**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 13 Μαΐου 2025, ημέρα Τρίτη και ώρα 14:15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Φωτεινής Αραμπατζή, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτική, κ. Στέφανος Γκίκας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδροςτης 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.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Μιχαηλίδης Σταύρος, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μπούμας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας.

Ξεκινάμε τη συνεδρίαση δίνοντας το λόγο για 10’ στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Βασίλειο Γιόγιακα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Η Συμφωνία Συνεργασίας με τη Σαουδική Αραβία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, την κύρωση της οποίας συζητάμε σήμερα, είναι μέρος μιας συγκροτημένης πολιτικής που ακολουθεί με συνέπεια η Κυβέρνηση την τελευταία πενταετία, με σκοπό την ενίσχυση της εξωστρέφειας της οικονομίας μας, αλλά και των ξένων επενδύσεων στη χώρα μας. Από την άποψη αυτή, η οικονομική συνεργασία με τη Σαουδική Αραβία αποτελεί στρατηγική προτεραιότητα για την Ελλάδα, ιδιαίτερα σε τομείς όπως η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, η άμυνα και η καινοτομία.

Αναφέρομαι ενδεικτικά, στη Συμφωνία που έχουν υπογράψει οι δύο χώρες για την ανάπτυξη υποθαλάσσιου και επίγειου καλωδιακού συστήματος μεταφοράς δεδομένων, που θα συνδέει την Ευρώπη με την Ασία, μέσω Ελλάδας και Σαουδικής Αραβίας. Αλλά και στη Συμφωνία Συνεργασίας ύψους 2,6 δισεκατομμυρίων ευρώ στον τομέα των συμβατικών και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Είναι ακόμα οι 16 επιχειρηματικές συμφωνίες που υπογράφηκαν τον Ιούλιο του 2022, κατά την επίσκεψη του Πρίγκιπα Διαδόχου Μοχάμεντ Μπιν Σαλμάν στην Αθήνα, σε τομείς όπως οι αερομεταφορές, οι θαλάσσιες μεταφορές, η υδατοκαλλιέργεια, η διαχείριση απορριμμάτων, ο πολιτισμός, τα τρόφιμα, τα γεωργικά προϊόντα, οι κατασκευές και η αμυντική τεχνολογία.

Επιπλέον, οι 46 πρωτοβουλίες για την πολιτική, την άμυνα, τις επενδύσεις, την ενέργεια, τον τουρισμό, τον πολιτισμό και τον αθλητισμό που συμφωνήθηκαν κατά την πρώτη συνεδρίαση του Ανώτατου Συμβουλίου Στρατηγικής Συνεργασίας Ελλάδας - Σαουδικής Αραβίας το φετινό Ιανουάριο υπό την προεδρία του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη και του Πρίγκιπα Διαδόχου Μοχάμεντ Μπιν Σαλμάν.

Είναι, επίσης, σχήματα όπως το Ελληνοσαουδαραβικό Επιχειρηματικό Φόρουμ, που εργάζονται, για να προωθήσουν τη διμερή συνεργασία σε τομείς όπως ο τουρισμός, η ναυτιλία, η υγεία, η αγροτική παραγωγή, η παιδεία, η έρευνα και η καινοτομία. Αυτή η συντονισμένη πολιτική της πολυμερούς συνεργασίας έχει ήδη αποδώσει καρπούς. Την πενταετία 2018 - 2023 οι εξαγωγές της Ελλάδας προς τη Σαουδική Αραβία αυξήθηκαν με ετήσιο ρυθμό 12,6%, φτάνοντας τα 1,5 δισεκατομμύρια δολάρια. Σε αυτή τη θετική προοπτική στις εμπορικές και γενικότερα οικονομικές σχέσεις, έρχεται να συμβάλει η συμφωνία συνεργασίας των δύο χωρών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 8 Δεκεμβρίου του 2021. Η συμφωνία αφορά στη διευκόλυνση των εμπορικών και επιβατικών θαλάσσιων μεταφορών, με σκοπό την προώθηση της ναυτιλιακής συνεργασίας των δύο χωρών, τη διασφάλιση της ελευθερίας του εξωτερικού εμπορίου και την ενίσχυση της συνεργασίας σε αυτόν τον τομέα, καθώς και τη συνεργασία στις υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Με τη συμφωνία τίθενται κάποιοι κανόνες και ορίζονται κάποια δικαιώματα, υποχρεώσεις, αλλά και δυνατότητες για τα δύο μέρη, προκειμένου η συνεργασία αυτή να είναι λειτουργική και αμοιβαίως ωφέλιμη.

Πρώτα από όλα, τα εμπορικά πλοία των δύο χωρών αποκτούν πρόσβαση σε οποιονδήποτε λιμένα της επικράτειάς τους που είναι ανοικτός στο διεθνές εμπόριο, καθώς και το δικαίωμα να μεταφέρουν επιβάτες και φορτία μεταξύ των λιμένων αυτών, αλλά και μεταξύ ενός εκ των λιμένων και τρίτων χωρών. Παρέχεται ισότιμη μεταχείριση στα πλοία των δύο μερών που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές όταν αυτά βρίσκονται στους λιμένες τους, στα χωρικά ύδατα ή σε άλλα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία τους. Εξαιρούνται από την εφαρμογή της Συμφωνίας, δραστηριότητες και ευαίσθητοι τομείς, όπως οι θαλάσσιες ερευνητικές δραστηριότητες, η ρυμούλκηση, η διάσωση, οι εσωτερικές μεταφορές, η αλιεία και η μετανάστευση. Καθιερώνεται υπό προϋποθέσεις η αμοιβαία αναγνώριση εγγράφων, που αφορούν πλοία και ναυτικούς, πιστοποιητικών και αποδεικτικών ταυτότητας. Επίσης, προβλέπονται διευκολύνσεις εισόδου και παραμονής των μελών του πληρώματος των πλοίων στην κάθε επικράτεια. Ορίζεται ότι τα έσοδα από ναυτιλιακές υπηρεσίες στην επικράτεια του άλλου μέρους, μπορούν είτε να χρησιμοποιούνται για πληρωμές που σχετίζονται με τη ναυτιλία, είτε να εμβάζονται ελεύθερα.

Επίσης, οι ναυτιλιακές εταιρείες κάθε χώρας αποκτούν το δικαίωμα ίδρυσης γραφείων στην άλλη χώρα, εφόσον ασφαλώς συμμορφώνονται με τη σχετική νομοθεσία της χώρας υποδοχής. Προβλέπεται η υπαγωγή των μερών και των πληρωμάτων στην ισχύουσα νομοθεσία της άλλης χώρας, κατά τη διάρκεια παραμονής τους σε αυτήν, αλλά και τα πεδία του ρυθμιστικού πλαισίου σε κάθε χώρα με τα οποία οφείλουν να συμμορφώνονται οι επιβάτες και οι παραλήπτες των διακινούμενων αγαθών.

Πέραν αυτού, τίθεται ένα πλαίσιο συνεργασίας για την αποτελεσματική εφαρμογή της Συμφωνίας και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων των δύο χωρών. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνεται η σύγκληση μικτών επιτροπών, η συνεργασία σε κοινά προγράμματα και ο συντονισμός απόψεων σε διεθνή συνέδρια.

Ως μέρος της συνεργασίας αναφέρεται επίσης, η ανταλλαγή τεχνογνωσίας, εκπαίδευσης και τεχνικής βοήθειας στον ναυτιλιακό τομέα. Από την εφαρμογή της Συμφωνίας, η χώρα μας μπορεί να περιμένει μια ακόμα μεγαλύτερη και πιο δυναμική ανάπτυξη του εξωτερικού της εμπορίου. Αλλά και περισσότερες άμεσες ξένες επενδύσεις, στήριξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της ελληνόκτητης εμπορικής και συμβατικής ναυτιλίας, καθώς και των εργαζομένων σε αυτήν.

Πρόκειται για μια Συμφωνία που αναβαθμίζει τη στρατηγική συνεργασία μεταξύ της Ελλάδας και της Σαουδικής Αραβίας και ενισχύει τη γεωπολιτική σημασία της χώρας μας ως ναυτιλιακού και εμπορικού κόμβου στην περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ της Κύρωσης της Συμφωνίας και ελπίζουμε η στάση αυτή να τύχει και μιας ευρύτερης διακομματικής αποδοχής.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Σταύρος Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου η οποία θα είναι και πολύ σύντομη, θα ήθελα κύριε Υπουργέ να μας ενημερώσετε όταν τελειώσω εγώ, τι γίνεται με το θέμα της απεργίας η οποία έχει προκηρυχθεί στο λιμάνι του Πειραιά που χθες θα ξεκινούσε και σήμερα, σύμφωνα με την ενημέρωση που έχω, έχει εκδοθεί απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιά. Θα ήθελα να μάθω και μέσω της απάντησης σας, αλλά και όσοι μας ακούνε, πως θα εξελιχθεί αυτή η διαδικασία η οποία αντιλαμβάνεστε ότι μπορεί να επηρεάσει κόσμο και τα νησιά μας.

Το δεύτερο που θα ήθελα να επισημάνω και σας παρακαλώ να λάβετε υπόψη, για να έχω μια απάντηση αύριο. Πήραμε σήμερα και τα μηνύματα από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αναφορικά με μία απόφαση που έχει να κάνει με κρατήσεις ασφαλιστικών εισφορών στους ναυτοδιδασκάλους. Γνωρίζετε ότι υπάρχει πάρα πολύ σοβαρό πρόβλημα στο να στελεχωθούν οι ακαδημίες μας με πλοιάρχους και μηχανικούς του εμπορικού ναυτικού, ώστε να πηγαίνουν σωστά τα προγράμματα σπουδών. Ήδη υπάρχει μεγάλη ανησυχία σύμφωνα με την ενημέρωση που έχω, στους λίγους που έχουν απομείνει και ήδη πληρώνουν ασφαλιστικές εισφορές σύμφωνα με το νόμο και σύμφωνα με τα μέχρι τώρα ισχύοντα στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο κι από εκεί ουσιαστικά σε όσους συνταξιοδοτούνται. Σύμφωνα με απόφαση προχθεσινή του Ταμείου Πολιτικών Υπαλλήλων, -αν θυμάμαι καλά- έχει εκδοθεί η εγκύκλιος να παρακρατούνται και για αυτό το ταμείο κρατήσεις που μπορεί να φτάνουν το μήνα τα 300 ευρώ. Αντιλαμβάνεστε ότι με αυτά τα λίγα, σε σχέση με το ναυτικό επάγγελμα που αμείβονται οι Ναυτοδιδάσκαλοι, εάν πάμε και σε τέτοιες κρατήσεις χωρίς ουσιαστικό όφελος διότι, ήδη έχουν επικουρικά και συνταξιοδοτικά με ασφαλιστικές καλύψεις στο Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού, νομίζω ότι αυτό δυσχεραίνει και οδηγεί και τους λίγους που έχουν μείνει στην πρόωρη απομάκρυνση από τις Ακαδημίες. Σας παρακαλώ πολύ, αύριο να έχουμε μια απάντηση για αυτό που σας θέτω.

Να πω τώρα δυο λόγια για τη Σύμβαση που έχουμε μπροστά μας. Κάθε τέτοια Σύμβαση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ειδικά για την ελληνική ναυτιλία, τη μεγαλύτερη -θα έλεγα- βιομηχανία της χώρας μας που εισρέει κάθε χρόνο δεκάδες δισεκατομμύρια ευρώ, αποτελεί ένα εξαιρετικά σημαντικό θέμα. Το διευκολύνει αυτή τη δραστηριότητα η οποία σε παγκόσμιο επίπεδο όχι μόνο για την Ελλάδα, αποτελεί μια δραστηριότητα απόλυτα ανταγωνιστική.

Άρα, κάθε διμερής ναυτιλιακή, διακρατική δηλαδή συμφωνία με άλλα κράτη, είναι εξαιρετικά σημαντική. Ιδιαίτερα όταν αναφερόμαστε σε χώρες συμβαλλόμενες, όπως είναι το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας όπου είναι μία κατ’ εξοχήν εξαγωγική χώρα. Από τη μια είναι χώρα υδρογονανθράκων και βεβαίως, χώρα με μεγάλες εισαγωγές όπου ένα τουλάχιστον θεωρητικά και στατιστικά ένα από τα τέσσερα δημόσια δεξαμενόπλοια που προσεγγίζουν αυτή τη χώρα, είναι ελληνικό. Πέραν των άλλων, πάλι σε πολύ μεγάλα ποσοστά είναι Ελληνική Σημαία ή ελληνικών συμφερόντων. Θα έλεγα, ότι από τη στιγμή που έχουν μονογραφηθεί αυτές οι Συμβάσεις, πριν περίπου 5 χρόνια, μάλλον έχουμε καθυστερήσει για μια τόσο σημαντική ως προς την ουσία και υπό την έννοια αυτή που έλεγα προηγουμένως, ότι είναι μια χώρα ιδιαίτερης ναυτιλιακής βαρύτητος, για εμάς που προσφέρουμε ναυτιλιακές υπηρεσίες. Θα έπρεπε να έχει έρθει νωρίτερα.

Από τα 18 άρθρα, που συναποτελούν αυτό το κείμενο που έχουμε μπροστά μας, θέλω να σταθώ σε λίγα μόνο σημεία. Τα σημεία αυτά είναι, το γεγονός ότι θα έπρεπε να δοθεί μεγαλύτερο βάρος όσον αναφορά στις Ελληνίδες γυναίκες ναυτικούς, οι οποίες εισέρχονται σε αυτή τη χώρα διότι, γνωρίζουμε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αυτού του Βασιλείου, σε τέτοια ευαίσθητα θέματα.

Επίσης, θα πρόσθετα ότι θα έπρεπε να έχει δοθεί περισσότερο βάρος στο θέμα της απόκτησης βίζας, για την είσοδο ή έξοδο ναυτικών στο Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας, ιδιαίτερα όταν αναφερόμαστε σε ναυτικούς. Ο ναυτικός θα μπαίνει και μπαίνει στη Σαουδική Αραβία, για να προσεγγίσει το πλοίο του ή για να αναχωρήσει για τον επαναπατρισμό του. Άρα, νομίζω, ότι θα μπορούσε να μην αναφερθεί η υποχρέωση βίζας γι’ αυτούς τους σκοπούς.

Το δεύτερο που θα ήθελα να πω, είναι ότι εκ του γεγονότος, η Ελλάδα είναι μια χώρα που ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εγκατάσταση εταιρειών ή υποκαταστημάτων εταιρειών, θα έπρεπε να είναι πιο λεπτομερής όσον αναφορά στις πρόνοιες της Σύμβασης, διότι μάλλον μπορεί να είναι και λίγο ετεροβαρής. Όταν αναφερόμαστε στη δυνατότητα του συμβαλλόμενου κράτους να εγκατασταθεί στην Ελλάδα, ουσιαστικά ανοίγει και την πόρτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπρόσθετα, ένα ουσιαστικό άρθρο, που είναι το άρθρο 15 και οι πρόνοιες που περιλαμβάνονται σε αυτό, είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Θα μπορούσαμε κύριε Υπουργέ, - τώρα δύσκολα διορθώνονται - απλώς επειδή, η Σύμβαση έχει ισχύ πέντε έτη. Είμαι βέβαιος, ότι όσο πηγαίνουν τα πράγματα, όπως πηγαίνουν σήμερα, θα πάμε είτε σε σιωπηρή, είτε σε μία πιο -αν θέλετε- εμπεριστατωμένη επαναδιαπραγμάτευση. Θα μπορούσαμε να δούμε σε αυτά τα χρόνια, τι θα μπορούσε να πάει καλύτερα και να το βάλουμε. Νομίζω, ότι επειδή στο άρθρο 15, αναφέρονται πάρα πολύ σοβαρά πράγματα, θα μπορούσαμε να επεκταθούμε λίγο πιο λεπτομερώς για τη διευκόλυνση των συναλλαγών μας. Να το είχαμε προσέξει.

Η διπλή φορολογία, δεν αναφέρεται μέσα. Γεγονός, που πάντοτε σε αυτές τις Συμφωνίες αναφέρεται – ίσως εικάζω– θα μας το πείτε εσείς, επειδή, έχει προηγηθεί μια άλλη Συμφωνία που διαπραγματεύεται ευρύτερα οικονομικά πράγματα. Ας γίνει απλώς μια επιβεβαίωση.

Κατά τα άλλα επιφυλασσόμαστε, κύριε Υπουργέ και κυρία Πρόεδρε, για να αναπτύξουμε περισσότερα θέματα και μάλιστα, ευρύτερου ναυτιλιακού περιεχομένου, διότι το Υπουργείο Ναυτιλίας, δεν το βλέπουμε και πολύ τακτικά στη Βουλή. Έχει αργήσει πάρα πολύ να φέρει νομοσχέδιο ή νομοσχέδια. Πρέπει να αντιμετωπιστούν πάρα πολλά και σοβαρά θέματα, όπως είναι το νηολόγιο. Είναι πραγματικά οδυνηρό προσωπικά για μένα και για το ΠΑΣΟΚ και το κόμμα μου, να μιλάμε τώρα για τέτοιες συμφωνίες, αρκετά σημαντικές. Το ελληνικό νηολόγιο, να είναι κάτω από τα 400 πλοία. Εννοώ, επιπέδου του αντικειμένου που μιλάμε. Όντας όμως, η ελληνική πλοιοκτησία με κάποιες χιλιάδες εμπορικά πλοία, πάνω από 3.000 πόρους.

Έχουμε θέματα για τα λιμάνια. Έχουμε θέματα κύριε Υπουργέ, για την ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών. Βλέπουμε, ότι αυξάνονται τα θέματα στους ελληνικούς λιμένες. Θέματα που άπτονται του ναυτικού ατυχήματος, εργατικών ατυχημάτων κλπ. Πρέπει να τα κουβεντιάσουμε αυτά τα θέματα και φυσικά τη ναυτική εκπαίδευση. Είναι πάρα πολλά, τα οποία θα μας δοθεί η ευκαιρία με περισσότερη άνεση να τα κουβεντιάσουμε στην Ολομέλεια, μεθαύριο. Αυτά, προς το παρόν και σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Μιλτιάδης (Μίλτος) Ζαμπάρας, Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. « ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ». Έχετε τον λόγο κύριε συνάδελφε για δέκα λεπτά.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ (ΜΙΛΤΟΣ) ΖΑΜΠΑΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ- ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Η «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Σαουδικής Αραβίας για θέματα Θαλάσσιων Μεταφορών», προβλέπει μια σειρά από διατάξεις οι οποίες διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών, σε θέματα που αφορούν την εξυπηρέτηση πλοίων, καθώς και στο χειρισμό ζητημάτων που αφορούν στους ναυτικούς υπηκόους των δύο χωρών.

Με τη Συμφωνία, τα πλοία με ελληνική σημαία, οι ιδιοκτήτες αυτών και οι διαχειρίστριες εταιρείας, απολαμβάνουν μια σειρά σημαντικών διευκολύνσεων στα χωρικά ύδατα, αλλά κυρίως στα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας. Αυτές οι διευκολύνσεις, αποφέρουν σημαντική μείωση γραφειοκρατικών διαδικασιών, χρόνου παραμονής και διέλευσης και κυρίως, κόστους. Αυτές οι θετικές διατάξεις της Σύμβασης, όπως αναφέρεται αφορούν στους Έλληνες ναυτικούς. Βεβαίως, από τις διατάξεις προφανώς δεν επωφελούνται μόνο οι ναυτικοί, αλλά και οι ναυτιλιακές εταιρείες, αφού διευκολύνουν τα πληρώματα σε μια σειρά από διαδικασίες, που αφορούν και στη λειτουργία των πλοίων.

Η υπογραφή, αυτής της Ναυτιλιακής Συμφωνίας, όπως και άλλων ανάλογων στο παρελθόν, δείχνουν κατά την άποψή μας ότι το ελληνικό κράτος, διαθέτει έναν αξιόλογο μηχανισμό στήριξης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο μηχανισμός αυτός, στην Ελληνική Δημόσια Διοίκηση, εδράζεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον υπηρετούν αξιόλογα στελέχη, με σημαντική εμπειρία και γνώση στα ναυτιλιακά ζητήματα και θέματα. Αυτός ο μηχανισμός, διατηρεί την ελληνική σημαία στη «Λευκή Λίστα» του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, γεγονός που αποφέρει σημαντικά οφέλη στα ελληνικά πλοία. Αυτό αποδεικνύεται και από τις σημαντικές αξιολογήσεις, σε μια σειρά από επιμέρους τομείς. Ενδεικτικά και με αφορμή το γεγονός ότι η Κύρωση της Συμφωνίας, αφορά σε μία Ασιατική χώρα, όπως είναι η Σαουδική Αραβία, αναφέρεται ότι στην ετήσια Έκθεση του Τόκιο MoU, στην οποία παρουσιάζονται τα αποτελέσματα αναφορικά με τις επιθεωρήσεις και τις κρατήσεις πλοίων που έλαβαν χώρα στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού το περασμένο έτος, τα πλοία υπό ελληνική σημαία σημείωσαν πολύ μικρό ποσοστό παραβάσεων 1,57%. Συνολικά, κατά τη διάρκεια του 2024, πραγματοποιήθηκαν 32.000 επιθεωρήσεις σε 18.000 πλοία 107 διαφορετικών σημαιών. Σε πλοία, λοιπόν, ελληνικής σημασίας πραγματοποιήθηκαν 191 επιθεωρήσεις και μόλις τρία πλοία τέθηκαν υπό κράτηση από τους επιθεωρητές του Port State Control του Tokyo MOU.

Τα σημαντικότερα κριτήρια στα οποία η Ελλάδα αξιολογείται θετικά είναι οι επιθεωρήσεις των ελληνικών πλοίων από το κράτος λιμένα, η κύρωση των διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων, όπως αυτή που συζητείται σήμερα με τη Σαουδική Αραβία, η αποτελεσματικότητα της εποπτείας των αναγνωρισμένων οργανισμών από τα κράτη σημαίας, η ηλικία των ελληνικών εμπορικών πλοίων, η συμμετοχή της χώρας μας στις συνόδους των οργάνων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και τα αποτελέσματα της επιθεώρησης των κρατών σημασίας από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Η κύρωση λοιπόν, της Συμφωνίας με τη Σαουδική Αραβία και τα στοιχεία που αναφέρθηκαν προηγουμένως, καταρχήν, καταρρίπτουν ένα βασικό μύθου. Το μύθο ότι η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία πηγαίνει από μόνη της και δεν έχει ανάγκη τη στήριξη της ελληνικής πολιτείας. Δεν πάνε πολλά χρόνια -να θυμίσω- όπου Έλληνας εφοπλιστής παρέθεσε δημόσια αυτό το επιχείρημα με πολύ άκομψο και προσβλητικό τρόπο για τον Έλληνα πρωθυπουργό. Με τον τότε Υπουργό Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας σε συνέντευξή του, που όταν του τέθηκε το σχετικό ερώτημα, να μην μπορεί να υπερασπιστεί σε καμία περίπτωση την ελληνική πολιτεία και τους θεσμούς της. Όχι μόνο λοιπόν, η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία έχει ανάγκη την ελληνική πολιτεία, αλλά ακόμη και η ελληνόκτητη βασίζεται σε αυτή. Η ισχυρή παρέμβαση για παράδειγμα, στο διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό της χώρας μας, εκεί όπου διαμορφώνονται οι προδιαγραφές κατασκευής και λειτουργίας των πλοίων, σαφώς και συμβάλλει στη δημιουργία ευνοϊκότερων όρων για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και της ελληνόκτητης.

Το ίδιο ισχύει επίσης και για το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που απολαμβάνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες τόσο σε σχέση με το φορολογικό καθεστώς άλλων κρατών, όσο και σε σχέση με το φορολογικό καθεστώς των υπόλοιπων φορολογούμενων πολιτών της χώρας μας. Επίσης, θα πρέπει κανείς να συνυπολογίσει τις δομές δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης σε όλη τη χώρα που τροφοδοτούν τη ναυτιλία με στελέχη. Κατά συνέπεια, λοιπόν η ελληνική πολιτεία διατηρεί και συντηρεί οικονομικά έναν μηχανισμό στήριξης της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Το ερώτημα που τίθεται, κύριε Υπουργέ, είναι το ποια είναι η απόδοση της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας απέναντι στην ελληνική πολιτεία και τη διαχρονική στήριξη που λαμβάνει από αυτήν; Εκεί η απάντηση, μάλλον δεν είναι θετική και σε αυτό έχει μεγάλες ευθύνες η Κυβέρνησή σας, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Υπενθυμίζεται ότι επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, πως χωρίς να αλλάξει το φορολογικό καθεστώς το οποίο έχει συνταγματική κατοχύρωση και μέσω του μηχανισμού της εθελοντικής συνεισφοράς, τα έσοδα από τη φορολόγηση του εφοπλιστικού κεφαλαίου υπερπολλαπλασιάστηκαν. Η συνεισφορά επίσης της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας ως ανταπόδοση στη στήριξη της ελληνικής πολιτείας, αλλά και της ίδιας της κοινωνίας, θα πρέπει να γίνει ακόμα μεγαλύτερη. Πέρα από τα φορολογικά έσοδα, ιδιαίτερη σημασία έχει η αύξηση της απασχόλησης, η αύξηση της εργασίας των Ελλήνων ναυτικών. Όμως αυτό που παρατηρούμε από το 2019 και μετά, με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, είναι ότι αντί να διευρύνει τη στήριξη της εμπορικής ναυτιλίας προς την χώρα και την ελληνική κοινωνία, πράττει διαρκώς το αντίθετο. Με το νόμο 4714/2020 ελαχιστοποίησε τις οργανικές θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς στην ποντοπόρο ναυτιλία, κατήργησε τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας και παρενέβη στη λειτουργία των ναυτεργατικών σωματείων.

Με άλλα λόγια, μείωσε την υποχρέωση της παρουσίας Ελλήνων ναυτικών στα υπό ελληνική σημαία πλοία και επέτρεψε στις ναυτιλιακές εταιρείες να μην αμείβουν τους ναυτικούς στη βάση της ελληνικής συλλογικής σύμβασης εργασίας, αλλά με βάση τη διεθνή μεταφορική ομοσπονδία που προβλέπει εξαιρετικά χαμηλές αμοιβές. Στο προφανές επιχείρημα ότι θα πρέπει να προστατευτούν τα εισοδήματα και οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας απαντούσε ότι με τα μέτρα που ακολούθησε η ίδια, θα αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία και συνεπώς, θα αυξηθεί και η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών, χωρίς να μειωθούν οι αποδοχές. Κάτι τέτοιο όμως δεν έγινε, κύριε Υπουργέ.

Ερωτάται λοιπόν σήμερα ο Υπουργός - και θα ήθελα μία απάντηση μιας και μπαίνουμε στο ζήτημα της ελληνικής ναυτιλίας - πόσα ήταν τα πλοία με ελληνική σημαία το 2020 και πόσα είναι σήμερα. Πόσα ήταν σε απόλυτο αριθμό το 2020 και πόσα είναι σήμερα; Αυξήθηκαν όπως υπολόγιζε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας; Ναι ή όχι; Πόσοι Έλληνες ναυτικοί υπηρετούσαν στα πλοία με ελληνική σημαία το 2020 και πόσοι υπηρετούν σήμερα, με τις παρεμβάσεις που σας ανέφερα προηγουμένως; Αυτά είναι ακριβή στοιχεία που θα πρέπει να δοθούν και στην ελληνική αντιπροσωπεία για να έχει μια εικόνα.

Κλείνοντας κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να αναφέρω ότι είμαστε θετικοί εν γένει στην υπογραφή της Συμφωνίας της χώρας μας με τη Σαουδική Αραβία, για θέματα μεταφορών στη ναυτιλία. Είμαστε θετικοί στην ενίσχυση της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, διεκδικώντας όμως παράλληλα την αυξημένη συνεισφορά στην ελληνική οικονομία και κοινωνία, η οποία μέχρι σήμερα δυστυχώς παραμένει σε χαμηλά επίπεδα.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Τον λόγο έχει τώρα ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Ιωάννης Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΚΚΕ):** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Συζητούμε σήμερα στη Βουλή, άλλη μία διακρατική συμφωνία ανάμεσα στη χώρα μας, στην Ελλάδα και στη Σαουδική Αραβία. Μια Συμφωνία, που όπως και δεκάδες άλλες που προηγήθηκαν, υπηρετεί και αυτή την πολιτική της ανταγωνιστικότητας. Με λίγα λόγια, υπηρετεί την πολιτική της κερδοφορίας των εφοπλιστών και των εταιρειών τους. Πρέπει να υπογραμμίσουμε, τη διπλή όψη του αστικού κράτους που ως Ιανός, συμπεριφέρεται με δύο διαφορετικούς τρόπους. Απέναντι στο κεφάλαιο, στους επιχειρηματικούς ομίλους, στους εφοπλιστές εν προκειμένω, είναι γαλαντόμο, είναι φιλικό, είναι εξυπηρετικότατο, έχει θεσπίσει μάλιστα και ιδιαίτερα φορολογικά προνόμια και τα έχει κατοχυρώσει συνταγματικά και αυτό το προστατεύουν όλα τα αστικά κόμματα και όλες οι κυβερνήσεις. Αυτός είναι και ο λόγος, που αρνούνται πεισματικά σε κάθε συνταγματική αναθεώρηση και απορρίπτουν την πρόταση του Κ.Κ.Ε., για να πάψουν να υφίστανται αυτά τα προνόμια από τη δεκαετία του ’50. Ακόμη και το ίδιο αυτό κράτος, απέναντι στους εργαζόμενους είναι εχθρικό, είναι αδυσώπητο. Αυτή ακριβώς τη συμπεριφορά την επέδειξε και σήμερα, με την κήρυξη ως παράνομης τάχα της απεργίας των ναυτεργατών στο ναυτικό κλάδο. Αυτό είναι το αστικό κράτος, όχι μόνο το ελληνικό. Κάθε αστικό κράτος έτσι συμπεριφέρεται απέναντι στο κεφάλαιο και απέναντι στους εργαζόμενους. Το ίδιο φυσικά κάνει και το ελληνικό αστικό κράτος.

Εάν δει κανείς τους στόχους αυτής της Συμφωνίας - και το διαβάζω ακριβώς όπως είναι γραμμένο - μιλάει για τη θέσπιση ενός σταθερού καθεστώτος ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, για τη βελτίωση της ασφάλειας του επιχειρείν μεταξύ των δύο χωρών για τους εμπλεκόμενους στο ναυτιλιακό τομέα. Ξέρετε όμως, όταν μιλάμε για τα πλοία των δύο χωρών, δεν μιλάμε γενικά για τα πλοία της Ελλάδας και της Σαουδικής Αραβίας, γιατί θαρρώ ότι δεν είναι δικά μας αυτά τα πλοία. Μιλάμε για τα πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών καθώς και των Σαουδαραβών εφοπλιστών, για να είμαστε και συγκεκριμένοι. Δεν είναι δικά μας δηλαδή, αυτά τα πλοία γενικά και αόριστα. Στο άρθρο 3, που έχει τον τίτλο μάλιστα «Ελευθερία Ναυσιπλοΐας» αναφέρεται, ότι τα δύο συμβαλλόμενα μέρη διευκολύνουν, ενισχύουν και αναπτύσσουν την κυκλοφορία των εμπορικών πλοίων - των εφοπλιστών λέω εγώ - μεταξύ των χωρών τους για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.

Σε όλο το άρθρο 3 περιγράφεται ακριβώς εκείνο το περιβάλλον για την ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, στο πλαίσιο βέβαια, της ανάπτυξης των ναυτιλιακών σχέσεων σε αυτές τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού -αν υπάρχει τέτοιος, που δεν υπάρχει στα πλαίσια του καπιταλιστικού ανταγωνισμού- όπου πλέον με την έναρξη της ισχύος αυτής της Συμφωνίας αποτρέπεται η εφαρμογή οποιουδήποτε μέτρου που περιορίζει τα δικαιώματα περί ελεύθερης ναυσιπλοΐας που περιγράφονται στη Συμφωνία.

Γράφεται επί λέξει στην παράγραφο 3 του άρθρου 3, ότι τα μέρη απέχουν από κάθε ενέργεια που μπορεί να είναι επιβλαβής για την ανεμπόδιστη συμμετοχή των πλοίων τους σε διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Ποιες είναι όμως αυτές οι ενέργειες που είναι επιβλαβείς; Τι θέλει να πει εδώ ο συγγραφέας της Συμφωνίας αυτής; Μιλάμε φυσικά για τα δικαιώματα, τα συγκροτημένα δικαιώματα, των ναυτεργατών που εργάζονται και είναι αυτοί που κινούν τελικά και τα πλοία των εφοπλιστών. Τα μέτρα που θα περιόριζαν τα δικαιώματα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας δεν είναι τίποτε άλλο από τα κατοχυρωμένα, τα συγκροτημένα δικαιώματα των ναυτεργατών που υπηρετούν στα πλοία.

Στεκόμαστε επίσης και χρειάζεται μια προσοχή στο άρθρο 15, που αναφέρεται στην τεχνική συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειρογνωμοσύνης. Συγκεκριμένα, στην 4η παράγραφο αναγράφεται το να παρέχουν εγκαταστάσεις κατασκευής και συντήρησης πλοίων στις δύο χώρες. Προκύπτουν δύο ερωτήματα κύριε Υπουργέ. Με τι συμβάσεις εργασίας θα εργάζονται οι ναυτεργάτες και οι μεταλλεργάτες στις επισκευές των πλοίων και με ποιους νόμους θα κατοχυρώνονται τα μέτρα ασφάλειας των εργαζομένων στις εγκαταστάσεις της κατασκευής και της συντήρησης των πλοίων;

Σε κάθε περίπτωση, εν τέλει η Συμφωνία αυτής της συνεργασίας, εξυπηρετεί την ίδια την αντεργατική πολιτική έτσι όπως ξεδιπλώνεται και που έχει ως αποτέλεσμα κάτι που είναι γνωστό στο ναυτεργατικό κόσμο αλλά και ευρύτερα. Ότι δηλαδή, η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτεργατών, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσής τους, εργάζεται με μισθούς πείνας, με συμβάσεις ITF, IBF, ILO, χωρίς δηλαδή κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα. Σε αυτές τις συνθήκες εργασίας, υπονομεύονται φυσικά διαρκώς όχι γενικά η ασφάλεια των πλοίων, αλλά η ασφάλεια και η προστασία της ανθρώπινης ζωής των εργαζομένων στα πλοία αλλά και στο περιβάλλον.

Κλείνοντας, το εφοπλιστικό κεφάλαιο διαχρονικά -όπως είπαμε- απολαμβάνει σωρεία προνομίων. Μάλιστα, δεν έχουν τελειωμό αυτά. Είδαμε τις κυβερνήσεις και της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ, απέναντι στους εφοπλιστές να θεσπίζουν τη λεγόμενη εθελοντική φορολογία–έχει πολύ ενδιαφέρον. Δεν το εφαρμόζουν όμως αυτό οι κυβερνήσεις και για τους υπόλοιπους εργαζόμενους, για τους υπόλοιπους επαγγελματίες. Μόνο οι εφοπλιστές έχουν το δικαίωμα της εθελοντικής φορολόγησης.

Είναι χαρακτηριστικός ο νόμος που σας έλεγα, ο ν.2687/1953 που έχει συνταγματική κάλυψη βέβαια και που για να αλλάξει, πρέπει να τροποποιηθεί, να αλλάξει, να καταργηθεί λέμε εμείς, το Σύνταγμα. Είναι αυτός ο νόμος, ο οποίος έχει καταφέρει αυτά τα συντριπτικά πλήγματα στα συγκροτημένα δικαιώματα των ναυτεργατών. Προκάλεσε επίσης, τεράστια ελλείμματα στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, πάνω από 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Χτύπησε την κοινωνικοασφαλιστική προστασία των ναυτεργατών και φυσικά είναι αυτός, που έστρωσε και στρώνει το δρόμο για τέτοιου είδους διακρατικές Συμφωνίες οι οποίες φυσικά, εξυπηρετούν την κερδοφορία του εφοπλιστικού κεφαλαίου και τίποτε άλλο.

Καταψηφίζουμε και αυτή τη Διακρατική Συμφωνία γιατί αποτελεί ένα ακόμη πλήγμα στα δικαιώματα των ναυτεργατών, τις συλλογικές συμβάσεις, την κοινωνικοασφαλιστική τους προστασία, τις συνθήκες εργασίας, τα συνταξιοδοτικά δικαιώματα. Καταψηφίζουμε λοιπόν τη Συμφωνία ως Κ.Κ.Ε..

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει, μέσω των υπηρεσιών Webex, o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ για τον λόγο που μου δίνετε.

Έρχεται μία ακόμα Κύρωση με τη Σαουδική Αραβία. Είναι η τρίτη κατά σειρά σε σύντομο χρονικό διάστημα. Κανείς δεν αμφισβητεί ότι η Σαουδική Αραβία είναι ένας στρατηγικός «παίχτης». Είναι ένα κράτος που παίζει έναν ουσιαστικό ρόλο και στον Οργανισμό του ΟΠΕΚ και μάλιστα, αν δει κάποιος τον ΟΠΕΚ από το 1960, τουλάχιστον ο τότε Βασιλιάς της Σαουδικής Αραβίας ήταν το πρώτο μέλος μαζί με τον τότε Σάχη. Θέλω να πω δηλαδή, ότι ο Οργανισμός αυτός των Εξαγωγών Χωρών Πετρελαίου που παίζει ένα σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου, η Σαουδική Αραβία πρωταγωνιστεί από την ίδρυσή του.

Μάλιστα αν δούμε τα γεγονότα και τις ειδήσεις της τελευταίας στιγμής, η Ελλάδα πρέπει να συνάψει σχέσεις εμπορικές και οικονομικές με την Σαουδική Αραβία, αυτό κανείς δεν το αρνείται. Αλλά και ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών, Τράμπ, ήδη έχει συναντήσεις και αύριο στη Σαουδική Αραβία για τη διαμόρφωση των τιμών του ΟΠΕΚ, αλλά και για άλλες επενδύσεις που θα γίνουν σε ακίνητα κυρίως, από πλευράς των Αμερικανών και όχι μόνο. Μάλιστα, μιλάμε για μεγάλα deal που γίνονται εμπορικά ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες και στη Σαουδική Αραβία. Αυτό είναι σημαντικό, καθώς ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών επέλεξε να συναντηθεί με τον Σαουδάραβα ακριβώς για το επενδυτικό πλάνο που έχει η Αμερική, ώστε να ισοσκελίσει και το δικό της ΑΕΠ και μέσω της συγκράτησης των τιμών του πετρελαίου. Φαίνεται εκεί, ότι η Σαουδική Αραβία πήγε σε αύξηση παραγωγής του πετρελαίου για να σταθεροποιηθεί, γιατί στη φθηνή ενέργεια που ζήτησαν οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Σαουδική Αραβία φαίνεται ότι συναίνεσε και υπάρχουν καλές σχέσεις.

Στη συγκεκριμένη όμως Σύμβαση, σίγουρα η δικιά μας Ελληνική Ναυτιλία πρωταγωνιστεί παγκοσμίως. Είναι δύναμη. Είναι δύναμη η Ελληνική Ναυτιλία έστω κι αν πολλά πλοία των δικών μας εφοπλιστών, τελούν υπό άλλη σημαία για γνωστούς φορολογικούς λόγους και πάλι συνεχίζουμε να είμαστε πάρα πολύ ψηλά.

Εφαρμόζεται βέβαια αυτή η Συμφωνία σε εμπορικά και επιβατικά πλοία δηλαδή, σε κρουαζιερόπλοια. Αλλά εδώ υπάρχουν και κάποιες διαφορές που εμείς τουλάχιστον ως «Ελληνική Λύση», κυρία Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ, κρατάμε επιφυλάξεις για να δούμε αν αυτό είναι εφικτό. Τουλάχιστον να εφαρμοστούν κάποιες διεθνείς συμβάσεις που δεν τις έχει υπογράψει η Σαουδική Αραβία. Σε αντίθεση με εμάς, που έχουμε υπογράψει αυτές τις διεθνείς συμβάσεις και το διεθνές εμπόριο δια θαλάσσης. Δεν εφαρμόζεται. Είναι θέμα εφαρμογής του παρόντος σε ευαίσθητους τομείς, όπως είναι οι λιμένες που δεν είναι «ανοικτοί» σε ξένα πλοία -αυτό πρέπει να το δούμε- για τους κανονισμούς εισόδου και της παραμονής των αλλοδαπών, για δραστηριότητες αποκλειστικά για τα λεγόμενα «Εθνικά Πλοία», αλλά και για την υποχρεωτική πλοήγηση όπου εκεί η Ελληνική Ναυτιλία έχει μια παγκόσμια δύναμη. Στο θέμα όμως της διάσωσης και στις επιθαλάσσιες υπηρεσίες υπάρχει βέβαια η συνδρομή, θα υπάρχει η Αραβική συνδρομή. Το ζήτημα είναι όμως, πως δε γίνεται μνεία για τη χρέωση. Άρα λοιπόν, δε θα υπάρχει μια ελεύθερη διέλευση ακριβώς σε αυτή την περίπτωση. Στο θέμα της χρέωσης της Συμφωνίας αυτό εξαιρείται. Άρα εκεί, δε λέει κάποιος ότι με αυτή τη Διακρατική Συμφωνία θα μειωθούν κάποια άλλα έξοδα.

Όσον αφορά στο θέμα της ίδρυσης ναυτιλιακών υποκαταστημάτων, δε γίνεται στη Σύμβαση μια αναφορά για το αν θα υπάρχει κάποια φορολογική διευκόλυνση, για τα υποκαταστήματα της Ελληνικής Ναυτιλίας. Αυτό είναι πολύ καλό, διότι θα επεκταθεί το δίκτυό της και θα αυξηθεί η ναυτιλιακή της δύναμη. Απλά όμως, στο θέμα της Σαουδικής Αραβίας θα ακολουθηθεί προφανώς η πρακτική φορολόγησης της Σαουδικής Αραβίας, δηλαδή η Αραβική φορολογική, το αραβικό φορολογικό πλαίσιο. Άρα εκεί, δε γίνεται δηλαδή κάποια διευκόλυνση σε ό,τι αφορά τα υποκαταστήματα των Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιρειών.

Αυτό που έλεγα πριν, οι Αραβικοί νόμοι έρχονται πολλές φορές σε σύγκρουση με το Ενωσιακό Δίκαιο αλλά και τις διεθνείς συμβάσεις που διέπουν γενικότερα αυτό το διεθνές εμπόριο και που δεν έχει κυρώσει -επαναλαμβάνω- η Σαουδική Αραβία. Τι γίνεται τότε; Θα υπερκεράσει ή ποιο θα επικρατήσει; Γιατί θα πρέπει να επικρατεί σαφώς το Ενωσιακό Δίκαιο αλλά και οι διεθνείς συμβάσεις που η χώρα μας έχει υπογράψει. Σε αντίθεση με τη Σαουδική Αραβία που δεν τις έχει υπογράψει. Καταμέτρηση χωρητικότητας των πλοίων, εγγραφή από το νηολόγιο του ενός, στο νηολόγιο του άλλου, προσκόμιση πιστοποιητικών διαγραφής. Είναι λογικό με βάση το πιστοποιητικό καταμέτρησης τουλάχιστον, της χωρητικότητας με πιστοποιητικά από μία Σύμβαση του 1969 σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως διαβάζω.

Σε ότι αφορά τώρα τα μέλη του πληρώματος, υπάρχει ένα πρόβλημα. Αν κάποιο μέλος του πληρώματος ενός ελληνικού πλοίου το οποίο θα αγκυροβολήσει σε κάποιο λιμάνι της Σαουδικής Αραβίας και υπάρχουν πληρώματα στο πλοίο από ανθρώπους οι οποίοι είναι υπήκοοι τρίτων χωρών, τα μέλη δηλαδή, είναι από μία τρίτη χώρα -για παράδειγμα, μπορεί να είναι ένας Ρώσος υπήκοος- και η μία εκ των δύο χωρών έχει επιβάλει κυρώσεις ή και απαγόρευση εισόδου, μπορεί να είναι persona non grata δηλαδή κάποιος εκεί. Τι γίνεται σε αυτή τη φάση; Τι γίνεται σε αυτή την περίπτωση με την παράγραφο 6, αν είναι κάποιο πρόσωπο ανεπιθύμητο; Αναφέρεται μόνο το δικαίωμα άρνησης εισόδου σε πρόσωπα που θεωρεί ανεπιθύμητα; Δε γίνεται δηλαδή, καμία μνεία. Τι γίνεται και για αυτά τα πρόσωπα τα οποία θα δυσκολεύουν αυτή την κατάσταση. Δηλαδή, για τους Άραβες, μπορεί να είναι ανεπιθύμητος ή να είναι μέλος του πληρώματος. Αυτό δε διευκρινίζεται. Τώρα βέβαια και τα δύο κράτη έχουν κυρώσει Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Αυτό είναι αλήθεια.

Στη μεταχείριση τώρα των πλοίων σε περίπτωση ανάγκης, αυτό είναι κάτι που ωφελεί την Ελλάδα περισσότερο γιατί έχει περισσότερα πλοία. Είναι και μέλη του ΙΜΟ, δηλαδή, του International Maritime Organization. Αυτό είναι καλό, διότι είναι από τα πρώτα μέλη η Ελλάδα και η Σαουδική Αραβία, καθώς η Ελλάδα έγινε μέλος το 1958 και αμέσως την επόμενη χρονιά στο συγκεκριμένο αυτόν Οργανισμό έγινε μέλος η Σαουδική Αραβία. Οπότε αυτό είναι σε ένα θετικό πλαίσιο, καθώς και τα δύο κράτη είναι μέλη του συγκεκριμένου Οργανισμού, που σχετίζεται με την προστασία και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και τη διαχείριση και διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων.

Σε ό,τι αφορά στην παράγραφο 1, τα συμβαλλόμενα μέρη εντός των ορίων της σχετικής εθνικής νομοθεσίας, συνεχίζουν και προσπαθούν για τη μεταξύ τους συνεργασία, αλλά υπάρχει και απέχει παρασάγγας, το κανονιστικό και νομικό πλαίσιο των δύο χωρών. Εκεί υπάρχει πρόβλημα. Συνεπώς, η φράση εντός των ορίων της εθνικής νομοθεσίας που αναφέρεται στη Σύμβαση, υποδηλώνει και μια επιφύλαξη. Μια επιφύλαξη από εμάς ως ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ αν μπορεί να εφαρμοστεί, διότι επαναλαμβάνω, το καταστατικό με το νομικό πλαίσιο τουλάχιστον διαφέρει παρασάγγας ανάμεσα στις δύο χώρες.

Υπάρχει επίσης το σημαντικό άρθρο 15, από τα 18 συνολικά άρθρα της Σύμβασης, όπου επαναλαμβάνουμε, υπάρχει μια διαφορά σε ότι αφορά το Δίκαιο των δύο χωρών και την έλλειψη εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων που διέπουν αυτή την διεθνή εμπορική μεταφορά και τις διαβουλεύσεις, οι οποίες είναι η μοναδική λύση που θα γίνουν και το διευκρινίζει μέσα βέβαια η Συμφωνία. Αλλά, απαραίτητα δε θα φέρουν τα αποτελέσματα για τους λόγους αυτούς τους οποίους εξήγησα. Η Συμφωνία βέβαια, πρέπει να γίνει εντός 30 ημερών. Είναι μια Συμφωνία πενταετίας, που μπορεί αυτοδικαίως να ανανεωθεί, εκτός αν ένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη έχει τις δικές του ενστάσεις για ακύρωση της Συμφωνίας έξι μήνες πιο μπροστά. Δηλαδή, έχει ένα βάθος πενταετίας, γιατί γι’ αυτό οι Συμφωνίες κυρίως στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας ανάμεσα σε χώρες και δη με τη Σαουδική Αραβία, πρέπει να είναι προσεκτικές.

Οι δύο Συμβάσεις, που δεν έχει υπογράψει η Σαουδική Αραβία, είναι οι Κανόνες, οι Rules δηλαδή, της Χάγης, αλλά και μετέπειτα το 1960 από τη Χάγη και τη Συμφωνία ΒΙΣΜΠΥ, που αφορά σε ένα Λιμάνι της Σουηδίας -διάβασα και βρήκα- αυτή είναι η Συμφωνία. Εκεί δεν έχει υπογράψει η Σαουδική Αραβία. Κάποιοι λένε ότι έχουν υπογραφεί κάποιες άλλες Συμβάσεις από τη Σαουδική Αραβία, είναι δηλαδή, οι Κανόνες, οι Rules, του Αμβούργου και του Ρότερνταμ, αλλά αυτό δεν εφαρμόζεται γιατί έχει υπογραφεί από λίγες χώρες, μόνο 20 στον αριθμό. Άρα, λοιπόν, γι’ αυτό επισημαίνουμε και λέμε, ότι από τη στιγμή που δεν έχει υπογράψει κάποιες Διεθνείς Συμβάσεις η Σαουδική Αραβία, θα αντιμετωπίσουμε ένα πρόβλημα στην εφαρμογή της συγκεκριμένης Διακρατικής Συμφωνίας, καθώς υπάρχει μεγάλη απόκλιση, όπως είπαμε, στο νομικό πλαίσιο αλλά και στο καταστατικό.

Οπότε, ναι μεν θεωρούμε εν κατακλείδι, κυρία Πρόεδρε, ότι η Συμφωνία πρέπει να γίνει με τη Σαουδική Αραβία, που παίζει ένα σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια σκακιέρα και κατέχει ένα νευραλγικό σημείο γεωγραφικά, αλλά και είναι χώρα παραγωγής πετρελαίου. Από την άλλη όμως, στη συγκεκριμένη Σύμβαση, βάζουμε κάποιους αστερίσκους. Έχουμε κάποιους προβληματισμούς, στο αν θα μπορέσει να εφαρμοστεί για τους λόγους τους οποίους αναφέραμε και γι’ αυτό κρατάμε επιφυλάξεις για την Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ θερμά, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Μιχαηλίδης Σταύρος, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μπούμας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Κύριε συνάδελφε επειδή είστε συνδεδεμένος μέσω υπηρεσιών Webex, για την καταγραφή της ψήφου σας να πείτε καθαρά την τοποθέτησή σας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ** **(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Με επιφύλαξη για την Ολομέλεια, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία, ευχαριστούμε πολύ.

Συνεχίζουμε δίνοντας το λόγο στην Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς, την κυρία Θεοπίστη Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «Νέα Αριστερά»):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Συζητάμε σήμερα, την Κύρωση μιας διακρατικής Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Μιας συμφωνίας που έρχεται ως συνέχεια του λεγόμενου Στρατηγικού Συμβουλίου Συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών. Ενός μηχανισμού που φιλοδοξεί υποτίθεται να προάγει την οικονομική ενεργειακή και τεχνολογική συνεργασία. Ωστόσο, η Συμφωνία αυτή και κυρίως η πολιτική της Κυβέρνησης που τη φέρνει προς κύρωση δεν μπορεί να εξεταστεί αποκομμένη από το γενικότερο γεωπολιτικό και αξιακό πλαίσιο. Εδώ αρχίζουν τα σοβαρά προβλήματα. Δεν έχουμε να κάνουμε απλώς με μια τεχνική Συμφωνία διευκόλυνσης θαλάσσιων μεταφορών. Έχουμε να κάνουμε με μια στρατηγική επιλογή. Η Ελλάδα επιλέγει να εμβαθύνει τις σχέσεις της με έναν αυταρχικό, αντιδημοκρατικό και συστηματικά παραβιάζον κράτους δικαίου καθεστώς, όπως είναι το Σαουδαραβικό. Η Κυβέρνηση δυστυχώς, το πράττει αυτό χωρίς ίχνος προβληματισμού ή έστω στοιχειώδους πολιτικής εφεδρείας. Η Συμφωνία δεν κρίνεται μόνο επί της ουσίας. Κρίνεται και ως προς τα πολιτικά της συμφραζόμενα. Η Σαουδική Αραβία δεν είναι οποιοσδήποτε εταίρος. Είναι μια χώρα που καταπατά βάναυσα τα ανθρώπινα δικαιώματα, που φυλακίζει και εκτελεί αντιφρονούντες, που κρατά τις γυναίκες υπό καθεστώς θεσμικής καταπίεσης, που εμπλέκεται ενεργά στον πόλεμο της Υεμένης προκαλώντας ανθρωπιστική κρίση.

Η Νέα Αριστερά, δεν μπορεί να αποδεχθεί ότι η Ελλάδα επιλέγει τη στρατηγική εμβάθυνση των σχέσεών της με ένα καθεστώς που δολοφόνησε το δημοσιογράφο Jamal Khashoggi και που καταγράφεται στις εκθέσεις όλων των διεθνών οργανισμών ως μία από τις πιο σκοτεινές περιπτώσεις κρατικής καταστολής στον πλανήτη.

Τι σηματοδοτεί λοιπόν, η Κύρωση της Συμφωνίας;

Ότι η Ελλάδα έχει μετατρέψει την εξωτερική της πολιτική σε πεδίο άκριτων διευθετήσεων και οικονομικών ευκαιριών ακόμη κι αν αυτές συνδέονται με αυταρχικά καθεστώτα που παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο και τις βασικές αρχές του ΟΗΕ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Κυβέρνηση Μητσοτάκη έχει αποδείξει επανειλημμένα ότι δε διαθέτει ούτε στρατηγική, ούτε αρχές στην εξωτερική της πολιτική. Στην περίπτωση της Σαουδικής Αραβίας, αυτή η πολιτική σύγχυση κορυφώνεται. Στο όνομα της διεθνούς αναβάθμισης της χώρας, προωθούνται Διμερείς Συμφωνίες με όρους που δεν εξυπηρετούν ούτε την ειρήνη, ούτε την ανάπτυξη, ούτε τα συμφέροντα του ελληνικού λαού. Αντί για πολυμερείς, διαφανείς και περιβαλλοντικά υπεύθυνες συνεργασίες, η Κυβέρνηση επιλέγει κλειστές διακρατικές Συμφωνίες με καθεστώτα που ελάχιστα έχουν να προσφέρουν, πλην των οικονομικών συναλλαγών υπέρ συγκεκριμένων επιχειρηματικών συμφερόντων.

Αναρωτιέται κανείς ποιο είναι το στρατηγικό όφελος της Ελλάδας από τη συγκεκριμένη συμφωνία; Ποια είναι η προστιθέμενη αξία για την ελληνική ναυτιλία, για το περιβάλλον, για την ποιότητα των θαλάσσιων υπηρεσιών; Δεν παίρνουμε απαντήσεις. Παίρνουμε μόνο αοριστίες για διεύρυνση της συνεργασίας και εμβάθυνση των σχέσεων. Λες και το ζητούμενο είναι να γεμίζουμε το διπλωματικό μας ημερολόγιο, χωρίς να κρίνουμε με ποιους και με ποιο τίμημα συνεργαζόμαστε.

Η Συμφωνία που καλούμαστε να κυρώσουμε, έχει έναν τυπικό μανδύα τεχνικών ρυθμίσεων. Μιλάει για ναυτικά πληρώματα, για σημαίες, για λιμάνια. Όμως αποκρύπτει το βασικό, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται. Δεν υπάρχει καμία αναφορά στις ρήτρες προστασίας εργαζομένων, καμία πρόβλεψη για περιβαλλοντικούς όρους, κανένας μηχανισμός ελέγχου. Πρόκειται για μια Συμφωνία, που αφήνει τις θαλάσσιες μεταφορές στον έλεγχο κρατικών και ιδιωτικών φορέων χωρίς στοιχειώδεις εγγυήσεις για την ασφάλεια, τα εργασιακά δικαιώματα ή την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Αυτό, σε μια περίοδο που η ναυτιλία οφείλει να μετασχηματιστεί με βάση τις απαιτήσεις της πράσινης μετάβασης και της κοινωνικής λογοδοσίας.

Η Βουλή καλείται απλώς να επικυρώσει, χωρίς αναλυτική συζήτηση και χωρίς ενημέρωση. Όταν πρόκειται για συμφωνίες με αμφισβητήσιμα καθεστώτα, η συζήτηση περιορίζεται σε προσχηματικές εκθέσεις και γενικόλογες τοποθετήσεις, ούτε έλεγχος, ούτε διαβούλευση. Η Νέα Αριστερά μεταξύ των άλλων, δεν μπορεί να αποδεχτεί μια Συμφωνία για θαλάσσιες μεταφορές που δεν περιλαμβάνει καμία ρήτρα για τη μείωση των ρύπων, για τις εκπομπές θείου και αζώτου, για τη συμμόρφωση με τις διεθνείς περιβαλλοντικές συνθήκες IMO, MARPOL, κλπ. Η Κυβέρνηση που δηλώνει υπέρμαχος της πράσινης ανάπτυξης, αδιαφορεί πλήρως για το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλίας. Παρόλα αυτά, η ναυτιλία ευθύνεται για πάνω από το 3% των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και για σημαντικό μέρος της θαλάσσιας ρύπανσης.

Η Συμφωνία, όχι μόνο δεν επιχειρεί να συνδέσει τη συνεργασία με όρους «Πράσινης Μετάβασης», αλλά επιλέγει ως εταίρο μια πετρελαιοπαραγωγό χώρα, με μηδενική κλιματική πολιτική. Πρόκειται για μια κατάφωρη πράξη υποκρισίας. Η Ελλάδα δηλώνει στο εσωτερικό της ότι στηρίζει την «Πράσινη Μετάβαση», αλλά στις διεθνείς της συμφωνίες δεν απαιτεί τίποτα σχετικό, ούτε καν τα ελάχιστα. Ειδικά, η στάση της Σαουδικής Αραβίας προς την «Πράσινη Μετάβαση» προκαλεί εύλογα ερωτηματικά ως προς τις επιλογές της κυβέρνησης.

Ο International Maritime Organization «IMO», ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός δηλαδή, για τη ρύθμιση της παγκόσμιας ναυτιλίας συνεδρίασε πρόσφατα στο Λονδίνο, με αντικείμενο την περιβαλλοντική συμμόρφωση του ναυτιλιακού τομέα. Στο τραπέζι βρίσκεται πλέον, η ανάγκη για μια ουσιαστική δέσμευση της διεθνούς ναυτιλίας προς την κατεύθυνση της μηδενικής εκπομπής ρύπων, με χρονικό ορίζοντα το 2050, σε ευθυγράμμιση με τη Συμφωνία των Παρισινών.

Από την άλλη πλευρά, ορισμένα κράτη, με κυριότερη τη Σαουδική Αραβία, σε σύμπλευση με χώρες, όπως η Κίνα, η Βραζιλία και η Νότια Αφρική, επιχειρούν να εκτρέψουν αυτή την προσπάθεια. Υποστηρίζουν ένα εναλλακτικό μοντέλο βασισμένο στο εμπόριο εκπομπών. Ένα σύστημα, δηλαδή, που επιτρέπει στους ρυπαντές να συνεχίσουν να εκπέμπουν, εφόσον αγοράσουν δικαιώματα ρύπανσης από άλλους που ρυπαίνουν λιγότερο. Αυτή η λογική που λειτουργεί σύμφωνα με το νεοφιλελεύθερο δόγμα της ρύθμισης μέσω αγορών, είναι βαθιά προβληματική. Αντί να στηρίζει μια πραγματική μετάβαση σε βιώσιμες πρακτικές, δίνει στους ισχυρούς τη δυνατότητα να συνεχίσουν να μολύνουν, μετατρέποντας τη περιβαλλοντική συμμόρφωση σε αντικείμενο εμπορικής συναλλαγής. Με άλλα λόγια, οι πλουσιότεροι θα αγοράζουν την πράσινη εικόνα τους, χωρίς να αλλάζουν στην πράξη τίποτα.

Η Σαουδική Αραβία, είναι μία χώρα με βαρύ αποτύπωμα στις εκπομπές ρύπων και συμφέροντα στον πετρελαϊκό και ναυτιλιακό τομέα. Πρωτοστατεί σε αυτή την προσπάθεια υπονόμευσης μιας παγκόσμιας διοίκησης και αποτελεσματικής πολιτικής κατά της κλιματικής κρίσης. Ας μην ξεχνάμε, το ίδιο καθεστώς, που καταπιέζει βάναυσα τα ανθρώπινα δικαιώματα, φιμώνει τη διαφωνία και καταστέλλει κάθε έκφραση ελευθερίας. Τώρα, θέλει να καθορίσει και τους όρους της περιβαλλοντικής πολιτικής του πλανήτη.

Για τη Νέα Αριστερά, η στάση αυτή δεν είναι απλώς πολιτικά κυνική. Είναι βαθιά επικίνδυνη, διότι δείχνει πως το αυταρχικό κεφάλαιο, επιχειρεί να ελέγξει όχι μόνο τις κοινωνίες του, αλλά και το μέλλον του ίδιου του πλανήτη. Ακόμη και το ότι η Ελληνική Κυβέρνηση σπεύδει να συνάψει Συμφωνίες για τις θαλάσσιες μεταφορές με τη Σαουδική Αραβία, ενώ αυτή η χώρα παρεμποδίζει τις διεθνείς πρωτοβουλίες για το κλίμα, συνιστά διπλή υποκρισία.

Επομένως, για όλους αυτούς τους λόγους θα καταψηφίσουμε τη Σύμβαση.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Προχωρούμε με τον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Νικόλαο Βρεττό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, μας φέρνετε μία Διακρατική Συμφωνία να τη νομοθετήσουμε, να την κάνουμε νόμο του ελληνικού κράτους μετά από τρεισήμισι χρόνια από όταν είχε υπογραφεί. Προφανώς, πρόκειται για μια Διακρατική Συμφωνία, με ένα σοβαρό κράτος από τη στιγμή που είχε επιλεχθεί από την Κυβέρνηση να είναι στρατηγικός εταίρος όσον αφορά σε πολλά θέματα. Θέματα τα οποία αναπτύχθηκαν στις 13 Ιανουαρίου, όπου συντάχθηκε και υπογράφτηκε ένα πρακτικό συνεργασίας της πρώτης συνάντησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στους τομείς που αφορούν στην Πολιτική Επιτροπή. Ακόμη, αναφέρθηκαν στην Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας, στην Επιτροπή Επενδύσεων και Εμπορίου, στην Επιτροπή Ενέργειας, στην Επιτροπή Τουρισμού, στην Επιτροπή Πολιτισμού και Αθλητισμού. Μας συγκάλεσαν -γιατί τα σοβαρά κράτη δουλεύουν- και μέχρι στιγμής, ενώ είστε έξι χρόνια κυβέρνηση, δεν υπάρχει καμία σοβαρότητα όσον αφορά στην αντιμετώπιση των εσωτερικών προβλημάτων, το οποίο ήρθε το ένα μετά το άλλο. Ο ένας χάνει το σπίτι του μετά τον άλλον, οι μικρομεσαίοι κλείνουν ο ένας μετά τον άλλον και τα χρέη στα ασφαλιστικά ταμεία και στην εφορία αυξάνονται αλματωδώς.

Όμως το θέμα της γεωστρατηγικής συνεργασίας με ένα σοβαρό κράτος, όπως η Σαουδική Αραβία, που παίζει σημαντικό ρόλο, γιατί χρειάστηκαν τρεισήμισι χρόνια έτσι ώστε να κάνετε αυτή τη Συμφωνία; Θα έπρεπε να πάει ο Πρωθυπουργός τον Ιανουάριο, με την πολυμελή αντιπροσωπεία για να πουν ότι οι Συμφωνίες όταν γίνονται, πρέπει να υπηρετούνται εντός των χρονοδιαγραμμάτων. Έκτος, εάν εσείς, πιστεύετε ότι η σύνδεση των υποθαλάσσιων ενεργειακών καλωδίων, όπως ο Interuniversity Microelectronics Center «IMEC», που είναι ένα έργο ζωτικής σημασίας όχι ενεργειακά για τη χώρα μας, αλλά για την ασφάλειά της είναι υποδεέστερο; Πηγαίνετε από εδώ και από εκεί για να κάνετε διάφορες Συμφωνίες των Αθηνών, με τη γειτονική χώρα Τουρκία, η οποία απειλεί συνεχώς την εθνική μας κυριαρχία, περιορίζει τις επιλογές ανάπτυξης στις θαλάσσιες χωρικές ζώνες κ.α..

Εδώ, αυτή τη στιγμή εσείς την έχετε υπογράψει και πραγματικά είναι στη σωστή κατεύθυνση, απέναντι δηλαδή σε αυτό που λέγεται ζωτικό οξυγόνο για την οικονομία και την ασφάλεια της χώρας.

Επομένως, δεν είναι εδώ ο χώρος για να φέρνετε απλώς κάποιες Συμφωνίες, γιατί κάποια στελέχη πήγαν σε ένα ωραίο μέρος και τους υποδέχτηκαν. Έγιναν αποδεκτοί από τη βασιλική οικογένεια και κάθισαν σε σωστούς χώρους και όλα αυτά. Το θέμα είναι ότι απολογείστε. Πως εσείς θα προστατεύσετε την ελληνική κοινωνία και πως θα διασφαλίσετε την ασφάλεια; Αυτός ο όρος «διασφαλίζεται η ασφάλεια», όχι απλώς τον έχετε συκοφαντήσει, αλλά τον έχετε εκθέσει ανεπανόρθωτα στη συνείδηση του λαού. Όσες φορές χρησιμοποιήσατε τον όρο «διασφαλίζεται η ασφάλεια», όπως το έγκλημα των Τεμπών, η ελληνική κοινωνία το πλήρωσε σοβαρά.

Επομένως, εμείς επιφυλασσόμαστε για να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια, γιατί δεν είμαστε βέβαιοι ότι πραγματικά θέλετε να υπηρετήσετε την οποιαδήποτε Συμφωνία υπογράφετε. Για να την υπηρετήσετε πρέπει να την πιστεύετε. Για να πιστεύετε σε αυτές τις Συμφωνίες, θα πρέπει να έχετε συνειδητοποιήσει ότι πραγματικά η ασφάλεια των Ελλήνων πολιτών και η οικονομική τους ανάπτυξη, προϋποθέτει σοβαρή εργασία και πίστη στις Συμφωνίες που μπορούν να είναι επ’ ωφέλεια του ελληνικού λαού.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», ο κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο.** **«ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύρια Πρόεδρε.

Η διμερής Συμφωνία Συνεργασίας Ελλάδας - Σαουδικής Αραβίας στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας υπεγράφη πριν από τρεισήμισι περίπου χρόνια στο Λονδίνο, από τον τότε Υπουργό τον κ. Πλακιωτάκη με τον Σαουδάραβα ομόλογό του.

Η πρώτη εντύπωση που μας κάνει αυτή η Σύμβαση, είναι το γεγονός ότι έρχεται σήμερα στη Βουλή και έχει καθυστερήσει κατά πολύ. Αυτό δε μας εκπλήσσει, διότι σχεδόν όλες οι Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν έρθει στη Βουλή τα τελευταία δύο χρόνια, έρχονται με καθυστέρηση δύο ή τριών ή τεσσάρων ή πέντε ή και περισσοτέρων ετών. Αυτό όμως, που θα ήθελα να επισημάνω και να ρωτήσω τον κύριο Υφυπουργό συγκεκριμένα επ’ αυτού, είναι το κατά πόσο αυτή η Συμφωνία έχει ήδη αρχίσει να υλοποιείται.

Το ρωτώ αυτό, διότι είχαμε με τη Σαουδική Αραβία τον περασμένο Ιούλιο δύο Συμβάσεις Στρατιωτικής Συνεργασίας, οι οποίες πάλι είχαν έρθει με καθυστέρηση τριών και τεσσάρων ετών. Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι αυτές είχαν αρχίσει να υλοποιούνται χωρίς να έχουν κυρωθεί από τη Βουλή. Το θέσαμε ως σημαντικό ζήτημα νομιμότητας των Συμβάσεων αυτών και δημοκρατικού ελλείμματος που θα πρέπει να μας ανησυχεί. Γι’ αυτό σας ρωτώ κύριε Υφυπουργέ ευθέως και θα παρακαλούσα θερμά να μας πείτε στην απάντησή σας, αν και αυτή η Συμφωνία έχει αρχίσει να υλοποιείται χωρίς να έχει κυρωθεί από τη Βουλή ή όχι.

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα το οποίο σχετίζεται με το πλαίσιο στο οποίο υπεγράφη αυτή η Συμφωνία. Η Συμφωνία αυτή, παρουσιάζεται ως μία Συμφωνία εμπορικής συνεργασίας. Έχει βέβαια και την οικονομική της διάσταση, αλλά σχετίζεται όπως είχε πει τότε ο κύριος Πλακιωτάκης στο Λονδίνο το Δεκέμβριο του 2021, με την περαιτέρω εμβάθυνση μιας στρατηγικής σχέσης συνεργασίας με τη Σαουδική Αραβία. Μιλούσε μάλιστα, και για ισχυρούς δεσμούς των δύο χωρών σε πολιτικό-οικονομικό επίπεδο. Με άλλα λόγια, δε θα πρέπει να χάνουμε από τον οπτικό μας ορίζοντα, το γεγονός ότι αυτή η Σύμβαση εντάσσεται στο πλαίσιο μιας διμερούς στρατηγικής συνεργασίας με τη Σαουδική Αραβία, η οποία έχει αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια. Έχει αναπτυχθεί στην πραγματικότητα επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝ.ΕΛ. και η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας προσπαθεί να την εμβαθύνει. Αυτό γίνεται, κατά την άποψη της Πλεύσης Ελευθερίας, στο πλαίσιο μιας κακώς νοούμενης -αν θέλετε- αντίληψης για το τι είναι εθνικό συμφέρον για την Ελλάδα στην περιοχή της Μέσης Ανατολής. Θεωρείται από την παρούσα Κυβέρνηση αλλά και από προηγούμενες κυβερνήσεις, ότι η στενή συνεργασία με οποιονδήποτε στενό σύμμαχο των Ηνωμένων Πολιτειών, θα είναι απαραιτήτως και στο εθνικό συμφέρον. Αυτό, αποτυπώνει μια εξωτερική πολιτική εξάρτησης στις Ηνωμένες Πολιτείες, η οποία δε λαμβάνει υπόψη τις συγκεκριμένες γεωπολιτικές διαστάσεις της κατάστασης στη Μέση Ανατολή.

Η άποψη της Πλεύσης Ελευθερίας, είναι ότι δεν έχει σημαντική στρατηγική σημασία για την Ελλάδα η συνεργασία με τη Σαουδική Αραβία, όπως αυτή παρουσιάζεται από την Κυβέρνηση. Επιπλέον, ότι θα πρέπει να επαναξιολογηθεί ο τρόπος με τον οποίο η χώρα βλέπει τις σχέσεις της με το κράτος αυτό. Βεβαίως, θα πρέπει εδώ να επισημάνουμε και ότι ένας από τους πολλούς παράγοντες είναι η φρικτή κατάσταση ανθρωπίνων δικαιωμάτων στη Σαουδική Αραβία.

Πέρα όμως, από τα ανθρώπινα δικαιώματα, στα οποία θα έρθω σε λίγα δευτερόλεπτα, θα πρέπει να ξανασκεφτούμε σοβαρά κατά πόσο ένα κράτος όπως είναι η Σαουδική Αραβία, το οποίο εμπλέκεται σε βρόμικους πολέμους, όπως τον πόλεμο της Υεμένης στην Αραβική χερσόνησο, πραγματικά συμβάλλει στην εξυπηρέτηση των ελληνικών εθνικών συμφερόντων. Αυτό είναι μια καραμέλα, που χρησιμοποιείται από την Κυβέρνηση για να δείξει ότι υπάρχει δήθεν μια πάρα πολύ βαθιά γεωπολιτική διάσταση σε όλα αυτά και εμείς θεωρούμε ότι αυτή είναι πάρα πολύ συζητήσιμη. Βεβαίως, το ζήτημα εδώ είναι ότι υπάρχουν πολλά πετροδολάρια από τη Σαουδική Αραβία, τα οποία εξυπηρετούν κάποια συγκεκριμένα συμφέροντα, εκ των οποίων αρκετά είναι στενοί φίλοι της Κυβέρνησης.

Όσον αφορά στο θέμα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, έχουμε τοποθετηθεί και στις άλλες Συμβάσεις που ήρθαν στη Βουλή προς κύρωση, σχετικά με τις διμερείς σχέσεις Ελλάδας και Σαουδικής Αραβίας. Το κράτος αυτό, όπως γνωρίζουμε, είχε αποκληθεί ως «κράτος παρίας» από τον Αμερικανό Πρόεδρο Μπάιντεν μέχρι και το 2022. Αυτή η σύμβαση υπεγράφη το 2021, την εποχή που οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο στενός σύμμαχος της Ελλάδας, είχε πρόβλημα στις σχέσεις του με τη Σαουδική Αραβία εξαιτίας καταστάσεων ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Αυτό, σχετιζόταν με την φρικτή δολοφονία του δημοσιογράφου της «Washington Post», Jamal Khashoggi στην Κωνσταντινούπολη το 2018. Όταν επαναπροσδιορίστηκαν οι σχέσεις των Ηνωμένων Πολιτειών με τη Σαουδική Αραβία, ο Πρόεδρος Μπάιντεν δεν έπαψε να θέτει στο επίκεντρο το ζήτημα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στη Σαουδική Αραβία. Οι κυβερνήσεις μας όμως, δεν το κάνουν ποτέ. Συζητούν, ωσάν να μην υπάρχει κανένα πρόβλημα.

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα της Σύμβασης της ίδιας. Η Σύμβαση εμβαθύνει τις εμπορικές σχέσεις στον τομέα της ναυτιλίας με τη Σαουδική Αραβία. Παρέχει διευκολύνσεις για τις δύο πλευρές, με σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου ανάμεσα στις δύο χώρες. Δεν πιστεύουμε ότι προσθέτει κάτι ιδιαίτερο στις ήδη υφιστάμενες εμπορικές σχέσεις μεταξύ των δύο κρατών, διότι αυτές ήδη διέπονται από διεθνείς συμβάσεις, στις οποίες αναφέρεται η διμερής Σύμβαση. Αλλά, η διμερής Σύμβαση εμβαθύνει κάπως αυτές τις σχέσεις.

Το κάνει όμως χωρίς να λαμβάνει υπόψη μια σειρά από σημαντικούς παράγοντες, όπως είναι φερ’ ειπείν, το ζήτημα της επιβολής των νόμων. Η Σαουδική Αραβία, όπως γνωρίζουμε, εφαρμόζει μια πάρα πολύ στενή ερμηνεία του ισλαμικού νόμου της Σαρία. Τα άρθρα 12 και 13, αναφέρονται στο γεγονός ότι άνδρες και γυναίκες Έλληνες ναυτικοί, όταν τα εμπορικά πλοία μας βρίσκονται σε λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας, θα τηρούν τους νόμους -το άρθρο 12. Το ίδιο λέει και το άρθρο 13, θα τηρούν τους νόμους.

Οι νόμοι αυτοί είναι πάρα πολύ αυστηροί και βρίσκονται εντελώς έξω από τη νομική κουλτούρα της χώρας μας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, η συμφωνία αυτή δεν προστατεύει τους εργαζόμενους από την πιθανότητα άσκησης ποινικής δίωξης εις βάρος τους στη Σαουδική Αραβία. Γεγονός, που επιφέρει τρομερές συνέπειες όσον αφορά στις πειθαρχικές επιπτώσεις για ορισμένα πράγματα, τα οποία στη χώρα μας είτε δε θεωρούνται παράνομα, είτε θεωρούνται πλημμελήματα. Ενώ, θα έπρεπε να υπάρχει σχετική μνεία. Με άλλα λόγια, οι ναυτικοί μας εδώ εκτίθενται σε μία νομική κατάσταση, η οποία είναι δυνητικά πολύ επιβλαβής γι’ αυτούς.

Αναρωτιέμαι το σκέφτηκε αυτό το Υπουργείο, όταν υπέγραφε τη σύμβαση; Αναρωτιέμαι επίσης, έχουν και θα υπάρξουν αυστηρές οδηγίες στις εταιρείες εμπορικής ναυτιλίας για να γνωστοποιείται στους ναυτικούς, γυναίκες και άνδρες, ότι θα υπόκεινται σε αυτό το νομικό καθεστώς όταν πηγαίνουν στη Σαουδική Αραβία και αγκυροβολούν τα πλοία μας εκεί ή θα αφήνονται να το ανακαλύψουν όταν γίνει κάποιο επεισόδιο; Διότι, θεωρούμε ότι αυτή η Σύμβαση θα έπρεπε να λέει πολύ περισσότερα για τους εργαζόμενους γενικότερα -αυτό τέθηκε σωστά και από άλλους βουλευτές- αλλά ιδίως όσον αφορά στην εφαρμογή των νόμων της Σαουδικής Αραβίας. Εδώ συζητούμε, για ένα κράτος το οποίο ποινικοποιεί με πολύ αυστηρές συνέπειες, όπως είναι ο αποκεφαλισμός, ακόμη και τη δημοσιοποίηση επικριτικών σχολίων κατά της Κυβέρνησης στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Φανταστείτε δηλαδή, να έχουμε ένα ναυτικό, ο οποίος γράφει κάτι επικριτικό κατά του σαουδαραβικού καθεστώτος και βρίσκεται εκεί. Θα αντιμετωπίσει ποινικές συνέπειες. Υπάρχουν και πολλά άλλα θέματα, όπως τη χρήση αλκοόλ και τα λοιπά. Θα πρέπει αυτά να προβλέπονται και θα έπρεπε να υπάρχει προστασία για τους εργαζόμενους, η οποία δεν υπάρχει.

Θα ήθελα τέλος να αναφερθώ, στη νομοπαρασκευαστική διαδικασία και στο ότι υπάρχουν ζητήματα στην αιτιολογική έκθεση. Για παράδειγμα -δε μας εντυπωσιάζει πια γιατί το βρίσκουμε συχνά, το βλέπουμε συχνά- στην αιτιολογική έκθεση, στον πίνακα που αναφέρεται στο κόστος της αξιολογούμενης ρύθμισης, δεν υπάρχει κανένα «τικ» στα κουτάκια. Ωσάν και αυτή η ρύθμιση, να μην έχει κανένα κόστος. Ωστόσο, όταν δούμε την ειδική έκθεση του Υπουργείου προς το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους αυτή κάνει λόγο για «ενδεχόμενη δαπάνη από …» και έχει μια σειρά. Άρα, θα ξοδευτούν χρήματα. Το ύψος της ανωτέρω δαπάνης εξαρτάται λέει, αλλά θα υπάρχει. Ύστερα κάνει λόγο για «ενδεχόμενη απώλεια εσόδων για το δημόσιο», πάλι απώλεια χρημάτων. Όμως στη σελίδα 48, κύριε Υφυπουργέ θα θέλαμε μια εξήγηση. Δεν υπάρχει ούτε μία ένδειξη κόστους εδώ. Παρουσιάζεται ψευδώς και πλασματικά αυτή η Συμφωνία ωσάν και να μη στοιχίζει τίποτα στον Έλληνα φορολογούμενο. Θα έπρεπε να φαίνονται αυτά. Βεβαίως, η ειδική έκθεση που εστάλη από το Υπουργείο στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, θα έπρεπε να αναφέρεται σε συγκεκριμένους αριθμούς. Αυτό δε θεωρούμε ότι αποτελεί κοστολόγηση, το να λέει η ειδική έκθεση ενδεχομένως θα προκύψουν απώλειες εσόδων και αυξημένα κόστη. Θα πρέπει να προσδιορίζονται κατά προσέγγιση. Αυτό δε γίνεται πλέον συστηματικά στη διαδικασία νομοθέτησης εκ μέρους της Κυβέρνησης. Σταματώ εδώ και θα περιμένω να ακούσω την απάντηση του κυρίου Υφυπουργού, σχετικά με το αν η σύμβαση αυτή ήδη εφαρμόζεται ή όχι.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υφυπουργέ. Η Σύμβαση αυτή, είναι μία Σύμβαση ιδιαίτερου ενδιαφέροντος για τους ναυτικούς. Άκουσα και κάποιους προηγουμένως συναδέλφους να αναφέρουν κάποια θέματα. Βέβαια, όποιος δεν έχει ζήσει κάνοντας ταξίδια στη χώρα αυτή, όπως έχει τύχει σε μένα πολύ καιρό που έκανα με την Avin Liners του κ. Βαρδινογιάννη, Ιαπωνία-Περσικό, συνέχεια Σαουδική Αραβία. Η κατάρα μας ήταν, να ξέρουμε ότι θα πάμε Σαουδική Αραβία και να είναι port of call κάποιο από τα λιμάνια εκεί. Να σας πω ότι πάρα πολλοί Έλληνες ναυτικοί έχουν κρατηθεί στις φυλακές της χώρας, για παραπτώματα τα οποία θεωρητικά είναι πλημμελήματα σε όλο τον κόσμο. Για παράδειγμα, στο δικό μας πλοίο είχε συλληφθεί κάποιος να έχει εκτός τράνζιτ ένα μπουκάλι ουίσκι και να πίνει μετά την βάρδια του, στην καμπίνα του. Γιατί γίνονται συνεχείς έλεγχοι στο πλοίο και έρευνες να ξέρετε, για περιοδικά -δεν ξέρω αν ακόμα ισχύει- με γυναίκες, για ουίσκι κ.λπ.. Τον είχαν συλλάβει. Πήγαμε στην Ιαπωνία και γυρίσαμε και του έριχναν μια βουρδουλιά με μαστίγιο στη φυλακή κάθε μέρα. Όταν τον πήραμε τον άνθρωπο αυτόν πίσω, έβγαζε αίμα ξεραμένο από τα μάτια και από τα αυτιά. Σε τέτοια κατάσταση ήταν. Ούτε οι γιατροί δεν τον είχαν εξετάσει.

 Όπως βλέπω εδώ στα άρθρα 12 και 13, συνεχίζει το πλήρωμα των πλοίων να είναι κάτω από τη δικαιοδοσία των νόμων της Σαουδικής Αραβίας. Κάτι το οποίο είναι απαράδεκτο πραγματικά γι’ αυτή τη Σύμβαση. Η σημαία του κάθε πλοίου είναι μία ξεχωριστή χώρα και θα έπρεπε να τη σέβονται, όπως δε τη σέβονται οι Σαουδάραβες. Θα έπρεπε τα πλοία να έχουν την ανεξαρτησία τους τουλάχιστον μέσα στο πλοίο. Εγώ δεν είπα να βγει με ένα μπουκάλι ουίσκι και να πίνει έξω. Αλλά δεν αφορά κανέναν τι κάνει το πλοίο, το οποίο είναι στο λιμάνι και τι κάνει ο ναυτικός μέσα στο πλοίο.

Θα έπρεπε να υπόκεινται στις διεθνείς διατάξεις των διεθνών οργανισμών. Είναι λάθος το να εμπιστευόμαστε και να λέμε ότι επειδή ο IMO ή οποιοσδήποτε άλλος λέει κάτι θα το τηρήσουν. Δεν το τηρούν. Να ξέρετε ότι, παρότι οι Σαουδάραβες έχουν επί πολλά χρόνια μεγάλη συναλλαγή και σχέσεις από την εποχή του Λάτση ακόμα, που είχε το «Μαριάννα» στη Τζέντα και που ξέρετε καλά ότι είχε 3.000 Έλληνες πάντα όταν κατασκεύαζε την Τζέντα, οι οποίοι έμεναν μέσα εκεί, ποτέ δεν υπήρχε διαφορετική ή ελαστική αντιμετώπιση στους ανθρώπους που διέμεναν μέσα στα πλοία. Δεν άλλαξαν ούτε και αν πέρασαν 50 χρόνια από τότε.

Θέλω να πω, ότι αυτό επεκτείνεται και σε άλλους τομείς. Να σας πω ένα άλλο παράδειγμα. Όταν πάω εγώ με ένα πλοίο και είμαι στην Άγκυρα και περιμένω να πάρω το free pratique, να μπω δηλαδή ελευθεροκοινωνία, για να φορτώσω ή να εκφορτώσω, έρχονται οι επιθεωρητές οι ντόπιοι και μου επιθεωρούν το αμπάρι. Εάν μου πουν ότι το αμπάρι μου δεν είναι κατάλληλο για φόρτωση, δεν έχω πώς να αντιδικήσω. Πρέπει να αποδεχτώ αυτό που μου λένε, με πιθανότητα για συνέπειες μεγάλες μέχρι και να κρατηθώ εκεί. Έχει συμβεί πάρα πολλές φορές να βγαίνουν βαπόρια off hire, να υπάρχει θέμα αντιδικιών και ούτε το PNI δέχονται στο να αντιδικήσουν, ούτε τίποτα.

Δεν μπορεί η Σαουδική Αραβία σήμερα, αφού υπάρχουν τόσοι διεθνείς οργανισμοί, υπάρχουν τόσες ρήτρες σε όλα τα θέματα, να αποτελεί εξαίρεση και να μην αποδέχεται τους διεθνείς κανόνες. Μπορεί να είναι φεουδαρχικό το στυλ τους. Δε μεμφόμεθα τη χώρα, ούτε θέλουμε να είμαστε αρνητικοί σε καμία χώρα. Έχουν δικαίωμα στη διακυβέρνησή τους όπως θέλουν. Δεν αναφέρομαι στη θρησκεία τους, ούτε σε τίποτα άλλο. Αναφέρομαι όμως, στη συμπεριφορά τους στα πλοία, τα οποία πηγαίνουν εκεί είτε να φορτώσουν, είτε να εκφορτώσουν, είτε να περάσουν σε pratique και να φύγουν για να πάρουν κάποια τρόφιμα κλπ., εάν δεν έχουν περάσει και δεν έχουν τίποτα. Θα πρέπει να είναι μια συμπεριφορά, όπως είναι πλέον σε όλο τον κόσμο. Ακόμα και στην Αφρική οι κανόνες έχουν αλλάξει. Δεν μπορεί η Σαουδική Αραβία να έχει τους δικούς της κανόνες. Είναι ένα θέμα, το οποίο δεν ξέρω πώς δε θίγουν οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι βέβαια έχουν συμφέροντα εκεί. Οι περισσότεροι που πηγαίνουν εκεί κάνουν τα στραβά μάτια, σού λέει, μακάρι να μη συμβεί στο πλοίο μου αυτό. Δεν είναι όμως έτσι, έχουμε να κάνουμε με ανθρώπους. Oι ναυτικοί μας είναι άνθρωποι, οι οποίοι ό,τι εθνικότητα και να έχουν, είναι αυτοί που μοχθούν στα πλοία από το πρωί μέχρι το βράδυ και πρέπει να τους προστατεύουμε.

Θα πω στην Ολομέλεια για τα θέματα αυτά. Δε θα πω κάτι περαιτέρω τώρα, ούτε για τη ρύθμιση σύμφωνα με την UNCLOS για την ποινική δίωξη κλπ., που να είστε σίγουρος δεν πρόκειται να εφαρμοστεί τίποτα εκεί. Ό,τι θέλουν κάνουν. Έχω δει στην πράξη με ποιον τρόπο συμβαίνει η κάθε ανάκριση εκεί, η ελευθεροκοινωνία και το οτιδήποτε.

Ακόμη και σε θέματα ευελιξίας, αυτό το θέμα ασφάλειας για τους ναυτικούς και ευελιξίας στη μεταφορά κερδών και ίδρυσης νέων ελληνικών υποκαταστημάτων εκεί, να είστε σίγουροι ότι δεν πρόκειται να εφαρμοστεί τίποτα από αυτά. Εκτός αν τα έχουμε μόνο για τη Συμφωνία.

Να πω κι εγώ κάποια πράγματα κύριε Υπουργέ, για τις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού και τους μαθητές. Είμαι καθημερινός αποδέκτης των διαμαρτυριών -το λέω καιρό τώρα αυτό, περίπου δυο χρόνια- από μαθητές και από αποφοίτους, οι οποίοι είναι σε ένα μεσοστάδιο που δε γνωρίζουν τι είναι τα πτυχία τους. Κάποιοι προσπαθούν να υποβαθμίσουν τα πτυχία των αποφοίτων των σχολών πλοιάρχων και μηχανικών σε αντίστοιχης κατηγορίας 5 πανεπιστημιακών ιδρυμάτων, ανωτάτων σχολών και κάποιοι, επιμένουν να υπάρχει το 6 μόνο για τους πλοιάρχους Α΄, όπως θέλουν να το κάνουν. Ενώ τα άλλα να είναι σε κατώτερες κατηγορίες. Έχουμε ξαναπεί ότι, όταν ένας πλοίαρχος έχει τελειώσει αυτές τις σχολές, έχει υποστεί με τη σημερινή διαδικασία μια μακρά εκπαίδευση, μια μακρά ταλαιπωρία για να γίνει πλοίαρχος και μετά χρειάζεται μια υπηρεσία πάνω από επτά χρόνια για να πάρει το δίπλωμα του πλοιάρχου, με τα ΚΕΣΕΝ κτλ., δεν μπορεί να διαχειρίζεται μια περιουσία εκατοντάδων εκατομμυρίων δολαρίων. Πόσο μάλλον αν υπολογίσουμε ότι το φορτίο σε πολλές περιπτώσεις φτάνει και το ένα δισεκατομμύριο. Δε γίνεται να θεωρούμε ότι δεν είναι επαρκώς στοιχειοθετημένος, μορφωμένος, με επίπεδο ανωτάτων γνώσεων και με όλα τα δεδομένα που έχουν επιβάλλει σήμερα, τα σεμινάρια, το ένα και το άλλο και να θεωρούμε ότι το πτυχίο του είναι χαμηλότερο από ένα πτυχίο ενός τεχνικού που παίρνει ένα δίπλωμα και το ασκεί στη στεριά. Αυτό είναι ένα θέμα που πρέπει να λυθεί οπωσδήποτε. Είναι ένας λόγος για τον οποίον οι μαθητές δε θέλουν να πηγαίνουν πλέον, στις Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού.

Εγώ εξεπλάγην που είδα ότι πέρσι μπήκαν 700 μαθητές στις Σχολές Πλοιάρχων. Πώς είναι δυνατόν να μπαίνουν κάθε χρόνο 700 και 1.000 πλοίαρχοι και να υπάρχει έλλειψη πλοιάρχων; Δεν μπορώ να καταλάβω. Πηγαίνουν και φεύγουν; Σταματάνε τα ταξίδια; Μήπως και το ότι δεν έχουμε νηολογημένα πάνω από 500 - 600 πλοία με ελληνική σημαία, ενώ κάποτε είχαμε 4.000 πλοία τουλάχιστον; Είναι κι αυτό που το επιβαρύνει; Κι εγώ έκανα σε ξένες σημαίες, ήταν ασφαλισμένα στο ΝΑΤΟ όμως. Πολλοί εφοπλιστές έπρεπε να μας πληρώνουν τα ασφάλιστρα, από την πλευρά τους δεν τα πλήρωναν και μετά δεν μπορούσαμε να εξαγοράσουμε την θητεία αυτή. Άλλοι τα πλήρωναν, πληρώναμε κι εμείς το μερίδιό μας. Είναι θέματα που πρέπει να διευθετηθούν και να δώσουμε τη δυνατότητα στα πλοία μας να γυρίσουν στην ελληνική σημαία, κύριε Υπουργέ. Νομίζω ότι κανείς δεν είναι αντίθετος σε αυτό. Θέλουμε να δούμε τη σημαία μας. Κάποτε πήγαινες στη Σάντο, στη Βραζιλία και είχε 30 δεμένα πλοία, όλα με ελληνική σημαία. Ενώ σήμερα έχουν Μάλτα Βανουάτου, οτιδήποτε άλλο.

Αυτό, τι κάνει; Αυτό δε δίνει τη δυνατότητα σε Έλληνες να είναι πάνω στο πλοίο, με ένα καπετάνιο το πολύ αν θα έχουν και τα περισσότερα έχουν τώρα μόνο αλλοδαπούς. Δε θέλω να πω παραπέρα τι γίνεται με τους Έλληνες, που δεν ξέμεινε ποτέ πλοίο με Έλληνες καπετάνιους ή μηχανικούς και τώρα δεν τους ενδιαφέρει όποιον και να βάλουν, συν άλλα θέματα τα οποία προκύπτουν με ζημιές, με αβαρίες, με χάσιμο φορτίου κ.λπ..

Θα δώσουμε τη δυνατότητα λοιπόν στα παιδιά μας, να πηγαίνουν στη ναυτιλία; Θα δώσουμε τη δυνατότητα στα παιδιά να εξελιχθούν, αφού έχουν σπουδάσει εκεί και έχουν αποκτήσει κάποιες δεξιότητες ή θα τους την κόβουμε και θα δίνουμε απλά σε κάποιους εφοπλιστές είτε καλούς, είτε τυχοδιώκτες, να φοράνε τις ξένες σημαίες, οι οποίες είναι σήμερα οι περισσότερες 100% ανασφάλιστες - δεν είναι συμβεβλημένες με το ΝΑΤ κάποιες σημαίες που επιλέγουν. Θα δώσουμε τη δυνατότητα να πηγαίνουν παιδιά εκεί, να συναγωνίζονται με δεκάδες- χιλιάδες αλλοδαπούς, οι οποίοι στις χώρες τους έχουν φτάσει και σε προηγμένη κατάσταση ναυτιλίας; Κάποτε οι Φιλιππίνες είχαν απλώς, κατώτερα πληρώματα. Σήμερα, έχουν καπετάνιους, μηχανικούς, έχουν αναπτύξει τις δεξιότητες τους εκεί κι εμείς έχουμε ένα στόλο έξι χιλιάδων πλοίων ελληνόκτητων κι έχουμε μόνο 500 ελληνικές σημαίες.

Είναι θέματα αυτά που κι εμένα μου δόθηκε η ευκαιρία να σας τα πω, γιατί δεν έρχονται δυστυχώς, θέματα ναυτιλίας στην Επιτροπή κι αυτό είναι ένα άλλο θέμα, που κάποτε πρέπει να το δούμε όλο μαζί. Περιμένουμε αποσπασματικά να έρθει κάποιος Υφυπουργός ή κάποιος Υπουργός - αν θα έρθει - να συζητήσουμε και μετά να τον ξαναδούμε σε κανένα χρόνο πάλι για άλλο νομοσχέδιο.

Αυτά για την ώρα και θα τα πούμε και στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κι εμείς ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε. Ολοκληρώσαμε με τον κύκλο των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών.

Τον λόγο τώρα έχει ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Στέφανος Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά, δόθηκε η δυνατότητα να ακουστούν πολλές απόψεις για ένα κρίσιμο ζήτημα, όπως είναι η ελληνική ναυτιλία, ο ναυτιλιακός τομέας, επί τη ευκαιρία αυτής της κύρωσης της Συμφωνίας με τη Σαουδική Αραβία.

Επιτρέψτε μου να πω δυο κουβέντες για τη Συμφωνία αυτήν καθ’ αυτήν, αν και ο Εισηγητής μας αναφέρθηκε με εξαιρετικά λεπτομερή τρόπο σε όλα τα βασικά σημεία αυτής της Συμφωνίας. Στη συνέχεια, βεβαίως, να απαντήσω σε κάποιες από τις πολλές ερωτήσεις που, βεβαίως, δεν έχουν σχέση με τη Συμφωνία, είναι όμως κρίσιμες - συμφωνώ με τους συναδέλφους - ερωτήσεις που άπτονται του ναυτιλιακού τομέα.

Κατ’ αρχάς να πω, ότι διαχρονικά η Ελλάδα έδινε μία βαρύτητα στο να υπογράφει Συμφωνίες με άλλα κράτη. Γνωρίζετε ότι η πρώτη Συμφωνία που υπεγράφη ήταν το 1899, με πρώτη χώρα που υπογράψαμε ναυτιλιακή συμφωνία, την Ιαπωνία.

Έκτοτε έχουν περάσει αρκετά χρόνια, έχουμε ήδη 44 συμφωνίες ναυτιλιακές σε ισχύ. Βεβαίως η Ελλάδα είναι η πιο σημαντική δύναμη σήμερα στη ναυτιλία παγκοσμίως, με έναν ελληνόκτητο στόλο της τάξεως των 5.500 πλοίων, που σε terms of Deadweight είναι πρώτος στον κόσμο. Επιπλέον, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχεται στο 60% του ευρωπαϊκού στόλου. Άρα, έχουμε κάθε συμφέρον να στηρίζουμε ως Κράτος, ως Κυβέρνηση, την ελληνική ναυτιλία, η οποία συνιστά σημαντικό αιμοδότη της ελληνικής οικονομίας, αφού το 16,5% περίπου του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος προέρχεται από τη ναυτιλία και το 7% του εργατικού δυναμικού.

Η συγκεκριμένη Συμφωνία λοιπόν, είναι σημαντική και για τον επιπρόσθετο λόγο, ότι από τη μία πλευρά έχουμε τη δυναμική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και το σημαντικό μερίδιο που κατέχει στον παγκόσμιο στόλο μεταφοράς πετρελαίου, παραγώγων πετρελαίου, υγροποιημένου φυσικού αερίου και υγραερίου. Ενώ από την άλλη, η Σαουδική Αραβία συμβάλλει ουσιαστικά στην παραγωγή πετρελαίου παγκοσμίως, έχοντας το 16% των παγκόσμιων αποθεμάτων πετρελαίου. Ενώ όπως όλοι γνωρίζουμε, αποτελεί ηγετικό μέλος του ΟΠΕΚ, του Οργανισμού Εξαγωγών Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών. Άρα, με αυτή τη Συμφωνία αναβαθμίζεται επί της ουσίας, η στρατηγική συνεργασία της χώρας μας με τη Σαουδική Αραβία στο ναυτιλιακό και στον εμπορικό τομέα, ενισχύοντας την οικονομική ανάπτυξη και το ελληνικό εξωτερικό εμπόριο, επενδύοντας σε ασφαλείς μεταφορές και προσελκύοντας επενδύσεις στο ναυτιλιακό τομέα.

Να πούμε ότι πριν από μερικούς μήνες, ο Έλληνας Πρωθυπουργός, ο Κυριάκος Μητσοτάκης, βρέθηκε στη Σαουδική Αραβία. Βρέθηκε στην πρώτη συνεδρίαση του Ανώτατου Συμβουλίου Στρατηγικής Συνεργασίας Ελλάδος - Σαουδικής Αραβίας, που για πρώτη φορά διοργανώθηκε και ήταν η αιτία να υπογραφούν 46 πρωτόκολλα, πρωτοβουλίες και συνεργασίες μεταξύ των δύο χωρών. Γεγονός, που δείχνει ακριβώς το φάσμα της συνεργασίας μας και το εύρος αυτής. Μέσα στους επτά πυλώνες του ευρύτερου στρατηγικού πλαισίου, είναι βεβαίως και ο τομέας των θαλασσίων μεταφορών, που σήμερα εξετάζουμε την προς Κύρωση αυτή Συμφωνία. Άρα νομίζω, ότι πολύ σωστά η ελληνική Κυβέρνηση, στο πλαίσιο των κατευθύνσεων που έχουμε διαχρονικά ως χώρα και σύμφωνα με το πλέγμα των συμφωνιών με όλες τις «χώρες-παίκτες» στην ευρύτερη περιοχή, σωστά προχωρούμε και εμβαθύνουμε τις σχέσεις μας με μια σημαντική χώρα του Κόλπου, όπως είναι η Σαουδική Αραβία.

Δε θέλω να επεκταθώ περαιτέρω για τη Συμφωνία αυτή-καθαυτή, την Κύρωση ουσιαστικά της Συμφωνίας, η οποία είναι επωφελής για τη χώρα. Θα ήθελα όμως, με την ευκαιρία που μου δίνεται, να απαντήσω σε κάποιες από τις ερωτήσεις που υπέβαλαν οι συνάδελφοι βουλευτές, που θα πω ότι είναι αρκετά σημαντικές. Χωρίς να ακολουθώ μία σειρά, θα πω κάποια πράγματα όπως τα έχω σημειώσει.

Πράγματι, ναι, κύριε συνάδελφε, υπάρχει μία μείωση των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας με ελληνική σημαία. Το 2020, υπήρχαν 516 πλοία με ελληνική σημαία και 1.316 μικρότερα. Σήμερα, έχουμε 402 πλοία ποντοπόρα, με ελληνική σημαία και αρκετά πάνω από 1.400 μικρότερα. Όμως, σύμφωνα με την Έκθεση του ΝΑΤ, το 2020 υπήρχαν 22.992 διαθέσιμοι ναυτικοί για να εργαστούν. Ενώ, τον επόμενο χρόνο –για το 2024 θα πω στοιχεία- ανήλθαν στους 25.540. Άρα, βλέπουμε ότι υπάρχει μια σημαντική κινητικότητα.

Αύριο, θα ταξιδέψω στο Stettin της Πολωνίας -η Πολωνία έχει την Προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτήν τη στιγμή- για το Συμβούλιο Υπουργών, εκπροσωπώντας την Κυβέρνηση και τον Υπουργό μας Βασίλη Κικίλια. Σε αυτό το άτυπο Συμβούλιο, στόχος είναι η προάσπιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας που, όπως όλοι γνωρίζουμε, θίγεται από τον έντονο διεθνή ανταγωνισμό, ιδίως από την ανατολή, με νέα νηολόγια -για παράδειγμα, η σημαία Νήσων Μάρσαλ.

Στον αντίποδα, λοιπόν, θα έλεγα ότι μπορεί να υπάρχει μία μείωση στον αριθμό των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία στην ποντοπόρο ναυτιλία, όμως είμαστε σε ιστορικό υψηλό πλοιοδιαχείρισης ελληνικών συμφερόντων. Αυτό είναι το ένα στοιχείο. Σας είπα, 5.500 ελληνόκτητα πλοία.

Αυτήν τη στιγμή που μιλάμε, το Λιμάνι του Πειραιά είναι βασικό κέντρο για την πλοιοδιαχείριση, με πάνω από 5.330 ποντοπόρα πλοία να διαχειρίζονται από τις εταιρείες του λιμένος που βρίσκονται στο Λιμάνι του Πειραιά. Αυτό από μόνο του είναι μια πολύ σημαντική παράμετρος που δείχνει την εμβέλεια, την εξωστρέφεια, τη δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας και της χώρας μας γενικότερα στον ναυτιλιακό τομέα.

Βεβαίως, κάνουμε κινήσεις προκειμένου να ανεβάσουμε τον αριθμό των πλοίων με την ελληνική σημαία. Όπως γνωρίζετε, βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη το πρόγραμμα ψηφιοποίησης στη ναυτιλία, είτε αυτό αφορά στο νηολόγιο, είτε αφορά στο ναυλολόγιο, που ολοκληρώνεται στο τέλος του χρόνου ή αρχές του άλλου και διευκολύνει πάρα πολύ το να έρθουν πλοία στην ελληνική σημαία. Βεβαίως και με τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών, είμαστε αισιόδοξοι ότι σύντομα θα ανακτήσει πάλι η ελληνική σημαία έναν αριθμό σημαντικών πλοίων. Όμως, η ουσία είναι ότι από τον Πειραιά διαχειρίζεται ίσως ο μεγαλύτερος στόλος εμπορικών πλοίων και ότι τα ελληνόκτητα πλοία ξεπερνούν τα 5.500.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** *(Ομιλεί εκτός Μικροφώνου*) Πόσα είναι συμβεβλημένα;

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Αυτό που μπορώ να σας πω είναι για το εργαζόμενο προσωπικό, που σας ανέφερα αυτά τα στοιχεία. Μπορώ να απαντήσω, αφότου ενημερωθώ πρώτα.

Καταρχάς, να πω κάτι πολύ βασικό, κύριε συνάδελφε. Για την απαλλαγή της διπλής φορολογίας που ρωτήσατε με την Σαουδική Αραβία, υπάρχει Σύμβαση που έχει υπογραφεί με το ν.3821/2010 μεταξύ των δύο χωρών. Άρα δεν υπάρχει πρόβλημα.

Λοιπόν, πάμε σε μία άλλη απάντηση μιας άλλης ερώτησης που αφορά στο νομικό πλαίσιο. Να ξεκαθαρίσουμε και κάτι άλλο. Στο άρθρο 4 της παρούσας Σύμβασης, γίνεται ξεκάθαρο ότι το ενωσιακό δίκαιο -το κοινοτικό δίκαιο, δηλαδή- υπερέχει ως πιο ισχυρό και δεσμευτικό για τη χώρα μας. Επίσης, και οι δύο χώρες δεσμεύονται. Βεβαίως από τη συμμετοχή τους σε διεθνείς Συμβάσεις, αλλά και στο σεβασμό του διεθνούς Δικαίου και του Δικαίου της Θαλάσσης. Αυτό είναι, επίσης, σημαντικό.

Επιπρόσθετα, θα ήθελα να πω, διότι έγινε μία σύνδεση με τους ρύπους, ότι βεβαίως υπογράφουμε μια ναυτιλιακή Συμφωνία. Αυτό όμως, δεν έχει να κάνει με την παγκόσμια προσπάθεια που γίνεται πάντοτε μέσα από τους κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ώστε το 2050 να φθάσουμε σε επίπεδο μηδενικών ρύπων, αλλά και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, το λεγόμενο Fit for 55. Συγκεκριμένα, μέχρι το 2030 να έχουμε μειώσει κατά 55% τους ρύπους σε σχέση με τα μέσα της δεκαετίας του 2000. Αυτοί είναι κανονισμοί και οφείλουμε να τους ακολουθούμε. Ήδη ως χώρα, πρωτοστατούμε σε αυτή τη μεγάλη παγκόσμια προσπάθεια για την πράσινη μετάβαση. Έχουμε προτάσεις καταγεγραμμένες. Πρόσφατα στο Λονδίνο, στις 31 Μαρτίου καταθέσαμε σε route show το πρόγραμμά μας για τα πράσινα πλοία, που θα είναι για τις ενδονησιακές συγκοινωνίες, αλλά και για τις συγκοινωνίες νησιών με ηπειρωτική χώρα που δε θα καίνε ορυκτά καύσιμα. Μια σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που μπορεί να φθάσει το 1 δισεκατομμύριο και έχουμε συνέχεια πάνω σε αυτό. Άρα, οτιδήποτε έχει σχέση με ρύπους, κάθε χώρα οφείλει πειθαρχώντας στους κανονισμούς του ΙΜΟ να εφαρμόσει. Άρα και αυτό το θέμα, νομίζω το καλύπτουμε.

 Όσον αφορά στην απεργία, δεν είναι η απεργία της ΠΝΟ βεβαίως, είναι της ΠΕΝΕΝ. Έγιναν ασφαλιστικά μέτρα από κάποιες εταιρείες, κρίθηκε ότι είναι παράνομη και βεβαίως αφορά μόνο τα πλοία RO/RO, ΠΑΝΑΤΤΙΚΗ και τα πλοία RO/RO. Κρίθηκε όμως παράνομη. Αν θέλετε μου έχουν στείλει οι συνεργάτες μου και την απόφαση του Πρωτοδικείου.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Μειοψηφίας):**Τα δρομολόγια το βράδυ θα γίνουν κανονικά;

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ναι, βεβαίως. Επίσης, αγγίξαμε και ένα άλλο σημαντικό θέμα το οποίο έχει να κάνει με τις ακαδημίες εμπορικού ναυτικού, την εκπαίδευση και ούτω καθεξής. Καταρχάς, έχω ζητήσει ενημέρωση, για αυτό που με ρωτήσατε και συνάδελφε, για τις ασφαλιστικές εισφορές. Θα σας απαντήσω, όπως είπατε και εσείς, αύριο.

Όσον αφορά στο ερανιστικό νομοσχέδιο, θα έλθει σύντομα στη Βουλή θεωρώ. Επειδή ρωτήσατε γιατί δεν υπάρχουν νομοσχέδια, υπάρχουν νομοσχέδια. Έχουμε αυτή τη στιγμή δύο με τρία νομοσχέδια, τα οποία επεξεργάζεται και ο νέος Υπουργός και σύντομα θα είναι έτοιμα για να κατατεθούν στη Βουλή. Καλύπτεται ένα μεγάλο πλέγμα από εκκρεμότητες που υπάρχουν, ή και εξελίξεις λόγω των νέων δεδομένων. Να πω επίσης, ότι ως κράτος στηρίζουμε την ελληνική ναυτιλία και βεβαίως, στηρίζουμε και την εργοδοσία, κύριε συνάδελφε. Έχουμε μια πολύ καλή συνεργασία με την ΠΝΟ, με συχνές συναντήσεις μεταξύ της πολιτικής ηγεσίας και των ανθρώπων της ΠΝΟ και προσπαθούμε πάντοτε να πετύχουμε το καλύτερο.

Επειδή ο χρόνος έχει περάσει, δε θέλω να επεκταθώ περαιτέρω.

Κλείνοντας, θα πω ότι είναι μια Κύρωση Συμφωνίας η οποία, κύριε συνάδελφε, βεβαίως και δεν ισχύει αλλά, όπως λέει και μέσα η Σύμβαση θα ισχύσει από την ημέρα της κύρωσης και από τα δύο κράτη. Ήδη η Σαουδική Αραβία το έχει κυρώσει, εμείς από την ημέρα που θα κυρωθεί και μετά, θα τεθεί σε ισχύ. Κρατήστε ότι είναι μία επωφελής Συμφωνία για τη χώρα μας που διευκολύνει πάρα πολύ την ελληνική ναυτιλία.

Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς κύριε Υπουργέ σας ευχαριστούμε.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώσαμε τη συνεδρίαση της συζήτησης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο «Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών» και εισερχόμαστε τώρα στην ψηφοφορία.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Βασίλειος Γιόγιακας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):**  Υπέρ, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Σταύρος Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ** **(Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ», κ. Μιλτιάδης (Μίλτος) Ζαμπάρας.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ (ΜΙΛΤΟΣ) ΖΑΜΠΑΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ», κ. Ιωάννης Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ»):** Καταψηφίζουμε, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας έχει ήδη δηλώσει και κατά την ομιλία του « Επιφύλαξη για την Ολομέλεια».

Και συνεχίζουμε με την Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Καταψηφίζουμε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** ΟΕιδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Είμαστε αρνητικά διακείμενοι αλλά θα διατηρήσουμε επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας στον τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Μιχαηλίδης Σταύρος, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κτενά Αφροδίτη, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μπούμας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Λύεται η συνεδρίαση.

Τέλος και περί ώρα 15.55΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**