, με ομόφωνη απόφαση της Βουλής των Ελλήνων. Οι λόγοι είναι γνωστοί, νομίζω, σε όλους τους συνομιλητές μας. Ήταν εθνικοί, αλλά και λόγοι ισόρροπης ανάπτυξης της νησιωτικής επικράτειας της χώρας. Η αλήθεια είναι, ότι από την ίδρυση του Υπουργείου Αιγαίου, με πολύ μικρούς πόρους και με ένα πλαίσιο νομοθετικό που υπήρχε τότε, έγιναν πολύ σημαντικές και πολύ αξιόλογες δράσεις στο νησιωτικό χώρο. Ουσιαστικά, δηλαδή, απεδείχθη, με την ίδρυση του Υπουργείου Αιγαίου, η πολιτική βούληση και η μέριμνα που είχε το Κράτος για τα νησιά μας και για την εθνική μας υπόσταση.

Όλο αυτό το διάστημα της λειτουργίας μας, το Υπουργείο Αιγαίου τότε και τώρα η Γενική Γραμματεία Αιγαίου, είναι, θεσμικά, ο κύριος εκφραστής της εφαρμογής των νησιωτικών πολιτικών. Είναι γεγονός, ότι όταν δεν υπάρχει αυτός ο αυτόνομος πολιτικός φορέας που να εφαρμόσει αυτές τις πολιτικές, είναι, σχεδόν, αδύνατον να εφαρμοστούν οι νησιωτικές πολιτικές μέσα από άλλες υπηρεσίες και άλλα Υπουργεία. Αυτό, μέχρι και το 1985, δεν συνέβη ποτέ. Δεν μπορούμε να ονομάσουμε ως νησιωτική πολιτική τις πολιτικές που ασκούν τα Υπουργεία Παιδείας ή Αγροτικής Ανάπτυξης και λαμβάνουν χώρα σε όλη την επικράτεια. Φυσικά, όλες αυτές οι πολιτικές και όλες οι αποφάσεις των Υπουργείων, όταν αφορούν όλη τη χώρα, αφορούν και τη νησιωτική χώρα. Όμως, δεν είναι αυτή η νησιωτική πολιτική.

Η νησιωτική πολιτική πρέπει να είναι στοχευμένη και πρέπει να είναι στοχευμένη για κάθε νησί ξεχωριστά. Βεβαίως, και εφαρμόζονται οριζόντια μέτρα. Αυτή τη στιγμή, εφαρμόζουμε και ένα τεράστιο πρόγραμμα, που είναι το μεταφορικό ισοδύναμο, το οποίο είναι ένα οριζόντιο μέτρο σε όλη την επικράτεια. Όμως, το κάθε νησί έχει τη δική του ιδιαιτερότητα και τις δικές του άμεσες και επιτακτικές ανάγκες.

Είναι αδύνατον, κατά την άποψή μας, να λειτουργήσει η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής μέσα σε έναν χώρο, ο οποίος είναι αυτός του Υπουργείου Ναυτιλίας. Όλοι οι συνομιλητές, μέχρι τώρα, αναφέρουν το Υπουργείο μας, ως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ είναι Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Νομίζω ότι σωστά το αναφέρουν έτσι, καθώς ο τρόπος λειτουργίας του, ο στρατιωτικός του χαρακτήρας και όλη η δομή του εκεί κατατείνουν, στο ότι είναι, δηλαδή, ένα Υπουργείο της Εμπορικής Ναυτιλίας. Το ίδιο το νομοσχέδιο, έτσι όπως έχει γραφτεί, αυτό αποδεικνύει. «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο».

Τη νησιωτική πολιτική εμείς δεν τη διακρίναμε στο νομοσχέδιο. Μπορεί να είναι νομοσχέδιο πλαίσιο, μπορεί να βάζει κάποιες αρχές. Όμως, από πουθενά δεν προκύπτει, ότι αυτό αφορά στα νησιά μας, ότι στοχεύει στην ανάπτυξη των νησιών μας, στην άρση της απομόνωσης των νησιών μας, στην επίλυση των κύριων και σημαντικών προβλημάτων.

Είναι γεγονός, ότι σε μία χώρα που ο εθνικός μας πλούτος είναι τα νησιά μας, καθώς η πολυνησία που έχει η χώρα μας είναι μοναδική στον κόσμο με τις ιδιαίτερες συνθήκες που υπάρχουν, η ερημοποίηση των νησιών μας, η εγκατάλειψη των νησιών μας, δημιουργεί τεράστια εθνικά προβλήματα. Αλίμονο, αν κάποια από τα νησιά, που αυτή τη στιγμή κατοικούνται από 20 ή 50 ή 60 κατοίκους, αύριο μείνουν χωρίς κατοίκους.

Στα προβλήματα αυτών των νησιών, ποτέ και κανένας δεν ενέσκηψε, πλην του Υπουργείου Αιγαίου. Είναι γνωστό σε όλους αυτούς τους κατοίκους, ότι το Υπουργείο Αιγαίου, όλα αυτά τα χρόνια, είχε άμεσες και αποτελεσματικές παρεμβάσεις στον νησιωτικό χώρο. Δεν προλαβαίνω να αναφερθώ σε πολλά. Να πω, ενδεικτικά, ότι επιλύσαμε οριστικά το πρόβλημα των άνυδρων νησιών. Τόσα χρόνια είχαμε άνυδρα νησιά. Επιλύθηκε και δεν υπάρχουν, αυτή τη στιγμή, άνυδρα νησιά.

Εν πάση περιπτώσει, θέλω να τονίσω, ότι εάν δεν υπάρξει αυτόνομο Υπουργείο ή, τουλάχιστον, αρμόδιος Υπουργός για θέματα νησιωτικότητας και νησιωτικής πολιτικής, ποτέ δεν θα εφαρμοστεί νησιωτική πολιτική. Δεν είναι τυχαίο, βέβαια, ότι η Βραζιλία έχει Υπουργείο Καφέ και οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες έχουν Υπουργείο Πετρελαίου. Εμείς που έχουμε αυτόν τον «πλούτο», δεν έχουμε αρμόδιο Υπουργό για θέματα νησιωτικής πολιτικής.

Θα αναφερθώ σε κάποιες διατυπώσεις, πολύ αποσπασματικά, για να δείτε τη νοοτροπία που επικρατεί στο σχέδιο νόμου. Είπαν και οι συνάδελφοι για την υπεράσπιση των υπαλλήλων του Λιμενικού Σώματος. Βλέπετε ότι όλο το νομοσχέδιο εκεί κατατείνει. Οι πολιτικοί υπάλληλοι, δηλαδή, δεν έχουμε υποστεί διώξεις, κατά την άσκηση των καθηκόντων μας; Γιατί εξαιρούμαστε; Εμείς, τουλάχιστον, που ασχολούμαστε με σοβαρά πολεοδομικά θέματα, αποκλειστικά στον χώρο του βόρειου και νότιου Αιγαίου, οι συνάδελφοί μας βρίσκονται καθημερινά στα δικαστήρια, χωρίς νομική υποστήριξη και χωρίς καμία κάλυψη. Το έχουμε ζητήσει από τον Υπουργό και δεν μπήκε.

Άρα, καταλαβαίνετε, ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν είναι για τη νησιωτική πολιτική. Είναι ένα νομοσχέδιο, που αφορά στην εμπορική ναυτιλία, στη ναυτιλία, στα προβλήματα των λιμενικών και μπορεί να είναι άριστο, έτσι όπως κατατέθηκε, αλλά δεν θα το «βαφτίσουμε», όμως, νομοσχέδιο νησιωτικής πολιτικής. Ευχαριστώ πολύ που με ακούσατε.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΚΕΡΛΕΣ (Μέλος του Πανελλήνιου Συλλόγου Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΣΥΥΕΝ)):** Ευχαριστώ για την πρόσκληση. Εκπροσωπώ τον Πανελλήνιο Σύλλογο Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Πράγματι, ο Υπουργός πριν από δέκα μήνες, είχε υποσχεθεί ότι για τον ν.4676 θα υπάρχουν διατάξεις σε επόμενο νομοσχέδιο. Ήταν συνεπής σε αυτό το θέμα. Θα δούμε, όμως, κατά πόσο έχουν συμπεριληφθεί σε αυτό το σχέδιο νόμου οι διατάξεις εκείνες που έχουμε προτείνει και ως Σύλλογοι και ως Ομοσπονδία.

Το νομοσχέδιο φέρει τον τίτλο «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο». Τα τρία πρώτα Κεφάλαιά του αναφέρονται στα θέματα της θαλάσσιας πολιτικής στον νησιωτικό χώρο, σε διατάξεις στη διεθνή ναυτιλία, σε διατάξεις για ναυτικούς και για την εκπαίδευση. Αυτά ποιος θα τα υλοποιήσει; Ο Υπουργός μόνο; Γενικός Γραμματέας Υπουργείου Ναυτιλίας δεν υφίσταται, εδώ και ενάμιση χρόνο. Η απουσία του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας είναι χαρακτηριστική. Υπάρχει Γενικός Γραμματέας Δικαίου, που προΐσταται σε τέσσερις Διευθύνσεις, υπάρχει Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, που προΐσταται σε πέντε Διευθύνσεις και είναι αυτόνομο τμήμα. Γενικός Γραμματέας Ναυτιλίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας, μετά από δεκάδες χρόνια λειτουργίας του, γιατί δεν υπάρχει; Ποιος είναι ο λόγος που καταργήθηκε, πριν από ενάμιση χρόνο;

Οι ερμηνείες πάνω σε αυτό είναι πολλές. Περιμένω, όμως, την απάντηση του Υπουργού. Κατά τη δική μας εκτίμηση, πρέπει να δοθεί μία απάντηση, γιατί καταργήθηκε η Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας που προσφέρει τόσα πολλά στην ελληνική οικονομία.

Το κεφάλαιο που αφορά στους πολιτικούς υπαλλήλους είναι το 8ο κεφάλαιο. Υπάρχουν τρία άρθρα, τα οποία θεωρούμε ότι είναι θετικά, όπως ανέφερε και η Πρόεδρος της Ομοσπονδίας. Όμως, υπάρχουν άλλα ζητήματα, άλλες προτάσεις, που κατατέθηκαν και δεν συμπεριλήφθηκαν. Αυτά τα τρία άρθρα είναι «χαμηλής» πολιτικής. Τα υπόλοιπα ζητήματα που έχουν να κάνουν με το προσωπικό και με τις προσλήψεις, δεν συμπεριλήφθηκαν. Για το θέμα των προσλήψεων είχαμε τοποθετηθεί στη διαδικασία της διαβούλευσης και ενώ υπήρξε δέσμευση και από τον Υπουργό, ότι θα υπάρξει σχετική διάταξη σε αυτό το νομοσχέδιο, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως και από την Ομοσπονδία μας, κάτι τέτοιο δεν έγινε.

*(Σε αυτό το σημείο διακόπτεται η σύνδεση)*

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**  Αν μας ακούτε, εμείς δεν σας ακούμε πια κύριε Γκερλέ. Η παρέμβασή σας τελειώνει εδώ, καθώς έχουμε το ίδιο πρόβλημα.

Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση στον κ. Κορκίδη, ο οποίος αναφέρθηκε στο άρθρο 25 και το χαιρέτισε. Είναι το άρθρο που αφορά στην παράταση των επιχειρήσεων διαχείρισης αποβλήτων. Βέβαια, να πω, αν και το ξέρει ο κ. Κορκίδης, ότι υπάρχει πρόβλημα δυσοσμίας που δημιουργεί η αντίστοιχη βιομηχανία στο Κερατσίνι και στη Δραπετσώνα. Κλείνουν σχολεία, σπίτια, τα παιδιά δεν βγαίνουν στην ώρα του διαλείμματος, λόγω της έντονης δυσοσμίας, που δημιουργεί προβλήματα πονοκεφάλου, τσούξιμο ματιών και λοιπά. Γι’ αυτό ο Δήμος, αλλά και η Περιφέρεια Αττικής, ανέθεσαν μία μελέτη στο Ερευνητικό Κέντρο «Δημόκριτος» και στο Αστεροσκοπείο Αθηνών. Τα πορίσματα βγήκαν και γι’ αυτό υπάρχει ψήφισμα από την Περιφέρεια Αττικής που ζητάει τη μετεγκατάστασή τους, διασφαλίζοντας την επαναλειτουργία τους, ώστε να διαφυλαχθούν και οι θέσεις εργασίας. Όμως, υπάρχουν και πολλές κινητοποιήσεις από τους κατοίκους, ενώ αντίστοιχες τέτοιες αποφάσεις έχει βγάλει και ο Δήμος Κερατσινίου. Θα ήθελα, λοιπόν, να τον ρωτήσω, κατά πόσο είναι δυνατή η μετεγκατάσταση της συγκεκριμένης βιομηχανίας για την προστασία της δημόσιας υγείας.

Η κυρία Μαραγκού από το WWF, μας είπε ότι το 20% είναι προστατευόμενες περιοχές και ότι υπάρχουν δραστηριότητες εις βάρος του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ήθελα να την ρωτήσω για το άρθρο 30, που αναφέρεται στην εξαίρεση έργων ναυσιπλοΐας και θαλάσσιας επιτήρησης από περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις. Πόσο περιβαλλοντικά είναι αυτό επικίνδυνο ή αποτελεί «φωτογραφική» διάταξη.

Για την κυρία Πεντόζη και για τον κ. Γκερλέ, επειδή εκπροσωπούν εργαζόμενους και συλλόγους εργαζομένων, θα ήθελα να τους παρακαλέσω να μας δώσουν γραπτά τις παρατηρήσεις τους. Δεν ήταν καλή η σύνδεση, ούτε ολοκληρωμένη και για εμάς έχει αξία , δεδομένου ότι αφορούν εργαζόμενους.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**  Να διευκρινίσω ότι έχουμε πάρει και το υπόμνημα του κ. Κορκίδη. Στο μεταξύ, ότι άλλο υπόμνημα έρθει, είτε σήμερα, είτε τις επόμενες ημέρες -και το λέω να το ακούσουν οι εκπρόσωποι των φορέων- η Επιτροπή μας θα το αποστείλει στα email των συναδέλφων - μελών της Επιτροπής μας, προκειμένου να λάβουν γνώση. Άρα, μπορείτε να μας στείλετε ότι θέλετε συμπληρωματικό.

Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Προς τον Κορκίδη, που ανέφερε για το άρθρο 24, η ερώτησή μου είναι, εάν το λογισμικό αυτό της πλατφόρμας πρέπει να είναι ελληνικό και πρέπει να διαχειρίζεται από Έλληνες, όπως και το άρθρο ορίζει.

Στον κ. Χατζημάρκο η επόμενη ερώτηση. Είπατε, κύριε Χατζημάρκο, για τα 120 λιμάνια της Νοτίου Ελλάδος, ότι ο προϋπολογισμός γι’ αυτά τα λιμάνια είναι «αστείος». Θεωρείτε ότι με το νομοσχέδιο αυτό υπάρχει παράθυρο ιδιωτικοποίησης των λιμανιών μας;

Προς τον κ. Πατέρα. Πολύ ωραία ομιλία, κύριε Πατέρα, σας ευχαριστούμε πολύ. Είμαι στο πλευρό σας. Δεν τα ακούσαμε όλα, γιατί δεν είχαμε καλή ηχητική επαφή. Φοβάστε στο άρθρο 24, μήπως υπάρξουν παράθυρα να ξεφύγει αυτό και να πάει σε ιδιώτες; Στο λογισμικό αναφέρομαι.

Πολύ ωραία η τοποθέτηση σας, κύριε Κεχαγιόγλου, και για τις εγκύους και για τους παππούδες και για όλους αυτούς. Κι εγώ, όπως είπε και η κυρία Μανωλάκου προηγουμένως, θα ήθελα, εγγράφως, αν έχετε κάποιες προτεραιότητες να μας στείλετε, για το τι πρέπει να γίνει για την αντιμετώπιση της ερημοποίησης των μικρών αυτών νησιών.

Η επόμενη ερώτηση είναι προς την κυρία Μαραγκού. Κυρία Μαραγκού, είπατε για το Υπουργείο Ναυτιλίας, ότι εμπλέκεται και το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Εγώ θα σας πω, συν τοις άλλοις, ότι εμπλέκεται και το Υπουργείο Τουρισμού και το Υπουργείο Πολιτισμού, πολλές φορές και το Υπουργείο Οικονομίας, με αποτέλεσμα να έχουμε πολλές ανεξάρτητες διαδικασίες.

Θέλω να ρωτήσω, αν υπάρχουν δράσεις, σε εθελοντική μορφή, που παρακολουθούμε τους φυσητήρες; Επειδή είμαι από την Κρήτη, υπήρχε ένα πρόγραμμα παλιά, κυρία Μαραγκού, για το ζευγάρωμα των φυσητήρων, για τη ζωή τους και την παρακολούθησή τους νοτίως της Κρήτης, αλλά και στη Σκιάθο και στη Σκόπελο και στην Αλόννησο. Επίσης, ποια είναι η θέση σας για τον «εμπλουτισμό» του βυθού μας, όπου σε πολλά σημεία του είναι αγώνος;

Προς την κυρία Πεντότη. Είπατε ότι το νομοσχέδιο είναι, εντελώς, διαφορετικό από εκείνο που ήταν στην ηλεκτρονική διαβούλευση. Γιατί, κατά τη γνώμη σας, έγινε αυτό, κυρία Πεντότη;

Τέλος, προς τον κ. Σημαντώνη, πάλι για το άρθρο 24 για την πλατφόρμα. Σωστά να διαχειρίζεται από το Δημόσιο, αλλά το λογισμικό της ποιος πρέπει να το έχει, κατά τη γνώμη σας;

Σας ευχαριστώ πολύ για την ενημέρωση.

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

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δύο ερωτήσεις έχω κύριε Πρόεδρε. Η πρώτη είναι για τον κ. Σημαντώνη. Θα ήθελα να μου επισημάνετε, κύριε Σημαντώνη, σε πόσους πλοηγικούς σταθμούς υπήρξαν, πράγματι, καθυστερήσεις και πόσο διαρκέσαν αυτές οι καθυστερήσεις, κατά μέσο όρο. Δηλαδή, τι είδους καθυστερήσεις ήταν αυτές, στις οποίες αναφερθήκατε ως δυνητικό κίνδυνο;

Στην κύρια Πεντότη, επίσης, αν έχουμε εκτίμηση, για το πόσες είναι οι ανάγκες του πολιτικού προσωπικού, οι οποίες, κατά την εκτίμησή της, πρέπει, άμεσα, να καλυφθούν. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Περνάμε τώρα στον κ. Νικόλαο Βουλομάνο, εκ μέρους της Πανελλήνιας Ένωσης Ημερόπλοιων Σκαφών.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΛΟΜΑΝΟΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Ημερόπλοιων Σκαφών (ΠΕΝΕΤΗΣ)):** Θα είμαι πολύ σύντομος, καθώς ειδοποιηθήκαμε τελευταία στιγμή και δεν έχουμε μελετήσει εις βάθος το νομοσχέδιο.

Ωστόσο, ο δικός μας κλάδος των ημερόπλοιων, είναι ένας κλάδος, ο οποίος, κατεξοχήν, στηρίζει τη νησιωτική πολιτική. Όλες οι επιχειρήσεις είναι αποκεντρωμένες στην άγονη γραμμή, στη μεθόριο και στα νησιά. Για να υπάρχει, όμως, αυτός ο κλάδος και για να μπορέσει να συνεχίσει, θα πρέπει να έχουμε τη στήριξη σε αυτή τη πάρα πολύ δύσκολη συγκυρία. Ο δικός μας κλάδος εκπροσωπεί 850, περίπου, πλοία σε όλη την επικράτεια. Ήταν μία πάρα πολύ δύσκολη χρονιά, ιδιαίτερα για εμάς, αφού ο τουρισμός, όπως όλοι γνωρίζουμε, πήγε πάρα πολύ άσχημα. Τα τουριστικά πλοία δούλεψαν πολύ μικρή σεζόν και με πάρα πολύ λίγα άτομα, γιατί απέφευγαν τον συνωστισμό πάνω στα πλοία.

Επομένως, το μόνο που θέλω να πω σχετικά με το νομοσχέδιο, είναι ότι είδαμε πως υπάρχει διάταξη που μειώνει, κατά 20%, τα λιμενικά τέλη. Είναι πολύ θετικό αυτό και δεν ξέρω, κατά πόσο είναι δυνατόν σε αυτό το νομοσχέδιο, όπως υπάρχουν προβλέψεις και για τα σκάφη αναψυχής, να υπάρξει μία πρόβλεψη για κάποια ελάφρυνση και για τη φετινή σαιζόν, είτε αφορά στα τέλη επιβατών που είναι πολύ σημαντικό κόστος για εμάς, σε σχέση με τα λιμενικά τέλη, είτε αφορά στο ΤΕΠΑΗ το οποίο είναι εις γνώσιν του Υπουργείου και νομίζουμε ότι γίνονται κάποιες ενέργειες.

Μήπως, λοιπόν, είναι μία ευκαιρία τώρα στο νομοσχέδιο να μπει αυτή η διάταξη, για να μπορέσουν τα πλοία να βγάλουν μία, επίσης, δύσκολη, όπως προμηνύεται, περίοδο του 2021, ώστε να μπορέσουμε να μπούμε, πλέον, στη μεθεπόμενη χρονιά, ουσιαστικά, το 2022 με καλύτερες προϋποθέσεις; Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώσαμε με τις τοποθετήσεις των εκπροσώπων των φορέων και με τις ερωτήσεις των Εισηγητών. Οπότε, περνάμε στις απαντήσεις, όσων φορέων ερωτήθηκαν.

Τον λόγο έχει ο κ. Κορκίδης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΙΔΗΣ ( Εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητήριων Ελλάδος (ΚΕΕΕ)):** Ξεκινάω από την συμπολίτισσά μου, την κυρία Διαμάντω Μανωλάκου. Να της πω, ότι χαιρέτισα το άρθρο 25, το οποίο ενσωματώνει την κοινοτική οδηγία σύμφωνα με την απόφαση 62/2018 της ΡΑΛ. Το θέμα το οποίο θίγει είναι, τελείως, διαφορετικό. Εάν δείτε και τον τίτλο του άρθρου, αναφέρεται στην ανανέωση συμβάσεων Λιμενικών Υπηρεσιών Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου. Εάν υπάρχει μία θεματολογία πάνω σε αυτό, στο οποίο αναφέρθηκε, πολύ ευχαρίστως, να τοποθετηθώ. Το ξέρει πολύ καλά, ότι μπορώ να πω ευθαρσώς την άποψή μου.

Σχετικά με το με το άρθρο 24, να απαντήσω, επίσης, στον συμπατριώτη μου Κρητικό Βουλευτή, τον κ. Λογιάδη. Το ξεκαθαρίσαμε από την αρχή. Προσπάθεια όλων μας -και ο Υπουργός επέδειξε μεγάλη συνέπεια σε αυτό- είναι αυτό το σύστημα, το ηλεκτρονικό σύστημα υποβολής δεδομένων από τους χρήστες των λιμανιών, να έχει κρατική εποπτεία. Είναι ξεκάθαρο αυτό και το διευκρίνισε και ο κ. Πατέρας.

Νομίζω ότι γι’ αυτά τα δυο θέματα ερωτήθηκα, κύριε Πρόεδρε. Δεν έχω κάτι άλλο να προσθέσω.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΜΠΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων):** Κατ’ αρχήν, ερωτήθηκα, γιατί αναφέρεται ο Πανελλήνιος Σύλλογος Ναυτικών Πρακτόρων και Χρηστών. Δεν έχει καμία, απολύτως, σχέση με εμάς, με την έννοια, ότι ο συγκεκριμένος Σύλλογος είναι πρωτοβάθμιος. Ο όρος «Πανελλήνιος» στην περιγραφή του τίτλου του, δεν σημαίνει ότι είναι και πανελλήνιος. Δεν μπορεί ο πρωτοβάθμιος να είναι και πανελλήνιος.

Η δική μας Ομοσπονδία, είναι Ομοσπονδία Ναυτικών Πρακτόρων Ελλάδος και δεν είναι Πανελλήνια, με την έννοια, ότι θέλαμε να υπάρξει ένας διαχωρισμός. Εδώ και πάρα πολλά χρόνια, αντιμετωπίζουμε ένα πρόβλημα. Διάφορες υπηρεσίες, και όχι μόνο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, θεωρώντας ότι Πανελλήνιος Σύλλογος είμαστε εμείς, όποιες ανακοινώσεις, νομοθεσίες, άρθρα, εγκύκλιοι, κ.λπ. πάνε στον Πανελλήνιο Σύλλογο, ο οποίος δεν μπορεί να τα δώσει πουθενά αλλού, εκτός από τους ανθρώπους που βρίσκονται μέσα στο γραφείο του.

Έχουν γίνει πάρα πολλές φορές παρεμβάσεις γι' αυτό το ζήτημα, δεδομένου ότι η Ομοσπονδία πρέπει να είναι αυτή, που θα λαμβάνει όλες τις ενημερώσεις από το Υπουργείο και όχι μόνο, καθώς έχει την απόλυτη υποχρέωση να ενημερώνει τα μέλη της που είναι οι Σύλλογοι και οι Σύλλογοι με τη σειρά τους να ενημερώνουν τα μέλη τους που είναι οι ναυτικοί πράκτορες.

Η κυρία Πεντότη, είπε ότι το πρωτοβάθμιο όργανο είναι στα, κατά τόπους, λιμάνια. Εμείς, ως Ομοσπονδία, ακολουθήσαμε αυτή τη διαδικασία με θρησκευτική ευλάβεια, δεδομένου ότι όταν υπάρχει ερώτημα υποδείξεως κάποιου συναδέλφου, για να συμμετέχει στα τεκταινόμενα του λιμένος, εντολεύουμε, με την έννοια, ότι ενημερώνουμε το Σωματείο που είναι στον χώρο, ούτως ώστε να υποδείξει κάποιον συνάδελφο. Μάλιστα, για να υπάρξει μία διαφάνεια στην όλη διαδικασία και μία προστασία, ζητούμε τα στοιχεία του συναδέλφου, για να ελέγξουμε και εμείς, εάν τυχόν έχει την άδεια του ναυτικού πράκτορα, διότι θέλουμε να αποφύγουμε οποιαδήποτε «κακοτοπιά». Δεν έχει συμβεί ποτέ τίποτε, απλά, για προληπτικούς λόγους γίνεται αυτό.

Κάποιος συνομιλητής έκανε αναφορά στο θέμα της ασφάλειας, σε ότι αφορά στο θέμα των πλοηγών, ανεξαρτήτως, για το που βρίσκεται η ασφαλιστική κάλυψη. Εγώ επισήμανα, ότι με την αλλαγή και τη διαδικασία αυτή, εάν θα πρέπει να υπάρξει μία μέριμνα, μία φροντίδα, ενδεχομένως, και μία πιο λεπτομερής μελέτη, όσον αφορά στο ενδεχόμενο -που μακάρι ποτέ να μην συμβεί- ατυχήματος, ποιος θα αναλάβει, πλέον, το έξοδο πού θα προκύψει. Τίποτα περισσότερο από αυτό δεν είπα και δεν ήθελα να κάνω επίδειξη γνώσεων, ούτε να αμφιβάλλω για τις δικές σας γνώσεις.

Συζητάμε για ένα νομοσχέδιο και είμαι υποχρεωμένος να πω αυτά που βλέπω μπροστά μου, μήπως βοηθήσουν στην καλύτερη κάλυψη του νομοσχεδίου. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)):** Κύριε Πρόεδρε,πιστεύω ότι οι πληροφορίες στις πλατφόρμες πρέπει να είναι μόνο ιδιοκτησία του Κράτους, γιατί δεν επιτρέπεται ανταγωνιστής να έχει αυτές τις πληροφορίες, αλλά πιστεύω πως η διαχείριση μπορεί να θα δοθεί και σε ιδιώτη.

Επίσης, θα ήθελα να πω μία κουβέντα για τους πλοηγούς. Ποτέ δεν έχει ευθύνη ο πλοηγός. Το πλοίο είναι ασφαλισμένο προς τρίτους. Είναι, δεν είναι ο πλοηγός, πάντοτε φταίει το πλοίο και ο πλοίαρχος του πλοίου και είναι ασφαλισμένος για οποιεσδήποτε ζημιές γίνονται. Ευχαριστώ.

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

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΜΑΡΑΓΚΟΥ (Επικεφαλής περιβαλλοντικών προγραμμάτων του WWF Hellas):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να ευχαριστήσω την κυρία Μανωλάκου για την ερώτηση. Ανέφερα το συγκεκριμένο άρθρο, ως ένα παράδειγμα μη συντονισμού και μη ευθυγράμμισης των διαφορετικών νομοθεσιών. Προσπαθήσαμε να βρούμε μέσα από αναρτημένες πληροφορίες, που βρίσκονται αυτά τα έργα που περιλαμβάνονται. Καταλαβαίνουμε ότι περιλαμβάνουν κτίρια, πυλώνες και άλλες εγκαταστάσεις, αλλά η ακριβής τους θέση δεν ήταν σαφής.

Πάντως, θεωρούμε, ότι εφόσον χωροθετούνται εντός του δικτύου Natura 2000 και δεν αφορούν προϋπάρχουσες εγκαταστάσεις, οποιοδήποτε παρόμοιο έργο εντάσσεται στο άρθρο 6 της Οδηγίας 9243 για τους οικοτόπους, με αυτή τη λογική πρέπει να υπαχθεί στη διαδικασία της δέουσας εκτίμησης. Με δεδομένο ότι η διαδικασία της δέουσας εκτίμησης υλοποιείται μέσω της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, στις περιπτώσεις αυτές δεν είναι δυνατόν τα έργα να εξαιρούνται από τη διαδικασία των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, από τα πρότυπα περιβαλλοντικών δεσμεύσεων και από μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οπότε, κατ’ ελάχιστο, μέσα στις περιοχές Natura, και εφόσον επιδιώκεται η εγκατάσταση νέων εγκαταστάσεων, η διάταξη αυτή παραβιάζει το ενωσιακό δίκαιο.

Επίσης, θα πρέπει να επισημανθεί και μία ακόμη δυσχέρεια. Ότι αυτά τα έργα, πολύ συχνά, χρηματοδοτούνται από ενωσιακούς πόρους, οπότε δεν μπορούμε να έχουμε έργα που παραβαίνουν την ενωσιακή νομοθεσία και χρηματοδοτούνται. Θεωρούμε ότι δεν είναι σύννομα και θα έπρεπε για λόγους τάξης, πέρα από τις προστατευόμενες περιοχές του δικτύου Natura 2000, αυτά τα έργα να υπάγονται στη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης και εκτίμησης και αυτό να αφορά, συνολικά, στο εθνικό σύστημα προστατευόμενων περιοχών. Δεν έχουμε άποψη, αν η διάταξη είναι «φωτογραφική». Ωστόσο, θεωρούμε ότι παραβαίνει το ενωσιακό δίκαιο και θα πρέπει να τροποποιηθεί, όπως ανέφερα και στην πρώτη παρουσίασή μου.

Για την ερώτηση από τον κ. Λογιάδη. Υπήρχε παλιότερα, δεν ξέρουμε αν συνεχίζεται, ένα έργο που ενέπλεκε εθελοντές στην παρατήρηση φυσητήρων. Αυτό το πρόγραμμα ήταν από το Ινστιτούτο Κητολογικών Ερευνών «Πέλαγος», αλλά δεν έχω να σας πω περισσότερες πληροφορίες, για το αν συνεχίζει να υφίσταται και με ποια διαδικασία μπορεί κάποιος να λάβει μέρος σε αυτό.

Σε ότι αφορά στο τρίτο ερώτημα για τον «εμπλουτισμό» του βυθού, νομίζω ότι θα γυρίσω πίσω σε αυτό που είπα, ότι η θάλασσα είναι ένας ζωντανός χώρος. Άρα, η έννοια του άγονου βυθού μπορεί να έχει πολλαπλές αναγνώσεις. Θα ήταν πιο σωστό να μιλήσουμε για αποκατάσταση σημαντικών βενθικών θαλάσσιων οικοσυστημάτων, όπου αυτά έχουν καταστραφεί από ανθρώπινες δραστηριότητες. Για παράδειγμα, τα Λιβάδια Ποσειδωνίας καταστρέφονται από ανεξέλεγκτη αγκυροβολία. Άλλοι βυθοί μπορεί να υφίστανται επιπτώσεις από αλιευτικά εργαλεία. Υπάρχουν μέθοδοι που εφαρμόζονται για την αποκατάσταση αυτών των οικοσυστημάτων.

Σε κάθε περίπτωση, οποιαδήποτε επέμβαση χρειάζεται πάρα πολύ μεγάλη προσοχή, γιατί μιλάμε για ζωντανά συστήματα. Δεν είναι μία χέρσα περιοχή. Μπορεί ο βυθός να δείχνει άδειος, να δείχνει άγονος, παρ’ όλα αυτά, το θαλάσσιο περιβάλλον είναι τρισδιάστατο. Είναι ο βυθός, είναι οι στύλοι του νερού από πάνω, είναι οι διαφορετικοί οργανισμοί που ζουν εκεί. Άρα, χρειάζεται μία πάρα πολύ συγκεκριμένη και αναλυτική μελέτη, μην προσπαθώντας να βελτιώσουμε κάτι, το οποίο, εμάς μας δείχνει άγονο και άχρηστο, τελικά, καταλήξουμε να έχουμε σωρευτικές επιπτώσεις σε άλλα είδη, σε άλλα οικοσυστήματα.

Σίγουρα, υπάρχουν τρόποι, υπάρχουν μέθοδοι αποκατάστασης. Θα ήθελα να αναφέρω και το παράδειγμα που υλοποιήσαμε στο πλαίσιο του Life – Κυκλάδες, μαζί με την Εταιρεία Μελέτης Μεσογειακής Φώκιας, η οποία είχε ως στόχο την βελτίωση του πληθυσμού των χταποδιών, βάζοντας κιούπια που χρησιμοποιήθηκαν, στη συνέχεια, ως φωλιές από τα χταπόδια. Τα κιούπια, μάλιστα, είχαν φτιαχτεί από Σιφνίους τεχνίτες, άρα, ήταν και ένα θέμα στήριξης της τοπικής κοινωνίας, έτσι ώστε να βοηθηθεί και ο πληθυσμός της φώκιας.

Θα ήθελα να πω, ότι είναι πιο σωστό να μιλάμε για δράσεις αποκατάστασης, όπου έχουν καταστραφεί οικοσυστήματα, αντί για δράσεις εμπλουτισμού, ιδιαίτερα, όταν αυτές δεν λαμβάνουν υπόψη τη συνολικότερη βιοποικιλότητα που είναι τα οικοσυστήματα, που είναι τα είδη και οι γενετικοί πόροι. Ευχαριστώ.

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

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Έγινε μία ερώτηση από τον κ. Λογιάδη και θέλουμε να τον ευχαριστήσουμε για τα καλά του λόγια. Θα προσπαθήσουμε να κάνουμε και μία συνάντηση, μάλιστα, όπως έχουμε κάνει και με άλλα Κόμματα.

Σε ότι αφορά στην κύρια Μανωλάκου και το Κομμουνιστικό Κόμμα, θέλω να σας πω, ότι, λίγο πριν την πανδημία, είχαμε κάνει μία συνάντηση και με τον Γενικό Γραμματέα, τον κ. Κουτσούμπα, αλλά και με τον κ. Σοφιανό, πάνω σε θέματα της νησιωτικής πολιτικής.

Στη διάθεσή σας για ό,τι θέλετε. Ευχαριστώ.

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

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων-ΕΕΝΜΑ)**: Να απαντήσω στην ερώτηση του κ. Λογιάδη, που αναφέρθηκε στο ποιες καθυστερήσεις γίνονται στους πλοηγούς. Θα σας πω ότι, εκτός από τα κύρια λιμάνια, που είναι η Ελευσίνα, ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη, όπου υπάρχουν πολύωρες καθυστερήσεις, διότι προηγούνται τα κοντέινερς και υπολείπονται τα υπόλοιπα πλοία, το μεγάλο πρόβλημα είναι και στα περιφερειακά λιμάνια, όπως είπα και από την αρχή.

Για παράδειγμα, στην Εύβοια, υπάρχουν ένας με δύο πλοηγοί που πρέπει να εξυπηρετήσουν όλη τη βόρεια και νότια Εύβοια, μέσα σε μία ημέρα, μέσα σε μία συγκεκριμένη ώρα. Για τα πλοία που καταπλέουν, είτε στο Μηλάκι, είτε στη Χαλκίδα, είτε στο Αλιβέρι, είτε στη Λάρυμνα, οι καθυστερήσεις είναι από δεκαπέντε ώρες, έως και μιάμιση μέρα. Αυτό είναι το σύνηθες. Στο Λιμάνι της Νέας Καρβάλης στην Καβάλα, η καθυστέρηση είναι πέραν των δώδεκα ωρών, ειδικά, όταν μετά τις 17:30 ο πλοηγός αρνείται να έρθει από την Καβάλα να βγάλει το βαπόρι. Υπάρχουν πολλά τέτοια λιμάνια, όπου βλέπουμε ότι η καθυστέρηση είναι πάρα πολύ μεγάλη, πολύωρη και πολλές φορές ξεπερνάει την ημέρα. Oπότε αντιλαμβάνεστε, ότι ο ναυλωτής του πλοίου προσπαθεί να αποφύγει τα ελληνικά λιμάνια, διότι αυτό δεν συμβαίνει πουθενά αλλού. Μπορεί να πάει και δίπλα στην Τουρκία και σε άλλα λιμάνια ευρωπαϊκά, όπου ισχύει αυτό που λέγαμε προηγουμένως, το pilot exemption και δεν έχει αυτό το πρόβλημα.

Θα ήθελα να πω κάτι άλλο, που είναι άσχετο με την ασφάλεια, την οποία άκουσα πολλούς ομιλητές να την αναφέρουν. Είπε ο κ. Πατέρας, ότι ο ρόλος του πλοηγού είναι συμβουλευτικός, είναι για να βοηθήσει τον καπετάνιο. Σε κάθε περίπτωση, την ευθύνη του πλοίου την έχει το ίδιο το πλοίο και ο καπετάνιος του πλοίου και αυτό αναγνωρίζουν και οι ασφαλιστές. Πόσο καλύτερα μπορεί να ξέρει ένας πλοηγός το βαπόρι του και το λιμάνι, από έναν καπετάνιο, ο οποίος πηγαίνει, συνεχόμενα, σε αυτό το λιμάνι;

Για να δείτε και το οξύμωρο της κατάστασης, εάν ένα πλοίο Ro Ro, για παράδειγμα, με μία προπέλα πάρει άδεια από το Υπουργείο Ναυτιλίας, και κάνει ακτοπλοΐα, τότε δεν έχει την υποχρέωση χρήσης πλοηγού και ρυμουλκών, ενώ το ίδιο πλοίο, εάν δεν είναι δρομολογημένο με απόφαση του Υπουργείου, εάν πάει στα ίδια λιμάνια και με το ίδιο πλήρωμα, χρειάζεται πλοηγό και τα ρυμουλκά.

Γι’ αυτό αναφέρομαι σε έναν απαρχαιωμένο νόμο περί των πλοηγών που είναι του 1955. Αντιλαμβάνεστε από εκεί και πέρα τι λέμε.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΖΩΗ ΠΕΝΤΟΤΗ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας – ΠΟΥΕΝ):** Τέθηκε το ερώτημα από τον κ. Λογιάδη, γιατί άλλαξε το νομοσχέδιο. Πάνω σε αυτό μόνο μία εκτίμηση μπορώ να κάνω. Αυτό το ερώτημα πρέπει να απευθυνθεί στην Κυβέρνηση, γιατί ένα νομοσχέδιο του οποίου η διαβούλευση ολοκληρώθηκε δύο μήνες πριν, έρχεται με καινούργιες διατάξεις που περιλαμβάνουν και «καυτά» θέματα, όπως είναι η εξαίρεση πλοήγησης, στην οποία αναφέρθηκαν πάρα πολλοί ομιλητές και έχει να κάνει με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, την ασφάλεια του περιβάλλοντος και τα λοιπά.

Για να κάνω μία «γέφυρα» με το ερώτημα που μου έθεσε ο κ. Μιχαηλίδης, για το προσωπικό, θα χρησιμοποιήσω κάποιες αναφορές από τον κ. Σημαντώνη, των Ναυτικών Πρακτόρων, ότι οι καθυστερήσεις που υπάρχουν στις πλοηγήσεις των πλοίων και στην είσοδό τους στο λιμάνι, οφείλονται στις τεράστιες ελλείψεις ναυτικού προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Αυτά τα προβλήματα θα μπορούσε να τα απαντήσει η αύξηση των οργανικών θέσεων των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου, όπου περιλαμβάνονται και οι Πλοηγοί και οι Μηχανοδηγοί και οι Κυβερνήτες και οι υπόλοιπες ειδικότητες της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Να επισημάνω δε, ότι τα ελληνικά λιμάνια είναι από τα ασφαλέστερα στην Ευρώπη, ακριβώς λόγω της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Όταν μπαίνει ένα πλοίο στον Πειραιά και πάει να δέσει στον προβλήτα, είναι διαφορετικό από όταν πάει στη ναυπηγοεπισκευή. Δηλαδή, είναι διαφορετικό το να δέσει σε έναν άλλον προβλήτα, όπου τα νερά είναι διαφορετικά. Γι' αυτό, ακριβώς, εκεί χρεώνεται, πλοηγικά, και είναι υποχρεωτική η πλοήγηση, γιατί δεν έχει την εμπειρία ο καπετάνιος του πλοίου να το περάσει από τα νερά που οδηγούν στην ναυπηγοεπισκευή.

Για να κλείσω αυτό το θέμα με την πλοηγική, οι πλοηγοί για να αναλάβουν πλοήγηση σε πλοίο, όταν προσλαμβάνονται, εκπαιδεύονται τέσσερις με έξι μήνες και παίρνουν άδεια πλοήγησης για το συγκεκριμένο λιμάνι. Οπότε αντιλαμβάνεστε πόσο εκπαιδευμένοι είναι και τι εμπειρία έχουν στα ύδατα του λιμένα.

Τώρα, στο ερώτημα που μου έθεσε ο κ. Μιχαηλίδης για το πολιτικό προσωπικό, πέρα από τους πλοηγούς, έχουμε τεράστιες ανάγκες σε όλες τις ειδικότητες, με πρώτη και καλύτερη τη ναυτική εκπαίδευση, όπου υπάρχουν Σχολές που δεν έχουν ούτε έναν μόνιμο Καθηγητή.

Στο προηγούμενο νομοσχέδιο που μπήκε στη διαβούλευση, ο κ. Υπουργός είχε όλη την καλή πρόθεση να κάνει μία αύξηση 156 θέσεων πολιτικού προσωπικού. Δεν ξέρω που θα τις μοιράζαμε, γιατί ήταν πολύ λίγες, αλλά παρ’ όλα αυτά ήταν ένα μέγεθος. Αυτό το μέγεθος, όμως, δεν υπάρχει. Εμείς αυτό που είχαμε ζητήσει και ζητάμε είναι γύρω στις 850 θέσεις, από τις οποίες οι 350 θα πρέπει να κατευθυνθούν στους εκπαιδευτικούς της ναυτικής εκπαίδευσης, οι 200 θα πρέπει να σε διοικητικό προσωπικό στις σχολές, γιατί έχουμε σχολές σε όλη την Ελλάδα. Θα πρέπει να είναι 75 θέσεις για νέα στελέχη για την Πλοηγική Υπηρεσία, 30 θέσεις για τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και 200 θέσεις για μέσα στο Υπουργείο και τις περιφερειακές μονάδες. Αυτές είναι οι ανάγκες μας. Είχαμε καταφέρει να συμφωνήσουμε σε ένα μέγεθος των 156 θέσεων, μήπως κατευθυνθούν στις Σχολές και καλύψουμε τα τεράστια κενά. Αυτή τη στιγμή, δεν περνούμε ούτε αυτές τις 156 θέσεις.

Σε ότι αφορά στα ερωτήματα της κυρίας Μανωλάκου, θα καταθέσουμε τις απαντήσεις μας με υπόμνημα, όπως καταθέτουμε πάντα γραπτώς. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Θα ήταν κρίσιμο να ακούσουμε τις απαντήσεις του κ. Αγγελόπουλου, τις οποίες δεν μπορέσαμε να ακούσουμε. Αν δεν μπορεί να συνδεθεί, τουλάχιστον, να μας τις στείλει γραπτώς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Θα επικοινωνήσουμε μαζί του και αν μπορεί θα μας απαντήσει με υπόμνημα.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ:** Ο κ. Κορκίδης, προφανώς, δεν άκουσε την ερώτησή μου. Ρώτησα πόσες επιχειρήσεις, τι είδους χρηματοδοτήσεις, ποιο είναι το ύψος και από ποιο Ταμείο θα χρηματοδοτηθούν οι επιχειρήσεις από τη νησιωτική επιχειρηματικότητα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Προφανώς, μπορεί να υπάρχουν σημεία που δεν απαντήθηκαν. Δεν μπορούμε να πούμε εμείς στον κάθε εκπρόσωπο πώς ακριβώς θα απαντήσει. Αυτό είναι συνηθισμένο.

Κύριε Κυράνη, δεν χρειάζεται, να απαντήσετε σε κάτι άλλο. Θα απαντήσω εγώ, ως Πρόεδρος της Επιτροπής για λογαριασμό όλων των συναδέλφων και, φυσικά, της Βουλής. Νομίζω ότι έχει καλυφθεί το θέμα. Οτιδήποτε άλλο, θα το πείτε σε άλλους χώρους, σε άλλους χρόνους, μεταξύ σας. Για εδώ, γι’ αυτή τη δουλειά που κάνουμε εμείς, απάντησα εγώ. Νομίζω ότι είμαστε όλοι καλυμμένοι.

Σας ευχαριστώ όλες και όλους τους εκπροσώπους των φορέων, τους συναδέλφους για τη συμμετοχή σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η 2η συνεδρίαση της Επιτροπής μας, επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο «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»

Διακόπτουμε και επανερχόμαστε στη 13:30΄, για την 3η συνεδρίαση, με τη συζήτηση επί των άρθρων.

Στο σημείο αυτό λύεται η συνεδρίαση.

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

Τέλος και περί ώρα 13:10΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**