(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΗ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ο΄

Πέμπτη, 09 Φεβρουαρίου 2023

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ   
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.   
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 5ο ΕΠΑΛ Ηρακλείου Κρήτης, το 3ο Δημοτικό Σχολείο Χολαργού και από το 5ο Γυμνάσιο Τρικάλων, σελ.   
3. Έκφραση συλλυπητηρίων για την απώλεια του Μανούσου Βολουδάκη , σελ.   
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.   
   
Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ   
1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 10 Φεβρουαρίου, σελ.   
   
Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ   
1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής», σελ.   
2. Κατάθεση σχεδίου νόμου:Οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, ο Υπουργός Επικρατείας καθώς και ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών κατέθεσαν την 8.2.2023 σχέδιο νόμου: «Αρχή της ίσης μεταχείρισης ανεξαρτήτως αναπηρίας ή χρόνιας πάθησης, επικαιροποίηση της ορολογίας του Αστικού Κώδικα, του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, του Ποινικού Κώδικα, του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, του Κώδικα Συμβολαιογράφων και του ν. 4478/2017, για την εναρμόνισή της με τη Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία που κυρώθηκε με τον ν. 4074/2012 και λοιπές διατάξεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στη δικαιοσύνη των ατόμων με αναπηρία», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ., σελ.

ΑΒΔΕΛΑΣ Α., σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Έκφραση συλλυπητηρίων για την απώλεια του Μανούσου Βολουδάκη:  
 ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.   
 ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ Κ. , σελ.   
 ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ Κ. , σελ.   
 ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ.   
  
Β. Επί διαδικαστικού θέματος:  
 ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.   
 ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ.   
 ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. , σελ.   
 ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ.   
 ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ. , σελ.   
  
Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:  
 ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.   
 ΒΡΟΥΤΣΗΣ Ι. , σελ.   
 ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ Κ. , σελ.   
 ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ Δ. , σελ.   
 ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ Κ. , σελ.   
 ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ.   
 ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ.   
 ΜΑΡΙΝΟΣ Γ. , σελ.   
 ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Α. , σελ.   
 ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ. , σελ.   
 ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ Α. , σελ.   
 ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Β. , σελ.   
 ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ο΄

Πέμπτη 9 Φεβρουαρίου 2023

Αθήνα, σήμερα στις 9 Φεβρουαρίου 2023, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.13΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 8-2-2023 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΞΘ΄ συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 8 Φεβρουαρίου 2023 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Νοεμβρίου 2020 «σχετικά με τις αντιπροσωπευτικές αγωγές για την προστασία των συλλογικών συμφερόντων των καταναλωτών και για την κατάργηση της Οδηγίας 2009/22/ΕΚ», ενίσχυση της προστασίας των καταναλωτών, ρυθμιστικό πλαίσιο για την παλαίωση οίνων και άλλες επείγουσες διατάξεις»).

Πριν εισέλθουμε στη σημερινή ημερήσια διάταξη έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 10 Φεβρουαρίου, ημέρα του Αγίου Χαραλάμπους.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 363/27-1-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Αχαΐας της Νέας Δημοκρατίας κ. Χριστίνας Αλεξοπούλουπρος τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Υπογειοποίηση τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Πάτρας».

2. Η με αριθμό 371/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Κοζάνης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Καλλιόπης Βέττα προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Μεγάλα προβλήματα στην λειτουργία της Μ.Ε.Θ. του Γενικού Νοσοκομείου (Γ.Ν.) Κοζάνης «Μαμάτσειο»».

3. Η με αριθμό 362/25-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Ε΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ελλείψεις στα Κέντρα Υγείας της Αρκαδίας».

4. Η με αριθμό 368/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β΄ Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λεωνίδα Στολτίδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Τραγική η υποστελέχωση του Νοσοκομείου Γρεβενών και των Κέντρων Υγείας - Περιφερειακών Ιατρείων της Περιφερειακής Ενότητας (Π.Ε.) Γρεβενών».

5. H με αριθμό 365/29-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του ΜέΡΑ25 κ. Γεωργίου Λογιάδη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Το πιλοτικό πρόγραμμα διαχείρισης της ενδοοικογενειακής βίας στο Ηράκλειο, το μνημόνιο συνεργασίας με τη «SCOTLAND YARD» και το άρθρο 95 του νόμου 2071/1992 περί ακούσιας νοσηλείας ψυχικά πασχόντων».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 385/1-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Ανατολικής Αττικής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Βλάχου προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Προστασία της πρώτης κατοικίας».

2. Η με αριθμό 373/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μαγνησίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Μεϊκόπουλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Ζητήματα νομιμότητας στη λειτουργία του τρένου του Πηλίου».

3. Η με αριθμό 380/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων,με θέμα: «Επιβεβλημένη και αναγκαία η πραγματική στήριξη των παραγωγών, αγροτών και κτηνοτρόφων».

4. Η με αριθμό 369/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Απόδοση ευθυνών για τον θάνατο εργάτριας στην καθαριότητα, στο δήμο Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης και τις συνθήκες εργασίας στους δήμους».

5. Η με αριθμό 391/4-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Απολύονται τριακόσιοι δύο συμβασιούχοι COVID και είκοσι εννέα εργαζόμενοι με την 3Κ/2018 από τον Δήμο Αθηναίων».

6. Η με αριθμό 386/1-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Ανατολικής Αττικής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Βλάχου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αξιοποίηση του σταθμού «Κορωπί» για καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων».

7. Η με αριθμό 376/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικολάου Ηγουμενίδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Προκλητική απαξίωση υγειονομικών και δημόσιων δομών υγείας Νομού Ηρακλείου».

8. Η με αριθμό 381/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Να ρυθμιστεί επιτέλους το θέμα των «κληροτεμαχίων» για δήλωση στο κτηματολόγιο».

9. Η με αριθμό 375/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α΄ Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γαρυφαλλιάς (Λιάνας) Κανέλλη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Για τα χρόνια προβλήματα στη λειτουργία του Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΚΕΚ) ΑΜΕΑ πρώην ΟΑΕΔ στο Γαλάτσι και την ανεργία στους αποφοίτους και στα ΑΜΕΑ που τείνει να πάρει καθολικά χαρακτηριστικά».

10. Η με αριθμό 395/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα – Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών,με θέμα: «Αντισυνταγματική Ιδιωτικοποίηση μέσω Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) του Εξωτερικού Δικτύου Υδροδότησης στην Κέρκυρα».

11. Η με αριθμό 377/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Λάρισας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Άννας Βαγενά προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Απαράδεκτη συμπεριφορά του ΔΕΔΔΗΕ».

12. Η με αριθμό 392/5-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αποστολή στοιχείων στους δήμους για τα σεισμόπληκτα κτήρια, ώστε να προχωρήσουν στις υποχρεωτικές εκ του νόμου απαλλαγές φόρων και τελών».

13. Η με αριθμό 387/2-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ανάγκη διασφάλισης της εργασίας των ήδη διορισμένων υγειονομικών της προκήρυξης 2Κ/2019 καθώς και άμεσης πρόσληψης των νέων επιτυχόντων».

14. Η με αριθμό 399/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Εξαήμερη απασχόληση των υπαλλήλων των ΟΤΑ».

15. Η με αριθμό 378/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Κωνσταντίνου Μάρκου προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη,με θέμα: «Πανεπιστημιακή αστυνομία».

16. Η με αριθμό 393/5-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών,με θέμα: «Σε ομηρία δεκάδες ιδιοκτήτες- Απαραίτητη η διόρθωση-προσαρμογή των κτηματολογικών πινάκων όσον αφορά τους γεωργικούς κλήρους που απαλλοτριώνονται στο πλαίσιο της δημιουργίας του νέου Διεθνούς αεροδρομίου στο Καστέλι».

17. Η με αριθμό 396/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Λέσβου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Μαρίας Κομνηνάκα προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Για τις τραγικές ελλείψεις στο Κέντρο Υγείας Πολιχνίτου Δυτικής Λέσβου».

18. Η με αριθμό 388/3-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Κωνσταντίνου Ζαχαριάδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Ανύπαρκτη στρατηγική αξιοκρατικής στελέχωσης της Δημόσιας Διοίκησης και μετατροπή των διαγωνιστικών διαδικασιών του ΑΣΕΠ σε προεκλογικό εμπόριο ελπίδας».

19. Η με αριθμό 394/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Δυνατότητα εφάπαξ εξόφλησης ληξιπρόθεσμων χρεών στα ασφαλιστικά ταμεία, χωρίς πρόσθετα τέλη και πρόστιμα».

20. Η με αριθμό 397/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Γεωργίου Λαμπρούληπρος τον Υπουργό Υγείας,με θέμα: «Για τα οξυμένα προβλήματα του Κέντρου Υγείας Λάρισας».

21. Η με αριθμό 389/3-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Κορινθίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Γεωργίου Ψυχογιού προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων,με θέμα: «Σε απόγνωση οι παραγωγοί σταφίδας και επιτραπέζιων σταφυλιών στην Κορινθία. Ανάγκη άμεσης λήψης μέτρων στήριξης από το Υπουργείο».

22. Η με αριθμό 398/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ροδόπης του Κινήματος Αλλαγής κ. Ιλχάν Αχμέτ προς τον Υπουργό Οικονομικών, μεθέμα: «Θέσπιση ειδικού καθεστώτος στις τιμές καυσίμων στην Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε.) Ροδόπης».

23. Η με αριθμό 406/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Να ενισχυθεί ο ΕΦΚΑ με μόνιμο προσωπικό για να απονεμηθούν οι χιλιάδες εκκρεμείς συντάξεις στον νομό Ηρακλείου Κρήτης».

24. Η με αριθμό 390/3-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή προς τον Υπουργό Οικονομικών,με θέμα:«Σε νέο οικονομικό αδιέξοδο, οι πολίτες της Δυτικής Αθήνας από την κοινωνικά ανάλγητη απόφαση της Κυβέρνησης να προβεί σε αύξηση των αντικειμενικών τιμών των ακινήτων».

25. Η με αριθμό 401/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Δημητρίου Κωνσταντόπουλου προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων,με θέμα: «Ζητείται άμεση λύση για τη διαβάθμιση των πτυχίων των καλλιτεχνών των παραστατικών τεχνών».

26. Η με αριθμό 402/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Αχαΐας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίας (Σίας) Αναγνωστοπούλου προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού,με θέμα: «Άμεση απόσυρση του ΠΔ 85/2022».

27. Η με αριθμό 403/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Χαλκιδικής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Κυριακής Μάλαμα προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Η σκανδαλώδης δυσλειτουργία του συστήματος "Έπαφος" προκαλεί αναταραχή στο Δημοτικό σχολείο Αφύτου Χαλκιδικής».

28. Η με αριθμό 404/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μεσσηνίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου (Αλέξη) Χαρίτση προς τον Υπουργό Υγείας,με θέμα:«Χωρίς υγειονομική κάλυψη και αντιμετώπιση των επειγόντων περιστατικών οι κάτοικοι της νοτιοανατολικής Πυλίας».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1050/24-11-2022 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Μεγάλη καθυστέρηση του Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ) και της ΔΕΗ για συνδέσεις έργων και συμψηφισμούς στους λογαριασμούς ρεύματος, μελών Ενεργειακών Κοινοτήτων».

2. Η με αριθμό 614/31-10-2022 ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, με θέμα: «Γνωστή και κοινώς αποδεκτή η συστηματική παραβίαση του απόρρητου των τηλεπικοινωνιών - Διαρκής η ατιμωρησία για τους παραβάτες!».

3. Η με αριθμό 1108/28-11-2022 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού,με θέμα: «Μελέτη και έργο αναβάθμισης του χώρου εκπαίδευσης και αγώνων Motocross και Enduro στον Δήμο Μινώα Πεδιάδας».

Εισερχόμαστε τώρα στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 2 Φεβρουαρίου 2023 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση εν συνόλω επί της αρχής, επί των άρθρων και των τροπολογιών. Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή.

Συμφωνεί το Σώμα;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Το Σώμα συμφώνησε.

Πριν δώσω τον λόγο στον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Βασίλη Οικονόμου, θα ήθελα να γνωστοποιήσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα τέσσερις μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 5ο ΕΠΑΛ Ηρακλείου Κρήτης.

Παιδιά, η Βουλή σάς καλωσορίζει από την ωραία Κρήτη που είστε εδώ και σας ευχόμαστε καλή χρονιά.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κύριος Υπουργός, ο κ. Πλακιωτάκης, είναι από το Λασίθι Βουλευτής και Υπουργός και τώρα οι εισηγητές που θα μιλήσουν είναι από όλα τα κόμματα. Έχουμε τη συζήτηση ενός νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας. Θα ξεκινήσουμε με τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Οικονόμου, θα πάμε μετά στον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Χαράλαμπο Καλαματιανό, μετά στο Κίνημα Αλλαγής - ΠΑΣΟΚ, τον κ. Δημήτριο Μπιάγκη. Το Κομουνιστικό Κόμμα εκπροσωπεί ως ειδική αγορήτρια η κ. Διαμάντω Μανωλάκου, την Ελληνική Λύση ο κ. Βασίλης Βιλιάρδος και το ΜέΡΑ25 ο κ. Γεώργιος Λογιάδης από το Ηράκλειο Κρήτης.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής καταγραφής των ομιλητών. Πρώτος ομιλητής είναι ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, για δεκαπέντε λεπτά, ο κ. Βασίλης Οικονόμου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ:** Κύριε Πρόεδρε, είναι μεγάλη τιμή μου που εισηγούμαι αυτό το σημαντικό νομοσχέδιο και παρ’ όλο που δεν ασχολούμαι ιδιαιτέρως με τα θέματα του Υπουργείου, ως δικηγόρος προφανώς τα καταλαβαίνουμε αυτά τα σημαντικά θέματα. Η επιλογή να το εισηγηθώ ήταν για μένα τιμητική, διότι είναι η σημασία και η σπουδαιότητα του νομοσχεδίου τέτοια που όποιος συνδέσει το όνομά του με μια νομοθετική ανασυγκρότηση και ανασύνθεση ενός κώδικα καλό είναι για την ιστορία, καταγράφεται.

Οπότε, υπό αυτήν την έννοια λοιπόν, ήμουν ιδιαίτερα ικανοποιημένος που μπορώ να κάνω αυτή την εισήγηση ενός νομοσχεδίου που εισηγείται η πολιτική ηγεσία, υπό την ηγεσία του κ. Πλακιωτάκη και του κ. Κατσαφάδου, οι οποίοι πραγματικά με σοβαρότητα, σεμνότητα και με πολλή προσήλωση στους στόχους τους τα τελευταία χρόνια, έχουν ανασυγκροτήσει το Υπουργείο με σοβαρές κινήσεις, μία εξ αυτών είναι και ο νέος κώδικας, πολύ σοβαρή δουλειά. Θέλω να τους συγχαρώ για το έργο τους.

Πηγαίνουμε ούτως ή άλλως προς τις εκλογές και ο απολογισμός κάθε Υπουργείου θα γίνει και όταν υπάρχουν σοβαρές λειτουργίες και ενέργειες, πρέπει να τις καταδεικνύουμε, πέραν του ότι για ό,τι έχει ζητήσει η ανατολική Αττική ο Υπουργός ήταν κοντά μας με ανοικτά τα αφτιά. Πρέπει να τα λέμε κι αυτά, γιατί δεν μπορεί να είναι μόνο Υπουργός Κρήτης που έχουμε και τα παιδιά εδώ. Κοιτά και βλέπει όλες τις περιοχές και όλα τα θέματα που ανακύπτουν στο πολύ ευαίσθητο αυτόν χώρο της ναυτιλίας και της νησιωτικής πολιτικής.

Όπως σας είπα λοιπόν προηγουμένως, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο διαμορφώνει τον καινούργιο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος είναι ένα νομοθέτημα από το 1958. Κι ερχόμαστε το 2023, δηλαδή εξήντα πέντε χρόνια μετά, και γίνεται αυτή η αναμόρφωση, ο εκσυγχρονισμός και η επικαιροποίηση. Δυστυχώς οι προηγούμενες κυβερνήσεις δεν αντέδρασαν και δεν λειτούργησαν προς αυτή την κατεύθυνση. Ακούσαμε με προσοχή στις επιτροπές στην πρώτη συζήτηση για το νομοσχέδιο τους φορείς. Υπήρξε λοιπόν μια γόνιμη συζήτηση.

Για να πω την αλήθεια -και θα μπω τώρα στην ανάλυση του νομοσχεδίου- δεν κατάλαβα τι λέει η Αντιπολίτευση.

Δηλαδή θα απαλλαγεί από την ευθύνη να ψηφίσει, απ’ ό,τι έχω καταλάβει τις τελευταίες ημέρες. Κρύβεται τώρα απ’ αυτήν την ευθύνη. Όμως, τέλος πάντων ως καταγραφή για τα Πρακτικά της Βουλής και για την ιστορία, όπως λέμε πάντα, τι λέει ο ΣΥΡΙΖΑ; Είναι «καλό», λέει, «εντάξει, επιφυλάσσομαι». Έχεις επιφύλαξη για τα αυτονόητα; Ή τέλος πάντων λες, καλό είναι αυτό που γίνεται, αλλά βάζεις δεκαπέντε ενστάσεις και ακυρώνεις, στον λόγο σου τουλάχιστον, το στοιχειώδες, ότι εδώ γίνεται ένας εκσυγχρονισμός και μια επικαιροποίηση. Και αυτό είναι το ζητούμενο μέσα σε αυτή την Αίθουσα, για να μην πω σε αυτή τη χώρα.

Δυστυχώς, δεν θα πω ότι δεν έχουμε σωτηρία, αλλά θα πω ότι είμαστε πολύ πίσω από μια λειτουργία, η οποία να καθορίζει την πολιτική της λογικής, να μην πω Αριστεράς ή Δεξιάς. Όμως, της λογικής. Λογικά πράγματα να λέμε εδώ, λογικά πράγματα να κάνουμε και στα λογικά πράγματα να μπορούμε να συμφωνούμε.

Τέλος πάντων, ο καθένας παίρνει την ευθύνη αυτών που λέει και αυτών που κάνει. Εμείς παίρνουμε, λοιπόν, αυτήν την ευθύνη να φέρουμε το νέο νομοσχέδιο, βασικοί άξονες του οποίου είναι: Πρώτον ότι διευρύνεται η εννοιολογική οριοθέτηση του πλοίου, ώστε η νομική έννοια αυτού να προσεγγίσει την τεχνική, με στόχο την ενοποίηση του καθεστώτος και την συμπερίληψη κατηγοριών που μέχρι σήμερα κινούνται στη γκρίζα ζώνη.

Ταυτόχρονα, οριοθετείται θετικά η μεγάλη ομάδα των στατικών αφηγημάτων που εμφανίζουν πλέον μεγάλο οικονομικό, επιχειρηματικό και εθνικό ενδιαφέρον, όπως είναι οι πλωτές αποθήκες πετρελαίου, οι γερανοί, οι πλατφόρμες, ενώ αποσαφηνίζονται και οι κανόνες που εφαρμόζονται σε αυτά.

Καθιερώνεται το νομικό πλαίσιο ηλεκτρονικής λειτουργίας του νηολογίου, καθώς και της τήρησης εγγράφων και της ψηφιακής έκδοσης πιστοποιητικών, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα αυτού. Ενοποιείται η ρύθμιση των εμπράγματων εξασφαλίσεων επί πλοίου, ιδίως με την ενιαία ρύθμιση προτιμώμενης και απλής ναυτικής υποθήκης. Αποσαφηνίζεται το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή και συντονίζονται πλέον ρητά, με τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης που έχουν εισαχθεί μέσω διεθνών συμβάσεων, όπως η ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο ή από καύσιμα πλοίου. Αναγνωρίζεται η δραστηριότητα της διαχείρισης πλοίων, η οποία είναι μέγιστης οργανωτικής, οικονομικής και αντίστοιχα νομικής σημασίας για την ελληνική ναυτιλία.

Αναμορφώνεται ριζικά η ρύθμιση των δύο βασικών συμβάσεων εκμετάλλευσης του πλοίου, ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, με διακριτούς πλέον κανόνες, αντί της ενιαίας και εν πολλοίς ασαφούς ισχύουσας ρυθμίσεως. Εκσυγχρονίζεται πλήρως το καθεστώς της ναύλωσης, με σημεία αναφοράς τις διεθνείς συναλλακτικές πρακτικές, την εξασφάλιση επαρκούς δικαιοπρακτικής ελευθερίας και την προστασία της ασφάλειας δικαίου.

Ενοποιείται η ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων με βάση αναφοράς τους διεθνώς αναγκαστικούς κανόνες της Χάγης Βίσμπυ, οι οποίοι κυρώθηκαν με τον ν.2107/52. Παράλληλα αναγνωρίζονται και άλλα έγγραφα μεταφοράς, πλην της φορτωτικής σε φυσική και ηλεκτρονική μορφή και δίδεται ρυθμιστική στέγη στη συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος.

Αναμορφώνεται η θαλάσσια μεταφορά επιβατών με σημείο αναφοράς και πάλι τους διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες δικαίου, δηλαδή όπως τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών του 2002, η οποία κυρώθηκε με τον ν.4195/13 και τον κανονισμό 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου του 2009.

Το καθεστώς της ναυτεργασίας εναρμονίζεται με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, η οποία κυρώθηκε με τον ν.4078/12 και συστηματοποιείται με περιορισμένες αλλαγές που ενισχύουν την προστασία του ναυτικού. Οι κίνδυνοι της θαλάσσιας αποστολής ρυθμίζονται πλέον ενιαία -η θαλάσσια αρωγή, σύγκρουση, κοινή αβαρία- με κοινή συνισταμένη την επίτευξη του μέγιστου δυνατού συντονισμού ως προς τους αντίστοιχους ρυθμούς ομοιόμορφους κανόνες, είτε θετικού είτε ήπιου δικαίου.

Ουσιώδεις αλλαγές επέρχονται στο σύστημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Οι ουσιαστικές διατάξεις καλύπτονται από τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου και το πρωτόκολλό της, των ετών ’76 έως ’96 που κυρώθηκαν αντιστοίχως με τον ν.1923/91 και τον 9743/2009 και τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης για ρύπανση, ενώ οικοδομείται εξαρχής ο δικονομικός μηχανισμός υλοποίησης του περιορισμού ως οιονεί συλλογική διαδικασία με στόχους τη διαφάνεια, την ασφάλεια δικαίου και την ταχύτητα στην εκκαθάριση των απαιτήσεων.

Η ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης, η οποία επί της ουσίας έχει περιπέσει σε αχρησία, αναμορφώνεται με προβάδισμα στην συμβατική ελευθερία και εναρμονίζεται με τη διεθνή, ιδίως την αγγλοσαξονική συναλλακτική πρακτική. Οι διατάξεις περί αναγκαστικής κατάσχεσης επιπλέον, εναρμονίζονται με αυτές του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, ενώ εισάγονται ειδικότερες ρυθμίσεις που ανταποκρίνονται στα ειδικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου. Τέλος ενοποιείται το σύστημα των παραγραφών, εξ ορισμού βραχυπρόθεσμος της ναυτιλιακής συναλλαγής.

Γιατί οδηγηθήκαμε σε αυτές τις συναλλαγές και γιατί πρέπει να έχουμε έναν νέο κώδικα; Όπως σας είπα προηγουμένως, ο ισχύων Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με τον νόμο 3816/58 και άρχισε να ισχύει από την 1η Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους. Η νομοπαρασκευή του διήρκησε δέκα έτη, άρα ουσιαστικά μιλάμε για ένα νομικό πλαίσιο της δεκαετίας του ’40 – ’50. Αν και ως νομοθέτημα αποτέλεσε τον χρόνο εκείνο πρόοδο σε σχέση με τον προγενέστερο δίκαιο, κυρίως διότι οργάνωσε για πρώτη φορά μια εκτενή ύλη διαφόρων ναυτικών θεσμών, έπασχε εξαρχής από αρκετές εμφανείς αδυναμίες σύμφωνα με τα δεδομένα που υπήρχαν. Επίσης, αρκετές ρυθμίσεις του ήταν είτε συγκεχυμένες είτε ελλειπτικές.

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν ο κώδικας κατέγραψε σταδιακά έντονα σημάδια γήρανσης και επιτεινόμενης απόκλισης από τη ρυθμιστέα ύλη. Σήμερα θεωρείται πλέον ένα παρωχημένο νομοθέτημα με περισσότερες από τις μισές του διατάξεις να έχουν σιωπηρώς καταργηθεί ή περιπέσει σε αχρησία.

Οι κύριες αιτίες γήρανσης συνοψίζονται ως εξής: Πρώτον η κύρωση σημαντικού αριθμού διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που εισήγαγαν διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες ουσιαστικού δικαίου. Η μεταστροφή της ελληνικής πολιτείας από τη δεκαετία του ’70 και εντεύθεν υπέρ της ενσωμάτωσης των κανόνων Διεθνούς Δικαίου δια της τεχνικής της κυρώσεως αντί της μεταφύτευσης ρυθμίσεων στην εθνική νομοθεσία επηρέασε άρδην τη θέση του κώδικα.

Πιο συγκεκριμένα και σε σχέση με το υπό εξέταση αντικείμενο η Ελλάδα κύρωσε μετά την υιοθέτηση του κώδικα, οκτώ διεθνείς συμβάσεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου με τις εξής συνέπειες: Πρώτον επηρεάστηκαν τουλάχιστον πέντε τίτλοι του κώδικα, ήτοι πάνω από εκατόν πενήντα άρθρα από τα συνολικά διακόσια ενενήντα δύο. Δεύτερον αρκετές διατάξεις του κώδικα καταργήθηκαν σιωπηρώς, άλλες συρρικνώθηκαν ως προς το πεδίο εφαρμογής τους, άλλες περιέπεσαν ουσιαστικώς σε αχρησία ενώ άλλες εμφανίζουν δυσχέρειες συντονισμού με το γράμμα και το πνεύμα των διεθνών κανόνων. Τρίτον η νομολογία των ημεδαπών δικαστηρίων, ιδίως των ναυτικών τμημάτων, αν και συνέδραμε ουσιαστικά στον ερμηνευτικό συντονισμό, δεν εξασφαλίζει, λόγω του αποσπασματικού της χαρακτήρα, την ασφάλεια δικαίου που απαιτούν οι διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές. Τέταρτον στην ανωτέρω πρέπει να προστεθεί και η επίδραση του Ενωσιακού Δικαίου. Αν και σαφώς πιο περιορισμένης εμβέλειας σε σχέση με το διεθνώς ομοιόμορφο δίκαιο, το Ενωσιακό Δίκαιο έχει επέμβει σε διάφορους τομείς του Ναυτικού Δικαίου και πρέπει πλέον να συνεκτιμάται όπως στην προστασία των προσώπων επιβατών, στην υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης και στα ζητήματα δικαιοδοσίας και αναγνώρισης αποφάσεων.

Η δεύτερη βασική αιτία γήρανσης οφείλεται στις τεχνολογικές και συνακόλουθα οργανωτικές εξελίξεις που χαρακτηρίζουν τον τομέα της ναυτιλίας τις τελευταίες δεκαετίες, επηρεάζοντας δραστικά την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του πλοίου. Χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς της εξελικτικής αυτής πορείας, είναι η κατασκευή και καθιέρωση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που θεωρείται μια από τις σημαντικότερες εφευρέσεις του 20ου αιώνα διότι προκάλεσε την εκ βάθρων αναδιάρθρωση της τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς και των λιμένων υποδοχής, προετοίμασε την άνθηση της μεικτής συνδυασμένης μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα και ανέδειξε νέες επιχειρηματικές κατηγορίες.

Παράλληλα προκάλεσε σειρά νομικών προβλημάτων με δυσκολία ευθέως ανάλογη της οικονομικής χρησιμότητας τους, κυρίως ως προς τις υποχρεώσεις και την ευθύνη των συμβαλλομένων στην θαλάσσια μεταφορά μελών, τα οποία ο ισχύων κώδικας δεν αντιμετωπίζει, καθόσον αγνοεί την ύπαρξη καθαυτή των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο κώδικας αγνοεί επίσης τις πιο σύγχρονες μορφές με τις οποίες οργανώνεται και ασκείται η εκμετάλλευση του πλοίου, τόσο σε επίπεδο συμβατικό όσο και σε επίπεδο εγγράφων μεταφοράς, όπου με εξαίρεση την φορτωτική, τα λοιπά έγγραφα αγνοούνται ρυθμιστικώς.

Τα ως άνω ισχύουν, βεβαίως και για τις πλέον πρόσφατες εξελίξεις, την τεχνολογία και την ψηφιακή οικονομία, όπως τα ηλεκτρονικά έγγραφα πλοίου μεταφοράς, αυτοματοποιημένα πλοία και λοιπά.

Το πρόβλημα εδώ δεν είναι τόσο η απουσία ρύθμισης, αναμενόμενη άλλωστε δεδομένου του χρόνου υιοθέτησης του νομοθετήματος, αλλά η έλλειψη της απαραίτητης ευελιξίας των υφιστάμενων κανόνων, ώστε να βρουν ερμηνευτικά στέγη σε αυτές τις νέες μορφές ναυτιλιακής δράσης.

Ενδεικτικώς αναφέρεται, ότι χώρες με σημαντική παρουσία στο ναυτικό πεδίο όπως η Νορβηγία, η Ολλανδία, η Γερμανία, η Ισπανία, η Γαλλία και το Βέλγιο έχουν προχωρήσει τις τελευταίες δύο δεκαετίες σε αναμόρφωση και εκσυγχρονισμό της ναυτικής τους νομοθεσίας.

Με το παρόν νομοσχέδιο επιτυγχάνονται τα εξής:

Πρώτον, ο σαφής διεθνής προσανατολισμός της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας και η αποκατάσταση της συνοχής του κώδικα, μετά τα ρήγματα που αυτή υπέστη από την κύρωση ικανού αριθμού διεθνών συμβάσεων.

Δεύτερον, η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου, η συστηματοποίηση της διαφάνειας και της δημοσιότητας των βασικών δικαιοπραξιών που αφορούν την εκμετάλλευση των πλοίων.

Τρίτον, ο εκσυγχρονισμός, αφ’ ενός με τη ρύθμιση σύγχρονων μορφών ή εργαλείων συνεργασίας και αφ’ ετέρου με την αναμόρφωση υφιστάμενων ρυθμίσεων που αποδείχθηκαν ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες.

Τέταρτον, η αντιμετώπιση επειγόντων θεμάτων που αφορούν τη ναυτιλία.

Πέμπτον, να καταστεί το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο ελκυστικότερο και φιλικότερο προς τους συναλλασσόμενους, ώστε να επιλέγεται συχνότερα ως εφαρμοστέο από τα συμβαλλόμενα μέρη και να συμβάλλει, στο μέτρο που του αναλογεί, στην ενδυνάμωση της ελληνικής σημαίας.

Η ωφέλεια για το νομοσχέδιο αυτό είναι σαφέστατη και μπορούμε να την αποκωδικοποιήσουμε στα εξής σημεία:

Πρώτον, στη δημιουργία ενός συνεκτικού και εκσυγχρονισμένου νομοθετήματος, το οποίο ανταποκρίνεται στις σύγχρονες συνθήκες της εμπορικής ναυτιλίας.

Δεύτερον, στη ριζική αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις δύο βασικές συμβάσεις εκμετάλλευσης του πλοίου, τη ναύλωση και τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων, με την εισαγωγή διακριτών κανόνων σύγχρονων και συμβατών με την διεθνή ναυτιλιακή πρακτική.

Τρίτον, ειδικώς δε προς την σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, οι εισαγόμενοι κανόνες παρουσιάζουν το επιπρόσθετο πλεονέκτημα της συμβατότητας με τις εφαρμοζόμενες διεθνείς συμβάσεις, ώστε να εκτελούνται με τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια δικαίου και αποτελεσματικότερα για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Τέταρτον, στην εισαγωγή ουσιωδών τροποποιήσεων για το σύστημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης των ναυτικών απαιτήσεων, με στόχους τη διαφάνεια, την ασφάλεια δικαίου και την ταχύτητα στην εκκαθάριση των απαιτήσεων.

Πέμπτον, στην αναμόρφωση της θαλάσσιας ασφάλισης, με έμφαση στην ενίσχυση της συμβατικής ελευθερίας και την εναρμόνιση με τη διεθνή συναλλακτική πρακτική.

Τέλος έκτον, στην οριοθέτηση εννοιών, που υπό το προ ισχύσαν δίκαιο ήταν ασαφείς, καθώς και στην εξάλειψη εννοιών μη συμβατών με τα διεθνώς ισχύοντα για τη διευκόλυνση των ημεδαπών δικαστηρίων κατά την ερμηνεία και την εφαρμογή του Ναυτικού Δικαίου.

Σας περιέγραψα, λοιπόν, την αναγκαιότητα, τη σημασία, την ωφέλεια και τις βασικές αλλαγές που επήλθαν με την νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβερνήσεως. Είναι πραγματικά μια αξιόλογη νομοθετική πρωτοβουλία, συγχαίρω την Κυβέρνηση για την πρωτοβουλία αυτή και νομίζω ότι, επί του αυτονόητου, όλοι πρέπει να προνοήσουμε για την ανάγκη ενός εκσυγχρονισμένου και σύγχρονου και επικαιροποιημένου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Οικονόμου.

Τον λόγο τώρα έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Διονύσιος Χαράλαμπος Καλαματιανός.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω την αναφορά και την κριτική μου στο νομοσχέδιο, θα ήθελα να κάνω μια αποτίμηση του κυβερνητικού έργου στη ναυτιλία.

Το ερώτημα είναι, τι έχετε κάνει για τη ναυτιλία και τη νησιωτικότητα όλο αυτό το διάστημα που κυβερνάτε; Το πρόσημο είναι, προφανώς, αρνητικό. Σημαντικά έργα και πολιτικές που είχαν ξεκινήσει από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είτε διακόπηκαν είτε υπήρξε αδιαφορία γι’ αυτά και δυστυχώς, χάθηκαν τα έργα, χάθηκαν και οι χρηματοδοτήσεις.

Περαιτέρω, κομβικές εργασιακές ρυθμίσεις ξηλώθηκαν και οι εργαζόμενοι, οι ναυτικοί μας, έχουν μείνει απροστάτευτοι σε πολλά σημεία. Η νησιωτικότητα απουσιάζει από την ατζέντα της Κυβέρνησης, με ευθύνη βεβαίως του Υπουργείου. Το μεταφορικό ισοδύναμο, μια σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία του ΣΥΡΙΖΑ, δυστυχώς υπονομεύτηκε, απαξιώθηκε και δεν αξιοποιήθηκε στην έκταση που θα μπορούσε να είχε γίνει.

Εμείς αναγνωρίσαμε ότι υπάρχει ανάγκη μετακινήσεων των νησιωτών μας και υπάρχει και ανάγκη στήριξης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων στα νησιά. Και, βεβαίως, το μεταφορικό ισοδύναμο, με την ορθή χρήση του και την επέκτασή του, μπορεί να είναι λύση και στα δύο αυτά κομβικά ζητήματα για τους νησιώτες μας. Και σήμερα, παρά την πανδημία και την οικονομική κρίση και την ακρίβεια και τις ανατιμήσεις που υπάρχουν, είναι το μοναδικό εργαλείο που έχουν οι νησιώτες μας, για να μπορούν να αντεπεξέλθουν και να έχουν κάποια στήριξη. Δυστυχώς εσείς το απαξιώσατε.

Και στον τομέα της ακτοπλοΐας αποτύχατε. Οι τιμές των εισιτηρίων έχουν ανέβει κατακόρυφα, καμμία παρέμβαση από το Υπουργείο, από την Κυβέρνηση συνολικά, πολλές γραμμές και δρομολόγια αντιμετωπίζουν προβλήματα. Η ναυτιλία, η ναυπηγοεπισκευή και η ναυτική εκπαίδευση σχεδόν απουσιάζουν από τις προτάσεις της Κυβέρνησης για το Ταμείο Ανάκαμψης.

Στην πραγματικότητα, όποιο έργο έχετε παρουσιάσει, είναι έργο της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Θυμίζω, πλωτά ασθενοφόρα, θερμικές κάμερες στο Λιμενικό Σώμα, παραλαβή pick - up φορτηγών και άλλα.

Περαιτέρω, η κατάσταση στον χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης είναι τραγική. Οι ΑΕΝ υπολειτουργούν, υπάρχει σοβαρή περιστολή του εκπαιδευτικού έργου με μείωση του ωραρίου κατά 40%, ενώ τα ΚΕΣΕΝ ουσιαστικά έχουν κηρύξει αναστολή εργασιών.

Την ίδια ώρα που συμβαίνουν όλα αυτά, στον δημόσιο τομέα, στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση, οι ιδιώτες στον χώρο ισχυροποιούνται, ανδρώνονται και αποκομίζουν κέρδη. Είναι γνωστό το σύστημα. Απαξίωση, υπονόμευση του δημόσιου συστήματος για να έρθουν οι ιδιώτες να καλύψουν το κενό που δημιουργείται με τις κυβερνητικές πολιτικές.

Το σίγουρο είναι, ότι η δημόσια ναυτική εκπαίδευση απαιτεί άμεση και ουσιαστική στήριξη. Απαιτεί προκήρυξη θέσεων μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού, αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προγράμματος και του εξοπλισμού των ακαδημιών και άμεση στελέχωση των ΚΕΣΕΝ.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Αρχικά θα επισημάνω πως οι κώδικες είναι ένα νομοθέτημα στο οποίο στηρίζεται όλο το δικαιικό μας σύστημα. Φτιάξατε μια νομοπαρασκευαστική επιτροπή που, σε αρκετά σύντομο χρονικό διάστημα, έφερε έναν νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και αντικαθιστά, ουσιαστικά, αυτόν του 1958. Χρειαζόταν αλλαγή, χρειαζόταν εκσυγχρονισμό, χρειαζόταν αναβάθμιση, χρειαζόταν ενσωμάτωση νεότερης νομοθεσίας; Βεβαίως!

Κύριε συνάδελφε, κύριε Οικόνομου, αυτή είναι η θέση μας. Βεβαίως, ο κώδικας χρειαζόταν εκσυγχρονισμό. Βεβαίως, χρειαζόταν αναμόρφωση. Συμφωνούμε σε αυτό. Όμως, η διαβούλευση ήταν ελάχιστη. Ο χρόνος που δουλεύτηκε ήταν μικρός. Δεν κλήθηκαν όλοι οι φορείς της ναυτιλίας και των παραναυτιλιακών επαγγελμάτων να καταθέσουν τις απόψεις τους.

Μόλις χτες με πήρε έντρομος ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά και μου είπε ότι δεν έγινε κάποια διαβούλευση, δεν κλήθηκε πουθενά ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, που έχει δικηγόρους οι οποίοι ασχολούνται κατ’ εξοχήν με το Ναυτικό Δίκαιο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Δεν ισχύει…

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Ο ίδιος εννοώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Εκλήθησαν.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Ο ίδιος. Όχι ως άτομα, εννοώ ως φορέας, κύριε Υφυπουργέ, εκλήθη;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Για το Συμβούλιο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά που συμμετέχει δεν λέτε;

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ-ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Ναι. Εκλήθη ως φορέας; Διότι ο πρόεδρος μου είπε ότι «δεν πήραμε χαμπάρι».

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Μα, δεν είναι…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Θα τα πείτε, κύριε Υπουργέ. Θα απαντήσετε μετά.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Να τα πείτε, γιατί αυτό μου είπε ο ίδιος προσωπικά, ότι δεν εκλήθη να καταθέσει τις απόψεις του. Υπήρξε μια πολύ σύντομη διάρκεια διαβούλευσης δεκατριών - δεκατεσσάρων ημερών και έρχεται προς ψήφιση. Έντρομος με πήρε ο άνθρωπος χθες. Σας λέω τώρα το τι συνέβη.

Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις, λοιπόν, αποκλείστηκαν, όπως και φορείς της ναυτιλίας. Δυστυχώς δεν φαίνεται ένα νομοσχέδιο που να είναι προϊόν εκτεταμένου διαλόγου και συγκλίσεων.

Θα επισημάνω τώρα τα προβληματικά στοιχεία, γιατί υπάρχουν προβληματικά στοιχεία, προβληματικές διατάξεις σε αυτό το νομοθέτημα. Έχουν αναλυθεί, τα έχουμε αναλύσει και στις τρεις συνεδριάσεις της επιτροπής. Θα επαναλάβω τα πιο σημαντικά σημεία.

Πρώτον, νομοθετείτε την ηλεκτρονική τήρηση βιβλίων νηολογίου και την υποβολή εγγράφων με ηλεκτρονικά μέσα. Αυτό δεν το ακούμε πρώτη φορά. Το έχετε εξαγγείλει και άλλες φορές, αλλά αυτό που έχετε κάνει μέχρι τώρα είναι ουσιαστικά μόνο η ηλεκτρονική έκδοση εγκριτικών πράξεων. Μόνο αυτό έχει λειτουργήσει.

Περαιτέρω, δεν έχετε προνοήσει καθόλου πώς θα λειτουργήσει όλο αυτό. Δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη δαπάνης μέσα στο 2023 για την υλοποίηση των διατάξεων που αφορούν στην τήρηση νηολογίων στα λιμεναρχεία της χώρας. Διαβάζουμε στο νομοσχέδιο ότι τα ημερολόγια θα αρχίσουν να λειτουργούν από 1-7-2023, από την 1η Ιουλίου δηλαδή και οι υπόλοιπες διατάξεις από 1η Μαΐου. Πρωτομαγιά, δηλαδή, θα ξεκινήσει η εφαρμογή των υπολοίπων διατάξεων. Θα έχετε προλάβει;

Πριν την έναρξη ισχύος των διατάξεων του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, πρέπει να εκδοθούν τέσσερις κοινές υπουργικές αποφάσεις που ρυθμίζουν δεκάδες ζητήματα, κρίσιμα ζητήματα, σημαντικά ζητήματα. Και όμως, έχετε προβλέψει τι θα γίνει; Θα τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα; Οι υπηρεσίες έχουν ενημερωθεί; Έχουν καταγραφεί οι ανάγκες και οι ελλείψεις; Έχουν εξασφαλιστεί οι οικονομικοί πόροι; Νομίζετε ότι όλα αυτά θα μπορέσετε να τα υλοποιήσετε με τα ίδια πρόσωπα, με το ίδιο προσωπικό και τις ίδιες συνθήκες, τις ίδιες υποδομές; Έχετε μεριμνήσει για τις ανάγκες εκπαίδευσης των λιμενικών, αλλά και των ναυτικών, για να μπορούν να καταθέτουν ηλεκτρονικά;

Γίνεται κατανοητό, λοιπόν, ότι δεν θα είστε έτοιμοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Δεν θα είστε έτοιμοι και θα φέρετε μια διάταξη αναστολής των διατάξεων αυτών, δημιουργώντας μεγάλη αναταραχή και αναστάτωση στον κρίσιμο αυτόν τομέα της ναυτιλίας.

Η εισαγωγή ηλεκτρονικών μέσων και συστημάτων, βεβαίως, είναι κρίσιμο και σημαντικό για να παταχθεί, να αντιμετωπιστεί η γραφειοκρατία. Όμως, δεν μπορεί να είναι μια δυνατότητα που προβλέπεται σε μια υποπαράγραφο ενός άρθρου του κώδικα. Εδώ χρειάζεται μια εμπεριστατωμένη μελέτη, που θα είναι προϊόν εκτεταμένου διαλόγου με όλους τους φορείς και βεβαίως, θα τεθεί σε λειτουργία με νόμο, με συγκεκριμένες διατάξεις που θα περιγράφουν πώς ακριβώς θα εφαρμοστεί.

Περαιτέρω, διατρέχοντας το νομοσχέδιο, διαπιστώνουμε και πληθώρα διάσπαρτων διατάξεων οι οποίες εξυπηρετούν μονόπλευρα τα συμφέροντα των εμπλεκομένων. Για παράδειγμα, η παραχώρηση προτιμώμενης υποθήκης δεν εφαρμόζεται ενιαία για όλα τα πλοία. Εξαιρούνται όσα είναι άνω των χιλίων πεντακοσίων κόρων και είναι νηολογημένα με το νομοθετικό διάταγμα 2687/1953. Αυτά τα πλοία εξαιρούνται και από άλλες διατάξεις.

Επιπλέον, ενώ παρέχεται στον ενυπόθηκο δανειστή η δυνατότητα εκποίησης χωρίς πλειστηριασμό του πλοίου για την εξασφάλιση της απαίτησής του, οι προνομιούχες απαιτήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος αναγνωρίζονται μόνο αν τρέξουν στα δικαστήρια για την αναγνώριση έναντι του νέου πλοιοκτήτη.

Τα ίδια και στο άρθρο 50: Σημαντική κριτική. Θα έπρεπε να είχε αποσυρθεί το άρθρο αυτό. Τι προβλέπει; Μη εφαρμογή του άρθρου 479 του Αστικού Κώδικα.

Σας έχουμε τονίσει και σας έχουμε επισημάνει ότι η επιλογή σας αυτή είναι βέβαιο ότι θα δημιουργήσει πάρα πολλά προβλήματα τόσο στα πληρώματα, ειδικά όσον αφορά στις υπερωρίες και τα δεδουλευμένα τους, όσο και σε παλιά ναυτιλιακά επαγγέλματα που παρέχουν υπηρεσίες στα πλοία. Ανοίγετε ουσιαστικά τον ασκό του Αιόλου και δεν δίνετε καμμία εξήγηση γιατί. Δεν καταλαβαίνετε ότι θέτετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των συναλλαγών; Δεν καταλαβαίνετε ότι αφήνετε απροστάτευτους τους πιστωτές από τις εικονικές μεταβιβάσεις πλοίων; Ξέρετε γίνονται και τέτοιες.

Προφανώς, το καταλαβαίνετε και επιλέγετε να εξυπηρετήσετε τους εφοπλιστές, ζημιώνοντας ευθέως τους εργαζόμενους, τους προμηθευτές, τους επισκευαστές, τα ναυπηγεία και άλλους πολλούς. Θα έπρεπε να προστατεύετε όλους αυτούς και όχι να τους αφήνετε εκτεθειμένους σε κακόπιστους πλοιοκτήτες.

Επαναλαμβάνω, επίσης, ότι το άρθρο 44 δεν εξασφαλίζει τους εργαζόμενους -τον πλοίαρχο και το πλήρωμα- γιατί προβλέπει δικαστική προσφυγή. Ξανά θα τρέχουν στα δικαστήρια οι εργαζόμενοι, για να αναγνωριστεί η απαίτησή τους και τα δικαιώματά τους -τα δεδουλευμένα τους, ουσιαστικά- έναντι του νέου πλοιοκτήτη.

Άκρως προβληματική είναι και η διάταξη που αφορά στην αστική ευθύνη του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη. Προβλέπεται η προστασία μόνο των απαιτήσεων του ναυτικού που δημιουργήθηκαν τους τελευταίους έξι μήνες. Αν έχει δουλέψει πέραν των έξι μηνών ο ναυτικός, δυστυχώς, χάνει τα δεδουλευμένα του. Και βέβαια, γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι σύνηθες φαινόμενο μια αλλοδαπή πλοιοκτήτρια εταιρεία να είναι ιδίων συμφερόντων με την αντιπρόσωπο εταιρεία που είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα.

Στο άρθρο 273 εισάγεται για πρώτη φορά στο Ελληνικό Δίκαιο η έννοια της κακόπιστης ακινητοποίησης πλοίου. Προβλέπεται αποζημίωση του πλοιοκτήτη σε αυτή την περίπτωση. Είναι μια διάταξη που δεν ταιριάζει, δεν μπορεί να εφαρμοστεί στο Ελληνικό Δίκαιο, γιατί η ακινητοποίηση στην Ελλάδα γίνεται με δικαστική απόφαση, με προσωρινή διαταγή. Δικαστής τη διατάζει, αφού βέβαια έχει εκτιμήσει τις προϋποθέσεις νομιμότητας του αιτήματος. Κακόπιστη ακινητοποίηση μπορεί να υπάρχει σε δικαιικά συστήματα -και υπάρχουν τέτοια- όπου γίνεται ακινητοποίηση χωρίς δικαστική απόφαση. Εδώ, στην Ελλάδα, υπάρχει δικαστική απόφαση. Κρίνονται τα δεδομένα και θα πάει μετά ο πλοιοκτήτης και θα πει «α, ήταν κακόπιστη μια κινητοποίηση που έγινε κατόπιν δικαστικής αποφάσεως;». Δεν νομίζουμε ότι ταιριάζει στο Ελληνικό Δίκαιο αυτό.

Επιπλέον, με το νομοσχέδιο εισάγεται η έννοια του κατ’ επάγγελμα ναυαγοσωστικού, που δεν υπήρχε μέχρι σήμερα. Η Ελλάδα ως σήμερα διαθέτει μόνο ρυμουλκά ναυαγοσωστικά πλοία. Μέσω αυτού του άρθρου δίνεται ουσιαστικά ολόκληρη η αποζημίωση και αμοιβή στον πλοιοκτήτη του ναυαγοσωστικού από την ασφάλεια του πλοίου ή της πλωτής εξέδρας.

Με αυτό τον τρόπο, κάθε άλλο πλοίο και ιδιαίτερα, το ρυμουλκό θα έχει τον κίνδυνο να εξαιρείται της αμοιβής και ουσιαστικά, να αποτρέπεται να συμμετέχει σε επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής. Έτσι, τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Ειδικά για τις διατάξεις που διέπουν τη ναυτική εργασία, περιλαμβάνονται ρυθμίσεις ανεφάρμοστες ή αντίθετες με την πάγια ναυτιλιακή συνήθεια και τη νομολογία των δικαστηρίων στο σχέδιο νόμου που φέρνετε. Για παράδειγμα, γίνεται αναφορά σε πλήρη μισθό, ο οποίος περιλαμβάνει βασικό μισθό και τακτικά επιδόματα. Ο προσδιορισμός, όμως, των αποδοχών αυτών μπορεί να γίνει μόνο στις κατηγορίες που υπάρχει ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας.

Πολλές κατηγορίες πλοίων, όμως, δεν καλύπτονται από συλλογικές συμβάσεις εργασίας, όπως τα φορτηγά πλοία όπου δεν έχει υπογραφεί συλλογική σύμβαση μετά το έτος 2010. Άρα εκεί υπάρχει ζήτημα με τον προσδιορισμό αυτών των εννοιών.

Πρότασή μας είναι να μην πειραχτούν οι διατάξεις για τη ναυτεργατική νομοθεσία.

Δεν μπορώ να μην αναφερθώ και στην εγκατάλειψη πλοίου στον ασφαλιστή σε περίπτωση ναυαγίου, ειδικά στην περίπτωση που ο ασφαλιστής μπορεί να διαθέσει το ποσό του ασφαλίστρου, αποποιούμενος την κυριότητα του πλοίου. Οι διατάξεις αυτές ανοίγουν τον δρόμο για μείωση της προστασίας του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Μετά από τόσα θαλάσσια ατυχήματα, διαρροές πετρελαίου κ.λπ., θα έπρεπε να υπάρξει μεγαλύτερη μέριμνα για προστασία των ακτών και των θαλασσών μας. Με τις διατάξεις αυτές παρέχονται διέξοδοι αποφυγής κυρώσεων.

Ως προς τις διατάξεις σχετικά με τη μείωση των προσόντων των εκτάκτων ναυτοδασκάλων, έχω τοποθετηθεί πολλές φορές στην επιτροπή. Είμαστε αντίθετοι στην απαξίωση αυτή. Εμείς προτείνουμε την προκήρυξη θέσεων και την αύξηση των αποδοχών των ναυτοδασκάλων, ώστε να έχουμε μια δημόσια ναυτική εκπαίδευση που πραγματικά θα είναι η αρμόζουσα.

Ο νέος κώδικας, λοιπόν, είναι μια αναγκαιότητα. Όμως, το νομοσχέδιο μπορούμε να πούμε ότι δεν έχει όραμα και δεν έχει εθνική στρατηγική. Η ελληνική ναυτιλία αξίζει ένα ολιστικό σχέδιο για ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη και μεγαλύτερο θετικό αποτύπωμα στην ελληνική οικονομία και στην ελληνική κοινωνία. Η ελληνική ναυτιλία δεν είναι μόνο πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, είναι καπεταναίοι, είναι αξιωματικοί, είναι μηχανικοί, είναι τα πληρώματα, είναι οι εργαζόμενοι συνολικά στην ναυτιλία. Αυτοί δίνουν ζωή στα πλοία. Θα πρέπει, λοιπόν, να ασχολούμαστε ως πολιτεία, ως κράτος με όλους και να υπερασπιζόμαστε το σύνολο της ναυτιλίας.

Κύριε Πρόεδρε, έχουμε τοποθετηθεί ήδη και έχουμε δηλώσει ότι θα απέχουμε από την ψηφοφορία. Είμαστε παρόντες. Το διαπιστώσατε. Ασκούμε το κοινοβουλευτικό μας έργο κανονικά. Δεν μπορούμε, όμως, να νομιμοποιήσουμε την εκτροπή. Τώρα πλέον που έχει αποδειχθεί ότι η ΕΥΠ…

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ:** Πώς το διαπιστώνετε;

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Δεν σας κατάλαβα, κύριε συνάδελφε. Με ρωτάτε σχετικά με το ότι δεν ψηφίζουμε; Το έχουμε δηλώσει πάρα πολλές φορές. Συμβαίνει…

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ:** Άλλο εννοούσα, κύριε συνάδελφε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Αν ψηφίζατε, τι θα ψηφίζατε;

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Έχουμε τοποθετηθεί για όλα αυτά. Σας λέω, όμως, ότι απέχουμε από την ψηφοφορία. Έχει γίνει κατανοητή η θέση μας από άλλες τοποθετήσεις μας. Αν παρακολουθήσατε τις επιτροπές -όπως και από τη σημερινή διαδικασία- πιστεύω ότι έχετε καταλάβει τη θέση μας. Όμως, απέχουμε από την ψηφοφορία. Είναι μια διαδικασία που δείχνει με θεσμικό τρόπο την αντίδρασή μας σε όλα αυτά που συμβαίνουν. Αντιδρούμε σε ένδειξη διαμαρτυρίας προφανώς για τη μεγίστη, τη μείζονα παραβίαση του συνταγματικού πλαισίου της δημοκρατικής λειτουργίας του πολιτεύματος. Επιλέγουμε να αξιοποιήσουμε ένα θεσμικό όπλο, τη στάση μας απέναντι στις ψηφοφορίες του νομοθετικού έργου της Κυβέρνησης, και με αυτόν τον τρόπο δηλώνουμε ότι θα απέχουμε.

Το ζήτημα, όμως, είναι γιατί δεν αντιδρούν και εκείνα τα κόμματα που μας κατηγορούν. Γιατί δεν αντιδρούν με αναλογικό τρόπο ως προς το μέγεθος της αντιδημοκρατικής εκτροπής; Γιατί ταυτίζονται με έναν Πρωθυπουργό και με μια Κυβέρνηση αντιδημοκρατικής εκτροπής. Εδώ απαιτείται αποκατάσταση των θεσμών για να μην πλήττεται ο πυρήνας των δικαιωμάτων. Οι δημοκρατικές δυνάμεις έχουν χρέος να διαμορφώσουν ένα μέτωπο κατά της προσβολής, ένα μέτωπο προστασίας και αποκατάστασης της δημοκρατικής λειτουργίας.

Εμείς με ξεκάθαρο και θεσμικό τρόπο, ζητάμε την άρση των συνθηκών εκτροπής, τη διενέργεια εκλογών και ζητάμε να μιλήσει ο λαός. Επιδιώκουμε τη συνεργασία με τις προοδευτικές δημοκρατικές δυνάμεις. Είναι ξεκάθαρο ότι η εκτροπή συνδέεται και με τη διεύρυνση των ανισοτήτων, της φτωχοποίησης, της αισχροκέρδειας, τα υπερκέρδη συγκεκριμένων εταιρειών, την ακρίβεια, την υπονόμευση και την υποβάθμιση της δημόσιας παιδείας και της δημόσιας υγείας. Όλα αυτά πρέπει να τελειώνουν, και θα τελειώσουν στις εκλογές που έρχονται.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Καλαματιανέ.

Παρακαλώ να κλείσει ο κατάλογος της ηλεκτρονικής εγγραφής των ομιλητών.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής από το Κίνημα Αλλαγής κ. Δημήτριος Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να επαναλάβω τη θέση μας, όσον αφορά την τελευταία τοποθέτηση του συναδέλφου εισηγητή από τον ΣΥΡΙΖΑ και τη στάση τους να απέχουν από τη διαδικασία. Ξέρετε πολύ καλά ότι η δημοκρατία έχει κανόνες. Εμείς διαλέγουμε, τόσο στη δημοκρατία, όσο και στη λειτουργία του Κοινοβουλίου, να μην επιλέγουμε αλά καρτ τους κανόνες. Σεβόμαστε απολύτως τις πλειοψηφίες είτε μας αρέσει είτε δεν μας αρέσει. Άρα είναι μια θέση η οποία μας βρίσκει αντίθετους πολιτικά και επί της ουσίας.

Πριν αναφερθώ στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, επιτρέψτε μου μια σύντομη αναφορά στα πεπραγμένα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κατά την τελευταία τετραετία. Κύριε Υφυπουργέ, η πραγματικότητα στη νησιωτική Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει δύσκολη. Τα ελληνικά νησιά αντιμετωπίζουν διαχρονικά δυσκολίες και προκλήσεις που αφορούν μεταξύ άλλων στην απομόνωση και στη δυσκολία προσβασιμότητας, στην πληθυσμιακή απομείωση και στον γηρασμό, στην επιβάρυνση του περιβαλλοντικά ευαίσθητου οικοσυστήματός τους, στην ανεπάρκεια των υποδομών, στην εν γένει ανασφάλεια που βιώνουν ιδιαίτερα τα μικρά και απομακρυσμένα νησιά εξαιτίας και της προσπάθειας αθέμιτης επιρροής και εκφοβισμού τους από τρίτα κράτη τα οποία συνορεύουν, και φυσικά στη μη απρόσκοπτη και αποτελεσματική παροχή υγειονομικής περίθαλψης.

Αναφέρω ενδεικτικά, κύριε Υφυπουργέ -το αναφέρω ενδεικτικά και από το Βήμα της Βουλής, αλλά το είπα προηγουμένως και κατ’ ιδίαν στον κύριο Υπουργό- το παράδειγμα του ακριτικού νησιού της Ερείκουσας στα Διαπόντια Νησιά. Είναι εβδομήντα με ογδόντα ψυχές εκεί που περιμένουν. Το νησί λοιπόν αυτό βρίσκεται τους τελευταίους τρεις, τέσσερις μήνες χωρίς γιατρό. Το έχουμε αναδείξει το θέμα τόσο σε επίπεδο ερώτησης όσο και σε επίπεδο επίκαιρης ερώτησης, που τονίσαμε το πρόβλημα της στοιχειώδους παροχής ιατρικών υπηρεσιών που αντιμετωπίζει το νησί, αλλά και τα γεωστρατηγικά και εθνικά ζητήματα που σχετίζονται με την ανάγκη άμεσης λύσης του συγκεκριμένου νησιού που βρίσκεται στο βορειοδυτικότερο άκρο της πατρίδας μας.

Κύριε Υφυπουργέ, πραγματικά, αν υπάρχει από μέρους σας πολιτική βούληση μπορείτε και έχετε τη δυνατότητα να δώσετε άμεση λύση είτε από το Υπουργείο σας είτε από το Υπουργείο Άμυνας, αν συνεργαστείτε. Φτάνει μια απλή απόσπαση ενός οπλίτη γιατρού, μέχρι τουλάχιστον να φύγει ο χειμώνας, να φύγουν τα έντονα καιρικά φαινόμενα και να ολοκληρωθεί η διαδικασία -όταν θα ολοκληρωθεί- για την κάλυψη του αγροτικού ιατρείου. Επαναλαμβάνω, μιλάμε για εβδομήντα ψυχές, οι οποίες «κρατούν Θερμοπύλες». Όλα αυτά τα προβλήματα της νησιωτικής περιφέρειας τα έχουμε επανειλημμένως αναδείξει εντός και εκτός Βουλής, καθ’ όλη τη διάρκεια της σχεδόν τετραετούς θητείας της Κυβέρνησης. Και έχουμε προτείνει τεκμηριωμένες λύσεις και πολιτικές -που είμαστε έτοιμοι να υποστηρίξουμε- χωρίς όμως, δυστυχώς, να υπάρχει ανταπόκριση από εσάς.

Ακόμα και το πετυχημένο, κατά γενική ομολογία, μέτρο του μεταφορικού ισοδύναμου -που ήταν μια από τις μοναδικές συνεισφορές, αν όχι η μοναδική ουσιαστική συνεισφορά των κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ στη νησιωτική πολιτική, και το οποίο στη Νέα Δημοκρατία είχατε τότε καταψηφίσει- συνεχίζετε να το απαξιώνετε συστηματικά, κύριε Υπουργέ, με χαρακτηριστικές καθυστερήσεις των οφειλομένων στους δικαιούχους νησιώτες οι οποίες φθάνουν ή και ξεπερνούν τον έναν χρόνο.

Για τον τομέα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης δεν χρειάζονται πολλά, αρκεί να αναφερθούμε στην προχθεσινή απεργία των εκπαιδευτικών, που η άρνησή σας τους έχει γυρίσει την πλάτη εδώ και τέσσερα χρόνια, υποβαθμίζοντας συνεχώς και απαξιώνοντας τις ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού προς όφελος των αντίστοιχων ιδιωτικών σχολών.

Κύριε Υφυπουργέ, ξεκίνησε χθες και σήμερα είναι ακόμα σε εξέλιξη η διήμερη απεργία των ναυτικών της ΠΝΟ. Τι ζητάει αλήθεια η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και είστε τόσο σκληροί και ανένδοτοι απέναντί τους; Θεωρώ ότι ζητάει τα αυτονόητα, δηλαδή την εκκίνηση των διαπραγματεύσεων με την εργοδοσία για την κατάρτιση και την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας για το 2023, την οποία το Υπουργείο σας οφείλει να υποστηρίξει. Τι ζητούν επίσης; Ζητούν την καταπολέμηση της μαύρης ανασφάλιστης εργασίας και την καθιέρωση πάγιου συστήματος ουσιαστικής οικονομικής ενίσχυσης και προστασίας των ανέργων ναυτικών. Ζητούν ακόμη αύξηση του προβλεπόμενου μηνιαίου επιδόματος ανεργίας, καθώς και δωρεάν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη για τους ίδιους και τις οικογένειές τους. Είναι πράγματι υπερβολικά τα αιτήματά τους;

Σε ό,τι αφορά την ακτοπλοΐα, κύριε Υφυπουργέ, που είναι για τα νησιά ο βασικότατος παράγοντας εδαφικής συνοχής και οικονομικής ανάπτυξης, εξαντλήσαμε, νομίζω, κάθε πολιτικό περιθώριο και σας αναφέραμε σε κάθε πολιτική μας παρέμβαση ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο είναι παρωχημένο, χρήζει ριζικής αναδιάρθρωσης, μέσω ευρείας διαβούλευσης και επιστημονικής τεκμηρίωσης. Επιτρέψτε μου μάλιστα να κάνω ιδιαίτερη αναφορά στα όσα έχουν πετύχει άλλα κράτη, μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η γειτονική μας Ιταλία, η οποία, κύριε Υφυπουργέ, διεκδίκησε και πέτυχε χρηματοδότηση 500 εκατομμυρίων ευρώ, παρακαλώ, για να βοηθήσει τις ιταλικές ναυτιλιακές εταιρείες να αποκτήσουν πλοία μηδενικών εκπομπών. Θα αναμέναμε κάτι ανάλογο και από τη δική μας Κυβέρνηση, ώστε να ενισχυθεί τόσο η συνδεσιμότητα των νησιών μας, όσο και η εγχώρια ναυπηγική δραστηριότητα.

Κύριε Υφυπουργέ, ολοκληρώνω τη σύντομη αναφορά μου στα πεπραγμένα σας, αναφερόμενος ενδεικτικά στην παντελή έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού για τη λιμενική πολιτική της πατρίδας μας, για την εμμονή της Κυβέρνησής σας στη μονοσήμαντη εφαρμογή ενός δογματικό, νεοφιλελεύθερου μοντέλου αξιοποίησης των οργανισμών λιμένων της χώρας, μέσω πώλησης της πλειοψηφίας των μετοχών τους και όχι μέσω παραχώρησης των επί μέρους δραστηριοτήτων τους, όπως άλλωστε συμβαίνει στη συντριπτική πλειοψηφία των λιμανιών σε όλο τον κόσμο.

Παράλληλα, φροντίσατε να αποδυναμώσετε την ίδια στιγμή τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, ώστε να μπορείτε να εφαρμόζετε ανεξέλεγκτα την πολιτική σας ικανοποιώντας συγκεκριμένα συμφέροντα που οδηγούν νομοτελειακά σε καταστάσεις και εκμεταλλεύσεις δεσπόζουσας θέσης εις βάρος, βέβαια, πάντα των συμφερόντων του δημοσίου, των χρηστών των λιμενικών υποδομών και των πολιτών.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου για την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που μαζί με τον Κώδικα του Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ναυτικής νομοθεσίας του Εθνικού μας Δικαίου. Πρέπει όμως να σημειώσω ότι, δυστυχώς, επαναλήφθηκε για ακόμη μια φορά η προσφιλής μέθοδος -και απαξίωση, θα έλεγα- της νομοθετικής διαδικασίας από την Κυβέρνησή σας.

Το εν λόγω θεμελιώδες για τη ναυτική νομοθεσία σχέδιο νόμου που είναι πάνω από τριακόσια άρθρα και που περιλαμβάνει πλήθος εξειδικευμένων νομικών εννοιών και αναφορών σε αρκετές σχετιζόμενες διεθνείς συμβάσεις μάς δόθηκε προς ανάγνωση και επεξεργασία αιφνιδιαστικά, μόλις λίγες ώρες πριν την έναρξη της πρώτης συνεδρίασης της επιτροπής. Το δε πρόγραμμα συνεδριάσεων της επιτροπής ήταν ασφυκτικά συμπυκνωμένο χρονικά.

Ακόμη και έτσι, όμως, νομίζω ότι καταγράφηκαν, τόσο από τους εκπροσώπους των φορέων όσο και από το σύνολο των Βουλευτών που τοποθετήθηκαν, αξιόλογες απόψεις, σχόλια και προτάσεις που θα μπορούσαν να ληφθούν υπ’ όψιν κατά τη διαμόρφωση του τελικού κειμένου προς ψήφιση.

Όμως, κατά γενική ομολογία, κύριε Υφυπουργέ, κρίνεται ως επιβεβλημένος ο εκσυγχρονισμός ενός νομοθετήματος, όπως ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ πριν από περίπου εξήντα πέντε χρόνια και που πλέον βεβαίως και θεωρείται παρωχημένος και αδύναμος, για να υποστηρίξει τις σύγχρονες ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας.

Η αρχική μας, άλλωστε, διαπίστωση ότι ο νέος προτεινόμενος κώδικας κινείται εν γένει στη σωστή κατεύθυνση επιβεβαιώθηκε και από τους δύο βασικούς ενδιαφερόμενους, τόσο δηλαδή από την πλευρά του εφοπλισμού διά της τοποθέτησης του εκπροσώπου του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος όσο και από τη μεριά των ναυτικών μέσω της ρητής δήλωσης ικανοποίησης του εκπροσώπου της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

Εντούτοις, εντοπίστηκαν σημεία των διατάξεων τού υπό συζήτηση σχεδίου κώδικα που χρήζουν διορθώσεων και βελτιώσεων. Ενδεικτικά, αναφέρω ότι εντοπίστηκαν προβλήματα σαφήνειας και επιστημονικής τεκμηρίωσης που αφορούσαν κυρίως τους ορισμούς του πλοίου και του στατικού ναυπηγήματος. Επίσης, ακόμη και οι θετικές προβλέψεις της δυνητικής ηλεκτρονικής νηολόγησης πλοίων χαρακτηρίζονται από μια ατολμία και, εν πάση περιπτώσει, από μια υστέρηση σε σχέση τουλάχιστον με ανταγωνιστικά νηολόγια. Επίσης, χρειάζονται περαιτέρω διευκρινίσεις ή και τροποποιήσεις, θα έλεγα, ειδικότερα στο τέταρτο, στο πέμπτο και το όγδοο μέρος που σχετίζονται, κύριε Υφυπουργέ, με θέματα ναυλώσεων και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Αξιοσημείωτες είναι και οι παρατηρήσεις και οι προτάσεις τροποποιήσεων που αφορούν τις διατάξεις που άπτονται θεμάτων της κατ’ επάγγελμα επιθαλάσσιας αρωγής. Μάλιστα, στις επιτροπές διατυπώθηκαν και σχετικές καταγγελίες από την αρμόδια Ένωση Πλοιοκτητών περί μεθοδεύσεων που ακολουθούνται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προς όφελος συγκεκριμένων συμφερόντων, κατά την εκπόνηση του σχετικού με τα ναυαγοσωστικά πλοία προεδρικού διατάγματος.

Αναδείχτηκε, επίσης, ο γενικότερος προβληματισμός για την ανάγκη συνάφειας και συγχρονισμού του Νέου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου με τις αντίστοιχες διατάξεις του ισχύοντα Κώδικα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Κύριε Υπουργέ, κατά την προσφιλή σας τακτική συμπεριλάβατε στο τελευταίο μέρος του σχεδίου νόμου και ορισμένες διάσπαρτες διατάξεις, αρκετές εκ των οποίων στερούνται επαρκούς αιτιολόγησης και ελέγχονται μάλιστα και ως προς τη σκοπιμότητα τους. Και σε αυτή την περίπτωση φάνηκε ξεκάθαρα ότι αγνοήθηκαν οι άμεσοι ενδιαφερόμενοι και οι κοινωνικοί εταίροι.

Ενδεικτικά αναφέρω το άρθρο 294, όπου επιχειρείται να αντιμετωπιστεί η έλλειψη υποψηφίων -προσέξτε- για την κάλυψη των αναγκών στο έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού μέσω, βέβαια, της μείωσης των απαιτούμενων τυπικών προσόντων και όχι της αύξησης, αφ’ ενός, των ουσιαστικών προσόντων, αλλά και της αύξησης της προβλεπόμενης αντιμισθίας που έχουν ανάγκη αυτοί οι άνθρωποι. Έτσι, οδηγείται στην περαιτέρω υποβάθμιση του παρεχόμενου εκπαιδευτικού έργου της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης.

Όπως προανέφερα, το εν λόγω σχέδιο νόμου στον βαθμό τουλάχιστον που αφορά τον νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κινείται εν γένει προς τη σωστή κατεύθυνση, έχοντας όμως παράλληλα σημεία που χρήζουν διόρθωσης και βελτίωσης, καθώς και ορισμένες διατάξεις που δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες εκσυγχρονισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ευρύτερα το δημόσιο συμφέρον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζουν καλά οι Έλληνες πολίτες ότι οι μεγάλες μεταρρυθμίσεις και αλλαγές σε όλους τους τομείς, η ευημερία και η κοινωνική δικαιοσύνη είναι άρρηκτα συνδεδεμένες στην πατρίδα μας με τις περιόδους διακυβέρνησης από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα. Το γνωρίζουν οι νησιώτες μας, το γνωρίζουν οι ναυτικοί μας, το γνωρίζουν οι εργαζόμενοι και οι επιχειρηματίες στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτή μας η εμπειρία, η τεχνογνωσία και η προσήλωση στην καινοτομία είναι συνυφασμένες με τις αρχές της σοσιαλδημοκρατίας, όπως η διασφάλιση ίσων ευκαιριών και βιώσιμης ανάπτυξης -που αποτυπώνονται και στο πολιτικό μας πρόγραμμα- εφαρμόζονται και δοκιμάζονται εμπράκτως και καθημερινά στις πρωτοβουλίες και στη στάση μας εντός και εκτός Κοινοβουλίου. Είναι μια στάση εποικοδομητικής κριτικής και παράθεσης τεκμηριωμένων προτάσεων, κύριε Υφυπουργέ.

Στο πλαίσιο αυτό, κύριε Πρόεδρε, και θεωρώντας ότι με τις στοιχειοθετημένες παρατηρήσεις και προτάσεις μας προσπαθήσαμε, στο πλαίσιο του δυνατού, να συνεισφέρουμε εποικοδομητικά κατά τη συζήτηση που προηγήθηκε στην αρμόδια επιτροπή, τοποθετούμαστε θετικά επί της αρχής στο εν λόγω σχέδιο νόμου, αναφορικά με τα μέρη που αφορούν τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τηρώντας επιφυλάξεις επί συγκεκριμένων άρθρων του δέκατου τέταρτου μέρους που αφορά τις λεγόμενες, κύριε Υφυπουργέ, επείγουσες διατάξεις που είναι αρμοδιότητες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Σας ευχαριστώ, κύριε Μπιάγκη, και ειδικά για την τήρηση του χρόνου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», τριάντα μια μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5ο ΕΠΑΛ Ηρακλείου Κρήτης (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επόμενη ομιλήτρια είναι η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντω Μανωλάκου

Κυρία Μανωλάκου, έχετε τον λόγο.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Χαιρετίζουμε τη σαρανταοκτάωρη προειδοποιητική απεργία που είναι σε εξέλιξη του ναυτεργατικού κινήματος με καθολική συμμετοχή των ναυτικών, επιβεβαιώνοντας ότι χωρίς τους ναυτικούς, προπέλα δεν γυρνά, γιατί με τη δουλειά τους παράγουν όλο τον πλούτο, για να τον απολαμβάνει αποκλειστικά το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Αυτό δεν είναι απλώς αδικία, αλλά είναι στυγνή εκμετάλλευση που έχουν συμβάλει όλες οι κυβερνήσεις -Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ- με τους νόμους τους υπέρ των εφοπλιστών. Ακόμη και ας μην παίρνει μέρος στην ψηφοφορία ο ΣΥΡΙΖΑ, περιέχει και τα δικά του αντεργατικά νομοθετήματα. Εκεί που σταματάει ο ένας, συνεχίζει ο άλλος και μαζί αποφασίζουννα μην φορολογηθούν οι εφοπλιστές, μην τυχόν και χάσουν κανένα σεντς από τα αμύθητα κέρδη τους. Για αυτό είναι και άσφαιρη η κριτική του.

Εξάλλου, στα κύρια αιτήματα των ναυτεργατών είναι η ανανέωση και η εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων εργασίας σε όλες τις κατηγορίες πλοίων με ουσιαστικές αυξήσεις πάνω από 12%, ώστε να καλύπτουν τον πληθωρισμό και βεβαίως, είναι και η απόσυρση των αντιναυτεργατικών διατάξεων στην αναθεώρηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Υπάρχουν κι άλλα αιτήματα. Καταθέτω, λοιπόν, τα αιτήματά τους.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Διαμάντω Μανωλάκου καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα αιτήματα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κι έχουν δίκιο γιατί ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ψηφίστηκε το 1958 και έχει μέσα του όλα τα χαρακτηριστικά στοιχεία μιας εποχής σκληρών διώξεων κατά των ναυτεργατών, του εργατικού λαϊκού κινήματος και των κομμουνιστών για να δοθεί ώθηση στην καπιταλιστική ανάπτυξη και κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ενσωματώνει τις συνεχείς τροποποιήσεις αντεργατικών νόμων, των κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ, στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου μέχρι και τον ευρωκανονισμό για την κατάργηση του καμποτάζ στην ακτοπλοΐα και γενικότερα στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και προτάσεις με βάση την αντεργατική διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006.

Ξέρουμε ότι η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας είναι στρατηγικής σημασίας για το εφοπλιστικό κεφάλαιο γιατί ενισχύει την κερδοφορία και ανταγωνιστικότητά του. Γι’ αυτό οι ποντοπόροι εφοπλιστές δεν προσέρχονται με τις δικές σας πλάτες και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ σε διαπραγματεύσεις για συλλογική σύμβαση από το 2010.

Επιδιώκετε τον ενταφιασμό των συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών στον νέο κώδικα με τα 306 άρθρα του. Αναδείξαμε από την αρχή ότι περιέχει πολύ επικίνδυνες διατάξεις. Είναι πραγματικό τερατούργημα και ζητήσαμε την απόσυρσή του.

Ωστόσο σας προτείνουμε, τουλάχιστον, να αποδεχθείτε την τροπολογία του ΚΚΕ για το άρθρο 165, το οποίο επαναδιατυπώνουμε, ώστε οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα του ναυτικού να ρυθμίζονται από τις ελληνικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας που συμφωνούνται από τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των πλοιοκτητών εργοδοτών και των ναυτεργατών κατά κατηγορία και είδος πλοίου και θα δεσμεύει υποχρεωτικά όλους τους εργοδότες.

Γιατί το παρόν νομοσχέδιο πλήττει στην καρδιά τις κλαδικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας και άλλα κρίσιμης σημασίας δικαιώματα ναυτεργατών. Ενισχύει και επεκτείνει την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης ναυτικής εργασίας που ρυθμίζει τα ελάχιστα, στηρίζοντας ένα επικίνδυνο καθεστώς δουλεμπορίου. Κατακρεουργεί και ρίχνει τα ναυτεργατικά δικαιώματα στα τάρταρα, μειώνει δραματικά τους μισθούς της κλαδικής σύμβασης των ποντοπόρων πλοίων και χρησιμοποιείται για την ένταση εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, με βαριές συνέπειες στην ασφάλεια των πληρωμάτων και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Εξάλλου, επιδίωξη του νομοσχεδίου με την τροποποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτεργατών να ρυθμίζονται από αυτή την αντεργατική διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας που κυρώθηκε από τη Νέα Δημοκρατία, το ΣΥΡΙΖΑ και το ΠΑΣΟΚ το 2012, όλοι μαζί παρέα.

Η σύμβαση αυτή καθορίζει τους ελάχιστους όρους για τους μισθούς, γενικότερα τις αμοιβές των ναυτεργατών και τα εργασιακά δικαιώματα, ώστε διαρκώς να οδηγούνται προς τα κάτω, να γίνονται οι ναυτεργάτες φθηνότεροι. Χαρακτηριστικά, η διεθνής σύμβαση προβλέπει εβδομήντα δύο ώρες δουλειά τη βδομάδα. Ποιος ανθρώπινος οργανισμός το αντέχει; Προβλέπει το μισό μισθό σε σύγκριση με την κλαδική σύμβαση των ποντοπόρων, άδεια μόνο δυόμισι ημέρες το μήνα, ενώ οι ναυτεργάτες έχουν κατακτήσει στην κλαδική σύμβαση οκτώ μέρες το μήνα.

Δυστυχώς, αυτά επιδιώκετε να υιοθετηθούν σε μια σειρά άρθρων. Όπως τη λύση σύμβασης ναυτολόγησης με τακτική καταγγελία από τον πλοιοκτήτη. Διαμορφώνετε τις προϋποθέσεις να πετούν οι εφοπλιστές τους ναυτεργάτες από τα πλοία σαν την τρίχα από το ζυμάρι, ανάλογα με τα δικά τους συμφέροντα. Ακόμα και σε περίπτωση ασθένειας και ατυχήματος του ναυτικού, νοσηλεύεται εκτός πλοίου και δικαιούται νοσηλεία και πλήρη μισθό, όχι όσο διαρκεί η ασθένεια, αλλά για τέσσερις μήνες, που είναι εξοργιστικό.

Αλλά και σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης κηρυχθεί σε πτώχευση, τα δεδουλευμένα του ναυτικού θα αφορούν μόνο τους έξι τελευταίους μήνες πριν την ημέρα της κήρυξης της πτώχευσης. Δηλαδή, αν υπάρχουν οφειλές περισσοτέρων μηνών, παραγράφονται. Αυτό είναι ληστεία δεδουλευμένων.

Αλλά και στα ζητήματα ευθυνών για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο και μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, μπορεί να χρησιμοποιείται και να παραπέμπεται σε διεθνείς συμβάσεις, όμως ταυτόχρονα δίνετε το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Δηλαδή να αποζημιώνει για ρύπανση με πολύ λιγότερα ο εφοπλιστής. Το ίδιο προβλέπεται και για την αποκατάσταση των συνεπειών σε εργαζόμενους, εμποροβιοτέχνες, εστιατόρια, τουριστικά καταλύματα, αλιείς, ψαράδες, αλλά και αποκατάστασης στο περιβάλλον. Και φυσικά, πλοίαρχος και πλήρωμα είναι τα εξιλαστήρια θύματα για ρύπανση και άλλα ατυχήματα. Ο πλοιοκτήτης αλώβητος. Μονά ζυγά δικά του, μόνο να κερδοφορεί.

Όπως απαράδεκτο και επικίνδυνο είναι το άρθρο 50, που ζητάμε να αποσυρθεί και προς τούτο καταθέτουμε στα Πρακτικά και το υπόμνημα του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Διαμάντω Μανωλάκου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν υπόμνημα, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, πολλά άρθρα υπάρχουν για τη θαλάσσια ασφάλιση πλοίων φορτίου και μάλιστα με λεπτομέρειες. Όμως, για την ασφάλιση των ναυτικών, της ανθρώπινης ζωής, σχεδόν τίποτα. Είναι οι αναλώσιμοι. Μάλιστα, σε άρθρο καθίσταται προαιρετική η ασφάλιση για την κάλυψη από πολεμικούς κινδύνους σε ό,τι αφορά τους ναυτεργάτες. Και ξέρουμε ότι, με επίκεντρο τον ιμπεριαλιστικό πόλεμο στην Ουκρανία, οι εφοπλιστές με τη στήριξη Νέας Δημοκρατίας, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ αποκομίζουν τεράστια κέρδη, με ναύλο ακόμα και 480.000 δολάρια την ημέρα για πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και με το πιστόλι στον κρόταφο των ναυτεργατών, που στέλνονται στο στόμα του λύκου στη Μαύρη Θάλασσα και γενικότερα σε επικίνδυνες περιοχές.

Αυτή η στυγνότερη εκμετάλλευση των εργατών της θάλασσας αυξάνει την κερδοφορία στο εφοπλιστικό κεφάλαιο. Γι’ αυτό η ελληνόκτητη ναυτιλία ελέγχει το 21% του παγκόσμιου και το 59% του ευρωπαϊκού στόλου. Οι εφοπλιστές κτίζουν εκατοντάδες νέα και αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία. Μόνο μέσα στο 2021 και 2022 παρήγγειλαν αντίστοιχα εκατόν τριάντα πέντε και εκατόν δέκα επτά πλοία, διέθεσαν για νεότευκτα και μεταχειρισμένα πλοία το τεράστιο ποσό των 14,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Χορός δισεκατομμυρίων! Ενώ στην πενταετία 2018 - 2022 η αξία του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε κατά 92% κι έφτασε περίπου τα 160 δισεκατομμύρια δολάρια.

Αυτό εσείς το παρουσιάζετε και το ονομάζετε ναυτιλιακό θαύμα, όμως βασίζεται στη σκληρή δουλειά και εκμετάλλευση των ναυτεργατών και σε ένα νομοθετικό πλαίσιο που θωρακίζει και διευρύνει τα προνόμια των εφοπλιστών. Γι’ αυτό και δεν έχει καμμία σχέση με τα συμφέροντα και τα δικαιώματα των εργατών της θάλασσας αυτό το νομοσχέδιο.

Τα στοιχεία, εξάλλου, είναι μαρτυριάρικα. Από την ΕΛΣΤΑΤ ο πίνακας που δίνει το ναυτεργατικό δυναμικό στα πλοία με ελληνική σημαία, δείχνει τη δραματική μείωση των ναυτεργατών. Το 1978 ήταν ογδόντα έξι χιλιάδες οι ναυτεργάτες και το 2020 μόνο δεκαέξι χιλιάδες πεντακόσιοι, δηλαδή μείωση 82%. Αυτή είναι η αλήθεια.

Επίσης, δεν αντιμετωπίζετε τα προβλήματα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, που είναι οξυμμένα από τη διαχρονική υποχρηματοδότηση και υπονόμευση, όπως είναι οι ελλείψεις σε εκπαιδευτικό προσωπικό, με την πλειοψηφία τους να είναι χαμηλόμισθοι, ωρομίσθιοι και όχι μόνιμοι. Μπορεί να κάνει κριτική ο ΣΥΡΙΖΑ, όμως έχει τις ίδιες ευθύνες, γιατί και στη θητεία του τα ίδια χάλια υπήρχαν.

Εσείς τί κάνετε τώρα; Μειώνετε τα τυπικά προσόντα των εκπαιδευτικών και κατ’ επέκταση υποβαθμίζετε τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση. Ξέρουμε ότι Κυβέρνηση και Υπουργείο ετοιμάζετε την κατάθεση νομοσχεδίου στην κατεύθυνση σύμπραξης της δημόσιας και ιδιωτικής εκπαίδευσης. Στην πράξη, δηλαδή, θα προωθήσετε την πλήρη ενσωμάτωση της ναυτικής εκπαίδευσης στις κατευθύνσεις που θέλουν οι εφοπλιστές. Αυτό κάνετε.

Αυτό το νομοσχέδιο, λοιπόν, για την αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δίνει και νέα προνόμια στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και γίνεται πιο επικίνδυνο για τους εργάτες της θάλασσας. Γι’ αυτό, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας το καταψηφίζει και στηρίζει τον αγώνα των ναυτεργατών.

Η αλήθεια είναι ότι υπάρχει ανησυχία στα αστικά επιτελεία για την αγανάκτηση και άνοδο των αγωνιστικών διαθέσεων συνολικά των εργαζομένων, τη δυναμική που μπορούν να αποκτήσουν εργατικοί λαϊκοί αγώνες, γιατί όλα δείχνουν ότι η καπιταλιστική οικονομία οδεύει σε επιβράδυνση και πιθανόν σε νέα κρίση και η επίθεση του κεφαλαίου θα δυναμώσει. Επιβάλλεται, λοιπόν, από τώρα ο λαός να πάρει τα μέτρα του.

Καλούμε, λοιπόν, τους ναυτεργάτες να αξιοποιήσουν την πλούσια πείρα που έχουν και να βγάλουν συμπεράσματα από την πολύχρονη επίθεση και την αντεργατική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ, που βρίσκονται σε στρατηγική σύμπλευση στήριξης του εφοπλιστικού κεφαλαίου και να πάρουν την απόφαση μαζί με όλο τον λαό να ισχυροποιήσουν το ΚΚΕ και στις εκλογές. Γιατί, είτε επιτελικό κράτος, όπως λέει η Νέα Δημοκρατία, είτε δίκαιο, που αναφέρει ο ΣΥΡΙΖΑ, το αστικό κράτος είναι κράτος για τους λίγους, κατά των πολλών, κατά του λαού, υπηρετεί τα μεγάλα συμφέροντα, στρέφεται εχθρικά κατά των εργατικών λαϊκών αγώνων, χρησιμοποιεί την καταστολή, που έχουν ζήσει οι ναυτεργάτες δεκάδες χιλιάδες φορές στο λιμάνι του Πειραιά αλλά και σε άλλα λιμάνια.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας έχει θέσεις για τα επίκαιρα προβλήματα και φιλολαϊκές προτάσεις κάνει, όπως και σήμερα με την τροπολογία που καταθέσαμε σε αυτό το νομοσχέδιο για μικρή ανακούφιση. Ταυτόχρονα, όμως, έχει και πρόγραμμα εξουσίας και διακυβέρνησης του τόπου, γιατί ο λαός σήμερα μπορεί να ζήσει με σύγχρονα δικαιώματα και ποιότητα ζωής που αντιστοιχούν στον 21ο αιώνα. Βασικά εργαλεία είναι ο επιστημονικός κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας και η κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής, για να γίνουν λαϊκή περιουσία, με ολόπλευρη αξιοποίηση του εργατικού και επιστημονικού δυναμικού, με θεσμούς της εργατικής λαϊκής εξουσίας, με αποδέσμευση από τις ιμπεριαλιστικές συμμαχίες του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον λαό κυρίαρχο στην εξουσία, με διεθνείς συνθήκες που θα στηρίζονται στο αμοιβαίο όφελος με άλλες χώρες και λαούς. Γι’ αυτό λέμε ότι μπορούν να περάσουν τα πλοία, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία στα χέρια του λαού, να γίνουν κοινωνική περιουσία, να αναπτυχθούν σχεδιασμένα με κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες και τη λαϊκή ευημερία.

Συνεπώς η ισχυροποίηση του ΚΚΕ αποτελεί εγγύηση στον καθημερινό αγώνα. Είναι η δύναμη που μπορεί να μπει εμπόδιο στην οποιαδήποτε λαϊκή κυβέρνηση, να δώσει ώθηση στο διεκδικητικό αγώνα και να ανοίξει δρόμο για την ανατροπή της καπιταλιστικής σαπίλας και βαρβαρότητας.

Καταψηφίζουμε, λοιπόν, το παρόν νομοσχέδιο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ευχαριστώ, κυρία Μανωλάκου.

Πριν δώσω τον λόγο στον ειδικό αγορητή της Ελληνικής Λύσης, τον κ. Βιλιάρδο, θέλω να κάνω μια ανακοίνωση προς το Σώμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας», που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3ο Δημοτικό Σχολείο Χολαργού.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει και σας εύχεται καλή χρονιά.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Βιλιάρδος, ο ειδικός αγορητής από την Ελληνική Λύση, έχει τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καλημέρα στα παιδιά από τον Χολαργό.

Κατ’ αρχάς, θέλουμε να εκφράσουμε τα θερμά μας συλλυπητήρια στην οικογένεια του Μανούσου Βολουδάκη. Είδαμε τα λουλούδια σήμερα στο έδρανό του και μας προκάλεσαν πραγματικά συγκίνηση. Ήταν ένας εξαιρετικός άνθρωπος, Υφυπουργός και Βουλευτής, και μας στενοχώρησε ιδιαίτερα ο θάνατός του.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο τώρα. Όπως είπαμε στην επιτροπή, το νομοσχέδιο είναι νομικής φύσεως, καθώς αφορά στον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου του ν.3816/1958. Κατά το Υπουργείο, πρόκειται για μια εμβληματική νομοθεσία, κάτι που, όμως, ασφαλώς δεν ταιριάζει με τη διαδικασία που ακολουθήθηκε.

Ειδικότερα, το σημερινό νομοσχέδιο επεξεργάστηκε μία εξειδικευμένη νομικός, η συνέταιρος του κ. Γεραπετρίτη, η κ. Λία Αθανασίου, από τις αρχές του 2021, με τη συνεργασία πολλών άλλων, προφανώς επίσης από το Υπουργείο. Εύλογα, λοιπόν, μας δημιουργήθηκε η απορία γιατί κατατέθηκε στη Βουλή μια νύχτα της Δευτέρας, για να συζητηθεί τη Τετάρτη, όταν η κυρία μαζί με όλους τους άλλους και με το Υπουργείο χρειάστηκαν σχεδόν δύο χρόνια, για να μελετήσουν το θέμα και να εκπονήσουν το νομοσχέδιο των 306 άρθρων. Εν προκειμένω, είτε θεωρεί η Κυβέρνηση πως η Αντιπολίτευση έχει θεϊκές ικανότητες είτε δεν δίνει καμμία σημασία στις απόψεις της, όποτε συζητείται το σχέδιο νόμου με όλους εμάς εντελώς προσχηματικά.

Είναι αυτονόητο εδώ πως συμβαίνει το δεύτερο, το ότι θεωρείται δηλαδή ο ρόλος της Αντιπολίτευσης διακοσμητικός, πόσω μάλλον όταν δεν την χρειάζεται η Κυβέρνηση, για να ψηφιστεί το νομοσχέδιο, αφού έχει την πλειοψηφία στη Βουλή.

Εντούτοις, κύριε Υπουργέ, που δεν είστε εδώ, νομοσχέδια που δεν ψηφίζονται από δύο ακόμη κόμματα της Αντιπολίτευσης ή έστω από ένα, είναι ξεκάθαρα πολιτικά αποτυχημένα, αφού συνήθως αλλάζουν, όταν αλλάζει η κυβέρνηση, οπότε διαρκούν ελάχιστο χρόνο και δεν προσφέρουν τίποτα απολύτως στη χώρα.

Από την άλλη πλευρά, η συνοπτική νομοθέτηση χωρίς κριτική επιτείνει το πρόβλημα πολυνομίας και κακονομίας που αυξήθηκε με τα μνημόνια, με αποτέλεσμα να βλέπουμε συνεχώς διορθωτικές τροπολογίες.

Το δεύτερο που μας έκανε εντύπωση από την ομιλία του Υπουργού στην επιτροπή, ήταν η πολύ σωστή αναφορά του σε σχέση με το ότι η ελληνική ναυτιλία ξέρει να μετατρέπει τις κρίσεις σε ευκαιρίες, κάτι που δυστυχώς δεν έχει μάθει ακόμη η Κυβέρνησή του, η οποία σπαταλά, κυριολεκτικά σπαταλά τις κρίσεις αλόγιστα. Παράδειγμα τα 50 δισεκατομμύρια που σπατάλησε για τα αχρείαστα lockdown -55 δισεκατομμύρια είπε χθες ο Υπουργός-, σε αντίθεση με πολύ πιο πλούσιες χώρες, όπως η Ελβετία ή η Σουηδία, που δεν το έκαναν. Με ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτών των χρημάτων, που δεν είχε η Κυβέρνηση, αλλά δανείστηκε, θα μπορούσε να είχε στηρίξει το ΕΣΥ και να κατασκευάσει τότε επαρκείς ΜΕΘ. Οπότε, όλα τα υπόλοιπα θα ήταν κέρδος για τη χώρα μας.

Βέβαια, τα 50 δισ. ή 55 δισ. δεν σπαταλήθηκαν μόνο για την πανδημία, αλλά με την επίκληση και τη δικαιολογία της πανδημίας σε απευθείας αναθέσεις της τάξεως των 8,5 δισεκατομμυρίων, σε επιστρεπτέες προκαταβολές που δόθηκαν χωρίς κανέναν έλεγχο και δεν επιστράφηκαν, σε αλόγιστες άλλες δαπάνες και ούτω καθεξής που πρέπει να διερευνηθούν από μία επόμενη κυβέρνηση.

Δεύτερο παράδειγμα η ενεργειακή μας εξάρτηση σε μία εποχή ενεργειακής κρίσης λόγω της απαράδεκτης απολιγνιτοποίησης και των μη εξορύξεων των ενεργειακών αποθεμάτων, με αποτέλεσμα -σε συνδυασμό με το Χρηματιστήριο Ενέργειας, με το γνωστό ενεργειακό καρτέλ και με τη σύνδεση της τιμής του ηλεκτρικού με το φυσικό αέριο- να σπαταλούνται τεράστια ποσά για επιδοτήσεις, τα οποία φυσικά δημιουργούν αντίστοιχα ελλείμματα και χρέη.

Αντί, λοιπόν, να κάνει το αυτονόητο η Κυβέρνηση, να μετατρέψει τις κρίσεις σε ευκαιρίες όπως η ναυτιλία μας, βύθισε ξανά την πατρίδα μας σε δίδυμα ελλείμματα και σε δίδυμα χρέη, αυξάνοντας ακόμη μία φορά την απόσταση που χωρίζει την Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η αύξηση του εμπορικού μας ελλείμματος στα 38,3 δισεκατομμύρια το 2022, καθώς επίσης του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών μας στα 20 δισ. είναι πολύ κακοί οιωνοί για το μέλλον μας.

Δεν κατάντησαν δυστυχώς χωρίς λόγο οι Έλληνες να έχουν το χαμηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα μετά τη Βουλγαρία και τη χαμηλότερη παραγωγικότητα εργασίας σε σχέση με την Ευρώπη. Είμαστε τριακοστοί έβδομοι σε ολόκληρο τον κόσμο σε σαράντα χώρες, λίγο πριν το τέλος. Βέβαια, αυτό συμβαίνει λόγω της έλλειψης επενδύσεων, φυσικά και της κακοδιαχείρισης των κυβερνήσεών μας, αφού η χώρα μας είναι πάμπλουτη από πάρα πολλές πλευρές.

Συνεχίζοντας, παρά το ότι στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται πως ο σκοπός του σχεδίου νόμου είναι ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου, δεν διαπιστώσαμε ριζοσπαστικές τομές, τις οποίες βέβαια περιμέναμε. Όσον αφορά την προσέλκυση πλοίων με το νηολόγιο, κεφαλαίων με τις μεταφορές τους και με μία τράπεζα, καθώς επίσης εργασιών με την πρακτόρευση, με τη ναυτιλιακή υποστήριξη, με τα logistic και με τη ναυπηγοεπισκευή. Δυστυχώς, παρά τις εξαγγελίες, τα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας, που είναι βαριά βιομηχανία με μοναδικά πλεονεκτήματα, όπως τη μεγαλύτερη σταθερή δεξαμενή της ανατολικής Μεσογείου στον Σκαραμαγκά, είναι στην ουσία αδρανή. Παραμένουν μέχρι σήμερα αδρανή, παρά το ότι ξεπουλήθηκαν.

Για όλα αυτά τα θέματα εμείς έχουμε λεπτομερείς αναφορές στο πρόγραμμά μας των πεντακοσίων σελίδων, αφού θεωρούμε πως η ναυτιλία μας έχει τη δυνατότητα να προσφέρει πάρα πολλά στην Ελλάδα, πολύ περισσότερα από τις απλές εισροές συναλλάγματος, σημειώνοντας πως το 2021 οι εισροές στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2019. Όσον αφορά στο 2022, θα υπερβούν τα 20 δισεκατομμύρια κατά τον Υπουργό, οπότε θα είναι υψηλότερες ακόμη και από τα τουριστικά μας έσοδα.

Μπορεί, δε, η Ελλάδα να είναι η τρίτη παγκοσμίως όσον αφορά στην ιδιοκτησία πλοίων, με πρώτη την Ιαπωνία και δεύτερη την Κίνα, αλλά σε όρους χωρητικότητας είναι η πρώτη με τη μέση ηλικία των πλοίων χαμηλότερη από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Παρεμπιπτόντως, εδώ, το ελληνικό διαβατήριο ανήκει στα δέκα σημαντικότερα διεθνώς, ακριβώς λόγω της ναυτιλίας μας, κάτι που ελάχιστοι γνωρίζουν.

Συνεχίζοντας, όπως αναγράφεται στην αιτιολογική έκθεση, ο υφιστάμενος κώδικας αντιμετώπιζε, από την πρώτη στιγμή, προβλήματα, επειδή είχε επηρεαστεί βαθιά από τον γερμανικής έμπνευσης Αστικό Κώδικα του 1946 και δεν προσφερόταν για τον κλάδο, όπως σε σχέση με τις ναυτιλιακές συνθήκες. Κάτι έχουμε με τους Γερμανούς φαίνεται, τους μιμούμαστε παντού. Προκαλεί πάντως εντύπωση το γεγονός ότι ο νόμος εκπονήθηκε με βάση το δίκαιο των χαμένων του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, των Γερμανών, αντί με το αγγλοσαξονικό, παρά την αμερικανική στήριξη με τα «Liberty» και την αγγλική επιρροή μεταπολεμικά μέσω του City.

Στα περιεχόμενα τώρα του νομοσχεδίου, στο A΄ Μέρος δίνεται ο ορισμός του πλοίου ως πλεούμενου που έχει τη δυνατότητα αυτόνομης κίνησης και του στατικού ναυπηγήματος για ναυτική χρήση. Εδώ σημειώσαμε ότι αυτός ο διαχωρισμός μπορεί να δημιουργήσει ασάφεια για κάποιες κατηγορίες όπως η πλωτή δεξαμενή, κάτι που είναι σημαντικό επειδή έχουν διαφορετική μεταχείριση στα επόμενα κεφάλαια. Εκτός αυτού, καλύπτονται τα διαδικαστικά της νηολόγησης στην Ελλάδα, ενώ αναφέρεται επιπλέον σε θέματα μεταβίβασης κυριότητας και στη χρησικτησία.

Εν προκειμένω εμείς έχουμε προτείνει στο πρόγραμμά μας την δημιουργία παράλληλου νηολογίου για πλοία που υψώνουν την ελληνική σημαία. Όπως τονίζουμε, με το μέτρο αυτό αναμένεται να υπάρξουν πολλά και σημαντικά οικονομικά οφέλη, κάτι που συμβαίνει από πολλά χρόνια τώρα σε αρκετές χώρες όπως στη Νορβηγία, στην Ολλανδία, στην Ιταλία κ.λπ.. Κίνητρα χρειάζονται τα πλοία μας για να έχουν την ελληνική σημαία. Έχουμε, επίσης, προτείνει το ηλεκτρονικό νηολόγιο που βλέπουμε με ικανοποίηση ότι δρομολογείται, αν και όχι καθολικά, έτσι ώστε να εξαλειφθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και να απλουστευθούν οι εγγραφές πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Συνεχίζοντας, το Β΄ Μέρος καλύπτει το θέμα των υποθηκών σε πλοία, κάτι πολύ σημαντικό για την δανειοδότηση. Περιγράφεται, επίσης, η διαδικασία ανάληψης της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο τρόπος εξόφλησης της απαίτησης, ενώ αναφέρονται τα ναυτικά προνόμια που έχουν προτεραιότητα έναντι της υποθήκης, όπως οι απαιτήσεις του πληρώματος, οι φόροι και η κατάταξη της εξόφλησής τους.

Στο Γ΄ Μέρος, ορίζεται ο πλοιοκτήτης ως φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται δικό του πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του, όπως επίσης η συμπλοιοκτησία, η εκμετάλλευση δηλαδή από κοινού από περισσότερα του ενός άτομα, οι ευθύνες τους, η εκπροσώπηση και η μεταβίβαση του πλοίου ή των μερίδων ιδιοκτησίας των πλοίων. Σε αυτό το μέρος, όπως και στο προηγούμενο, αναδείξαμε αρκετές ασάφειες ως προς τις διαδικασίες, οι οποίες όμως ούτε καν συζητήθηκαν από την Κυβέρνηση.

Ορίζεται, δε, ο εφοπλιστής ως το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό πλοίο που ανήκει σε άλλον και οι ευθύνες που τον βαρύνουν με βάση τον διορισμό του πλοιάρχου. Επιπλέον, καθορίζονται οι ευθύνες του κυρίου του πλοίου που υπόκεινται στην διεθνή σύμβαση περιορισμού έως την αξία του πλοίου, ενώ σε περίπτωση πλειστηριασμού έως την αξία του εκπλειστηριάσματος.

Εδώ πρόκειται για μία λογική και βολική ρύθμιση, η οποία θα έπρεπε να ισχύει και στο Πτωχευτικό Δίκαιο, όπου –αντίθετα- επιβαρύνονται απαράδεκτα και οι συνεγγυητές για το σύνολο του δανείου, καθώς επίσης οι κληρονόμοι. Για παράδειγμα, στα «κόκκινα» δάνεια θα έπρεπε να παραγράφονται όλες οι απαιτήσεις με την κατάσχεση του σπιτιού, όπως γίνεται σε πολλές άλλες χώρες, όπως για παράδειγμα στις Ηνωμένες Πολιτείες, κάτι που συμβαίνει και στην Ισπανία στην Ευρώπη με τη μέθοδο της εθελοντικής επανάκτησης.

Εκτός αυτών καθορίζεται η διαχείριση από τρίτο και οι ευθύνες του, όπως επίσης της ναυτικής πρακτορείας. Επιπλέον, καθορίζονται ειδικά καθεστώτα αστικής ευθύνης για ρύπανση από το πετρέλαιο, καθώς επίσης η μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών.

Το Δ΄ Μέρος αφορά στη ναύλωση, όπου το πλοίο παραχωρείται έναντι μισθώματος για μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων. Στο θέμα αυτό εμείς έχουμε συγκεκριμένες προτάσεις για ναυτιλιακό σύμπλεγμα, για πρακτορεία, για «logistics» και ούτω καθεξής, όλα αυτά αναλυτικά στο πρόγραμμά μας.

Το Ε΄ Μέρος, καλύπτει τα σχετικά με τις συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων. Επιπλέον, καθορίζεται η θαλάσσια φορτωτική, η έκδοση και το περιεχόμενό της, η μεταβίβασή της, η διαφορτωτική, όπου υπάρχει διαδοχική θαλάσσια μεταφορά από διαφορετικούς μεταφορείς, η συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος και οι ρήτρες της. Εκτός αυτού, το καθεστώς ευθύνης θαλάσσιου μεταφορέα, όπως από καθυστέρηση, η μεταφορά στο κατάστρωμα και διάφορα άλλα. Εν προκειμένω, έχουμε επίσης ειδικές προτάσεις στο πρόγραμμά μας για την ίδρυση μιας ναυτιλιακής τράπεζας σε σχέση με τις φορτωτικές, με τις εγγυητικές και με τις μεταφορές πληρωμών. Εμείς στο δικό μας πρόγραμμα έχουμε δώσει πολύ μεγάλη σημασία στη ναυτιλία μας.

Στο ΣΤ΄ Μέρος, καλύπτεται η θαλάσσια μεταφορά επιβατών, κάτι που έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα ως νησιωτική χώρα, σημειώνοντας πως έχουμε επίσης προτάσεις στο πρόγραμμά μας για τη νησιωτική ακτοπλοΐα.

Το Ζ΄ Μέρος, αναφέρεται στη σύμβαση ναυτολόγησης, στη σύμβαση ορισμένου χρόνου κατά ταξίδι ή αορίστου χρόνου, ενώ καταχωρείται στο ναυτολόγιο του πλοίου και θεωρείται από λιμενική ή προξενική αρχή ή από Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Σε κάθε περίπτωση και σε γενικές γραμμές οι αλλαγές που αφορούν τους εργαζόμενους είναι πολύ προβληματικές, ενώ κάποιες από αυτές μάς θύμισαν την απελευθέρωση των απολύσεων από την τρόικα και τις ακραία νεοφιλελεύθερες τακτικές.

Εδώ έχουμε λάβει μια επιστολή του Δικηγορικού Συλλόγου του Πειραιά που θεωρούμε πως είναι πάρα πολύ λογική, αφού δεν αφορά μόνο τα εργασιακά θέματα αλλά και τα άρθρα 50 και 273, που κατά τον σύλλογο, πρέπει να αποσυρθούν.

Στο όγδοο μέρος, ορίζεται πως σε περιπτώσεις επιθαλάσσιας αρωγής εφαρμόζεται η διεθνής σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989, η αμοιβή γι’ αυτή και η κατανομή της και επίσης η ευθύνη για αποκατάσταση ζημιών σε περιπτώσεις σύγκρουσης και αβαρίας.

Στο ένατο μέρος, καλύπτεται ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη από απαιτήσεις που απορρέουν από την εκμετάλλευση του πλοίου, σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου του 1976/96, με ή χωρίς σύσταση κεφαλαίου περιορισμού, δηλαδή, με ασφάλιση ή με εγγυητική και επίσης ο διορισμός εισηγητή και εκκαθαριστή, η κατάρτιση πίνακα απαιτήσεων και η διανομή κεφαλαίου.

Στο δέκατο μέρος, καθορίζονται τα σχετικά με την θαλάσσια ασφάλιση με πλήρη λεπτομέρεια, ενώ περιγράφεται πότε επιτρέπεται η εγκατάλειψη του πλοίου και του ναύλου.

Με το ενδέκατο μέρος, καλύπτεται η συντηρητική κατάσχεση πλοίου, όπου ισχύει η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952, καθώς επίσης ο Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας και επιπλέον η αναγκαστική κατάσχεση όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις περί κατασχέσεων ακινήτων ενός νομοδιατάγματος του 1923. Αν είναι δυνατόν! Του 1923! Στην αναγκαστική κατάσχεση προβλέπεται η δικαστική κατακύρωση πλοίου.

Με το δωδέκατο μέρος, καλύπτεται η παραγραφή αξιώσεων του πλοιάρχου και του πληρώματος, του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, καθώς επίσης η ευθύνη ρύπανσης για το πετρέλαιο και το πετρέλαιο κίνησης.

Τέλος, στο δέκατο τρίτο μέρος περιλαμβάνονται διαδικαστικές ρυθμίσεις, ενώ στο δέκατο τέταρτο διάφορες τροπολογίες στις οποίες αναφερθήκαμε στην συζήτηση επί των άρθρων.

Κλείνοντας, θα πω ότι περιλαμβάνονται διάφορες προβλέψεις για ηλεκτρονικές εφαρμογές, για στρατηγικά σχέδια λιμανιών, ακόμη και για συντάξεις, χωρίς να υπάρχει η παραμικρή κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, λες και όλα αυτά θα γίνονται δωρεάν, γεγονός που αποδεικνύει την πρόχειρη νομοθέτηση, χωρίς επίγνωση των συνεπειών.

Ειδικά όσον αφορά στο άρθρο 268, προφανώς, είναι η γνωστή περίπτωση του «SEA DIAMOND» στην Σαντορίνη. Εδώ αναφέρεται πως η εγκατάλειψη επιτρέπεται όταν τα έξοδα ανέλκυσης υπερβαίνουν τα 3/4 της ασφαλιστικής αξίας. Επομένως, εάν θέλουμε να μην ξανασυμβεί το ατύχημα ή εάν συμβεί να ανελκυστούν τα πλοία, θα πρέπει να αυξηθούν, προφανώς, τα ασφάλιστρα, έτσι ώστε να καλύπτουν το κόστος ανέλκυσης για τα σκάφη που προσεγγίζουν σε τουριστικές περιοχές, οι οποίες δεν πρέπει να καταστραφούν ή να επιβαρυνθούν οι υπόλοιποι για την επανόρθωσή τους.

Σε κάθε περίπτωση, διαπιστώσαμε πάρα πολλά σφάλματα στο νομοσχέδιο και θέσαμε δεκάδες ερωτήσεις που δεν απαντήθηκαν, οπότε, λογικά, δεν μπορούμε να το στηρίξουμε, αν και κατανοούμε πάρα πολύ καλά την χρησιμότητα ενός τέτοιου κώδικα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Σας ευχαριστώ κι εγώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, ο Υπουργός Επικρατείας καθώς και ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών κατέθεσαν την 8-2-2023 σχέδιο νόμου: «Αρχή της ίσης μεταχείρισης ανεξαρτήτως αναπηρίας ή χρόνιας πάθησης, επικαιροποίηση της ορολογίας του Αστικού Κώδικα, του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, του Ποινικού Κώδικα, του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, του Κώδικα Συμβολαιογράφων και του ν.4478/2017, για την εναρμόνισή της με τη Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία που κυρώθηκε με τον ν.4074/2012 και λοιπές διατάξεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στη δικαιοσύνη των ατόμων με αναπηρία».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του ΜέΡΑ25 κ. Γεώργιος Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω αναφέροντας ότι γιορτάζουμε σήμερα την Παγκόσμια Ημέρα της Ελληνικής Γλώσσας. Η ελληνική γλώσσα, ο ελληνικός πολιτισμός είναι το υπερόπλο μας. Έχει τις ρίζες της στη γραμμική Β΄, στη γραφή που ανακαλύφθηκε στην Κνωσό της Κρήτης. Αποκρυπτογραφήθηκε το 1952 από τον Άγγλο Μάικλ Βέντρις. Σήμερα συνεχίζονται οι ανασκαφές στην Κνωσό και έχουν βρεθεί στοιχεία της γραμμικής Α΄. Γιορτάζεται η ελληνική γλώσσα σε όλον τον κόσμο, όπου υπάρχουν ελληνικές κοινότητες.

Δεμένα και σήμερα τα πλοία σε όλα τα λιμάνια της χώρας από την απεργία που ξεκίνησε χθες και θα λήξει αύριο. Η απεργία γίνεται διότι οι ναυτικοί αναδεικνύουν ότι υπάρχει πλήρης απροθυμία της εργοδοτικής πλευράς να προσέλθει σε διαπραγματεύσεις για την κατάρτιση και υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας για το 2023. Ζητούν επίσης την καταπολέμηση της «μαύρης» και αδήλωτης εργασίας που καταστρέφει τους πάντες και την καθιέρωση μόνιμου συστήματος ουσιαστικής οικονομικής ενίσχυσης και προστασίας των ανέργων ναυτικών. Αγωνίζονται για την υπογραφή νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας για τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά τους θέματα.

Στηρίζουμε πλήρως ως ΜέΡΑ25 τα δίκαια αιτήματά τους και προτείνουμε να αποσυρθεί άμεσα ο νέος προς ψήφιση κώδικας που φέρνετε σήμερα στη Βουλή, γιατί όλα αυτά συμπεριλαμβάνονται στον κώδικα αυτό.

Το σημερινό σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις» αποτελείται από 306 άρθρα, κατανεμημένα σε δεκαπέντε μέρη. Το 306 είναι «από την έναρξη της ισχύος του παρόντος».

Το πρώτο θέμα που αναδείχθηκε στην επιτροπή, είναι ότι πολλοί από τους φορείς δεν κλήθηκαν για να εκφράσουν τις απόψεις τους για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, αλλά το Υπουργείο κάλεσε μόνο όσους θεωρεί «ημέτερους» και υπέρ των οποίων λειτουργούν οι προς ψήφιση νομοθετικές ρυθμίσεις, διότι οι τροποποιήσεις που γίνονται από τον νέο κώδικα του σχεδίου νόμου συμπυκνώνουν όλη την αντεργατική νομοθεσία που έχουν ψηφίσει όλες οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις. Αυτό ανέφερε ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού.

Το δεύτερο θέμα, αφορά στην υποστελέχωση των υπηρεσιών που καλούνται να εφαρμόσουν τον κώδικα αυτό. Το Λιμενικό Σώμα έχει πολύ μεγάλες ελλείψεις σε προσωπικό. Ο συνεχώς αυξανόμενος όγκος των προβλημάτων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η χώρα λόγω της γεωπολιτικής της θέσης –και ακόμα παραπάνω τα τελευταία χρόνια-, κάνει το έργο του Λιμενικού Σώματος πολύ δύσκολο, οπότε δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες αυτές.

Θα ήθελα από το Βήμα αυτό να ευχαριστήσω τους ανθρώπους του Λιμενικού για τις υπεράνθρωπες προσπάθειες που καταβάλλουν, παρά τους χαμηλούς μισθούς, παρά την υποστελέχωση και παρά το ότι δεν έχουν τα απαραίτητα μέσα.

Το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δεν επαρκεί για να λειτουργούν σωστά όλες οι οργανικές μονάδες του Υπουργείου.

Να υπογραμμίσουμε ότι το ίδιο ακριβώς πρόβλημα υπάρχει σε όλον τον δημόσιο τομέα. Θα αναφερθώ, παραδείγματος χάριν, στην έλλειψη πολιτικού προσωπικού στο νευραλγικό Υπουργείο Εθνικής Άμυνας όπου στις 31-1-2023, πριν από λίγες ημέρες, καταθέσαμε σχετική ερώτηση προς το ΥΠΕΘΑ.

Τα ίδια ακριβώς προβλήματα υπάρχουν και στον τομέα υγείας, στο ΕΣΥ, ελλείψεις γιατρών και νοσηλευτών παντού, όπως παραδείγματος χάριν με το κραυγαλέο πρόβλημα του Νοσοκομείου Ιεράπετρας, της εκλογικής σας περιφέρειας, κύριε Υπουργέ. Υποστελέχωση και απαξίωση δίπλα ακριβώς εκεί που ανοίγει τώρα ιδιωτική κλινική στην Ιεράπετρα.

Ανέφερα τρεις ζωτικής σημασίας τομείς, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και το Λιμενικό, που αντιμετωπίζουν τα ίδια ακριβώς προβλήματα.

Το επόμενο θέμα αφορά τη ναυτική εργασία. Το σημερινό σχέδιο νόμου φέρνει ριζικές ανατροπές στα θεμελιώδη θεσμικά ναυτεργατικά δικαιώματα, και επί της ουσίας καταργεί την ενιαία εφαρμογή της συλλογικής σύμβασης εργασίας και την κοινωνική ασφάλιση για το σύνολο των ναυτεργατών, από όποια χώρα και αν προέρχονται, διότι οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτεργατών ρυθμίζονται πλέον από τη διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας, με μισθούς χαμηλότερους από τις κλαδικές συμβάσεις.

Παραδέχτηκε ο Υπουργός στην επιτροπή ότι ένας από τους σημαντικότερους στόχους της επιτροπής ήταν ο αναγκαίος διεθνής προσανατολισμός της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας. Είπε ότι έχουμε ενσωματώσει όλες τις διεθνείς συμβάσεις, ακόμα και αυτές που δεν έχουν τεθεί σε ισχύ.

Η ρύθμιση αυτή σε συνδυασμό με το άρθρο 50 του παρόντος σχεδίου νόμου απαξιώνει έτσι περισσότερο τη ναυτική εργασία. Το άρθρο αυτό αναφέρει ότι σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου από τον πλοιοκτήτη το άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα δεν εφαρμόζεται.

Είναι αξιοσημείωτο, επίσης, να αναδείξουμε ότι οι εταιρείες με λίγα πλοία, οι μικρές εταιρείες στην Ελλάδα που κατέχουν ένα με δύο πλοία, συρρικνώνονται, ενώ οι μεγάλες εταιρείες με στόλους που έχουν πάνω από είκοσι πέντε πλοία μεγαλώνουν και ελέγχουν το 65% του ελληνόκτητου στόλου. Και εδώ παρατηρούμε το ίδιο φαινόμενο, του γιγαντισμού από τη μια και τη συρρίκνωση και τον μαρασμό από την άλλη, διότι αυτή είναι η πολιτική σας οι πολύ μεγάλοι να γίνονται μεγαλύτεροι και οι μικροί μικρότεροι, με αποτέλεσμα η ψαλίδα να μεγαλώνει συνεχώς παντού.

Το τέταρτο θέμα, το οποίο θέλουμε να τονίσουμε, είναι η αντιμετώπιση στην έλλειψη υποψήφιων εκπαιδευτικών για την κάλυψη των αναγκών σε έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό στις ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού. Το σημερινό σχέδιο νόμου αντιμετωπίζει το θέμα αυτό μειώνοντας τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των έκτακτων εκπαιδευτών. Με την υποστελέχωση, την υποβάθμιση της ποιότητας των εκπαιδευτικών, με τις πολιτικές αυτές των διακρίσεων ανάμεσα στο εκπαιδευτικό προσωπικό απαξιώνεται ουσιαστικά βήμα-βήμα και η δημόσια ναυτική εκπαίδευση με σκοπό να ιδιωτικοποιηθεί και αυτή, όπως γίνεται με τη δημόσια παιδεία, με τη δημόσια υγεία και τόσους άλλους τομείς.

Κλείνοντας με το κεφαλαιώδες θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το άρθρο 69 αναφέρει την ευθύνη για τις ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, το άρθρο 70 την ευθύνη για τις ζημιές σε ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης και το άρθρο 71 ευθύνη για τις ζημιές από μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών. Αυτά είναι απλοποιημένες διατάξεις με πολλά παράθυρα που δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στην προστασία του περιβάλλοντος και βλέπουμε σήμερα πολλά ναυάγια που δεν έχουν ανελκυστεί και ούτε έχει προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον από τέτοια συμβάντα.

Θα ήθελα να αναφέρω ότι πρόσφατα ένα αεροπλάνο έπεσε στη θάλασσα στο Ηράκλειο τον Δεκέμβριο του 2022. Θα ανελκυστεί; Θα μείνει εκεί; Θα ρυπαίνει; Τι θα γίνει; Και θα διαλευκανθεί ποτέ τι έγινε;

Επίσης, να επαναφέρω στη μνήμη μας δύο θέματα που αναδείξαμε. Το ένα είναι το «SEA DIAMOND» που είναι βυθισμένο εδώ και χρόνια -δεκαεφτά χρόνια περίπου- στην καλντέρα της Σαντορίνης με χιλιάδες τόνους πετρελαιοειδή μέσα στο οποίο δεν έχει γίνει τίποτε όλα αυτά τα χρόνια. Παραμένει στον βυθό σαν ωρολογιακή βόμβα. Το άλλο θέμα είναι το θέμα της «Αγίας Ζώνης ΙΙ» εδώ στον Αργοσαρωνικό που η αστική ευθύνη του πλοίου δεν μπόρεσε με κανένα τρόπο να καλύψει το τεράστιο κόστος που υπέστησαν οι επιχειρήσεις και οι άνθρωποι γύρω από την περιοχή του ναυαγίου και το περιβαλλοντικό, βέβαια, κόστος.

Εμείς ως ΜέΡΑ25 στις 26 Ιανουαρίου του 2023 -πολύ πρόσφατα- καταθέσαμε ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων προς εσάς, κύριε Υπουργέ, προς το Υπουργείο σας, το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Περιβάλλοντος ,όσον αφορά τη σοβαρή ρύπανση του πυθμένα του λιμανιού της Σύρου που επιβεβαιώνει μελέτη του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών και περιμένουμε την απάντησή σας.

Στις 19 Δεκεμβρίου του 2022 -πρόσφατα πάλι- καταθέσαμε ερώτηση σχετικά με την καθυστέρηση έργων από τον Λιμενάρχη της Σάμου όπου για μια ακόμη φορά το Λιμεναρχείο Σάμου καθυστερεί και μπλοκάρει με διάφορα έωλα επιχειρήματα έργα που έχουν αδειοδοτηθεί, όπως το τουριστικό λιμάνι της Σάμου που έπαθε μεγάλες ζημιές από τον καταστροφικό σεισμό πριν δύο χρόνια.

Η ίδια τακτική κωλυσιεργίας παρατηρήθηκε και στο έργο του αλιευτικού καταφυγίου στην Αγία Παρασκευή Σάμου. Γιατί, άραγε, γίνονται όλα αυτά;

Στις 30-10-2022 πάλι καταθέσαμε ως ΜέΡΑ25 αναφορά για τα μεγαλεπήβολα σχέδια της «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά. Είναι τεράστιο θέμα και αυτό. Καταθέσαμε έγγραφο του Προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού, της ΠΕΝΕΝ, ο οποίος καταγγέλλει την ολοκλήρωση της προβλήτας στην Πειραϊκή που θα φιλοξενεί κρουαζιερόπλοια μεγαθήρια, και την ανέγερση τεσσάρων ξενοδοχείων στη χερσαία ζώνη του λιμανιού προς εξυπηρέτηση των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων. Με τις ενέργειες αυτές τίθεται σε εφαρμογή η μετατροπή του λιμανιού σε γκέτο της «COSCO» σε αναντιστοιχία με τις ανησυχίες και τα τεκμηριωμένα στοιχεία σωματείων, συλλόγων, επιτροπών αγώνων και κατοίκων του Πειραιά. Ο δε ανταγωνισμός με τα υπάρχοντα ξενοδοχεία είναι αθέμιτος λόγω τεράστιων διαφορών σε όρους εργασίας και μισθών.

Στο ΜέΡΑ25, θεωρούμε πως ζητήματα όπως η εργοδοτική ασυδοσία των εφοπλιστών, η αναλογική σε σχέση με τα υπερκέρδη τους φορολογική τους συνεισφορά στον κρατικό προϋπολογισμό, η διασφάλιση των περιβαλλοντικών επιταγών και της υγιεινής και της ασφάλειας των επιβατών και εργαζομένων σε συνδυασμό με την ενίσχυση της ναυτικής εργασίας και τη δίκαιη μισθοδοσία των εργαζομένων, είναι ζητήματα που θα πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστούν μαζί, επίσης, με ζητήματα ασφάλισης και εκπαίδευσης των εργαζομένων, όπως επίσης ο ειδικός φόρος κατανάλωσης στα καύσιμα όπου για τους φτωχούς εφοπλιστές είναι μηδέν, ενώ οι αγρότες πληρώνουν δυσβάσταχτους φόρους για καύσιμα.

Τέλος, να τονίσουμε ότι η ελληνική Κυβέρνηση, η δικιά σας, το μόνο βέτο το οποίο κατέθεσε στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν το βέτο να μπορούν οι Έλληνες εφοπλιστές, οι Έλληνες ολιγάρχες εφοπλιστές, να μεταφέρουν το ρωσικό πετρέλαιο στην Ευρώπη και παντού. Και, βέβαια, το ΜέΡΑ25 δέχθηκε μηνύσεις από αυτούς.

Επίσης, πρέπει να καταλάβουμε τι εννοεί ο ποιητής όταν λέει «νατοϊκά νησιά του Αιγαίου». Γιατί γκριζάρουμε ζώνες; Τι θέλουμε να αναδείξουμε;

Όσον αφορά τους εφοπλιστές και το σχέδιο αυτό, θα ήθελα να θυμίσω το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε στη Βουλή που αφορά την οικειοθελή φορολόγηση των εφοπλιστών, την ώρα που όλος ο κόσμος στενάζει κάτω από δυσβάσταχτους φόρους.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι θέλετε να μετατρέψετε την εργασία που αφορά το νομοσχέδιο σε λάστιχο στα χέρια των εφοπλιστών, των πλοιοκτητών, διότι η Κυβέρνηση και η εκάστοτε κυβέρνηση είναι πειθήνιο όργανο αυτών.

Ενδεικτικά, οι προτάσεις του ΜέΡΑ25 αφορούν την εξάλειψη των σημαιών ευκαιρίας, την αυστηροποίηση της κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας για την ασφάλεια των πλοίων και για τη χρήση φιλικών για το περιβάλλον καυσίμων, την προβολή της ποιότητας της ελληνικής σημαίας για την προσέλκυση εγγραφής πλοίων στη σημαία της πατρίδας μας.

Για την ακτοπλοΐα προτείνουμε δημιουργία δημόσιου φορέα ακτοπλοΐας, που θα διασφαλίζει το κοινωνικό αγαθό της απρόσκοπτης, ποιοτικής, έγκαιρης και ασφαλούς μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων σε όλη τη νησιωτική επικράτεια καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους με προτεραιότητα τη διασύνδεση των νησιών που σήμερα αντιμετωπίζουν συνθήκες απομόνωσης. Θα ενισχύσει τον εσωτερικό τουρισμό και θα μετατρέψει τις ελληνικές θάλασσες σε δημόσιους εθνικούς δρόμους, λειτουργώντας ως θεματοφύλακας τόσο της επικοινωνίας και της ανάπτυξης της ευημερίας της νησιωτικής χώρας όσο και της εμπέδωσης της εθνικής ασφάλειας και της γεωπολιτικής ισχύος της χώρας μας.

Είμαστε η πιο νησιωτική χώρα της Ευρώπης. Το μεταφορικό ισοδύναμο για την εξίσωση του κόστους μεταφοράς των καυσίμων, των εμπορευμάτων και των καυσίμων από την ηπειρωτική χώρα σε νησί ή από νησί σε νησί με το αντίστοιχο κόστος μεταφοράς που ισχύει στην ηπειρωτική Ελλάδα -για την ίδια χιλιομετρική απόσταση που θα ισχύει για όλη τη μεταβατική περίοδο μέχρι τη δημιουργία του δημόσιου ακτοπλοϊκού φορέα- είναι μια άλλη πρόταση.

Προτείνουμε, επίσης, ακτοπλοϊκό δίκτυο με ταχύπλοα σκάφη που θα παρέχουν πρωτοβάθμια ιατρική περίθαλψη στα μικρά νησιά όλων των νησιωτικών συμπλεγμάτων, όπως στις μικρές Κυκλάδες, στα Δωδεκάνησα, στα μικρά νησιά του Αιγαίου, του Ιονίου κ.λπ., αλλαγή της νομοθεσίας για την ακτοπλοΐα στην κατεύθυνση ενίσχυσης της ασφάλειας, της απασχόλησης των περιορισμένων χειμερινών συνθέσεων στα ακτοπλοϊκά αλλά και των οργανικών συνθέσεων ασφάλειας στα πλοία της γραμμής της Αδριατικής, λήψη μέτρων αντιστάθμισης του καμποτάζ στα κρουαζιερόπλοια με τη θέσπιση ενός ελάχιστου υποχρεωτικού ποσοστού απασχόλησης Ελλήνων ναυτεργατών ανά πλοίο, την τροφοδοσία τους από την Ελλάδα αλλά και τις επισκευές και συντηρήσεις τους σε ελλαδική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, ίδρυση ειδικής υπηρεσίας προγραμματισμού, ελέγχου και διασφάλισης ποιότητας των δημοσίων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, δημόσιο έλεγχο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και άλλα.

Όσον αφορά τη ναυτεργασία, την ασφάλιση, την υγειονομική περίθαλψη και την εκπαίδευση, προτείνουμε αλλαγή της νομοθεσίας στην κατεύθυνση της προστασίας του ναυτικού επαγγέλματος και της αύξησης της απασχόλησης μέσα από την αναθεώρηση της σχέσης εφοπλιστών-κράτους και τη στήριξη για αύξηση των θέσεων αξιοπρεπούς αμειβόμενης εργασίας σε Έλληνες ναυτικούς, ασφαλή εργασία με θεσμοθέτηση διατάξεων για κατάλληλες χρονικές ειδικές συνθέσεις σε πλοία, σε Έλληνες ναυτεργάτες που να διασφαλίζουν τόσο τη σωστή λειτουργία και συντήρηση των πλοίων όσο και τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας των ναυτεργατών και με παράλληλη ενίσχυση των μηχανισμών ελέγχου και εποπτείας, εξορθολογισμό των συντάξεων των Ελλήνων ναυτεργατών στα ανάλογα επίπεδα των καταβληθέντων κρατήσεων τους, εξάλειψη των παράλογων προϋποθέσεων για την επιδότηση των άνεργων ναυτικών, αύξηση της διάρκειας του μεγέθους αυτής και αναδιάρθρωση του γραφείου ευρέσεως ναυτικής εργασίας για την πάταξη των κυκλωμάτων μεσιτείας και δουλεμπορίας των ναυτικών.

Επίσης, προτείνουμε ενίσχυση και στελέχωση των υπηρεσιών του ΝΑΤ, του Οίκου Ναύτου και του ΕΦΚΑ με την παράλληλη πρόνοια για τη διεκπεραίωση των συντάξεων των απόμαχων ναυτικών από ένα μόνο ταμείο, ώστε να εξαλειφθούν οι πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στην καταβολή των συντάξεων αυτών.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο για όλους αυτούς τους λόγους και σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Λογιάδη.

Εισερχόμαστε τώρα στον κύκλο των ομιλητών. Αυτό, κυρίως, αφορά τον κύριο Υπουργό και τους Κοινοβουλευτικούς, είναι ένας ομιλητής μόνο, ο κ. Μαρίνος, τον οποίο καλώ και στο Βήμα.

Αμέσως μετά, κύριε Υφυπουργέ, μπορείτε να πάρετε τον λόγο εσείς ή οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, όποιοι επιθυμούν να μιλήσουν. Ο κ. Μαρίνος έχει τον λόγο και μετά πρώτος Κοινοβουλευτικός θα μιλήσει ο κ. Ανδρέας Μιχαηλίδης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολουθώντας τις εξελίξεις στη ναυτιλία από τη δεκαετία του 1970 τεκμηριώνεται μέσα από πάρα πολλά στοιχεία ένα αναμφισβήτητο συμπέρασμα, ότι κάθε κυβέρνηση είναι πιο αντεργατική, πιο αντιναυτεργατική από την προηγούμενη, και αυτό ισχύει και με τα σχετικά νομοσχέδια.

Ό, τι και να κάνει η Κυβέρνηση δεν μπορεί να κρύψει τους πραγματικούς στόχους αυτού του νομοσχεδίου που κατατέθηκε και συζητείται στη Βουλή, γιατί στόχος της αναμόρφωσης του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι η προσαρμογή στις ανάγκες του εφοπλιστικού κεφαλαίου, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του.

Κύρια επιδίωξη είναι η ακύρωση των κλαδικών συλλογικών συμβάσεων και η εφαρμογή της Διεθνούς Ναυτικής Σύμβασης του 2006, η οποία επικυρώθηκε με νόμο από τη Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ και τον ΣΥΡΙΖΑ το 2012 και κάνει τι; Υποβιβάζει τα δικαιώματα στα ελάχιστα, σύμφωνα με το σχετικό δόγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σφαγιάζει τους μισθούς, αυξάνει τις εργάσιμες ώρες στις εβδομήντα δύο την εβδομάδα, μειώνει δραματικά τις ημέρες της άδειας από οκτώ στις δυόμισι στα ποντοπόρα πλοία.

Αυτό κάνει η Κυβέρνηση, παραδείγματος χάριν, με το άρθρο 165 για τους όρους ναυτολόγησης και το άρθρο 185 για τη μείωση των ημερών αδείας των ναυτεργατών και, βεβαίως, και με άλλες διατάξεις που έχουν χαιρετίσει οι εφοπλιστές.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας κατέθεσε τροπολογία θέτοντας ένα κρίσιμο ζήτημα: Η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτεργατών να ρυθμίζονται μόνο από τις ελληνικές συλλογικές συμβάσεις που θα δεσμεύουν υποχρεωτικά όλους τους εργοδότες και θα εξακολουθούν να εφαρμόζονται ακόμα και αν έχει λήξει η χρονική διάρκεια ισχύος τους. Αυτή είναι η θέση των εργατών της θάλασσας.

Το ΚΚΕ και το ταξικό κίνημα πρωταγωνιστούν όλα τα χρόνια στην πάλη ενάντια στην αντιναυτεργατική επίθεση που οργανώνουν οι εφοπλιστές με τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ. Και χαιρετίζουμε τη σαρανταοκτάωρη απεργία των ναυτεργατών που βρίσκεται σε εξέλιξη για την υπογραφή συλλογικών συμβάσεων εργασίας και την αύξηση των μισθών, για την κατάργηση του απαράδεκτου αντιναυτεργατικού νομοθετικού πλαισίου.

Οι ευθύνες σας είναι μεγάλες. Όλοι μαζί εναντιωθήκατε στην πρόταση του ΚΚΕ να καταργηθεί η συνταγματική θωράκιση του ν.2687/1953 και του ν.27/1975 που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά των προκλητικών φοροαπαλλαγών και των άλλων εφοπλιστικών προνομίων. Εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής ή ξένης σημαίας εγγεγραμμένων στο ΝΑΤ εξαιρείται από κάθε φόρο, υποχρέωση ή παρακράτηση προς το ελληνικό κράτος. Αυτό προβλέπει η νομοθεσία σας, όταν ο λαός που στενάζει από την ακρίβεια, τους άθλιους μισθούς και συντάξεις πληρώνει τα αβάσταχτα φορολογικά χαράτσια, το 95% των φόρων του κρατικού προϋπολογισμού.

Μαζί συμπράξατε στην κοροϊδία της αποκαλούμενης «εθελοντικής φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων» σε συνθήκες τεράστιων κερδών, παραγγελιών νέων και αγορά μεταχειρισμένων πλοίων δισεκατομμυρίων ευρώ.

Νέα Δημοκρατία, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ είναι συνένοχοι για τις μειώσεις των οργανικών συνθέσεων και την εντατικοποίηση της δουλειάς των πληρωμάτων, τη μη υπογραφή της συλλογικής σύμβασης στα ποντοπόρα πλοία από το 2010, τις μειώσεις των μισθών και των συντάξεων κατά 40%, 50% και τη ληστεία σε βάρος του ΝΑΤ, τη διατήρηση του στρατιωτικού καθεστώτος, την υποβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και την καταπάτηση των δικαιωμάτων των σπουδαστών και των καθηγητών των ναυτικών σχολών, συμπεριλαμβανομένου του ΚΕΣΕΝ, που λόγω των ελλείψεων εκπαιδευτικού προσωπικού δεν μπορούν να λειτουργήσουν.

Όλες οι κυβερνήσεις στήριξαν την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και τη χειροτέρευση των όρων εργασίας και αμοιβής των ναυτεργατών. Με τις δικές σας ψήφους τον Σεπτέμβρη του 2021 οι ακτοπλόοι εφοπλιστές πήραν ως προκαταβολή 370 εκατομμύρια ευρώ για τη χρηματοδότηση των ενδονησιωτικών γραμμών, τα οποία προστίθενται σε πολλά άλλα εκατομμύρια με την επιδότηση των λεγόμενων «άγονων γραμμών» και το μεταφορικό ισοδύναμο, με τον ΣΥΡΙΖΑ να ασκεί κριτική στη Νέα Δημοκρατία για ποιο πράγμα; Για μη επαρκή χρηματοδότηση και ακόμα περισσότερα κίνητρα στους εφοπλιστές που με τις πλάτες σας αύξησαν τα εισιτήρια των πλοίων στα ύψη και αφήνουν τα νησιά χωρίς συγκοινωνία.

Υμνείτε τον στόλο των πέντε χιλιάδων ελληνόκτητων πλοίων, τα τεράστια κέρδη και τα δισεκατομμύρια των περιουσιακών στοιχείων των εφοπλιστών, καμαρώνετε για τις επενδύσεις τους.

Πού οδήγησε η πολιτική σας; Το 1980 η απογραφή δίνει ενενήντα μία χιλιάδες οκτακόσιους εβδομήντα δύο ναυτεργάτες στα υπό ελληνική σημαία πλοία και τα πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ και τα στοιχεία του 2020 δίνουν σύνολο δεκαέξι χιλιάδες πεντακόσιους σαράντα έναν ναυτεργάτες, εκ των οποίων μόνο οι δέκα χιλιάδες είναι Έλληνες. Τρομακτική μείωση, όταν ο στόλος έχει πολλαπλασιαστεί και η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι πρώτη στη διεθνή ναυτιλιακή πυραμίδα.

Οι μάσκες των ψευτοσωτήρων έχουν πέσει. Τα περί προοδευτισμού του ΣΥΡΙΖΑ είναι ανέκδοτο. Οι εργαζόμενοι βίωσαν στο πετσί τους τα σκληρά μνημονιακά μέτρα και γνωρίζουν ότι ο ΣΥΡΙΖΑ που είναι κολλημένος με τα συμφέροντα του εφοπλιστικού και των άλλων τμημάτων του κεφαλαίου έχει ψηφίσει πάνω από το 50% των αντιλαϊκών νομοσχεδίων της Νέας Δημοκρατίας και το ΠΑΣΟΚ πάνω από το 70%.

Οι ναυτεργάτες, γενικότερα οι εργάτες, οι άνθρωποι του μόχθου παλεύουν μαζί με το ΚΚΕ -το βλέπουν δίπλα τους βρέξει χιονίσει, αποκούμπι για κάθε πρόβλημα- με επεξεργασμένες θέσεις, με πρόταση εξουσίας και διακυβέρνησης του τόπου για την ανατροπή της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης, για μια νέα κοινωνία που θα ικανοποιήσει τις λαϊκές ανάγκες με τα καράβια, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία κοινωνική ιδιοκτησία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Προχωρούμε στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, με πρώτο ομιλητή τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ κ. Ανδρέα Μιχαηλίδη.

Κύριε Μυλωνάκη, εσείς θα μιλήσετε μετά ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος;

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ:** Ναι, θα μιλήσω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Μιχαηλίδη, έχετε τον λόγο.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μια κυβέρνηση σε αποδρομή, όπως είναι σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, φέρνει στο Κοινοβούλιο ένα νομοσχέδιο το οποίο αποτυπώνει όλα τα χαρακτηριστικά μιας κυβέρνησης σε κατάρρευση και αποδρομή. Και εξηγούμαι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Ο απαρχαιωμένος Κώδικας Ναυτικού Δικαίου αναμφισβήτητα έχει ανάγκη αναδιατύπωσης και ουσιαστικής επικαιροποίησης. Άλλωστε, η διαδικασία κωδικοποίησης του Ναυτικού Δικαίου απετέλεσε προτεραιότητα και για τη δική μας διακυβέρνηση. Μια τέτοια, όμως, σημαντική πρωτοβουλία απαιτεί κατ’ αρχάς ευρεία διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, την αξιοποίηση της εμπειρίας τους και στη συνέχεια, διατύπωση του σχετικού σχεδίου νόμου.

Αντ’ αυτού, η Κυβέρνηση με fast truck διαδικασίες συνέραψε κυρωμένες συμβάσεις και οδηγίες, καθώς και κάποιες σχετικές νομολογίες, και με μια άνευ προηγουμένου προχειρότητα κατέθεσε το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου στις επιτροπές και σήμερα στην Ολομέλεια.

Τον αιφνιδιασμό των ενδιαφερόμενων φορέων του χώρου διαπιστώσαμε άλλωστε και εμείς στην επικοινωνία μας μαζί τους, πολλοί από τους οποίους πληροφορήθηκαν από εμάς την ύπαρξη του νομοσχεδίου.

Ήταν, όμως, τυχαία η εξαιρετικά σύντομη περίοδος δημόσιας διαβούλευσης; Ήταν τυχαίο το γεγονός ότι σε ένα τέτοιο σπουδαιότητας νομοθέτημα περιλάβατε σωρεία άλλων άσχετων διατάξεων; Τυχαίο επίσης το γεγονός ότι ως κυβερνητική πλειοψηφία προτείνατε ελάχιστους φορείς ακρόασης στην επεξεργασία του νομοσχεδίου στην επιτροπή;

Η απάντηση είναι «όχι». Διότι βιάζεστε, κύριε Υφυπουργέ, να τακτοποιήσετε εκκρεμότητες πριν τις επερχόμενες εκλογές. Η κλειστή επιτροπή των σοφών που συνέταξε εν κρυπτώ το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου συμπεριέλαβε και διατάξεις οι οποίες με τη σχετική ασάφεια, όπως άλλωστε επεσήμαναν και άλλοι εισηγητές των άλλων κομμάτων, αφήνουν ανοιχτό τον δρόμο σε καταστρατήγηση θεμελιωδών αρχών που πρέπει να διέπουν το Ναυτικό Δίκαιο.

Ενδεικτικά θα αναφέρω μόνο μερικά σημεία τα οποία για εμάς είναι χαρακτηριστικά των προθέσεών σας. Στο πρώτο κιόλας άρθρο αναφέρεστε γενικά στον όρο «σταθερό ναυπήγημα», έχοντας εξαιρέσει τα μέχρι πρότινος διαλαμβανόμενα για την οριζόμενη θέση του. Με την ασαφή αυτή διατύπωση αφήνετε ανοικτές πύλες για παρερμηνείες, ενώ συμπληρώνετε στη συνέχεια το έλλειμμα αυτό με σαφή υπονόμευση της ναυτεργασίας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι οι φορείς ζήτησαν να παραμείνει η αρχική σαφής και συγκεκριμένη διατύπωση του συγκεκριμένου όρου, του «σταθερού ναυπηγήματος».

Όσον αφορά στο άρθρο περί ηλεκτρονικού αρχείου νηολόγησης, για παράδειγμα, πρόκειται για ένα πολύ σοβαρό θέμα. Και βεβαίως, επισημαίνουμε ότι είναι προς θετική κατεύθυνση. Δεδομένου, όμως, ότι τα νηολόγια και υποθηκολόγια σχετίζονται με πολύ σοβαρά θέματα περιουσιακών στοιχείων επί των οποίων, όπως γνωρίζετε, δημιουργούνται δικαιώματα και υποχρεώσεις, δεν είναι δυνατόν με δύο άρθρα του κώδικα να λέμε απλά ότι όλα όσα αφορούν τις πράξεις και εγγραφές των νηολογίων μπορούν να γίνουν ηλεκτρονικά και ψηφιακά. Ούτε η σχετική πρόβλεψη δεν υπάρχει, όπως διαβεβαιώνει και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, για μια τέτοια εφαρμογή, για την οποία εξαγγείλατε μάλιστα ότι θα ισχύει από τον Ιούλιο του 2023.

Επίσης, στο άρθρο 83, ένα καχεκτικό, όπως θα το χαρακτηρίζαμε, άρθρο, η φορτωτική είναι το μόνο έγκυρο έγγραφο περί του φορτίου, όπως γνωρίζουμε. Αντιλαμβάνεστε πως με την ασαφή διατύπωση «μεταφόρτωση που δεν προβλέπεται και δεν μπορεί να επιτραπεί παρά μόνο λόγω κινδύνου του πλοίου ή του φορτίου» ανοίγει ο δρόμος για μεταφορτώσεις πανάκριβων φορτίων μεσοπέλαγα από κάποιους, χωρίς συνέπειες.

Σε πολλά άρθρα, δε, αποτυπώνεται η ολομέτωπη επίθεση στα εργατικά και μισθολογικά δικαιώματα των ναυτεργατών και γενικότερα των εργατών της θάλασσας, η αποθεμελίωση τους και η δυνατότητα προσφυγής για να τα κατοχυρώσουν αυτά τα δικαιώματα σε δικαστικές αποφάσεις. Γνωρίζουμε όλοι τι σημαίνει αυτό. Μακροχρόνιες ταλαιπωρίες και πολλές φορές χωρίς αποτέλεσμα.

Πλήθος, λοιπόν, οι προβληματικές διατάξεις, όπως επεσήμανε και ο εισηγητής μας στις επιτροπές, αλλά και εδώ από το Βήμα της Ολομέλειας. Σπουδή, λοιπόν, κύριε Υφυπουργέ, βιασύνη να τακτοποιήσουμε εκκρεμότητες για κάποιους -προφανώς ημέτερους- σε βάρος των υπολοίπων που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ναυτιλίας.

Απέναντι σε αυτές τις πρακτικές αντιτάσσουμε τις δικές μας πολιτικές, που έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Είναι πολιτικές που υπηρετούν τη βιώσιμη ανάπτυξη με κοινωνικό πρόταγμα για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας προς όφελος των κοινωνιών. Την ανάπτυξη των κλάδων της ναυτιλίας, της λιμενικής βιομηχανίας και της ναυτοεπισκευής, με σεβασμό στο περιβάλλον, την πολιτιστική κληρονομιά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των τοπικών κοινωνιών. Την ενίσχυση της βιώσιμης ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας προς όφελος της οικονομίας της χώρας και των πολιτών. Τη διάχυση των ωφελειών από την ανάπτυξη των λιμένων και του θαλάσσιου τουρισμού στο σύνολο της οικονομίας, με σκοπό τη δημιουργία ή ενίσχυση άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Τη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων στον ναυτιλιακό, λιμενικό και ναυπηγικό τομέα. Τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και τη διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα στον σχεδιασμό και την ανάπτυξη των δημόσιων υποδομών. Την ουσιαστική στήριξη της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, με προσλήψεις σε επίπεδο έμψυχου δυναμικού, καθώς και αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προγράμματος και των υποδομών των σχολών. Τη διασφάλιση της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας, με ίση πρόσβαση στα δημόσια κοινωνικά αγαθά στους τομείς της υγείας, της παιδείας, της ενέργειας, για τους νησιώτες.

Αυτές τις πολιτικές αρχές υπηρετήσαμε, αυτές υπηρετούμε και με αυτές σύντομα θα κληθούμε με την εντολή του ελληνικού λαού να πολιτευτούμε και πάλι στον τομέα της ναυτιλίας και της νησιωτικής πολιτικής. Το έχουμε αποδείξει άλλωστε με τις εμβληματικές πρωτοβουλίες που αναλάβαμε κατά τη διάρκεια της δικής μας διακυβέρνησης μέσα -και το υπογραμμίζω αυτό- σε ασφυκτικές δημοσιονομικές συνθήκες, στις οποίες εσείς, η Νέα Δημοκρατία, οδηγήσατε τη χώρα με τις δικές σας πολιτικές.

Να υπενθυμίσω: Τη θεσμοθέτηση του ευρωπαϊκού μοντέλου ανάπτυξης και λειτουργίας των λιμένων, την ενίσχυση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας στη λειτουργία και στο σύστημα επιλογής στελεχών του Λιμενικού Σώματος, της Ελληνικής Ακτοφυλακής -στα χρόνια του ΣΥΡΙΖΑ έγινε η μεγαλύτερη τις τελευταίες δεκαετίες ενίσχυση των υποδομών και εξοπλισμών του-, τις πολιτικές για τη νησιωτικότητα, το μεταφορικό ισοδύναμο και την υδατική αυτονομία των νησιών, τις πολιτικές για την εργασία στους κλάδους της ναυτιλίας και των λιμένων, την ανάσχεση της πορείας απαξίωσης της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, τη δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου τουριστικών σκαφών και τη θεσμοθέτηση των διαδικασιών και τη λειτουργία του.

Επιτρέψτε μου, όμως, μια αναφορά στο επίδικο της σημερινής συνεδρίασης, που είναι η αποχή μας από την ψηφοφορία στο τέλος της διαδικασίας και στη συζήτηση που γίνεται για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Έχουμε επισημάνει ότι η χώρα για εμάς διολισθαίνει σε μια «καχεκτική δημοκρατία», για να αναφερθώ σε ένα όρο που χρησιμοποίησε ο αείμνηστος Ηλίας Νικολακόπουλος για να χαρακτηρίσει το ζοφερό κράτος της μετεμφυλιακής Δεξιάς, το κλίμα της οποίας θύμισε και πάλι ο Πρωθυπουργός προχθές μιλώντας από αυτό εδώ το Βήμα αναφερόμενος απαξιωτικά για το Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο.

Να υπενθυμίσουμε στον, εκτός των άλλων, και ανιστόρητο κ. Μητσοτάκη ότι στο ΕΑΜ στρατεύτηκαν χιλιάδες Ελληνίδες και Έλληνες και πολέμησαν ηρωικά τον κατακτητή χύνοντας το αίμα τους. Σε οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα, αν Πρωθυπουργός, όπως αποδείχτηκε, άκουγε την ηγεσία του Στρατού, πολιτικούς αρχηγούς, Βουλευτές και Υπουργούς, προφανώς θα είχε παραιτηθεί.

Ξέρετε, το ζήτημα για εμάς δεν είναι το πώς αντιμετωπίζουμε εμείς την εκτροπή Μητσοτάκη, αλλά πώς τοποθετούνται οι υπόλοιπες πολιτικές δυνάμεις απέναντι στο συγκεκριμένο ζήτημα. Θα το πούμε για μια ακόμα φορά: Αφού εξαντλήσαμε όλα τα θεσμικά όπλα, θα συμμετέχουμε βεβαίως σε κάθε συζήτηση και θα ελέγχουμε την Κυβέρνηση, γιατί όπως αντιλαμβάνεστε είναι αδύνατον να την αφήσουμε ανεξέλεγκτη στη Βουλή, συμμετέχοντας σε όλες τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες, αλλά δεν θα νομιμοποιήσουμε με την ψήφο μας την Κυβέρνηση αυτή της εκτροπής. Θα απέχουμε, λοιπόν, από τις ψηφοφορίες με εξαίρεση, όπως έγινε χθες, την ψηφοφορία για το κόμμα Κασιδιάρη.

Αυτή η Κυβέρνηση για μας, αλλά και για κάθε δημοκρατικό πολίτη, είναι ηθικά και πολιτικά έκπτωτη. Δεν μπορεί να παραμείνει ούτε στιγμή παραπάνω, να ασκεί εξουσία και να αποφασίζει για τα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν τον ελληνικό λαό. Και επειδή η επιχειρηματολογία σας για δήθεν περιφρόνηση από μεριάς μας των κοινοβουλευτικών διαδικασιών είναι προφανώς αλά καρτ, σας υπενθυμίζουμε πως την ίδια ακριβώς επιχειρηματολογία, όπως αυτή που πριν από λίγο χρησιμοποίησα, χρησιμοποίησε και ο νυν Πρωθυπουργός, ο κ. Μητσοτάκης, λίγο πριν τις εκλογές του 2019.

Επαναλαμβάνουμε, λοιπόν, ότι ζητάμε την άμεση διάλυση της Βουλής, την άμεσα προσφυγή στη λαϊκή ετυμηγορία, όπως ορίζει το Σύνταγμα. Όσο ο κ. Μητσοτάκης θα αρνείται να πράξει το αυτονόητο, ο ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία δεν θα νομιμοποιεί το νομοθετικό έργο μιας Κυβέρνησης που αποδεδειγμένα πια είναι Κυβέρνηση εκτροπής και θα απέχουμε από κάθε ψηφοφορία στη Βουλή.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Και εγώ σας ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης ο κ. Αντώνης Μυλωνάκης. Αμέσως μετά τον λόγο θα πάρει ο Υφυπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Θέλετε να μιλήσετε αμέσως μετά;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Μάλιστα. Μετά τοποθετείται ο Υπουργός.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ο κ. Πλακιωτάκης τοποθετείται τελευταίος. Ο Υφυπουργός θα μιλήσει τώρα. Θα κλείσει ο κ. Πλακιωτάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Μετά τον κ. Μυλωνάκη, λοιπόν, εγώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Εντάξει, θα μιλήσετε εσείς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Η σειρά αυτή δεν είναι, κύριε Πρόεδρε; Γιατί με κοιτάτε έτσι;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Δεν είναι απαραίτητο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Είναι απαραίτητο. Πώς δεν είναι απαραίτητο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Εντάξει, κύριε Βρούτση, δεν υπάρχει πρόβλημα. Δεν έχουμε άλλους ομιλητές. Αυτό γίνεται όταν έχουμε πολλούς ομιλητές. Κάθε τρεις, τέσσερις ομιλητές μιλάει και ένας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Επειδή έχουμε ολοκληρώσει…

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Με κοιτάτε με μία δυσπιστία και με φέρει σε δύσκολη θέση με τον Υπουργό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Όταν έχουμε ομιλητές και Υπουργό ή Υφυπουργό ή Αναπληρωτή Υπουργό, ο Αναπληρωτής Υπουργός ή ο Υφυπουργός μιλάει ενδιάμεσα και κλείνει ο Υπουργός. Σε κάθε περίπτωση, όμως, θα σας δοθεί ο λόγος αμέσως μετά. Έληξε το θέμα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Να σας ευχαριστήσω που μου δίνετε τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Μυλωνάκη, έχετε τον λόγο.

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, όταν ακούω τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ να δίνει εν λευκώ τα νομοσχέδια στην Κυβέρνηση, εκεί είναι που ως Έλληνας πολίτης τρελαίνομαι. Σας εκτιμώ και το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, αλλά αυτό που είπατε προηγουμένως δεν στέκει και στη λογική.

Ακόμα υπάρχει χρόνος κοινοβουλευτικός, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, μέχρι τον Ιούνιο, Ιούλιο. Τότε είχαν γίνει οι εκλογές. Πρέπει να αλλάξουμε νοοτροπία. Αν δεν αλλάξουμε νοοτροπία εδώ μέσα, πώς θα μεταφέρουμε την αλλαγή της νοοτροπίας στον Έλληνα πολίτη ο οποίος περιμένει αποσβολωμένος να δει τι θα κάνει η Αντιπολίτευση και κυρίως η Αξιωματική Αντιπολίτευση που έχει τη δύναμη στα χέρια της εναντίον αυτής της Κυβέρνησης η οποία νομοθετεί κατά το δοκούν, πρόχειρα και κάνει ό,τι γουστάρει; Ποιος θα την αντιμετωπίσει; Το ΚΙΝΑΛ; Το ΠΑΣΟΚ; Εμείς της Ελληνικής Λύσης που παλεύουμε σχεδόν μόνοι μας; Το ΚΚΕ; Το ΜέΡΑ25;

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Εδώ είμαστε.

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ:** Όχι, δεν είσαστε εδώ.

Όχι, δεν είστε εδώ. «Εδώ είμαστε» σημαίνει ψηφίζω, παίρνω απόφαση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Μιχαηλίδη, μη διακόπτετε.

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ:** Στα Πρακτικά αυτά τα οποία λέτε ούτε καν καταγράφονται. Η ψήφος μετράει. Γι’ αυτό είπε ο Πρόεδρος του ΣΥΡΙΖΑ ότι «δεν θα ψηφίσουμε τίποτα εκτός από την ψηφοφορία για το άρθρο…

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Τι λέτε τώρα;

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ:** Όλοι κρινόμαστε. Η άποψή μου είναι αυτή, ότι πρέπει να αλλάξει η νοοτροπία, οι εκλογές να γίνονται κάθε τέσσερα χρόνια. Ο ελληνικός λαός είναι υπεύθυνος για το ποια κυβέρνηση θα τον κυβερνά. Καλή ή κακή θα κάθεται να νομοθετεί, για να φάει και το «μαύρο» μετά. Πώς θα αντιμετωπίσει τον ελληνικό λαό;

Και ξαφνικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, όλοι ξαφνικά χθες θυμήθηκαν τα C-130. Προσέξτε μία εναέριος μεταφορά της 2ης ΕΜΑΚ, κύριε Βρούτση, που καταλαβαίνετε τι σημαίνει αυτό διότι είστε από τις Κυκλάδες, χρειάστηκε να πάει από Θεσσαλονίκη στην Τουρκία να βοηθήσει δεν μπορούσε να εκτελεστεί. Ένα C-130 -δεκατρία τον αριθμό- από το 2017 είναι το μόνο μέλημα της Ελληνικής Λύσης, από την πρώτη μέρα που μπήκαμε εδώ μέσα!

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Z΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Και στην Επιτροπή Εξωτερικών και Άμυνας και στην Επιτροπή Εξοπλιστικών και στην Ολομέλεια το έχουμε πει διακόσιες φορές. Ναι έλεγε ο κ. Παναγιωτόπουλος από την πρώτη μέρα. «Ήρθαμε εμείς, θα φτιάξουμε τα C-130». Καθηλωμένα τα σε C-130. Κανένα πρόβλημα δεν έχει λυθεί. Αδιανόητα πράγματα και μετά θέλουμε να κάνουμε και πόλεμο με μεταφορά ταξιαρχιών.

Πλανώμεθα πλάνην οικτράν, αν νομίζουμε ότι έτσι θα προχωρήσουμε και να έχεις τον καθένα να λέει το δικό του εδώ μέσα. Η διαθεσιμότητα των μοιρών μεταγωγικών αεροσκαφών είναι μηδενική. Τα C-27 το ίδιο. Τι κάνουμε; Μόνο να βάζει το χέρι ο ελληνικός λαός στην τσέπη και να λέει «αγοράζουμε καινούργια όπλα»; Αυτό είναι το θέμα μας;

Αυτά τα οποία έχουμε αγοράσει πριν από λίγα χρόνια θα τα καταστρέψουμε; Για τον ίδιο λόγο καταστράφηκαν τα Μιράζ-2000-5 και γι’ αυτό αναγκαστήκαμε να πάρουμε τα Ραφάλ, να βάλουμε πιο βαθιά ακόμα το χέρι στην τσέπη. Ήταν ανάγκη για τα Μιράζ-2000-5 από το 2011 να μη δίνουμε τα χρήματα τα οποία απαιτούνται για να υπάρχει ροή των ανταλλακτικών και φτάσαμε στο σημείο να κανιβαλίζουμε το ένα Μιράζ για να μπαλώνουμε το άλλο; Ορίστε η κατάντια μας, 16 δισεκατομμύρια οπλικά συστήματα, θα είχαμε γλιτώσει πολλά. Διότι απαξιώνουμε τις Ένοπλες Δυνάμεις.

Το ΚΚΕ δεν θέλει τίποτα, γιατί όλα, λέει, ανήκουν στο ΝΑΤΟ. Ωραία, να μην έχουμε στρατό, λοιπόν, αφού ανήκει στο ΝΑΤΟ. Ο ΣΥΡΙΖΑ κολλάει γύρω γύρω κι αυτός. Πού είναι; Πέντε χρόνια κυβέρνησε και άλλα τέσσερα χρόνια τώρα η Νέα Δημοκρατία και τα C-130 είναι καθηλωμένα.

Αφήστε και το άλλο, που τα δίνουμε σε μια εταιρεία με 6 εκατομμύρια μετοχικό κεφάλαιο χωρίς γραμμές παραγωγής και περιμέναμε να βγει ένα C-130, όπως είχαν υποσχεθεί, μέχρι τέλος του χρόνου του 2022. Κανένα! Πώς θα βγει; Πού είναι οι τεχνικοί; Πού είναι το προσωπικό; Εξαφανίστηκαν όλοι. Νομίζετε ότι είναι μοτοποδήλατο το αεροσκάφος και το ελικόπτερο.

Τα ελικόπτερα, το ίδιο, γραμμές παραγωγής του ΕΑΒ, η συντήρηση πάει κι αυτή, τελείωσε. Ορίστε η κατάντια μας, να μην έχουμε C-130, να κάνουμε τη δουλειά μας, να στείλουμε ένα C-130. Πάρτε, λοιπόν, και τα δεκατρία καθηλωμένα στο έδαφος. Μπράβο! Απαξιώστε τα. Να ξεπουληθεί τώρα και η ΕΑΒ, τα ΕΑΣ καθηλωμένα, παροπλισμένα.

Θα φτιάξουμε, λέει, πάρκο υπουργείων στον Υμηττό. Να φτιάξετε και πρωθυπουργικό γραφείο και πάρκα υπουργείων και να μη βγάζουμε ούτε πυρομαχικά. Τίποτα η κατάντια μας. Και μετά λέμε ότι θα φτιάξουμε. Τίποτα δεν φτιάχνουμε, παραμυθιάζουμε τον κόσμο. Ναι, τα παραμύθια της Χαλιμάς.

Τα ίδια κάνουμε με τα ναυπηγεία. Ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Κι επειδή μιλάμε για τη ναυτιλία, πού είναι ο Υπουργός να τον ρωτήσω τι έγινε με αυτά τα ναυπηγεία; Τελείωσε πια ο ειδικός διαχειριστικός έλεγχος; Πληρώθηκαν τα δεδουλευμένα οι επτακόσιοι πενήντα εργαζόμενοι, που έρχονται εδώ, μας παίρνουν συνέχεια τηλέφωνο και μας στέλνουν γράμματα, επιστολές; Δεν δουλεύει τίποτα. Ακόμα δεν έχει αναλάβει ένα έργο του Σκαραμαγκά. Ακόμα, πέντε χρόνια.

Να δω πότε θα τα αναλάβει πια ο κ. Προκοπίου, πότε θα δοθούν τα 100 εκατομμύρια που έπρεπε άμεσα να δοθούν για να κάνουμε δουλειά, πότε θα εκτελεστούν τα έργα. Κι έρχεται η «NAVAL GROUP» και προτείνει «Πάρτε κορβέτες να τα φτιάχνουμε στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά». Ποια ναυπηγεία Σκαραμαγκά; Πού είναι; Ξεκίνησε κανένα έργο στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά; Δεν ντρεπόμαστε καθόλου. Και θέλετε να πιστέψει ο ελληνικός λαός ότι μπορείτε να σώσετε την Ελλάδα;

Πάμε τώρα για το νομοσχέδιο.

Τα είπα ο κ. Βιλιάρδος, ο οποίος ανέπτυξε αυτά τα οποία έπρεπε να αναπτύξει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Όπως και το νομοσχέδιο παρένθεση για τις Ένοπλες Δυνάμεις, στη μέριμνα. Τα είπε καλά ο στρατηγός, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Τι έγινε από αυτά που είπε; Διχαστικό, είπε, το νομοσχέδιο. Δεν ήταν σωστό το νομοσχέδιο, αλλά το ψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Πέρασε για να παραμυθιάσουμε πάλι τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων. Το ίδιο κάνουμε και για το λιμενικό. Το ίδιο κάνουμε παντού.

Ο ισχύων κώδικας, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με το νόμο του 1958. Ο νόμος ήταν ο 3816. Δέκα χρόνια η νομοπαρασκευαστική τότε. Από το 1948 ξεκίνησε να στήνεται αυτός ο νόμος. Υπογράφτηκε, λοιπόν, το 1958. Από τότε μέχρι σήμερα δεν έχει αλλάξει. Μπράβο στις κυβερνήσεις. Από το 1958! Και η ελληνική ναυτιλία η πρώτη δύναμη στον κόσμο!

Κι έρχεται ο πρόεδρός της, ο κ. Πατέρας, και λέει «Χρειαζόμαστε τρεισήμισι χιλιάδες επιπλέον τον χρόνο Έλληνες ναυτικούς». Τρεισήμισι χιλιάδες και έρχεται η Κυβέρνηση και νομοθετεί σήμερα μείωση 40% στις σχολές των λιμενοφυλάκων, των στελεχών δηλαδή. Κάτι πράγματα τα οποία δεν τα καταλαβαίνει κανένας. Από πού να αρχίσεις και πού να τελειώσεις; Πέρασαν πολλές δεκαετίες, κατεγράφησαν προβλήματα πολλά, σημάδια κόπωσης, όμως, δεν έχει ρυθμιστεί τίποτα, τίποτα απολύτως.

Η Ελλάδα ως ένα ναυτικό κράτος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από την αρχαιότητα και ως ένας τομέας που μαζί με τον τουρισμό κρατά τη χώρα μας ψηλά στην παγκόσμια αγορά και αποτελεί έναν σημαντικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, πρέπει να κάνει βήματα μπροστά.

Αναρωτήθηκε ο κ. Βιλιάρδος πάρα πολύ σωστά πώς θα φέρουμε τον Έλληνα εφοπλιστή σε κατάσταση ώστε να αφαιρέσει τη λιβεριανή σημαία, σημαία του ξένου κράτους, και να βάλει την ελληνική σημαία. Τι μπορεί να κάνει η πατρίδα μας για τους Έλληνες εφοπλιστές, εκτός από το αφορολόγητο που τους δίνει κ.λπ.; Πού είναι η ναυτιλιακή τράπεζα;

Υπάρχει, κύριε Υπουργέ, μέριμνα για να γίνει μια ναυτιλιακή τράπεζα; Γιατί να χτίζονται πλοία σε άλλες χώρες, στην Κορέα κ.λπ., και να μη χτίζονται εδώ; Πού είναι η δυνατότητα του Έλληνα εφοπλιστή να χτίσει πλοίο στην πατρίδα μας, να δουλέψουν Έλληνες τεχνίτες, να δουλέψουν τα ναυπηγεία; Έχουμε τρία ναυπηγεία: Σαλαμίνας, Σκαραμαγκά και Νεώριο. Μόνο το Νεώριο δουλεύει. Ούτε του Σκαραμαγκά ξεκίνησε ακόμα.

Θα ήθελα να σας ακούσω, κύριε Υπουργέ, πότε προβλέπεται να τελειώσει η διαχειριστική περίοδος των ναυπηγείων και πότε θα αναλάβει ο κ. Προκοπίου, να ξεκινήσει το πρώτο πλοίο να χτίζεται εκεί ή να συντηρείται εκεί. Η Ελευσίνα. Να δούμε πόσα χρόνια θα φάμε ακόμα για να περάσει σε διαδικασία άνεσης να κάνει τη δουλειά της για την οποία υπάρχει η Ελευσίνα. Τίποτα.

Επειδή είπε αρκετά για τα θέματα αυτά ο εισηγητής μας κ. Βιλιάρδος, θα ήθελα να πω το εξής. Ακούστε τι λέει ο πρόεδρος, ο κ. Πατέρας. «Χρειαζόμαστε», λέει, «αξιωματικούς που καταλαβαίνουν πώς δουλεύουν τα πιο σύγχρονα πλοία». Αυτό θα το συνδυάσω με μια επιστολή την οποία έχουμε λάβει και πιθανόν να έχετε λάβει και εσείς, ενός σπουδαστή ο οποίος τελείωσε τη σχολή πλοιάρχων και τι λέει ο άνθρωπος. «Χρειαζόμαστε», λέει, «αξιωματικούς που καταλαβαίνουν πώς δουλεύουν τα πιο σύγχρονα πλοία. Θέλουμε καλούς αξιωματικούς και προτιμάμε τους Έλληνες ναυτικούς καθώς μπορούμε πιο εύκολα να συνεννοηθούμε».

Ακούστε τώρα ένα γράμμα που προφανώς είναι φωνή βοώντος εν τη ερήμω, Έλληνα σπουδαστή ο οποίος περάτωσε με επιτυχία τις σπουδές του, είναι καπετάνιος. «Τα κενά και οι ελλείψεις τόσο στον εκπαιδευτικό τομέα όσο και σε αυτόν των υποδομών εδώ και χρόνια αποτελεί ανοικτή πληγή για το ναυτικό επάγγελμα. Ως απόφοιτος της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ηπείρου». Προφανώς το ίδιο θα είναι και παντού και μεταξύ άλλων λέει ο άνθρωπος: «Δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται πλέον πάνω στα πλοία GPS, ηλεκτρονικοί χάρτες και άλλα σύγχρονα μέσα και στις ακαδημίες να διδάσκουν ακόμα το ραδιογωνιόμετρο, το Deca και το Lowrance και άλλα πλέον απαρχαιωμένα συστήματα».

Αυτά τους διδάσκετε; Αυτά κάνουν οι καθηγητές εκεί; Είναι ενημερωμένοι με σεμινάρια οι καθηγητές;

«Σημαντικό για τους καθηγητές». Λέει πάρα πολλά.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, δώστε μου δύο λεπτά. Άλλωστε δεν έχουμε πολύ κόσμο ακόμα να μιλήσει. «Κτηριακές εγκαταστάσεις. Τουλάχιστον στην Ήπειρο εγώ προσωπικά αναγκάστηκα να νοικιάσω γκαρσονιέρα και να επιβαρύνομαι οικονομικά, διότι οι συνθήκες διαμονής και κυρίως υγιεινής είναι επιεικώς απαράδεκτες».

Αυτά είναι, κύριε Υπουργέ. Θα τα καταθέσουμε στα Πρακτικά, για να καταλάβετε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, ότι με ψέματα και παραμύθια δεν γίνεται δουλειά. Αν δεν αλλάξουμε νοοτροπία, σας το έχω ξαναπεί, δεν πρόκειται να κάνουμε τίποτα.

Πάμε τώρα για λίγο στο Λιμενικό Σώμα. Στο δέκατο τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου και σε κάποιες επείγουσες διατάξεις που αναφέρονται στο Λιμενικό Σώμα. Καμμία από αυτές δεν ρυθμίζει θέματα ή προβλήματα του Σώματος και των στελεχών που δίνουν ψυχή και σώμα πραγματικά, μέρα νύχτα στο βόρειο και στο νότιο Αιγαίο, αλλά και σε ολόκληρη την πατρίδα μας και κυρίως τα τελευταία χρόνια με το μεγάλο πρόβλημα της παράνομης μετανάστευσης.

Ο Κυράνης Κώστας, ο Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Λιμενικών μας έστειλε μια επιστολή. Οι ανάγκες σε προσωπικό, κύριε Υπουργέ, καθορίζονται στις δέκα χιλιάδες πεντακόσιες και υπηρετούντες αυτήν τη στιγμή είναι επτάμισι χιλιάδες. Κάθε χρόνο –προσέξτε- τα τελευταία είκοσι χρόνια συνεχώς είναι μειούμενος ο αριθμός των λιμενικών, τώρα που χρειάζονται ακόμα περισσότεροι.

Σε εβδομήντα λιμεναρχεία που υπάρχουν, οι νομικοί που έχουν προσβληθεί στο Σώμα και θα μπορούσαν να αναλάβουν ως προϊστάμενοι νηολογίου είναι έντεκα. Τίποτα κι αυτό.

Με τη διάταξη 296 η Σχολή στελεχών του Λιμενικού, η Σχολή Λιμενοφυλάκων θα συνεχίσει να φιλοξενείται στο Πολεμικό Ναυτικό και μάλιστα ο αριθμός που ανακοινώσατε, κύριε Υπουργέ από το 2019 και μετά -όσο κυβερνάτε δηλαδή- μειώνεται κατά 40% των εισακτέων στο Λιμενικό Σώμα. Για ποιο λόγο; Μιλάμε για τους αυριανούς υπαξιωματικούς, αξιωματικούς, στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

Οφείλονται -όπως λέει ο κ. Κυράνης- διπλοβάρδιες και τριπλοβάρδιες. «Κοιμόμαστε μέσα στα σκάφη για να μπορέσουμε να κάνουμε τις υπηρεσίες μας, γιατί η μία είναι μετά την άλλη, δεν προλαβαίνουμε, δεν έχουμε προσωπικό». Στο βόρειο και νότιο Αιγαίο αλωνίζουν συνέχεια οι άνθρωποι κατάκοποι, κουρασμένοι, σκοτωμένοι, μόνοι τους, αβοήθητοι. Υποστελέχωση σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό.

Και για να μη σπαταλώ άλλο χρόνο, θέλω να σας πω το εξής, για να καταλάβετε πώς κοροϊδεύετε τον κόσμο. Κοροϊδεύετε τον κόσμο και είναι αμαρτία από τον Θεό. Η φορολόγηση του επιδόματος, κύριε Υπουργέ, που δώσατε, τα 600 ευρώ -πριν τα Χριστούγεννα δώσατε ένα μπόνους όπως δώσατε και στα Σώματα Ασφαλείας και καλά κάνατε- είναι ακατάσχετο, λέει. Γιατί υπήρχε περίπτωση να κατάσχουν από κανέναν; Χρωστάει; Τι είναι; Δεν είναι δα και άνθρωποι, οι οποίοι παίρνουν 400 ευρώ. Όμως, ήταν φορολογημένο. Προσέξτε να δείτε το κόλπο, ήταν φορολογημένο. Πόσο είναι το εξακοσάρι, λοιπόν; Βάλτε μείον 30% τη φορολογία, για να καταλάβετε πόσο θα βγει. Η κοροϊδία έχει κοντά ποδάρια.

Το παρόν νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι, για να κλείσω, πέρα από τον εκσυγχρονισμό υποτίθεται του ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου -σχόλια που έκανε πάρα πολύ εύστοχα ο συνάδελφος ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος- δεν ανταποκρίνεται, απ’ ό,τι κατάλαβα ούτε στο 1% σε αυτά τα οποία αντιμετωπίζουν τόσο οι σχολές όσο οι λιμενικοί και οι αξιωματικοί και τα πληρώματα των πλοίων.

Πρέπει να υπάρξει μια συλλογική και εφ’ όλης της ύλης νομοθεσία, η οποία θα λύνει όλα τα προβλήματα τα οποία παρατηρούνται από το 1958 μέχρι σήμερα και δεν έχουν λυθεί. Θα λύσουμε τα προβλήματα, θα φέρουμε τους Έλληνες εφοπλιστές να φτιάχνουν τα καράβια τους εδώ. Αυτή είναι η ουσία. Και θα έχουμε ένα Λιμενικό Σώμα με προσωπικό καλοπληρωμένο για να μπορεί να κάνει αυτό το οποίο απαιτεί ο Έλληνας φορολογούμενος, οι Έλληνες πολίτες και η πατρίδα μας.

Η Ελληνική Λύση ψηφίζει «παρών» στο νομοσχέδιο. Δίνουμε, δηλαδή, μια διέξοδο μήπως βάλουν μυαλό. Διότι δεν γίνεται αυτό το πράγμα συνέχεια.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Καλό μεσημέρι και από μένα.

Θα δώσω τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Βρούτση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσω από την θέση μου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας έχω συνηθίσει πλέον.

Ορίστε, κύριε Βρούτση, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με την αίσθηση που δημιουργεί η Αντιπολίτευση για ένα υψίστης σημασίας νομοσχέδιο, όπως θα περιγράψω, με τις τοποθετήσεις και των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων και των εισηγητών, περιφρόνηση, απαξία, μικροψυχία -και θα μου επιτρέψετε- και έλλειψη γνώσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για τη χώρα μας, την Ελλάδα, μια χώρα με νησιωτικό περιβάλλον πολλών δεκάδων νησιών, μιλάμε για μια χώρα που περιβάλλεται από θάλασσα και μιλάμε για τη χώρα μας την Ελλάδα, την πρώτη παγκόσμια δύναμη στη ναυτιλία. Γι’ αυτή την Ελλάδα μιλάμε. Και σήμερα έρχεται ένα νομοσχέδιο τομή, όπως θα το χαρακτηρίσω, ένα νομοσχέδιο το οποίο έπρεπε να χαιρετίσουν όλες οι πολιτικές δυνάμεις και το υποδέχεται η Αντιπολίτευση στο σύνολό της, είτε μη ψηφίζοντας, όπως ο ΣΥΡΙΖΑ, είτε αρνούμενοι να ψηφίσουν, όπως η Αντιπολίτευση είτε ψηφίζοντας παρών, όπως τοποθετήθηκε πριν από λίγο η Ελληνική Λύση. Εξαίρεση αποτελεί το ΚΙΝΑΛ, το οποίο ψήφισε θετικά επί της αρχής. Καλοδεχούμενη.

Θα δούμε τώρα, λοιπόν, ποια είναι η πραγματικότητα, τι περιλαμβάνει αυτό το νομοσχέδιο για να καταλάβει και ο ελληνικός λαός.

Το 1958 με τον ν.3816 φτιάχτηκε ο πρώτος Κώδικας Ναυτικού Δικαίου στην Ελλάδα με δέκα χρόνια προπαρασκευαστικής διαδικασίας, ένας κώδικας τομή που παρέμεινε για εξήντα χρόνια. Στα εξήντα πέντε αυτά χρόνια που πέρασαν έχουν αλλάξει συθέμελα όλα, τα πλοία, οι λειτουργίες τους. Έχουν γίνει οκτώ διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες ενσωματώνονται τώρα σε αυτό το νομοσχέδιο και απουσίαζαν από το πλαίσιο το νομοθετικό.

Σας λέω ενδεικτικά μόνο ότι από τα διακόσια ενενήντα δύο άρθρα του προηγούμενου κώδικα, τα εκατόν πενήντα, όπως γράφει στην εισήγησή του ο συνάδελφος Βασίλης Οικονόμου, ως εισηγητής του νομοσχεδίου, είχαν ήδη αδρανοποιηθεί. Και το ερώτημα είναι, τι κάνουμε; Μένουμε και εμείς αδρανείς και παρακολουθούμε την εξέλιξη των πραγμάτων και το Υπουργείο Νησιωτικής Πολιτικής και Ναυτιλίας είναι θεατής; Όχι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Πολύ σωστά, ο Υπουργός, κ. Πλακιωτάκης, ο Υφυπουργός κ. Κατσαφάδος, με τους υπηρεσιακούς παράγοντες, κινήθηκαν και έκαναν αυτό το οποίο έπρεπε. Συγκεκριμένα το Μάρτη του 2021 ξεκίνησαν τη νομοπαρασκευαστική επιτροπή για να κάνουμε τον καινούργιο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Έπρεπε να γίνει; Ναι ή όχι; Βεβαίως και έπρεπε. Λειτούργησε σωστά το Υπουργείο Ναυτιλίας, οι Υπουργοί; Βεβαίως και έκαναν το σωστό.

Και πράγματι δύο ολόκληρα χρόνια η νομοπαρασκευαστική επιτροπή, όχι από τους Υπουργούς που έδωσαν τις πολιτικές κατευθύνσεις και την πολιτική εντολή, αλλά οι υπηρεσιακοί παράγοντες, οι καθηγητές πανεπιστημίου, οι δικηγόροι του Ναυτικού Δικαίου, δύο ολόκληρα χρόνια λειτούργησαν μέσα στο πλαίσιο της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής για να εισάγουν στην ελληνική Βουλή τον νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Έγινε, δηλαδή, όλη η απαραίτητη προεργασία.

Ποιος διηύθυνε αυτή την ομάδα των επιστημόνων; Η κ. Λία Αθανασίου, η καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου του πανεπιστημίου της Αθήνας. Να, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η προχειρότητα που λέτε και η βιασύνη της Κυβέρνησης πώς καταρρίπτεται.

Στη συνέχεια τι έγινε για να δούμε και τον ουσιαστικό διάλογο; Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, η ΠΝΟ καλείται από την Κυβέρνηση, διαμέσου των Υπουργών. Γίνεται μία εκτενής συζήτηση για τον κώδικα που τους παραδόθηκε και φυσικά η ΠΝΟ πολύ σωστά, ως συνδικαλιστικό όργανο που περιφρουρεί τα δικαιώματα των εργαζομένων στη ναυτιλία, έκανε τις παρατηρήσεις της. Δηλαδή ουσιαστικός διάλογος και με το συνδικαλιστικό όργανο, το κρίσιμο όργανο για την ναυτιλία μας.

Και έρχεται η Κυβέρνηση και κάνει αποδεκτές όλες τις παρατηρήσεις της ΠΝΟ, κύριε Πρόεδρε, όλες. Και ενσωματώνονται σε αυτόν τον κώδικα. Και στη συνέχεια γίνεται η γνωστή διαβούλευση του νομοσχεδίου, στη συνέχεια εισάγεται στην επιτροπή και σήμερα στην Ολομέλεια.

Πού υπάρχει ελλιπής συζήτηση, κύριοι συνάδελφοι; Κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, πού βλέπετε την αδυναμία ή τη βιασύνη της Κυβέρνησης; Πού βλέπετε την προχειρότητα; Το αντίθετο. Εγώ αν έκανα κριτική στην Κυβέρνηση θα έλεγα ότι θα έπρεπε να το κάνει και πιο γρήγορα. Το φέρνει την κατάλληλη στιγμή.

Η Ελλάδα, κύριε Πρόεδρε, η πρώτη παγκόσμια δύναμη στη ναυτιλία, μετά τη σημερινή συνεδρίαση, θα έχει πλέον ένα σύγχρονο Ναυτικό Κώδικα Δικαίου και είμαστε περήφανοι γι’ αυτό και αξίζουν συγχαρητήρια στο Υπουργείο Ναυτιλίας που έκανε αυτή την προσπάθεια, στον κ. Πλακιωτάκη, στον κ. Κατσαφάδο, στους υπηρεσιακούς παράγοντες, σε όλους όσοι συνέβαλαν να έχει η Ελλάδα πλέον έναν σύγχρονο κώδικα και στον κ. Βασίλη Οικονόμου, ο οποίος έκανε μία εξαιρετική παρουσίαση ως εισηγητής του νομοσχεδίου και στην επιτροπή και σήμερα.

Άρα, λοιπόν, είμαστε μπροστά σε μια νέα πραγματικότητα. Η Ελλάδα, η χώρα της ναυτιλίας, της νησιωτικότητας αποκτά έναν σύγχρονο Κώδικα Ναυτικού Δικαίου, που τον είχαμε ανάγκη, που ήταν εμφανές ότι δεν τον είχαμε και σήμερα τον κάνουμε πραγματικότητα.

Συγχαρητήρια, κύριοι Υπουργοί, κύριε Πλακιωτάκη, κύριε Κατσαφάδο και σε εσάς και στο επιτελείο σας.

Επιτρέψτε μου, όμως, τώρα να κάνω δύο-τρεις επιπλέον παρατηρήσεις, οι οποίες είναι γενικές παρατηρήσεις για τα ζητήματα που άκουσα και για τα οποία πραγματικά μένω άναυδος, γιατί εδώ έχουμε συνομιλητές και από τα άλλα κόμματα, οι οποίοι είναι γνώστες της ναυτιλίας και είναι και νησιώτες.

Κύριε Πρόεδρε, έλκω την καταγωγή μου από δύο νησιά των Κυκλάδων, από τη Νάξο και την Αμοργό. Είμαι νησιώτης, είμαι Κυκλαδίτης, εκεί εκλέγομαι, από εκεί αντλώ την πολιτική μου δύναμη και εκεί μιλάω με τον κόσμο καθημερινά, με τα νησιά μας.

Θέλω να σας πω, λοιπόν, ότι τα νησιά μας στο σύνολό τους ζουν τη χρυσή δεκαετία τους όσον αφορά στις ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις. Πρέπει να είμαστε περήφανοι που έχουμε τα καλύτερα, πιο αξιόπλοα, πιο σύγχρονα πλοία στην Ευρώπη. Αυτή είναι η Ελλάδα πλέον σήμερα. Κάποτε δεν ήταν έτσι και κάποτε υπήρχε κριτική και δικαιολογημένη.

Σήμερα έχουμε την καλύτερη ακτοπλοΐα στην Ευρώπη. Παρ’ ότι έχουμε αυτό το τεράστιο σύμπλεγμα νησιών, σήμερα ο νησιώτης απολαμβάνει τις καλύτερες υπηρεσίες. Είναι μια πραγματικότητα. Δεν θέλω να αναφερθώ σε πλοία, για να μην κάνω διαφήμιση στα πλοία, αλλά στον Νομό Κυκλάδων, παραδείγματος χάριν, οι νησιώτες απολαμβάνουν την καλύτερη ακτοπλοϊκή διασύνδεση που είχαν ποτέ. Μπορεί να υπάρχουν μία, δυο, τρεις εξαιρέσεις σε νησιά στα συμπλέγματα που να μην έχουν αυτή που θα ήθελαν, αλλά πάντα συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια, απολαμβάνουμε τις καλύτερες ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις.

Άρα, λοιπόν, αυτά τα οποία ακούω σήμερα εδώ για απομόνωση των νησιών είναι παρωχημένες αντιλήψεις που δείχνουν ότι υπάρχει άγνοια του περιβάλλοντος.

Διότι δεν είναι μόνο οι ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ταυτόχρονα, αυτή τη στιγμή, η νησιωτική Ελλάδα απολαμβάνει την καλύτερη οικονομική της περίοδο λόγω του τουρισμού. Τα θέματα των υποδομών και αυτά χρηματοδοτούνται. Όλοι οι δήμαρχοι των νησιών ζητούν πόρους συνεχώς μέσα από το πρόγραμμα «ΤΡΙΤΣΗΣ» και από τα προηγούμενα προγράμματα. Δεν ακυρώνουμε και τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Δόθηκαν από τον κρατικό προϋπολογισμό και από προγράμματα της Ευρώπης πάρα πολλά, εκατοντάδες εκατομμύρια και γίνονται υποδομές σε όλα τα νησιά, από δρόμους, προσπάθεια για την ενίσχυση της υγείας, φράγματα, λιμάνια.

Φυσικά, εχθρός του καλού είναι το καλύτερο και πάντα θα λέμε να υπάρχει το περισσότερο και το ακόμα περισσότερο, αλλά σίγουρα, η νησιωτική Ελλάδα σήμερα δεν έχει καμμία σχέση με τη νησιωτική Ελλάδα του χθες.

Θα σας πω ένα παράδειγμα μόνο. Στον Νομό Κυκλάδων -δεν θέλω να επεκταθώ- έχουμε ανεργία μηδέν. Δεν υπάρχουν άνεργοι! Και κάποτε το φαινόμενο ότι έφευγαν από τα νησιά και επέστρεφαν στην Αθήνα ή στην υπόλοιπη Ελλάδα για να βρουν δουλειά, έχει αντιστραφεί. Γυρίζουν στα νησιά για να βρουν δουλειά και μάλιστα, έχουμε και έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού, να εργαστεί στις επιχειρήσεις.

Αυτή είναι πραγματικότητα. Δηλαδή, είναι μια καλή πραγματικότητα, όπου πλέον έχουμε φτάσει σε ένα σημείο οριακό, για μένα, που πρέπει να περιφρουρήσουμε τα νησιά, το περιβάλλον, όλο αυτό το μοναδικό κυκλαδικό τοπίο. Πρέπει να το περιφρουρήσουμε από την ανάπτυξη, η οποία πλέον, για μένα, έχει και τα χαρακτηριστικά της επικίνδυνης ανάπτυξης, γιατί περνάει κάποια όρια.

Και πράγματι, το κάνει αυτό η Κυβέρνηση -το θεωρώ πολύ σημαντικό, το λέω σε κάθε νησί ξεχωριστά και σε κάθε μου ομιλία και αυτό πρέπει να είναι μια κοινή συνισταμένη όλων των πολιτικών δυνάμεων- με το μεγάλο πρόγραμμα το οποίο γίνεται για όλη την επικράτεια, με τα 700 εκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης, με πρώτη ταχύτητα τον Νομό Κυκλάδων, τα ειδικά πολεοδομικά σχέδια, τα οποία πρέπει να βρουν σύμφωνες όλες τις πολιτικές δυνάμεις, για να περιφρουρήσουμε την ταυτότητα την κυκλαδική, τη νησιωτική. Όπως την κληρονομήσαμε εμείς, να έχουν τη χαρά να την κληρονομήσουν και οι επόμενες γενιές. Βάζω μια τελεία σε αυτό.

Και να πω κάτι το οποίο, επίσης, είναι σημαντικό: Η πολιτεία, επειδή θέλω να απευθυνθώ προς την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ -πράγματι, το αναγνωρίζω, ήμασταν Αντιπολίτευση- έφερε το θεσμικό πλαίσιο του μεταφορικού ισοδυνάμου, κύριε Μιχαηλίδη. Θετικό είναι. Ποιος είπε ότι είμαστε εναντίον του μεταφορικού ισοδυνάμου; Έχω ακούσει και τον Υπουργό και τον Υφυπουργό που λένε εδώ, από Βήματος Βουλής ότι, ναι, το μεταφορικό ισοδύναμο είναι ένας θεσμός σύγχρονος, τον οποίο είχε ανάγκη η νησιωτική Ελλάδα. Το λέμε.

Ήταν, όμως, επαρκής; Όχι, ήθελε εκσυγχρονισμό. Ήθελε εκσυγχρονισμό και στο πλαίσιο αυτό, έχουν γίνει παρεμβάσεις από το Υπουργείο Ναυτιλίας να εκσυγχρονίσουν το θεσμικό πλαίσιο που κληρονομήσαμε. Εμείς είμαστε ειλικρινείς, όμως.

Πείτε, όμως και εσείς, κάντε την αυτοκριτική σας. Τον ΦΠΑ των νησιών γιατί τον καταργήσατε; Θυμάμαι χαρακτηριστικά τον προηγούμενο Υπουργό Άμυνας της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ που από την πρωτεύουσα των Κυκλάδων, την Ερμούπολη, έκανε την ανακοίνωση ότι καταργείται ο ΦΠΑ των νησιών του Αιγαίου. Αυτό είναι μια πραγματικότητα.

Επί ΣΥΡΙΖΑ καταργήθηκε, κύριε Μιχαηλίδη, ένα κεκτημένο των νησιών από τότε που δημιουργήθηκε ο ΦΠΑ, ο φόρος προστιθέμενης αξίας στην Ελλάδα, όταν μπήκαμε στην τότε ΕΟΚ, με κυβέρνηση Κωνσταντίνου Καραμανλή. Έδωσε αυτό το μοναδικό δώρο ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στην πλευρά των νησιωτών μας, γιατί είπε ότι έπρεπε τότε να ενισχυθούν, για να παραμείνουν στα νησιά και τον κατήργησε ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Όπως εμείς έχουμε τη γενναιότητα να παραδεχτούμε το θεσμικό πλαίσιο του μεταφορικού ισοδυνάμου και ότι θέλει και χρήζει βελτίωσης και ακόμα βελτίωσης και εσείς κάνατε αυτό το πισωγύρισμα για τα νησιά, την κατάργηση του ΦΠΑ.

Και ένα δεύτερο. Ακούω για τα ασφαλιστικά και τα συνταξιοδοτικά των ναυτικών μας. Πλέον η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα πιο σύγχρονα ασφαλιστικά συστήματα στην Ευρώπη. Γιατί; Διότι η νομοθετική παρέμβαση, ο ν.4670, η μεταρρύθμιση που κάναμε, έχει συμπεριλάβει ό,τι πιο σύγχρονο υπάρχει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με συντελεστές αναπλήρωσης οι οποίοι βελτιώνουν την απονομή των συντάξεων με τρόπο ανταποδοτικό.

Ταυτόχρονα -δείτε το αυτό- ναι, είμαστε η χώρα στην οποία ενοποιήθηκαν όλα τα ταμεία. Δεν υπάρχουν πλέον εκείνα τα κατάλοιπα ΟΑΕΕ, ΙΚΑ. Απλώς, είναι στη συνείδηση του κόσμου. Οι σημερινοί εργαζόμενοι θα απολαύσουν μόνο τον e-ΕΦΚΑ, τον Εθνικό Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης, με δίκαιο τρόπο, με αναλογικότητα, όλοι οι Έλληνες πολίτες κάτω από την ίδια ομπρέλα, το ίδιο και οι ναυτικοί μας. Διατηρήθηκε μόνο ένα ταμείο, το ΝΑΤ. Αυτό δείχνει ότι η ελληνική πολιτεία αναγνωρίζει το ναυτικό επάγγελμα, αναγνωρίζει τους ναυτικούς μας, τους οποίους διαχρονικά στηρίζει και ειδικά, η Νέα Δημοκρατία έχει αποδείξει έμπρακτα με τις πολιτικές της ότι για τους ναυτικούς μας πάντα είναι ένα βήμα μπροστά, γιατί τους αγκαλιάζει και τους στηρίζει.

Με αυτές τις σκέψεις, κύριε Πρόεδρε, ολοκληρώνω την τοποθέτησή μου, επαναλαμβάνοντας ότι, πράγματι, αυτό το νομοσχέδιο είναι τομή. Το είχε ανάγκη η ναυτιλία μας, είναι εκσυγχρονισμός, βελτίωση και πραγματικά, γυρίζουμε σελίδα στη ναυτιλία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Βρούτση και για την τήρηση του χρόνου, όπως πάντα.

Ορίστε, κύριε Μιχαηλίδη, έχετε τον λόγο.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, είμαι απόλυτα βέβαιος ότι γνωρίζετε ότι η κατάργηση του μειωμένου ΦΠΑ στα νησιά ήταν μια μνημονιακή υποχρέωση, όπως είμαι επίσης απόλυτα βέβαιος ότι γνωρίζετε ότι ήταν μέσα στα διαλαμβανόμενα στο mail Χαρδούβελη.

Επομένως, καθώς μας είπατε ότι ομολογουμένως, έχετε την πολιτική μεγαλοψυχία να αναγνωρίσετε ότι το μεταφορικό ισοδύναμο είναι μια, πράγματι, εμβληματική πρωτοβουλία της δικής μας διακυβέρνησης, θα πρέπει τουλάχιστον να γνωρίζετε ότι η νεότερη ιστορία της Ελλάδος δεν ξεκινάει από το 2015. Εννοώ ότι ξεκινάει από πολύ νωρίτερα η οικονομική της διαδρομή στο πλαίσιο αυτό των περιστολών τις οποίες περιγράψατε και στις οποίες αναφερθήκατε.

Επομένως, επαναλαμβάνω ότι ήταν μια μνημονιακή ασφυκτική υποχρέωση και το γεγονός ότι κάποια λίγα, ελάχιστα νησιά κατάφεραν να διατηρήσουν το καθεστώς του μειωμένου ΦΠΑ, μεταξύ των οποίων και το δικό μου νησί, η Χίος, με το πρόσχημα -σε πολλά εισαγωγικά- της «προσφυγικής κρίσης». Αυτό να σας πληροφορήσω ότι με μεγάλη δυσκολία και με πολλούς αγώνες καταφέραμε να το περισώσουμε.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Πριν κληθεί στο Βήμα ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Κωνσταντίνος Κατσαφάδος, τον λόγο έχει ο Υπουργός κ. Πλακιωτάκης για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Είναι κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις που στην ουσία αποσαφηνίζουν τα επιμέρους άρθρα.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

(ΝΑ ΜΠΟΥΝ ΟΙ ΣΕΛΙΔΕΣ 121-123)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κατ’ αρχάς, ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Βλέπω πάνω και δεξιά κάποια λουλούδια και δεν θα μπορούσα να μην εκφράσω τα θερμά μου συλλυπητήρια για τον χαμό του εκλεκτού συναδέλφου, του Μανούσου Βολουδάκη, ο οποίος τίμησε τα έδρανα του Κοινοβουλίου με το ήθος, τις αρχές του.

Εκφράζω τα θερμά μου και τα ειλικρινή μου συλλυπητήρια στην οικογένειά του, στη γυναίκα του και στα τρία του παιδιά.

Κύριε Μιχαηλίδη, δεν είναι πρόσχημα η προσφυγική κρίση, τη βιώσαμε, όχι μόνο στη Χίο, αλλά και στα υπόλοιπα νησιά. Άρα, δεν είναι προσχηματικό αυτό. Εκτός αν δεν θεωρείτε ότι ήταν προσφυγική η κρίση και ήταν κάτι άλλο. Όμως, θα ήθελα, επειδή άκουσα πάρα πολλά μέσα σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, να ξεκινήσω πρώτα με το νομοσχέδιο και μετά να κάνω την τοποθέτησή μου για όλα αυτά τα οποία άκουσα, γιατί το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος αυτής της συζήτησης έγινε για θέματα εκτός του νομοσχεδίου, από τους εκπροσώπους όλων σχεδόν των κομμάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν έχει κάτι από τα λίγα να περηφανεύεται ως οικονομικά επιτεύγματα αυτή η χώρα, είναι η ναυτιλία της, η ναυτιλία της η οποία πρωτοπορεί, η ναυτιλία της η οποία πρωταγωνιστεί, η ναυτιλία της η οποία ενισχύει διπλωματικά την ισχύ της χώρας μας -και αυτό το βλέπουμε τώρα με την ενεργειακή κρίση και με την επισιτιστική κρίση-, η ναυτιλία, όμως, η οποία τρέχει ως ένας διαφορετικός και ένας ιδιαίτερος οικονομικός τομέας -ναυτιλία μαζί με τις μεταφορές- με ρυθμούς πιο ευέλικτους και πιο γρήγορους από τους διάφορους άλλους οικονομικούς τομείς και διάφορες άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Σε αυτό το πλαίσιο, σε αυτήν την ταχύτητα με την οποία κινούνται οι εξελίξεις γύρω από την ναυτιλία, κάποια στιγμή θα έπρεπε να προσαρμοστεί και αυτή η χώρα, θα έπρεπε να προσαρμοστεί η Ελλάδα, εφόσον θέλει να συνεχίσει αυτό το θαύμα το οποίο επιτελείται εδώ και δεκαετίες και να συνεχίσει να έχει την πρωτοκαθεδρία στην παγκόσμια ναυτιλία.

Οι τεχνολογικές και οργανωτικές εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας, η ψηφιακή οικονομία η οποία έχει μπει στη ζωή μας εδώ και πάρα πολλά χρόνια, όλες αυτές οι αλλαγές οι οποίες έχουν γίνει στον τρόπο μεταφορών, νομίζω, ότι καθιστούν επιβεβλημένο να πρέπει να έχει αυτή η χώρα ένα δίκαιο, ένα ναυτικό δίκαιο, ένα ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, που θα καθορίζει τις σχέσεις ανάμεσα στη ναυτιλία και το κράτος, εκσυγχρονισμένο, και όχι να είμαστε κολλημένοι και προσκολλημένοι στο 1958.

Άκουσα την κριτική του ΣΥΡΙΖΑ. Ο ΣΥΡΙΖΑ λέει ότι έκανε δέκα χρόνια το 1958 για να γίνει και ότι ήρθε η Νέα Δημοκρατία να το κάνει μέσα σε δύο χρόνια. Αυτό είναι τιμητικό, κύριοι συνάδελφοι. Και επιτρέψτε μου και από το Βήμα αυτό να εκφράσω τις ευχαριστίες μου και τα συγχαρητήριά μου τόσο στην κ. Αθανασίου όσο και στους υπόλοιπους έγκριτους συνεργάτες της, είτε είναι ακαδημαϊκοί είτε είναι δικηγόροι, οι οποίοι συνέβαλαν τα μέγιστα για να μπορέσει επιτέλους η χώρα να έχει ένα Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο. Τι θα κάνει αυτό το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο; Θα προσπαθήσει να είναι εφαρμόσιμο μεσομακροπρόθεσμα γύρω από τις ανάγκες τις οποίες έχει ναυτιλία. Θα προσπαθήσει να είναι φιλικότερο και να είναι ελκυστικότερο για να μπορέσουμε να κάνουμε αυτό το οποίο είναι το μεγάλο ζητούμενο. Τι να κάνουμε; Να ενδυναμώσουμε την ελληνική σημαία. Αυτός δεν είναι ο στόχος μας; Αυτός δεν είναι ο κοινός στόχος;

Και ανοίγω μια παρένθεση εδώ, γιατί η κ. Μανωλάκου είπε ότι προπέλα χωρίς ναυτεργάτες δεν υπάρχει. Αλλά ισχύει και το ανάποδο, δεν μπορεί να υπάρχουν ναυτικοί χωρίς προπέλες. Άρα, το σημαντικό είναι να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε τις συνθήκες αυτές, ούτως ώστε να συνεχίσει η χώρα μας να πρωταγωνιστεί και να πρωτοπορεί, να συνεχίσουμε και να παράγουμε ναυτικούς, αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα, το οποίο να είναι ικανό να μπορεί να ανταποκριθεί στις σύγχρονες συνθήκες και απαιτήσεις και να μπορεί να δημιουργείται ένας πλούτος τον οποίο θα τον καρπώνεται αναλογικά το σύνολο σχεδόν της ελληνικής κοινωνίας.

Άκουσα και το «γιατί το φέρνετε τώρα;» Πότε να το φέρουμε; Έγινε μια ολοκληρωμένη προσπάθεια. Άκουσα ένα άλλο ψέμα. Έφυγε ο κ. Καλαματιανός. Είπε: «Μίλησα με τον πρόεδρο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά και έπεσα από τα σύννεφα». Ο προηγούμενος πρόεδρος είχε ορίσει τους εκπροσώπους, κύριε Μιχαηλίδη, από τον Δικηγορικό Σύλλογο, οι οποίοι συμμετείχαν στη διαδικασία της διαβούλευσης. Δεν έγινε κάτι στα κρυφά. Δύο χρόνια συνεδρίαζαν οι άνθρωποι. Δύο χρόνια περίμεναν προτάσεις. Δύο χρόνια γινόταν η διαβούλευση. Έγινε η ακρόαση των φορέων. Λέτε ότι η Κυβέρνηση δεν φώναξε πολλούς φορείς. Γιατί, αυτούς που φωνάξατε εσείς δεν ήρθαν; Δεν προσκλήθηκαν; Τι βγήκε από την ακρόαση των φορέων; Βγήκε ότι η πλειοψηφία δεν ήταν αρνητική απέναντι στο νομοθέτημα το οποίο συζητάμε σήμερα. Αυτό δεν προέκυψε; Κάποιοι φορείς είχαν κάποιες παρατηρήσεις μεμονωμένες για κάποια συγκεκριμένα άρθρα.

Η ουσία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι φέραμε αυτό το νομοσχέδιο για να μπορέσουμε να εκσυγχρονίσουμε, να κάνουμε πιο λειτουργική, πιο αποδοτική και πιο ελκυστική τη ναυτιλιακή διαδικασία και την ελληνική σημαία. Άκουσα «τέρατα» πάλι! Το νηολόγιο, λέει! Για να γυρίσουμε και να κοιτάξουμε τα στοιχεία, κύριοι συνάδελφοι, και να δούμε. Αυξήθηκαν οι εγγραφές στο ελληνικό νηολόγιο και το 2020 και το 2021 και το 2022. Και το πιο σημαντικό δεν είναι μόνο ότι αυξήθηκαν μέσα από τις παρεμβάσεις τις οποίες κάναμε, είναι ότι μειώσαμε, είναι ότι ανασχέσαμε τον ρυθμό διαγραφής από το ελληνικό νηολόγιο. Μειώθηκαν τα πλοία τα οποία διαγράφονταν από το ελληνικό νηολόγιο. Και αυτό είναι μια επιτυχία.

Να κάτσουμε και να συζητήσουμε και να πούμε τι; Αν διασφαλίζουμε και αν προστατεύουμε τα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών μέσα από αυτό το νομοθέτημα; Έχει την πρώτιστη σημασία αυτό. Εκεί δώσαμε τη μεγαλύτερη βάση. Και ποιος το αποδέχεται; Ούτε εγώ, ούτε εσείς, αλλά αυτοί που υποστηρίζουν τα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Ήρθε ο κ. Καλαματιανός εδώ, ανέβηκε στο Βήμα και είπε «Το άρθρο 50...». Ρώτησε ο κ. Καλαματιανός τον εκπρόσωπο της ΠΝΟ: «Τι έχετε να μας πείτε για το άρθρο 50;». Και εκείνος απάντησε: «Κανένα πρόβλημα». Δεν υπάρχει γραμμή, δεν υπάρχει παράγραφος, όχι άρθρο, στο συγκεκριμένο νομοθέτημα το οποίο να δημιουργεί χειρότερες και πιο δυσμενείς συνθήκες για τον Έλληνα ναυτικό από ό,τι υπάρχουν σήμερα. Αντιθέτως προστατεύουμε και διασφαλίζουμε όσο το δυνατόν περισσότερο και όσο το δυνατόν καλύτερα τα δικαιώματα και τις απαιτήσεις τους. Και δεν το λέμε εμείς, σας το ξαναλέω, το σημαντικό είναι να το λένε οι ίδιοι. Και το είπε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Εκτός και αν θεωρούν κάποια κόμματα εδώ μέσα στο Κοινοβούλιο ότι υπερασπίζονται και ότι έχουν μεγαλύτερη αγάπη και μεγαλύτερες ευαισθησίες από τους ίδιους ναυτικούς για τα δικαιώματα των ναυτικών!

Ακούστηκαν πολλά. Τώρα, όμως, θέλω να φύγω από το νομοσχέδιο, αφού νομίζω ότι όλοι καταλαβαίνουμε την ανάγκη που υπήρχε. Και ο ΣΥΡΙΖΑ είπε: «Ήταν επιβεβλημένη η ανάγκη, αλλά είναι λίγος ο χρόνος που το κάνατε και βιάζεστε.». Κύριε Μιχαηλίδη, τεσσεράμισι χρόνια ήσασταν στην κυβέρνηση, αλλά δεν κάνατε τίποτα, δεν κάνατε καμμία επιτροπή. Τεσσεράμισι χρόνια ήσασταν κυβέρνηση, αλλά δεν θίξατε καθόλου το θέμα, εφόσον θεωρείτε ότι ήταν επιβεβλημένο! Και το ΠΑΣΟΚ, μάλιστα, θα το υπερψηφίσει. Έκαναν κάποιες παρατηρήσεις και τα υπόλοιπα κόμματα. Ακούστηκαν, όμως, πολλά για την ελλειμματική πολιτική του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Σ' ό,τι έχει να κάνει με το Λιμενικό και την ενίσχυση του Λιμενικού, καλό είναι οι εκπρόσωποι του ΣΥΡΙΖΑ να μη μιλάνε, γιατί στα τεσσεράμισι χρόνια που ήταν κυβέρνηση ούτε μία πρόσληψη δεν έγινε. Ένας λιμενοφύλακας δεν μπήκε στο Λιμενικό στα τεσσεράμισι χρόνια που ήταν κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ, και με την προσφυγική κρίση την οποία αντιμετωπίζαμε. Είπαν για τα τρία πλωτά ασθενοφόρα, όπως και για το μεταφορικό ισοδύναμο, το οποίο εμείς το παραλάβαμε από τον ΣΥΡΙΖΑ -ήταν μια σωστή πολιτική- και το εξελίξαμε. Είπαν όμως για τα τρία πλωτά ασθενοφόρα. Δεν τα είχατε πάρει. Είχατε ξεκινήσει τη διαδικασία των τριών πλωτών ασθενοφόρων. Εμείς και τα πήραμε τα τρία πρώτα ασθενοφόρα και, επειδή ήταν σωστό, πήραμε άλλα οκτώ και σχεδιάζουμε να πάρουμε άλλα δέκα. Αυτή είναι η ελλειμματική πολιτική την οποία κάνει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής;

Να μιλήσουμε για την ακτοπλοΐα; Διότι για την πρωτοπόρο ναυτιλία σάς είπα ενδεικτικά κάτι με το νηολόγιο. Να μιλήσουμε για την ακτοπλοΐα! Ήταν 90 εκατομμύρια ευρώ η κρατική επιδότηση στις ακτοπλοϊκές γραμμές, και την έχουμε πάει στα 138 εκατομμύρια ευρώ. Να δούμε πόσες γραμμές έχουν δημιουργηθεί; Να δούμε πώς εκτελείται η ενδονησιωτική συγκοινωνία στη χώρα μας; Να ρωτήσουμε τους νησιώτες αν είναι ικανοποιημένοι από τις συνθήκες οι οποίες επικρατούν στην ελληνική ακτοπλοΐα; Δεν μπορεί να ερχόμαστε εδώ και να καταρρίπτουμε τα πάντα, να κατηγορούμε και να ρίχνουμε λάσπη στον ανεμιστήρα και να λέμε ότι δεν έγινε τίποτα και να ζούμε στον δικό μας κόσμο.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, πιστεύω ότι το συγκεκριμένο νομοθέτημα είναι όχι μόνο προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά ήταν επιβεβλημένο να γίνει εδώ και δεκαετίες. Ήταν επιβεβλημένο, για να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε καθαρούς όρους και καθαρή σχέση.

Και αυτό, εάν θέλετε, είναι ακόμα και ένα στοιχείο, για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τη διαφθορά, τη γραφειοκρατία και τη διαπλοκή μέσα από την πολυνομία που επικρατούσε και το αδιέξοδο, στο οποίο βρίσκονταν διάφοροι άνθρωποι, οι οποίοι ασχολούνται γύρω από τη ναυτιλία και που δεν ήξεραν τι μπορούσαν να κάνουν, όπως και μέσα από την τακτική που ακολουθούσε το κράτος να ακυρώνει διεθνείς νομολογίες χωρίς να τις ενσωματώνει στην εθνική νομοθεσία.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι ο Κώδικας του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου θα βοηθήσει και θα είναι ένας μεγάλος, σημαντικός, υποστηρικτικός παράγοντας, για να συνεχίσει η χώρα μας να πρωταγωνιστεί στην παγκόσμια ναυτιλία, να συνεχίσει να υπάρχει το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας και να συνεχίσουμε να είμαστε περήφανοι για το ελληνικό εμπορικό ναυτικό.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25 κ. Κλέων Γρηγοριάδης -ο οποίος δεν κρατιέται, ανέβηκε κιόλας!

**ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ.

Με καταλάβατε, κύριε Πρόεδρε, έτσι ακριβώς έχει η κατάσταση.

Ευχαριστώ πολύ που μου δώσατε τον λόγο και ευχαριστώ ιδιαιτέρως τον κύριο που πήρε το υγειονομικό ρίσκο, ενώ δεν του αντιστοιχεί να παίρνει τέτοια ρίσκα, να καθαρίζει το Βήμα για να μην κολλήσω εγώ COVID και να πάρει το ρίσκο να κολλήσει ο ίδιος. Δεν είναι ούτε σωστά ντυμένος ούτε εκπαιδευμένος και κυρίως δεν είναι υγειονομικός, είναι υπάλληλος της Βουλής των Ελλήνων. Αυτός είναι ο κύριος και παίρνει αυτό το ρίσκο -είναι πολλοί.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε, χθες πέθανε ο συνάδελφος μας ο Μανούσος Βολουδάκης, ένας πολύ νέος άνθρωπος, Βουλευτής με τη Νέα Δημοκρατία στον Νομό Χανίων. Θέλουμε να εκφράσουμε από αυτό εδώ το Βήμα τα ειλικρινέστατα συλλυπητήριά μας στην οικογένειά του.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, επίσης χθες ακρωτηριάσατε -και εννοούμε τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ- τη δημοκρατία μας και το κάνατε αυτό, όπως είπατε στον ελληνικό λαό, για να την προστατεύσετε δήθεν από αυτούς που θέλουν ή σκοπεύουν να την ακρωτηριάσουν. Αυτό δεν βγάζει κανένα νόημα. Με ακρωτηριασμούς οι δημοκρατίες δεν σώζονται, κινδυνεύουν περισσότερο. Αυτό ακριβώς συμβαίνει.

Και έτσι, μετά τον ακρωτηριασμό που επιφυλάξατε στη δημοκρατία μας -Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ, τα δύο πρώτα εκ των μνημονιακών κομμάτων- με τον τρόπο σας, με τον δόλο που το κάνατε, ο Κασιδιάρης κατήγαγε χθες περίλαμπρη νίκη. Ελπίζουμε στο ΜέΡΑ25 αυτή να είναι η τελευταία της θλιβερής φασιστικής και νεοναζιστικής του καριέρας, η οποία μάλιστα νίκη τού προσφέρθηκε από τα δικά σας χέρια.

Σπείρατε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές της Κυβέρνησης και του ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ, ανέμους και εξαιτίας σας θα θερίσουμε όλοι μαζί και ο ελληνικός λαός θύελλες. Το λέμε, για να καταγραφεί στα Πρακτικά και να θυμούνται οι επόμενοι Έλληνες, οι επόμενοι άνθρωποι που θα ζήσουν σε αυτή τη χώρα, ποιος από εμάς είχε προειδοποιήσει ότι ο ακρωτηριασμός της δημοκρατίας είναι να κάνεις τέτοια πράγματα.

Από την άλλη πλευρά, ως ΜέΡΑ25 -αλλά νομίζουμε ότι εκφράζουμε και το γενικό αίσθημα του ελληνικού λαού- είμαστε εξαιρετικά περήφανοι για την τρέχουσα εβδομάδα που κοντεύει να τελειώσει για δύο κυρίως πράγματα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές:

Είμαστε εξαιρετικά υπερήφανοι ως ΜέΡΑ25 για τους άνδρες και τις γυναίκες της ΕΜΑΚ, αλλά και των εθελοντών Ελλήνων διασωστών. Είμαστε περήφανοι όχι επειδή έπραξαν το καθήκον τους στην Τουρκία σώζοντας τις ζωές τόσων ανθρώπων -αυτό είναι αυτονόητο, είναι το καθήκον τους, η υποχρέωσή τους και το κάνουν πάντα το ξέρουμε-, είμαστε περήφανοι και βαθιά συγκινημένοι, κύριε Πρόεδρε, γιατί αυτοί οι άνθρωποι έκλαιγαν και βλέπαμε τα δάκρυά τους στις κάμερες κάθε φορά που διέσωζαν Τουρκόπουλα με τον ίδιο τρόπο ακριβώς που θα έκλαιγαν, ελληνικέ λαέ, πολίτες που μας ακούτε, εάν έσωζαν Ελληνόπουλα.

Και αυτό, κατά τη γνώμη μας, είναι ο μεγαλύτερος πατριωτισμός, πολίτες. Ο μεγαλύτερος πατριωτισμός είναι ο διεθνισμός. Αυτό απέδειξαν οι άνθρωποι της ΕΜΑΚ και οι εθελοντές διασώστες χθες. Και βεβαίως είναι ο διεθνισμός, αφού όλοι μας στην πραγματικότητα έχουμε μόνο μία πατρίδα -ναι!- και ένα μόνο σπίτι, το γαλάζιο αυτό μικρό αριστούργημα, τον πλανήτη γη. Πατριωτισμός, λοιπόν, είναι μόνο ο διεθνισμός και τίποτε άλλο, για κανέναν άλλον λόγο.

Θα είμαι εξαιρετικά σύντομος, κύριε Πρόεδρε, αλλά είμαι πολύ βαθιά συγκινημένος και θα αφιερώσω στο Εθνικό Θέατρο και στα τεκταινόμενα στα κτίριά του, στις άλλες κρατικές σχολές μας, στο Βασιλικό, στο Κρατικό Θέατρο Βορείου Ελλάδας, στο ΔΗΠΕΘΕ Πάτρας, στα τεκταινόμενα από τους υπέρλαμπρους, τους θαυμάσιους, τους υπέροχους μαθητές και μαθήτριες, φοιτητές και φοιτήτριες -δημοτικό τους κάνατε, αλλά ό,τι κι εάν λέτε εσείς, είναι σπουδαστές και σπουδάστριες- και τους θαυμάσιους αυτούς ανθρώπους.

Το δεύτερο πράγμα που μας συγκίνησε μαζί με τους Έλληνες διασώστες ήταν βέβαια, τι άλλο; Ήταν τα παιδιά μας, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές. Ήταν τα δικά μου τα παιδιά, γιατί εγώ είμαι ηθοποιός σαράντα χρόνια σε αυτή τη χώρα και οι αυριανοί ηθοποιοί είναι τα παιδιά μου που έχουν βγει μέσα από τα σπλάχνα μου και από την καρδιά μου -όχι τη δική μου, από όλης της προηγούμενης γενιάς. Εμείς είμαστε οι θεατρικοί τους γονείς. Μας έκαναν περήφανους όσο οι πυροσβέστες και οι άνθρωποι της ΕΜΑΚ και οι διασώστες μαχητές.

Εδώ και μέρες μάς έχουν κάνει περήφανους από τη στιγμή που έκαναν τις καταλήψεις τους, αλλά χθες μας κάνουν ακόμα πιο περήφανους. Ξέρετε γιατί; Διότι, εάν δείτε τις φωτογραφίες που είναι αναρτημένες στο διαδίκτυο, θα δείτε τη φοβερή σύμπτωση ότι και αυτά έκλαιγαν. Είναι πεντακόσια ή εξακόσια χιλιόμετρα δυτικότερα από τους διασώστες μας εθελοντές ή στρατιωτικούς και έκλαιγαν τα παιδιά μας, όπως έκλαιγαν και εκείνοι.

Αναρωτιέται κανείς -εγώ αναρωτήθηκα- γιατί κλαίνε τα παιδιά. Κλαίνε από τον φόβο τους, γιατί χάνουν τη χρονιά τους; Γιατί χάνουν τα χρήματα που έδωσαν τα ίδια δουλεύοντας σκληρά ή οι γονείς τους που είναι οι περισσότεροι αγρότες ή κτηνοτρόφοι ή, εν πάση περιπτώσει, φτωχοί άνθρωποι που ανήκουν στην εργατική τάξη; Έκλαιγαν από συγκίνηση, γιατί ήταν η μεγαλύτερη πορεία που έχει δει ποτέ η χώρα από καλλιτέχνες από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου και, δόξα τω θεώ, είμαι πια σχεδόν πενήντα οκτώ χρονών; Έκλαιγαν, γιατί είδαν δεκάδες χιλιάδες ανθρώπους, αυτό το πολύχρωμο χαλί να σκεπάζει την πρωτεύουσα και να κλείνει στόματα;

Όχι. Καταλήγω στο συμπέρασμα ότι έκλαιγαν, γιατί παραιτήθηκαν για λογαριασμό τους σύσσωμοι οι καθηγητές τους, εάν δεν κάνω λάθος, σαράντα τρεις στον αριθμό. Έκλαιγαν, γιατί για πρώτη φορά είδαν τους γονείς τους -όχι τους φυσικούς, τους πραγματικούς γονείς τους, αλλά τους καλλιτεχνικούς, τους καθηγητές, αυτούς που τους μαθαίνουν να κάνουν στράτα πάνω στα πρώτα βήματα της τέχνης τους- ότι δεν κάνουν την πάπια, όπως κάνουν όλοι σε αυτή τη χώρα. Είδαν ότι πήραν το βάρος και την ευθύνη της ύπαρξής τους και είπαν «Όχι, ως εδώ και μη παρέκει. Παραιτούμαστε όλοι μπροστά σε αυτό το αίσχος της υποβάθμισης των πτυχίων που παίρνουν τα παιδιά μας και που παρέχουμε εμείς ως διδάσκοντες!».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

Το χειροκρότημα αυτό πράγματι το αξίζουν -όχι εγώ- τα παιδιά μας.

Γι’ αυτόν τον λόγο, λοιπόν, ακούστε με λίγο, θα είμαι σύντομος: Ανέστης Αζάς, Ιώ Βουλγαράκη, Εβίτα Ζημάλη, Αλεξία Καλτσίκη, Σίμος Κακάλας, Μαρία Κεχαγιόγλου, Γεωργία Μαυραγάνη, Θάνος Παπακωνσταντίνου, Αγλαΐα Παππά, Λένα Φιλίπποβα, Νίκος Χατζόπουλος, Ταξιάρχης Χάνος, Ρηνιώ Κυριαζή, Κατερίνα Κοζαδίνου, Γιάννης Νταλιάνης, Μελίνα Παιονίδου, Χαρά Κεφαλά, Κωνσταντίνα Πιτσιάκου, Φωκάς Ευαγγελινός, Αγγελική Στελλάτου, Ιωάννα Τουμπακάρη, Βίκυ Παναγιωτάκη, Mαριέλα Νέστορα, Κωνσταντίνος Μωραΐτης, Αλεξάνδρα Καζάζου, Χρυσή Τζαρδή, Kωνσταντίνος Μπουμπούκης, Δηώ Καγγελάρη, Γρηγόρης Ιωαννίδης, Διονύσης Καψάλης, Αλέξανδρος Βούλγαρης, Χρήστος Δήμας, Πέτρος Σεβαστίκογλου, Σύλλας Τζουμέρκας, Θάλεια Ιστικοπούλου, Γιάννης Μετζικώφ -συνεργαζόταν και με τη Βουλή μας ο τελευταίος- Παναγιώτα Κωνσταντινάκου, Γιώργος Σαμπατακάκης, Θωμάς Μοσχόπουλος, Πρόδρομος Τσινικόρης.

Ακούστε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, και κυρίως, ακούστε πολίτες, αυτά τα ονόματα. Ξέρετε γιατί; Διότι πρέπει να τα ακούσετε, γιατί πρέπει να τα πω και γιατί κανένα από αυτά τα ονόματα δεν θα τα ακούσετε από τα μέσα παραπληροφόρησης της λίστας Πέτσα, από τα κανάλια των εφοπλιστών, γιατί κανένα από αυτά τα πουλημένα κανάλια δεν πρόκειται να τα αναφέρει.

Είναι οι καθηγητές της Σχολής του Εθνικού μας -του Εθνικού σας, εσείς τους διορίσατε- Θεάτρου, που υπέβαλαν χθες την παραίτησή τους σύσσωμοι, όλοι σαν μια γροθιά, όπως είχαν από εβδομάδες προειδοποιήσει, συνεπείς στα λόγια τους. Ξέρετε ποιο είναι το πιο συγκινητικό; Ξέρετε γιατί έκλαιγαν τα παιδιά τους στην πορεία; Σε όλες τις φωτογραφίες κλαίνε τα παιδιά. Ξέρετε γιατί; Γιατί αυτοί φαίνεται ότι είναι οι μόνοι άνθρωποι που μέσα σε όλα αυτά τα χρόνια της σήψης και της βαθιάς παρακμής της χώρας μας παραιτήθηκαν από τα καθήκοντά τους εκφράζοντας, έτσι, έμπρακτα την αντίθεσή τους στο κατάπτυστο π.δ.85 του 2022 που υποβαθμίζει όλες τις καλλιτεχνικές σπουδές, ανεξαιρέτως, δημιουργεί αισχρά προβλήματα στον εργασιακό μας χώρο και απαξιώνει συνολικά τον κλάδο των παραστατικών τεχνών, εκφράζοντας -έτσι- επίσης έμπρακτα την αλληλεγγύη και τη συμπαράστασή τους στον αγώνα των σπουδαστών τους, των παιδιών τους, αυτών που θα είναι αύριο στη θέση τους. Συνεχίζεται αυτή η αλυσίδα.

Τα οποία παιδιά -σας ενημερώνω σε περίπτωση που δεν το ξέρετε, γιατί εδώ πολλοί από τους κυβερνώντες κάνουν ότι δεν το ξέρουν- έχουν προχωρήσει, κύριε Πρόεδρε, εδώ και βδομάδες στην κατάληψη της σχολής που, εδώ και μερικές μέρες, μαζί με τους συναδέλφους τους από άλλες σχολές έχουν καταλάβει το κτήριο Τσίλλερ και τη σκηνή Ρεξ του Εθνικού μας Θεάτρου, καθώς και το Βασιλικό Θέατρο στη Θεσσαλονίκη.

Αξίζει να σημειώσουμε -και είναι ντροπή σας!- ότι για πρώτη φορά στην ιστορία της Ελλάδας καταφέρατε, βρε αθεόφοβοι, να κλείσετε τη σχολή του Εθνικού μας Θεάτρου, καταφέρατε να είναι ανενεργή. Δεν το πέτυχε ούτε η γερμανική κατοχή. Δεν το πέτυχε ούτε η κατάπτυστη επτάχρονη χούντα των συνταγματαρχών. Δεν έκλεισε ποτέ η σχολή. Την έκλεισε ο «Κυριάκος Μητσοτάκης Α.Ε.». Και μπράβο του.

Κινδυνεύει, βεβαίως, να χαθεί η χρονιά των παιδιών -αν δεν έχει ήδη χαθεί- και αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει καμμία κυβερνητική δέσμευση. Η κατάσταση γίνεται ολοένα και πιο κρίσιμη. Από πλευράς σας; Το Υπουργείο σας, η κ. Μενδώνη, ο κ. Γιατρομανωλάκης, ούτε αντιδρούν ούτε μιλούν ούτε φαίνεται να τους νοιάζει ούτε φαίνεται να σκοπεύουν να συνομιλήσουν ουσιαστικά για τα φλέγοντα ζητήματα του πολιτισμού μας. Ας είναι.

Ακόμα μια φορά τα παιδιά μας, μαζί με τους δασκάλους τους αγκαλιασμένα, θα μετακινήσουν την κοινωνία σας. Έχουν αρχίσει και την μετακινούν. Το αρχαίο ρητό λέει: «δοσ μοι παν στω και ταν γαν κινάσω», το οποίο θα πει: «Δώσε μου τόπο να σταθώ και τη γη θα τη μετακινήσω μόνος μου». Και το κάνουν τα παιδιά, γιατί τους έδωσαν τόπο να σταθούν οι προηγούμενοι απ’ αυτούς, οι καθηγητές τους, η κλάση μου. Διότι όλοι αυτοί οι καθηγητές τους, είναι η δική μου κλάση. Ας είναι λοιπόν! Για μια ακόμα φορά, τα παιδιά μαζί με τους δασκάλους τους, θα μετακινήσουν τη βαθιά άρρωστη και βαθιά σηπόμενη κοινωνία σας. Θα ανάψουν τη σπίθα που θα δώσει αργότερα τη φωτιά.

Και, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, άνθρωποι της Ελλάδας που μας ακούτε ακόμη από εκεί έξω, όπως έγραφε ένα σύνθημα χθες των παιδιών που είδα σε μια φωτογραφία «Τις καλύτερες μέρες, θα τις φέρουμε, δεν θα ΄ρθουν μόνες τους».

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΜέΡΑ25 και του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Πριν δώσω τον λόγο στον Υπουργό, οφείλω να ρωτήσω τους αγορητές αν θέλουν να δευτερολογήσουν.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, επειδή δεν έχει μιλήσει καθόλου ο κύριος Υπουργός, ανάλογα με τις τοποθετήσεις του, μπορεί να χρειαστεί να δευτερολογήσω. Δεν παραιτούμαστε της διαδικασίας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Θα πρέπει να κλείσουμε μετά, κύριε συνάδελφε.

Τέλος πάντων, ας έρθει να μιλήσει ο Υπουργός και βλέπουμε.

Καλείται στο Βήμα ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να καταθέσω δύο ακόμη νομοτεχνικές βελτιώσεις που προέκυψαν από τις παρατηρήσεις της επιστημονικής επιτροπής της Βουλής.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(ΝΑ ΜΠΕΙ Η ΣΕΛΙΔΑ 143)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου, κατ’ αρχάς να εκφράσω τη βαθιά μου οδύνη και λύπη για τον άδικο χαμό του άξιου συναδέλφου μας, του Μανούσου Βολουδάκη, ενός άξιου κοινοβουλευτικού, άξιου στελέχους του κόμματός μας και άξιου εκπροσώπου του λαού, του Νομού Χανίων και της Κρήτης μας και να εκφράσω τα πιο ειλικρινή μου συλλυπητήρια στην οικογένεια και τους οικείους του.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πιστεύω ότι δεν χωρά αμφιβολία και είναι κοινή η διαπίστωση από τις συζητήσεις του νομοσχεδίου και στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής αλλά και όσων ακούστηκαν στη σημερινή συζήτηση στην Εθνική μας Αντιπροσωπεία, ότι βρισκόμαστε ενώπιον μιας ιστορικής στιγμής.

Είναι ιστορική η σημερινή ημέρα. Είναι μια πραγματική τομή στο Ναυτικό Δίκαιο της χώρας μας. Βρισκόμαστε ενώπιον μιας ημέρας ορόσημο για κάθε φορέα, δημόσιο ή ιδιωτικό, που εμπλέκεται με οιονδήποτε τρόπο στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι της χώρας μας. Είχα την ευκαιρία να το επισημάνω, αλλά νιώθω την υποχρέωση να το επαναλάβω και σήμερα, εδώ, στην Εθνική Αντιπροσωπεία, ότι ο νέος κώδικας δεν αποτελεί μια απλή νομοθετική πρωτοβουλία, δεν αποτελεί και δεν συνιστά έναν απλό τυπικό νόμο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Οποιοσδήποτε προσεγγίζει το νομοσχέδιο με μία διάθεση αντιπολιτευτικής τακτικής, επιτρέψτε μου να πω ότι, στερεί, πραγματικά, τον εαυτό του από την ιστορικότητα της στιγμής, αλλά και τη μεγαλειώδη προσφορά που ο αναμορφωμένος, πλέον, κώδικας θα προσφέρει στην ναυτιλιακή μας κοινότητα και όχι μόνο.

Με υπερηφάνεια, λοιπόν, μπορώ να δηλώσω ενώπιόν σας ότι ο νέος κώδικας, ήδη, προσελκύει το διεθνές ενδιαφέρον και πρόκειται άμεσα, αμέσως μετά την ψήφισή του, να αρχίσει και η έκδοσή του στην αγγλική του απόδοση.

Η αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αποτελεί κατ’ ουσίαν μία ευτυχή συγκυρία πολλών παραγόντων: Πρώτα απ’ όλα, η υπερωρίμανση των συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί στο εθνικό αλλά και το διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον -και νομικό αλλά και επιχειρηματικό. Η προ πολλού διαπιστωθείσα ανεπάρκεια του ισχύοντος κώδικα να ανταποκριθεί στο θεσμικό του ρόλο για τον οποίο θεσπίστηκε εξήντα πέντε ολόκληρα χρόνια πριν. Η συναντίληψη της περί τη ναυτιλία κοινότητας -στην οποία βεβαίως περιλαμβάνεται και η ακαδημαϊκή, καθώς και εξέχοντες δικαστές με εξαίρετη εμπειρία στα ναυτιλιακά δρώμενα- ότι απαιτείται πλέον μία ρηξικέλευθη αναθεώρηση του ιδιαίτερου αυτού μέρους του νομικού μας συστήματος. Η ισχυρή και αταλάντευτη βούληση της σημερινής Κυβέρνησης να παραδώσει στον ναυτιλιακό κόσμο ένα σύγχρονο νομοθέτημα, ικανό να καλύψει θεσμικά τον εξόχως και διαρκώς μεταβαλλόμενο χώρο της ναυτιλίας, αλλά και να συνεισφέρει ουσιαστικά στην περαιτέρω ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην προσπάθεια αυτή, η συμβολή της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής είναι ανεκτίμητη. Υπό την Προεδρία της καθηγήτριας του Πανεπιστημίου Αθηνών, της κ. Λίας Αθανασίου, αλλά και τη συμμετοχή έγκριτων πανεπιστημιακών, δικαστικών και ναυτιλιακών δικηγόρων, φορέων της ναυτιλίας και στελεχών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έφεραν εις πέρας ένα μεγαλειώδες έργο.

Νιώθω, λοιπόν, την ανάγκη αλλά και την υποχρέωση να αναφέρω από το Βήμα της Βουλής και να απευθύνω δημόσια τα ειλικρινή μου συγχαρητήρια και ευχαριστήρια στον κ. Κυριάκο Οικονόμου, Επίτιμο Αρεοπαγίτη και Αναπληρωτή Πρόεδρο, τον κ. Αχιλλέα Μπεχλιβάνη, Επίκουρο Καθηγητή Εμπορικού και Οικονομικού Δικαίου της Νομικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, την κ. Βικτωρία Αθανασοπούλου, Επίκουρη Καθηγήτρια Ναυτικού Δικαίου του Πανεπιστημίου Αιγαίου, τον κ. Δημήτριο Χριστοδούλου, Επίκουρο Καθηγητή Εμπορικού Δικαίου της Νομικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, τον κ. Αναστάσιο Αναστασίου, Εφέτη στο Εφετείο Πειραιά, την κ. Αικατερίνη Πέππα και τον κ. Κωνσταντίνο Αντωνόπουλο από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τον κ. Γιώργο Θεοχαρίδη, Καθηγητή Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου Μάλμε της Σουηδίας, τον κ. Μανώλη Κωνσταντινίδη, δικηγόρο, τον κ. Βασίλειο Βερνίκο, τον κ. Νικόλαο Γερασίμου, αλλά και Πολυχρόνη Περιβολάρη, δικηγόρους Πειραιώς και μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου, τον Πλοίαρχο του Λιμενικού Σώματος Χρήστο Κοντορουχά, Διευθυντή Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τον Αντιπλοίαρχο Λιμενικού Σώματος Δημήτριο Στρατή, Τμηματάρχη Μητρώων Πλοίων και την Πλωτάρχη Λιμενικού Σώματος Χριστίνα Τζαλαβρά από την ίδια Διεύθυνση, καθώς επίσης και τον Πλοίαρχο του Λιμενικού Σώματος Αντώνιο Δουμάνη, Διευθυντή Ναυτικής Εργασίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον Πλωτάρχη Ελευθέριο Βαλαργάκη, Τμηματάρχη Εργασιακών Σχέσεων της ίδιας Διεύθυνσης και βέβαια την υποστηρικτική ομάδα της Επιτροπής, την Γενική Γραμματεία Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικών Υποθέσεων και, βεβαίως, το Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Σήμερα, όμως, για όσους και όσες εξ αυτών κατάφεραν να βρίσκονται στα θεωρεία της Βουλής και να παρακολουθούν τη σημερινή συνεδρίαση θέλω να δηλώσω πραγματικά ότι μας τιμούν. Μας τιμάτε, λοιπόν, με την παρουσία σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εάν χρειαζόταν να συνοψίσω σε μία φράση τη σημασία του σημερινού νομοσχεδίου, που το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής φέρνει σήμερα στο Σώμα, θα έλεγα το εξής: Φέρνουμε το ρυθμιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας και όλων των ιδιωτικών εννόμων σχέσεων που αφορούν τη λειτουργία του πλοίου, επιτέλους, στον 21ο αιώνα, αντάξιων της διεθνούς δυναμικής της ναυτιλίας μας και ισότιμα, εάν όχι περισσότερο πρωτοποριακά, με τις κυριότερες αλλοδαπές έννομες τάξεις.

Με βάση, λοιπόν, αυτή τη σύνοψη, επιτρέψτε μου να θέσω υπ’ όψιν σας και να τονίσω επιγραμματικά τα εξής: Με την ανάληψη των καθηκόντων μου το 2019, παρέλαβα ένα πλέγμα νομοθετημάτων, πολλά εκ των οποίων ήταν είτε παντελώς παρωχημένα είτε ακατάλληλα να ανταποκριθούν στις ταχέως μεταβαλλόμενες συνθήκες της τεχνολογίας, αλλά και της διεθνούς ναυτιλιακής πρακτικής. Ο γνωστός σε όλους ΚΙΝΔ, υιοθετημένος το 1958, ήταν ίσως το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Η νομοθετική πρωτοβουλία, λοιπόν, της αναθεώρησής του ήταν ταυτόχρονα μία πρόκληση, ένα στοίχημα, αλλά και ένας συμβολισμός. Είχα εξαρχής και είχαμε εξαρχής συνείδηση της δυσκολίας, του κόπου, του χρόνου, που απαιτούσε μια τέτοια παρέμβαση, ένα τέτοιο σημαντικό εγχείρημα. Και είναι αλήθεια ότι αντιμετωπίσαμε στο Υπουργείο μας επείγοντα θέματα τέτοιας έκτασης και τέτοιας έντασης. Θέλω να σας θυμίσω χαρακτηριστικά τις συνεχιζόμενες μεταναστευτικές ροές, που συνεχίζονται ακόμα και σήμερα, την προστασία των ναυτικών και των πλοίων μας κατά τη διάρκεια της πανδημίας, τις συνέπειες της εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία στις θαλάσσιες μεταφορές και πολλά άλλα, που τα πιο μακρόπνοα σχέδια θα μπορούσαν να μπουν, όπως ήταν ο κίνδυνος, σε δεύτερη μοίρα. Όμως, δεν συνέβη αυτό τελικά.

Η γήρανση του κώδικα, ωστόσο, παρέμενε ένα πρόβλημα, που διαρκώς επιδεινωνόταν. Ο νόμος αυτός που μέχρι τώρα ισχύει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην ουσία ισχύει μόνο στα χαρτιά στο μεγαλύτερό του μέρος. Πάνω από τις μισές διατάξεις έχουν καταργηθεί σιωπηρώς ή έχουν πέσει σε αχρησία ή έχουν συρρικνωθεί ανάλογα με το πώς ερμηνεύει κανείς τη διατήρησή τους.

Οι διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις που κυρώσαμε, στην κυριολεξία πριόνισαν τη συνοχή του, προκαλώντας βέβαια ρήγμα μεταξύ των διεθνών κανόνων και του εθνικού μας κώδικα.

Επίσης, οι τεχνολογικές αλλά και οι οργανωτικές εξελίξεις που χαρακτηρίζουν τον τομέα της ναυτιλίας τις τελευταίες δεκαετίες επηρεάζουν δραστικά την κατασκευή, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση του πλοίου και βέβαια έδωσαν τη χαριστική βολή και κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη αναμόρφωσης του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου.

Η αλήθεια είναι πως προσπάθειες αναμόρφωσης του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έγιναν και στο παρελθόν. Στις περισσότερες, βέβαια, ήταν πρόεδρος, εάν δεν απατώμαι, ή έγιναν προσπάθειες υπό την προεδρία του αείμνηστου Καθηγητή του Ναυτικού Δικαίου Αντώνη Αντάπαση. Καμμία, όμως, δεν ολοκληρώθηκε, εκτός από μία, αυτήν που φέραμε σήμερα ενώπιόν σας.

Σε αυτό το σημείο, λοιπόν, θα ήθελα να σταθώ. Η ταπεινή μου γνώμη είναι ότι αυτό συνδέεται, κατ’ αρχήν, με μία θέση αρχής την οποία πρεσβεύω και την οποία επιδιώκουμε όλοι μαζί, οι συνεργάτες μου στο Υπουργείο, να υλοποιούμε όσο τούτο είναι εφικτό, ότι κάθε εγχείρημα εκσυγχρονισμού, για να είναι αποτελεσματικό και χρήσιμο, πρέπει να ολοκληρώνεται σε ένα εύθετο χρονικό διάστημα. Αυτό εξαρτάται, με τη σειρά του, από την επιλογή προσώπων φυσικά, αλλά και τη μέθοδο εκπόνησης.

Όπως ήδη ανέφερα, η νομοπαρασκευαστική επιτροπή συγκροτήθηκε από πρόσωπα με αναμφισβήτητα υψηλή τεχνογνωσία στο αντικείμενο του Ναυτικού Δικαίου και μάλιστα αλληλοσυμπληρούμενα. Οι πλέον ειδικοί, εκπρόσωποι του ακαδημαϊκού χώρου από πανεπιστήμια της χώρας αλλά και της αλλοδαπής, δικαστικοί λειτουργοί εγνωσμένου κύρους με εμπειρία στο συγκεκριμένο αντικείμενο, νομικοί της πράξης με πολυετή άσκηση ναυτικής δικηγορίας, έμπειρα και καταρτισμένα υπηρεσιακά στελέχη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Από τη σύστασή της, το Μάρτιο του 2021, η επιτροπή εργάστηκε αδιαλείπτως, άνευ οποιασδήποτε αμοιβής, για περίπου δύο έτη. Διεξήγαγε είκοσι πέντε πολύωρες συνεδριάσεις της ολομέλειας, δεκάδες άλλες σε επίπεδο θεματικών και υποεπιτροπών και σε αυτές να προστεθεί βέβαια και ένας μεγάλος όγκος ατομικής εργασίας, ερευνητικής και νομολογιακής.

Τα μέλη της οργανώθηκαν σε δώδεκα υποεπιτροπές, όσες και τα μέρη του Κώδικα, και επεξεργάστηκαν εισηγήσεις, έχοντας λάβει υπ’ όψιν τι ισχύει στις πιο σύγχρονες αλλοδαπές νομοθεσίες, αλλά και στους διεθνείς οργανισμούς που νομοθετούν στον τομέα της ναυτιλίας και της θαλάσσιας μεταφοράς.

Επίσης, ελήφθησαν υπ’ όψιν όλες ανεξαιρέτως οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από τον φορέα εκπροσώπησης της ναυτεργασίας, την ΠΝΟ, αξιολογήθηκαν οι υποβληθείσες κατά τη διαβούλευση παρατηρήσεις και ελήφθησαν υπ’ όψιν όλα τα σχόλια των φορέων, καθώς και των συναδέλφων εισηγητών στο πλαίσιο της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής.

Σας υποβάλλω, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προς ψήφιση έναν νέο κώδικα που περιέχει πλέον ένα δίκαιο σαφές, δηλαδή ένα δίκαιο που προάγει την προβλεψιμότητα και την ασφάλεια του δικαίου, αυτό που οφείλουμε ως πολιτεία στον δικαστή, στο νομικό της πράξης, στο ναυτιλιακό επιχειρηματία, αλλά και στο ναυτικό, που είναι εξωστρεφές, με το βλέμμα στραμμένο στο διεθνές περιβάλλον και τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας, που σέβεται και προάγει την ελληνική σημαία, αντί να θέτει προσκόμματα, που σέβεται το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας, που σταθμίζει ικανοποιητικά την αναγκαιότητα αλλαγών αλλά και τη σταθερότητα, που ρυθμίζει ό,τι είναι απαραίτητο, χωρίς να αναχαιτίζει την εξέλιξη, που εκσυγχρονίζει τη λειτουργία των βασικότερων εννόμων σχέσεων ρυθμίζοντας για πρώτη φορά υφιστάμενες δράσεις, όπως παραδείγματος χάριν τη διαχείριση πλοίων, παραγγελία μεταφοράς, γυμνή ναύλωση, αλλά και νέες συμβατικές μορφές, νέους θεσμούς, όπως για παράδειγμα τη συνδυασμένη μεταφορά, νέα έγγραφα μεταφοράς, ενώ παράλληλα αναμορφώνει προγενέστερες ατελείς ρυθμίσεις. Ένας κώδικας που ενσωματώνει τις μεγαλύτερες τεχνολογικές και οργανωτικές μεταβολές, όπως αποτυπώνονται στη ναυτιλιακή πρακτική, που δημιουργεί το θεσμικό περιβάλλον για την ψηφιοποίηση κομβικών δημόσιων και ιδιωτικών λειτουργιών, που ενισχύει τη διαφάνεια για τον συναλλασσόμενο και τέλος, που ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και την έλξη του ελληνικού νομοθετικού πλαισίου και του ελληνικού νηολογίου.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το σημερινό νομοσχέδιο, πλέον του κώδικα, περιλαμβάνει και ορισμένες πρόσθετες διατάξεις, αναγκαίες για τη ρύθμιση συγκεκριμένων σημαντικών ζητημάτων.

Να τονίσω, κατ’ αρχάς, τη διάταξη για την τιμητική απονομή βαθμού στον ήρωα του Λιμενικού Σώματος Μαρίνο Ζαμπάτη που έπεσε στο καθήκον το 1997. Με την ευκαιρία αυτή, να απονείμω τα εύσημα στο Λιμενικό Σώμα για την τεράστια προσφορά στην πατρίδα, στον καθημερινό αγώνα, σε κάθε πεδίο της αποστολής του. Ιδιαίτερα, βέβαια, τα τελευταία χρόνια προασπίζεται τα εθνικά και ευρωπαϊκά θαλάσσια σύνορα με αυταπάρνηση και με απόλυτη προτεραιότητα την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Στο πλαίσιο της αναγνώρισης και του σεβασμού προς αυτή την άοκνη προσπάθεια προωθούμε επιπλέον διατάξεις που διευκολύνουν τον υπηρεσιακό βίο των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και των οικογενειών τους.

Επίσης, με την εισηγούμενη τροπολογία προσδιορίζουμε για πρώτη φορά την έννοια του παραδοσιακού σκάφους και συστήνουμε το ειδικό μητρώο στο οποίο αυτά θα καταγράφονται.

Αναφέροντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα τα παραπάνω, γίνεται, πιστεύω, απολύτως κατανοητή η σημασία, αλλά και η προσφορά του σημερινού νομοσχεδίου σε όλους τους μελλοντικούς χρήστες των διατάξεών του, στην ίδια την πατρίδα μας αλλά και το μεγάλο εθνικό κεφάλαιο, την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Καλώ, επομένως, τη Βουλή, αλλά και τα κόμματα να υπερβούν την πολιτική τους σκοπιμότητα, να συνειδητοποιήσουν την ιστορικότητα της στιγμής, να αντιληφθούν τη βαρύνουσα σημασία του νέου, αναμορφωμένου, αναθεωρημένου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και να δώσουν τη θετική τους ψήφο σε αυτό το πολύ σημαντικό νομοσχέδιο.

Εν τέλει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι η ιστορία θα κρίνει όλους και τα πάντα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ, και για την τήρηση του χρόνου. Σε Υπουργό δεν το έχω συναντήσει εγώ ακόμη, πρώτη φορά.

Πριν περάσουμε στην ψηφοφορία, θα διακόψουμε για πέντε λεπτά. Το έκανα για να σας διευκολύνω, προσέξτε…

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ:** …(Δεν ακούστηκε)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έτσι κι αλλιώς, θα πρέπει να περιμένετε, κύριε Οικονόμου, για να υπογράψετε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ:** Μα, ψήφισα. Υπέγραψα, εντάξει.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Εντάξει.

Απλά θα διακόψουμε για πέντε λεπτά για να μπορέσουμε να ετοιμάσουμε το σπλάχνο, να δουν οι συνάδελφοι και το τελευταίο άρθρο που προστέθηκε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να λάβω τον λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ:** …(Δεν ακούστηκε)

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Όχι, δεν είναι έτσι, κύριε συνάδελφε, με συγχωρείτε πολύ.

Ο κύριος Υπουργός είχε ανειλημμένες υποχρεώσεις προφανώς οι οποίες δεν του επέτρεψαν να είναι σε όλη τη διάρκεια της συζήτησης εδώ και έτσι δεν είχε τη δυνατότητα να κάνει αρχική τοποθέτηση και δευτερολογία όπως συνήθως κάνει και κλείνει αφού μας ακούσει όλους.

Με δεδομένο αυτό και χωρίς να έχω κάτι το ιδιαίτερο να προσθέσω -είναι ξεκάθαρη πλέον η θέση μου- θα ήθελα να πάρω τον λόγο έστω για ένα - δύο λεπτά, με τη σύμφωνη γνώμη του Προεδρείου σας, ώστε δύο θέματα που θα ήθελα να θέσω επιπλέον στον κύριο Υπουργό να ακουστούν και να υπάρξει απάντηση στα πλαίσια του δυνατού.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαρίστως. Θα σας χαλάσω, κύριε Μπιάγκη, χατίρι εγώ; Σας ακούω. Δεν χαλάω χατίρι εγώ.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Κι εγώ θα ήθελα μετά τον λόγο για μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Μπορώ να μιλήσω, κύριε Πρόεδρε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Βεβαίως.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ:** Να τελειώνουμε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Κύριε συνάδελφε, και η ταχύτητα έχει όρια, ξέρετε. Οι μεγάλες ταχύτητες είναι επικίνδυνες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας παρακαλώ, κύριε Οικονόμου.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Και η ταχύτητα έχει όρια.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Μπιάγκη, ένα λεπτό, σας παρακαλώ, να αποδεσμεύσω τα παιδιά από πάνω.

Γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» είκοσι πέντε μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5ο Γυμνάσιο Τρικάλων.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει και σάς εύχεται καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Μπιάγκη, σας ακούω. Για δύο λεπτάκια μόνο, έτσι;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι από την πρώτη στιγμή με τη συμμετοχή μας στις επιτροπές του Κοινοβουλίου έγινε ξεκάθαρη η θετική θέση μας όσον αφορά την πρωτοβουλία την οποία πήρατε. Και όχι μόνο αυτό. Χαιρετήσαμε την πρωτοβουλία ως προς το άρτιο της προετοιμασίας και του αποτελέσματος. Κάποιες ενστάσεις που κάναμε στην πορεία είχαν να κάνουν με την αναγκαιότητα, κατά τη δική μας άποψη, και κάποιους άλλους φορείς να τους καλέσετε και να ακούσετε την άποψή τους και όχι ως προς το τελικό αποτέλεσμα. Βεβαίως, δεν θα μπορούσε να ήταν και διαφορετική η θέση μας και το αποτέλεσμα, όταν οι βασικοί κοινωνικοί εταίροι για τον συγκεκριμένο κώδικα -και μιλάω, όπως καταλαβαίνετε, για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και για την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία- τοποθετήθηκαν θετικά μέσω των εκπροσώπων τους που ακούσαμε στις επιτροπές στις οποίες παρευρέθηκαν.

Άρα να το ξεκαθαρίσουμε γιατί και με την τοποθέτησή του ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας έβαλε όλη την Αντιπολίτευση συλλήβδην μέσα σε ένα τσουβάλι. Είναι ξεκάθαρη η θέση μας, είναι θετική. Στηρίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Έρχεται να καλύψει ανάγκες και απαιτήσεις για τη ναυτιλία μας. Οι όποιες προσπάθειες κάναμε προκειμένου να υπάρξουν κάποιες βελτιώσεις βλέπω με μεγάλη χαρά ότι κάποιες από αυτές τις συμπεριλάβατε και στις διορθώσεις τις οποίες κάνατε.

Κλείνω πραγματικά, για να μην κάνω κατάχρηση, θέλοντας να αναφερθώ, όπως σας είπα και κατ’ ιδίαν, στην αναγκαιότητα που υπάρχει σήμερα -κάτω από τις ιδιαίτερες συνθήκες που βιώνουμε- για απρόσκοπτη και αποτελεσματική παροχή υγειονομικής περίθαλψης στους νησιώτες μας.

Έχετε ζήσει, έχετε βιώσει, έχετε επισκεφθεί τα Διαπόντια Νησιά. Είναι το βορειοδυτικότερο σημείο της πατρίδας μας. Υπάρχουν νησιά, λοιπόν, τα οποία αυτή τη στιγμή με τις καιρικές συνθήκες, με τις ιδιαιτερότητες, βρίσκονται χωρίς γιατρό. Δεν θα σας μιλήσω για δασκάλους και δεν θα σας μιλήσω για άλλα πράγματα που είναι ένα γενικότερο πρόβλημα. Σας μιλάω για την παρουσία ενός γιατρού ο οποίος θα διασφάλιζε, αν θέλετε, την παρουσία αυτών των ανθρώπων και θα τους έκανε να νιώθουν πιο ασφαλείς.

Το νησί της Ερεικούσσας, λοιπόν, εδώ και τέσσερις μήνες, όπως σας το έχω αναδείξει και με ερώτηση την οποία έχω κάνει, είναι κενό. Οι διαδικασίες που ακολουθεί το Υπουργείο Υγείας για να καλυφθεί παίρνουν πολύ χρόνο. Ο χειμώνας είναι μπροστά μας. Αυτοί οι άνθρωποι είναι εβδομήντα - ογδόντα ψυχές. Περιμένουν από εσάς σήμερα μήπως και ακούσουν κάτι το οποίο θα τους δώσει περισσότερη, ξέρετε, ελπίδα και αισιοδοξία.

Είναι στη διακριτική σας ευχέρεια, κύριε Υπουργέ, σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, όπως έχει γίνει στο παρελθόν, να υπάρξει μια απόσπαση ενός οπλίτη γιατρού, προκειμένου να ξεχειμωνιάσουν αυτοί οι άνθρωποι. Έχουν ανάγκη. Καταλαβαίνετε σε αυτές τις δύσκολες και έντονες καιρικές συνθήκες πόσο ανάγκη έχουν αυτοί οι άνθρωποι να ακούσουν μια κουβέντα από εσάς.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ.

Αν θέλει να απαντήσει ο Υπουργός, έχει τον λόγο. Αλλιώς θα διακόψουμε για πέντε λεπτά.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Έχω ζητήσει και εγώ τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κυρία Μανωλάκου, όταν είπα για τους εισηγητές, δεν ήσασταν και σας έψαχνα!

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Δεν ήμουν στην Αίθουσα. Για μισό λεπτό θα ήθελα τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Για μισό λεπτό, σας ακούω.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Κατ’ αρχάς, θα ήθελα να ρωτήσω για την τροπολογία που κατέθεσε η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ αν τη δέχεστε ή την απορρίπτετε και το γιατί.

Επίσης, να πω ότι για την υπουργική τροπολογία θα εκφραστούμε με το «παρών». Όμως, θέλουμε να χαιρετήσουμε ότι μέσα από την αιτιολογική έκθεση αναγνωρίζεται ο καταστροφικός κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υιοθέτησαν οι κυβερνήσεις και καταστράφηκε πλήθος ξύλινων πλοίων. Διαβάζω ακριβώς τα λόγια της αιτιολογικής: «Καταστράφηκε πλήθος ξύλινων πλοίων, η πλειονότητα των οποίων ήταν μοναδικά δείγματα της ελληνικής παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης. Ορισμένα από αυτά αποτελούσαν πλωτά ιστορικά μνημεία ελληνικής ευρωπαϊκής ναυτικής κληρονομιάς, τη στιγμή που η δυνατότητα νέας ναυπήγησης ομοειδών σκαφών για άλλη χρήση έχει μειωθεί στο ελάχιστο, χωρίς έως σήμερα να έχουν αποτυπωθεί ναυπηγικές γραμμές και τα ουσιώδη κατασκευαστικά ναυπηγικά τους στοιχεία. Το γεγονός αυτό έχει επιφέρει σημαντική ζημιά στον ίδιο στον οικονομικό και κοινωνικό ιστό της χώρας.».

Μπράβο για την αιτιολογική έκθεση και που το αναγνωρίζετε, γιατί η καύση αλιευτικών πλοίων είναι παραλογισμός, είναι διαστροφή, όμως με κίνητρο μερικά λεφτά επιδοτήθηκε και το υιοθέτησαν όλες οι κυβερνήσεις. Γιατί; Γιατί ο στόχος ήταν να συγκεντρωθεί η αλιεία όλο και σε λιγότερα χέρια.

Ευχαριστώ, Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ορίστε, κύριε Υπουργέ, για την τροπολογία που κατέθεσε το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Θεωρώ, κατ’ αρχάς, για την τροπολογία του ΚΚΕ ότι καλύπτεται πλήρως από το άρθρο 165. Άλλωστε, υπήρξε ευρεία διαβούλευση με την ΠΝΟ. για το συγκεκριμένο άρθρο, οπότε δεν γίνεται προφανώς δεκτό. Σας εξήγησα τους λόγους.

Τώρα, για το θέμα που έθεσε ο αγαπητός συνάδελφος κ. Μπιάγκης για την έλλειψη αγροτικού ιατρού, αντιλαμβάνεστε ότι δεν είναι θέμα της αμέσου αρμοδιότητάς μου, όμως αυτό που δεσμεύομαι, κύριε Μπιάγκη, είναι να μεταφέρω το συγκεκριμένο αίτημα στους συναρμόδιους Υπουργούς, έτσι ώστε να μπορέσουμε να επιλύσουμε ένα ζήτημα ζωτικής σημασίας για τα απομακρυσμένα νησιά. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι το Υπουργείο μας έχει αναλάβει πολλές και σημαντικές πρωτοβουλίες πρώτα απ’ όλα για τη βελτίωση της θαλάσσιας σύνδεσης στα συγκεκριμένα νησιά και στην Ερρεικούσα και στους Οθωνούς, αλλά βεβαίως και για τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** To αναγνωρίζουμε, κύριε Υπουργέ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ολοκληρώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να επισημάνω για μια ακόμα φορά ότι ο νέος αναμορφωμένος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι εκσυγχρονισμός, είναι τομή, είναι εξωστρέφεια, είναι παρακαταθήκη για τη ναυτιλία μας, για την πατρίδα μας, για τον Έλληνα ναυτικό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε κι εμείς, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Μπιάγκη, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας το διόρθωσε μετά ότι το ΠΑΣΟΚ έχει διαφοροποιηθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλούνται οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές να καταθέσουν στο Προεδρείο τα έγγραφα με τις ψήφους τους, προκειμένου να συμπεριληφθούν στα επίσημα Πρακτικά της Βουλής.

(Τα προαναφερθέντα έγγραφα με τις ψήφους καταχωρίζονται στα Πρακτικά και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπουν οι σελ.165-204)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Μετά την ολοκλήρωση της ψηφοφορίας, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ.205α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.01΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 10 Φεβρουαρίου 2023 και ώρα 8.30,΄με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**