**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, 25 Ιανουαρίου 2021, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.20΄, 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» (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση).

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

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

Σήμερα είναι η 4η συνεδρίαση, η λεγόμενη β΄ ανάγνωση, με την οποία και θα ολοκληρώσουμε τη συζήτηση και την επεξεργασία του νομοσχεδίου στην Επιτροπή. Κάποιος συνάδελφος ρώτησε πότε θα εισαχθεί στην Ολομέλεια. Ανεπίσημα -δεν ξέρω τι έχει αποφασίσει η Διάσκεψη των Προέδρων- πιθανώς, η Τετάρτη να είναι η πιο πιθανή μέρα. Βεβαίως, θα βγει η ημερήσια διάταξη για το ακριβές της ημέρας και του χρόνου.

Ξεκινάμε τώρα τις εισηγήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Τον λόγο έχει ο κ. Γκίκας.

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

Επιτρέψτε μου, πριν ξεκινήσω, να εκφράσουμε κι εμείς τη λύπη μας και τα θερμά μας συλλυπητήρια για τον αδόκητο χαμό του πρώην συναδέλφου μας, του Σήφη Βαλυράκη. Μπαίνουμε τώρα στη β΄ ανάγνωση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το οποίο θεσμοθετεί, για πρώτη φορά, την υποχρέωση κατάρτισης μιας συνεκτικής εθνικής στρατηγικής για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο. Πρέπει να τονιστεί το γεγονός, ότι η συντριπτική πλειοψηφία των φορέων που τοποθετήθηκαν, χαιρέτισαν αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία. Χαιρέτισαν το ότι, για πρώτη φορά, θεσμοθετείται μια ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική. Χαιρέτησαν, επίσης, τη θεσμοθέτηση «εργαλείων» και χρηματοδοτικών προγραμμάτων που είναι ικανά να συμβάλλουν στη «γαλάζια» ανάπτυξη, στην πραγματική στήριξη των νησιών μας και στο «ζωντάνεμα» της θαλάσσιας οικονομίας.

Η θετική ανταπόκριση των φορέων οφείλεται κατά την άποψή μου σε τρεις λόγους. Πρώτον, στο γεγονός, ότι καλύπτεται ένα κενό αυτό της ολοκληρωμένης και θεσμοθετημένης νησιωτικής πολιτικής. Δεύτερον, στο ότι της κατάθεσης του συγκεκριμένου νομοσχεδίου προηγήθηκε διεξοδικός διάλογος με περισσότερους από τριακόσιους φορείς σε δεκατέσσερις περιφερειακές συσκέψεις. Μάλιστα, αρκετές προτάσεις από τους φορείς «υιοθετήθηκαν». Εξάλλου, ποιος γνωρίζει καλύτερα τα προβλήματα, τις αδυναμίες, τις ελλείψεις και τις προοπτικές των νησιών μας από τους ανθρώπους που μένουν στα νησιά ή από τους φορείς, τις οργανώσεις, τα επιστημονικά ιδρύματα που ασχολούνται και μελετούν τη νησιωτικότητα και βεβαίως, όλους όσους δραστηριοποιούνται στη θαλάσσια οικονομία; Αυτοί ήταν οι φορείς που τοποθετήθηκαν κατά τη διάρκεια όλων αυτών των περιφερειακών συσκέψεων.

Ο τρίτος λόγος για τη θετική ανταπόκριση είναι το γεγονός ότι το νομοσχέδιο διευθετεί και επιλύει ζητήματα που αφορούν στη ναυτιλία, το Λ.Σ., τους εργαζόμενους ναυτικούς. «Υιοθετούνται» διεθνείς πρακτικές, λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις της πανδημίας στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας, ενώ διευκολύνονται και ψηφιοποιούνται διαδικασίες, ώστε να γίνουν πιο αποτελεσματικές, εύκολες και διαφανείς.

Ας επαναλάβουμε τώρα κάποια βασικά ζητήματα που ρυθμίζει αυτό το νομοσχέδιο. Σκοπός είναι η εξάλειψη των ανισοτήτων και η διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών μας, μέσα από την αξιοποίηση των αναπτυξιακών προοπτικών τους και η μέριμνα για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή του νησιωτικού χώρου. Όλα αυτά, βεβαίως, υπό το πρίσμα της θαλάσσιας οικονομίας.

Τούτο, λοιπόν, συντελείται και επιτυγχάνεται, ακριβώς, μέσω της εθνικής στρατηγικής που είναι ένα ολοκληρωμένο κείμενο πολιτικής με ειδικούς αναπτυξιακούς στόχους σε τομείς, όπως είναι η λιμενική πολιτική και οι υποδομές, οι θαλάσσιες μεταφορές κ.λπ.. Όμως, το νομοσχέδιο, επιπλέον, θεσμοθετεί «εργαλεία» και χρηματοδοτικά προγράμματα, τα οποία είναι, απολύτως, απαραίτητα για την υλοποίηση αυτού του στόχου.

Σε ότι αφορά στα χρηματοδοτικά προγράμματα, θέλω να επιμείνω και να τονίσω τη σπουδαιότητα του Προγράμματος «ΝΕΑΡΧΟΣ» για τη χρηματοδότηση έργων δημοσίου χαρακτήρα, κυρίως, στους τομείς των λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων, υποδομών και δικτύων διαχείρισης και μεταφοράς ύδατος, των έργων διαχείρισης ενέργειας, αλλά και των θαλασσίων ενδομεταφορών. Για την υλοποίηση των δράσεων οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης συνομολογούν επενδυτικά δάνεια με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, ενώ η εξυπηρέτηση των δανείων γίνεται από το εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου.

Το δεύτερο πολύ σημαντικό χρηματοδοτικό πρόγραμμα είναι αυτό της νησιωτικής επιχειρηματικότητας. Θεσπίζεται Ταμείο Θαλάσσιας και «Γαλάζιας» Οικονομίας για τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων επιχειρηματικών σχεδίων που, ακριβώς, αφορούν στον τομέα της θαλάσσιας οικονομίας και της «γαλάζιας» ανάπτυξης.

Σε ότι αφορά στα «εργαλεία», δημιουργούνται -και θα είναι πολύ σημαντική η λειτουργία τους- το Εθνικό Μητρώο Φορέων Θαλάσσιας Οικονομίας, στο οποίο θα μπορούν να εγγραφούν οι φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς που έχουν να κάνουν με την εθνική στρατηγική, καθώς και η Πλατφόρμα Ενιαίας Παρακολούθησης και Τεκμηρίωσης στους τομείς της εθνικής στρατηγικής που θα λειτουργεί ως ένας μηχανισμός παρακολούθησης και τεκμηρίωσης των δεδομένων.

Περαιτέρω, υπενθυμίζω, ότι η εθνική στρατηγική θα συντάσσεται, κάθε πέντε χρόνια, ενώ υπάρχει υποχρέωση σύνταξης και κατάθεσης ετήσιας έκθεσης από το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία θα παρουσιάζεται και θα συζητείται στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής. Δηλαδή, εδώ. Η ετήσια έκθεση θα αποτιμά τα αποτελέσματα και τις συνέπειες των πολιτικών που εφαρμόστηκαν στο νησιωτικό χώρο.

Το Β΄ Μέρος του νομοσχεδίου ρυθμίζει μία σειρά ζητημάτων των τομέων της ναυτικής εργασίας, της εκπαίδευσης, της ναυτιλίας, των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως και ζητήματα θαλάσσιου τουρισμού. Δεν πρόκειται να μπω σε λεπτομέρειες για τα ζητήματα αυτά. Θα τονίσω μόνο τη διάταξη που προβλέπει την κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων με τους επιλαχόντες των διαγωνισμών κατάταξης Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικών και Δοκίμων Λιμενοφυλάκων του 2019, διότι όλοι γνωρίζουμε τις ελλείψεις στις ανάγκες, ειδικά στο Ανατολικό Αιγαίο. Άρα, είναι πολύ κρίσιμη και σωστή αυτή η διάταξη.

Επίσης, να επισημάνουμε ότι η Εθνική Ενιαία Πλατφόρμα της Λιμενικής Κοινότητας αποτελεί τη μοναδική πλατφόρμα για όλους τους λιμένες της χώρας, όπου θα γίνεται ηλεκτρονική υποβολή δεδομένων από τους χρήστες και τους συναλλασσόμενους με τους λιμένες, υπό την αποκλειστική ευθύνη λειτουργίας και εποπτείας του Γενικού Γραμματέως Λιμένων. Πρόκειται για ένα μεγάλο και πολύ σημαντικό έργο που εντάσσεται στο πλαίσιο του ψηφιακού μετασχηματισμού.

Να τονίσω πάλι, ότι ορισμένα από τα μέτρα που θεσμοθετούνται, αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα, εξαιτίας των επιπτώσεων της υγειονομικής κρίσης στην οικονομία. Αναφέρομαι, βεβαίως, στη μείωση των πάσης φύσεως ανταποδοτικών τελών, λιμενικών δικαιωμάτων για πλοία, επαγγελματικά σκάφη κ.λπ., μείωση κατά 20% των τελών για τους μήνες Νοέμβριο, Δεκέμβριο του 2020 και Ιανουάριο του 2021.

Σημαντική, επίσης, για τα σκάφη αναψυχής είναι η διάταξη του άρθρου 45, με το οποίο στο πλαίσιο της ψηφιοποίησης, αντικαθίσταται, σταδιακά, το έγγραφο ναυλοσύμφωνο με το ηλεκτρονικό ναυλοσύμφωνο, το e-ναυλοσύμφωνο, μία ηλεκτρονική εφαρμογή που θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση της γραφειοκρατίας, στη διαφάνεια και, βεβαίως, στην απλοποίηση των διαδικασιών.

Το σχέδιο νόμου έρχεται να καλύψει, πράγματι, ένα κενό. Έως σήμερα δεν είχε προβλεφθεί μία ολοκληρωμένη θεσμοθέτηση και σύγχρονη πολιτική για τη στήριξη της οικονομίας και την ανάπτυξη των νησιωτικών μας περιοχών. Δεν υπήρχε, δηλαδή, μία στρατηγική με αρχή, μέση και τέλος. Υπήρχαν διατάξεις διάσπαρτες σε προγράμματα, τα οποία, παρά τη χρησιμότητά τους, δεν ήταν αρκετά για να επιτύχουν τη στήριξη που χρειάζονται τα νησιά μας.

Υπό αυτό το πρίσμα, θέλω να επισημάνω, ότι η κριτική της Αντιπολίτευσης είναι πάντα θεμιτή -θα πω και εποικοδομητική- όταν έχει βάση και όταν κατατίθενται συγκεκριμένες προτάσεις. Καλώ, ωστόσο, όλους τους συναδέλφους να αναγνωρίσουν τη σημασία που έχει η παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία για τους κατοίκους των νησιών μας, για όλους εμάς που είμαστε νησιώτες, οι οποίοι έχουν ανάγκη από ασφαλείς λιμενικές υποδομές, από χρήσιμα ενεργειακά δίκτυα και φυσικά από επάρκεια ύδατος, ιδίως στα πολύ μικρά νησιά και τέλος, από τη διασφάλιση αξιοπρεπούς θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Να αναλογιστούν, επίσης, τους νησιώτες επιχειρηματίες που αντιμετωπίζουν τόσες δυσκολίες και που τώρα τους δίνεται μία, επιπλέον, δυνατότητα να στηρίξουν την επιχείρησή τους.

Με αυτά τα λόγια συμπληρώνω την εισήγησή μου στη β΄ ανάγνωση.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι για την προσοχή σας.

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

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε να εκφράσω και από τη δική μας πλευρά τη βαθιά μας θλίψη για τον αδόκητο θάνατο του Σήφη Βαλυράκη, ενός ανθρώπου ο οποίος αγωνίστηκε, έμπρακτα, για τους δημοκρατικούς θεσμούς, υπέστη, όπως ξέρουμε όλοι, πολύμηνες εξορίες και φυλακίσεις, αλλά παρέμεινε «όρθιος» μαχητής, μέχρι και τα πρόσφατα χρόνια της Δημοκρατίας και των δημοκρατικών θεσμών.

Σε ότι αφορά στο υπό εξέταση νομοσχέδιο, θα μου επιτρέψετε να σταθώ σε συγκεκριμένα άρθρα τα οποία θεωρούμε προβληματικά. Πρώτα απ’ όλα, να εκφράσουμε την επιφύλαξή μας στο ζήτημα, ότι στον ορισμό της «γαλάζιας» ανάπτυξης δεν βλέπουμε την βαθιά και πραγματική αποτύπωση που θα πρέπει να έχει, σε ότι αφορά στα ζητήματα της προστασίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και της βιώσιμης διαχείρισης των φυσικών πόρων, κάτι που επεσήμανε και το WWF.

Αναφορικά με το περιεχόμενο και τους ειδικούς στόχους και τη διαδικασία κατάρτισης της εθνικής στρατηγικής, παρά τις εξηγήσεις του κ. Υπουργού, νομίζω ότι παραμένουν σε ένα επίπεδο έκφρασης ενός ευχολογίου. Η εθνική στρατηγική, αντί να εντάσσεται μέσα σε τομείς της δραστηριότητας της νησιωτικής πολιτικής, συμβαίνει, ακριβώς, το αντίθετο.

Σε ότι αφορά στην ετήσια έκθεση αξιολόγησης των πολιτικών στο νησιωτικό χώρο, θα πρέπει, εκτός των άλλων, να επισημάνουμε, ότι η κριτική μας εστιάζεται στο ότι το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, μετά τις πρόσφατες αλλαγές που έχει κάνει η Ν.Δ. έχει, ουσιαστικά, μεταβληθεί σε ένα δοτό κυβερνητικό σχήμα, δοτό Συμβούλιο.

Αναφορικά με τη χρηματοδότηση των έργων του δημόσιου χαρακτήρα, δηλαδή, το Πρόγραμμα «ΝΕΑΡΧΟΣ», καθώς και για τα υπόλοιπα άλλα δύο χρηματοδοτικά «εργαλεία», μας προβληματίζει το γεγονός ότι αυτά δεν έχουν πρόβλεψη συγκεκριμένου προϋπολογισμού. Επίσης, μας προβληματίζουν τα ασαφή κριτήρια ένταξης των, δυνητικά, ωφελούμενων σε αυτά τα χρηματοδοτικά «εργαλεία».

Σε ότι αφορά στο ειδικό πρόγραμμα θεσμικής ενδυνάμωσης των φορέων της θαλάσσιας οικονομίας, κατ’ αρχήν, η θέσπισή του δεν είναι από μόνη της αρνητική Όμως, είναι και αυτό ένα, εντελώς, γενικόλογο σχέδιο και αφήνει άπλετο χώρο -κατά τη γνώμη μας- σε αδιαφανείς και επιλεκτικές χρηματοδοτήσεις ημετέρων.

Σχετικά με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις του Α΄ Κεφαλαίου, θεωρούμε προβληματικό το γεγονός, ότι δεν προβλέπεται χρονικός ορίζοντας έκδοσης των σχετικών υπουργικών αποφάσεων ή των κοινών υπουργικών αποφάσεων. Αυτό δημιουργεί ένα ζήτημα λειτουργικότητας όλων όσων διαλαμβάνονται σε αυτό το Κεφάλαιο. Εμείς θα επιθυμούσαμε να υπάρχει ένας συγκεκριμένος χρονικός ορίζοντας, για παράδειγμα, ενός εξαμήνου, μέχρι την έκδοση των εφαρμοστικών διατάξεων.

Στο Κεφάλαιο Β΄, σε ότι αφορά στην ενσωμάτωση των Κωδικών Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, επισημάναμε ότι η μη μετάφρασή τους ή, τουλάχιστον, η δέσμευση ότι θα υπάρχει, σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, η συγκεκριμένη μετάφραση, δημιουργεί ζητήματα στους χρήστες των συγκεκριμένων προβλέψεων, όταν δεν έχουν μεταφραστεί στην ελληνική γλώσσα και ενσωματώνονται έτσι στην ελληνική νομοθεσία.

Αναφορικά με τη διαγραφή πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο, λόγω αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου, κάναμε την επισήμανση, ότι η συγκεκριμένη διάταξη δεν περιλαμβάνει προσπάθειες ή, τουλάχιστον, δεν αποτυπώνει τη διάθεση για να διευρυνθεί το ελληνικό νηολόγιο, η ελληνική σημαία, παρά τις δεσμεύσεις και εξαγγελίες του Υπουργού, ότι θα ενδυναμώσει τις διαδικασίες ενίσχυσης της ελληνικής σημαίας στον κλάδο της ναυτιλίας.

Σχετικά με τα μέτρα στήριξης της ναυτικής εργασίας, κάναμε την παρατήρηση, ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι ένα ειδικό επάγγελμα, περίπου, εποχικού χαρακτήρα, το οποίο δεν μπορεί να μπαίνει στο ίδιο πεδίο και στο ίδιο επίπεδο ενίσχυσης, όπως τα υπόλοιπα επαγγέλματα. Ως εκ τούτου, θεωρούμε, ότι θα έπρεπε να υπάρχει μεγαλύτερη και πιο «γενναία» χρηματοδότηση των ανθρώπων που βρίσκονται εκτός ναυτικής εργασίας.

Σε ότι αφορά στο επίδομα θέσης ευθύνης σε Διευθυντές του ΚΕΣΕΝ. Θέλω να σημειώσω, ότι επεκτείνεται, ορθά, στους Διευθυντές ΚΕΣΕΝ, Πλοιάρχους, Μηχανικούς, κλπ.. Αναμένουμε, όμως, τη νομοτεχνική βελτίωση, με την οποία αφαιρείται η επίμαχη διάταξη, η παρ. δ΄, που αφορά στη χρηματοδότηση της ιδιωτικής εκπαίδευσης. Την αναμένουμε, κύριε Υπουργέ, και γι’ αυτό και εκφράζουμε επιφύλαξη επ’ αυτού του θέματος.

Για την παροχή εξ αποστάσεως επαγγελματικής εκπαίδευσης. Επισημάναμε το γεγονός, ότι στον χρόνο που έρχεται η ρύθμιση, θα έπρεπε, ήδη, να έχουν ρυθμιστεί και ολοκληρωθεί ζητήματα, όπως εσωτερικών κανονισμών, ζητήματα προμηθειών ηλεκτρονικών υπολογιστών σε σχολές, κ.λπ.. Επισημάναμε, επίσης, ότι αυτά όλα δεν έχουν συμβεί, ενώ από 1η Φεβρουαρίου ξεκινάει η εξεταστική. Κλείνει, δηλαδή, το εξάμηνο της φοίτησής τους.

Αναφορικά με το έκτακτο προσωπικό των πλοηγικών σταθμών. Θεωρούμε ότι δεν μας έχουν δοθεί πλήρεις εξηγήσεις, σχετικά με τον προγραμματισμό της κάλυψης των αναγκών της Πλοηγικής Υπηρεσίας με μόνιμο προσωπικό. Δεν έχουμε συγκεκριμένη δέσμευση και, κυρίως, τον χρονικό ορίζοντα για τις θέσεις που οφείλετε να καλύψετε, ενδυναμώνοντας την Πλοηγική Υπηρεσία.

Η διάταξη που εξαιρεί την πλοήγηση από τους πλοηγούς και δίνει τη δυνατότητα σε Πλοιάρχους Α΄ και Β΄ τάξης να αποκτούν πιστοποιητικό, ότι μπορούν να ασκήσουν τα πλοηγικά καθήκοντα, μάς βρίσκει, τελείως, αντίθετους. Θέσαμε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, κυρίως, εισόδου και εξόδου από τους λιμένες. Θεωρούμε ότι αυτό αποδυναμώνει, στην ουσία, τη δημόσια υπηρεσία που εγγυάται την ασφάλεια στα λιμάνια, που είναι η Πλοηγική Υπηρεσία.

Σχετικά με την Εθνική Ενιαία Πλατφόρμα Λιμενικής Κοινότητας. Θεωρούμε ότι η νομοθέτησή της δημιουργεί το ζήτημα, ότι θα πρέπει οπωσδήποτε αυτή να έχει αναφορά στα συγκεκριμένα λιμάνια και ότι η ανάπτυξη τέτοιων πλατφορμών αποτελεί μία σύγχρονη αναγκαιότητα στους λιμένες, αλλά και στη λιμενική και ναυτιλιακή κοινότητα. Βεβαίως, σε αυτό είμαστε θετικοί.

Σχετικά με τις συμβάσεις για τις λιμενικές υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, είμαστε, απόλυτα, αρνητικοί στη ρύθμιση αυτή. Παρ’ όλο που προσπάθησε με σχετικό νόμο του 2017 η Κυβέρνησή μας, να θέσει οριστικό τέλος στα μονοπωλιακά παιχνίδια γύρω από τα απόβλητα, δυστυχώς, εσείς επαναφέρετε ένα καθεστώς απαράδεκτο. Αυτή η διάταξη έχει γίνει αντικείμενο έντονης κριτικής και σας καλούμε να την αποσύρετε.

Αναφορικά με τη σύνδεση των λιμενικών επιτροπών. Θεωρούμε ότι θα πρέπει να περιλάβετε τη συμμετοχή του δευτεροβάθμιου οργάνου που είναι η Ομοσπονδία και όχι το πρωτοβάθμιο που είναι ο Πανελλήνιος Σύλλογος. Αναφέρομαι στους ναυτικούς πράκτορες.

Επίσης, η ρύθμιση για την εξαίρεση συγκεκριμένων έργων ναυσιπλοΐας από τις διαδικασίες περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων καταστρατηγεί το εθνικό και το ευρωπαϊκό δίκαιο. Ως εκ τούτου, προσκρούει στην περιβαλλοντική νομοθεσία, την αγνοεί και την παραμερίζει.

Επίσης, σχετικά με τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την εκπαίδευση και τη σίτιση των δοκίμων, θα πρέπει να σας υπενθυμίσω, ότι στο άρθρο αυτό η κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων επιμένετε να γίνει μέσω των επιλαχόντων του διαγωνισμού και όχι μέσω των πανελληνίων εξετάσεων. Επικαλεστήκατε λόγους αποτελεσματικότητας και λόγους άμεσης κάλυψης των θέσεων. Σας επισημαίνουμε, όμως, ότι αυτό θα πρέπει να είναι και η τελευταία φορά που συμβαίνει, διότι έτσι υπονομεύει την ένταξη των σχολών αυτών στις πανελλήνιες εξετάσεις.

Η διαφωνία μας είναι κάθετη για την κατάργηση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων.

Σχετικά με τα δικαιώματα υγειονομικής κάλυψης, βεβαίως, δεν έχουμε αντίρρηση αναφορικά με αυτό το δικαίωμα.

Σε ότι αφορά στην έγκριση των ισολογισμών και των απολογισμών, κύριε Υπουργέ, επιμένουμε ότι αυτό θα πρέπει να γίνει μέσω της έκθεσης ορκωτών λογιστών και όχι με άλλες διαδικασίες.

Αναφορικά με την ίδρυση γραφείων προμηθειών σε οργανικές μονάδες του Υπουργείου, επιμένουμε ότι θα πρέπει να υπάρχει ένα οικονομικό όριο για τη δυνατότητα αυτή. Πράγματι, υπάρχει πρόβλημα και το αναγνωρίζουμε, αλλά θα πρέπει να υπάρχει ένα όριο και για τις απευθείας αναθέσεις και για τις προμήθειες μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας.

Επίσης, θα ήθελα να σας επισημάνω το γεγονός, ότι για το e-ναυλοσύμφωνο, βλέπουμε προβληματική και πολύπλοκη, σε μεγάλο βαθμό, την εφαρμογή του, διότι περιλαμβάνει και διαδικασίες του ν.4727/2020. Ειδικά για τους αλλοδαπούς, αυτή η πρόβλεψη και οι αλλαγές που φέρνετε με το συγκεκριμένο άρθρο, θα δημιουργήσει προβλήματα δυσλειτουργίας. Διατηρούμε επιφυλάξεις, ότι θα πρέπει η διαδικασία αυτή να είναι απλούστερη και πιο εκλαϊκευμένη.

Σχετικά με την έναρξη ισχύος έχουμε ζητήματα, διότι η αναδρομική έγκριση ισολογισμών πάει πολύ πίσω και διευρύνει πάρα πολύ και τον χρονικό ορίζοντα, στον οποίο αναφέρεται η συγκεκριμένη διάταξη.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας ρωτήσω, σχετικά με τις τροπολογίες που προτίθεστε να καταθέσετε, εάν αυτές θα κατατεθούν σε εύλογο χρονικό διάστημα. Πληροφορούμαστε ότι υπάρχουν τέτοιες τροπολογίες και θα θέλαμε να έχουμε το χρονικό πλαίσιο, ώστε να μπορούμε να τις αναγνώσουμε, να τις μελετήσουμε και να τοποθετηθούμε επ’ αυτών. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Επιτρέψτε μου, πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, να ενώσω και εγώ τη φωνή μου με τους προηγούμενους συναδέλφους, εκφράζοντας τη λύπη μου για τον αδόκητο χαμό του αγωνιστή της Δημοκρατίας και της ελευθερίας, του Σήφη του Βαλυράκη. Αιωνία του η μνήμη.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στην 4η συνεδρίαση για το νομοσχέδιο για τη θαλάσσια πολιτική. Μετά από την επεξεργασία του στην Επιτροπή, θα ήθελα, για μία ακόμη φορά, να σας αναφέρω, ότι δεν έχουμε πειστεί, ούτε για τις προθέσεις σας, ούτε και για τις πολιτικές σας πρωτοβουλίες.

Όπως σημείωσα και σε προηγούμενη εισήγησή μου, αυτό το σχέδιο νόμου, τουλάχιστον, στο πρώτο μέρος του που αφορά στη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, έχει έλλειμμα σαφήνειας και πληρότητας, παραπέμποντας τον καθορισμό των περισσότερων από τις, πλέον, σημαντικές ρυθμίσεις του σε υπουργικές αποφάσεις, αποτελώντας, στην ουσία, μία «λευκή επιταγή» που καλούμαστε να «υπογράψουμε» προκαταβολικά.

Το γεγονός αυτό, πέραν της προφανούς απαξίωσης του ίδιου του κοινοβουλευτικού έργου και της νομοθετικής εξουσίας της Βουλής από τους συντάκτες του, μπορεί να ερμηνευτεί με δύο τρόπους, είτε, ότι στην καλύτερη περίπτωση, η Κυβέρνηση και το επισπεύδων Υπουργείο βιάστηκε να παρουσιάσει όψιμο έργο, όντας, πραγματικά, ανέτοιμοι να το υποστηρίξουν με συγκεκριμένες ρυθμίσεις, είτε στη χειρότερη περίπτωση, επιθυμούν να διαμορφώσουν ad hoc, κατά το δοκούν, και εκτός κοινοβουλευτικής διαδικασίας και ελέγχου τις ρυθμίσεις που επιθυμούν, εξυπηρετώντας, ενδεχομένως, συγκεκριμένες επιδιώξεις και σκοπιμότητες.

Ο κ. Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατά την τοποθέτησή του στην α΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου, δήλωσε ότι εκείνος και οι συνεργάτες του ξεκίνησαν από ένα «λευκό χαρτί», κατά την εκπόνηση του εν λόγω σχεδίου νόμου, αφήνοντας να εννοηθεί για τις ευθύνες των προηγούμενων. Άραγε, πόσους μήνες, κύριε Υπουργέ, είχατε μπροστά σας το «λευκό χαρτί», πριν ξεκινήσετε να γράφετε σε αυτό; Έχει περάσει, περίπου, ενάμισης χρόνος από την ανάληψη της εξουσίας από τη Ν.Δ. και την τοποθέτησή σας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Πόσους μήνες σας πήρε, αλήθεια, για να γράψετε δώδεκα, μόλις, άρθρα για την εθνική στρατηγική σας για τα νησιά, που χωρούν στις δεκατέσσερις λευκές σελίδες Α4 που βρήκατε; Όσες, δηλαδή, συνιστούν το αντίστοιχο και μοναδικό μεταρρυθμιστικό σας Α΄ Κεφάλαιο του σχεδίου νόμου.

Μάλλον, για τα δικά σας δεδομένα είναι μία αρχή, και ως τέτοια καλούμαστε να την αντιμετωπίσουμε καλόπιστα και να προσπαθήσουμε να βοηθήσουμε να την εξελίξετε, ώστε να οδηγήσει σε κάποιο θετικό αποτέλεσμα. Δεν θέλουμε να μηδενίσουμε την όποια προσπάθεια κάνατε. Βεβαίως, δεν μπορούμε, σε καμία περίπτωση, να αποδεχτούμε και λανθασμένες, επιπόλαιες ή και επισφαλείς προσεγγίσεις των προκλήσεων της νησιωτικής πολιτικής και των αντίστοιχων πολιτικών για τη συνοχή των νησιών μας.

Από το προσχέδιο νόμου απουσιάζει, παντελώς, η έννοια της νησιωτικότητας. Οι διατάξεις του σχεδίου νόμου που αφορούν στη λεγόμενη «ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο» περιορίζονται σε ένα κεφάλαιο με δώδεκα, μόλις, άρθρα, επί συνόλου δεκατεσσάρων κεφαλαίων και 48 άρθρων, αντίστοιχα, που αναφέρονται σε ένα πολύ γενικό πλαίσιο αρχών για την εκπόνηση της λεγόμενης εθνικής στρατηγικής, καθώς και σε αντίστοιχες γενικές προβλέψεις σύστασης ταμείων και χρηματοδοτικών «εργαλείων» ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας. Τα υπόλοιπα κεφάλαια και άρθρα αφορούν σε επιμέρους ρυθμίσεις και τροποποιήσεις διατάξεων που άπτονται των λοιπών αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Από τον τίτλο και το περιεχόμενο του σχεδίου νόμου, είναι σαφές ότι δεν αντιμετωπίζει τις άμεσες και επιτακτικές προκλήσεις και ανάγκες των νησιών και των νησιωτών.

Περιορίζει δε, με χαρακτηριστική σύγχυση, τις όποιες πρωτοβουλίες για θέματα θαλάσσιας πολιτικής. Χωρικά δεν επικεντρώνεται στον νησιωτικό χώρο, αλλά καλύπτει το σύνολο, σχεδόν, της ελληνικής επικράτειας, αν και φαντάζομαι, λόγω βιασύνης, έχουν εξαιρεθεί και κάποια νησιά, όπως η Ελαφόνησος στην Πελοπόννησο. Με αυτόν τον τρόπο, δεν εξυπηρετείται συνταγματική ρήτρα νησιωτικότητας, καθώς το σύνολο, σχεδόν, των πρωτοβουλιών σας είναι οριζόντιες, χωρίς εξειδίκευση στον νησιωτικό χώρο. Θα περιμέναμε στην πρώτη σας νομοθετική πρωτοβουλία για τον νησιωτικό χώρο να παρουσιάσετε εξειδικευμένα ενισχυμένα μέτρα για τους νησιώτες, ακόμη και υφιστάμενες αναπτυξιακές πολιτικές που σήμερα αφορούν, οριζόντια, στο σύνολο των Ελλήνων πολιτών.

Δεν λέμε ότι οι προτάσεις σας, όπως, τουλάχιστον, θεωρητικά, περιγράφονται στο Α΄ Μέρος του σχεδίου νόμου, δεν θα μπορούσαν, εφόσον είχαν τεκμηριωθεί και αναλυθεί καταλλήλως, να αποτελέσουν, μεσοπρόθεσμα, ένα θετικό πρώτο βήμα, κυρίως, για την επιχειρηματική ανάπτυξη των νησιών. Απουσιάζουν, όμως, οι πολιτικές για την ενίσχυση της εργασίας, της υγειονομικής και κοινωνικής περίθαλψης, του πολιτισμού, της διασυνδεσιμότητας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της χρήσης βιώσιμων και ανανεώσιμων μορφών ενέργειας, της διαχείρισης των αποβλήτων και των υδάτινων πόρων, και εν γένει, πολιτικές και εξειδικευμένα μέτρα για την κοινωνική, εδαφική και οικονομική συνοχή των νησιών μας. Απουσιάζουν μέτρα που, άμεσα, έχουν ανάγκη οι νησιώτες στο σύνολό τους, επιχειρηματίες και μη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου είναι ένα τεχνικό κείμενο, μία «συρραφή» διατάξεων, επί διαφόρων θεμάτων, μία προσπάθεια διευθέτησης εκκρεμοτήτων, πολλά εκ των οποίων, ναι μεν είναι σε θετική κατεύθυνση, ωστόσο, δεν αποτελούν κάποια μεταρρύθμιση, ούτε εκλαμβάνουν και εμπεριέχουν πολιτικές που στηρίζουν και ενισχύουν, πραγματικά, τη θαλάσσια πολιτική και τη νησιωτικότητα.

Εν τούτοις, οφείλω να σταθώ, ιδιαίτερα, σε τρία άρθρα, για τα οποία υπήρξε και σημαντική κριτική από ενδιαφερόμενους φορείς, κατά τη διαβούλευση της Παρασκευής. Το πρώτο είναι το άρθρο 25, αναφορικά με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου.

Παρά, λοιπόν, τις σαφείς διευκρινίσεις, αλλά και τις παραινέσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων για την απαρέγκλιτη και ορθή εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2017/352 και των αντιστοίχων οδηγιών της Αρχής, οι οποίες, ήδη, αποτελούν το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο για τις εν λόγω συμβάσεις από 24/3/2019, χωρίς να υφίσταται λόγος πρόσθετων εθνικών ρυθμίσεων, παρά το γεγονός, ότι, όπως συνάγεται από την παρέμβασή της ως άνω Ανεξάρτητης Αρχής με τη ρύθμιση του άρθρου 25, παρέχετε, οιονεί, περιορισμούς παρόχων, καθώς και εν γένει της οικονομικής ελευθερίας και των ατομικών δικαιωμάτων των δραστηριοποιουμένων στην εν λόγω αγορά, έστω και με ορισμένο χρονικό ορίζοντα το διάστημα που χορηγείται, το υφιστάμενο κείμενο, ένα έτος, ήτοι από 3/2020 έως 3/2021, είναι υπέρμετρο για τέτοιου είδους απόκλιση, ενώ δεν είναι, προσηκόντως, τεκμηριωμένο ως προς τους λόγους που το επιβάλλουν.

Η αναφορά δε για ανανέωση, κατά παρέκκλιση κάθε ειδικής διάταξης, λειτουργεί καταχρηστικά και προκαλεί αδιαφάνεια, ενώ οδηγεί, μεταξύ άλλων, στην εξαίρεση εφαρμογής των διατάξεων του ν. 4412/16, καθώς και των διατάξεων των κυρωθεισών Συμβάσεων Παραχώρησης Λιμένων με τον ν. 4404/16 και 4512/2018 ή ακόμη και κατά τον νόμο, σχετικά με τις αρμοδιότητες του Ελεγκτικού Συνεδρίου, της ΕΑΔΗΣΥ και λοιπά.

Η χώρα μας κινδυνεύει έτσι να προσαχθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο, σε ανάλογες αντίστοιχες περιπτώσεις, έχει κρίνει, ότι λόγω της υπεροχής του άμεσα εφαρμοστέου δίκαιου της Ένωσης, εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις δεν μπορούν να συνεχίζουν να εφαρμόζονται, ούτε και ως ρυθμίσεις μιας μεταβατικής περιόδου. Επομένως, γιατί η Κυβέρνηση επιμένει σε μία τέτοια, προδήλως, αδιαφανή, μη τεκμηριωμένη και, σαφώς, μη συνάδουσα με το ευρωπαϊκό κεκτημένο ρύθμιση, διακινδυνεύοντας τον διασυρμό της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο; Γιατί αγνοεί τις οδηγίες της αρμόδιας Ρυθμιστικής Αρχής, η οποία, μάλιστα, χειρίζεται αντίστοιχες υποθέσεις; Γιατί επιμένετε, που διατείνεστε, ότι είστε υπέρ της ανοιχτής οικονομίας, να περιορίζετε με τρόπο «φωτογραφικό» την, ευρωπαϊκά, θεσμοθετημένη δυνατότητα συμμετοχής πολλών παρόχων στις συγκεκριμένες λιμενικές υπηρεσίες και επομένως, και στον ελεύθερο ανταγωνισμό; Ποιες σκοπιμότητες θέλουμε να εξυπηρετήσουμε, κύριε Υπουργέ;

Σε ότι αφορά στο άρθρο 30, εξαιρείτε από την υποχρέωση περιβαλλοντικής αδειοδότησης τεχνικά έργα ναυσιπλοΐας και θαλάσσιας επιτήρησης και, μάλιστα, δημοσίου χαρακτήρα, ακόμη και σε περιοχές ιδιαίτερης περιβαλλοντικής ευαισθησίας, όπως οι Natura. Σας το είπαμε και εμείς, αλλά τονίστηκε και από άλλους φορείς και περιβαλλοντικές οργανώσεις κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, ότι είναι ακατανόητη η περιφρόνηση και η απαξίωση της προστασίας του περιβάλλοντος με δικαιολογία τις, τυχόν, καθυστερήσεις που μπορεί να επιφέρει η διαδικασία αδειοδότησης. Αναζητήστε αλλού τους τρόπους μείωσης των χρόνων, όχι με «εκπτώσεις» στην πρόληψη και προστασία του περιβάλλοντος, κύριε Υπουργέ.

Είναι γνωστός ο τρόπος που αντιμετωπίζετε αντίστοιχα θέματα. Για παράδειγμα, κατά τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και σε πλήρη διάσταση με τη διεθνή κοινή γνώμη, αλλά ακόμη και με την ίδια τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και βιομηχανία, αξιώσατε την, περαιτέρω, παράταση της ημερομηνίας εφαρμογής του περιορισμού χρήσης από πλοία καυσίμων υψηλής περιεκτικότητας σε θείο. Μέχρι πότε θα συνεχίζεται αυτό, κύριε Υπουργέ;

Σε ότι αφορά στο άρθρο 42, η αναφερόμενη επέκταση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής δεν είναι αρκετή. Θεωρούμε ότι η εν λόγω Γενική Γραμματεία θα έπρεπε να έχει, ακόμη, πιο διευρυμένο πλαίσιο αρμοδιοτήτων, συμπεριλαμβανομένων όλων των τομέων που άπτονται της νησιωτικής πολιτικής και σήμερα είναι κατανεμημένες, όχι μόνο σε άλλα Υπουργεία, αλλά και σε άλλες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως για παράδειγμα, αυτές που σχετίζονται με τον σχεδιασμό των θαλάσσιων μεταφορών των νησιών που ασκούνται σήμερα από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Κλείνοντας, λαμβάνοντας, παράλληλα, υπόψη, ότι έχω τοποθετηθεί, εκτενώς, στις αρμόδιες Επιτροπές, θα ήθελα μόνο να σας επαναλάβω, ότι η νησιωτική Ελλάδα έχει ανάγκη από πρωτοβουλίες και πολιτικές που θα την βγάζουν από το αδιέξοδο που βρίσκεται σήμερα.

Μην ξεχνάμε όλοι μας, μέσα στην Αίθουσα αυτή, ότι η νησιωτική Ελλάδα πλήρωσε πιο ακριβά απ’ όλους τις συνέπειες της πανδημίας. Μην παραλείπουμε στις νομοθετικές μας παρεμβάσεις, την ανάγκη αναβάθμισης των δομών και των υπηρεσιών των ελληνικών νησιών που, όλα αυτά τα χρόνια, η χρηματοπιστωτική κρίση και η πανδημία μαζί, «καθήλωσαν» σε στασιμότητα. Ας μην ξεχνάμε, ότι η βασική αρχή για όλους μας, θα πρέπει να είναι ότι νομοθετούμε για την Ελλάδα με τα νησιά της και όχι για την Ελλάδα και τα νησιά της.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ως Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, θέλουμε να εκφράσουμε θερμά συλλυπητήρια για τον θάνατο του αγωνιστή κατά της δικτατορίας και ιστορικό στέλεχος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., του Σήφη Βαλυράκη.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, δεν ξέρω αν υπάρχει καμία νομοθετική ρύθμιση ουσίας ή αλλαγές, κατά τη διάρκεια της β΄ ανάγνωσης ή αν πρόκειται να κάνει ο Υπουργός, γιατί, σε τελευταία ανάλυση, μετά και την ακρόαση των φορέων και της τοποθέτησης των Κομμάτων, αυτή την έννοια έχει η β΄ ανάγνωση. Τουλάχιστον, στο τέλος, θα μας ενημερώσετε για κάτι που θα πρέπει να ειπωθεί;

Θέλω να τονίσω, ότι εμείς δίνουμε διαφορετικό περιεχόμενο σε ορισμένους όρους και βεβαίως, άλλο δίνει η Κυβέρνηση. Αυτό οφείλεται, βεβαίως, στις ιδεολογικές διαφορές που έχουμε και γι’ αυτό εκφράζεται και πολιτικά. Δηλαδή, επιμείνετε να λέτε τον όρο «νησιωτικότητα». Για εμάς νησιωτικότητα είναι η κάλυψη των αναγκών των νησιωτών σε υγεία, σε ελλείψεις των γιατρών, σε καθηγητές στα σχολεία, σε υποδομές, σε προσωπικό στις διάφορες δημόσιες υπηρεσίες που εξυπηρετούν, συνολικότερα, τις λαϊκές ανάγκες και όχι να υπάρχει ταλαιπωρία.

Το κυριότερο, όμως, είναι κάποτε υπήρχε ο μειωμένος Φ.Π.Α.. Τώρα ισχύει μόνο για τα νησιά που έχουν πρόσφυγες και ανανεώνεται κάθε εξάμηνο. Ο μειωμένος Φ.Π.Α. ήταν κάποια «ανάσα», κάποια ανακούφιση για όλα τα νησιά, μικρά και μεγάλα, όταν υπήρχε. Σήμερα, τι λέτε; Αντιστάθμισμα με το μεταφορικό ισοδύναμο και αυτό το λέει, κυρίως, ο ΣΥΡΙΖΑ. Ε, δεν είναι αντιστάθμισμα, δεν ισχύει. Το λέω, γιατί ο καθένας έχει πείρα πια, μετά την εφαρμογή του, αφού, συνολικά, τα εισιτήρια και το κόστος μεταφοράς, έχουν αυξηθεί πάρα πολύ.

Η θαλάσσια ανάπτυξη ή η «γαλάζια» ανάπτυξη για εσάς, όπως θέλετε πείτε το, και η ανταγωνιστικότητα, συνδέονται με ιδιωτικοποιήσεις και με «πακτωλό» χρημάτων μόνο για το κεφάλαιο, κυρίως, το εφοπλιστικό. Αυτό κάνετε. Τι ειπώθηκε με το κλείσιμο της 3ης συζήτησης του σχεδίου νόμου στην Επιτροπή για τις άγονες γραμμές; Ότι καμαρώνετε για τον «πακτωλό» χρημάτων που κάθε χρόνο αυξάνεται προς τους εφοπλιστές. Μακάρι, να λέγατε τα ίδια και για τις ανάγκες των νησιωτών.

Οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών, αυτή η «γενναία» χρηματοδοτική ενίσχυση, εντάσσεται στο Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων και πληρώνεται, σύμφωνα με το φυσικό έργο που επιτελείται. Δηλαδή, είναι εξασφαλισμένο, ότι οι εφοπλιστές παίρνουν τα «χοντρά» ποσά των επιδοτήσεων για τις άγονες γραμμές, ακόμη, και αν δεν εκτελέσουν το επιδοτούμενο δρομολόγιο. Δηλαδή, θα πληρώνονται κανονικά και ας αφήνουν τα νησιά ακάλυπτα. Αυτή η ρύθμιση ψηφίστηκε τον Σεπτέμβριο του 2019 σε νόμο και από εσάς και από τον ΣΥΡΙΖΑ. Φαίνεται, όμως, ότι δεν το θυμόσαστε.

Τώρα σας απασχολούν οι πόροι για ναυπηγήσεις ακτοπλοϊκών πλοίων, καθώς ο μέσος όρος ηλικίας του ακτοπλοϊκού στόλου ξεπερνά τα 29 έτη. Άρα, μεσοπρόθεσμα, θα προκύψουν προβλήματα αντικατάστασης. Μπορεί να τους «βαπτίσετε» και να τους εντάξετε στους πόρους για τη ψηφιοποίηση, καθώς ό,τι νέο υπάρξει, θα έχει μέσα και ψηφιοποιημένες εργασίες, αφού η τεχνολογία «περπατάει». Σε όσους, όμως, χρωστάνε στεγαστικά δάνεια, μιλάμε για τον απλό κόσμο, τότε θα έχουμε πλειστηριασμούς. Γι’ αυτό λέμε, ότι η πολιτική σας είναι ταξική, καθώς στους μεν δίνετε και εξασφαλίζετε και πόρους και προνόμια κερδοφορίας, ενώ τους δε, τους φτωχοποιείτε, συνεχώς.

Ωστόσο, οι ιδιωτικοποιήσεις φαίνονται και σε αυτό το νομοσχέδιο, από τη στιγμή επιμένετε στη «συρρίκνωση» της δημόσιας Πλοηγικής Υπηρεσίας. Είναι μία μορφή ιδιωτικοποίησης και αυτό, ενώ, ταυτόχρονα, ενισχύετε τις συνθήκες ανασφάλειας και ατυχημάτων. Είναι αποκαλυπτική η επιστολή διαμαρτυρίας της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας για το άρθρο 22. Η επιστολή είναι από τους ίδιους τους εργαζόμενους στους 13 πλοηγικούς σταθμούς πανελλαδικά, οι οποίοι με πόρους και έσοδα από τις πλοηγικές υπηρεσίες καλύπτουν τις δαπάνες της Υπηρεσίας. Δεν επιβαρύνουν κανέναν και είναι 138 εργαζόμενοι.

Μάλιστα, εκφράζουν την έκπληξή τους, για το γεγονός ότι το άρθρο 22 για τη διαδικασία εξαίρεσης πλοίων από την πλοήγηση σε λιμένες και χορήγηση πιστοποιητικού εξαίρεσης από την πλοήγηση, δεν υπήρχε στη διαβούλευση, αλλά ενσωματώθηκε, όταν κατατέθηκε το νομοσχέδιο στη Βουλή. Δηλαδή, με ποιους τριακόσιους φορείς ήρθατε σε επαφή, εάν με μία υπηρεσία, την οποία «συρρικνώνετε» και είναι χρήσιμη, δεν συζητήσατε τίποτα;

Δεν είναι λίγες οι συνέπειες που απαριθμούν και για τη μείωση των εσόδων από τη μη είσπραξη πλοηγικών δικαιωμάτων και από τον όγκο εργασίας που θα μειωθεί, κάτι που θα οδηγήσει σε μείωση προσωπικού, δηλαδή, ανεργία, αλλά και σε αύξηση του ναυτικού ατυχήματος με πιθανές ανθρώπινες απώλειες και περιβαλλοντικές καταστροφές, ενώ τίθεται και θέμα εθνικής ασφάλειας. Όλα αυτά τα αναλύουν στην επιστολή τους. Αναφέρουν, ακόμη, ότι και οι προϋπολογισμοί της Πλοηγικής Υπηρεσίας θα είναι ελλειμματικοί, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να καλύπτεται η μισθοδοσία του ναυτικού προσωπικού, η επισκευή και συντήρηση των σκαφών της Πλοηγικής Υπηρεσίας και η ναυπήγηση νέων. Όλα αυτά δεν γίνονται από μόνα τους. Είναι αποτέλεσμα της δικής μας πολιτικής.

Τέλος, για το δεύτερο τρίμηνο του 2021 υπάρχει πρόβλεψη για έκδοση προεδρικού διατάγματος για τον εκσυγχρονισμό της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Τελικά, εννοείτε εκσυγχρονισμό τη «συρρίκνωσή» της;

Δεν θα αναφερθώ στη λιμενική πολιτική. Τη ζούμε και στον Πειραιά με την Cosco και με τη μετατροπή του Λιμανιού της Αλεξανδρούπολης σε «ορμητήριο» του ΝΑΤΟ μέσα από την ιδιωτικοποίησή του, όπως και με τη ναυπηγική βιομηχανία, όπου τα ναυπηγεία της Σύρου, του Σκαραμαγκά και της Ελευσίνας, ουσιαστικά, παραχωρούνται για υποστηρικτική βάση του 6ου  στόλου των Η.Π.Α. και των άλλων νατοϊκών δυνάμεων, που μαζί με τη βάση της Σούδας αποτελούν το πολεμικό «ορμητήριο» των Η.Π.Α. και των άλλων δυνάμεων, με μελλοντικές επιπτώσεις και για τον λαό και για τη χώρα.

Σε σχέση με τη ναυτική εκπαίδευση, είπατε -και διαβάζω τα λόγια σας από τα Πρακτικά- ότι «η πρόσληψη μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού δεν έχει ολοκληρωθεί και από τις 73 συνολικές θέσεις θα επαναπροκηρυχθούν οι 26» και ότι «αναμένετε και μετατάξεις υπαλλήλων από τα λιμάνια».

Εδώ, σκόπιμα, κρύβετε κάποια πράγματα. Πρώτον, ο αριθμός των οργανικών θέσεων που υφίστανται αυτή τη στιγμή στις ΑΕΝ ποιος είναι; Πρέπει να έχουμε μία σύγκριση, για να βγάζουμε και συμπεράσματα. Είναι 166, σύμφωνα, βέβαια, με τη θεσμοθέτησή τους από την προηγούμενη πολιτική ηγεσία.

Δεύτερον, ποιος είναι ο αριθμός των, ήδη, υπηρετούντων πριν από την προκήρυξη και ποιος ο αριθμός των υπηρετούντων μετά την προκήρυξη; Φυσικά, εδώ να βγάλουμε και τις κενές οργανικές θέσεις, τόσο σε επίπεδο μόνιμου προσωπικού για τις ΑΕΝ, όσο και σε επίπεδο ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου εκπαιδευτικού για ΚΕΣΕΝ και ΔΣΕΝ ΣΜΠ.

Το λέω αυτό, γιατί, πρόσφατα, η Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης έκανε τετράωρη στάση εργασίας, μεταξύ άλλων, για όλο το προσωπικό αορίστου χρόνου των Σχολών της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης. Μιλάμε για τους ναυτοδασκάλους που έχουν προσληφθεί στις Σχολές της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης μέχρι το 2016. Ζητούσαν να αναλάβετε νομοθετική πρωτοβουλία, ώστε να αναγνωρίζεται η θαλάσσια υπηρεσία των μονίμων και αορίστου χρόνου ναυτοδασκάλων που έχουν προσληφθεί στις Σχολές Ναυτικής Εκπαίδευσης και μετά το 2016. Να αναγνωριστεί, δηλαδή, η προϋπηρεσία και να έχουν και μισθολογική εξέλιξη.

Αυτά είναι βασικά δικαιώματα και μπορείτε αυτό το αίτημα να το ικανοποιήσετε μέχρι την Ολομέλεια, αφού είναι γνωστό ότι οι μεικτές ενιαίες αποδοχές τους είναι στα 800 ευρώ, δηλαδή, όσο και το επίδομα παρακολούθησης ενός κύκλου σπουδών ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών από τους αντίστοιχους σπουδαστές που είναι διάρκειας, περίπου, ενός μήνα. Σας το ζητάμε να το κάνετε για να μην κατηγορηθείτε ότι βάζετε και «ταφόπλακα» στον ναυτικό χαρακτήρα των δημόσιων σχολών εμπορικού ναυτικού.

Τέλος, σας ζητώ να μας πείτε, αν υπάρχει κάτι νεότερο, σε σχέση με αυτό που έθεσα στην προηγούμενη Επιτροπή και έχει δει και το «φως» της δημοσιότητας στα μέσα ενημέρωσης, και αφορά στην άμεση επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ναυτεργάτες ΝΑΤ, ΕΦΚΑ σε κύριες και επικουρικές συντάξεις. Αν υπάρχει κάτι να μας πείτε.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-Κυριάκος Βελόπουλος):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, στην ομιλία σας στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, μάς έκανε ιδιαίτερη εντύπωση η «ελαφρότητα», με την οποία αντιμετωπίζετε τη χρηματοδότηση του νομοσχεδίου, ειδικά η αναφορά σας σε «μόχλευση» των κεφαλαίων, κατά δέκα έως είκοσι φορές, σαν να πρόκειται για το πιο αυτονόητο πράγμα στον κόσμο. Ήταν, πράγματι, εντυπωσιακό.

Το πώς θα ασκηθεί η πολιτική, τα κριτήρια ένταξης σε χρηματοδοτήσεις, τα ποσά της χρηματοδότησης των διαφόρων ταμείων, οι όροι χρηματοδότησης, οι φορείς διαχείρισης, κ.λπ., όλα εξαρτώνται από τις αποφάσεις στο άρθρο 12. Αυτές με τη σειρά τους εξαρτώνται από το «Υπερυπουργείο» που δημιουργείτε, κατά την προσφιλή τακτική της Κυβέρνησης, ενώ είναι και ο βασικός λόγος που μας βρίσκει αντίθετους, αφού δεν μας αρέσει να δίνουμε «λευκές επιταγές» σε Υπουργούς, προτιμώντας τις δημοκρατικές διαδικασίες.

Φαίνεται, πάντως, με κριτήριο το τεράστιο έλλειμμα των 24 δισεκατομμυρίων ευρώ και άνω στον Προϋπολογισμό του 2020, πώς η Κυβέρνησή σας συνεχίζει την πολιτική της περιόδου 2004-2009 που υπερχρέωσε την Ελλάδα ή του 2012 που την χρεοκόπησε, έχοντας την καταστροφική άποψη, πως ο στόχος είναι ο δανεισμός μιας χώρας και όχι η κερδοφορία της, δηλαδή, τα πλεονάσματα. Επίσης, το «ξεπούλημα» των πάντων σε ιδιώτες. Πρόκειται για έναν ακραίο νεοφιλελευθερισμό που δεν έχει καμία σχέση με το φιλελευθερισμό της, πραγματικά, ελεύθερης αγοράς τον οποίο θα «πληρώσουν» ξανά πολύ ακριβά οι Έλληνες.

Σχετικά με τα υπόλοιπα άρθρα του σχεδίου νόμου. Στο άρθρο 17, η παρ. 2, είναι, αναμφίβολα, θετική. Είναι ένας τρόπος ενίσχυσης του κλάδου και προσέλκυσης νέων. Προφανώς, πρέπει να έχουν δωρεάν όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό, ενώ είναι, επίσης, θετικές οι αναφορές στη βελτίωση της εκπαίδευσης. Μάλλον αρνητικές και αδιαφανείς, όμως, είναι οι διατάξεις στις παρ. 1 και 3, σε ότι αφορά στην επιλογή των Διευθυντών από τον αρμόδιο Υπουργό, χωρίς να υπάρχει μία αντικειμενική διαδικασία επιλογής, όπως, για παράδειγμα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, αρχαιότητα, πραγματική εμπειρία, κ.λπ..

Σε ότι αφορά στο άρθρο 18, πρόκειται για ένα μεγάλο και εξειδικευμένο άρθρο. Για ποιον λόγο αναθεωρείται, αλήθεια; Γενικά είμαστε επιφυλακτικοί, όταν δίνονται εξουσιοδοτήσεις στον Υπουργό, ειδικά για διορισμούς προσωπικού.

Το άρθρο 19, είναι ένα θετικό και αναμενόμενο μέτρο για τη διευκόλυνση της εξ αποστάσεως διδασκαλίας, λόγω των σημερινών ειδικών συνθηκών του COVID-19. Ενδεχομένως, άργησε να νομοθετηθεί. Εντούτοις, στην παρ. 4, διαπιστώνονται, ακόμη μία φορά, απευθείας αναθέσεις για την προμήθεια υπολογιστών, συσκευών, κ.λπ.. Γιατί χρειάζεται αυτό; Είναι τόσο δύσκολο να βρεθούν ηλεκτρονικοί υπολογιστές; Εκτός αυτού, δεν αναφέρεται το κόστος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, κάτι που προσεγγιστικά τουλάχιστον, θα ήταν εύκολο να εκτιμηθεί.

Το άρθρο 20, αποτελεί διευκόλυνση της ρευστότητας για τη δυνατότητα εξόφλησης των τιμολογίων των πλοηγικών δικαιωμάτων για 30, επιπλέον, ημέρες από τον κατάπλου, εφόσον το πλοίο δεν έχει αποπλεύσει. Δεν έχουμε αντίρρηση, αλλά μήπως χρειάζεται μία γενικότερη πολιτική; Φανταζόμαστε ότι δεν θα θέλετε να μένουν τα πλοία στα λιμάνια επειδή δεν έχουν να πληρώσουν, ενώ τους μειώνετε τα τέλη με το άρθρο 27. Εάν κάποιες επιχειρήσεις έχουν πρόβλημα να καταβάλλουν αυτά τα ποσά τώρα, γιατί να μην έχουν και σε δύο μήνες;

Το σωστό είναι να λειτουργεί ένα κράτος προληπτικά, πριν ξεφύγει η κατάσταση. Εκτός αυτού, από την επιστρεπτέα προκαταβολή, γνωρίζουμε πως ένα μέρος δεν θα επιστραφεί, όπως, επίσης με την καθυστέρηση των επιταγών. Η καθυστέρηση δεν είναι λύση, εάν δεν γίνεται συντεταγμένα.

Στο άρθρο 21, το μέτρο, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, αποσκοπεί στην κάλυψη κενών σε πλοηγικούς σταθμούς. Στην ουσία, προστίθεται το κατώτερο ναυτικό προσωπικό στους υπόχρεους καταβολής ασφαλιστικών εισφορών υπέρ του ΝΑΤ, των λοιπών λογαριασμών και των κεφαλαίων που ισχύουν για το ναυτικό προσωπικό. Γιατί δρομολογείται αυτή η ρύθμιση τώρα και γιατί δεν ίσχυε ήδη;

Το άρθρο 22, είναι ένα άρθρο που έχει, στην ουσία, στόχο να καταργήσει την Υπηρεσία Πλοήγησης, για να μειώσει τα έξοδα σε κάποιους εφοπλιστές και βέβαια στη Cosco. Διακινδυνεύετε, όμως, η ασφάλεια στα λιμάνια, για να εξυπηρετηθούν κάποια μεγάλα συμφέροντα, όταν, ήδη, είχαμε ατύχημα με το ναρκαλιευτικό. Από την άλλη πλευρά, όλοι γνωρίζουμε το σκάνδαλο στη Θεσσαλονίκη, με το φερόμενο «καρτέλ πλοηγών», όπως θα καταθέσουμε αργότερα στα Πρακτικά.

Στο άρθρο 23, το μόνο που αλλάζει είναι η υποχρέωση επισύναψης τοπογραφικού διαγράμματος στην απόφαση της παρ. 2, οπότε, δεν έχουμε καμία παρατήρηση.

Στο άρθρο 24, προφανώς, είναι χρήσιμη η συγκεκριμένη πλατφόρμα, αλλά το κόστος των 12 εκατομμυρίων, σύμφωνα με το Γενικό Λογιστήριο, μας φάνηκε πολύ υψηλό, ειδικά για μία χώρα που χρωστά, ήδη, πάνω από 370 δισεκατομμύρια ευρώ ή το 230% του ΑΕΠ της, με μία, έντονα, ανοδική πορεία του χρέους που θα συνεχιστεί, δυστυχώς, όσο κυβερνάτε. Θα έπρεπε να έχει τεκμηριωθεί επαρκώς.

Στο άρθρο 25, γιατί χρειάζεται η, κατά παρέκκλιση, όπως συνηθίζεται παντού βέβαια, ανανέωση υπηρεσιών διαχείρισης αποβλήτων που έχουν λήξει; Κατά την αιτιολογική έκθεση, είναι ένα χρονίζον θέμα, που με βάση απόφαση του 2017, θα έπρεπε να είχε γίνει διαγωνισμός ανάθεσης. Μήπως έτσι καλύπτονται, όσοι κωλυσιεργούν; Ως συνήθως, πάντως, δυστυχώς, η Κυβέρνηση ακολουθεί τις, κατά παρέκκλιση, κάθε ειδικής διάταξης ρυθμίσεις.

Στο άρθρο 26, πρόκειται για μία διαδικαστική τροποποίηση, προφανώς, για να καλύψει περιπτώσεις περιοχών που δεν είχαν οικεία Σωματεία Ναυτικών Πρακτόρων.

Στο άρθρο 27, είναι μικρή η οικονομική ελάφρυνση από τη μείωση των λιμενικών τελών. Πρέπει να δρομολογηθούν περισσότερα, κυρίως, για τους επαγγελματίες αλιείς και για τους μεταφορείς σε «ευαίσθητες» περιοχές. Σωστά, πάντως, εξαιρούνται τα κρουαζιερόπλοια.

Στο άρθρο 28, είναι θετική η ρύθμιση, αφού λύνει, όπως φαίνεται, ένα χρονίζον θέμα. Όπως τονίζουμε και εμείς στο πρόγραμμά μας, τα παραδοσιακά σκάφη αποτελούν μέρος της πολιτισμικής μας παράδοσης και πρέπει να προστατευθούν.

Το άρθρο 29, είναι θετικό, αλλά θα έπρεπε, ίσως, να υπήρχε κάποια ρύθμιση απαλλαγής ή μείωσης του ανταλλάγματος για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα παραδοσιακά σκάφη.

Για το άρθρο 30, δεν έχουμε παρατηρήσεις.

Στο άρθρο 31, το μόνο καινούργιο είναι η προσθήκη της παραγράφου δβ΄, περί καταβολής των υπόλοιπων δικαστικών εξόδων, στα οποία υποβλήθηκαν τα στελέχη, πέραν της προκαταβολής, σε περίπτωση αθώωσής τους. Θεωρούμε ότι είναι θετικό.

Στο άρθρο 32, η αρνητική θέση μας, επί του άρθρου, οφείλεται στη νομοθετική εξουσιοδότηση που παρέχεται. Θα έπρεπε το ζήτημα να ρυθμίζεται από τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου. Η απορία μας είναι ως προς την πρόβλεψη περί μη εφαρμογής της ειδικής υποχρέωσης διαμονής του άρθρου 49 του προεδρικού διατάγματος 81/2012, στο οποίο ορίζεται, ότι οι υπηρετούντες θα πρέπει να διαμένουν στις έδρες των υπηρεσιών τους ή σε απόσταση μέχρι 60 χιλιόμετρα από αυτές. Δεν είναι λογική, κατά την άποψή μας, αυτή η διαφοροποίηση, όχι μόνο για λόγους ισότητας, αλλά, κυρίως, για λόγους υπηρεσιακής ετοιμότητας.

Στο άρθρο 33, δεν μπορούμε παρά να είμαστε επιφυλακτικοί, ως προς τις αποσπάσεις των στελεχών μας στο συγκεκριμένο Σώμα, λόγω της ανεπάρκειάς του. Μόνοι μας είμαστε σε αυτόν τον τομέα και δεν πρέπει να περιμένουμε από την Ευρώπη να διαφυλάξει τα σύνορά μας. Ειδικά δε, στην παρούσα διάταξη, ζητείται να απωλέσει έμψυχο δυναμικό το ελληνικό Λιμενικό Σώμα και να διευκολυνθεί το ευρωπαϊκό. Το αντίθετο θα έπρεπε να προβλέπεται. Εάν δεν προσέφεραν προσωπικό, ας προσέφεραν, τουλάχιστον, οι ευρωπαίοι εξοπλισμό και χρήματα, όπως κάνουν με την Τουρκία που της χρηματοδότησαν τα σκάφη, τα οποία τώρα παρενοχλούν το Λιμενικό και τους ψαράδες μας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε για σκάφη στην Τουρκία 20 εκατομμύρια ευρώ μόνο το 2017, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Η Ελλάδα έχει μία τεράστια ακτογραμμή με πάνω από 150 λιμάνια και φυσικά τα προβλήματα του «υβριδικού» μεταναστευτικού πολέμου που διεξάγει εναντίον μας η Τουρκία. Για σύγκριση, η Ιταλία έχει 11.000 άτομα προσωπικό, ενώ, πλέον, θα προστεθούν και τα υδατοδρόμια στην Ελλάδα. Επαρκεί, αλήθεια, η δυναμικότητα;

Σε ότι αφορά τις τυπικές ρυθμίσεις των διατάξεων, είναι θετικό το ότι το μισθολογικό κόστος θα επιβαρύνει το ευρωπαϊκό σώμα, ενώ αρνητική είναι η πρόβλεψη της παρ. 2γ΄ περί μη κάλυψης των εξόδων εγκατάστασης και μεταφοράς οικοσκευής των στελεχών, καθώς και των εξόδων κίνησης των μελών των οικογενειών τους.

Στο άρθρο 34, μας προβληματίζει η αναφορά σε κενές θέσεις. Γιατί δεν καλύπτονται, όταν η Ελλάδα έχει τόση ανεργία; Με ποια κριτήρια αποφασίζονται οι επιλαχόντες; Δεν γίνεται, επίσης, σαφές, εάν με την παρούσα πρόβλεψη παρακάμπτεται κάποια άλλη διαδικασία επιλογής.

Το άρθρο 35, είναι θετικό, δεν έχουμε καμία παρατήρηση.

Στο άρθρο 36, είναι μεν τυπική η ρύθμιση, αλλά επιφυλασσόμαστε, κυρίως, λόγω της κατάργησης της Δημόσιας Αρχής Λιμένων.

Στο άρθρο 37, το μόνο που αλλάζει, ουσιαστικά, είναι η προσθήκη των τέκνων του πολιτικού προσωπικού στους δικαιούχους φοίτησης σε παιδικούς σταθμούς και σε παιδικές εξοχές του Λιμενικού, προφανώς, για να υπάρχει ίση μεταχείριση ένστολων και πολιτικού προσωπικού. Επειδή, όμως, δεν μπορεί να συγκριθεί η υπηρεσία και οι υποχρεώσεις του ένστολου με του πολιτικού προσωπικού -άλλο να είσαι στο γραφείο και άλλο σε περιπολία ή σε εικοσιτετράωρη υπηρεσία σαββατοκύριακα και αργίες- υπάρχει επιφύλαξη.

Στο άρθρο 38, είναι ανάλογη η ρύθμιση, με αυτή της, αμέσως, προηγούμενης παραγράφου, οπότε έχουμε τις ίδιες επιφυλάξεις. Καλή η ίση μεταχείριση, αλλά δεν γίνεται να έχουν ίδια δικαιώματα οι μάχιμοι επί 365 μέρες και 24 ώρες, με τους υπαλλήλους του οκτάωρου και του πενθημέρου.

Το άρθρο 39, είναι, ακόμη, μία διαδικασία, κατά παρέκκλιση, η οποία, μάλιστα, καλύπτει χρήσεις από το 2012, όπως στην περίπτωση της Ζακύνθου ή για τα Αντίκυρα, μία περιοχή δίπλα στις εγκαταστάσεις της «ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΝ» της Ελλάδος, στα Άσπρα Σπίτια Βοιωτίας, που την έχουμε αναφέρει στο παρελθόν για τα θέματα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης που αντιμετωπίζει. Προς τι το έκτακτο; Μήπως για να κλείσουν υποθέσεις; Τι βρήκαν οι έλεγχοι; Θα έπρεπε να πάρουμε μία απάντηση.

Στο άρθρο 40, η ρύθμιση φαίνεται μεν λογική, αλλά δεν είμαστε σίγουροι, σε ότι αφορά στη σκοπιμότητα της, καθώς αφορά προμήθεια καυσίμων σκαφών. Είναι γνωστό, όμως, ότι στο παρελθόν έχει καταγγελθεί θέμα λαθρεμπορίας στα καύσιμα των Ενόπλων Δυνάμεων, από τον πρώην Αντιπρόεδρο της Βουλής, τον κ. Σούρλα, στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Υπάρχει, λοιπόν, κάποιο χρηματικό όριο στις προμήθειες αυτών των αποκεντρωμένων μονάδων; Θα υπάρχει επαρκής και έγκαιρος έλεγχος των δαπανών;

Στο άρθρο 41, είναι θετική η ρύθμιση, ενώ δεν έχουμε καμία παρατήρηση στα άρθρα 42 και 43.

Στο άρθρο 44, η ρύθμιση είναι εύλογη, με δεδομένο ότι το 2020 είχαν όλοι πτώση της κίνησης.

Στο άρθρο 45, είναι, μάλλον, αρνητική η υποχρέωση διατήρησης των ναυλοσυμφώνων για δεκαπέντε έτη, αντί για πέντε που ήταν πριν. Σε ότι αφορά στα υπόλοιπα, τόσο στο ηλεκτρονικό ναυλοσύμφωνο της παρ. 2β΄, που ορίζεται αναλυτικότερα στις νέες διατάξεις, όσο και στις προβλέψεις της παρ. 1στ΄ για ηλεκτρονική έκδοση αδειών απόπλου και κατάπλου, αν και προβλέφθηκαν από το 2014, έχουν αργήσει πάρα πολύ να υλοποιηθούν και πρέπει το Υπουργείο, κατά την άποψή μας, να επισπεύσει τις συγκεκριμένες διαδικασίες.

Στο άρθρο 46, καλώς ή κακώς, υποχρεώνονται οι αλιείς μας σε κάποια έξοδα με τον εν λόγω εξοπλισμό. Γιατί, λοιπόν, δεν προβλέπεται πουθενά η επιδότησή τους ή έστω φορολογικές υπεραποσβέσεις; Επίσης, είναι σωστό να ελέγχονται οι Έλληνες αλιείς για την τήρηση των έννομων υποχρεώσεών τους. Θα ασχοληθεί, όμως, επιτέλους το Κράτος με τους Τούρκους που παρανομούν, συνεχώς, στο Αιγαίο και δυσκολεύουν το έργο των αλιέων μας; Δεν γίνεται να τους επιβάλλουμε μόνο υποχρεώσεις. Οφείλουμε να τους προστατεύουμε, επιπλέον.

Τέλος, στο άρθρο 47, δεν έχουμε καμία παρατήρηση.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Πρώτα απ’ όλα, να εκφράσουμε τα θερμά μας συλλυπητήρια στην οικογένεια του εκλιπόντος Σήφη Βαλυράκη.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Καλογήρου, κυρία Συμβουλάκη, μέχρι σήμερα, έχουμε αναδείξει πολλά θέματα στις προηγούμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής. Σήμερα, θα αρχίσω από την τοποθέτηση της κυρίας Πεντότη στην ακρόαση των φορέων, της Προέδρου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία είπε ακριβώς «για ένα νομοσχέδιο που είναι, εντελώς, διαφορετικό, από το νομοσχέδιο που βγήκε στην ηλεκτρονική διαβούλευση και ολοκληρώθηκε η διαβούλευσή του στις 25 Νοεμβρίου».

Ερωτώ, κύριε Υπουργέ, γιατί άλλαξε το σχέδιο νόμου και έρχεται σήμερα με καινούργιες διατάξεις, οι οποίες περιλαμβάνουν και «καυτά» θέματα, όπως ανέφεραν και πολλοί άλλοι φορείς, όπως είναι η εξαίρεση πλοήγησης, στο άρθρο 22, που σχετίζεται με θέματα εθνικής ασφαλείας, όπως, επίσης, και το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης; Τίνος τα συμφέροντα εξυπηρετεί αυτό; Τι σκοπιμότητες υπάρχουν; Ως ΜέΡΑ25, καταδικάζουμε αυτόν τον τρόπο νομοθέτησης, όπως και τις όποιες τροπολογίες που έρχονται την τελευταία στιγμή στη Βουλή.

Συνεχίζει η κυρία Πεντότη, λέγοντας ότι «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 μοίραζε, γιατί ήταν πολύ λίγες, παρ’ όλα αυτά, ήταν ένα μέγεθος, αυτό το μέγεθος, όμως, δεν υπάρχει. Εμείς αυτό που είχαμε ζητήσει είναι γύρω στις 850 θέσεις. Αυτές είναι οι ανάγκες μας και είχαμε καταφέρει να συμφωνήσουμε σε ένα μέγεθος των 156 θέσεων, μήπως κατευθυνθούν στις σχολές και καλύψουμε τα τεράστια κενά. Αυτή τη στιγμή, δεν παίρνουμε ούτε αυτές τις 156 θέσεις».

Κύριε Υπουργέ, δεν κάνετε τις απαραίτητες προσλήψεις, όπως τονίζουμε συνέχεια ως ΜέΡΑ25, διότι μας έχετε βάλει σε μία τεράστια «φυλακή» χρέους και για οτιδήποτε πρέπει να κάνετε, πρέπει ο αρμόδιος Υπουργός Οικονομικών να πάρει την έγκριση των θεσμών και των Βρυξελλών.

Περαιτέρω, ο κ. Κεχαγιόγλου, ο Πρόεδρος του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών ανέφερε ότι «από το 1951, μέχρι σήμερα, πενήντα ελληνικά μικρά νησιά μας έχουν αδειάσει». Το ίδιο ανέφερε και ο κ. Κελαϊδίτης, ο Πρόεδρος του Συλλόγου Υπαλλήλων του Υπουργείου Αιγαίου, ότι «η ερημοποίηση των νησιών μας, η εγκατάλειψη των νησιών μας, δημιουργεί τεράστια εθνικά προβλήματα».

Η επανακατοίκηση των νησιών μας και, κυρίως, των μικρών νησιών, είναι εθνικής σημασίας. Είναι ανάγκη να υπάρξει «αφύπνιση» της Ευρωπαϊκής Ένωσης πάνω στα θέματα νησιωτικότητας, καθώς πρόκειται για ένα τομέα, στον οποίον δεν έχει δοθεί ποτέ η πρέπουσα βαρύτητα. Αυτό ισχύει, βέβαια, και για τις ορεινές περιοχές.

Η κυρία Μαραγκού, επικεφαλής του περιβαλλοντικού προγράμματος του WWF, του Παγκόσμιου Ταμείου για τη Φύση, αναφέρει ότι «τα νομοθετήματα που γίνονται, κατά καιρούς, από τα διάφορα Υπουργεία, είναι χωρίς συνάφεια, χωρίς να λαμβάνονται υπόψιν οι συνέργειες, οι οποίες είναι απαραίτητες, προκειμένου μία δραστηριότητα να μην αναπτυχθεί εις βάρος της άλλης, αλλά και οι δραστηριότητες να μην αναπτυχθούν εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος». Το αναφέρει αυτό, σε σχέση με το Υπουργείο Ναυτιλίας και το Υπουργείο Περιβάλλοντος, τονίζοντας ότι «και οι δύο διαδικασίες είναι, εντελώς, ανεξάρτητες η μία με την άλλη, άλλοι στόχοι, άλλη διαδικασία, άλλες προτεραιότητες άλλοι φορείς».

Περαιτέρω, στο παρόν σχέδιο νόμου, υπάρχει μία αδικία, μία διάκριση εις βάρος των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου, σε σχέση με την υπεράσπιση των υπαλλήλων του Λιμενικού Σώματος. Ο κ. Κελαϊδίτης, ο Πρόεδρος του Συλλόγου Υπαλλήλων του Υπουργείου Αιγαίου, αναφέρει, ότι «οι συνάδελφοί μας βρίσκονται καθημερινά στα δικαστήρια, χωρίς νομική υποστήριξη και χωρίς καμία κάλυψη. Το έχουν ζητήσει από τον Υπουργό και δεν μπήκε».

Σχετικά με την αλιεία και με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα νησιά μας, κυρίως, του Ανατολικού και Νοτιοανατολικού Αιγαίου, τονίσαμε και αναδείξαμε αυτό που μας έχουν κοινοποιήσει από τα νησιά αυτά. Δηλαδή, ότι οι κυβερνήτες των περιπολικών σκαφών του Λιμενικού Σώματος έχουν «δεμένα τα χέρια τους» από εντολές που τους έχουν δοθεί άνωθεν, με αποτέλεσμα, αντί να αποτρέψουν και να συλλάβουν τους, επί σειρά ετών, παράνομα, λυμαίνοντες τα ελληνικά χωρικά ύδατα, Τούρκους αλιείς, μένουν, απλά, παρατηρητές και έτσι τα τουρκικά σκάφη κερδίζουν αλιευτικά πεδία, όλο και πιο δυτικά. Οι Τούρκοι αλιείς, λοιπόν, ανενόχλητοι λυμαίνονται τις ελληνικές θάλασσες και εκμεταλλεύονται το γεγονός, ότι ουδέποτε ετέθη θέμα σύλληψής τους.

Επιπρόσθετα, με τον ν.4619/2019, με ημερομηνία ισχύος από 1/7/2019, η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, ξεπερνώντας κάθε όριο ανοχής, κατήργησε την παρ. 1 του άρθρου 401 Ποινικού Κώδικα, σύμφωνα με την οποία αλλοδαπά σκάφη που ψαρεύουν χωρίς δικαίωμα στην αιγιαλίτιδα του ελληνικού Κράτους τιμωρούνται με χρηματική ποινή ή με φυλάκιση μέχρι και έξι μηνών.

Σήμερα, στην εποχή της πανδημίας του COVID-19, οι «ήρωες» αυτοί των απομακρυσμένων των μικρών νησιών αντιμετωπίζουν την «ωμή» πραγματικότητα ενός ανύπαρκτου, με σωστές υποδομές Κράτους, όταν καλούνται μέσα στο καταχείμωνο να μεταβούν στο πλησιέστερο μεγαλύτερο νησί, για να εμβολιαστούν σαν να πρόκειται για ταξιδάκι αναψυχής τους. Ως ΜέΡΑ25, έχουμε από την αρχή της πανδημίας πιέσει για τη στήριξη και ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Υγείας. Έπρεπε να έχει γίνει μία σωστή, εκ μέρους της Πολιτείας, προετοιμασία των εμβολιασμών. Τι έκανε αντ’ αυτού η Κυβέρνηση; Τα εμβόλια είναι ανεπαρκή και οι λίγοι εμβολιασμοί γίνονται πολύ αργά. Πολιτικά πρόσωπα και κυβερνητικά πρόσωπα παίρνουν τη σειρά των άλλων. Είδαμε στην Ισπανία, πρόσφατα, ότι σε αντίστοιχη περίπτωση παραιτήθηκε ο αξιωματούχος που έκανε τέτοια κατάχρηση. Εδώ «αυτί κανενός δεν ίδρωσε».

Θα ήθελα να αναφερθώ, κύριε Υπουργέ, σε μία Ερώτηση που σας είχα καταθέσει πέρυσι στις 7 Φεβρουαρίου το 2020, που αφορούσε στα δέκα λιμάνια, μέσα σε αυτά και το Λιμάνι του Ηρακλείου. Μου απαντήσατε άμεσα -και σας ευχαριστώ στις 28 Φεβρουαρίου, αναφέροντας ότι «για τα δέκα Λιμάνια Α.Ε., συμπεριλαμβανομένων και των Οργανισμών Λιμένων Ηρακλείου και Βόλου, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προχωρά, εντός του 2020, σε διεθνείς διαγωνισμούς, σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ, και θα εξεταστούν όλα τα πιθανά μοντέλα αξιοποίησης, όπως ολική παραχώρηση ή παραχώρηση ή πώληση μετοχών. Τέλος, σας ενημερώνουμε, ότι πρόσφατα με τα άρθρα 12,13 και 14 του ν.4664/2020, βελτιώσαμε το καθεστώς των υποπαραχωρήσεων και γενικότερα το θεσμικό καθεστώς που διέπει τις επενδύσεις στους λιμένες».

Ο ν.4664/2020 για την κύρωση της από 24/12/2019 Π.Ν.Π. έχει τίτλο «κατεπείγουσες ρυθμίσεις για την αύξηση του ποσού του κοινωνικού μερίσματος για το έτος 2019, την παράταση ισχύος του εξωδικαστικού μηχανισμού ρύθμισης οφειλών και την παράταση της προθεσμίας κατάργησης Υποθηκοφυλακείων και Κτηματολογικών Γραφείων (Α΄212) και άλλες διατάξεις».

Κάτω, όμως, από αυτόν τον τίτλο υπάρχουν διαφορετικές, εντελώς, διατάξεις και διαφορετικά άρθρα. Το άρθρο 12, αναφέρει, ότι «οι συμβάσεις παραχώρησης ορίζονται για διάρκεια 60 ετών», ενώ το άρθρο 13, ότι «μεταβιβάζεται και περιέρχεται χωρίς αντάλλαγμα στην Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου», ΤΑΙΠΕΔ, το δικαίωμα υποπαραχώρησης σε τρίτους και αναφέρει και τα δέκα Λιμάνια Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας.

Εμείς, ως ΜέΡΑ25, θεωρούμε απαράδεκτη την ιδιωτικοποίηση, την πώληση δημοσίων κομβικών υποδομών, όπως τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, την ενέργεια κ.α., οικονομικοί τομείς που στη Γερμανία απαγορεύονται να ιδιωτικοποιηθούν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

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

Να διευκρινίσω ότι όσα υπομνήματα ήρθαν από φορείς, έχουν διεκπεραιωθεί στα e mail των συναδέλφων και βεβαίως στον κ. Υπουργό, προκειμένου να ληφθούν υπόψη για τις τοποθετήσεις τους και να ενημερωθούν.

Τον λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ**: Κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε να διευκρινίσετε, κατά πόσο έχετε πρόθεση να φέρετε τροπολογίες και νομοτεχνικές παρεμβάσεις, καθώς είναι πολύ κρίσιμο, όπως καταλαβαίνετε, να προετοιμαστούμε για την Ολομέλεια.

Επίσης, αν μπορείτε να μας απαντήσετε για την παρατήρηση που έκανε ο Εισηγητής μας για το ναυλοσύμφωνο, σε σχέση με τον ν.4727. Εκτιμούμε -υπάρχει εκτίμηση και από τους ανθρώπους της αγοράς- ότι αυτό, πιθανόν, να δημιουργήσει πρόβλημα για τους αλλοδαπούς χρήστες. Άρα, δείτε το και αυτό στα νομοτεχνικά ζητήματα.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Θέλω να ευχαριστήσω τους συναδέλφους για τις παρατηρήσεις τους. Να ευχαριστήσω, επίσης, όλους, όσοι συμμετείχαν πριν από την κατάθεση του νομοσχεδίου, αλλά και κατά την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής, στην κατάθεση απόψεων. Ουσιαστικά, αυτό που φάνηκε είναι, ότι, για πρώτη φορά, -και είμαστε ιδιαίτερα ικανοποιημένοι- επί συστάσεως του ελληνικού κράτους, αντιμετωπίζεται με τρόπο συνεκτικό, οργανωμένο, συγκεκριμένο, με σαφές στρατηγικό σχέδιο, η νησιωτικότητα στην Πατρίδα μας.

Η εθνική στρατηγική αποκτά περιεχόμενο και ουσία μέσα από συγκεκριμένα χρηματοδοτικά «εργαλεία», τα οποία, όπως τόνισαν και οι φορείς, είναι σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πρακτικές. Τι μας έλεγαν τόσα χρόνια στην Ευρώπη; Μας έλεγαν να φτιάξουμε ένα πλαίσιο που θα μας το χρηματοδοτήσουν. Εγώ κατανοώ, ότι η οποιαδήποτε μεταρρυθμιστική προσπάθεια, προφανώς, και ενέχει τη σκέψη ή την αγωνία, εάν θα υλοποιηθεί, αν είναι «κενό γράμμα», αν υπάρχει περιεχόμενο σε όλο αυτό που βλέπουμε, αν υπάρχουν χρηματοδοτικά «εργαλεία» και πόσα θα είναι τα χρήματα;

Κατ’ αρχήν, θέλω να πω, και το ανέφερα και στην τοποθέτησή μου την περασμένη Παρασκευή, ότι, ήδη, αυτό το εξάμηνο συζητείται και το ΕΣΠΑ και το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης, όπου το Υπουργείο μας είχε κάνει συγκεκριμένες παρεμβάσεις, έτσι ώστε και κατά τη συζήτηση, αλλά κυρίως κατά την εξειδίκευση του ΕΣΠΑ, να υπάρχει σαφής και ρητή αναφορά στα θέματα νησιωτικότητας και των πολιτικών του Υπουργείου μας.

Αναφορικά με το εάν υπάρχει έλλειψη χρονοδιαγράμματος, περί δευτερογενούς νομοθεσίας, θέλω να πω, ότι υπάρχει εκτενής αναφορά στην Έκθεση Συνεπειών Ρύθμισης, που εισάγει σαφές χρονοδιάγραμμα για την κατάρτιση της εθνικής στρατηγικής, εντός έξι μηνών από τη δημοσίευση του νόμου. Επομένως, είναι νομίζω αυτονόητο, ότι οι συν αυτώ αποφάσεις προφανώς και προηγούνται.

Ομοίως, εντός τριών μηνών από τη δημοσίευση του ΦΕΚ του νόμου, θα βγει η υπουργική απόφαση για το Εθνικό Μητρώο των Φορέων της Θαλάσσιας Οικονομίας και εντός έξι μηνών, θα έχει εκδοθεί η κυα που θα ορίζει τις λεπτομέρειες της Πλατφόρμας Ενιαίας Παρακολούθησης και Τεκμηρίωσης των τομέων της εθνικής στρατηγικής.

Αναφέρθηκε το θέμα για την ενσωμάτωση των Κωδίκων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στο Εθνικό μας Δίκαιο, όπου ισχύει μία παραδοξότητα. Ενώ η διάταξη «θεραπεύει» το, απολύτως, παράδοξο, δηλαδή, να τίθεται διεθνώς σε ισχύ αυτό το κείμενο και τα ελληνικά πλοία να συμμορφώνονται, χωρίς αυτά να έχουν ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο, στην πραγματικότητα, αυτά ενσωματώνονται σήμερα μετά από παρέλευση, περίπου, μιας πενταετίας, Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι οι συγκεκριμένοι Κώδικες χαρακτηρίζονται από την ιδιαίτερη συχνή περιοδικότητά τους, την ανανέωσή τους και τον πολύ μεγάλο όγκο τους.

Στα περισσότερα θέματα έχω τοποθετηθεί. Την Παρασκευή, άλλωστε, θα έχουμε και όλη την ευχέρεια του χρόνου να τοποθετηθούμε και στην Ολομέλεια. Επειδή μου θέσατε το θέμα τροπολογιών, η προσπάθεια που γίνεται είναι να κατατεθούν εμπροθέσμως, έτσι ώστε να έχετε τον χρόνο να τις μελετήσετε. Είναι μία – δύο τροπολογίες.

Επιπλέον, σε ότι αφορά στις νομοτεχνικές βελτιώσεις, είμαστε, σχεδόν, έτοιμοι και θα κατατεθούν στην Ολομέλεια. Επί της ουσίας, όμως, αυτό που έχει αξία είναι, ότι έχουν ενσωματωθεί πολλές από τις παρατηρήσεις των συναδέλφων και του Εισηγητή μας, αλλά και των Εισηγητών της Αντιπολίτευσης.

Για παράδειγμα, η κατάργηση της περίπτωσης ε΄ του άρθρου 4 του νομοθετικού διατάγματος 99/1973 «περί καταβολής διδάκτρων σε σπουδαστές σε ιδιωτικά τεχνικά λύκεια». Αυτό, λοιπόν, καταργείται οριστικά, για να μην υπάρχει παρερμηνεία. Θέλω να τονίσω ότι ήταν νόμος του 1973. Όμως, σωστά, επισημάνθηκε και για να μην υπάρχουν παρερμηνείες θα διαγραφεί.

Δεν θα ήθελα να επεκταθώ. Νομίζω ότι τα περισσότερα έχουν συζητηθεί.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Στο άρθρο 40, θα ισχύει ό,τι για το άρθρο 44 παρ. 12;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):**  Κοιτάξτε, νομίζω αυτό θα αποτυπωθεί. Είναι με βάση ό,τι ισχύει για το άρθρο 44 παρ.12. Πρέπει, όμως, να παραδεχτείτε, ότι αντιμετωπίζουμε λειτουργικά ζητήματα, που τα γνωρίζετε κι’ εσείς πάρα πολύ καλά. Άλλωστε, και εσείς ο ίδιος εισηγηθήκατε παράταση. Προφανώς, και θα τεθούν και όρια και θα είναι συγκεκριμένα. Αυτό που μας απασχολεί για το Λιμενικό είναι ποιο είναι το καύσιμο και τα ανταλλακτικά. Γνωρίζετε πολύ καλά για ποιον λόγο μπαίνει. Θα τα φτιάξουμε όλα και το κείμενο θα κατατεθεί ολοκληρωμένο.

Εν πάση περιπτώσει, εγώ δεν θα ήθελα να επεκταθώ, επί των ρυθμίσεων, διότι υπάρχουν πολλές και σημαντικές ρυθμίσεις που εναρμονίζονται και με τα διεθνώς κρατούντα, ενώ επιλύουμε πολλά και σημαντικά ζητήματα που έχουν σχέση και με το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και με τη ψηφιοποίηση υπηρεσιών.

Ανάμεσα στα άλλα, έχουμε αναλάβει πρωτοβουλίες ως Υπουργείο σε σημαντικές κατευθύνσεις, όπως είναι το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα, ενώ μία άλλη, πολύ σημαντική παρέμβαση, η οποία θα ενσωματωθεί και στο νομοσχέδιο που θα ακολουθήσει και θα αφορά στον θαλάσσιο τουρισμό, είναι η ψηφιοποίηση, σε ότι αφορά στην ίδρυση των ΝΕΠΑ. Για να ιδρυθεί μία ΝΕΠΑ (Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής), σήμερα, χρειάζονται τρεις και τρεισήμισι μήνες, όταν οι ανταγωνιστές μας, για παράδειγμα, η Μάλτα που έχει και το μεγαλύτερο νηολόγιο στον κόσμο ξένων σκαφών χρειάζεται είκοσι και εικοσιπέντε ημέρες.

Βεβαίως, μία σειρά από άλλες ρυθμίσεις ψηφιακής μεταρρύθμισης στην εκπαίδευση, θα τις αναλάβουμε το επόμενο διάστημα.

Άρα, ολοκληρώνοντας, νομίζω ότι το νομοσχέδιο, παρ’ όλες τις επιφυλάξεις των συναδέλφων, τις οποίες κατανοώ, είναι ένα νομοσχέδιο-τομή για τη νησιωτική πολιτική, εναρμονισμένο με τις ευρωπαϊκές πρακτικές.

Υπάρχουν συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, αναφορικά με την υλοποίηση της δευτερογενούς νομοθεσίας. Και επειδή ελέχθη από τον κ. Βιλιάρδο, ότι «μα, πως με τόση ευκολία μιλάτε για αύξηση των χρημάτων κατά δέκα, είκοσι φορές», απαντώ, ότι, ακριβώς, επειδή το έχουμε, ήδη, προσυμφωνήσει με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, γι’ αυτό και μιλάω με τόση μεγάλη άνεση για «αυγάτισμα» των συγκεκριμένων χρημάτων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η συζήτησή μας, σε αυτό το σημείο, έχει ολοκληρωθεί.

Πριν προχωρήσουμε στη ψηφοφορία, επί των άρθρων και του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε τις θέσεις των Κομμάτων, επί της αρχής.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Γκίκας, ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Μιχαηλίδης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Μπιάγκης, επιφυλάχθηκε.

Η Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε., η κυρία Μανωλάκου, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, επιφυλάχθηκε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 47 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, διατάξεις για τη συμμόρφωση με υποχρεώσεις διεθνούς ναυσιπλοΐας και την αναβάθμιση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ειδικές ρυθμίσεις για την ψηφιοποίηση και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά-COVID εποχή», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση. Καλή συνέχεια σε όλους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Παππάς Ιωάννης, Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Μπιάγκης Δημήτριος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαμπρούλης Γεώργιος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17:55΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**