**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 9 Νοεμβρίου 2017, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.20΄, 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, κ. Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Η 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. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Δριτσέλη Παναγιώτα, Καματερός Ηλίας, Παπαφιλίππου Γεώργιος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπάρτινος Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης και Δανέλλης Σπυρίδων.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις».

Καταρχάς, να ορίσουμε τη διαδικασία. Σήμερα συνεδριάζουμε επί της αρχής. Η δεύτερη συνεδρίαση που αφορά τους φορείς, θα γίνει την άλλη Τρίτη στις 17.00, γιατί στις 14/11 το πρωί, ο κύριος Υπουργός έχει μια άλλη υποχρέωση. Μετά, θα πρότεινα την Τετάρτη στις 17.00 επί των άρθρων και την Πέμπτη το πρωί στις 10.00 τη β΄ ανάγνωση. Υπάρχει κάποια αντίρρηση; Όχι, συμφωνούμε.

 Το λόγο έχει ο κύριος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, - είχα σκοπό να το αναφέρω στην ομιλία μου - πιστεύω ότι πρέπει η κοινοβουλευτική διαδικασία να επανέλθει σε λειτουργίες που παλαιότερα ίσχυαν. Σιγά-σιγά να γυρίσουμε σε κάποιες καλές πρακτικές της νομοθέτησης που παλαιότερα ίσχυαν στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και που τα τελευταία χρόνια έχουν κάπως εγκαταλειφθεί. Είναι μεγάλο το νομοσχέδιο, με πολλά άρθρα, με πολλές παραγράφους. Παλαιότερα, συνηθιζόταν η συζήτηση επί των άρθρων, και στις Επιτροπές και στην Ολομέλεια, να γίνεται σε δύο, τρείς ή ακόμα και τέσσερις συνεδριάσεις. Θα πρότεινα, λοιπόν, να δούμε αν υπάρχει η δυνατότητα, η επί των άρθρων συζήτηση στην Επιτροπή να γίνει σε δύο συνεδριάσεις. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν ξέρω τι άποψη υπάρχει γενικότερα. Όσον αφορά την ώρα, θα το δούμε στην πορεία. Αν την Τετάρτη «τραβήξει» πολύ, μπορούμε να συνεχίσουμε την Πέμπτη, με μια διακοπή, και να συνεχίσουμε μετά στη β΄ ανάγνωση.

Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Εγώ θα συμφωνήσω με τον κύριο Δρίτσα. Είναι πάρα πολλά τα άρθρα και δεν προλαβαίνουμε να τοποθετηθούμε σε 15’ για όλα. Άρα, χρειάζεται να μοιράσουμε τα τμήματα και να τοποθετηθούμε πιο αναλυτικά, γιατί είναι σοβαρά ζητήματα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή): Θα συμφωνήσω και εγώ με αυτά που είπε ο κύριος Δρίτσας και να συμπληρώσω ότι είναι πολλά και πολύ σοβαρά άρθρα. Μπορεί να μην μας φτάσει μια συνεδρίαση. Ευχαριστώ.

 ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Καταλαβαίνω τον προβληματισμό σας, γιατί πραγματικά είναι πολλά άρθρα και είναι πολύ πιεστικό για τους συναδέλφους και αδικεί και το νομοσχέδιο το να μη δοθεί η δυνατότητα για επεξεργασία στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Άρα, λοιπόν, ας εξαντληθούν όλα τα όρια. Να κάνουμε δύο συνεδριάσεις για τα άρθρα, Τετάρτη απόγευμα και Πέμπτη πρωί, και μια το απόγευμα της Πέμπτης για τη β΄ ανάγνωση, αν συμφωνούν οι συνάδελφοι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό που λέει ο κύριος Υπουργός νομίζω ότι είναι λογικό. Συμφωνείτε;

Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Δεν θα είχα αντίρρηση, εάν δεν υπήρχε κάποια χρονική διαφορά με την β΄ ανάγνωση, που πρέπει να περάσουν 24 ώρες.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, υπάρχει πρόβλημα αν μεταφέρουμε την Τετάρτη το απόγευμα την επί των άρθρων συζήτηση, ως προς το πρώτο μέρος, την Πέμπτη το πρωί, στις 10.00, ως προς το δεύτερο μέρος και μετά μεταφερθούμε για Τρίτη;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι, κανένα πρόβλημα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Οπότε, καταλήγουμε: ως προς τους φορείς, την Τρίτη στις 17.00, ως προς την επί των άρθρων συζήτηση, για το πρώτο μέρος την Τετάρτη στις 17.00 και την Πέμπτη στις 10.00 για το δεύτερο μέρος της επί των άρθρων συζήτησης. Η β΄ ανάγνωση θα γίνει την 21η Νοεμβρίου, ημέρα Τρίτη στις 12.00. Συμφωνείτε; Πριν προχωρήσουμε στις εισηγήσεις, πρέπει να γίνουν προτάσεις για τους φορείς. Θέλω να διευκρινίσω ότι, όπως ανέφερα και στην προηγούμενη συνεδρίαση, πρέπει να είμαστε φειδωλοί και κοντά στον Κανονισμό σε σχέση με τους φορείς, οι οποίοι θα έρθουν. Ο Κανονισμός λέει για 10 φορείς. Θα έλεγα να μην ξεπεράσουμε το 50%, το πολύ δηλαδή 15-16 φορείς. Να μην έχουμε αυτό που έγινε στο προηγούμενο νομοσχέδιο, που είχαμε 42 φορείς. Υπάρχει και η διαδικασία των υπομνημάτων, τα οποία μοιράζονται σε όλους, και οι προτάσεις των φορέων γίνονται επίσης και μέσω αυτών.

Θα ξεκινήσουμε από τον εισηγητή του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. για προτάσεις και μετά, αφού όλα τα κόμματα κάνουν τις προτάσεις τους για τους φορείς, θα συνεννοηθούν μεταξύ τους και θα μου φέρετε μια λίστα να την ανακοινώσω. Παρακαλώ, όταν ανακοινωθούν οι φορείς, όλα τα κόμματα να προσέξουν τους φορείς που θα καλέσουμε, για να μην επαναληφθεί αυτό που γίνεται συνήθως, τηλεφωνήματα δηλαδή στην Πρόεδρο της Επιτροπής να καλέσουμε τον έναν ή τον άλλον. Αυτοί που θα ακουστούν εδώ σήμερα, αυτοί θα κληθούν. Ο τελικός κατάλογος είναι αυτός που θα ακουστεί εδώ. Οι άλλοι θα υποβάλουν υπομνήματα.

Το λόγο έχει ο κύριος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Συμφωνώ ότι ο τελικός κατάλογος πρέπει να είναι εδώ, έστω και αν αδικήσουμε κάποιον. Παρόλα αυτά, ενώ έκανα μεγάλη προσπάθεια για να περιορίσω την πρότασή μου, λέω ευθύς εξαρχής, κυρία Πρόεδρε, ότι η πρότασή μου προσεγγίζει τους 20 φορείς περίπου, γιατί είναι μεγάλο το νομοσχέδιο και αφορά πάρα πολλούς κλάδους και έχει πολλές ιδιαιτερότητες. Προτείνω, λοιπόν, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το Σύλλογο Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, την Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, ΠΕΑΛΣ, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, ΠΟΕΠΛΣ, αλλά και την Ένωση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Αττικής, γιατί και εδώ υπάρχουν ιδιαιτερότητες και καλό είναι να μην εξαιρεθούν φορείς που έχουν να πουν κάτι ιδιαίτερο για τα θέματα που τους απασχολούν.

Προτείνω, ακόμη, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας, δηλαδή τους πολιτικούς υπαλλήλους, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικού Ναυτικού, ΠΟΥΕΝ, την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, το Σύνδεσμο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εργαζομένων σε Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων Ελλάδος, την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, την Ένωση Λιμένων Ελλάδος, την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας, ΚΕΔΕ, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδας, ΟΚΕ, το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, ΣΕΕΝ, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, ΕΒΕΠ και την Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Εδώ, θα έπρεπε να προτείνω και τον Πανελλήνιο Σύλλογο Πλοηγών, όμως επειδή διερεύνησα και τους φορείς, μου είπαν ότι εκείνη την ημέρα το λιμάνι έχει μεγάλο φόρτο εργασίας και δεν θα μπορέσουν να παραστούν. Άρα, δεν τον προτείνω, όχι από τη δική μου πρόθεση, αλλά από τη δική τους αδυναμία να παραστούν. Προτείνω την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Δίκτυο Μικρών Νησιών, την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία και υπάρχει ένα ερωτηματικό για το αν πρέπει να καλέσουμε και την Ομοσπονδία Τριτέκνων για κάποια ζητήματα που υπάρχουν. Αλλά εκεί, έχω ένα ερωτηματικό. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Καταρχήν, νομίζω ότι όσον αφορά τα όργανα τα οποία καλύπτουν, τουλάχιστον συνδικαλιστικά, τους λιμενικούς, να μην καλούμε και επιμέρους τους συνδέσμους Αττικής, για παράδειγμα. Νομίζω ότι οι πανελλήνιες ενώσεις καλύπτουν και τους αξιωματικούς και τους υπαξιωματικούς. Θα ήθελα να προσθέσω τρεις ακόμη φορείς, την Ένωση Μαρινών Ελλάδος, την Πανελλήνια Ένωση Επαγγελματιών Τουριστικών Ημερόπλοιων Πλοίων και την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Σε όλα τα προηγούμενα, που είπε ο κύριος Δρίτσας, νομίζω ότι δεν διαφωνεί κανείς, αλλά εκεί που υπάρχει επικάλυψη νομίζω ότι πρέπει να το δούμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Αρβανιτίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Έχουμε τρία χρόνια να συζητήσουμε θέματα ναυτιλίας και καλό είναι να κατορθώσουμε να δεχθούμε όσο περισσότερους σε αυτήν τη διαδικασία, γιατί θα ήταν και ενημέρωση για τη Βουλή των Ελλήνων η παρουσία τους. Θέλω να προσθέσω σε όλα αυτά, με τα οποία δεν διαφωνώ, το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού και κάποιους από το Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδας και την Επιστημονική Επιτροπή Ειδικότητας Ναυπηγών ΤΕΕ, που είναι κρίσιμες ειδικότητες, οι οποίες θα μπορούσαν να μας ενημερώσουν για τα θέματα αυτά.

Επειδή, σημαντικό μέρος του νομοσχεδίου αφορά τους νηογνώμονες, αυτοί δεν έχουν ένωση. Πώς θα εκπροσωπηθούν για να μας ενημερώσουν για τα δικά τους θέματα; Υπάρχουν, αν δεν απατώμαι, 16 τέτοιου είδους επιχειρήσεις ή φορείς, αλλά κάποιοι από αυτούς πρέπει να συνεννοηθούν, γιατί κάποιος πρέπει να έρθει να μας ενημερώσει για το τι είναι όλο αυτό, αφού μεγάλο κομμάτι του νομοσχεδίου αφορά ένα νέο τρόπο νηολόγησης των πλοίων. Άρα, αφού δεν έχουν ένωση, πώς θα ακουστεί αυτή η φωνή εδώ; Βάζω τον προβληματισμό, κατ’ επιλογή, κυρία Πρόεδρε, δική σας ή σε συμφωνία, να συνεννοηθούν και να στείλουν κάποιον ο οποίος θα οριστεί ως εκπρόσωπός τους, έστω για αυτή τη διαδικασία την οποία κάνουμε σήμερα. Νομίζω ότι θα ήταν χρήσιμο, αντί για την ΚΕΔΕ, να παραστεί ο Δήμος Πατρέων. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Θέλω να συμπληρώσω τους φορείς ΡΑΛ, ΕΣΑΛ και ΔΑΛ, την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού και, αν δεν έχει ακουστεί, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδικής Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Σε μεγάλο βαθμό, έχω καλυφθεί. Έναν φορέα προτείνω επιπλέον, την Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, ΠΕΜΕΝ. Θα ήθελα να διευκρινίσω το εξής: μπορεί να προτάθηκε η ΠΝΟ, αλλά υπάρχει διάσταση απόψεων και καλό είναι να ακούμε όλες τις απόψεις και αυτός είναι ο λόγος που την προτείνω.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Καμμένος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Κύρια Πρόεδρε, έχω καλυφθεί. Θα συμφωνήσω με το συνάδελφό της Δημοκρατικής Συμπαράταξης. Οπωσδήποτε, από τους νηογνώμονες ένας φορέας να μας μεταφέρει τη γνώμη τους τεκμηριωμένα. Αν μπορέσουμε να τους πείσουμε να έρθει ένας ή δύο, να έρθουν να εκπροσωπηθούν, διότι είναι πολύ σημαντική η παρουσία τους και η γνώμη τους. Καλό είναι να έχουμε και μια φυσική παρουσία για να έχουμε ερωτήσεις και απαντήσεις. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μπορούμε να τους καλέσουμε και μπορούν να στείλουν και υπομνήματα. Μιλάω για όλους αυτή τη στιγμή. Ο κύριος Σαρίδης απουσιάζει.

Το λόγο έχει ο κύριος Δανέλλης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Θέλω να προσθέσω μόνο το Ελληνικό Δίκτυο Μικρών Νησιών. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Θέλω να διευκρινίσω ότι υπάρχουν δύο είδη κατηγοριών νηογνωμόνων. Είναι αυτοί που έχουν εξουσιοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι υπόλοιποι οι οποίοι δεν έχουν εξουσιοδοτηθεί, οι επονομαζόμενοι μικροί νηογνώμονες. Άρα, μπορεί να προσκληθεί ένας από τους μεγάλους νηογνώμονες, που έχει εξουσιοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και ένας από τους μικρούς.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Κατανοώ απολύτως την ανάγκη, σε μια διαβούλευση, να ακουστεί η γνώμη των νηογνωμόνων. Όμως, οι νηογνώμονες είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις, δεν είναι φορείς και η Επιτροπή της Βουλής μόνο μια φορά, από ό,τι θυμάμαι, είχε κάνει εξαίρεση και είχα συμφωνήσει και εγώ. Ο κανόνας είναι ότι δεν καλούνται ιδιωτικές επιχειρήσεις. Θα πρέπει να βρούμε έναν τρόπο να πάρουμε υπόψη και τη γνώμη τους και νομίζω ότι ο καλύτερος είναι τα υπομνήματα από όλους, γιατί δεν μπορούμε να κάνουμε και διάκριση. Δηλαδή, το ότι θα έρθει μια ιδιωτική επιχείρηση και θα πει την γνώμη της, δεν σημαίνει ότι εκπροσωπεί και τους υπόλοιπους και των δύο κατηγοριών, όπως είπε και ο κύριος Πλακιωτάκης. Τέλος, όσον αφορά την ΠΝΟ βρέθηκα και εγώ σε δίλημμα, αλλά αν πάμε στο να καλέσουμε και τα σωματεία της δύναμης της ΠΝΟ, πρέπει να έρθει και η Ένωση Πλοιάρχων και η ΠΕΜΕΝ, όπως προτάθηκε και η ΠΕΠΕΝ και τα κατώτερα πληρώματα. Δηλαδή, θα πρέπει να συνεννοηθούμε: είτε μένουμε στην ΠΝΟ, είτε τους περιλαμβάνουμε όλους.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καταρχάς, θα πω ότι η συνεδρίαση της Τρίτης 21/11/2017, αντί για τις 12.00΄, θα γίνει στις 13.00΄, λόγω αιθουσών, όπως με ενημέρωσαν οι υπηρεσίες της Βουλής. Δεύτερον, το θέμα των φορέων και της διαδικασίας το συζητήσαμε εδώ και στη Διάσκεψη και, με πρόταση του Προέδρου, αποφασίσαμε να διακόπτεται για 5 με 10 λεπτά η συνεδρίαση της Επιτροπής, κάτι που θα γίνει τώρα ώστε να συνεννοηθούν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές για την τελική λίστα. Αυτό το οποίο έχω να σας πω είναι να μην ξεπεράσουμε τους 18 φορείς. Διακόπτουμε για 10 λεπτά.

*(Διακοπή)*

***(Μετά τη διακοπή)***

*Έναρξη 10.55΄*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έγινε η σχετική διαβούλευση, σε λίγο θα ανακοινώσουμε και τους φορείς. Απ' ό,τι κατάλαβα, θα είναι γύρω στους 20, παραπάνω δεν θα είναι. Βέβαια, παραπάνω από ό,τι προβλέπει ο Κανονισμός. Είναι και το νομοσχέδιο μεγάλο.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, ο κύριος Θεόδωρος Δρίτσας, για 15 λεπτά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Έχω κάνει μια προετοιμασία. Ελπίζω να επιβεβαιωθεί ότι θα είναι ίσως και λιγότερο από 15’.

Συζητάμε σήμερα, επί της αρχής, στην πρώτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που έχει τίτλο: «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις».

Το μέρος Α΄ του σχεδίου νόμου έχει τίτλο «Επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων και αναγνωρισμένων οργανισμών» και αναπτύσσεται σε πέντε κεφάλαια, από το άρθρο 1 έως το άρθρο 20.

Το μέρος Β΄ έχει τίτλο «Ζητήματα ναυτιλίας, ασφάλειας και αστυνόμευσης προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Ελληνικής Ακτοφυλακής / προσωπικοί ραδιοφάροι ένδειξης θέσης κινδύνου» και αναπτύσσεται σε ένα κεφάλαιο, από το άρθρο 16 έως το άρθρο 25.

Το μέρος Γ΄ έχει τίτλο «Μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου για τις υπηρεσιακές μεταβολές των στελεχών του Λιμενικού Σώματος» και αναπτύσσεται σε τρία κεφάλαια, από το άρθρο 26 έως το άρθρο 51.

Το μέρος Δ΄ έχει τίτλο «Στρατηγικός Υπηρεσιακός Σχεδιασμός» και αναπτύσσεται από το άρθρο 52 έως το άρθρο 57.

Το μέρος Ε΄ έχει τίτλο «Θέματα προσωπικού Λιμενικού Σώματος» και αναπτύσσεται από το άρθρο 58 έως το άρθρο 75.

Το μέρος ΣΤ΄ έχει τίτλο «Ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, τροποποίηση του νόμου 2932 του 2001» και περιλαμβάνει τα άρθρα από 76 έως 78.

Το μέρος Ζ΄ έχει τίτλο «Μεταρρύθμιση του συστήματος εκπαίδευσης στελεχών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνική Ακτοφυλακή» και αναπτύσσεται σε ένα μόνο άρθρο, στο άρθρο 79 και, επί το ορθότερο, ο πλήρης τίτλος είναι ο τίτλος του άρθρου 79, δηλαδή «Μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής και εκπαίδευση στελεχών σε παραγωγικές σχολές του λιμενικού σώματος».

Πρόκειται, ίσως, για την πλέον ιστορική και μακρόπνοη προοπτική μεταρρύθμιση που εισάγει αυτό το νομοσχέδιο, την ένταξη δηλαδή επιτέλους του Λιμενικού Σώματος στις πανελλήνιες εξετάσεις.

Το μέρος Η΄ έχει τίτλο «Θέματα πολιτικού προσωπικού» και αναπτύσσεται στα άρθρα 80 έως 85.

Το μέρος Θ΄ έχει τίτλο «Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων» και αναπτύσσεται από το άρθρο 86 έως το άρθρο 106.

Το μέρος Ι΄ (δηλαδή 10ο) έχει τίτλο «Μετασχηματισμό συστήματος εποπτείας πλοίων» και αναπτύσσεται σε 4 άρθρα, τα άρθρα 107, 108, 109 και 110, με πολλές παραγράφους σε κάθε άρθρο.

Εδώ, αποτυπώνονται νομοθετικά πολύ σημαντικές και νεωτερικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης και του Υπουργείου. Εδώ, αποτυπώνονται νομοθετικά πολύ σημαντικές και νεωτερικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης και του Υπουργείου, μετά το πρόσφατο ναυάγιο του «Αγία Ζώνη 2». Η ανάγκη τέτοιων ρυθμίσεων είχε διαγνωστεί προ πολλού, αλλά το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη 2» επιτάχυνε τη νομοθέτηση.

Το μέρος ΙΑ΄, το οποίο περιλαμβάνει λοιπές διατάξεις, αναπτύσσεται σε 23 άρθρα, από το άρθρο 111 έως το άρθρο 133. Εδώ, επίσης, περιλαμβάνονται όχι μόνο επί μέρους ρυθμίσεις, αλλά και σημαντικές νέες καινοτόμες ρυθμίσεις, όπως είναι η ίδρυση του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών, η ενίσχυση της διαφάνειας της διαδικασίας πετρέλευσης, η σύσταση Συμβουλίου Επιβατικών Μεταφορών Νήσων και άλλα.

Τέλος, το μέρος ΙΒ΄ περιλαμβάνει ένα μόνο άρθρο, το 134 με τις τελικές διατάξεις.

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανήκει στα κατεξοχήν πολυθεματικά Υπουργεία, γι' αυτό και δεν είναι τυχαίο ότι όλα σχεδόν τα νομοθετήματα, που κατά καιρούς εισηγήθηκαν οι εκάστοτε Υπουργοί Ναυτιλίας, είχαν τέτοια χαρακτηριστικά. Δηλαδή, πολλά κεφάλαια, πολλά άρθρα, πολλά θέματα. Αυτό που ειδικά, όμως, χαρακτηρίζει αυτό το σχέδιο νόμου είναι ότι περιλαμβάνει πολλές και νέες ρυθμίσεις για πολύ σοβαρούς τομείς της αρμοδιότητας του Υπουργείου.

Ο τίτλος του αποτυπώνει και την αρχή του σχεδίου νόμου. Ακριβέστερα, όμως, σας καλώ να δείτε αυτό το σχέδιο νόμου επί της αρχής, ως ένα νομοθέτημα αναβάθμισης, εκδημοκρατισμού και διαφάνειας. Δεν είναι ένα εύκολο νομοσχέδιο, είναι ένα νομοσχέδιο με αιτία. Βήμα βήμα, αναδείχθηκαν ανάγκες και ωρίμασαν λύσεις. Προφανώς, όπως σε κάθε σχέδιο νόμου, η πρόοδος που συντελείται πιστώνεται στον αρμόδιο Υπουργό που το εισάγει, θέλω όμως να βεβαιώσω την Επιτροπή ότι οι περισσότερες από τις ρυθμίσεις ωρίμασαν με συστηματικό τρόπο και με τη συμμετοχή των υπηρεσιών του Υπουργείου, των εργαζομένων είτε του Λιμενικού Σώματος είτε του πολιτικού προσωπικού, αλλά και των εκπροσώπων των κλάδων και των κοινωνικών ομάδων, τα θέματα των οποίων αυτό ρυθμίζει.

Πιστεύω ότι οι τομές που επιχειρεί θα λύσουν προβλήματα και ο νόμος αυτός, όταν ψηφιστεί, θα αντέξει στο χρόνο. Στην κατ' άρθρον συζήτηση, θα μας δοθεί η δυνατότητα να αναδείξουμε, αναλυτικά και εξειδικευμένα, τις σημαντικότατες αλλαγές που επιφέρει. Σήμερα, θα περιοριστώ μόνο σε κάποιες από τις ρυθμίσεις που, κατά τη γνώμη μου, αποτυπώνουν με τρόπο χαρακτηριστικό την στόχευση αναβάθμισης, εκδημοκρατισμού και διαφάνειας.

Για πρώτη φορά, με 15 άρθρα προβλέπεται ένα πλήρες σύστημα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και επάρκειας για τους επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων αναγνωρισμένων οργανισμών περί ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, για τους επιθεωρητές του κράτους - λιμένα και άλλα. Είναι σημαντικό ότι ιδρύεται Σχολή επιθεωρητών, ελεγκτών, διαχείρισης, ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

Επίσης, πρώτη φορά θεσμοθετούνται διατάξεις για τους προσωπικούς ραδιοφάρους, ένδειξης θέσης κίνδυνου και, μάλιστα, προβλέπεται η δημιουργία και τήρηση μητρώου στοιχείων κατόχου PLB. Η ενεργοποίηση διαδικασίας της εκπομπής σήματος κινδύνων, σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα, συγκροτεί ένα πολύ σπουδαίο βήμα στον τομέα της έρευνας διάσωσης.

Τρίτον, για πρώτη φορά, τις τελευταίες δεκαετίες τουλάχιστον, το σύστημα μεταθέσεων, αποσπάσεων, μετατάξεων και διαθέσεων στελεχών του Λιμενικού Σώματος, θεσμοθετείται με νόμο και όχι μόνο με προεδρικό διάταγμα. Όλες και όλοι μπορείτε να κατανοήσετε τη σημασία της διαφοράς και της διαφοροποίησης που επέρχεται, αναφορικά πάντα με τη διαφάνεια και τη δικαιοσύνη στα θέματα αυτά, τα οποία είναι εξαιρετικά κρίσιμα θέματα για την συνοχή και την αποδοτικότητα του Λιμενικού Σώματος.

Προβλέπονται συλλογικές αποφάσεις παντού, επί τη βάσει θεσμοθετημένων κριτηρίων και, ταυτόχρονα, ανατίθεται από τον νόμο η πολιτική ευθύνη για την τήρηση όλων αυτών των προβλέψεων στον ίδιο τον Υπουργό Ναυτιλίας. Σε αντίθεση με κάποιες απόψεις που διατυπώνονται, κυρίως δημοσιογραφικής προέλευσης, τις μεταθέσεις, αποσπάσεις, μετατάξεις και τις διαθέσεις δεν τις κάνει ο Υπουργός. Ο Υπουργός εγγυάται τη νομιμότητα και χρεώνεται την ευθύνη για αυτό.

Τέταρτον, με ανάλογες στοχεύσεις, νομοθετείται με το άρθρο 37 σύστημα αξιολόγησης των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, ενώ με τα επόμενα άρθρα αναβαθμίζεται το σύστημα πειθαρχικού ελέγχου με σαφείς πρόνοιες κατοχύρωσης των δικαιωμάτων των ελεγχόμενων και με πρόσθετη πρόβλεψη, πάλι για πρώτη φορά, της θέσπισης κανονισμού πειθαρχίας.

Πέμπτον, από τις πλέον ριζοσπαστικές και καινοτόμες προβλέψεις αυτού του νομοσχεδίου είναι όσα περιλαμβάνονται στο μέρος Δ΄, με το στρατηγικό - επιχειρησιακό σχεδιασμό, την δομή δυνάμεων και τον προγραμματισμό των προμηθειών του Λιμενικού Σώματος. Οι κλάδοι του σώματος, η ηγεσία του, το συμβούλιο επιτελικού σχεδιασμού, ο αρμόδιος Υπουργός και τελικά το ΚΥΣΕΑ ενεργοποιούνται για τη συγκρότηση αυτού του πρωτόγνωρου, για την ιστορία του σώματος, πλαισίου.

Έκτον, όλα τα παραπάνω, μαζί και με πολλές άλλες προβλέψεις του σχεδίου νόμου, στις οποίες θα αναφερθούμε στην κατ' άρθρο συζήτηση, νομίζω ότι ήδη καθιστούν αδιαμφισβήτητο το γεγονός ότι, με αυτές τις ρυθμίσεις, το Λιμενικό Σώμα αναβαθμίζεται όπως του αξίζει. Ως κορωνίδα, όμως, αυτού του συνολικού πλέγματος ρυθμίσεων αναβάθμισης, επιτρέψτε μου να χαρακτηρίσω την ιστορική μεταρρύθμιση, που προβλέπει το άρθρο 79, για την εισαγωγή και εκπαίδευση στελεχών σε παραγωγικές σχολές του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, μέσω πανελλαδικών εξετάσεων, όπως ακριβώς ισχύει και στις Ένοπλες Δυνάμεις, την Ελληνική Αστυνομία και το Πυροσβεστικό Σώμα. Βεβαίως, πρέπει ακόμη να γίνουν όλα για να οργανωθεί αυτός ο νέος θεσμός.

Έβδομον, αδιαμφισβήτητα πρωτοποριακή και με σαφή κοινωνικό και αυτοδιοικητικό πρόσημο είναι η πρόβλεψη του άρθρου 76 για τη δυνατότητα σύναψης προγραμματικών συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ του Υπουργείου και Δήμων μικρών νησιών, με πληθυσμό λιγότερο από 5000 κατοίκους, για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση τους. Είναι ένα πρώτο και πολύ σημαντικό βήμα για την ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, με την τροποποίηση στο σημείο αυτό του ν.2932/2001. Το ίδιο ισχυρό κοινωνικό πρόσημο χαρακτηρίζει και τη ρύθμιση του άρθρου 78, για την προστασία των εργαζομένων στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.

Όγδοον, για τα θέματα που αφορούν το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου και την πλοηγική υπηρεσία, θα επιφυλαχθώ για τον αναλυτικότερο σχολιασμό στην κατ' άρθρο συζήτηση. Όμως και εδώ, πρέπει να υποσημειώσω ότι πρόκειται για σημαντικές ρυθμίσεις που άργησαν να γίνουν, αλλά κυρίως οφείλω να αναδείξω ότι για το πολιτικό προσωπικό και για την πλοηγική υπηρεσία πρέπει να υπάρξουν πολλές περισσότερες παρεμβάσεις, με στόχο την γενναία αναβάθμιση τους. Με στόχο τις ανάγκες τόσο της ναυτιλίας, όσο και των ναυτικών, οφείλουμε να εκσυγχρονίσουμε το μοντέλο ναυτιλιακής διοίκησης της χώρας μας και να καταξιώσουμε στελέχη του πολιτικού προσωπικού που διαθέτουν και επάρκεια και τεχνογνωσία.

Ένατον, οι διατάξεις του μέρους Θ΄ περιλαμβάνουν ένα πλέγμα πολλαπλών ρυθμίσεων, που αφορά στα λιμάνια, τα πλοία αναψυχής και τα ημερόπλοια, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, τη σχέση τους με την αυτοδιοίκηση σε εκτάσεις εντός χερσαίας ζώνης λιμένα, την ενεργοποίηση του μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών και στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου.

Δέκατον, το μέρος Ι΄, με τις διατάξεις του οποίου προβλέπεται ο μετασχηματισμός του συστήματος εποπτείας πλοίων, αποτελεί και αυτό μια μεγάλη τομή στην αναμόρφωση του πλαισίου λειτουργίας του κλάδου ελέγχου πλοίων, ο οποίος στο εξής θα ελέγχει τους νηογνώμονες με παράλληλο εκσυγχρονισμό και αυστηροποίηση του πλαισίου λειτουργίας των νηογνωμόνων. Ξεχωριστής σημασίας, βέβαια, στο ίδιο πλαίσιο, είναι οι διατάξεις που προβλέπουν τη μείωση του ορίου ηλικίας των δεξαμενόπλοιων που κάνουν πετρέλευση στο εσωτερικό της χώρας. Φυσικά, δεν πρέπει να μας διαφύγει η επίσης καινοτόμος ρύθμιση του άρθρου 117 για την ενίσχυση της διαφάνειας στις διαδικασίες πετρέλευσης με την δεσμευτική υποχρέωση των πλοίων να γνωστοποιούν εγγράφως το στίγμα τους, τουλάχιστον 12 ώρες πριν την πραγματοποίηση της πετρέλευσης.

Ενδέκατον, με κίνδυνο να αδικήσω σε αυτή την πρώτη συνοπτική παρουσίαση πολλές ακόμη από τις επιμέρους διατάξεις του σχεδίου νόμου, θα συμπληρώσω, τελειώνοντας αυτή την φιλόδοξη ενδεκάδα, με την αναφορά στις διατάξεις για το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού του άρθρου 119 και του Συμβουλίου Επιβατικών Μεταφορών Νήσων, στο πλαίσιο της εθνικής στρατηγικής συνδυασμένων μεταφορών του άρθρου 125.

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, κλείνοντας, θέλω να επισημάνω ένα ακόμη, κατά τη γνώμη μου, σημαντικό στοιχείο που προσθέτει στην ταυτότητα αυτού του σχεδίου νόμου. Εάν διαβάσει κανείς πρόχειρα την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, θα σχηματίσει - ίσως εσφαλμένα, κατά τη γνώμη μου - την άποψη ότι αυτό το σχέδιο νόμου είναι ακριβό. Δεν είναι. Αντίθετα, επιφέρει σημαντικά έσοδα στον κρατικό προϋπολογισμό και σε εποπτευόμενους φορείς, ενώ και σε ειδικές διατάξεις εξοικονομεί δαπάνες.

Σας καλώ για τη θετική ψήφο επί της αρχής και νομίζω ότι είναι ένα σχέδιο νόμου που προσφέρεται και για προβληματισμό και για διαβούλευση και για ειδικές παρεμβάσεις και είμαι βέβαιος ότι όλα τα κόμματα θα συνεισφέρουν προς αυτή την κατεύθυνση. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε για το σύντομο του χρόνου σας, κ. Δρίτσα. Ο κ. Πλακιωτάκης, Εισηγητής της Ν.Δ., έχει το λόγο για 15 λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά ζούμε ιστορικές στιγμές σήμερα. Μετά από δυόμισι περίπου χρόνια αναμονής, η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός Ναυτιλίας φέρνουν ένα νομοσχέδιο στη Βουλή, που στην ουσία είναι κάποιες σκόρπιες σκέψεις και απόψεις για θέματα ναυτιλίας. Είμαι βέβαιος, όπως και πολλοί συνάδελφοί μέσα σε αυτήν την αίθουσα, πως εάν δεν μεσολαβούσε το τραγικό ατύχημα με την βύθιση του δεξαμενόπλοιου «Αγία Ζώνη 2», ακόμη θα περιμέναμε το εν λόγω νομοσχέδιο.

Η αλήθεια είναι, κ. Υπουργέ, ότι προσπαθείτε και σε προσωπικό επίπεδο, αλλά και σε πολιτικό, η Κυβέρνηση να αποποιηθεί των πολιτικών της ευθυνών για τον τραγικό τρόπο - με τον παιδαριώδη, τολμώ να πω, τρόπο - με τον οποίον χειρίστηκε το εν λόγω ναυάγιο, το οποίο προκάλεσε τεράστια οικολογική καταστροφή στις ακτές του Σαρωνικού και, κυρίως, επέφερε σημαντικές οικονομικές επιβαρύνσεις σε όλους τους επαγγελματίες, αλλά κυρίως σε αυτούς που επιβιώνουν στη θαλάσσια περιοχή.

Είναι ένα νομοσχέδιο, κ. Υπουργέ, που ούτε μεταρρύθμιση αποτελεί, ούτε ενισχύει τη διαφάνεια και την αξιοκρατία, – για όλα αυτά τα θέματα θα επανέλθω στη συνέχεια – ενώ εμφανίζει να έχει σημαντικά προβλήματα ως προς την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Εγώ θα έλεγα ότι πολλά από τα άρθρα του νομοσχεδίου, τα οποία πρακτικά αφορούν το θαλάσσιο τουρισμό, - μάλλον, δύο είναι - ουσιαστικά βάζουν ταφόπλακα στον συγκεκριμένο κλάδο και θα επανέλθω στη συνέχεια.

Άρα, εάν δούμε το νομοσχέδιο συνολικά, από τα 133 περίπου άρθρα, τα 100 είναι τακτοποιήσεις και τα 33 είναι ουσιαστικά αυτά τα οποία αποτελούν την πεμπτουσία του χάους και της καταστροφής. Έρχομαι συγκεκριμένα. Πρώτα απ' όλα, κ. Υπουργέ, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο πώς προέκυψε; Από την αρχή, η φιλοσοφία του συγκεκριμένου νομοσχεδίου ήταν να πιστοποιήσουμε επιθεωρητές όλων των κατηγοριών, επιθεωρητές κράτους σημαίας, επιθεωρητές port state control, επιθεωρητές ICE PS, επιθεωρητές ISM και τελικά τι προέκυψε;

Προέκυψε το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη 2», όπου τι κάνατε; Με αφορμή το συγκεκριμένο ναυάγιο, μεταφέρατε, και μάλιστα με τον καινοφανή όρο της υποχρεωτικής εξουσιοδότησης μεταφοράς αρμοδιοτήτων από το ΥΓΕΠ, τον κλάδο επιθεώρησης εμπορικών πλοίων στους νηογνώμονες. Μεταφέρατε την έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, από τον κλάδο επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, στους νηογνώμονες. Και εδώ, προκύπτουν τα εξής απλά ερωτήματα.

Πρώτα απ' όλα, τι είναι πραγματικό εκείνο που οδήγησε την Κυβέρνηση να προωθήσει με αυτό τον τρόπο τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες; Ποια είναι τα κακώς κείμενα, κ. Υπουργέ, που εντόπισε στην ορθή και σύννομη λειτουργία του συγκεκριμένου κλάδου; Και πείτε μας εδώ ευθαρσώς, στην ελληνική αντιπροσωπεία, τελικά φταίνε οι πολιτικοί υπάλληλοι και οι ένστολοι λιμενικοί του κλάδου επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, που βυθίστηκε το «Αγία Ζώνη 2»;

Ποια προετοιμασία έχει γίνει εσωτερικά στον κλάδο επιθεώρησης εμπορικών πλοίων για αυτή την μεταβολή; Και πείτε μου εσείς πραγματικά, τι έσοδα θα απωλέσει ο κλάδος επιθεώρησης εμπορικών πλοίων από αυτή την μεταβολή; Είναι έτοιμοι οι νηογνώμονες να υποδεχθούν την συγκεκριμένη αρμοδιότητα; Διότι εδώ προκύπτουν, κύριε Υπουργέ, δύο τινά. Πρώτο είναι το δίκτυο. Πείτε μου εσείς, εάν προκύψει ένα περιστατικό στην Μήλο και πρέπει ένα ημερόπλοιο να αποπλεύσει το ταχύτερο δυνατόν, τι θα γίνει;

Πρώτα τι γινόταν; Μέσω του τοπικού κλάδου επιθεώρησης εμπορικών πλοίων κλιμακίου, άμεσα μπορούσε να εκδώσει πιστοποιητικό. Πείτε μου τώρα, πώς θα γίνει με αυτήν την εκχώρηση της αρμοδιότητας, που για πρώτη φορά - προσέξτε με - το Δημόσιο έχει απωλέσει εξουσία και τη μεταφέρει σε ιδιώτες, χωρίς βεβαίως να έχει εξασφαλίσει, πρώτον, εάν μπορούμε να τους εξυπηρετήσουμε και, δεύτερον, το τιμολόγιο.

Επειδή μιλάτε συνεχώς για διαφάνεια, φέρετε σε εμάς εδώ σχετικά με το ποιο θα είναι το τιμολόγιο των ημερόπλοιων, των μικρών αλιευτικών, ώστε να μπορούν μέσω των νηογνωμόνων να παίρνουν τα πιστοποιητικά. Άρα εδώ, κύριε Υπουργέ, προκύπτουν πολύ βασικά και συγκεκριμένα ερωτήματα στα οποία προφανώς και θέλουμε συγκεκριμένες απαντήσεις. Πάμε τώρα στα θέματα που επηρεάζουν την ανάπτυξη. Εδώ, κύριε Υπουργέ, τα θέματα του θαλάσσιου τουρισμού αφορούν σ’ έναν κλάδο που συνεισφέρει 4% περίπου του ΑΕΠ, από το συνολικό 20% του τουρισμού.

 Οπότε, εδώ μιλάμε για ένα αμιγώς αναπτυξιακό τομέα. Και τι κάνατε σε αυτόν τον τομέα; Αντί να τον ενισχύετε με αναπτυξιακά κίνητρα, εσείς τι κάνετε; Τον φορολογείτε! Έτι περαιτέρω, ίσχυε ο νόμος 4256/2014, ένας νόμος ο οποίος είχε πάρει σημαντικές αποφάσεις και διευκόλυνε στην κατεύθυνση και της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και της μείωσης της γραφειοκρατίας.

Έρχεστε τώρα εσείς και επαναφέρετε, για παράδειγμα, τις ουρές για τις άδειες απόπλου από τις λιμενικές αρχές, να μην διενεργούν αυτού του είδους τη διαδικασία. Και γιατί δεν το κάνετε; Διότι, πολύ απλά, δεν έχετε εφαρμόσει ακόμα το ηλεκτρονικό μητρώο και όχι μόνο αυτό. Υπάρχουν, βεβαίως, και καινοφανείς εδώ ρυθμίσεις παγκόσμιας πρωτοτυπίας. Για παράδειγμα, εισάγεται μια ρύθμιση η οποία υποχρεώνει στο ναυλοσύμφωνο την αναφορά κάθε μελλοντικής επιβίβασης - αποβίβασης επιβατών και τον σχετικό λιμένα επιβίβασης – αποβίβασης, με αποτέλεσμα να δημιουργείται η υποχρέωση, δηλαδή, εάν θέλει για οποιοδήποτε λόγο ο ναυλωτής να επιβιβάσει ή αποβιβάσει κάποιον φίλο του ή φιλοξενούμενο του, κατά τη διάρκεια του ναύλου, να έχει αναγράψει τα στοιχεία αυτού στο ναυλοσύμφωνο.

Καταλαβαίνετε, κύριε Υπουργέ, ότι όλες αυτές οι ρυθμίσεις μας εκθέτουν και εκθέτουν τη χώρα μας στο παγκόσμιο γίγνεσθαι του χώρου του θαλάσσιου τουρισμού. Προσέξτε εδώ μια αντίφαση. Την ίδια ώρα που αποκρατικοποιείτε μαρίνες – αυτό δεν κάνετε με το ΤΑΙΠΕΔ; δεν αποκρατικοποιείτε τις μαρίνες; - εσείς επιβάλλετε νέα τέλη στα επαγγελματικά σκάφη και στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, με αποτέλεσμα να υπάρχει ο κίνδυνος της φυγής των σκαφών.

Δείτε τη διεθνή εμπειρία. Όπου εφαρμόστηκαν τέτοιου είδους ρυθμίσεις, όπως για παράδειγμα στην Ιταλία όπου εφαρμόστηκε η συγκεκριμένη ρύθμιση το 2012, έφυγαν 25.000 σκάφη αναψυχής. Κύριε Υπουργέ, πείτε στους συμβούλους σας να μη σας προτείνουν μόνο την επιβολή φόρων. Εγώ θα σας κάνω σήμερα μια πρόταση, γιατί θέλω να είμαι και δημιουργικός, για τα πλοία με ξένη σημαία, για το πώς, δηλαδή, μπορείτε να χρεώσετε και να εισπράξετε το Φ.Π.Α..

Σε άλλες ανταγωνίστριες χώρες, στην Ιταλία, στην Κροατία, στη Γαλλία, υπάρχει θεσμικό πλαίσιο το οποίο τι κάνει; Στην ουσία, μπορεί η πλοιοκτήτρια εταιρεία να ορίσει φορολογικό αντιπρόσωπο, δηλαδή λογιστή, νομικό ή κάποιον άλλο αντιπρόσωπο, ο οποίος θα μπορεί να καταθέσει τον Φ.Π.Α., χωρίς την υποχρέωση ίδρυσης εταιρείας στην χώρα μας για το σκοπό αυτό. Άρα, αυτό είναι μια πρόταση την οποία θα μπορείτε να μελετήσετε.

Διότι, φανταστείτε ένα σκάφος, για παράδειγμα, 60 μέτρων, το οποίο μπορεί να ενοικιαστεί 600.000 ευρώ την εβδομάδα. Μπορείτε να εισπράξετε Φ.Π.Α. 72.000 ευρώ. Πείτε μου εσείς μια άλλη επιχειρηματική δραστηριότητα, που μπορείτε να εισπράξετε μέσα σε μία εβδομάδα 72.000 ευρώ;

Έρχομαι στις επιμέρους αλλαγές που προωθείτε. Επιχειρείτε να κρατικοποιήσετε την ακτοπλοΐα. Αυτό επιτρέψτε μου να πω ότι είναι ένα αποτυχημένο μοντέλο του παρελθόντος, με τις δημοτικές ναυτιλιακές εταιρείες, το οποίο είναι και αντικοινωνικό και βεβαίως αντισυνταγματικό.

Τώρα, έρχομαι στα θέματα της διαφάνειας, γιατί πολύς λόγος έγινε για τα συγκεκριμένα ζητήματα. Κύριε Υπουργέ, για την εφαρμογή των διατάξεων του νομοσχεδίου σας απαιτούνται 11 Προεδρικά Διατάγματα, 6 Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, 14 Υπουργικές Αποφάσεις. Επίσης, υπάρχει και συγκεκριμένη διάταξη - εδώ και αν είναι διαφάνεια - με την οποία ζητείται εξουσιοδότηση από την Βουλή, ώστε να μπορέσετε με Υπουργικές Αποφάσεις να νομιμοποιήσετε εγκυκλίους που έχουν εκδοθεί στο παρελθόν, χωρίς να υπάρχει νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοσή των. Δηλαδή, να επιλύουν θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης, για τα οποία μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν ρυθμιστικοί κανόνες στο εθνικό και διεθνές δίκαιο. Αλήθεια, τι αφορούν, κύριε Υπουργέ, οι συγκεκριμένες εγκύκλιοι; Γιατί δεν ενημερώνεται η Εθνική Αντιπροσωπεία περί τίνος πρόκειται οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις;

Έρχομαι τώρα στα θέματα προσωπικού Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Είναι γεγονός ότι, παρά την καθολική απαίτηση του προσωπικού για νομοθετική βελτίωση του ισχύοντος Προεδρικού Διατάγματος 32/2009, εσείς τί κάνατε; Απλά ενσωματώνετε αυτούσιες διατάξεις από το προαναφερόμενο Προεδρικό Διάταγμα, αλλά και ελάχιστες βελτιώσεις από αντίστοιχο νομοθέτημα για το προσωπικό των Ενόπλων Δυνάμεων. Αυτό κάνετε, κύριε Υπουργέ. Η πραγματικότητα, όμως, είναι η εξής, ότι για να εφαρμοστούν όλες αυτές οι διατάξεις για το Λιμενικό Σώμα, περί ελέγχου, περί μεταθέσεων, αποσπάσεων, μετατάξεων, πειθαρχικών συμβουλίων, απαιτείται η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος. Η πρότασή μας είναι απλή: Γιατί δεν αποσύρετε τα άρθρα που αναφέρονται στα συγκεκριμένα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και να μας φέρετε ένα Προεδρικό Διάταγμα το οποίο να έχει καταστεί προϊόν διαβούλευσης; Αντί γι’ αυτό εσείς τι κάνετε; Απλά για λόγους εντυπωσιασμού, μας φέρνετε να νομοθετήσουμε διατάξεις, οι οποίες για να εφαρμοστούν χρειάζεται Προεδρικό Διάταγμα, και κρατάτε, όμως, για τον εαυτό σας το εξής, - εδώ, διαβάζω επακριβώς, όπως είναι στο νομοσχέδιο, το άρθρο 26, παράγραφος 1 – ότι τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, τοποθετούνται, μετατίθενται, αποσπώνται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Κύριε Υπουργέ, με αυτή τη ρύθμιση μας επαναφέρετε σε κακές πρακτικές, για τις οποίες το πολιτικό σύστημα έχει λογοδοτήσει πολλές φορές στο παρελθόν. Άρα, μην πανηγυρίζετε. Φέρτε μας ένα ολοκληρωμένο Προεδρικό Διάταγμα, για να μπορούμε να εκφράσουμε και εμείς επί του συγκεκριμένου τις απόψεις μας.

Όσον αφορά για το άρθρο 78, πόσο αναπτυξιακό μέτρο, κύριε Υπουργέ, μπορεί να είναι η ανάθεση στα λιμενικά όργανα, ως σαν να έχουν δικαστικές αρμοδιότητες, πέραν των μέχρι σήμερα ισχυόντων κανόνων για τα θέματα ναυτεργατικών διαφόρων, της επίλυσης, δια της απαγόρευσης, από όλα τα θέματα που αφορούν, όχι μόνο στην καταβολή μισθών, αλλά και αυτών των ασφαλιστικών εισφορών.

Είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ, να λειτουργήσει μια επιχείρηση, με αυτόν τον τρόπο και με τη συνεχή απειλή αναστολής της δραστηριότητας του πλοίου; Ξέρετε πολλές επιχειρήσεις σήμερα, εν μέσω οικονομικής κρίσης, που να μην διακανονίζουν τις όποιες οφειλές τους με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα τους;

Όσον αφορά για την πρόσληψη προσωπικού μέσω πανελληνίων εξετάσεων, διερωτάται κανείς, κύριε Υπουργέ, καταρχήν, αν υπάρχουν υποδομές, αν υπάρχουν προγράμματα σπουδών, αν υπάρχουν εξουσιοδοτικές αποφάσεις για καθηγητές, θεσμικό πλαίσιο, κανονισμοί; Πώς θα λειτουργήσουν όλες αυτές οι Ακαδημίες; Και επιπλέον, είναι γεγονός ότι μια συγκεκριμένη διάταξη, χωρίς να συνοδεύεται με τα κείμενα των εξουσιοδοτικών διατάξεων, Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις, Κανονισμοί Λειτουργίας Σχολών, πείτε μου εσείς, πώς μπορεί να «περάσει» μια τέτοια ρύθμιση; Εκτός και αν έχετε άλλα στο μυαλό σας και εδώ θέλω μια σαφή και ξεκάθαρη απάντηση επί του ζητήματος. Το Λιμενικό Σώμα έχει διττή αρμοδιότητα και θέλω αυτό να το καταλάβουμε όλοι, διότι και στο παρελθόν υπήρξαν κάποιες πειραματικές πρωτοβουλίες που τελικά απέτυχαν. Δηλαδή τί; Να διαχωρίσουν το Λιμενικό Σώμα, συγκεκριμένα τον Κλάδο της Ναυτιλίας, από το Υπουργείο. Περιμένω μια ξεκάθαρη απάντηση από εσάς, όσον αφορά το μέλλον του Λιμενικού Σώματος, διότι όπως προανέφερα το Λιμενικό Σώμα έχει διττή αρμοδιότητα. Πρώτα απ' όλα, στην ασφάλεια και στη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων της χώρας μας και, βεβαίως, συνεισφέρει επίσης τα μέγιστα και έχει συνεισφέρει διαχρονικά στα 100 χρόνια λειτουργίας του στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Εγώ θέλω να μου δώσετε, κύριε Υπουργέ - γιατί και στο παρελθόν, επί κ. Δρίτσα, είχε γίνει μια ανάλογη μελέτη , όσον αφορά το οργανόγραμμα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας - μια ξεκάθαρη απάντηση, αν ο Κλάδος Ναυτιλίας, τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος που υπηρετούν τη Ναυτιλία, θα παραμείνουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας;

Διότι, μου κάνει πραγματικά εντύπωση ότι συστήνετε άλλο ένα Σώμα, επίσης, Επιθεωρητών Ελεγκτών Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το οποίο τί ακριβώς θα κάνει; Εδώ υπάρχει το Τμήμα των Εσωτερικών Υποθέσεων, υπάρχει η Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου, υπάρχει η Γενική Επιθεώρηση του Ελληνικού Σώματος. Τι ακριβώς θα κάνει, κύριε Υπουργέ, το συγκεκριμένο Σώμα Επιθεωρητών; Δεν θα υπάρχει αλληλοεπικάλυψη; Αλλά και αν ακόμη δεχτούμε ότι δεν θα υπάρχει αλληλοεπικάλυψη, είναι δυνατόν τα συγκεκριμένα στελέχη, τα οποία κατά κύριο λόγο θα είναι πολιτικοί υπάλληλοι, να μπορούν να αξιολογήσουν επιχειρησιακές δράσεις του Λιμενικού Σώματος; Πώς θα έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες χαρακτηρισμένες σε βαθμό ακόμα και άκρως απόρρητες; Πώς θα εκτιμηθούν τα ζητήματα δημόσιας και κρατικής ασφάλειας; Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι αυτά, κύριε Υπουργέ, είναι πολύ κρίσιμα και σοβαρά ερωτήματα, τα οποία περιμένουν από εσάς μια ξεκάθαρη απάντηση.

Για όλους αυτούς, λοιπόν, τους λόγους, διαφωνούμε, κύριε Υπουργέ, κάθετα με το συγκεκριμένο νομοθέτημα. Τα σχέδιά σας είναι καταστροφικά, θα πλήξουν την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας και θα την φέρουν δεκαετίες πίσω. Δεν είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ, την εποχή που συντελείται η σύγκλιση των τεχνολογιών και της επικοινωνίας, αλλά και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και κοινωνικής δικτύωσης να καθορίζουν την δημόσια σφαίρα, εσείς να διεκδικείτε υπερεξουσίες και τον ασφυκτικό έλεγχο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η Ν.Δ. είναι προφανές ότι θα καταψηφίσει την πρόταση σας και πολύ σύντομα θα καταργήσει πλήρως τον συγκεκριμένο νόμο σας. Όπως έλεγε ένας Γάλλος συγγραφέας, ο άνθρωπος δεν μπορεί να ανακαλύψει νέους ωκεανούς ,εάν δεν έχει το θάρρος να απομακρυνθεί από την ακτή. Και εσείς, κ. Κουρουμπλή, απ' ό,τι φαίνεται, δυσκολεύεστε να απομακρυνθείτε από τις ακτές του Σαρωνικού, γιατί με τις ανεύθυνες πρακτικές σας, τις μολύνατε και τις καταδικάσατε σε ολοκληρωτικό θάνατο. Να είστε βέβαιος ότι δεν θα επιτρέψουμε να συμβεί το ίδιο και με την Ελληνική Ναυτιλία. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χρειάστηκε να περάσουν 3 ολόκληρα χρόνια διακυβέρνησης από την Kυβέρνησή σας ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – ΑΝ.ΕΛ., μέχρι να έρθει στη Βουλή ένα νομοσχέδιο για τη ναυτιλία, ενώ ακόμη δεν έχουμε δει καμία νομοθετική πρωτοβουλία ουσιαστική στα θέματα της νησιωτικής πολιτικής.

Μέχρι σήμερα, το μόνο που έχετε να επιδείξετε, σε έναν από τους πιο δυναμικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, είναι η πώληση των λιμανιών σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη. Δεν έχετε καταθέσει καμία στρατηγική, κανένα όραμα, κανένα σχέδιο, που θα μπορούσε να φέρει δουλειές και εισόδημα στην ελληνική οικονομία. Είναι παράδοξο να ακούμε τον Υπουργό Ναυτιλίας να λέει ότι προσπαθεί να κάνει τον Πειραιά διάδοχο του City στο Λονδίνο, όταν η Κυβέρνησή σας στέρησε 5,32 δισ. από την ελληνική οικονομία σε ναυτιλιακό συνάλλαγμα λόγω των «capital controls».

Δυστυχώς, στη ναυτιλία, όπως και σε όλους τους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, η Κυβέρνηση πορεύεται με την ίδια λογική, με τη λογική του «βλέποντας και κάνοντας». Βεβαίως, ο κ. Υπουργός είναι τυχερός, γιατί έχει να διαχειριστεί ένα παραγωγικό Υπουργείο, στο οποίο ως χώρα πηγαίνουμε αρκετά καλά. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι δεν χρειάζεται περαιτέρω προσπάθεια. Δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν προβλήματα και ότι δεν χρειάζεται συνεκτικό σχέδιο.

Η ναυτιλία είναι από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της παραγωγικής «μηχανής» της χώρας και μπορεί, πράγματι, να αποτελέσει «μοχλό» ανάπτυξης που θα συμπαρασύρει και άλλους κλάδους.

Θα σας έλεγα, επίσης, ότι είναι ένας τομέας στον οποίο μπορούμε να κάνουμε πράξη την εθνική συνεννόηση, πάνω σε έναν «οδικό» χάρτη που θα συμφωνήσουμε από κοινού τα πολιτικά κόμματα, οι φορείς της ναυτιλίας και, φυσικά, η κοινωνία.

Θέλω, βεβαίως, να αναγνωρίσω στον κύριο Υπουργό ότι φέρνει στη Βουλή ένα νομοσχέδιο «σκούπα», το οποίο σε αρκετά σημεία θα λύσει προβλήματα. Οφείλω, όμως, να πω ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο κακογραμμένο με πολλές και σημαντικές αντιφάσεις, ένα νομοσχέδιο στο οποίο κρύβονται διατάξεις με αμφιλεγόμενο περιεχόμενο.

Θα σας φέρω, ίσως, το πιο κραυγαλέο παράδειγμα. Με το Α΄ Μέρος του νομοσχεδίου, ο Υπουργός δημιουργεί ένα νέο σύστημα εκπαίδευσης και πιστοποίησης των στελεχών που διενεργούν ελέγχους και επιθεωρήσεις σε νηογνώμονες, πλοία και λιμάνια.

Την ίδια στιγμή, με το άρθρο 107, αφαιρεί την αρμοδιότητα και το προνόμιο του Κράτους να διενεργεί πρωτογενείς ελέγχους και πιστοποίηση σε πλοία, υπό ελληνική σημαία, παρέχοντας την αποκλειστική παροχή τέτοιων υπηρεσιών στους νηογνώμονες.

Απ' αυτή την απόφασή σας, κύριε Υπουργέ, το Ελληνικό Δημόσιο θα χάνει κάθε χρόνο πάνω από μισό εκατομμύριο ευρώ, μόνο και μόνο για να καλύψετε τις πολιτικές ευθύνες για τη ρύπανση του Σαρωνικού και να αποπροσανατολίσετε την κοινή γνώμη.

Η ιστορία του ναυαγίου του «Αγία Ζώνη 2» στο Σαρωνικό, είναι μία ιστορία που όσο τη συνεχίζετε, εκτίθεστε. Ήρθατε, πριν από περίπου ένα μήνα στη Βουλή, να μας πείτε ότι δεν έγινε κανένα λάθος. Δεν υπήρξε καμία παραίτηση, καμία δήλωση που να επισημαίνει τυχόν λάθη που έγιναν, είτε σε πολιτικό, είτε σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Ο κ. Σαντορινιός, μάλιστα, μας έλεγε να μην πυροβολούμε το Λιμενικό, γιατί οι άνθρωποι έκαναν καλά τη δουλειά τους. Πώς, λοιπόν, ελήφθη η απόφαση, κύριε Υπουργέ, να «ξηλωθούν» πρόσφατα 18 στελέχη του Υπουργείου σας για αυτή την υπόθεση; Υπάρχει πόρισμα που να δείχνει τα αίτια και τους υπεύθυνους γι’ αυτή την υπόθεση και δεν το γνωρίζουμε;

Ξέρετε είναι πολύ εύκολο να ξεφορτώσετε την ευθύνη στους άνδρες και τις γυναίκες του Λιμενικού Σώματος. Είναι εύκολο να λέτε ότι φταίει ο Κλάδος Ελέγχου Πλοίων του Υπουργείου και ότι τώρα θα τα αναλάβουν όλα οι νηογνώμονες. Το δύσκολο είναι να μας πείσετε ότι κάτι τέτοιο δεν θα επαναληφθεί. Δώσατε σε ένα βράδυ στον Πρωθυπουργό πτυχίο ναυπηγού και αποφάνθηκε ότι για όλα φταίει το Δημόσιο.

Φαντάζομαι ότι, αν το επόμενο διάστημα ένα αυτοκίνητο που πέρασε δημόσιο ΚΤΕΟ, προκαλέσει ένα μεγάλο ατύχημα, θα κλείσετε και τα δημόσια ΚΤΕΟ. Αυτή είναι η λογική σας: «πονάει χέρι, κόβει κεφάλι». Κρατιστές στα χαρτιά, νεοφιλελεύθεροι στην πράξη. Κάνετε σοβαρά λάθη, μόνο και μόνο για να μην «σκουπίσετε κάτω από το χαλί».

Για να είμαι δίκαιος, σε καμία περίπτωση δεν ισχυρίζομαι ότι όλα αυτά τα προβλήματα προέκυψαν στην περίοδο της Κυβέρνησής σας. Επικαλείστε, όμως, δική μας νομοθεσία, για να πείτε ότι η απεμπλοκή του Υπουργείου από τους ελέγχους είχε σχεδιαστεί στο παρελθόν, αλλά δεν έγινε ποτέ πράξη. Αυτό, βέβαια, είναι ψέμα. Λέτε στην αιτιολογική έκθεση ότι ο στόχος είναι ο Κλάδος Ελέγχου Πλοίων να αποκτήσει, σταδιακά, εποπτικό ρόλο. Αυτό, όντως, είναι αλήθεια. Είναι κάτι το οποίο θέλουμε και εμείς. Πείτε μου, όμως, πού αναφέρεται πρόβλεψη για πλήρη απεμπλοκή του Ελληνικού Δημοσίου από τη διαδικασία ελέγχων και των επιθεωρήσεων στα πλοία;

Αυτό που κάναμε εμείς το 2003, ήταν να αποκεντρώσουμε τη διαδικασία επιθεώρησης, για να διευκολύνουμε τα μικρά πλοία και την Περιφέρεια. Δεν πήραμε ποτέ καμία απόφαση για πλήρη απεμπλοκή του Ελληνικού Δημοσίου από τη διαδικασία των ελέγχων και των επιθεωρήσεων. Με μισές αλήθειες δεν πάτε μακριά.

Αν δεν αναλάβετε ουσιαστικές πρωτοβουλίες, για να είμαστε σίγουροι ότι δεν θα έχουμε στο μέλλον αντίστοιχα συμβάντα και, κυρίως, ότι θα υπάρχει αποτελεσματικότητα στην αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης, τότε το πρόβλημα, αργά ή γρήγορα, θα το ξαναβρούμε μπροστά μας.

Η ρύθμιση που φέρνετε, ακόμη και αν υποθέσουμε ότι είναι σκόπιμη, ισχύει μόνο για τα πλοία με ελληνική σημαία. Για τα υπόλοιπα πλοία που βρίσκονται καθημερινά στις ελληνικές θάλασσες, θα ισχύει αύριο ό,τι ίσχυε και χθες. Τι θα κάνετε, λοιπόν, αν βουλιάξει στα ανοιχτά ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο, υπό ξένη σημαία, το οποίο έχει πιστοποιητικό νηογνώμονα;

Τι θα κάνετε τότε, κύριε Υπουργέ; Θα απαγορεύσετε στα δεξαμενόπλοια, υπό ξένη σημαία, να διέρχονται από τα ελληνικά χωρικά ύδατα; Θα αφαιρέσετε την εξουσιοδότηση του συγκεκριμένου ή όλων των νηογνωμόνων; Θα επαναφέρετε την αρμοδιότητα στον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων κι εκεί θα τελειώσει το πρόβλημα;

Ο τρόπος με τον οποίο συμπεριφέρεστε, δείχνει ότι δεν είστε έτοιμος να αντιμετωπίσετε ένα αντίστοιχο περιστατικό ρύπανσης, πόσο μάλλον ένα πολύ μεγαλύτερο ατύχημα, που απεύχομαι, μακριά από τις ακτές.

Επίσης, θέλω να εμείνω σε ένα, ακόμη, άρθρο του νομοσχεδίου, το άρθρο 37, για να δείξω ότι έχουμε μάθει να λέμε πολύ ωραία λόγια, τα οποία στην πράξη δεν έχουν κανένα πρακτικό αποτέλεσμα.

Κύριε Υπουργέ, λέτε ότι θα αξιολογήσετε τα στελέχη του Λιμενικού, με βάση προεδρικό διάταγμα που θα εκδοθεί στους επόμενους τέσσερις μήνες. Θέλετε να μας εξηγήσετε πώς ακριβώς θα γίνει αυτή η αξιολόγηση; Υπάρχει κάποιο αναπτυξιακό πλάνο στο Υπουργείο σας, το οποίο θα πρέπει να ακολουθήσουν οι εργαζόμενοι για να φέρουν συγκεκριμένα αποτελέσματα; Υπάρχουν ετήσιοι στόχοι για να αυξήσετε το Α.Ε.Π., που προσφέρει η Ναυτιλία στην ελληνική οικονομία;

Πριν λίγες μέρες, διάβασα μια μελέτη του ΙΟΒΕ, σύμφωνα με την οποία η Ελληνική Ακτοπλοΐα συνεισφέρει στο 9,2% του Α.Ε.Π. της χώρας. Έχετε πλάνο να το αυξήσετε στα επόμενα χρόνια, έστω να φτάσουμε στο 10%; Έχετε παραγωγικούς στόχους, πάνω στους οποίους θα αξιολογήσετε τη Διοίκηση πάνω σε αυτό το στόχο; Αν είναι να φέρετε ένα προεδρικό διάταγμα, για να περάσετε, απλώς, τις εξετάσεις της Τρόικας, τότε θα κάνετε άλλη μία «τρύπα στο νερό».

Είναι παράλογο να έχουμε αξιολόγηση χωρίς παραγωγικούς στόχους. Επίσης, παράλογο είναι να μην μιλάμε ποτέ για τον «ελέφαντα μέσα στο δωμάτιο».

Συμφωνούμε - φαντάζομαι οι περισσότεροι - ότι θέλουμε μία καλύτερη και αποτελεσματικότερη Δημόσια Διοίκηση, ένα Κράτος που θα βοηθάει την παραγωγική διαδικασία. Αν, όμως, δεν ορίσουμε τι σημαίνει «επιτυχία», τι σημαίνει «αποτέλεσμα», τότε θα είναι εύκολο στον καθένα να ερμηνεύει την πραγματικότητα, όπως τον βολεύει.

Η αγορά θα λέει ότι είναι δυσαρεστημένη, επειδή υπάρχει μία δυσκίνητη Δημόσια Διοίκηση και υπάρχει γραφειοκρατία. Η Διοίκηση θα λέει ότι όλα πάνε καλά, γιατί κανείς δεν παραβιάζει το νόμο και η πολιτική ηγεσία θα λέει ότι η Ελληνική Ναυτιλία είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Ωραία λόγια, «κούφια» λόγια, χωρίς αποτέλεσμα.

Οι στόχοι και το εθνικό σχέδιο είναι ο μόνος τρόπος να μιλήσουμε, επιτέλους, σε αυτή τη χώρα την ίδια γλώσσα. Είναι ο μόνος τρόπος να ξεφύγουμε από γενικότητες και εγωισμούς που καταλήγουν πάντα στη λαϊκή έκφραση «με λένε Ρίζο κι’ όπως θέλω τα γυρίζω».

Έχουμε ανάγκη από καθαρές κουβέντες, ως κοινωνία χωρίς άλλες αντοχές. Μία κοινωνία του ενός εκατομμυρίου ενεργών, μία κοινωνία στην οποία το ναυτικό επάγγελμα μπορεί να δώσει μία διέξοδο σε χιλιάδες συνανθρώπους μας.

Θέλω, λοιπόν, για άλλη μία φορά να απευθύνω έκκληση στους εφοπλιστές και τους ναυτικούς μας να μην σταματήσουν το διάλογο, να βρουν κοινό τόπο, για να ξαναμπούν οι Έλληνες μαζικά στο ναυτιλιακό επάγγελμα.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και η Δημοκρατική Συμπαράταξη θα είμαστε παρόντες για να στηρίξουμε κάθε προσπάθεια που θα δώσει δουλειά και εισόδημα στην ελληνική οικογένεια. Θα είμαστε παρόντες να στηρίξουμε κάθε προσπάθεια που συμβάλλει στην περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας στη χώρα μας. Κλείνω την παρέμβασή μου με ορισμένες σημειακές παρατηρήσεις, στις οποίες θα αναφερθώ αναλυτικά στη συζήτηση επί των άρθρων.

 Έχετε φέρει ρυθμίσεις για τις μεταθέσεις και τον πειθαρχικό έλεγχο των στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Δεν σας προβληματίζει, κύριε Υπουργέ, ότι έχετε τους εργαζόμενους απέναντί σας; Και δεν μιλάμε για ορισμένες επιμέρους διαφωνίες, αλλά διαφωνίες στη φιλοσοφία της ρύθμισης που φέρνετε. Έχετε κάνει διάλογο μαζί τους, πριν έρθουν οι ρυθμίσεις στη Βουλή; Λάβατε υπόψη σας τα εκατοντάδες σχόλια που υπάρχουν στη δημόσια διαβούλευση; Έχετε πει στη ρύθμιση του άρθρου 90, για παραχώρηση της λιμενικής περιουσίας στους Δήμους. Είστε σίγουρος, κύριε Υπουργέ, ότι μπορείτε να κάνετε παραχώρηση χωρίς αντάλλαγμα; Το λέω αυτό, για το παράδειγμα που έχει συμβεί στο Δήμο Παύλου Μελά της Θεσσαλονίκης, όπου έγινε παραχώρηση, επανήλθατε με συγκεκριμένα ανταλλάγματα-αντίδοτο, για να είναι ουσιαστική αυτή η παραχώρηση και να μην είναι απλά μια επιλογή, η οποία δεν έχει περιεχόμενο.

 Τέλος, θέλω να αναφερθώ στο άρθρο 109, σχετικά με την ηλικία των πλοίων που μεταφέρουν καύσιμα. Εδώ, υπάρχουν δύο απόψεις. Η πρώτη είναι αυτή που εκφράζετε και εσείς στο νομοσχέδιο, σύμφωνα με την οποία πρέπει τα πλοία που κάνουν αυτή τη δουλειά να είναι σχετικά μικρής ηλικίας, ώστε να μειώσουμε τις πιθανότητες ατυχημάτων. Η δεύτερη λέει ότι πουθενά στον κόσμο δεν υπάρχει τέτοια πρακτική και ότι το κρίσιμο είναι η πραγματική συντήρηση του πλοίου και όχι η ηλικία του. Μπορεί, δηλαδή, ένα κακοσυντηρημένο πλοίο 20 ετών να είναι πολύ πιο επικίνδυνο από ένα πλοίο 40 ετών, που συντηρείται σωστά και ελέγχεται.

 Κατά συνέπεια, το ερώτημα δεν είναι εάν αυτή η ρύθμιση είναι σωστή ή όχι. Το ερώτημα είναι εάν μπορεί να είναι αποτελεσματική για την προστασία του περιβάλλοντος, που είναι και το βασικό ζητούμενο. Υπάρχει, λοιπόν, νόημα να αυστηροποιήσουμε τη νομοθεσία, μόνο για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, ενώ καθημερινά διέρχονται από τις ελληνικές θάλασσες εκατοντάδες πλοία υπό ξένη σημαία; Δεν σας προβληματίζει, κύριε Υπουργέ, ότι μια τέτοια ρύθμιση μπορεί να δημιουργήσει τελικά πρόβλημα στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας; Δεν καταλαβαίνετε ότι υπάρχει πιθανότητα, πλοία να αλλάξουν απλά την ελληνική σημαία και να συμμορφωθούν στο νόμο που θέλετε να ψηφίσουμε; Και εδώ, θα σας έλεγα ότι υπάρχει μια ακόμα μεγάλη αντίφαση στο νομοσχέδιο, αφού στο άρθρο 129 δηλώνετε πρόθυμος να αποσύρετε εθνική νομοθεσία για θέματα ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης των ελληνικών πλοίων. Γιατί; Γιατί, όπως λέτε στο νομοσχέδιο, η ελληνική νομοθεσία είναι πιο αυστηρή από τη διεθνή και δημιουργεί προβλήματα ανταγωνιστικότητας στην ελληνική σημαία. Δύο μέτρα λοιπόν και δύο σταθμά, κύριε Υπουργέ, μόνο και μόνο για να πείσετε την κοινή γνώμη ότι τίποτα δεν έγινε λάθος στο Σαρωνικό.

 Τέλος, θεωρώ θετικό ότι φέρνετε στο άρθρο 106 ρύθμιση για τη διαχείριση αποβλήτων στα λιμάνια. Πρόκειται για ένα θέμα στο οποίο, πράγματι, χρειαζόταν νομοθετική πρωτοβουλία και θα έχουμε την ευκαιρία, πιστεύω, να το συζητήσουμε πιο αναλυτικά στη συζήτηση επί των άρθρων.

 Εμείς, λοιπόν, ως Δημοκρατική Συμπαράταξη, θα δηλώσουμε προς το παρόν επιφύλαξη για το νομοσχέδιο, μέχρι να ακούσουμε τον κ. Υπουργό και τους φορείς.

 Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Αρβανιτίδη. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής των ΑΝ.ΕΛ. κ. Δημήτρης Καμμένος.

 ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝ.ΕΛ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

 Το εν λόγω νομοσχέδιο για εμάς τους Έλληνες είναι εξαιρετικά σημαντικό. Είναι εθνικής και στρατηγικής σημασίας. Η ναυτιλία, όπως είπαν και συνάδελφοι, αντικατοπτρίζει σχεδόν το 9,5% περίπου του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Η ναυτοσύνη και η ναυτιλία στην Ελλάδα είναι ταυτόσημες με τον Έλληνα και το DNA του Έλληνα. Δεν έχει δει κανένας, μέχρι σήμερα, σοβαρά τη ναυτιλία στην Ελλάδα. Νομίζω, είμαστε οι πρώτοι, ως Κυβέρνηση και μετά από πάρα πολλά χρόνια, που το κάνουμε. Νομίζω πως είχε γίνει και μια προσπάθεια από τον κ. Βαρβιτσιώτη και μέρος του νομοσχεδίου, χωρίς να παρεξηγηθώ ένθεν κακείθεν, κάποιες από τις προβλέψεις είχαν γίνει και παλαιότερα και από τον κ. Βαρβιτσιώτη.

 Σαφώς, χρειάζεται πολύ μεγάλη προσοχή στα πάρα πολλά άρθρα και τις πολλές διατάξεις. Προσοχή, με την έννοια ότι επειδή είναι τόσο μεγάλο νομοσχέδιο και τόσο σημαντικό, να προβλέψουμε, όσο το δυνατόν περισσότερο, αντιδράσεις ή λάθη, τα οποία θα επιφέρουν πρόβλημα στην ελληνική ναυτιλία.

 Πρακτικά, ήθελα να πω το εξής. Είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο ασχολείται με τον άνθρωπο, το περιβάλλον αλλά και την οικονομία. Ο άνθρωπος έχει να κάνει με το ναυτικό, έχει να κάνει με τον λιμενικό, τον οποίον σεβόμαστε και στηρίζουμε σε ό,τι προσπάθειες κάνει με τα ελλιπή μέσα που έχει και τις αρμοδιότητες και τις οδηγίες που παίρνει από τους Υπουργούς μας. Ακόμη, έχει να κάνει με το περιβάλλον, διότι, όπως είπε και ένας συνάδελφος πριν, στις ελληνικές θάλασσες και στη γωνία αυτή της Μεσογείου, πλέουν σκάφη με πάνω από 100 διαφορετικές σημαίες, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες μαζί με τα τουριστικά, οπότε χρειάζεται μεγάλη προσοχή για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τυχόν ατυχημάτων αλλά και λυμάτων, τα οποία ρίχνονται ηθελημένα από πολλά σκάφη που πλέουν στις ελληνικές θάλασσες.

Είναι πολύ σημαντικό αυτό που λέω και εκεί πρέπει να γίνουν και κάποιες προβλέψεις ελέγχων και αυστηρότατων ποινικών ρητρών για αυτόν που θα πιαστεί να ρίχνει λύματα, είτε είναι μικρό τουριστικό, είτε είναι μεγάλο σκάφος, στις ελληνικές θάλασσες. Και έχει να κάνει και με την οικονομία την τοπική του κάθε νησιού, του κάθε λιμανιού, της κάθε μαρίνας, της κάθε ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, του κάθε σημείου δικού μας θαλασσίου συνόρου, στον οποίον δρα και προσεγγίζει ή προσθαλασσώνεται οποιοδήποτε σκάφος έχει πάρει άδεια και ελέγχεται από το ελληνικό Υπουργείο Ναυτιλίας και το Λιμενικό Σώμα. Άρα, είναι τεράστιος ο όγκος των αρμοδιοτήτων και τεράστιος ο οικονομικός όγκος, τον οποίο έχουμε να διαχειριστούμε ως Κυβέρνηση και ως Υπουργείο Ναυτιλίας και είναι και πολύ σημαντικό.

 Είπα πως είναι εθνικής σημασίας. Αναβαθμίζεται, βέβαια, ο ρόλος και των υπαλλήλων και των λιμενικών και του Υπουργείου. Αυτό γίνεται με θετικό πρόσημο. Τομές και ρήξεις στο κατεστημένο υπάρχουν. Θα υπάρξουν πολλές διαφωνίες. Ήρθαν διάφοροι φορείς και συζήτησα με πολλούς ανθρώπους - και λόγω του ότι είμαι στην Β΄ Πειραιά, αλλά, πέρα από αυτό, με πολλούς προβληματισμούς επί δικαίω και αδίκω. Κύριε Υπουργέ, έχετε μεγάλη εμπειρία. Και ο κ. Σαντορινιός, που είναι και από νησιωτική περιοχή, ακούει πολλά. Πρέπει να κρατήσουμε μια ισορροπία σε όλα, για να δούμε το καλό για την Ελλάδα. Η αναβάθμιση της ναυτιλίας είναι το ζητούμενο. Οι επιθεωρήσεις, οι πιστοποιήσεις και όλος ο στρατηγικός επιχειρησιακός ο σχεδιασμός, για τον οποίο θα έχουμε και το νέο πλαίσιο, να είναι ευδιάκριτες οι δομές και οι τομές, έτσι ώστε να υλοποιείται και να παρακολουθείται από όλους, για το καλό και για να υπάρχει αποτελεσματικότητα.

 Το ζήτημα που τέθηκε για τις πανελλήνιες, είναι εξαιρετικά σημαντικό για να υπάρχει εξομοίωση και ισότητα, πέραν του ΑΣΕΠ, για όλες τις ειδικότητες. Από εκεί και πέρα, ναι, με το Προεδρικό Διάταγμα θα πρέπει να προκαθορίσουμε τις σχολές, τις ειδικότητες μέσα στις σχολές, τους προϋπολογισμούς που πρέπει να υπάρχουν. Πρέπει να υπάρχει μεγάλη συνεννόηση και με το Υπουργείο Οικονομικών, ποια κονδύλια θα βγαίνουν, για πού, για ποιες ειδικότητες και να προβλέψουμε και το μέλλον. Διότι, όταν στήνουμε κάτι από την αρχή, καλό είναι, όπως λέγαν παλιά οι Ιάπωνες στο πανεπιστήμιο που μας δίδασκαν την ολική ποιότητα, να προλαμβάνουμε το λάθος στην αρχή, από το πρώτο βήμα.

Δηλαδή, να δούμε τις μελλοντικές ανάγκες της ναυτιλίας, τον ανταγωνισμό που έχουμε, όχι μόνο εδώ, αλλά και σε όλο τον κόσμο, και να φτιάξουμε τις ειδικότητες μας και να στήσουμε έτσι τα προγράμματα σπουδών, τους καθηγητές μας και όλο το σύστημα της εκπαίδευσης, με τις πανελλήνιες, που συμφωνούμε απόλυτα, για να προβλέψουμε και τις μελλοντικές ανάγκες, για να μην χρειαστεί να το ξαναδούμε στο μέλλον και να διορθώσουμε πράγματα και να μπλέξουμε με συνδικαλιστές και άλλους, οι οποίοι διάφορα κεκτημένα δεν θα θέλουν να τα απωλέσουν. Να κοιτάξουμε το καλό συνολικά της Ελλάδας και όχι ορισμένων ανθρώπων.

 Η στρατηγική είναι πολύ σημαντική, ειδικά στο θέμα της εκπαίδευσης. Και λείπει η εκπαίδευση, η συγκεκριμένη, με τον τρόπο που θα έπρεπε να γίνεται η ναυτιλία και νομίζω ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό αυτό να προσεχθεί και είμαι σίγουρος ότι θα γίνει έτσι.

 Για το πολιτικό προσωπικό, θα ακούσουμε τα σχόλια. Νομίζω ότι θα αναβαθμιστεί και θα υπάρχουν καινούργιοι ρόλοι. Πρέπει να προσέξουμε λίγο την ανταγωνιστικότητα. Η Μάλτα, η Ιταλία, η Κροατία και η Τουρκία, είναι εξαιρετικά ανταγωνιστικές χώρες. Γιατί; Διότι, δεν έχουν τους κανόνες ναυτιλίας της Ε.Ε. σε πρώτη σκαλέτα για να τους τηρούν απαρέγκλιτα. Δεν λέω να παρανομήσουμε εμείς. Προς Θεού. Λέω, όμως, να βλέπουμε ξεκάθαρα σε ποιο περιβάλλον δρούμε και δρουν όλοι οι ανταγωνιστές μας, ειδικά στον τουρισμό και όχι μόνον. Δεν θα πρέπει να φτιάξουμε νομοθεσίες, ή άρθρα σε ένα νομοσχέδιο, το οποίο να κρατά πίσω την ελληνική οικονομία και την ελληνική ναυτιλία, είτε έχει να κάνει με τα ναυλοσύμφωνα, είτε έχει να κάνει με τις επιθεωρήσεις, είτε με οτιδήποτε.

 Σε αυτό το σκεπτικό είναι το νομοσχέδιο. Χρειάζεται προσοχή. Να ακούσουμε και όλους τους φορείς και να έχουμε ανοικτά αυτιά, διότι, ναι, το 9,5% μπορεί να γίνει 10% ή 10, 5%. Είναι η εισαγωγή συναλλάγματος, είναι πολλά ζητήματα και παράπλευρα επαγγέλματα στην ελληνική οικονομία, τα οποία στηρίζονται από τη ναυτιλία σε όλες τις εκφάνσεις της. Γι' αυτό, πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί.

 Θέλω να κάνω δύο σχόλια για τις κρατήσεις που γίνονται - πρακτικά ζητήματα - από το ίντερνετ, τα ναυλοσύμφωνα τα οποία τα χάνουμε από τα RBNB, όχι μόνο τα RBNB. Δηλαδή, κλείνει κάποιος το σκάφος του Δημήτρη Καμμένου για μία εβδομάδα από το ίντερνετ, πληρώνει σε έναν λογαριασμό κάπου που μπορεί να έχει στήσει ο Καμμένος στη Βουλγαρία ή στην Κύπρο, τα λεφτά δεν περνούν από το ελληνικό φορολογικό σύστημα, διαφεύγει η φορολογητέα ύλη, διαφεύγει όλη η συναλλαγή.

Το σημαντικότερο ποιο είναι;

Ότι δεν υπάρχει καμία ασφάλεια. Δεν ξέρουμε με ποιο ναυλοσύμφωνο, πώς έφυγε, από πού απέπλευσε ένα σκάφος - για τουριστικούς λόγους κυρίως -, να πάει πού και ποιους ανθρώπους μεταφέρει, για τρομοκρατικούς λόγους.

Είδαμε το Λιμενικό και τις επιτυχίες που έχει στις «φούντες», στις ηρωίνες και τις κοκαΐνες.

Προσέξτε, αυτό, όμως, είναι κάτι που διαφεύγει. Προσπαθεί το Υπουργείο Τουρισμού να το κάνει με τα τουριστικά. Νομίζω ότι πρέπει να είμαστε εξαιρετικά αυστηροί. Είναι η νέα μόδα και πρέπει να βλέπουμε το πού πηγαίνει η τεχνολογία, πού φοροαποφεύγουν και φοροδιαφεύγουν πλέον νόμιμα, ηθικά ή μη ηθικά, δεν έχει σημασία αυτή τη στιγμή. Εμείς θα κάνουμε τη δουλειά μας. Όλοι αυτοί που θέλουν να ναυλώνουν το σκάφος τους, να παίρνουν τα «μαύρα», να μην τα δηλώνουν στην ελληνική αγορά, Έλληνες πλοιοκτήτες και όχι μόνο, με αλλοδαπούς ναυλωτές, οι οποίοι πληρώνουν οπουδήποτε, αυτό πρέπει να τελειώσει. Επιπλέον, είναι και τεράστιο θέμα ασφάλειας.

Αυτό πρέπει να το λήξουμε εμείς. Να βρούμε τους κανόνες και να τους αυστηροποιήσουμε τόσο πολύ, ώστε να μην υπάρχει στο σκεπτικό κανενός ανθρώπου να κάνει αυτή τη δουλειά, για τους λόγους που λέω.

Μου έγινε μια καταγγελία. Τη θέτω εδώ, στα στελέχη του λιμενικού και στο Υπουργείο, για το κατά πόσο αληθεύει, αν και εγώ πιστεύω ότι αληθεύει. Αυτό το παράδειγμα, νομίζω, θα λύσει κάποια προβλήματα επιθεώρησης και οικονομικών.

Πριν κάποια χρόνια, επιχορηγήσαμε σκάφη, κυρίως καταμαράν, τον αριθμό εκατό, με πάνω από 50% επιχορήγηση στην τιμή τους, τα οποία υπερτιμολογήθηκαν και μπορεί να κοστίζει το καθένα 500 ή 600 χιλιάρικα και εμείς ως κράτος τα επιχορηγήσαμε με 300 και 400 χιλιάρικα, το καθένα. Αυτά επιχορηγήθηκαν στις εταιρείες που στήθηκαν, σε Α.Φ.Μ. μόνο για τουριστικούς λόγους, συγκεκριμένες αποπλεύσεις και συγκεκριμένες περιοχές τουριστικής δράσης και αυτά, αυτή τη στιγμή, δρουν ανεξέλεγκτα σε όλο το Αιγαίο, με ανεξέλεγκτα ναυλοσύμφωνα και εκτός σκοπού.

Δηλαδή, τι κάναμε;

Δώσαμε σε εκατό επιχειρηματίες λεφτά του Δημόσιου να κάνουν ό,τι δουλειά «γουστάρουν» και εμείς δεν τους ελέγχουμε. Φεύγουν, δε, με ή χωρίς καπετάνιο, είναι στη Λήμνο, στη Μύκονο, στη Σαντορίνη, όπου έχει τουριστική δραστηριότητα, ενώ έπρεπε να βγουν π.χ. στον Κορινθιακό, στον Πατραϊκό Κόλπο ή μόνο στη Ζάκυνθο, γιατί αποκλειστικά για εκεί πήραν την άδεια.

Αυτή η καταγγελία είναι συγκεκριμένη και πρέπει να λυθεί γιατί εμείς, ως Κυβέρνηση, έχουμε αποδείξει ότι δεν ανεχόμαστε αυτά τα συμβάντα και αυτή τη νοοτροπία.

Υπάρχει ένα χάος.

Μίλησα και με τον Βασίλη Κόκκαλη, το λέω και στον φίλο μου τον Υπουργό, κ. Κουρουμπλή, γιατί είχαν δοθεί επιχορηγήσεις από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, να τσεκάρει όλα τα Α.Φ.Μ. και να μου πει ποιοι πήραν τα λεφτά, να τους φέρει όλους εκεί με τον κ. Κουρουμπλή, να είμαι και εγώ εκεί να δω ποιος πήρε τα λεφτά, τι τα έκανε και πού δρα.

Εμείς, πέρα από τον έλεγχο που θα κάνουμε, πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε από δω και πέρα, τι ρήτρες θα έχει ο καθένας. Να του πάρουμε, όχι απλά το σκάφος, να του κλείσουμε το σπίτι!

Δεν μπορεί να παίρνει ο καθένας τα λεφτά του Δημόσιου και να κάνει ό,τι γουστάρει, επειδή υπάρχει ένα κενό νόμου, της παρακολούθησης ή του ελέγχου από πού φεύγει ένα σκάφος, πού πηγαίνει και με ποιους μέσα, να δρα εκτός σκοπού, εκτός επιχορήγησης και να υπάρχει αυτό το χάος στην ελληνική ναυτιλία.

Μαζί με τις παράνομες ναυλώσεις από το διαδίκτυο, νομίζω ότι είναι δύο σημαντικά θέματα και πρέπει να τα προσέξουμε ιδιαίτερα. Θα μας ευγνωμονεί ο κόσμος, γιατί εκεί δημιουργείται ένας εξαιρετικά αθέμιτος ανταγωνισμός. Ο ένας πληρώνει το σκάφος του, τον καπετάνιο και το πλήρωμά του, με όλες τις κρατήσεις και όλα τα ζητήματα ασφάλειας, με όλο το checklist και ο άλλος πηγαίνει στην ίδια περιοχή και του κάνει ανταγωνισμό, ενώ δεν έπρεπε να δρα καν εκεί. Και μας έχει «φάει» και τα λεφτά από την επιχορήγηση.

Ευχαριστώ και συγχωρήστε μου την ένταση, είναι κάτι σημαντικό. Εγώ το βλέπω και από οικονομικής, περιβαλλοντικής και ανταγωνιστικής πλευράς. Να προσέξουμε τον νόμιμο Έλληνα και να τιμωρήσουμε αυστηρά αυτόν που παρανομεί.

Εννοείται ότι τοποθετούμαστε θετικά επί της αρχής και στην κατ' άρθρον συζήτηση, θα συζητήσουμε και άλλες λεπτομέρειες.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Υπουργός έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Καμμένο, είναι πολύ σωστή η επισήμανσή σας. Θα ενημερώσουμε πολύ σύντομα την Επιτροπή γι' αυτό τον έλεγχο στον οποίο έχετε αναφερθεί. Είναι πολύ σοβαρό θέμα.

Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Διαβάζουμε τώρα τους φορείς. Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Σύλλογός Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος (ΠΕΑΛΣ), Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΛΣ), Ένωση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Αττικής, Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΟΥΕΝ) - θα ζητηθεί υπόμνημα σε αυτό- , Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ), Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων σε Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων Ελλάδος - θα ζητηθεί υπόμνημα - , Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) - θα ζητηθεί να εκπροσωπηθεί από τους πλοιάρχους, την ΠΕΝΕΝ και την ΠΕΠΕΝ - , Ένωση Λιμένων Ελλάδος, Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ), Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή Ελλάδος - θα ζητηθεί υπόμνημα -, Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά (ΕΒΕΠ), Πανελλήνιος Σύλλογος Πλοηγών, Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας, Ένωση Έλλήνων Εφοπλιστών - θα ζητηθεί υπόμνημα -, Ένωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Μικρών Αποστάσεων – θα ζητηθεί υπόμνημα- , Δίκτυο Μικρών Νησιών, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας - θα ζητηθεί υπόμνημα -, Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, Πανελλήνια Ένωση Ημερόπλοιων Σκαφών, Ομοσπονδία Τριτέκνων, Νηογνώμονες - θα ζητηθούν υπομνήματα.

Ο κ. Αυγενάκης δεν είναι εδώ. Τον εκπροσωπείτε εσείς;

Ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Εγώ δεν καταλαβαίνω. Στους φορείς βάλατε το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Όχι. Η διεύθυνση είναι.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Με συγχωρείτε, δεν εκπροσωπεί ο Υπουργός το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος; Πώς το ανακοινώνετε;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να διευκρινίσω;

Πρόκειται για σύγχυση. Έτσι όπως τα έχω γράψει, όπου είχα, έγραψα και τις διευθύνσεις. Εκεί, λοιπόν, που έγραψα ΠΕΑΛΣ, από κάτω γράφει Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος, ως διεύθυνση. Πού να απευθυνθεί η Βουλή, δηλαδή. Δεν καλείται το Αρχηγείο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δικό μου λάθος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):Κυρία Πρόεδρε, εκείνο που θα ήθελα είναι - νομίζω ότι θα συμφωνήσουν και οι συνάδελφοι – ότι αφού φτάσαμε στους 20 φορείς, ας φτάσουμε στους 21 με τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εργαζομένων σε Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων Ελλάδας.

Είναι περίπου 30 άρθρα για τους λιμένες Ελλάδας και τη λειτουργία τους. Είναι κρίσιμη η γνώμη αυτών των φορέων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δε διαφωνώ. Άλλωστε αφορά εργαζόμενους, οπότε εντάξει.

Αφού συμφωνήσαμε για τους φορείς, συνεχίζουμε με τους αγορητές.

Ο κ. Κούζηλος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ ( Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Διαβάζοντας κάποιος τον τίτλο του νομοσχέδιο από τη διαβούλευση, πιστεύει ότι θα λύνει πάρα πολλά προβλήματα. Όμως, αν μπει κάποιος και το διαβάσει, αλλάζει άποψη, ειδικά από τη διαβούλευση και τις αλλαγές που έχουν γίνει.

Για την ιστορία, να τονίσω ότι για πρώτη φορά μπήκε στη διαβούλευση στις 24/4/2016, δεύτερη φορά στις 25/5/2016 και Νοέμβριο του 2017 ήρθε στην Βουλή. Να σταθώ σε τρεις λέξεις που είπε και ο κ. Δρίτσας: αναβάθμιση - εκδημοκρατισμός – διαφάνεια.

Εδώ, υπάρχουν τα εξής προβλήματα. Διαφάνεια – εκδημοκρατισμός, πού; Να θυμηθούμε τη Ρ.Α.Λ., που σε ένα βράδυ την «ξηλώσατε» και μπήκαν αυτοί που έπρεπε να μπουν; Να θυμηθούμε τι έχει γίνει με το «Αγία Ζώνη 2», που δεν είναι ρύπανση, αλλά είναι ένα ναυάγιο και την ευθύνη την έχει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ο εκάστοτε Υπουργός, σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, για όποιον δεν το έχει καταλάβει; Να θυμηθούμε, στα θέματα διαφάνειας, πώς αποστρατεύτηκε ο κ. Σαϊτάκης; Γιατί όλοι περιμέναμε ότι θα υπάρχει άρθρο για το συγκεκριμένο και ξαφνικά βλέπουμε σε νομοσχέδιο του Υπουργείου Παιδείας να έρχεται άρθρο για τον κ. Σαϊτάκη και να αποστρατεύεται. Βλέπουμε και το χαρτί της Διαύγειας, 25/1/2017, μετά την ανακοίνωσή του «Δεν έχουμε, λοιπόν, παρά να αναφωνήσουμε, Ave Caesar!». Μετά από όλα αυτά, για ποια διαφάνεια μιλάμε; Και είναι και άλλα πολλά που θα τα πούμε στη συνέχεια.

«Κοινωνικό πρόσημο» έχει το νομοσχέδιο και «ριζοσπαστικό». Κοινωνικό πρόσημο πώς; Από τη στιγμή που το ΝΑΤ έχασε όλη την περιουσία του, με τις υποσχέσεις του κ. Πετρόπουλου ότι δεν θα απωλέσει την περιουσία του και η περιουσία αυτή τη στιγμή του ΝΑΤ είναι ένα αυτοκίνητο και το κτίριό του; Ο κ. Πετρόπουλος έλεγε ότι δεν θα πειράξουμε το ΝΑΤ και την αυτοτέλειά του.

Μιλάτε για διαφάνεια, αναβάθμιση κ.λπ. και ότι θα «τσακίσετε» τη φοροδιαφυγή. Εδώ, έχουμε μια γενική πρόταση να σας κάνουμε για τη φοροδιαφυγή. Αν φορολογήσετε 2%, ώστε να πηγαίνει στα ασφαλιστικά ταμεία, από τις αποδείξεις όλου του εμπορίου, θα δείτε πώς θα ζητούν όλοι αποδείξεις, γιατί θα ξέρουν ότι θα εξασφαλιστεί η σύνταξή τους. Γιατί, αυτή τη στιγμή, υπάρχει πολύ σοβαρό πρόβλημα στο ναυτεργατικό κίνημα για το συνταξιοδοτικό. Γιατί, έχουν περάσει τόσα χρόνια από το «νόμο Κατρούγκαλου» και ακόμη δεν μπορούν να υπολογιστούν οι συντάξεις. Αυτός θα είναι ένας τρόπος, ώστε να μπορέσετε να μαζέψετε χρήματα για το ΝΑΤ και για τα υπόλοιπα ασφαλιστικά ταμεία.

Για να δούμε τώρα πώς θα δημιουργηθούν προβλήματα με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Μέρος Α΄, «επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων και αναγνωρισμένων οργανισμών». Λέτε: «παρέχεται ένα πλήρες και σαφές θεσμικό πλαίσιο για την προστασία και την πιστοποίηση επιθεωρητών ελεγκτών». Εδώ, προκύπτουν τα εξής ερωτήματα. Πρώτον, ποιος θα εκδίδει πιστοποιητικά;

Δεύτερον, όποιος θα παίρνει μια απόφαση των ελεγκτών και θα πηγαίνει στην ναυτική διαιτησία, θα υπάρχει πρόβλημα, γιατί ξέρετε ότι στο αγγλικό κείμενο γίνονται αλλαγές και σε μια ναυτική διαιτησία ή οπουδήποτε αλλού, μετράει ακόμη και το κόμμα. Το «πιστοποιημένη» εμείς σας λέμε να το αλλάξετε και να βάλετε «- εντεταλμένη», γιατί «πιστοποιημένη» έτσι και αλλιώς θα είναι, έτσι και αλλιώς θα πιστοποιούνται. Να είναι εντεταλμένη, για να μην υπάρχουν προβλήματα στη ναυτική διαιτησία. Ξέρετε ότι εκεί μιλάμε για εκατομμύρια, μιλάμε για πολλά χρήματα, μιλάμε για ένα πολύ σοβαρό θέμα.

Λέτε ότι θα παρέχετε ένα πλήρες και σαφές θεσμικό πλαίσιο. Εδώ, όμως, τι βλέπουμε στο συγκεκριμένο κεφάλαιο; Λέτε ότι το έχετε ρυθμίσει και είναι σαφές, αλλά στην ουσία δεν είναι σαφές, γιατί τα περισσότερα θα ρυθμίζονται με Π.Δ. ή Υπουργικές Αποφάσεις. Για παράδειγμα, στο άρθρο 8, «τροποποίηση του Π.Δ. 159», δεν θα μπορούσατε από τώρα να αναφέρετε τα σχολεία; Αλλά και εκεί, προκύπτει ένα άλλο θέμα που είχε λυθεί στη διαβούλευση και δεν λύνεται με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Πώς θα διαχωρίζονται οι επιθεωρητές; Γιατί, σίγουρα, θα υπάρχει μια εξειδίκευση και θα είναι εμπορικού ναυτικού, πλοίαρχοι, μηχανικοί, ναυπηγοί. Όλοι αυτοί δεν μπορούν να περνούν τα ίδια σχολεία και έχουμε ξαναμιλήσει για αυτά τα θέματα εξειδίκευσης στο Λιμενικό Σώμα. Θα δείτε ότι θα δημιουργηθούν πολύ σοβαρά προβλήματα πάνω σε αυτό. Για παράδειγμα, ένας ναυπηγός θα μπορεί να περνά από το ΚΕΣΕ να πάρει κάποιο σχολείο των επιθεωρητών; To ΙPS από πού θα το παίρνει;

Μέρος Β΄, «Ζητήματα ναυτιλίας, αστυνόμευσης, ασφάλειας, προσωπικού Λιμενικού Σώματος». Τροποποιείται πάλι το Π.Δ. 201/2007, όπου δημιουργείται και εκεί πρόβλημα. Πρότασή μας για το συγκεκριμένο θέμα είναι να μην είναι μεγαλύτερο το επταμελές, γιατί συνήθως, από ό,τι γνωρίζετε και εσείς, όταν υπάρχει πολυμελής επιτροπή, υπάρχει πρόβλημα συνήθως απαρτίας. Για να υπάρξει αυτή η μαγική λέξη που έχετε βάλει, «διαφάνεια», πρέπει να υπάρχει πλειοψηφία άνω των τεσσάρων μελών. Φυσικά, για κάποιους από τους φορείς που λέτε μέσα, όπως για παράδειγμα ο Τμηματάρχης Επιθεώρησης Κατασκευής Ενδιαίτησης, μπορεί να καταθέτει ένα υπόμνημα. Όσον αφορά στην έκδοση αστυνομικών διατάξεων, και σε αυτό δεν λύνεται πάλι το πρόβλημα γιατί υπάρχουν χώροι που δεν ορίζονται από τον Κανονισμό Λιμένων. Εκεί πώς θα λυθεί το πρόβλημα;

Μέρος Δ΄, «Στρατηγικός επιχειρησιακός σχεδιασμός Λιμενικού Σώματος». Εσκεμμένα δεν βάζω Ελληνική Ακτοφυλακή, γιατί δεν υφίσταται Ελληνική Ακτοφυλακή. Είμαστε Λιμενικό Σώμα. Κύριε Αρχηγέ, συγγνώμη, αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα. Για να είμαστε Ελληνική Ακτοφυλακή πρέπει να είμαστε 13.000 χιλιάδες, σύμφωνα με όλες τις μελέτες και τις παλιές μελέτες που υπήρχαν. Θα το εξηγήσω αυτό λίγο αργότερα. Μιλάτε για τριετές κυλιόμενο πρόγραμμα προμηθειών. Ερώτημα: γιατί να είναι τριετές; Είναι όπως το ΕΜΠΑΕ που πλέον δεν μπορεί να είναι 5ετές, 10ετές, 15ετές, γιατί έτσι ορίζει η Τρόικα;

Πάμε να δούμε τη δομή των δυνάμεων του Λιμενικού Σώματος που, όπως λέτε, διαμορφώνεται με τα συγκεκριμένα άρθρα. Μιλάμε αυτή τη στιγμή για ένα Λιμενικό Σώμα με αυξημένες αρμοδιότητες πλέον, και λόγω των συνθηκών, το οποίο αυτή τη στιγμή είναι υποστελεχωμένο. Γνωρίζετε πολύ καλά όλοι ότι κυρίως αξιωματικοί, σε διάφορες θέσεις, μπορεί να κάνουν δύο - τρία πράγματα ταυτόχρονα. Η Ελληνική Ακτοφυλακή, αυτή τη στιγμή, μένει στις 8.000 «ταβάνι» και δεν μπορεί να ξεπεράσει τις 8.000. Και αυτό δεν οφείλεται μόνο σε εσάς, αλλά μπορούσατε να το διορθώσετε και να το ανεβάσετε στις 10.000, τουλάχιστον. Και αυτό ορίζεται σε απόφαση του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης. Ο τότε Υπουργός Διοικητικής Μεταρρύθμισης Κυριάκος Μητσοτάκης πήρε την απόφαση και κατέβηκε ο αριθμός από τους 10.500, που ήταν τότε, στις 8.000. Εδώ, εσείς θα πρέπει να το αλλάξετε αυτό, γιατί μιλάτε για επιχειρησιακό στρατηγικό σχεδιασμό κ.λπ.. Με ποια στελέχη όμως, και με πόσα στελέχη; Δεν μπορεί ένα στέλεχος του Λιμενικού Σώματος να κάνει και επιθεώρηση, να πρέπει να εκπαιδεύει σε κάποιο σχολείο άλλους λιμενοφύλακες και ταυτόχρονα να είναι και σε κάποια επιτροπή του Λιμενικού Σώματος. Για αυτό, υπάρχει μια έντονη και δικαιολογημένη αναστάτωση και ανησυχία στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, ειδικά με το Π.Δ. 103/2014, με το οποίο έχει μειωθεί η οργανική σύνθεση. Προβλεπόταν από το νόμο του κ. Μουσουρούλη, τον ν. 4150/2013. Μετά άλλαξαν όλα, με απόφαση του τότε Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης, Κυριάκου Μητσοτάκη.

Αποτέλεσμα όλων αυτών των π.δ., - ο Αρχηγός και τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος ξέρουν καλύτερα - είναι να φέρουν σοβαρό πρόβλημα στην ιεράρχηση του Λιμενικού Σώματος και ειδικά σε κατηγορίες όπως ανθυποπλοίαρχοι, υποπλοίαρχοι, πλωτάρχες. Κάποια στιγμή, βρεθήκαμε στο γεγονός κάποιος υποπλοίαρχος, ενώ δικαιούταν να πάρει προαγωγή, να περιμένει 2 ή 2,5 χρόνια. Αυτά πρέπει να λύσετε, που δεν τα λύνετε με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Και για του λόγου το αληθές, και ο κ. Δρίτσας σε συγκεκριμένη απάντηση που έχει δώσει, όντως το έχει παραδεχθεί ότι παραμένουν στις 8000, αυτή τη στιγμή, «ταβάνι». Αυτό, όμως, δεν έχει λυθεί από τότε και η ημερομηνία είναι 24/10/2015. Έχουμε αναφερθεί πάρα πολλές φορές πάνω σε αυτό το κομμάτι.

Θα βρεθούμε, κάποια στιγμή, να έχουμε πολύ μεγάλο κενό. Και εδώ τώρα θα βάλω το θέμα της Ακαδημίας του Λιμενικού Σώματος. Γιατί, ωραία, μπαίνει στις πανελλήνιες και δεν νομίζω κάποιος να έχει αντίρρηση πάνω σε αυτό και εμείς το φωνάζαμε, με επίκαιρες ερωτήσεις μας, για την Ακαδημία, κυρίως, του Λιμενικού Σώματος. Όμως, γεννιούνται τα εξής προβλήματα και ερωτήματα, εδώ. Πολύ καλά κάνατε και το βάλατε και στις πανελλήνιες και έτσι έπρεπε να είναι. Ούτε μέσω ΑΣΕΠ, ούτε πουθενά. Πού θα εγκατασταθούν; Πότε θα ξεκινήσει; Πού θα πάνε οι πρώτες σειρές; Γιατί το λέω αυτό. Θα πηγαίνουν πάλι στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων; Εδώ, μιλάμε ότι, από τη δεκαετία του ’90, είχε ξεκινήσει και μιλούσαν για Ακαδημία Λιμενικού Σώματος. Ο κ. Ανωμερίτης, τότε, ως Υπουργός, είχε βάλει το «πρώτο τούβλο» και από τότε δεν υπάρχει τίποτα. Βλέπουμε ότι γίνονται κάποιες κινήσεις πάνω σε αυτό το θέμα, αλλά δύο χρόνια δεν δικαιολογείται να υπάρχει μόνο αυτό το συγκεκριμένο άρθρο, μόνον οι πανελλήνιες. Δεν δικαιολογείται αυτό. Υπάρχει χώρος για να φτιαχτεί η Ακαδημία; Με ποια κριτήρια; Τι θα γίνει; Ποιο θα είναι το θεσμικό πλαίσιο; Είναι πάρα πολλά τα ερωτήματα και μόνο έτσι θα μπορέσουμε να έχουμε μια σταθερή τροφοδότηση του Λιμενικού Σώματος με στελέχη. Το αφήνω λιγάκι αυτό το θέμα, διότι θα το πω πιο αναλυτικά στα άρθρα.

«Θέματα προσωπικού Λιμενικού Σώματος», στο Μέρος Ε’. Εδώ, έχετε το άρθρο 67, «Δελτία Ταυτότητας Στελεχών με μηχανισμό αναγνώρισης». Σας προειδοποιούμε από τώρα και σας λέμε ότι ο αστυνομικός Ανδρεάκος έχει δικαιωθεί και μπορεί να μην την πάρει τη συγκεκριμένη ταυτότητα. Υπάρχει δεδικασμένο, με βάση το οποίο δεν μπορείτε να υποχρεώσετε τα στελέχη να την πάρουν υποχρεωτικά. Θα πρέπει να το δείτε και αυτό λιγάκι. Αν αληθεύει, όπως ήταν στη διαβούλευση - διότι έχει αλλάξει το άρθρο, πάλι - θα πρωτοτυπήσουμε όντως και εκεί και θα έχουμε τη σημαία της Ε.Ε.;

Μέρος ΣΤ, «Ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, τροποποίηση του νόμου 2932/01». Με το άρθρο 77, τροποποιείτε τον 2932/01, το οποίο θεωρούμε ως ένα τυπικό άρθρο.

Μέρος Ζ, «Μεταρρύθμιση του συστήματος εκπαίδευσης στελεχών Λιμενικού Σώματος». Σας το είπα και προηγουμένως, για το πώς συνδέεται με το στρατηγικό σχεδιασμό του Λιμενικού Σώματος.

Μέρος Η, «Θέματα πολιτικού προσωπικού». Εδώ, έχουμε τα εξής ερωτήματα. Θέλετε να βάλετε το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας να πηγαίνει στα στρατιωτικά νοσοκομεία και να έχουν την ίδια υγειονομική κάλυψη με τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος. Πρώτη ερώτηση: Μελέτη έχει γίνει αν αντέχουν; Το ΝΝΑ *(Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών)* αντέχει να το δεχθεί, δεδομένου ότι υπάρχει κόστος; Αν θυμάστε και από το προηγούμενο νομοσχέδιο του Υπουργείου Άμυνας, υπήρχε συγκεκριμένο άρθρο, το οποίο είχε έρθει αναγκαστικά, επειδή χρωστάει ο ΕΟΠΥΥ πάρα πολλά χρήματα στα στρατιωτικά νοσοκομεία και σε όλες τις παροχές υγείας. Εδώ, μιλάμε ότι θα υπάρχει μια ΚΥΑ, για τέσσερις Υπουργούς, αλλά το θέμα είναι το εξής: Αντέχουνε; Υπάρχει τέτοια μελέτη; Το έχετε συζητήσει ή βάλατε ένα άρθρο για κάποιους άλλους σκοπούς; Αυτό ήταν και ένα πάγιο αίτημα της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικού Ναυτικού.

Ωρομίσθιο προσωπικό - ΚΕΣΕΝ. Η θέση είναι ξεκάθαρη και σας την έχει διατυπώσει, από τη διαβούλευση ακόμα, η Π.Ν.Ο. Αναβάθμιση της ναυτικής μετεκπαίδευσης, με κάλυψη των ελλείψεων του ΚΕΣΕΝ και βελτίωση λειτουργιών των ΑΕΝ και, σε κάθε περίπτωση, μη κατάργηση του συστήματος της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης. Εδώ, υπήρχε το εξής πρόβλημα: Τελευταία στιγμή, φέρνατε στη διαβούλευση διατάξεις για την πρόσληψη ωρομισθίων καθηγητών για ΚΕΣΕΝ, για ΑΕΝ και για τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών του Ασπροπύργου. Δημιουργούσατε ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα της τελευταίας στιγμής και όλοι «τρέχανε και δεν προλαβαίνανε». Αυτό ήταν έλλειψη σχεδιασμού. Πιστεύουμε ότι στο επόμενο εκπαιδευτικό έτος, θα το έχετε διορθώσει. Θα θέσω, όμως, και ένα άλλο ερώτημα και προβληματισμό που υπάρχει για το κτίριο του ΚΕΣΕΝ. Όποιος έχει πάει, τον έχει πιάσει καρδιά του. Όποιος πηγαίνει στο ΚΕΣΕΝ, τον πιάνει η καρδιά του. Φανταστείτε τώρα να πρέπει να κάνετε έξι μήνες μάθημα στο ΚΕΣΕΝ και με τι ψυχολογία θα πας και να πρέπει, μετά από πολλά χρόνια φοίτησης, να πρέπει να ξαναπεράσεις περίπου τα ίδια μαθήματα. Πείτε μου εσείς, αν αυτό το κτίριο αρμόζει στους Έλληνες ναυτικούς.

Μέρος Θ, «Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας Λιμενικής Πολιτικής». Για να μην τα πάρω ένα-ένα, καθώς θα έχουμε και τη συζήτηση επί των άρθρων, φέρνετε διάφορες διατάξεις, ρυθμίζετε όλο το νομοθετικό πλαίσιο, αλλά στην ουσία, εδώ υπάρχει ένα άλλο πρόβλημα. Τελικά, θα πουληθούν; Γιατί, διαβάζαμε και τη δήλωση του κ. Λαυρέντη και τη δήλωση του κ. Κουρουμπλή ότι «δεν πουλιέται, αξιοποιείται», παραχωρήσεις δραστηριοτήτων, κ.τ.λ.. Αυτό, όμως, γιατί δεν το κάνατε με τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ; Όταν φωνάζαμε όλοι και λέγαμε - και το έλεγε τότε και ο πρόεδρος του ΟΛΠ - να ακολουθήσουμε το σύστημα της Βενετίας, γιατί δεν έγινε τότε και γίνεται τώρα; Και μιλάμε τώρα για 12 περιφερειακά λιμάνια. Π.χ. παραχώρηση δραστηριότητας στο Ηράκλειο. Θα δώσουμε, δηλαδή, την κρουαζιέρα, που είναι επιτυχημένη, στο Ηράκλειο;

Τώρα, όσον αφορά στο άρθρο 129. Θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης των ελληνικών πλοίων. Ξεκινάμε τώρα για το πώς θα δημιουργηθούν προβλήματα με το άρθρο 129. Για ζητήματα που ρυθμίζονται από διεθνείς οργανισμούς κ.λπ., και για να υλοποιηθούν αυτά, αποφασίζει ο Υπουργός. Ποια είναι, όμως, αυτά τα θέματα, που δεν προβλέπει ο ΙΜΟ; Μήπως θα ανοίξετε ένα πολύ μεγάλο «παραθυράκι», με το συγκεκριμένο άρθρο; Όλοι με όσους μίλησα και ζήτησα τη γνώμη και την άποψή τους - και ξέρω πολλούς από χώρο της ναυτιλίας- ,μου είπαν ότι θα υπάρχει ένα πολύ μεγάλο «παραθυράκι» και θέλει πάρα πολύ μεγάλη προσοχή το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 130, «Ρυθμίσεις σε θέματα κατασκευής εξοπλισμών και ελέγχων ελληνικών πλοίων». Πάλι με απόφαση του Υπουργού, μπορούν να συμπληρώνονται θέματα καθορισμού των λεπτομερειών και των όρων, τα οποία ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας και των εναρμονισμένων οδηγιών του ΙΜΟ και της Ε.Ε.. Και εδώ πιστεύουμε ότι, με το άρθρο 130, θα ανοίξετε και πάλι ένα άλλο «παραθυράκι». Ρώτησα πολλούς και όλοι λένε ότι η ευρωπαϊκή και η διεθνής νομοθεσία είναι πλήρης. Έχετε κάνει εισηγήσεις στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ότι εμείς εκεί δεν συμφωνούμε ή ότι υπάρχει νομοθετικό κενό; Κλείνοντας, θα πω ότι άλλα περιμέναμε από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο να δούμε και άλλα βλέπουμε. Μια συνήθης τακτική που βλέπουμε συνήθως από τους ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ. Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Αντικαθιστώ τον κύριο Γεωργιάδη εκτάκτως. Θα κρατήσουμε την επιφύλαξη μας για την επί της αρχής συζήτηση, καθώς θέλουμε να ακούσουμε και τους φορείς για το τι θα πούνε. Θα ήθελα να αναπτύξω την σκέψη της Ένωσης Κεντρώων για το πού θα έπρεπε να στηριχθεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και ποια διαδρομή θα έπρεπε να είχε ακολουθήσει. Τα νησιά, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, τα χιλιόμετρα των ακτογραμμών μας έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του χαρακτήρα μας ως έθνος.

 Οι Έλληνες πάντα θεωρούσαμε την Ελλάδα ως μια χώρα εκ φύσεως ναυτική. Η μακρά παράδοσή μας στην ναυτική τέχνη το επιβεβαιώνει και αυτό. Δυστυχώς, όμως, αυτό δεν αναιρεί το γεγονός πως κανείς Έλληνας σήμερα δεν πιστεύει πως αξιοποιούμε, όπως πρέπει και αρμόζει στον πολιτισμό μας, τις ευκαιρίες και τις δυνατότητες που μας προσφέρει η γεωγραφία του ελλαδικού χώρου. Οι περισσότεροι αισθανόμαστε όχι μόνο απογοήτευση, γιατί αφήνουμε ανεκμετάλλευτη μια ανεξάντλητη πηγή πλούτου και ευημερίας, αλλά και μια έντονη ανησυχία κυρίως γιατί μοιάζει να έχει ατονήσει ο σεβασμός προς τις θάλασσές μας, ενώ ταυτόχρονα φαίνεται πως έχει αφεθεί η νησιωτικότητα έρμαιο των Μνημονίων και θύμα των κάθε λογής λαθρεμπόρων.

Τι σημαίνει για τον μέσο Έλληνα η λέξη «νησιωτικότητα»; Τι θα έπρεπε να σημαίνει; Πώς έχουν μεταφερθεί στο σήμερα και στο τώρα τα μαθήματα της πραγματικά τεράστιας ναυτικής μας παράδοσης; Πώς μεταφράζεται η καθημερινότητά μας, η ισχύς της γεωπολιτικής μας θέσης; Είναι αλήθεια πως δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι έχουμε αξιοποιήσει τις δυνατότητες στον ζωτικής σημασίας τομέα της ναυτιλίας. Ούτε και πως έχουμε αντιληφθεί να εξελίσσεται κάποιο κατανοητό και αποτελεσματικό στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των νησιών. Με λύπη διαπιστώνει κανείς πως η έννοια της νησιωτικότητας έχει ταυτιστεί με την έννοια του εφήμερου, του προσωρινού και της «αρπαχτής».

Η αδυναμία όλων των προηγούμενων Κυβερνήσεων να θεσπίσουν κανόνες και να τους επιβάλουν οδήγησε στην ύπαρξη πολλών κακών κειμένων στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας. Κυρίες και κύριο συνάδελφοι, κανείς δεν αμφισβητεί πως πρέπει να γίνουν αλλαγές και στο ΛΣ και στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Ούτε και αμφιβάλλουμε για τις καλές – ενδεχομένως - προθέσεις που μπορεί να έχει ο Υπουργός. Αυτό που θα θέλαμε, ως Ένωση Κεντρώων, και πάνω σε αυτό θα βασιστεί η σκέψη μας και στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής, είναι να συζητηθούν κατά τη διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής οι ακριβείς διατάξεις των έξι Κεφαλαίων και των 133 άρθρων του υπό εξέταση νομοσχεδίου.

Ο προβληματισμός μας είναι αν αυτές οι διατάξεις θα βάλουν τα θεμέλια ώστε να ξαναγίνει η Ελλάδα μια χώρα ναυτική, όπου η ναυτιλία θα αποτελεί κύριο και βασικό κορμό της οικονομικής ανάπτυξης. Θα περιμένουμε, λοιπόν, να ακούσουμε τις θέσεις των φορέων και θα τοποθετηθούμε στην κατ’ άρθρον εξέταση. Ανοίγονται μεγάλα ζητήματα, έχουμε μεγάλα προβλήματα. Ήδη, η πρώτη μας επαφή καταδεικνύει πως - θα το δούμε και αργότερα – το νομοσχέδιο μπορεί να φέρει σε δύσκολη θέση πάρα πολλούς ανθρώπους, όπως είναι οι ιδιοκτήτες τουριστικών επαγγελματικών σκαφών άνευ πληρωμάτων, που υπάρχει μια διάταξη που αφορά αυτούς. Όπως και να έχει, κρατάμε την επιφύλαξή μας για μετά τους φορείς. Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Το νομοσχέδιο σας είναι ταξικό και αυταρχικό, όπως συνολικά η πολιτική της κυβέρνησης. Ταξικό γιατί εξυπηρετεί τα συμφέροντα και τα προνόμια του εφοπλιστικού κεφαλαίου σε βάρος των δικαιωμάτων των ναυτεργατών, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της ασφάλειας ζωής στη θάλασσα. Ενώ, σε τίποτα δεν χτυπά το λαθρεμπόριο καυσίμων και ας υπάρχουν δύο άρθρα με ειδική αναφορά. Δεν είναι τυχαίο ότι οι Έλληνες εφοπλιστές είναι πρώτοι στην παγκόσμια κατάταξη της ναυτιλίας, ακόμα και μέσα στην περίοδο της καπιταλιστικής κρίσης. Ανάκτησαν απώλειες και αύξησαν τη χωρητικότητα του στόλου και τα κέρδη τους, μέσα από την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών με χτύπημα συλλογικών συμβάσεων εργασίας, σαρωτικές αλλαγές στην κοινωνική ασφάλιση, φοροληστεία, συνθήκες «γαλέρας» για 150.000 ναυτεργάτες. Βάσανα, πραγματικά, για την ναυτεργατική οικογένεια και, από την άλλη, προκλητικές οι φοροαπαλλαγές τους και νέα προνόμια που θα έχουν. Εξάλλου, και με το μητρώο ναυτεργατών - μιλάω για το άρθρο 19 - ανοίγετε και κλείνετε τη στρόφιγγα για το ναυτεργατικό δυναμικό, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εφοπλιστών.

Το μητρώο ναυτεργατών και τα κριτήρια εγγραφής και διαγραφής από το μητρώο, αξιοποιούνται για να μαζεύονται τα ναυτικά φυλλάδια, να μην γράφονται οι άνεργοι ναυτεργάτες στο ΓΕΝΕ, να κρύβεται η ανεργία και να χτυπούν πρωτοπόρους αγωνιστές - ναυτεργάτες. Είναι πρόκληση ότι μέσα στο ναυτικό φυλλάδιο και στις υποδομές της υπηρεσίας ναυτικών μητρώων του Υπουργείου Ναυτιλίας, που αποθηκεύεται και στις υποδομές των εφοπλιστών, περιλαμβάνεται η αιτιολόγηση απόλυσης του ναυτεργάτη, με χαρακτηριστικό κώδικα που έχουν καταγγείλει τα ταξικά ναυτεργατικά σωματεία, που αποτελεί το ατομικό κινητό φάκελο κάθε ναυτεργάτη.

Δυστυχώς, έχετε την ίδια ρότα σαν Κυβέρνηση με τις προηγούμενες Κυβερνήσεις, δηλαδή τη στρατηγική του εφοπλιστικού κεφαλαίου, της έντασης της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης με όλο το αντιδραστικό, αντεργατικό, νομοθετικό πλαίσιο για την ναυτιλία, που διατηρείται στο ακέραιο, αλλά και με οικονομικά εργαλεία ελέγχου του μηχανισμού του εργοδοτικού συνδικαλιστικού μηχανισμού, στην ΠΝΟ και σε άλλα σωματεία - σφραγίδες. Και με την κάλυψη της δικής σας Κυβέρνησης, ο εργοδοτικός κυβερνητικός συνδικαλισμός εισπράττει περίπου 5.000 δολάρια από τους εφοπλιστές, με ειδική σύμβαση για κάθε ελληνόκτητο καράβι με ξένη σημαία. Ενώ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αρνείται, την ίδια ώρα, να υπογράψει συλλογικές συμβάσεις εργασίας από το 2010. Χρηματοδότηση των εφοπλιστών με πάνω από 3.500.000 ευρώ το χρόνο προς την ΠΝΟ, σύμφωνα με τον ετήσιο προϋπολογισμό της ίδιας της Ομοσπονδίας.

Είναι, επίσης, αυταρχικό και ρουσφετολογικό το νομοσχέδιο, γιατί οι μετακινήσεις, οι μεταθέσεις, οι αποσπάσεις του προσωπικού του ΛΣ, γίνεται με απόφαση του Υπουργού που «αποφασίζει και διατάσσει». «Ξεδοντιάζετε» και «πετάτε στα σκουπίδια» ουσιαστικά το Συμβούλιο Μεταθέσεων. Ζητάτε γνωμοδότηση. Ακόμα και για τις αποσπάσεις, γνωμοδοτικό είναι το μεταθετικό όργανο. Πιο ειδικά, μετά το ναυάγιο στη Σαλαμίνα του δεξαμενόπλοιου «Αγία Ζώνη 2», την τεράστια οικολογική ρύπανση και το εκτεταμένο λαθρεμπόριο καυσίμων, αποδείχτηκαν με τον πιο έντονο τρόπο οι ελλείψεις, τα κενά, οι αδυναμίες στο Υπουργείο Ναυτιλίας και το ΛΣ.

Θα περίμενε λοιπόν κανείς, μέσα από αυτό το νομοσχέδιο, να παρθούν δραστικά μέτρα. Εσείς, αντί μέτρων, συνεχίζετε την πολιτική των προηγούμενων κυβερνήσεων ΝΔ-ΠΑΣΟΚ, υποβαθμίζοντας παραπέρα τον κλάδο ελέγχου εμπορικών πλοίων. Αφού μειώθηκε δραστικά το προσωπικό, ο εξοπλισμός και οι υποδομές, οι έλεγχοι πλοίων, οι παχυμετρήσεις ελασμάτων, τα μέσα φορτοεκφόρτωσης, μηχανήματα και άλλα. Ανατέθηκαν σε νηογνώμονες και άλλες ιδιωτικές μετοχικές εταιρείες, που βεβαίως ελέγχουν οι εφοπλιστές.

Κουκουλώνετε τις ελλείψεις και τις ευθύνες που έχετε και τώρα παρουσιάζεστε ότι πάτε να δώσετε λύσεις. Πώς; Δώσατε εντολή στον Αρχηγό να μετατεθούν στελέχη του Λιμενικού Σώματος από την Επιθεώρηση Πλοίων, το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά και το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ελευσίνας, για να κουκουλώστε δικές σας ευθύνες. Για αυτό, δεν είναι τυχαίο ότι δώσατε εντολή να μετατεθούν όλα τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος που υπηρετούν στο 2ο Λιμενικό Τμήμα του Λιμεναρχείου Πειραιά, δηλαδή την περιοχή χωρικής αρμοδιότητας όπου έγινε το ναυάγιο. Αλήθεια, έχει προηγηθεί έρευνα από την οποία προκύπτει κάποια ευθύνη για τα στελέχη αυτά;

Επίσης, προχωράτε σε μια βασική αλλαγή που είναι οι αναθέσεις στους ιδιώτες της αρμοδιότητας του ελέγχου της ασφάλειας, όχι μόνο όλων των πλοίων, αλλά και κάθε μικρού σκάφους. Έτσι, όλοι οι επαγγελματίες ψαράδες, όχι μόνο των μεγάλων, αλλά και των μικρών καϊκιών, θα αναγκαστούν να πληρώσουν στον ιδιώτη. Δηλαδή, αντί να βελτιωθεί η λειτουργία του κλάδου ελέγχου εμπορικών πλοίων, που έχει πολλά προβλήματα και είναι γνωστό και δεν το αποσιωπά κανείς, αντί να πάρετε μέτρα για την κατάλληλη στελέχωση, τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού, την εφαρμογή διαδικασιών επαλήθευσης του ελεγκτικού έργου και τη διενέργεια ελέγχων στους νηογνώμονες που λειτουργούν ανεξέλεγκτα, βρέθηκε η «λύση» να δοθούν όλα στους νηογνώμονες, όλα στο κεφάλαιο.

Έτσι ικανοποιείτε όλες τις απαιτήσεις για περισσότερα προνόμια στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και για μεγαλύτερη κερδοφορία, καταργώντας το μοναδικό κρατικό φορέα ελέγχου των πλοίων και εξασφαλίζοντας όλες τις αρμοδιότητές του στους νηογνώμονες, που αποτελούν ανώνυμες εταιρείες. Φυσικά, μπορούν να συμμετέχουν και οι εφοπλιστές για να πουλάνε πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Δηλαδή, ελεγχόμενος θα είναι και ο ελεγκτής. Δεν θεσπίζεται καμία διαδικασία που θα εφαρμόζεται για τον έλεγχο του έργου των νηογνωμόνων. Δεν προβλέπεται πουθενά ο έλεγχος από κρατικούς επιθεωρητές της ποιότητας των επιθεωρήσεων στα πλοία που διενεργούν οι επιθεωρητές των νηογνωμόνων. Οι μόνοι κρατικοί έλεγχοι είναι αυτοί που θα γίνονται στα γραφεία των νηογνωμόνων. Για τους ελέγχους των πλοίων που οι νηογνώμονες πιστοποιούν, δε γίνεται ιδιαίτερη αναφορά.

Τα ερωτήματα που τίθενται είναι τα εξής: Τα πιστοποιητικά που εκδίδουν οι νηογνώμονες θα ανταποκρίνονται στην πραγματική κατάσταση των πλοίων; Μήπως θα ανοίξει επίσημα «φάμπρικα» παραγωγής και αποστολής των πιστοποιητικών από τα γραφεία των νηογνωμόνων; Γιατί δεν πιστοποιούνται επιθεωρητές για ναυπηγικό, μηχανολογικό κ.λπ. τομέα, αλλά πιστοποιούνται μόνο επιθεωρητές των ISPS και ISM Code; Γιατί για τους ελέγχους αυτούς, που παραμένουν στο ΚΕΠ, δεν υπάρχει διαχωρισμός του ελεγκτή και του ελεγχόμενου;

Ερωτηματικά προκαλεί και το άρθρο 132, αφού με το άρθρο αυτό επιτρέπεται και στο Λιμενικό να στήσει μηχανισμούς παρακολούθησης, με πρόσχημα την καταπολέμηση της εγκληματικότητας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1: «την άσκηση συνεχούς και αποτελεσματικής εποπτείας στο επιχειρησιακό έργο του Λιμενικού Σώματος». Πρόκειται για μια ευρεία εξουσιοδότηση, η οποία - αν συνδυαστεί και με την παράγραφο 2 που αναφέρει ότι η φύση και η λειτουργία των συστημάτων αυτών δεν τελεί υπό τις εντολές ενός εισαγγελέα, αλλά υπό την ευθύνη του Υπουργείου Ναυτιλίας - προκαλεί εύλογα σοβαρότατες ανησυχίες. Υπάρχουν και λειτουργούν υπηρεσίες που μπορούν να εξυπηρετήσουν τις όποιες ανάγκες του Λιμενικού Σώματος. Δεν υπάρχει ήδη κλιμάκιο στην ΕΥΠ; Δεν σας αρκεί; Εμείς ζητάμε να αποσυρθεί αυτή διάταξη.

Σε ό,τι αφορά τις μεταθέσεις, δεν θεσμοθετείται ένα αξιοκρατικό σύστημα μεταθέσεων που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες του προσωπικού και των λαϊκών οικογενειών τους και του κοινωνικού συνόλου. Αντίθετα, με τις νέες διατάξεις δημιουργούνται έντονα προβλήματα στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Πρέπει να υπάρξει εκπροσώπηση στα Συμβούλια Μεταθέσεων από τους εκλεγμένους των συνδικαλιστικών φορέων και, μάλιστα, το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος περίμενε να κατατεθούν διατάξεις, όπως μέριμνα για θέματα λειτουργίας παιδικών σταθμών, κάλυψη οικονομικού κόστους των μετακινήσεων και όχι μεταθέσεις των ενδιαφερομένων με αίτησή τους, χωρίς να δικαιούνται οδοιπορικά έξοδα.

Αναμφίβολα, απαιτείται η αναμόρφωση της νομοθεσίας και η θεσμοθέτηση ενός σύγχρονου συστήματος μεταθέσεων, όπως και οι εκπρόσωποι των ενώσεων έχουν ζητήσει. Υπάρχουν, όμως, διατάξεις πελατειακών σχέσεων με δέσμιο το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Για παράδειγμα, δεν υπάρχουν διατάξεις για ανακούφιση του προσωπικού που υπηρετεί στις τουριστικές νησιωτικές περιοχές. Τι να πρωτοπληρώσει ο λιμενικός υπάλληλος με το μισθό πείνας, το αυξημένο κόστος; Βεβαίως, επειδή αυτά τα μέτρα απαιτούν κόστος, δεν αποτελούν προτεραιότητα για την Κυβέρνηση.

Σε ό,τι αφορά την αξιολόγηση του προσωπικού, το σύστημα είναι ανεπαρκές, αναχρονιστικό και αναξιοκρατικό. Υπάρχουν φωτογραφικές διατάξεις που αφορούν θέματα εξέλιξης του προσωπικού και εύλογα μπαίνουν ερωτήματα. Γιατί δηλαδή αυτά τα θέματα δεν ρυθμίζονται από ένα νομοθετικό κείμενο, ενιαία και συγκροτημένα; Η αποσπασματική ρύθμιση δημιουργεί αντιπαραθέσεις μεταξύ του προσωπικού και πελατειακές σχέσεις, αλλά και οι ρυθμίσεις ως προς την ιεραρχική εξέλιξη οδηγούν σε διάκριση μεταξύ ανδρών και γυναικών, παρόλο που το 40% του προσωπικού είναι πλέον γυναίκες. Εμείς ζητάμε την απόσυρση του συγκεκριμένου άρθρου, γιατί αποτελεί άνιση διακριτική μεταχείριση στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Στη διαβούλευση, έγιναν 200 σχόλια για αυτό το άρθρο. Τα 190 ήταν υπέρ του άρθρου. Πάμε παρακάτω.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν αποτελεί μια αδικία φυλετική. Σε ό,τι αφορά το άρθρο 52, το τονίζουμε γιατί ενισχύει την πρόθεση της Κυβέρνησης να προσαρμόσει ακόμη περισσότερο το μηχανισμό του Λιμενικού Σώματος στη σύγχρονη αποστολή του, που είναι ενταγμένη στα πλαίσια της ευρωπαϊκής στρατηγικής ασφάλειας, της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Εξωτερικής Δράσης και του ΝΑΤΟ, με την παραπέρα στρατιωτικοποίηση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και την ενίσχυση με τη FRONTEX και την EUROPOL. Βέβαια, μας δημιούργησε και ερωτηματικό τι ζητούσε και η Υπαρχηγός Επιχειρήσεων της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ στην περιήγησή της στο Ενιαίο Κέντρο Επιχειρήσεων, συνοδευόμενη από επιτελικά στελέχη της Αμερικανικής Ακτοφυλακής. Βέβαια, οι Αμερικανοί έχουν αλώσει την Ελλάδα ελέγχοντας όλες τις υποδομές. Φαίνεται ότι προγραμματίζουν για τους πολεμοχαρείς σχεδιασμούς τους και, δυστυχώς, η Κυβέρνηση έχει βαριές ευθύνες για τη συμμετοχή της.

Σε ό,τι αφορά τον πειθαρχικό έλεγχο, θα περίμενε κανείς να καταγραφεί για ποια αδικήματα παραπέμπεται κάποιος στα πειθαρχικά συμβούλια και ποιες είναι οι αντίστοιχες ποινές. Θα αποτελούσε ένα μικρό βήμα στον πειθαρχικό έλεγχο του προσωπικού, με ισοτιμία, ώστε να μην αντιμετωπίζετε αυτό με άλλα μη υπηρεσιακά κριτήρια.

Σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση, είναι μια πρόχειρη διαδικασία, αφού η Κυβέρνηση δεν παρουσιάζει το πρόγραμμα σπουδών, τις υποδομές, την οργάνωση της σχολής, το διδακτικό και διοικητικό προσωπικό και άλλα, αλλά τα παραπέμπει σε Προεδρικά Διατάγματα.

Εμείς θα συμφωνήσουμε να γίνεται η εισαγωγή στις σχολές λιμενοφυλάκων, υπαξιωματικών και αξιωματικών με τη διαδικασία των πανελλαδικών εξετάσεων, αλλά δεν μπορεί να αποσιωπήσουμε, ωστόσο, ότι στη ναυτική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση είναι γενικευμένη η επέκταση ωρομισθίων καθηγητών και θα οξύνει ακόμα παραπέρα την ίδια απαράδεκτη κατάσταση στη ναυτική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση ΑΕΕΝ και ΣΕΕΝ, Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών, ενώ ουσιαστικά είναι ανύπαρκτη η εκπαίδευση για πολλούς κλάδους ναυτεργατών. Πρέπει να προσληφθούν καθηγητές μόνιμοι, αορίστου χρόνου, με πλήρη εργασιακά και ασφαλιστικά - συνταξιοδοτικά δικαιώματα, σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των Σχολών.

Θεωρούμε, επίσης, απαράδεκτο το άρθρο 109. Για 30, 40, 50 χρόνια, καράβια είναι «πλωτές βόμβες». Μεταφέρουν ναυτιλιακά καύσιμα, ενώ προ πολλού θα έπρεπε να είχαν οδηγηθεί στα διαλυτήρια για παλιά σίδερα, ενώ μια μεγάλη μάζα εργαζομένων, ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, με πείρα στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας, στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη στο Πέραμα και στη Σύρο είναι παροπλισμένη.

Και τελειώνοντας, θα ήθελα να πω ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας καταψηφίζει επί της αρχής το πολυνομοσχέδιο, στηρίζει αιτήματα του Λιμενικού Σώματος, αλλά και την πάλη των ναυτεργατών ενάντια στην αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης, των εφοπλιστών, για το δικαίωμα στη δουλειά, για συλλογικές συμβάσεις εργασίας, για μισθούς και συντάξεις αξιοπρέπειας και κατάργηση όλων των αντεργατικών - αντιασφαλιστικών νόμων, των κατασχέσεων και των πλειστηριασμών.

Και βέβαια, στηρίζει και τους αγώνες τους, όπως και τα σημερινά συλλαλητήρια σήμερα στις 6.30, σαν απάντηση στο νέο κύμα της αντιλαϊκής επίθεσης, με τα προαπαιτούμενα της τρίτης αξιολόγησης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κλείνουμε τώρα με τον κύριο Δανέλλη, Ειδικό Αγορητή του «Ποταμιού», για 15 λεπτά.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας, που περίμενε πολύ στον προθάλαμο, αν σκεφτεί κανείς ότι η διαβούλευση του βασικού κορμού ολοκληρώθηκε το Φεβρουάριο του 2017.

 Ένα νομοσχέδιο για πάρα πολλά ζητήματα, για τα λιμάνια, για τους ελέγχους των εμπορικών πλοίων, για τη ναυτική εκπαίδευση, την πλοηγική υπηρεσία, για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, αλλά και του πολιτικού προσωπικού, θέματα εκπαίδευσης, μετατάξεων, αποσπάσεων και μεταθέσεων. 134 άρθρα, κατανεμημένα σε 12 μέρη, διαφορετικής βαρύτητας και διαφορετικών στοχεύσεων.

Είναι δύσκολο, βεβαίως, να πει κανείς στην πρώτη ανάγνωση του νομοσχεδίου, αν είναι επί της αρχής ή κατά. Γιατί ένα νομοσχέδιο που προσπαθεί να δώσει λύση σε ένα τέτοιο πλήθος ζητημάτων, ένα νομοσχέδιο με τόσο ετεροβαρείς και διαφορετικές μεταξύ τους διατάξεις, προφανώς δεν μπορεί να πάρει ξεκάθαρη απάντηση, στην πρώτη συνεδρίαση μάλιστα, και προτού ακούσουμε και τις απόψεις κάποιων από τους φορείς.

Σε μια πρώτη προσέγγιση, θα επικεντρωθώ σε μια σειρά διατάξεων, που είτε θετικά, είτε αρνητικά, φαίνεται να ξεχωρίζουν. Και προφανώς, κεντρικό ρόλο έχουν οι διατάξεις που αφορούν τις αλλαγές στους ελέγχους των εμπορικών πλοίων, που φυσικά έρχονται με αφορμή το πρόσφατο ναυάγιο του μοιραίου «Αγία Ζώνη 2», όπου το καταστροφικό «φιάσκο» ήλθε ως αποτέλεσμα προφανούς ανεπάρκειας. Ανεπάρκειας λειτουργίας δομών και προσώπων, που δεν είναι της στιγμής μονάχα, αλλά είναι μέσα σε ένα βάθος χρόνου, που κάποια στιγμή βρέθηκε - όπως είπα και λίγο πριν - το μοιραίο σκάφος.

Οι παρατάσεις επί παρατάσεων ισχύος των βεβαιώσεων αξιοπλοΐας χωρίς έλεγχο, είτε για λόγους ανεπάρκειας, - κάθε είδους ανεπάρκειας, χρόνου ή ποιότητας λειτουργίας – είτε για άλλους λόγους, που αναγκαστικά έρχονται στο μυαλό όλων και σίγουρα αδικεί το σύνολο των στελεχών του ΥΠΕΝ, είναι δυστυχώς ένα σύνηθες φαινόμενο.

Υπάρχει όμως και το θεμελιώδες ζήτημα πως καμία αρχή δεν μπορεί να είναι και ελέγχουσα τον εαυτό της. Το ξεκαθάρισμα αυτού του βασικού κανόνα αποτελεί προτεραιότητα.

Ξεκινώ έτσι από το μέρος Ι΄ του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Μετασχηματισμός συστημάτων εποπτείας πλοίων», στο άρθρο 107 που ασχολείται με τον μετασχηματισμό του κλάδου ελέγχου πλοίων. Με αυτή τη διάταξη, προβλέπεται ότι από 30/09/2018 και μετά παύει η έκδοση πιστοποιητικών των ελληνικών πλοίων από τον κλάδο ελέγχων πλοίων, τις λιμενικές αρχές και τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης και εκχωρούνται από το Υπουργείο στους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς. Αυτά πλέον θα εκδίδονται μόνο από αυτούς, με εξαιρούμενες κάποιες κατηγορίες ελέγχων.

Ο κλάδος ενέργειας πλοίων θα έχει καθήκον πλέον τον έλεγχο κάθε εξουσιοδοτημένου οργανισμού – νηογνώμονα, σε σχέση με το κατά πόσο εκπληρώνει τα καθήκοντά του. Πλήρης αλλαγή ρόλου δηλαδή και ξεκαθάρισμα ρόλου, με αποκλειστικό καθήκον την εποπτεία.

Λέτε, επίσης, στο νομοσχέδιο ότι στο μεταβατικό στάδιο έως 30/9, οι πιστοποιήσεις που έχουν εκδοθεί από τους ανωτέρω ΚΕΠ, λιμενικές αρχές και τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης εξακολουθούν να ισχύουν. Γιατί όμως να μην ισχύσουν άμεσα αυτές οι προβλέψεις; Αφού το σύστημα αποδείχτηκε απολύτως αναποτελεσματικό. Βεβαίως, η αναβάθμιση και η βελτίωση των εξουσιοδοτημένων οργανισμών και νηογνωμόνων είναι απαραίτητη. Όμως, δεν βλέπω γιατί να ορίζουμε την έναρξη ισχύος των προβλέψεων αυτών τον Σεπτέμβριο του 2018.

Θα αναφερθώ στο άρθρο 109, που θέτει επιτέλους τις προϋποθέσεις μεταφοράς ναυτιλιακών καυσίμων. Καθιερώνεται για πρώτη φορά ένα ανώτατο όριο ηλικίας των πλωτών μέσων μεταφοράς ναυτιλιακού καυσίμου. Τα πενήντα χρόνια, βεβαίως, για τέτοιου είδους χρήσεις είναι πολλά. Αντιλαμβάνομαι όμως τη βαρύτητα του κόστους για αντικατάσταση του στόλου από τους πλοιοκτήτες. Όμως να θυμίσω ότι από 1/1/2022 ισχύει η ενωσιακή νομοθεσία, όπου βεβαίως, ανεξαρτήτως ηλικίας σκάφους, μπαίνουν κάποια συγκεκριμένα κριτήρια και προβλέψεις. Το 2022 είναι μακριά, αλλά είναι και κοντά.

Φαντάζομαι ότι, επειδή η ηλικία ορίζεται - υπολογίζεται από το έτος καθέλκυσης, όταν λέμε έτος καθέλκυσης, λέμε την πρώτη ημερομηνία καθέλκυσης τους σκάφους, όχι πιθανές επόμενες φάσεις ανακατασκευών και τα λοιπά.

Επιστρέφοντας τώρα στην αρχή του νομοσχεδίου, στα μέρη Α΄ και Β΄, όπου αφορούν επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων καθώς και ζητήματα ναυτιλίας, νομίζω ότι κινούνται στη σωστή κατεύθυνση στο σύνολό τους.

Στο Γ΄ μέρος που αφορά στις υπηρεσιακές μεταβολές, υπάρχουν έντονες αντιδράσεις από στελέχη του χώρου. Κάποιες από αυτές μας προβληματίζουν και θα αναφερθούμε στα συγκεκριμένα και στα επιμέρους στη συζήτηση επί των άρθρων και μετά τις ακροάσεις.

Στο Δ΄ μέρος, «στρατηγικός σχεδιασμός». Επιτέλους, βλέπω να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για έναν σχεδιασμό των διαδικασιών προμηθειών με χρονικούς ορίζοντες, απαραίτητο προαπαιτούμενο για εξορθολογισμό, διαφάνεια και εξοικονόμηση πόρων.

Σε σχέση με το μέρος Ε΄, υπό τον τίτλο «Θέματα προσωπικού», ρυθμίζονται θετικά διάφορες εκκρεμότητες σε σχέση με το προσωπικό του ΥΠΕΝ. Οι εναρμονίσεις κρίνονται απαραίτητες, όπως και η οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων. Π.χ. αυτό το βλέπουμε στο άρθρο 74, μια διάταξη που για χρόνια περίμενε η Αυτοδιοίκηση, - τουλάχιστον η Αυτοδιοίκηση που έχει να κάνει με παράκτιες περιοχές - για κρίσιμα ζητήματα που την αφορούν.

Σε σχέση με το μέρος ΣΤ΄, με τίτλο «Ενίσχυση κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα», η ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας για την κάλυψη των μεγάλων προβλημάτων προσβασιμότητας των νησιών, και κυρίως των μικρότερων, είναι μια πολύ πονεμένη ιστορία στην οποία απαιτείται εξορθολογισμός και διαφάνεια. Γιατί, μονάχα όσοι έχουν βιώσει τα προβλήματα της νησιωτικότητας, και μάλιστα της διπλής νησιωτικότητας, μπορούν να αντιληφθούν τις ιδιαιτερότητες και τις μεγάλες ανάγκες.

Θα κάνουμε συγκεκριμένες προτάσεις στη συζήτηση επί των άρθρων.

Στο μέρος Ζ΄ που αφορά τη μεταρρύθμιση του συστήματος εκπαίδευσης στελεχών, το άρθρο 79, προφανώς και αυτονόητα ο,τιδήποτε βελτιώνει, αναβαθμίζει την ποιότητα των στελεχών του λιμενικού σώματος είναι και αναγκαίο και ευπρόσδεκτο και για το σώμα και τη λειτουργία του και για τα ίδια τα στελέχη και βεβαίως για την κοινωνία.

Στο μέρος Η΄, που αφορά θέματα πολιτικού προσωπικού, πρόκειται για ρυθμίσεις που θα σχολιάσουμε στην κατ' άρθρον συζήτηση.

Στο μέρος Θ΄, που αφορά τη ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας, θα σταθώ στο άρθρο 86 που αφορά το τέλος πλοίων αναψυχής και ημερόπλοιων. Η διάταξη θα τεθεί σε εφαρμογή από 1η Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους, πολύ γρήγορα δηλαδή. Στόχος προφανής είναι για ακόμη μια φορά η ενδυνάμωση των εσόδων του προϋπολογισμού, με προσδοκία αύξησης κατά 15 εκατομμύρια ευρώ. Οι αυξήσεις στην περίπτωση των τουριστικών ημερόπλοιων αγγίζουν το 300% ετησίως, ενώ τα προηγούμενα τέλη είχαν καθοριστεί μόλις τρία χρόνια πριν. Η υπερβολική αυτή αύξηση είναι κατανοητό, κ.κ. Υπουργοί, πως έρχεται να προστεθεί σε μια σειρά άλλων επιβαρύνσεων στην επιχειρηματική δραστηριότητα, όπως η εκτόξευση του Φ.Π.Α. στο 24% σε όλα τα νησιά, η κατάργηση της ατέλειας στις προμήθειες και στις ναυπηγήσεις, η αύξηση του φόρου μισθωτών υπηρεσιών των ναυτικών, η έμμεση φορολόγηση των μερισμάτων μέσω του φόρου κοινωνικής αλληλεγγύης κ.λπ..

Νομίζω ότι θα πρέπει να ξαναδείτε αυτή την επιβάρυνση, διότι φοβάμαι ότι, όπως και σε άλλες ταχύρρυθμες, τέτοιου είδους αναπροσαρμογές, δεν είχαμε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα και πολύ γρήγορα είδαμε ότι μειώνονται τα έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού αντί να αυξάνονται. Ας μην δημιουργήσουμε επιπλέον προβλήματα σε ένα ευαίσθητο κλάδο, όπως είναι ο θαλάσσιος τουρισμός και ιδιαίτερα σε αυτή την συγκυρία.

Στο άρθρο 87, για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων λιμενικών υποδομών. Ναι, είναι μια μεγάλη πραγματικότητα, την οποία θα πρέπει επιτέλους να λύσουμε για να πάμε παρακάτω. Όμως, υπάρχουν κάποια ερωτήματα. Προφανώς, είμαστε σύμφωνοι με τις ρυθμίσεις που προτείνετε και συμφωνούμε απόλυτα με την αναγκαιότητα να τελειώνει αυτή η ιστορία, που είναι ελληνικού χαρακτήρα, για να μπορέσουμε να επενδύσουμε στα λιμάνια από πολύ μικρά μέχρι πολύ μεγάλα έργα. Τι θα γίνει, όμως, αν σε ένα λιμάνι δεν έχει μέχρι σήμερα καθοριστεί ο αιγιαλός και δεν καταφέρει να καθοριστεί ούτε μέχρι το 2020. Π.χ. στο Λακκί της Λέρου, δεν έχουμε καταφέρει να καθορίσουμε αιγιαλό εδώ και 11 χρόνια. Θα νομιμοποιηθεί και μετά θα ξαναγίνει παράνομο; Υπάρχουν κάποιες τέτοιου είδους λεπτές καταστάσεις, που πρέπει να προβλέψουμε για να είναι αποτελεσματικά τα κρίσιμα αυτά άρθρα, τα οποία είναι και ευάλωτα λόγω του νομικού πλαισίου και της αυστηρής νομολογίας από το Σ.τ.Ε..

Χρειάζεται, επίσης, κάποια πρόβλεψη για λιμενικά έργα και εγκαταστάσεις που υφίστανται σε μικρά νησιά, τα οποία δεν είναι δυνατόν να τύχουν διαχείρισης από φορέα και είναι απαραίτητα όμως στην τοπική κοινωνία. Για την ακρίβεια, θα μπορούσε ο νομοθέτης να συμπεριλάβει στις διαδικασίες του άρθρου τις μη νόμιμες λιμενικές εγκαταστάσεις, που κυρίως είναι μικρής κλίμακας, οι οποίες ήδη εξυπηρετούν το δημόσιο και τοπικό συμφέρον και για οποιοδήποτε λόγο υφίστανται και λειτουργούν, χωρίς προαπαιτούμενες χωροθετήσεις. Και επιτέλους, δεν είναι δυνατόν να απαιτεί το κράτος από τον εαυτό του - αυτός είναι ένας διάρκειας παραλογισμός - να πληρώνονται πρόστιμα, αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης, για λιμάνια που κατασκευάστηκαν με την ανοχή των δικών του υπηρεσιών, κατά τόπους λιμενικών αρχών, για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Πρέπει να δοθεί ένα τέλος στον παραλογισμό, όπου το Ελληνικό Δημόσιο επιβάλλει πρόστιμα στον εαυτό του.

Είναι θετικό και στη σωστή κατεύθυνση ότι λαμβάνεται μέριμνα για την νομιμοποίηση των λιμενικών έργων που κατασκευάστηκαν πριν από την ισχύ του ν.2971/2001, δεδομένου ότι ορισμένα εξ αυτών δεν έχουν λάβει την παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας, κατά αντιστοιχία του άρθρου 14 παραπάνω νόμου, με αποτέλεσμα να θεωρούνται μη νόμιμα. Είναι μια ιδιαίτερη περίπτωση.

Επιπλέον, το πιο σοβαρό είναι ότι το Υπουργείο Οικονομικών επιβάλλει πρόστιμα αρκετών χιλιάδων ευρώ για την αυθαίρετη χρήση του χώρου - πολλές φορές μιλάμε για στρέμματα και όχι για τετραγωνικά μέτρα - σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, δημοτικά, λιμενικά ταμεία κ.λπ..

Σε σχέση με το άρθρο 92, είναι θετική η απλούστευση των διαδικασιών για μικρές επεμβάσεις και στο άρθρο 97, για κατασκευές εντός των περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, δεν προβλέπεται διαδικασία κατεδάφισης των παράνομων κατασκευών και η εμπειρία δείχνει ότι η ισχύουσα διαδικασία δεν είναι αποτελεσματική. Εδώ, είναι μια πολύ πονεμένη πραγματικότητα, ειδικά για τους Δήμους με παράκτιες και τουριστικές περιοχές. Το ξέρουν πολύ καλά. Κάποτε, για να υπάρχει και η εξυγίανση του περιβάλλοντος, η αισθητική και η ουσιαστική και για να υπάρχει και ισονομία και να χτυπήσουμε τον αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των ίδιων των επιχειρηματιών, των ομοειδών κλάδων, θα πρέπει να βρούμε ένα αποτελεσματικό εργαλείο, μια αποτελεσματική διαδικασία άμεσης και γρήγορης αποκατάστασης της νομιμότητας. Προτείνουμε, επίσης, να προβλεφθεί η κατεδάφιση των παράνομων κατασκευών με απόφαση του φορέα διοίκησης του λιμένα. Θα κάνουμε κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις στην κατ' άρθρο συζήτηση, για αυτή την ενότητα.

Είναι θετική και απολύτως αυτονόητη η πρόβλεψη του άρθρου 101, για χρήση τερματικού αποδοχής καρτών πληρωμών και μέσω πληρωμής με POS και πληρωμής με μεταφορά χρημάτων μέσω τραπεζικών λογαριασμών, όπως θετική είναι και η πρόβλεψη του άρθρου 102 για την τροποποίηση του νομικού πλαισίου, αναφορικά με την πλοηγική υπηρεσία. Με την προτεινόμενη διάταξη, καλύπτονται οι σύγχρονες ανάγκες πλοήγησης και ναυτιλίας, που απαιτούν ανώτατο επίπεδο κατάρτισης και εμπειρίας πλοιάρχων Α’ τάξης.

Προβλέπεται ακόμη η ανάγκη για πραγματική πολύχρονη θαλάσσια υπηρεσία επί εμπορικών πλοίων ή επί ελληνικών πολεμικών πλοίων και καλύπτονται τυχόν κενά σε στελέχωση, με τη διατήρηση στην ενεργό δράση υπηρετούντων πλοηγών, που διατηρούν την απαιτούμενη εμπειρία. Βλέπετε ότι σε περιόδους πολύ μεγάλης ανεργίας, υπάρχουν κλάδοι, υπάρχουν ειδικότητες, οι οποίες στερούνται εξειδικευμένου προσωπικού και εδώ είναι μία από αυτές τις περιπτώσεις. Γενικότερα, το ζήτημα της εκπαίδευσης και της δημιουργίας νέων στελεχών με γνώσεις, με δεξιότητες, είναι ένα κορυφαίο ζήτημα που θα πρέπει να μας απασχολήσει ως πολιτικό προσωπικό συνολικότερα, όχι μόνο ως Κυβέρνηση. Νομίζω ότι σε ό,τι έχει να κάνει με τη θαλάσσια οικονομία και με τον κλάδο της ναυτιλίας, έχουμε τεράστιο «πεδίον δόξης λαμπρό» μπροστά μας και πρέπει να ξαναδούμε διάφορα πράγματα, αν θέλουμε να μιλήσουμε σοβαρά για την αντιμετώπιση του μεγάλου «αγκαθιού» της ανεργίας και της δημιουργίας ουσιαστικών και μόνιμων θέσεων απασχόλησης, παραγωγικών θέσεων.

Το άρθρο 106, που αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Εδώ, είμαστε αιώνες πίσω από εκεί που θα έπρεπε να είμαστε. Η προτεινόμενη διάταξη στοχεύει στο να μπει ένα τέλος στην αδιαφάνεια των διαδικασιών κατάρτισης συμβάσεων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου και διασφαλίζεται η υποχρεωτική εγγραφή στο ηλεκτρονικό μητρώο αποβλήτων των παρόχων των συγκεκριμένων υπηρεσιών. Είναι προφανές ότι αυτό είναι ένα πρώτο και σημαντικό βήμα στο να διασφαλισθεί η διαφάνεια, να ενισχυθεί έτσι ο ανταγωνισμός με τη μείωση του κόστους, ώστε να επιτευχθεί τελικά φθηνότερη παροχή υπηρεσιών προς τον τελικό χρήστη του λιμένα. Κάθε ολιγοπώλιο δημιουργεί μοιραία διάφορες προβληματικές καταστάσεις στην εξέλιξη του χρόνου.

Από το προτελευταίο μέρος του νομοσχεδίου, θα αναφερθώ στο άρθρο 117. Κάθε βήμα ενίσχυσης της διαφάνειας της διαδικασίας πετρέλευσης κρίνεται θετικό, σε αυτή την τόσο πονεμένη επίσης ιστορία. Ο ανεφοδιασμός των πλοίων με καύσιμα και συγκεκριμένα με πετρέλαιο είναι μια διαδικασία που απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, αλλά και τη λήψη ειδικών μέτρων ασφαλείας. Η υποχρέωση έγγραφης γνωστοποίησης του συγκεκριμένου στίγματος διεξαγωγής πετρέλευσης ελληνικών και ξένων πλοίων, αλλά και του χρόνου, όπως και της διάρκειας πετρέλευσης εντός των ελληνικών λιμανιών και των ελληνικών χωρικών υδάτων από πλοία ανεφοδιασμού, δεξαμενόπλοια και πετρελαιοφόρα στην αρμόδια λιμενική αρχή, τουλάχιστον 12 ώρες πριν από την πραγματοποίηση της, είναι το ελάχιστο που μπορούμε να κάνουμε.

Στη συζήτηση των άρθρων, αλλά και μετά την ακρόαση των φορέων, θα έχουμε και επιπλέον συγκεκριμένα στοιχεία να εκθέσουμε θετικά ή αρνητικά και προτάσεις βελτίωσης. Θεωρούμε, όμως, ότι συνολικά τακτοποιούνται, βελτιώνονται και αντιμετωπίζονται εκκρεμότητες πολλών χρόνων.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Δριτσέλη Παναγιώτα, Καματερός Ηλίας, Παπαφιλίππου Γεώργιος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπάρτινος Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης και Δανέλλης Σπυρίδων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Συρμαλένιος.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Λέω εκ των προτέρων ότι επειδή το νομοσχέδιο είναι μεγάλο, δεν θα κάνω αναλυτική τοποθέτηση σήμερα. Θα έχουμε την δυνατότητα να μιλήσουμε πιο αναλυτικά στις δύο συνεδριάσεις επί των άρθρων. Θα μιλήσω γενικά, προσπαθώντας να εντοπίσω τα βασικά σημεία και τους άξονες που θέλει να προωθήσει αυτό το νομοσχέδιο. Θα ξεκινήσω όμως από μια κριτική προς τη Ν.Δ., από αυτά που άκουσα από τον Εισηγητή της, κ. Πλακιωτάκη. Θεωρώ ότι η κριτική της Ν.Δ. σήμερα ήταν ένα μείγμα παρωχημένης κριτικής με αστήρικτα επιχειρήματα, προσπαθώντας να αναβιώσει τις πρώτες μέρες του ναυαγίου του «Αγία Ζώνη 2», μαζί με ένα καθαρό νεοφιλελεύθερο προσανατολισμό που φάνηκε μέσα από την κριτική σε ορισμένα άρθρα του νομοσχεδίου.

Πιο συγκεκριμένα, θεωρώ ότι η κριτική που άσκησε η Ν.Δ. στο άρθρο 76 και στο άρθρο 78, περί κρατικοποίησης της ακτοπλοΐας, αλλά και περί μείωσης της ανταγωνιστικότητας με το άρθρο 78 για την αναστολή απόπλου, εφόσον οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν τις οφειλές και τις υποχρεώσεις προς τους εργαζόμενους, δείχνει ξεκάθαρα ποια είναι η αντίληψη της Ν.Δ. για την οικονομία και την ανάπτυξη και με ποιον τρόπο. Επίσης, θέλω να πω ότι σε σχέση με το θαλάσσιο τουρισμό, άσκησε κριτική αναφερόμενη στο μητρώο ή και στο τέλος πλοών και εγώ θα ρωτήσω, αγαπητοί συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, πότε εφάρμοσε η Ν.Δ. το μητρώο σκαφών από τότε που ψηφίστηκε;

Δεύτερον, για το εάν εισπράχθηκε, επί των ημερών της, έστω ένα ευρώ από το τέλος πλοών. Αν μας απαντήσει σε αυτά τα δύο η Ν.Δ., τότε βεβαίως θα επανεκτιμήσω την κριτική μου. Σε σχέση τώρα με το νομοσχέδιο, εγώ θα αναφερθώ σε τρία σημεία – άξονες. Το πρώτο είναι ο εκδημοκρατισμός και η διαφάνεια που διαπερνά κομβικά σημεία του νομοσχεδίου, σε σχέση με την επιθεώρηση λιμένων και πλοίων. Δεύτερον, σε σχέση με τις υπηρεσιακές μεταβολές στο Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή και, τρίτον, σε σχέση με την διαχείριση αποβλήτων. Το δεύτερο σημείο είναι ότι μπαίνει ένα θεσμικό πλαίσιο διαδικασιών και νομιμοποίησης λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, νομιμοποίησης επίσης αυθαίρετων κατασκευών εντός χερσαίων ζωνών λιμένων, κάτι το οποίο θα ανακουφίσει όχι μόνο τα νησιά, - εκατοντάδες από νησιά και τοπικούς πληθυσμούς σε όλη την Ελλάδα - αλλά και παράκτιες περιοχές που, μετά από δεκαετίες ανομίας, αρχίζει να μπαίνει μια τάξη σε αυτό το ζήτημα.

Το τρίτο είναι ότι ουσιαστικά για πρώτη φορά δημιουργείται, παρά το γεγονός ότι υπήρχε ένα θεσμικό πλαίσιο για το θαλάσσιο τουρισμό, ένα πλαίσιο κανόνων για τον θαλάσσιο τουρισμό, με σοβαρότητα και στοχεύει στην πάταξη της παρανομίας, πρώτον, δεύτερον στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τρίτον, στην κατοχύρωση του επαγγέλματος των επιχειρήσεων των τουριστικών σκαφών και τέταρτον, στην προσπόριση αυξημένων εσόδων προς το Ελληνικό Δημόσιο. Αυτά τα ζητήματα θα έχουμε τη δυνατότητα να τα συζητήσουμε και να βελτιώσουμε, φαντάζομαι, και με τη συμμετοχή των φορέων στις επόμενες συνεδριάσεις και νομίζω ότι αυτό το νομοσχέδιο πραγματικά θα είναι ένα νομοσχέδιο τομή για την ναυτιλία, για το θαλάσσιο τουρισμό, για τα λιμάνια, για το Λιμενικό Σώμα, για τους εργαζόμενους στη ναυσιπλοΐα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε, το λόγο έχει ο κ. Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα απαντήσω πρώτα στον κ. Συρμαλένιο για το μητρώο σκαφών που νομοθετήθηκε τον Απρίλιο 2014. Οχτώ μήνες που δεν έγινε εφαρμογή επί Ν.Δ. 34 μήνες που δεν τον έχετε εφαρμόσει εσείς. Τι άλλο θέλετε δηλαδή; Μην ξύνεστε στην γκλίτσα του τσοπάνη, γιατί θα ρωτήσουμε και εμείς πόσα λεφτά εισπράξατε. Κυβερνάτε 34 μήνες, όχι έναν και δύο. Πάμε στο νομοσχέδιο, το οποίο είναι πολυνομοσχέδιο, κυρία Πρόεδρε, και το οποίο έχει εισαγάγει πρωτοφανείς και καινοφανείς νομοθετικές διαδικασίες. Για παράδειγμα, με διάταξη νόμου αλλάζει η Υπουργική Απόφαση. Γιατί δεν την αλλάζετε μόνος σας, χρειαζόταν να το φέρετε στη Βουλή;

 Προβλέπει, για να υλοποιηθεί το νομοσχέδιο αυτό, - και εδώ μιλώ σε ανθρώπους που θα έπρεπε να ξέρουν το πώς διοικείται η χώρα - την έκδοση 11 Προεδρικών Διαταγμάτων. Για τα τέσσερα από αυτά, «βάζει» και προθεσμία στο Συμβούλιο της Επικρατείας για τη νομοθετική επεξεργασία, ότι δηλαδή θα πρέπει να εκδοθούν σε τέσσερις μήνες. Και παράλληλα, ζητάει την έκδοση 44 Υπουργικών Αποφάσεων, εκ των οποίων οι 14 είναι Κοινές. Ένας τεράστιος όγκος. Αυτός είναι νομοθετικός παραλογισμός! Είναι ατελέσφορο το νομοσχέδιο και γι' αυτό και τα νομοσχέδια τα οποία έρχονται, δεν πρέπει να μπαίνουν στο επίπεδο διακηρύξεων, αλλά θα πρέπει να «τυγχάνουν της βασάνου», ώστε να έχουν ολοκληρωμένες προτάσεις.

Έρχομαι στα θέματα του νομοσχεδίου. Σαφέστατα υπάρχουν θετικές ρυθμίσεις. Για παράδειγμα, να νομιμοποιηθούν τα έργα στα λιμάνια. Βεβαίως, οι εγγυήσεις διαφάνειας δεν τηρούνται με τα «εργάκια» των 20.000 ευρώ, τα οποία δίνονται χωρίς κανέναν έλεγχο, αλλά ελπίζω να αξιοποιήσουν οι φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αυτήν την ευκαιρία που τους δίνεται. Πάμε στα θέματα του προσωπικού, γιατί εγώ πραγματικά δεν καταλαβαίνω, εάν δεν έρθει εδώ η πολιτική ηγεσία για να μας πει σαφέστατα τι θέλει να κάνει με το Λιμενικό Σώμα. Θέλει να το αποστρατικοποιήσει; Αυτή είναι η διάθεση; Θέλει να καταργήσει το Υπουργείο Ναυτιλίας; Το είδαμε στο παρελθόν, το κατήργησε ο Γιώργος Παπανδρέου. Και τι κατάφερε; Ο κ. Δρίτσας θα σας μεταφέρει την εμπειρία.

Θέλετε να επαναφέρετε την «πασοκική πολιτική», η οποία καταδικάστηκε και διέλυσε το Υπουργείο; Τι κάνετε τώρα; Θα πρέπει να τα ακούσετε, γιατί εσείς μας λέγατε να πάμε να κολυμπήσουμε. Τώρα, θα τα ακούσετε. Στο νομοσχέδιο τώρα, εισάγετε τον θεσμό της εισαγωγής των πανελληνίων εξετάσεων. Καλώς, μέχρι εδώ. Δεν θα διαφωνήσω καθόλου μαζί σας, να γίνει για τους λιμενοφύλακες. Ο λόγος, για τον οποίον δεν έγινε όταν κάναμε έναν διαγωνισμό λιμενοφυλάκων, ήταν οι έκτακτες ανάγκες που είχαμε να υπάρχει προσωπικό. Επίσης, δεν υπήρχε και Σχολή που θα τους πάμε, γιατί η υφιστάμενη Σχολή Λιμενοφυλάκων δεν πληροί πραγματικά προϋποθέσεις σοβαρής εκπαίδευσης.

Για τους υπαξιωματικούς και τους αξιωματικούς, μπορώ να καταλάβω ποιος είναι ο λόγος; Σήμερα, το Λιμενικό Σώμα χρειάζεται καπατανέους, μηχανικούς, νομικούς, αποφοίτους οικονομικών και πολυτεχνικών σχολών για να εκπληρώνει το σκοπό του. Με την απευθείας εισαγωγή, μέσω των πανελληνίων εξετάσεων, ποια από τις ανάγκες θα καλύψει; Καμία, και για τους υπαξιωματικούς, που είναι απόφοιτοι Τ.Ε.Ι. και Α.Ε.Ι., και τους αξιωματικούς, που είναι απόφοιτοι συγκεκριμένων Σχολών - όχι φιλολογίας, αρχαιολογίας - αλλά Σχολών που έχουν σχέση με το γνωστικό αντικείμενο.

Πώς θα έχετε καπετάνιους- αξιωματικούς στα σκάφη; Με αυτό που κάνετε, ουσιαστικά, δεν θα μπορέσετε να έχετε στελεχιακό δυναμικό. Και πού θα τους εκπαιδεύσετε; Σε ποια σχολή; Δεν υπάρχει τέτοια σχολή. Θα μας πείτε σε ποιο οικόπεδο θα χτιστεί αυτή η σχολή;

Εγώ προσπαθούσα να βρω τέτοια σχολή. Φθάσαμε σε μια ώριμη συζήτηση με το ΓΕΕΘΑ. Προσπαθούσαμε να εντάξουμε τη δημιουργία της μέσα στα πλαίσια των δαπανών που θα έκανε το ΤΑΙΠΕΔ για την εγκατάσταση στη ΣΜΥΑ, αλλά πήγαινε πολύ αργά. Δεν καταλαβαίνω.

Επίσης, επεμβαίνετε βίαια στα θέματα του προσωπικού. Για πρώτη φορά, μετά από πολλά χρόνια, επανέρχεται ο Υπουργός ως αρμόδιος για τις μεταθέσεις και τις αποσπάσεις των στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Πόσα βήματα πίσω; Ρουσφέτια της δεκαετίας του ΄80.

Κύριε Δρίτσα, απορώ πώς δεν εξανίσταστε με αυτή τη διάταξη. Απορώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Το αντίθετο ισχύει. Το εξήγησα, αλλά δεν ήσασταν εδώ. Χρεώνεται ο Υπουργός με την ευθύνη δια νόμου. Δεν επιλέγει ο Υπουργός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Πιαστήκατε, για ακόμη μία φορά, αδιάβαστοι. Διαβάστε όλη τη διάταξη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Τι το αντίθετο ισχύει; Αυτό γράφει. Κάντε το πιο σαφές. Διαβάζω τη διάταξη, αλλά η τελική υπογραφή μπαίνει από εσάς. Μέχρι τώρα, δεν έμπαινε από κανέναν Υπουργό.

Πάμε τώρα στα θέματα εσωτερικού ελέγχου. Δημιουργείται Σώμα Επιθεωρητών. Δε σας κάνει το Γραφείο Εσωτερικού Ελέγχου, το οποίο έχετε στο Υπουργείο; Δε σας κάνει το Γραφείο Εσωτερικών Υποθέσεων; Και τα δύο Γραφεία υπάγονται στις αρμοδιότητές σας. Θέλετε και τρίτο. Μπορείτε να μας πείτε την σκοπιμότητα αυτού του τρίτου Γραφείου;

Και πάμε στα θέματα των νηογνωμόνων και της κατάργησης του Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Δεν είναι καινούργια η συζήτηση. Μετά από κάθε ναυάγιο, γινόταν η ίδια συζήτηση και είχε επεξεργαστεί από διαδοχικές Κυβερνήσεις. Εγώ δεν έχω καμία αντίρρηση να φύγουν από τον ΚΕΕΠ όλα αυτά τα δεξαμενόπλοια ή τα φορτηγά, που σήμερα κάνουν δρομολόγια μέσα στη χώρα.

Εσείς, όμως, ιδεολογικά, οι υπερασπιστές του δημόσιου ελέγχου, που λέτε ότι για κάθε τι πρέπει να υπάρχει δημόσιος έλεγχος, έρχεστε και καταργείτε οποιοδήποτε ελεγκτικό οργανισμό έχει το ελληνικό Κράτος στη ναυσιπλοΐα. Παραχωρείτε στους νηογνώμονες τα δικαιώματα ελέγχου, στον ιδιωτικό τομέα. Ομολογείτε, εμμέσως πλην σαφώς, ότι διευθύνετε ένα διεφθαρμένο Υπουργείο, - γιατί αλλιώς δεν θα το κάνετε - μετά από τη σύσκεψη που έγινε με τον κ. Τσίπρα, μετά το ναυάγιο του «Αγιά Ζώνη 2».

Ουσιαστικά, καταδικάζετε ψαράδες και σκάφη αναψυχής υπό ελληνική σημαία να πληρώσουν πολύ περισσότερα απ’ ό,τι πληρώνουν σήμερα, χωρίς να έχουν τις υπηρεσίες. Γιατί, σήμερα, σε κάθε λιμεναρχείο της χώρας, υπάρχει λίστα επιθεωρητών. Ποιος νηογνώμονας έχει λίστα επιθεωρητών σε κάθε λιμεναρχείο της χώρας, στην Κάλυμνο, για παράδειγμα;

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι με τις διατάξεις που φέρνετε για τα σκάφη αναψυχής, θεωρώ ότι πάμε πάλι πίσω. Κάνατε μία καλή προσπάθεια για τον έλεγχο των παράνομων ναυλώσεων και νομίζω ότι ήταν μία σωστή πρωτοβουλία που αναλάβατε και κινητοποιήσατε τις δυνάμεις.

Σήμερα, όμως, το να επιστρέφουμε στις αστυνομικού τύπου διατάξεις, ότι δηλαδή με το ναυλοσύμφωνο θα πρέπει να περιγράφονται ακριβώς ποιοι, πόσο, για ποιο χρονικό διάστημα, ποια ημέρα θα μένουν πάνω σε ένα σκάφος, νομίζω ότι γυρνάτε στο παρελθόν.

Οι παράνομες ναυλώσεις γίνονται γιατί δεν έχουν δικαίωμα εκμίσθωσης στην ελληνική επικράτεια. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Με το να επιστρέψετε σε αστυνομικού τύπου διατάξεις, το μόνο που θα κάνετε είναι, ουσιαστικά, να φέρετε ξανά τον περιορισμό, ο οποίος υπήρχε, σε ένα κλάδο τον οποίο ήδη έχετε επιβαρύνει με τον Φ.Π.Α, με τη φορολογία πολυτελείας, η οποία είχε καταργηθεί και την επαναφέρατε στα σκάφη αναψυχής, και με πολλαπλασιασμό του τέλους πλόων. Και σήμερα λέτε ότι αυτός που νοικιάζει ένα σκάφος, έξι μήνες πριν, θα πρέπει να πει ποιοι φίλοι του θα έρθουν, πότε θα μπουν, πότε θα βγουν, από ποιο λιμάνι θα ανέβουν, αν θα τσακωθεί με τη γυναίκα του ή με τη φιλενάδα του. Όλα αυτά θα πρέπει να τα έχει προβλέψει εκ των προτέρων. Εξωφρενικά πράγματα.

Η λογική της ενοικίασης πρέπει να είναι στη λογική της ενοικίασης του αυτοκινήτου. Πηγαίνετε στο αστυνομικό τμήμα, όταν νοικιάζετε ένα αυτοκίνητο, και λέτε ότι θα πάρω τη σύζυγό μου και θα κάνω αυτό το δρομολόγιο; Είναι σοβαρά πράγματα;

Να κάνετε ελέγχους στις παράνομες ναυλώσεις. Να εφαρμόσετε, επιτέλους, το μητρώο, που δεν εφαρμόσαμε εμείς στο 8μηνο και εσείς που στους 34 μήνες δεν το έχετε καταφέρει. Κάντε το. Να κάνετε σωστή παρακολούθηση και μην επανέρχεστε στο παρελθόν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καβαδέλλας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ: Θέλω να αναφερθώ σε ένα πολύ σοβαρό θέμα. Πλήττεται ο τουρισμός και πλήττονται τα παραδοσιακά καΐκια, τα οποία εκτελούσαν ημερησίους πλόες. Ξεκινούσαν το πρωί, πήγαιναν από παραλία σε παραλία, με όσο κόσμο μπορούσαν να πάρουν. Αυτό ήταν καλό για το νησί, γιατί υπήρχαν παραλίες που δεν ήταν προσβάσιμες με άλλο μέσο και είχαν και ένα ταβερνάκι και ξοδευόταν εκεί κάποιο χρήμα.

Αυτά τα σκάφη είχαν τη δυνατότητα να επιβιβάζουν μέχρι 49 άτομα και να εκτελούν πολλαπλές περιηγήσεις. Π.χ. υπάρχει μία περιοχή, τα Λιχαδονήσια, που εκεί είναι πάρα πολύ χαμηλό το κόμιστρο. Είναι μόλις 8 και 9 ευρώ. Αν κάποιος επιβιβάσει δώδεκα άτομα με 8 €, θα πάρει 96 € στο τέλος της ημέρας. Υπάρχουν και άλλες τέτοιες περιοχές. Τι θα προλάβει να πρωτοπληρώσει αυτός ο άνθρωπος;

Πέρυσι θέσατε έναν όρο: «σπάστε το σκάφος μέσα, για να κάνετε χώρους». «Έσπασαν» οι άνθρωποι τις καμπίνες, γιατί μπορεί να γινόταν μία θαλασσοταραχή και έπρεπε αυτοί οι άνθρωποι να μπουν μέσα. Τώρα τους λέτε: «να πάρετε πλοίαρχο και πλήρωμα του ΝΑΤ». Τι γίνεται εδώ;

Αυξάνετε κατά 60.000 € περίπου το χρόνο τις δαπάνες του συγκεκριμένου σκάφους. Επίσης, δεν του επιτρέπετε να κάνει δεύτερο ημερήσιο ναύλο. Οπότε, ένας περιορισμός είναι ότι θα πρέπει να πάρουν καπετάνιο και πλήρωμα. Ένας δεύτερος είναι ότι δεν μπορεί να κάνουν μία δεύτερη βόλτα. Έτσι, πλήττεται ο τουρισμός μας σε μεγάλο βαθμό. Αυτό βολεύει κάποιους που έχουν μεγάλα σιδερένια καράβια και κάνουν το γύρο του νησιού. Όμως, τα μεγάλα σιδερένια καράβια δεν μπορούν να πάνε στην παραλία και να βουτήξει ο τουρίστας από το σκάφος στη θάλασσα, όπως γινόταν μέχρι τώρα. Θα τον πάει πιο έξω και θα τον βγάλει με ένα βαρκάκι.

Αλλάζουμε το κλίμα και το πάμε στο πολύ βιομηχανικό. Οι Τούρκοι είναι άνετοι. Το ίδιο και οι Μαλτέζοι. Με επισκέφτηκαν κάποιοι απασχολούμενοι με το συγκεκριμένο κλάδο και μου έδωσαν στοιχεία ότι σκέφτονται να πάρουν τα σκάφη τους και να πάνε Τουρκία και Κροατία.

Εμείς έχουμε κάποιες προτάσεις να σας κάνουμε. Τουλάχιστον, να σώσουμε τα παραδοσιακά, ξύλινα σκάφη μας, γιατί αυτά είναι η εικόνα μας. Οι Τούρκοι έχουν τις γκουλέτες και κάνουν βόλτες στο Αιγαίο και έρχονται και προς τα δω.

Επίσης, πού θα βρεθούν 4.000 πλοίαρχοι για αυτά τα σκάφη; Υπάρχουν 4.000 πλοίαρχοι στην Ελλάδα, για να μπορέσουν να κυβερνήσουν 4.000 τέτοια πλοιάρια που έχουμε;

Θέλω, λοιπόν, να πω ότι αυτά τα παραδοσιακά σκάφη είχαν τον καπετάνιο τους, έναν παραδοσιακό πλοίαρχο, ο οποίος ήταν ο καραβοκύρης. Η γνώμη μου είναι, πρώτον να τους δώσουμε εντολή αντί για 12 άτομα, να το κάνουμε γύρω στα 24 με 25 άτομα, να είναι αξιοπρεπές και για τους ίδιους, για να μπορέσουν να βάλουν το πρωί πετρέλαιο, γιατί με δώδεκα άτομα δεν «βγαίνει».

Ένα δεύτερο είναι ότι αν μπορούμε να δώσουμε μια διορία σε αυτούς τους καραβοκύρηδες, που έχουν τουλάχιστον δέκα με δεκαπέντε χρόνια το τιμόνι του καραβιού τους, να πάνε στη σχολή του Εμπορικού Ναυτικού, να πάρουν και εκεί μια περαιτέρω μόρφωση για να μπορούν να κυβερνούν.

Τρίτον, αν μπορούσε να επεκταθεί και, εκτός των πλοιάρχων, να υπάρχουν και μη απογεγραμμένοι ναυτικοί, οι «Skipper» ας πούμε. Αυτό κοιτάξτε το, σας παρακαλώ πολύ. Είναι σημαντικό θέμα και νομίζω ότι θα καταστρέψουμε τελείως την εικόνα του τουρισμού μας. Αν φύγουν αυτά τα παραδοσιακά σκάφη, τα καΐκια, τελειώσαμε. Γειά σας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ(Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Άκουσα εδώ με προσοχή, υπομονή και κατανόηση όλους τους συναδέλφους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, «Μέγα το της θαλάσσης κράτος» είχε αναφωνήσει ο Περικλής και μας ήρθε μέχρι σήμερα διά του Θουκυδίδη και δίνει τον τόνο της σχέσης του ελληνισμού, όλους αυτούς τους αιώνες, με τη θάλασσα. Η Κυβέρνηση αυτή επέλεξε να στηρίξει την ελληνική ναυτιλία, όπου αντιμετώπισε προβλήματα, είτε αυτά ήταν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είτε με διεθνείς οργανισμούς. Βεβαίως, σπεύδω να πω ότι περιμένουμε και την ανταπόκριση του ελληνικού εφοπλισμού στη στήριξη της πατρίδας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήρθαμε σήμερα εδώ, ως πολιτική ηγεσία, με προαποφασισμένο το γεγονός να επιδείξουμε κατανόηση, να είμαστε με ανοιχτά τα «παράθυρα» και τις «πόρτες» του νοητικού μας πεδίου, γιατί δεν έχουμε κανέναν άλλον σκοπό, παρά να ολοκληρώσουμε ένα νομοθέτημα που να αποδειχτεί λειτουργικό, πρακτικό και αποτελεσματικό.

Αυτό το σχέδιο νόμου το ξεκίνησε ο προκάτοχός μου, ο κ. Θοδωρής Δρίτσας. Πάνω σε αυτό το νομοσχέδιο, συνεχίσαμε να χτίσουμε. Ανοίξαμε έναν απροκατάληπτο, δημιουργικό και γόνιμο διάλογο με όλους τους φορείς. Μεθαύριο, θα δοθεί η δυνατότητα σε όλους αυτούς τους φορείς να καταθέσουν τις απόψεις τους. Είμαι βέβαιος ότι θα επιβεβαιώσουν ότι ο διάλογος είχε αυτά τα χαρακτηριστικά. Γιατί ακριβώς θέλουμε να «μπολιάσουμε», να «κεντρίσουμε» και να κεντρώσουμε το περιεχόμενο αυτού του νομοσχεδίου, με τις απόψεις όλων εκείνων που κουβαλούν το «λικέρ» των εμπειριών της δουλειάς που κάνουν στον τομέα που βρίσκονται. Φοβάμαι ότι ορισμένα κόμματα βιάστηκαν, στον βωμό της αντιπολιτευτικής τους διάθεσης, να πάρουν θέσεις και θα τα αφήσει εκτεθειμένα ο λόγος που θα κατατεθεί από τους φορείς που θα έρθουν. Αυτή είναι η άποψή μου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ δέχομαι και πιστεύω ότι όλοι όσοι είμαστε εδώ, συμφωνούμε σε ένα γεγονός, ότι η ναυτιλία είναι μια σημαντική, καθοριστική και κρίσιμη παράμετρος που συνδέεται άμεσα με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Γι' αυτό, το Υπουργείο Ναυτιλίας, έχοντας υπόψη όλα αυτά που ακούγονται κατά καιρούς, έχει καταρτίσει ένα αφήγημα, με 14 στόχους που συνδέονται με το σύνολο των άμεσα εμπλεκομένων ζητημάτων της ναυτιλίας. Φιλοδοξεί να το φέρει εδώ, στην Επιτροπή για πρώτη φορά, να γίνει ένας διάλογος και εκεί να συμφωνήσουμε όλοι πάνω σε μια εθνική πολιτική για τον τομέα αυτό. Θα το τολμήσουμε. Είμαι βέβαιος ότι όλοι θα προσέλθετε με το ίδιο πνεύμα στο να φτάσουμε σε ένα τέτοιο σημείο. Θα είναι μια κατάκτηση για τον πολιτικό κόσμο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με ιδιαίτερη προσοχή όλες και όλους τους συναδέλφους που πήραν το λόγο. Περίμενα ειλικρινά από την αξιωματική αντιπολίτευση να έρθει εδώ να τοποθετηθεί, βεβαίως, με κριτικό λόγο, να συνεισφέρει στην αναβάθμιση, ακόμα περισσότερο, του νομοσχεδίου. Μας είπε, λοιπόν, ότι το νομοσχέδιο είναι σκόρπιες σκέψεις. Φοβάμαι ότι η Ν.Δ. ήρθε με προδιάθεση και με προκατάληψη να κάνει αντιπολίτευση, στεγνή και στυγνή, με σκέψεις και θέσεις ατάκτως ειρημένες. Αν κάποιος τρίτος βάλει να ακούσει ξανά τον λόγο του κ. Πλακιωτάκη, φοβάμαι θα απογοητευτεί, διότι δεν είναι μια στάση απλώς για την Κυβέρνηση. Γιατί εδώ, αυτά που λέμε δεν αφορούν μόνο την Κυβέρνηση, αφορούν όλους αυτούς που αγγίζει αυτό το νομοσχέδιο. Δεν βρήκε τίποτε η Ν.Δ. ουσιαστικό στα 134 περίπου άρθρα αυτού του νομοσχεδίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό, έπειτα από αυτόν τον μακρό διάλογο και τις διπλής δημόσιας διαβούλευσής του, συγκέντρωσε πάρα πολλές παρατηρήσεις, τις οποίες προσπαθήσαμε να ενσωματώσουμε, για να γίνει πραγματικά, όπως σας είπα, ένα λειτουργικό και αποτελεσματικό νομοσχέδιο.

Τα πρώτα άρθρα, από το 1 έως το 15 του Α’ Κεφαλαίου, επιχειρούν να αναβαθμίσουν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των επιθεωρητών που θα ελέγχουν τα λιμάνια και τους οργανισμούς. Δημιουργείται σχολή με κριτήρια, για να μπορούν πραγματικά αυτά τα στελέχη να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις μιας χώρας, που πραγματικά επενδύει και πιστεύει στη ναυτιλία.

Το Β’ Κεφάλαιο, από το 6 έως το 25, επιχειρεί να αντιμετωπίσει ζητήματα που έχουν να κάνουν με τον ΙMO, το διεθνή οργανισμό, και, για πρώτη φορά, δεσμεύεται να θέτει τις Υπουργικές Αποφάσεις, που αφορούν αυτά τα ζητήματα, στην κρίση και τη «βάσανο» της αρμόδιας Επιτροπής. Όπως επίσης επιχειρεί να αντιμετωπίσει και τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την αναβάθμιση της ασφάλειας, διότι τίθεται πλέον θεσμικό πλαίσιο σύγχρονο που έχει να κάνει με τους ραδιοφάρους.

Γιατί έτσι, καλύπτεται ένα κενό που υπήρχε. Άκουσα την κυρία Μανωλάκου να διερωτάται για τα εργασιακά με το μητρώο. Το οκτάμηνο, για να διατηρήσει κάποιος την ιδιότητά του, που θα κάλυπτε χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών, το κάνουμε πέντε έτη. Αυτό δεν είναι μια ενέργεια που στηρίζει εργασιακά δικαιώματα των ναυτικών; Και πραγματικά, είναι εκπληκτικό το γεγονός να ακούει, από τη μια μεριά, την Ν.Δ. να χαρακτηρίζει το νομοσχέδιο αυτό καταστροφικό για τη ναυτιλία και, από την άλλη μεριά, να ακούει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος να λέει ότι το νομοσχέδιο αυτό υπηρετεί τους εφοπλιστές. Ούτε το ένα κάνει, ούτε το άλλο. Επιχειρεί να απαντήσει σε ώριμα, τρέχοντα, χρονίζοντα, ζέοντα προβλήματα αυτού του χώρου.

Από το άρθρο 26 έως το άρθρο 51, σε ζητήματα μετατάξεων, μεταθέσεων, αποσπάσεων, τίθενται κριτήρια αντικειμενικά, κοινωνικά, υπηρεσιακά και καθιερώνεται σύστημα αξιολόγησης, το οποίο πραγματικά επιφέρει νέα δεδομένα. Γιατί, εμείς θέλουμε αυτό το Σώμα, το Λιμενικό Σώμα, να αναβαθμιστεί. Και επειδή, άκουσα και τον αγαπητό μου, παλιό μου σύντροφο, τον κ. Αρβανιτίδη, να κλαίει, θα τον ρωτήσω να μου πει τι γινόταν στα προηγούμενα χρόνια με τα ζητήματα εισαγωγής λιμενικών στελεχών. Ποιος κατήργησε τον νόμο των μορίων του Χρήστου Παπουτσή; Δεν το θυμάστε, κ. Αρβανιτίδη, αυτό; Και έβαζε στο Λιμενικό Σώμα χιλιάδες φίλους; Δεν θυμάστε καθόλου, κ. Αρβανιτίδη, αγαπητέ μου φίλε, ότι αυτό που είπατε για τους νέους νηογνώμονες και τα κριτήρια που βάζουμε, είχε ξεκινήσει από τον Γιάννη Διαμαντίδη και το κατήργησε η Ν.Δ.; Και έδινε τη δυνατότητα σε νηογνώμονες καινούργιους, με ένα και δύο πιστοποιητικά, να γίνονται νηογνώμονες; Αυτό το καθεστώς υπερασπίζεστε; Να το καταλάβουμε.

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σ΄ αυτό το Κεφάλαιο, ειλικρινά, με εντυπωσιάζει το γεγονός ότι δεν τοποθετήθηκαν οι περισσότεροι θετικά για τα ζητήματα που αφορούν το πειθαρχικό δίκαιο. Για πρώτη φορά, έπειτα από 17 χρόνια, προσαρμόζεται σε αυτό που ισχύει και σε άλλα σώματα των ενστόλων και συνδέεται με τα καθήκοντα και το καθηκοντολόγιο. Το θεωρείτε απλό;

Άρθρα 51 έως 57. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είστε περήφανοι για αυτά που γίνονταν στο Λιμενικό Σώμα, από πλευράς εξοπλισμού; Λοιπόν, θα πω κάποια πράγματα, για να τα ακούσει ο ελληνικός λαός. Αγοράζατε εξοπλισμό, χωρίς να προβλέπετε πρόγραμμα συντήρησης. Και πλήρωνε το Λιμενικό πέντε φορές επάνω την αξία για συντήρηση αυτών που αγοράζατε. Για να μη σας πω για ένα σύστημα που αγοράστηκε με δισεκατομμύρια. Και να έρθετε να πείτε στον ελληνικό λαό, εάν υπάρχει αυτό το σύστημα θαλάσσιας επιτήρησης, εάν λειτούργησε ποτέ. Το αγοράσατε με δισεκατομμύρια. Αυτά τα έργα και εκείνες τις ημέρες θέλετε να συζητήσουμε; Να σας πω ότι αγοράσατε πλοίο 28 εκατ. € και δεν είχατε προβλέψει κανένα χρόνο συντήρησής του, για να έρθουν μετά από μια βλάβη που παρουσιάστηκε και να μας ζητούν τα μισά λεφτά για να το επισκευάσουν; Αυτά θέλετε να πούμε; Να τα πούμε.

Τι κάνουμε, λοιπόν, σε αυτά τα άρθρα; Επιχειρούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να συγκροτήσουμε ένα στρατηγικό, επιχειρησιακό σχέδιο προμηθειών και στελέχωσης, με κυλιόμενο τριετές πρόγραμμα. Πού διαφωνείτε; Και μάλιστα, ένα πρόγραμμα που θα περνάει και από το ΚΥΣΕΑ και από την Επιτροπή, εδώ. Θα έρχεται εδώ και θα τυχαίνει της «βασάνου» όλων μας. Γιατί ακριβώς θέλουμε διαφάνεια. Και να σας πω και κάτι ακόμα; Δεν θα κατασκευάσουμε κανένα σκάφος, που αφορά το Λιμενικό Σώμα, στο εξωτερικό. Αυτή είναι η δέσμευση της Κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού. Ό,τι θα αγοράσει το Λιμενικό Σώμα θα κατασκευαστεί στην Ελλάδα και όχι σε φαλιρισμένα ναυπηγεία της Κροατίας.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Στο διαγωνισμό δεν τα λέτε αυτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Όταν θα έρθει η ώρα θα τα πούμε, κ. Βαρβιτσιώτη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Στον διαγωνισμό δεν έχετε περιγράψει ελληνικά ναυπηγεία. Αφήστε τα ψέματα, κύριε Κουρουμπλή. Θα ζητήσω επί προσωπικού, γιατί ψεύδεται διαρκώς ο κ. Υπουργός για τις εντυπώσεις, αλλά για την ουσία τίποτα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ούτε την προνοητικότητα δεν είχατε να ρωτήσετε την Πρεσβεία μας εάν το ναυπηγείο στο οποίο αναθέσατε τα σκάφη, με 50% προκαταβολή, ήταν φαλιρισμένο. Μη με προκαλείτε. Γιατί, θα σας απαντήσω και σε αυτό που λέτε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Με εγγυητικές γίνονται, κ. Κουρουμπλή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Εάν το βάλω στην προκήρυξη, θα προσκρούσω σε ζητήματα της Ε.Ε..

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Παρακαλώ, κ. Βαρβιτσιώτη, μη διακόπτετε. Κύριε Υπουργέ, μην απευθύνεστε και εσείς προσωπικά, γιατί θα έχουμε ένα «γαϊτανάκι» αντεγκλήσεων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Βαρβιτσιώτη, εγώ στο Υπουργείο Ναυτιλίας δουλεύω και το ξέρουν όλοι.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Να σας πω κάτι. Φάνηκε από τα αποτελέσματα της πολιτικής σας, από αυτά που κάνατε στο Σαρωνικό. Αφήστε. Τουρισμό στο Λονδίνο κάνατε, όταν η πατρίδα σας παρακαλούσε να είσαστε εδώ.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Παρακαλώ. Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε την ομιλία σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Όσο θέλετε μπορώ να αντιδικώ μαζί σας, αλλά και με άλλους τόσους.

Από το άρθρο 58 έως το άρθρο 75, διευθετούνται πάρα πολλές εκκρεμότητες που αφορούν τα ζητήματα του προσωπικού, όπως η υπαγωγή τους στον ΕΟΠΠΥ, ο εκσυγχρονισμός διαφόρων ζητημάτων που τους απασχολούσαν και που είναι αιτήματα χρόνια και χρονίζοντα.

Άρθρο 78. Κυρία Μανωλάκου, δεν το ψηφίσατε το άρθρο 78; Πραγματικά, με εντυπωσιάζετε. Τι λέει το άρθρο 78; Φτάνει σε σημείο να μην επιτρέπει τον απόπλου πλοίου, εάν δεν λυθούν ζητήματα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια και τα εργασιακά.

Το άρθρο 79, νομίζω ότι είναι ένα άρθρο που επιφέρει μια βαθύτατη, - ας μου επιτραπεί η έκφραση, αν και δεν με καλύπτει - εκσυγχρονιστική, λογική, για να κλείσουμε τις «πόρτες» και τα «παράθυρα» και να αναβαθμίσουμε στον ύψιστο βαθμό αυτό το Σώμα, που πραγματικά, στις μέρες της ανθρωπιστικής κρίσης και του προσφυγικού, έσωσε, διατηρώντας την παράδοση αυτού του λαού στα ζητήματα αυτά, 150.000 ανθρώπους, ιδιαίτερα γυναίκες και παιδιά, πεσμένους στη θάλασσα.

Και επειδή πρέπει να τα λέμε όλα, εγώ παρακαλώ, λοιπόν, τη Ν.Δ. στις επόμενες συνεδριάσεις να μας πει σε τι ποσοστό ήταν καλυμμένες οι οργανικές θέσεις στην παραμεθόριο, από μεριάς Λιμενικού Σώματος.

Για να καταλάβει ο κόσμος τι γινόταν και πόσες ήταν οι αποσπάσεις αυτών που είχαν πάει εκεί. Από τους 30, οι 16, σε κάθε τμήμα, ήταν αποσπασμένοι στην Αθήνα.

Εμείς, παρά τις οικονομικές δυσκολίες, εξασφαλίσαμε το επίδομα παραμεθορίου για τους ανθρώπους, γιατί ακριβώς αντιλαμβανόμαστε τις δυσκολίες που υπάρχουν.

Δε θέλω να αναφερθώ στα γεγονότα του Φαρμακονησίου, γιατί θα «κλάψουν μάνες πολλές».

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Τότε, ήταν δολοφόνοι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Αφήστε τι ήταν, τότε. Αυτοί που έδιναν τις εντολές.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Ήταν δολοφόνοι, τότε;

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Παρακαλώ, κύριε Βαρβιτσιώτη, ας μη διακόπτουμε τη συνεδρίαση.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Δώσατε συγχαρητήρια για τις διασώσεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Βαρβιτσιώτη, καλό είναι να σιωπάτε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Όχι, καλό είναι να μιλάτε την γλώσσα της αλήθειας.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Μην αναφερόμαστε προσωπικά. Παρακαλώ και τον κ. Υπουργό.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Ας μας πει. Τότε, στο Φαρμακονήσι, ήταν δολοφόνοι τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος; Έτσι είχε βγάλει ανακοίνωση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ακούστε, ακούστε.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Όταν θα πάρετε το λόγο στην επόμενη συνεδρίαση, ο καθένας στη σειρά του μπορεί να αναφερθεί.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Έτσι, ο κ. Βαρβιτσιώτης δεν μπορεί να αποσείσει τις δικές του πολιτικές ευθύνες. Αυτό το «παιχνιδάκι» με το Λιμενικό Σώμα, από τότε προσπαθεί να το κάνει και δεν τα κατάφερε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Να πω για το άρθρο 77. Είναι ένα άρθρο που επιχειρεί να απαντήσει σε ένα πάρα πολύ πραγματικό πρόβλημα που αφορά τα πολύ μικρά νησιά.

 Αυτό γίνεται γιατί υπήρχε ένα κενό. Από τη στιγμή που δεν υπήρχε εκδήλωση ενδιαφέροντος από την ακτοπλοΐα, θα μπορούσαμε να αφήσουμε τα μικρά νησιά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακάλυπτα;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα αυτά τα χρόνια, ξέρετε ποια ήταν η αλήθεια;

Τα λεφτά που έδινε το ελληνικό κράτος και ο ελληνικός λαός στις άγονες γραμμές, εξυπηρετούσαν τους εφοπλιστές και όχι τα νησιά.

Σήμερα, με την πολιτική που άσκησε ο Θοδωρής Δρίτσας και τη συνεχίσαμε, αυτά τα λεφτά εξυπηρετούν την κοινωνία του Αιγαίου και του Ιονίου. Γι' αυτό, βλέπετε για πρώτη φορά, έπειτα από αιτήματα 15ετίας, να συνδέεται η Αλεξανδρούπολη με τα νησιά του Βόρειου Αιγαίου, να συνδέεται η Πάτρα με την Ιθάκη, να πάει για πρώτη φορά πλοίο της «Blue Star» στις Οινούσσες, στα Ψαρά και όχι μόνο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Στα Ψαρά, επί Ν.Δ. πήγε. Αφήστε τα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Και θα μου επιτρέψετε να πω ότι πήγα προχθές στις Οινούσσες και έλεγε ο Δήμαρχος των Οινουσσών, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι: «Κύριε Υπουργέ, όταν ήμουν νεαρός, ρωτούσα τον πατέρα μου, που είχε ένα μπακάλικο στην παραλία, αν αυτό το πλοίο, το μεγάλο, θα έρθει ποτέ στις Οινούσσες και μου έλεγε ο πατέρας μου ότι αυτό είναι όνειρο. Τώρα, κύριε Υπουργέ, πηγαίνω στον τάφο του πατέρα μου και του λέω ότι το πλοίο ήρθε στις Οινούσσες.»

Αυτή είναι η πολιτική που ασκεί αυτή η Κυβέρνηση στο Αιγαίο και στα νησιά. Έχουμε αναβαθμίσει σε ύψιστο βαθμό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και το παλεύουμε συνεχώς να βελτιώσουμε τη σύνδεση των νησιών μας, για να μη νιώθουν αποκλεισμένοι.

Επίσης, διεκδικούμε από την Ευρώπη, για πρώτη φορά με οργανωμένο τρόπο, κινητοποιώντας όλα τα νησιώτικα συμπλέγματα της Ευρώπης σε ένα κοινό μέτωπο, ώστε η Ευρώπη να μη «μένει στα χαρτιά», λέγοντας «νησιωτική πολιτική».

Αυτές είναι οι πολιτικές που κάνει αυτό το Υπουργείο. Πρωτόγνωρες και σε ουσία. Και το ξέρει το Αιγαίο, γιατί αυτά που λέω δεν τα λέω εγώ, τα λένε οι Δήμαρχοι και οι Περιφερειάρχες, που ξέρετε πολύ καλά ότι οι άνθρωποι έχουν τη γενναιότητα να τα λένε, παρότι πολιτικά ανήκουν αλλού.

Από το άρθρο 80 μέχρι το 85, είναι διατάξεις που λύνουν πραγματικά προβλήματα του πολιτικού προσωπικού. Για τα άρθρα 86 έως 106, άκουσα πράγματα τα οποία με έχουν εντυπωσιάσει. Μας λένε όλοι οι Δήμαρχοι και τα Λιμενικά Ταμεία πως αυτές οι διατάξεις έρχονται πραγματικά να λύσουν τεράστια και χρόνια προβλήματα που δεν επέτρεπαν στα λιμάνια να αναπτυχθούν.

Το καταλαβαίνουμε ή δεν το καταλαβαίνουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι;

Διότι, κανένα απ' αυτά τα λιμάνια δεν μπορούσε να μπει σε ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα, γιατί ήταν όλα αυθαίρετα. Τώρα μπορούν.

 Επί ΣΥ.ΡΙΖ.Α. έγιναν όλα αυτά. Δεν τα βλέπατε τόσα χρόνια;

Τα αντιμετωπίζει αυτό το νομοσχέδιο. Όπως αντιμετωπίζει σειρά ζητημάτων που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας. Πήγαμε στο Υπουργείο και δεν γνώριζε το Υπουργείο πόσα λιμάνια έχει η χώρα, πόσους όρμους και πόσα αγκυροβόλια, που είναι πάνω από 900 – 1.000, όλα μαζί.

Δεν ξέρατε τι γινόταν με τα ναύδετα, που, για πρώτη φορά πλέον, καθιερώνεται και δίνεται η δυνατότητα στα μικρά νησιά να έχουν έσοδα και να υπάρχει και τάξη;

Όσο για το τέλος, τώρα, κύριε Αρβανιτίδη, ψηφίστηκε το τέλος;

Ψηφίστηκε πριν και δεν υλοποιήθηκε ποτέ. Και ξέρετε καλά γιατί δεν υλοποιήθηκε ποτέ και ποιους εξυπηρετούσε.

Τώρα και ψηφίζεται και θα υλοποιηθεί από την επόμενη μέρα.

Άρθρα 107 έως 110. Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, είναι εύκολο να σκυλεύει κανείς με αφορμή ένα ατύχημα και να λέει ό,τι μπορεί να φανταστεί. Αυτή η Κυβέρνηση δεν μπορεί να ευθύνεται για το ατύχημα, κανένας δεν μπορεί να ευθύνεται για ένα τέτοιο ατύχημα. Η Κυβέρνηση αυτή, όμως, ευθύνεται για το πώς αντέδρασε για τον περιορισμό και την εξουδετέρωση της ρύπανσης.

Εάν, λοιπόν, εσείς έχετε καλύτερη γνώση από αυτούς που καλούνται να πληρώσουν, διότι για να πληρώσει ο Διεθνής Οργανισμός Κεφαλαίου για τις Απορρυπάνσεις, πρέπει να αποδείξουμε ότι κάναμε ό,τι ήταν ανθρωπίνως δυνατό για να περιορίσουμε τις συνέπειες της ρύπανσης. Και όταν αυτός οργανισμός έχει ήδη εγκρίνει τα πρώτα 51 εκατομμύρια, για να πληρωθούν όσοι έπαθαν ζημιές - είτε είναι δημόσιοι φορείς, Δήμοι κ.λπ., είτε είναι ιδιώτες - και όταν δηλώνει ότι η Ελλάδα έπραξε τα δέοντα και το ίδιο δηλώνει και ο διεθνής οργανισμός, ο IMO, όταν το ίδιο δηλώνουν οι εμπειρογνώμονες, έπειτα από πρόταση του κ. Καμίνη στο Δήμαρχο του Ρότερνταμ, όταν το ίδιο δηλώνει και ο διεθνής φορέας που εδρεύει στη Μάλτα, το ίδιο και οι εμπειρογνώμονες από την Νορβηγία, εσείς μιλάτε για οικολογική καταστροφή.

Μην το ξαναπείτε, κύριε Πλακιωτάκη, γιατί εγώ σας θεωρώ έναν παλιό φίλο, παρότι διαφέρουμε πολιτικά. Θα σας καταθέσω τις τελευταίες μετρήσεις του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε., τώρα, σε αυτές τις συνεδριάσεις και θα τις διαβάσετε.

Μην το ξαναπείτε γιατί θα εκτεθείτε και γι' αυτό.

Δεν ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι πολλές φορές προκάτοχοι Υπουργοί επιχείρησαν να φέρουν τη μείωση της ηλικίας σε όλα αυτά τα «σαπάκια», τα λεγόμενα «σλέπια», και βρέθηκε ο «από μηχανής θεός» να τα πάρει πίσω;

Λοιπόν, αυτή η Κυβέρνηση θα πάει κόντρα και σε αυτή τη λογική. Θα ψηφιστούν οι διατάξεις αυτές, δεν θα παρθούν πίσω και θα υλοποιηθούν. Δε θα υλοποιηθούν στο άπειρον, αλλά από την 1η Γενάρη.

Κάποιος συνάδελφος είπε να μην υπάρχουν ηλικίες, αλλά δεν υπάρχει οργανισμός που ασχολείται με τη διύλιση του πετρελαίου και που δίνει πετρέλαια σε τέτοιου είδους σκάφη και τέτοιας ηλικίας.

Βεβαίως, θα αυξήσουμε από τα 15 και πάνω τον έλεγχο. Γιατί, ακούω τη Ν.Δ. μία να είναι νεοφιλελεύθερη και μία να είναι κρατιστική. Όταν είναι στην αντιπολίτευση, θυμάται τον νεοφιλελευθερισμό της και όταν είναι στην κυβέρνηση λέει άλλα.

Εμείς δεν καταγγέλλουμε το κράτος. Υπήρχε ένα καθεστώς ελεγκτή και ελεγχόμενου. Αυτό το καθεστώς δεν νομίζω ότι εξυπηρετούσε στην πραγματικότητα. Το αποσυνδέουμε και αυξάνουμε - το λέω πάλι - την ικανότητα της αρμόδιας υπηρεσίας να ελέγχει τους νηογνώμονες. Όπως επίσης, καλέσαμε τους τρεις ελληνικούς νηογνώμονες, στους οποίους καταλαβαίνουμε ότι δουλεύουν εργαζόμενοι, να προσαρμοστούν - για να μην κάνουμε αυτό που κάποιος συνάδελφος ζήτησε να το εφαρμόσουμε από την επόμενη μέρα - και καλούμε και τους εφοπλιστές να συνεργαστούν και να συμμετάσχουν.

Επιτέλους, αυτή η χώρα, που διαθέτει 4.500 πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας, να έχει έναν δικό της διεθνή νηογνώμονα με ISO και με AJAX. Αυτό κάνουμε και αυτό τολμούμε. Στο άρθρο 110, υπάρχουν διατάξεις ελεγκτικές για όλα αυτά τα ζητήματα.

Για να κλείσω με το άρθρο 117, δεν το ξέρατε τι γινόταν με την πετρέλευση και με το λαθρεμπόριο; Κανένας δεν το ήξερε, από όσους θητεύσατε στα λιμάνια; Δεν το ξέρατε ότι έκαναν πετρέλευση, χωρίς να γνωρίζει το Λιμενικό αν εκεί που την κάνουν υπάρχει σήμα και στίγμα; Ξέρετε πόσο βαθύτατη παρέμβαση είναι αυτή; Διότι, δεν θα γίνει καμία πετρέλευση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χωρίς να υπάρχει σήμα και στίγμα. Αυτό σημαίνει σύγκρουση με τη λογική του λαθρεμπορίου. Θα σας πω και άλλα πράγματα αργότερα, γιατί ο χρόνος δεν μου επιτρέπει, για την ιστορία του λαθρεμπορίου και εκεί θα δούμε και θα καταλάβει ο ελληνικός λαός ποιοι με λόγια, και όχι με πράξεις, μιλάνε για το λαθρεμπόριο. Με αυτές τις σκέψεις και αφού σας ευχαριστήσω για την υπομονή σας, όσοι μείνατε, θέλω να σας ζητήσω να στηρίξετε το νομοσχέδιο. Εμείς, μέχρι και την τελευταία συνεδρίαση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ακούσουμε με προσοχή τις προτάσεις, γιατί δεν έχουμε κανέναν λόγο να μην διορθώσουμε και τυχόν λάθη. Δεν κατέχουμε ούτε την μοναδική αλήθεια ούτε ορθοτομούμε τον λόγο της αληθείας. Ακούμε με προσοχή, μαθαίνουμε και προσπαθούμε. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΣ ΣΥΡΜΑΛΙΕΝΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι μία μακρά συνεδρίαση, που είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον νομοσχέδιο, το οποίο ρυθμίζει χρόνιες εκκρεμότητες που υπήρχαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αλλά ταυτόχρονα φέρνει και ουσιαστικές τομές στην λειτουργία του Λιμενικού Σώματος. Αλλά, επειδή άκουσα από τον κ. Αρβανιτίδη να με κατηγορεί ότι δεν υπάρχει κανένα άρθρο για τη νησιωτικότητα, αυτό είναι ένα νομοσχέδιο ναυτιλίας, ένα νομοσχέδιο που αφορά και τα λιμάνια και θα έπρεπε, κύριε Αρβανιτίδη, να ξέρετε ότι το μεγαλύτερο ζητούμενο, αυτή τη στιγμή, είναι ότι τα λιμάνια μας δεν μπορούν να φτιαχτούν και έχουν προβλήματα. Γιατί έχουν προβλήματα; Γιατί, για παράδειγμα, στην Κίμωλο υπάρχει λιμάνι που μπορεί να μειώσει στο 1/3 την απόσταση μεταξύ Μήλου και Κίμωλου και δεν μπορεί να φτιαχτεί; Γιατί όλα αυτά τα λιμάνια ήταν παράνομα και κανένας δεν είχε ασχοληθεί και κανένας δεν έψαχνε να βρει πώς μπορούμε να βελτιώσουμε τα λιμάνια. Γιατί το Λιμενικό Ταμείο Νάξου δεν μπορούσε να αποκαταστήσει μία τρύπα και έπρεπε να τους συλλάβουν, γιατί υπήρχε πρόβλημα και επικινδυνότητα στις εγκαταστάσεις αυτών των λιμανιών; Αυτό δεν είναι μία σημαντική τομή που κάνουμε και φέρνουμε; Και το ξέρω ότι το αντιλαμβάνεστε κι εσείς.

Θα έλεγα ότι ο κ. Δανέλλης έχει ένα δίκιο σε αυτά που είπε και πρέπει να τα δούμε και νομίζω ότι πρέπει να δούμε και κάποιες βελτιώσεις σε ό,τι έχει να κάνει με τον αιγιαλό και την παραλία. Νομίζω ότι, μέχρι το τέλος της ψήφισης του νομοσχεδίου, θα δούμε κάποιες βελτιώσεις σε αυτά τα ζητήματα και θα ακούσουμε και με ιδιαίτερη προσοχή τις προτάσεις σας.

Ένα δεύτερο πολύ σημαντικό ζήτημα, που με αυτό το νομοσχέδιο έρχεται, είναι τα προβλήματα που υπάρχουν σε όλα τα λιμάνια των νησιών μας, στην Κάλυμνο, στην Κεφαλονιά, στην Χάλκη, παντού. Υπάρχουν αυτές οι περίφημες πέργκολες. Πώς περιμένουμε να υπάρχει τουριστική ανάπτυξη στα νησιά μας εάν δεν υπάρχουν χώροι που μπορούν να παραχωρηθούν νόμιμα σε εστιατόρια, σε καφετέριες. Από εκεί θα έρθει η ανάπτυξη στα νησιά μας, από εκεί θα δουλέψουν οι νησιώτες. Πώς περιμένουμε λοιπόν, εάν όλα αυτά δεν νομιμοποιηθούν, αν όλα αυτά δεν μπουν υπό μία ενιαία «ομπρέλα νόμιμης κατασκευής», να μπορούμε και να ελέγχουμε τη σωστή λειτουργία, αλλά και ταυτόχρονα να δίνουμε τη δυνατότητα στους επιχειρηματίες να λειτουργήσουν. Αυτό δεν είναι θέμα νησιωτικότητας; Και δεν είναι μόνο θέμα της νησιωτικής Ελλάδας, είναι και στο Λουτράκι, είναι και σε άλλα λιμάνια της χώρας μας που έχουν τεράστια προβλήματα. Εκεί και πάλι, ο κ . Δανέλης έκανε μία παρατήρηση η οποία είναι σωστή, αλλά νομίζω ότι προβλέπεται το κομμάτι με τις κατεδαφίσεις. Θα το δούμε και κατά τη συζήτηση των άρθρων, γιατί όντως πρέπει κάποιες από αυτές τις κατασκευές να καθαιρεθούν και να γίνουν σωστές και νόμιμες κατασκευές.

Άκουσα, με ιδιαίτερη έκπληξη, ότι κρατικοποιούμε την ακτοπλοΐα με το άρθρο με τις προγραμματικές συμβάσεις. Ειλικρινά, το Αγαθονήσι, οι Λειψοί, η Ψέριμος, η Τέλενδος με τι εταιρεία αυτή τη στιγμή λειτουργούν; Με μία εταιρεία του Δήμου Καλύμνου. Αν δεν υπήρχε αυτή η εταιρεία, πώς θα εξυπηρετούνταν αυτά τα νησιά; Και δεν είναι μόνο αυτό. Υπάρχει και διπλή νησιωτικότητα. Δεν μιλάμε για τις μεγάλες ακτοπλοϊκές συνδέσεις, μιλάμε για τι συνδέσεις μεταξύ των νησιών. Εκεί πέρα, δεν μπορεί ένας Δήμος, σε συνεργασία με άλλους φορείς, να αγοράσει ένα πλοίο, να νοικιάσει, να εφοπλίσει ένα πλοίο για να βελτιώσει τις συνθήκες μεταφοράς των ίδιων των νησιωτών; Και μιλάμε για κρατικοποίηση; Τι πράγματα είναι αυτά που ακούμε! Άλλωστε, είναι μέσα στο νόμο 2932, είναι στη φάση ανάθεσης των άγονων γραμμών. Ήδη, αυτή η γραμμή δεν έχει εμπορικό ενδιαφέρον. Και με το να δώσουμε τα λεφτά σε έναν εφοπλιστή και πάλι υπάρχουν προβλήματα, γιατί δεν έχουμε πλοία αυτή τη στιγμή να εξυπηρετήσουν τα νησιά μας. Την Τήλο και τη Σύμη, πέρυσι, με ειδικό τρόπο συνδυάσαμε δύο νησιά, την εξυπηρέτηση της Σύρου και της Τήλου, για να μπορέσουμε να εξυπηρετήσουμε και τα δύο νησιά με ένα καράβι. Αν είχαμε τώρα ένα καράβι από αυτούς τους δύο Δήμους, δεν θα ήταν καλύτερη η εξυπηρέτηση; Αυτή τη δυνατότητα δίνουμε. Από πού και ως πού μπαίνουμε στη λογική να μας λέτε ότι κρατικοποιούμε τη ναυτιλία; Ίσα – ίσα, βοηθάμε τα μικρά νησιά να εξυπηρετηθούν.

Νομίζω ότι ακούστηκαν πολλά. Θα τα πούμε και κατά τη διάρκεια της συζήτησης επί των άρθρων. Θα ήθελα να πω ότι είναι πολύ σημαντικός ένας θεσμός που καθιερώνεται, το Συμβούλιο Επιβατικών Μεταφορών των νήσων, γιατί το μεγάλο πρόβλημα που έχουμε ανάμεσα στην εξυπηρέτηση των νησιών και στην εξυπηρέτηση της συγκοινωνίας των νησιών είναι ότι δεν συνδυάζονται μεταξύ τους η ακτοπλοΐα, η αεροπλοΐα, τα ταχύπλοα. Δεν υπάρχει ένας συνδυασμός, για να μπορέσουμε να εξυπηρετήσουμε καλά τα νησιά μας. Αυτό το Συμβούλιο λοιπόν θα έχει ένα στρατηγικό σχεδιασμό για να μπορέσει να εξυπηρετήσει, να κάνει προτάσεις για την καλύτερη λειτουργία των συνδυασμένων μεταφορών και την εξυπηρέτηση των νησιών.

Δύο ζητήματα επίκαιρα που ακούστηκαν σε ό,τι έχει να κάνει με το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη 2». Θα έπρεπε να είστε εκεί να δείτε ότι στη λειτουργία του συντονιστικού καταφέραμε να καθαρίσουμε τις παραλίες. Γιατί, οι παραλίες καθάρισαν και εδώ είναι τα αποτελέσματα του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. Αξίζει να τα δείτε. Θα τα καταθέσουμε, όπως είπε και ο Υπουργός. Θα δείτε ότι αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν προβλήματα στις παραλίες. Υπάρχει μόνο το πρόβλημα της Σαλαμίνας, που μέσα στο μήνα θα λυθεί, και υπάρχει και το πρόβλημα σε δύο λιμάνια στο ΠΙΚΠΑ της Γλυφάδας και στον Άγιο Αλέξανδρο στο Ελληνικό.

Έχουν καθαρίσει. Σε λιγότερο από δύο μήνες, οι παραλίες καθαρίστηκαν. Αλλά το πιο σημαντικό είναι ότι είναι πιθανόν, τις ημέρες που θα ψηφίζεται αυτό το νομοσχέδιο, να ανελκυστεί το ναυάγιο. Θα μας πείτε πόσα ναυάγια έχουν ανελκυστεί; Πόσες περιβαλλοντικές βόμβες βρίσκονται, αυτή τη στιγμή, στον Πειραιά και στην Ελευσίνα και στην υπόλοιπη νησιωτική Ελλάδα και τι έχετε κάνει για αυτά; Απολύτως τίποτα. Αυτή τη στιγμή, λοιπόν, εμείς βάζουμε τα θεμέλια. Ανελκύεται το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη 2» και θα ανελκυστούν και επόμενα, γιατί πραγματικά έχουμε ασχοληθεί, σοβαρά, με αυτό το θέμα, που αποτελεί περιβαλλοντική βόμβα για τη χώρα μας και για τις θάλασσες μας.

Είναι πολλά, πάρα πολλά και ίσως θα έπρεπε να αναφερθώ σε πολύ περισσότερα. Θα έχουμε την ευκαιρία στις επόμενες συνεδριάσεις να το κάνουμε.

Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε. Η συνεδρίαση έληξε. Επόμενη συνεδρίαση, με τους φορείς, την Τρίτη 14 Νοεμβρίου 2017, στις 5 η ώρα το απόγευμα, στην αίθουσα της Γερουσίας.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοφύλακτος Γιάννης, Καματερός Ηλίας, Παπαφιλίππου Γεώργιος, Καφαντάρη Χαρά, Συρμαλένιος Νίκος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω και Δανέλλης Σπυρίδων.

Τέλος και περί ώρα 14.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**