**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 16 Φεβρουαρίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 09.10΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Γιάννη Νικ. Αλευρά» (151)**,συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση των τροποποιήσεων, που υιοθετήθηκαν την 8η Δεκεμβρίου 2021 από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) στη Διεθνή Σύμβαση «Περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού», που υπογράφηκε στη Γενεύη την 6η Μαρτίου 1948, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει».

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

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση των τροποποιήσεων, που υιοθετήθηκαν την 8η Δεκεμβρίου 2021 από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) στη Διεθνή Σύμβαση «Περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού», που υπογράφηκε στη Γενεύη την 6η Μαρτίου 1948, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Παππάς.

Θα ξεκινήσουμε δίνοντας τον λόγο στους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές για δέκα λεπτά στον καθένα. Όποιος άλλος συνάδελφος επιθυμεί να μιλήσει, να το δηλώσει στη Γραμματεία της Επιτροπής μας. Η συζήτηση θα ολοκληρωθεί με την ομιλία του Υφυπουργού και θα ακολουθήσει ψηφοφορία.

Ωστόσο, για πολύ σημαντικούς λόγους, ζήτησε να προηγηθεί ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝ.ΑΛ., ο κ. Σταύρος Μιχαηλίδης, στον οποίο και δίνουμε αμέσως τον λόγο.

Κύριε Μιχαηλίδη έχετε τον λόγο.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την κατανόηση.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μπροστά μας ένα σχέδιο νόμου που μας φέρνει κάποια άρθρα της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με κάποιες τροποποιήσεις, όχι τόσο σημαντικές, για τη λειτουργία του. Άρα, όχι κάτι το ιδιαίτερο, για να λέγαμε, καταρχάς, ότι δεν συμφωνούμε.

Η Ελλάδα, είναι αυτή που είναι σήμερα στο παγκόσμιο στερέωμα, ως έννοια και ως οντότητα, γιατί το οφείλει στη ναυτιλία της, σε πολύ μεγάλο βαθμό. Όπως, επίσης, οφείλει στη ναυτιλία της, σε πολύ μεγάλο βαθμό, και την ελευθερία της τους τελευταίους αιώνες. Η πορεία της αυτή έχει αναγνωριστεί στον συγκεκριμένο τομέα τις τελευταίες δεκαετίες από την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού από το 1948, όπου υπήρξε και ιδρυτικό μέλος για τη συγκρότησή του. Η Ελλάδα πρωτοπορεί, κυριαρχεί και εκλέγεται συνεχώς και στην πρώτη κατηγορία της Διοίκησης του Οργανισμού.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, που εδρεύει στο Λονδίνο, είναι ένας Οργανισμός που ανήκει στην «ομπρέλα» του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και από την ίδρυσή του με τις παρεμβάσεις και τη διεθνή συναίνεση σε αυτόν τον σημαντικό τομέα για την ανθρωπότητα, που είναι η ναυτιλία, έχει καταφέρει σήμερα η διεθνής ναυτιλία να λειτουργεί με εξαιρετικά ασφαλή τρόπο για την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα, για την ασφάλεια των εργαζομένων, αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Όμως και σήμερα με την κλιματική κρίση που περνάμε, προσπαθεί, εξίσου, να συμβάλλει. Πραγματικά, έχει επιτύχει μία συναντίληψη σε διεθνές επίπεδο σε πολύ μεγάλο βαθμό και τα πράγματα πάνε καλά σε αυτόν τον τομέα.

Το νομοσχέδιο που έχουμε μπροστά μας, λοιπόν, τροποποιεί άρθρα της λειτουργίας του Οργανισμού, όπως είναι ο αριθμός των χωρών μελών που απαρτίζουν το Δ.Σ.. Αυτό το Διοικητικό Συμβούλιο χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες, στην Α΄, τη Β΄ και τη Γ΄. Η Ελλάδα συμμετέχει, ενώ τα τελευταία χρόνια εκλέγεται στην Κατηγορία Α΄ και μάλιστα, σε πολύ υψηλές θέσεις. Πρέπει να σας πω, ότι στην πρώτη κατηγορία θέτουν υποψηφιότητα χώρες, οι οποίες έχουν μεγάλη συμβολή στο παγκόσμιο τονάζ.

Μέχρι τώρα, το Δ.Σ. διοικείται, αλλά μέχρι να υιοθετηθούν και να τεθούν σε ισχύ αυτές οι τροποποιήσεις, κατά την άποψή μου θέλει ακόμα κάποιον χρόνο, καθώς από τις 117 χώρες, είμαστε κάπου στις 22-23 και από 40 μέλη και στις τρεις κατηγορίες, θα πάμε στα 52.

Επίσης, έχουμε κάποιες ρυθμίσεις, όπου διευθετούνται ζητήματα, σχετικά με ποιον τρόπο και με τι αριθμό χωρών θα έχουμε απαρτία στο Συμβούλιο του Οργανισμού, ενώ προστίθενται στις επίσημες γλώσσες του Οργανισμού, εκτός από την αγγλική, τη γαλλική και την ισπανική γλώσσα, η αραβική, η κινεζική και η ρωσική γλώσσα.

Άρα, καταρχάς, το ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ, είναι θετικό, αλλά κρατάμε και μία επιφύλαξη, για να προσθέσουμε, αν χρειαστεί κάποια πράγματα και στη συζήτηση στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Λοβέρδος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ ΛΟΒΕΡΔΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ.

Καταρχάς, θέλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου προς τον κ. Μιχαηλίδη, ο οποίος είναι εξαιρετικός και αγαπητός συνάδελφος, γιατί συμφωνούμε, επί της ουσίας, αυτού του νομοσχεδίου.

Προηγουμένως, πριν αρχίσει η συνεδρίαση, διαφωνούσαμε για το θέμα που ήταν στην επικαιρότητα μέχρι χθες, το οποίο ήταν πάρα πολύ πιο ενδιαφέρον και προκαλούσε και το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης, αυτό του γάμου των ομόφυλων ζευγαριών. Σήμερα, η συζήτηση αυτού του θέματος ολοκληρώθηκε και μπαίνουμε στην πεζή καθημερινή πραγματικότητα με την κύρωση μιας Σύμβασης, στην οποία δεν φαντάζομαι, ότι θα υπάρξει κάποια διαφωνία και ελπίζω να μην υπάρχει καμία διαφωνία, θα ήταν, άλλωστε, υπερβολική, η οποία Σύμβαση, όμως, είναι πάρα πολύ σημαντική. Τα πραγματικά προβλήματα της χώρας είναι αυτά που λύνονται μέσα από την ανάπτυξη διαφόρων δομών οικονομικής παραγωγικότητας της χώρας μας. Και στην Ελλάδα το μεγαλύτερο απ’ όλα είναι η ναυτιλία, η οποία προσφέρει, εδώ και δεκαετίες, πολλά στην εθνική οικονομία και γι’ αυτό, ακριβώς, θέλουμε να τη στηρίζουμε και να την υποστηρίζουμε.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα είναι καθαρά διεκπεραιωτικού χαρακτήρα. Η Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που είναι πιο γνωστός ως International Maritime Organization, IMO από τα αγγλικά αρχικά του, υπογράφηκε στη Γενεύη το 1948. Οι τροποποιήσεις που θα υιοθετήσει και η Βουλή των Ελλήνων την προσεχή Τρίτη, οπότε και θα συζητηθεί το νομοσχέδιο στην Ολομέλεια, έχουν υιοθετηθεί, έτσι κι αλλιώς, από τις 8 Δεκεμβρίου του 2021, δηλαδή, πάνω από δύο χρόνια.

Όπως είναι γνωστό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Διεθνής Σύμβαση περί Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού, που το 1982 μετονομάστηκε σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, υπεγράφη στη Γενεύη το 1948 και κυρώθηκε από τη χώρα μας το 1949. Με αυτή τη Διεθνή Συμφωνία, η οποία έχει τροποποιηθεί επανειλημμένως, καθορίζεται ο σκοπός, οι λειτουργίες και τα όργανα του IMO.

Στα πλαίσια της 32ης Συνόδου της Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, υιοθετήθηκαν, με ψήφισμα που επικυρώθηκε, οι τροποποιήσεις, επί της Διεθνούς Σύμβασης, οι οποίες και αποτελούν την ένατη, κατά σειρά, τροποποίηση. Σημειώνεται ότι οι υιοθετηθείσες τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού αποτελούν ένα ισορροπημένο κείμενο, το οποίο είναι προϊόν διαβούλευσης, στο πλαίσιο των συνεδριάσεων του Συμβουλίου του Οργανισμού και των συσταθεισών, για τον σκοπό αυτόν, ομάδων εργασίας, στις οποίες συμμετείχε ενεργά και η χώρα μας, δια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο σκοπός του υπό εξέταση σχεδίου νόμου είναι η ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης, που υιοθετήθηκαν το 2021, και θα τεθούν διεθνώς σε ισχύ, μετά την παρέλευση ενός έτους από την αποδοχή τους από τα 2/3 των μελών του Οργανισμού. Σημειώνεται ότι ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού έχει προσκαλέσει τα κράτη μέλη να προβούν εγκαίρως στις απαραίτητες ενέργειες, με αρχικό στόχο τη θέση σε ισχύ τους από το 2025.

Οι εν λόγω τροποποιήσεις αφορούν, κυρίως, στη σύνθεση και τη θητεία του Συμβουλίου, με γνώμονα τη διεύρυνση της αριθμητικής σύνθεσής του, λόγω εισόδου νέων κρατών μελών, στην παροχή περαιτέρω ευελιξίας, κατά τη διαδικασία λήψης απόφασης και στη βέλτιστη δυνατή εκπροσώπηση των κρατών μελών του Οργανισμού.

Συγκεκριμένα, αυξάνονται τα μέλη του Συμβουλίου από 40 σε 52 και αυξάνεται η θητεία των μελών από τα δύο έτη στα τέσσερα. Επαναπροσδιορίζεται το ποσοστό, που συνιστά απαρτία του Συμβουλίου, από τα 26 κράτη που είναι σήμερα στα 34. Διασαφηνίζεται η ισότητα μεταξύ των διαφορετικών εκδοχών του Διοικητικού Συμβουλίου.

Λαμβάνοντας υπόψη, ότι η κύρωση των τροποποιήσεων αποτελεί συμβατική υποχρέωση για τη χώρα μας, ιδίως, υπό το πρίσμα του πρώτου εκλεγμένου μέλους στην Κατηγορία Α΄ του Συμβουλίου, οι εν λόγω τροποποιήσεις αφορούν στη λειτουργία του Οργανισμού, αποσκοπώντας, κυρίως, στην αποφυγή επίπονων εκλογικών διαδικασιών και στη βέλτιστη εκπροσώπηση των κρατών μελών.

Από την εφαρμογή των εν λόγω τροποποιήσεων, δεν προκύπτει επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού. Η κύρωση των τροποποιήσεων από τη χώρα μας -να σημειωθεί ότι η Ελλάδα είναι από τις πρώτες χώρες που προχωρά στην κύρωση αυτών των τροποποιήσεων- θα επιτρέψει τη θέση της σε ισχύ, εξυπηρετώντας, πλήρως, τα ναυτιλιακά μας συμφέροντα, ενώ θα ενδυναμώσει περαιτέρω και τις πολιτικές διπλωματικές μας σχέσεις με τον Οργανισμό. Η Ελλάδα είναι μία χώρα, που η ιστορία της, ο πολιτισμός της, η σύγχρονη πραγματικότητα και το μέλλον της είναι, άρρηκτα, συνδεδεμένα με τη θάλασσα. Πάνω απ’ όλα, για εμάς η εμπορική ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη δύναμη στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μέσα στις δύο, τρεις μεγαλύτερες παγκοσμίως. Άρα, έχουμε, όχι μόνο χρέος να την υπηρετούμε, στο πλαίσιο του Οργανισμού αυτού, αλλά έχουμε χρέος να μεγαλώσουμε την παρέμβασή μας στον Οργανισμό αυτόν πιο ενεργά. Γι’ αυτό οι τροποποιήσεις που έγιναν, θα περάσουν και πρέπει να περάσουν για το καλό και το συμφέρον της ελληνικής ναυτιλίας. Δεν νομίζω ότι μπορεί να υπάρξει καμία αντίρρηση στα όσα έχουν συμφωνηθεί.

Προσωπικά, χωρίς να είμαι ειδικός στα ναυτιλιακά θέματα, θα έλεγα, κύριε Παππά, αν και δεν ήσασταν ο αρμόδιος Υπουργός τότε, ότι θα έπρεπε να πουν και τα φιλιππινέζικα, ως επίσημη γλώσσα του Οργανισμού, διότι τα περισσότερα πληρώματα και των ελληνικών πλοίων δεν είναι, πλέον, ελληνικά και αυτό είναι κάτι που εμένα προσωπικά με θλίβει, διότι χρειαζόμαστε περισσότερους Έλληνες ναυτικούς, σε μία εποχή που λέμε, ότι υπάρχει ανεργία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αυλωνίτης.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι απλό το θέμα μας σήμερα. Αφορά, όπως είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι, την κύρωση αποφάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, του 2021 είναι οι αποφάσεις. Δεν θα μπορούσε κάποιος να φέρει βασικές αντιρρήσεις στις τροποποιήσεις αυτές, δεδομένου ότι αφορά τροποποιήσεις, λόγω της αύξησης

αύξησης των θέσεων του Διοικητικού Συμβουλίου από 40 σε 52. Όπως διαπίστωσα, έχουν γίνει τρεις τέτοιες νομοθετικές ρυθμίσεις, διότι είναι ένας ζωντανός Οργανισμός και αυξάνεται ο αριθμός των μελών του.

Όμως πρέπει να επισημάνω, κάνοντας μία μικρή ιστορική αναδρομή στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ότι είναι ένας Διεθνής Οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε και λειτούργησε παράλληλα με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο. Εμείς γίναμε μέλη του, το 1949, όπως λέει και η Εισήγηση. Μάλιστα, είχε άλλο όνομα τότε και λεγόταν Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός. Θεωρούμε ότι με τις συζητούμενες τροποποιήσεις επέρχεται μία νέα προσαρμογή και κατ’ αρχήν βελτίωση, λαμβάνοντας υπόψη το νέο δεδομένο, ότι αυξήθηκε ο αριθμός των μελών του.

Η εφαρμογή αυτών των τροποποιήσεων από την Ελλάδα δεν της δημιουργεί προβλήματα. Αντίθετα, θεωρώ, ότι με την κύρωση των τροποποιήσεων, θα δημιουργηθεί θετικό κλίμα στον Οργανισμό υπέρ της χώρας μας και ενισχύεται ιδιαίτερα η θέση της ως μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης. Η χώρα μας -θέλω να το πω αυτό- συμμετέχει στον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας στην Κατηγορία Α΄, ενώ εκλέγεται στην πρώτη θέση για δύο συνεχόμενα χρόνια και αυτό είναι καλό για τη σειρά της εκλογικής διαδικασίας.

Όμως θέλω να τονίσω μερικά πράγματα που τα θεωρώ πάρα πολύ σημαντικά και εξόχως, επίκαιρα. Γι’ αυτό θέλω να αναφέρω τους καταστατικούς σκοπούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει ως σκοπό του την καθιέρωση συστήματος συνεργασίας, μεταξύ των κρατών στον τομέα των κανονισμών και των πρακτικών, σχετικά με τεχνικά θέματα της εμπορικής ναυτιλίας. Ειδικότερα, αντιγράφω από το καταστατικό του, ότι «ο Οργανισμός επιδιώκει την επίτευξη υψηλού επιπέδου ναυτικής ασφάλειας στα πλοία και γενικότερα ασφαλούς ναυσιπλοΐας, επιδιώκει την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία, την ενθάρρυνση των κυβερνήσεων των κρατών για τη χάραξη ναυτιλιακής πολιτικής προς όφελος της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας».

Έτσι κατέγραψα δύο θέματα, δοθείσης της ευκαιρίας, για τα οποία θέλω να ασχοληθώ και να προβληματίσω την Επιτροπή. Πρώτον, είναι για τη ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας από τις ναυτιλιακές δραστηριότητές του και αφορά στη ρύπανση από τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Πρέπει να τονίσω, ότι η ναυτιλία είναι υπεύθυνη για το 3% των εκπομπών του πλανήτη με τις εκτιμήσεις να προβλέπουν αύξηση του ποσοστού αυτού στα επόμενα χρόνια. Είναι το μείζον θέμα που αντιμετωπίζει, αυτή την εποχή, η ναυτιλία, δεδομένων των υποχρεώσεών μας. Εστιάζοντας, μάλιστα, στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη, 13,5% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου προέρχεται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει στόχο, λοιπόν, τη μείωση και την πλήρη απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2050.

Θα ήθελα, λοιπόν, στο σημείο αυτό, να θέσω υπόψη σας και να σας υπενθυμίσω μία ακόμα υποχρέωση της χώρας μας, που έχει άμεση σχέση με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και απορρέει από τις ευρωπαϊκές επιταγές και οδηγίες και η οποία αποτελεί, ίσως, τη μεγαλύτερη πρόκληση που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλία μας τα επόμενα χρόνια. Μιλάω για την «πράσινη» μετάβαση και για τον κανονισμό της, ο οποίος στο άρθρο 4, λέει χαρακτηριστικά, ότι «οι θαλάσσιοι λιμένες, στους οποίους πραγματοποιούνται, τουλάχιστον, 50 ελλιμενισμοί μεγάλων επιβατικών πλοίων ή 100 ελλιμενισμοί πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πρέπει να παρέχουν από ξηράς ηλεκτροδότηση για τα εν λόγω πλοία έως το 2030». Έτσι, όμως, δεν θα μειωθεί μόνο το αποτύπωμα άνθρακα των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά θα μειωθεί σημαντικά και η τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση.

Για την επίτευξη αυτού του σκοπού η Ευρωπαϊκή Ένωση με Οδηγία της μάς τονίζει, ότι πρέπει να μειώσουμε τις εκπομπές, τουλάχιστον, κατά 55%, έως το 2030, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Θέλω να τονίσω και ένα άλλο θέμα πάρα πολύ σοβαρό και επίκαιρο, το οποίο έχει σχέση με τους σκοπούς του Ναυτιλιακού Οργανισμού. Μιλάω για την ασφάλεια των πλοίων στη διεθνή ναυσιπλοΐα. Από τον Οκτώβριο της περασμένης χρονιάς, οι αντάρτες Χούθι της Υεμένης έχουν εξαπολύσει δεκάδες επιθέσεις εναντίον εμπορικών πλοίων, μεταξύ των οποίων και εναντίον ελληνικών, που κατ’ αυτούς συνδέονται με το Ισραήλ, σε ένδειξη αλληλεγγύης προς τους Παλαιστίνιους στη Λωρίδα της Γάζας. Οι επιθέσεις αυτές ανάγκασαν τις διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες και τις ελληνικές, από τις 19 Δεκεμβρίου του 2023, να αλλάξουν ρότα στο εμπόριο, ανάμεσα στην Ευρώπη και στην Ασία, μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, προσθέτοντας έτσι πρώτον, πολύ χρόνο και μεγάλα κόστη στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές. Δεύτερον, μεγάλη νευρικότητα για πληθωριστικές πιέσεις και τρίτον, περαιτέρω αύξηση στα εισαγόμενα προϊόντα, αλλά, κυρίως, μεγάλη ανασφάλεια για τις ανθρώπινες ζωές των ναυτικών. Η Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Λιμενικού Σώματος σύστησε στα πλοία υπό ελληνική σημαία, που κινούνται στη Νότια Ερυθρά Θάλασσα και στον Κόλπο του Άντεν, να αποφεύγουν τα ύδατα της Υεμένης.

Η Κυβέρνηση, κατά την άποψή μας, ως προβλέψιμος σύμμαχος, βάζοντας σε κίνδυνο τις Ένοπλες Δυνάμεις μας, αλλά και την ασφάλεια της χώρας, έσπευσε να αναγγείλει την αποστολή της Φρεγάτας «Ύδρα» στην Ερυθρά Θάλασσα. Αυτό είχε και ως αποτέλεσμα, το ξέρετε όλοι, την παραίτηση δεκαεπτά στελεχών από το προσωπικό διαφόρων βαθμών και προελεύσεων. Αυτό το μάθαμε από την Ένωση Στρατιωτικών Περιφερειακής Ενότητας Νήσων Περιφέρειας Αττικής.

Όμως εμείς, τι λέμε; Τονίζουμε την ειρηνική και διπλωματική επίλυση, με τη χώρα μας να πρωτοστατεί σε διπλωματικό ρόλο, ως κράτος του ΟΗΕ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ, ώστε να αποδείξει τη σοβαρότητά της ως ειρηνοποιός στη Μεσόγειο. Εδώ, πρέπει να ζητήσουμε και την αναγκαία συνδρομή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, προκειμένου να ασκήσει πιέσεις προς το Ισραήλ για παύση του πολέμου και των συνεχών βομβαρδισμών της Γάζας. Εμείς, ως πρωτοπόρος χώρα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα, πρέπει να πρωτοστατήσουμε στη διάνοιξη των εμπορικών θαλάσσιων δρόμων, δικαίωμα που έχει κατοχυρωθεί και θεσμικά, μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και σήμερα βρίσκεται εν τω μέσω μιας τεράστιας κρίσης, όχι μόνο στην Ερυθρά Θάλασσα, αλλά και στην «ναρκοθετημένη» Μαύρη Θάλασσα.

Πρέπει στο σημείο αυτό να τονίσω και τη θέση του κόμματός μας. Πιο συγκεκριμένα, η απόφαση της Κυβέρνησης για αποστολή φρεγάτας στην ναυτική επιχείρηση Prosperity Guardian στην Ερυθρά Θάλασσα θέτει σε κίνδυνο τις ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις σε μία επιχείρηση που πραγματοποιείται, στο πλαίσιο πρωτοβουλίας προθύμων, και όχι του Διεθνούς Οργανισμού, στον οποίο συμμετέχει η χώρα. Προτεραιότητα για τις ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις πρέπει να είναι η προάσπιση της κυριαρχίας και των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδας. Από ‘κει και πέρα, ο ρόλος της χώρας στην ευρύτερη περιοχή, πέραν της τήρησης των δεσμεύσεών της, ως κράτους μέλους του ΟΗΕ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ, δεν πρέπει να επικεντρώνεται στην ανάπτυξη της στρατιωτικής της παρουσίας, αλλά στον διπλωματικό της ρόλο του πυλώνα ειρήνης και σταθερότητας. Το ανέφεραανέφερα και προηγουμένως στη γενική τοποθέτηση που έκανα. Υπάρχουν, σαφώς, σοβαρές προκλήσεις ασφαλείας και ναυσιπλοΐας στην ευρύτερη περιοχή και ειδικά στον Κόλπο του Άντεν, οι οποίες έχουν επιδεινωθεί ραγδαία, σε συνέχεια του πολέμου στη Γάζα.

Πέραν, λοιπόν, των στρατιωτικών πρωτοβουλιών η διεθνής κοινότητα πρέπει να επικεντρωθεί σε διπλωματικές ενέργειες για την ειρήνη, προκειμένου να αντιμετωπιστούν αυτές οι προκλήσεις. Η Ελλάδα και η Ευρωπαϊκή Ένωση γενικότερα μπορούν και πρέπει να διαδραματίσουν έναν κρίσιμο ρόλο, σε αυτό το πλαίσιο και είναι ρόλος του Οργανισμού, για τον οποίο συζητάμε σήμερα.

Με αυτά τα λίγα λόγια ολοκληρώνω την εισήγησή μου, λέγοντας και κάτι που αποτελεί και κριτική προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ότι θα πρέπει με νομοθετικές πρωτοβουλίες, να καθίσουμε ως Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, να κουβεντιάσουμε ζητήματα της ναυσιπλοΐας μας και της ποντοπόρου και της νησιωτικής πολιτικής. Θεωρώ ότι είναι ένα πολύ μεγάλο έλλειμμα, που θα πρέπει να το κοιτάξει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, να προσθέσουμε, δηλαδή, συνεδριάσεις στην Επιτροπή μας και ταυτόχρονα, η νομοθέτηση να ενταθεί από πλευράς του Υπουργείου Ναυτιλίας, γιατί σωρεία προβλημάτων έχουν επισωρευθεί.

Κατά συνέπεια, μετά από την τοποθέτησή μου αυτή, κύριε Πρόεδρε, καταλάβατε ότι είμαστε θετικοί στο νομοσχέδιο αυτό. Δεν θα μπορούσαμε διαφορετικά να το δούμε, με τη μόνη διαφορά, ότι θα επιφυλαχθούμε να προσθέσουμε περισσότερα, κατά τη συζήτησή του στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το νομοσχέδιο αφορά στις τροποποιήσεις «Περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού» στη Διεθνή Σύμβαση από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Σύντομα, θέλουμε να σημειώσουμε, ότι μπορεί να πει κάποιος, ότι πρόκειται για τυπικές και δευτερεύουσες αλλαγές που αφορούν σε κατανομή αξιωμάτων, κ.λπ.. Όμως εμείς θα τοποθετηθούμε, όσο γίνεται, επί της ουσίας, για τον χαρακτήρα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και την πολιτική που χαράζει.

Σε αυτό το κεντρικό ζήτημα σημειώνουμε, ότι πρόκειται για Οργανισμό που ελέγχεται από το εφοπλιστικό κεφάλαιο, τα συμφέροντα του οποίου εκπροσωπούν τα συγκεκριμένα κράτη και οι αστικές κυβερνήσεις των κρατών μελών, όπως σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και οι άλλες κυβερνήσεις τα προηγούμενα χρόνια. Κριτήριο της πολιτικής τους είναι η ανταγωνιστικότητα και η κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιρειών σε βάρος των ναυτεργατών, των πληρωμάτων των πλοίων σε όλους τους τομείς, στην ασφάλεια των πλοίων και την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, σε ζητήματα που αφορούν τους μισθούς, τα εργασιακά δικαιώματα, τους όρους ζωής και δουλειάς. Ζητήματα, επίσης, που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος και φέρουν τη «σφραγίδα» των εφοπλιστικών επιδιώξεων και συμφερόντων. Αυτό αφορά και τη λεγόμενη «πράσινη» μετάβαση και την «πράσινη» ναυτιλία, που γίνεται εφαλτήριο κλιμάκωσης της επίθεσης, κατά του δικαιώματος δουλειάς και των άλλων δικαιωμάτων των ναυτεργατών.

Επίσης, σημειώνουμε ότι μέσα στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό εξελίσσεται ένας πολύχρονος ανταγωνισμός, στη βάση της αναμέτρησης για την επικράτηση μεγάλων μονοπωλιακών συμφερόντων που αποκτά γεωπολιτικές διαστάσεις, ανάλογα με τις διεθνείς εξελίξεις, με τη συμμετοχή των αστικών κρατών, στο πλαίσιο των ιμπεριαλιστικών συγκρούσεων. Κι εδώ έχουμε και την αποστολή της Φρεγάτας «Ύδρα» από την ελληνική κυβέρνηση στην Ερυθρά Θάλασσα, με την οποία, όχι μόνο διαφωνούμε, αλλά καταγγέλλουμε στον ελληνικό λαό και ζητάμε να σταματήσει εδώ και τώρα.

Στο πεδίο αυτό, οι τυμπανοκρουσίες για τους τίτλους, που αποκτά το ελληνικό κράτος και η κάθε κυβέρνηση, η επανεκλογή στην πρώτη θέση, στην Κατηγορία Α΄ του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, αφορά στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και όχι τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, τον λαό μας. Αυτοί στενάζουν, επί όλων των κυβερνήσεων και σήμερα από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, από τις συνέπειες της αντιλαϊκής πολιτικής, που πλήττει μισθούς και συντάξεις, εργασιακά και κοινωνικά ασφαλιστικά δικαιώματα, το δικαίωμα στη μόρφωση και στην υγεία, που αντιμετωπίζονται ως εμπορεύματα, την υποβάθμιση της υγείας και της ασφάλειας στους χώρους δουλειάς, την καταστροφή του περιβάλλοντος.

Στις διακρατικές συμφωνίες, που συνάπτει η χώρα μας, για ζητήματα εκπαίδευσης και απασχόλησης ναυτεργατών αναφέρονται μέσα στη Διεθνή Σύμβαση τα μέρη που συνεργάζονται, μέσω της εκπαίδευσης και της ανταλλαγής προσωπικού, ενώ ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην εφαρμογή των σχετικών συμβάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και των οργάνων του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, του ILO, που αφορούν στις συνθήκες εργασίας στα πλοία, καθώς και στη διευκόλυνση των ναυτικών, κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στους λιμένες και των δύο μερών.

Αυτό σημαίνει, ότι στα πλαίσια της ανταλλαγής προσωπικού, δεν θα εφαρμόζονται οι συλλογικές συμβάσεις που έχουν κατακτηθεί, αλλά οι συμβάσεις, όπως, για παράδειγμα, του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, του ILO, που καθορίζει τα διεθνή στάνταρντ, δηλαδή, μισθό, περίπου, 600 δολάρια. Είναι χαρακτηριστικό, ότι στα υπό ελληνική σημαία ποντοπόρα πλοία, στο 80% των ναυτεργατών, από όποια χώρα κι αν προέρχονται, δεν εφαρμόζεται η συλλογική σύμβαση εργασίας και δεν ασφαλίζονται στο ΝΑΤ. Επίσης, ένα ελάχιστο ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου χρησιμοποιεί την ελληνική σημαία, για να μπορεί η εκάστοτε ελληνική κυβέρνηση, με το ειδικό βάρος αυτού του στόλου, να διαχειρίζεται καλύτερα τα συμφέροντά τους και να τους εκπροσωπεί και ανάλογα σε διεθνείς οργανισμούς, όπως αυτόν που συζητάμε σήμερα.

Μπαίνοντας στο γενικότερο πλαίσιο που κινείται το νομοσχέδιο που καταθέσατε, το Κ.Κ.Ε. θα ψηφίσει κατά.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γραμμένος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καλούμαστε σήμερα να συζητήσουμε στην Επιτροπή την κύρωση των τροποποιήσεων που υιοθετήθηκαν την 8η Δεκεμβρίου του 2021 από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στη Διεθνή Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Η Ελλάδα συμμετείχε στη διαμόρφωση των τροποποιήσεων, είχε ενεργό συμμετοχή στις εργασίες του Συμβουλίου, όσο και συμμετοχή στη σχετική ομάδα εργασίας και αλληλογραφίας.

Πολύ ωραία ακούγονται όλα αυτά, ειδικά στα αυτιά ενός απλού πολίτη. Η αλήθεια, όμως, που αποκρύπτεται σκόπιμα και πρέπει να μάθουν οι Έλληνες, είναι, εντελώς, διαφορετική

διαφορετική και εξηγούμαι. Να φρεσκάρουμε λίγο τη μνήμη της Νέας Δημοκρατίας. Προφανώς, το νομοσχέδιο με τους ομοφυλόφιλους τούς έχει συνεπάρει και δεν μπορούν να σκεφτούν, το ότι να συνεργάζεσαι με την Τουρκία δεν είναι και ό,τι καλύτερο και θα εξηγηθώ.

Μερικούς μήνες πριν, όταν μετέβη ο κ. Δένδιας στην Τουρκία, με αφορμή τους σεισμούς, έγινε μία «ανταλλαγή», όπως την είχε χαρακτηρίσει τότε ο κ. Δένδιας, υποστήριξης μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας. Πώς κάνατε πράξη, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, αυτή την ανταλλαγή; Θα σας πω αμέσως. Προβαίνοντας σε ένα ασυγχώρητο ατόπημα. Τι κάνατε, δηλαδή; Κρίνατε σωστό η Ελλάδα να στηρίξει, παρά την αντίθεση των Κυπρίων αδελφών μας και την Τουρκία για τη Γενική Γραμματεία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας, στο πλαίσιο αμοιβαιότητας για τη στήριξη που υποσχέθηκε να παράσχει η Τουρκία σε εμάς, σχετικά με την ελληνική υποψηφιότητα για το Συμβούλιο Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Αλληλεγγύη και υποστήριξη στην Τουρκία, κύριοι της Κυβέρνησης; Συναλλάσσεστε με την Τουρκία, όταν η Τουρκία έχει εισβάλει στην Κύπρο μας, όταν η Τουρκία διεκδικεί «γαλάζιες» πατρίδες, όταν η Τουρκία διεκδικεί τη Θράκη, όταν η Τουρκία παραβιάζει, κατά κόρον και κατ’ επανάληψη, τη Συνθήκη της Λωζάνης από το 2023 και μετά.

Το θέμα παίρνει διαστάσεις και θα αναφερθώ, γιατί το λέω. Θα αναφερθώ σε ένα άρθρο του Γιάννου Χαραλαμπίδη, το οποίο είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του Ελληνικού Ινστιτούτου Στρατηγικών Μελετών. Ο κ. Χαραλαμπίδης, λοιπόν, αναφέρει τα εξής: «Η στάση της Ελληνικής Κυβέρνησης εγείρει σοβαρά ζητήματα πολιτικής, ηθικής τάξης, καθώς και συντονισμού, υπό την εξής έννοια. Πώς η Ελλάδα που είναι εγγυήτρια δύναμη της Κύπρου μας να στηρίζει τη συμμετοχή της Τουρκίας σε αυτόν τον Οργανισμό, όταν η Άγκυρα επιβάλλει ναυτιλιακό εμπάργκο σε βάρος της Κυπριακής Δημοκρατίας και όταν ένας από τους πυλώνες της πρωτοβουλίας του Προέδρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η άρση του τουρκικού εμπάργκο, επί των πλοίων των αδελφών Κυπρίων και των αεροσκαφών της Κυπριακής Δημοκρατίας;»

Πώς είναι δυνατόν, λοιπόν, η Ελλάδα να στηρίζει την Τουρκία σε έναν από τους θεσμούς των Ηνωμένων Εθνών, όταν συνιστά κράτος-εισβολέα, που κατέχει παράνομα έδαφος κράτους-μέλους του ΟΗΕ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Πώς θα πούμε, είτε στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, είτε στο Συμβούλιο Ασφαλείας, εντός του οποίου θέλει να συμμετέχει η Ελλάδα, ότι η Τουρκία είναι κατοχική δύναμη -το αναγνωρίζουμε όλοι αυτό- όταν η ίδια η Αθήνα την αποκαθαίρει από τις ενοχές και τις κατηγορίες που τη βαραίνουν, ακόμα και για εγκλήματα πολέμου, όπως αυτό του εποικισμού, το οποίο συνεχίζεται, μέσω των σεισμοπλήκτων που καταφθάνουν στα κατεχόμενα, κατόπιν εντολών της Άγκυρας και δη του Ερντογάν; Έτσι, δηλαδή, ασκούμε εξωτερική πολιτική; Έτσι ασκείτε εξωτερική πολιτική, εσείς, κύριοι της Ν.Δ.; Βάζοντας «πλάτη» στον Τούρκο και «γυρνώντας την πλάτη» στους αδελφούς μας Κυπρίους;

**ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ ΛΟΒΕΡΔΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** (ομιλία εκτός μικροφώνου)

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Κύριε Λοβέρδο, εγώ σας άκουσα με προσοχή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μην κάνετε διάλογο, παρακαλώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Δεν κάνω διάλογο, κύριε Πρόεδρε. Επικαλούμαι τα λόγια του κ. Λοβέρδου, που είπε, ότι «αν κάποιος δεν ψηφίσει το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, θα είναι παράλογο». Εγώ εξηγώ για ποιον λόγο δεν πρέπει να συμμετέχουμε σε τέτοιου είδους συζητήσεις με την Τουρκία.

**ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ ΛΟΒΕΡΔΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** (ομιλία εκτός μικροφώνου)

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Αναφέρεται και η Τουρκία, κύριε Λοβέρδο. Δεν έχετε διαβάσει, προφανώς. Διαβάστε πρώτα και μετά πείτε ό,τι θέλετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο Προεδρείο να απευθύνεστε, σας παρακαλώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, ξεκαθαρίζω ότι η «Ελληνική Λύση» απορρίπτει κάθε διάλογο με την Τουρκία και αυτό είναι το μόνο σίγουρο. Το ίδιο θα πρέπει να κάνει και η Κυβέρνησή σας. Δηλαδή, να απορρίψει κάθε διάλογο με μία χώρα που έχει ποινικό μητρώο και τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Επιφυλασσόμαστε, επί του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πραγματικά, το νομοσχέδιο είναι σε θετική κατεύθυνση, δεν το συζητάμε, αλλά με αυτή την ευκαιρία, θα ήθελα να κάνω μία γενικότερη αναφορά σε κάποια ζητήματα που αφορούν στη ναυτιλία. Ξεκινώ, λοιπόν, από τη σοβαρή παράμετρο, που δεν μπορεί να είναι άλλη από τους εργαζόμενους, δηλαδή, τους ναυτεργάτες όλων των βαθμίδων. Πιστεύω ότι πρέπει να διασφαλιστεί ένα σταθερό περιβάλλον εργασίας με αξιοπρεπείς αμοιβές, με υγεία και ασφάλεια και γι’ αυτό ένα κρίσιμο θέμα είναι οι συνθέσεις των πλοίων. Η επαρκής σύνθεση ενός πλοίου εξασφαλίζει την ασφάλειά του και αφορά και σε ένα ευρύτερο κοινό, δηλαδή, τους τυχόν επιβάτες, τα εμπορεύματα κ.λπ..

Βεβαίως, υπάρχει θέμα με ένα πλέγμα νόμων, παλαιότερων και της τελευταίας πενταετίας, που οδηγούν σε λάθος κατεύθυνση. Μιλώ για τους ν.4150/2013, 4714/2022 που διευκολύνουν την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας στην ποντοπόρο ναυτιλία και καταργεί, στην πράξη, και την υποχρεωτική πρόσληψη Έλληνα Πλοιάρχου, Αντιπλοιάρχου και Γ΄ Μηχανικού. Επίσης, ο ν.4770/2021, ουσιαστικά, πριμοδοτεί την εργοδοσία να παραβιάζει τη ναυτεργατική νομοθεσία, αναφορικά με την υπεραπασχόληση των ναυτικών.

Επικαιροποίηση χρήζει και το προεδρικό διάταγμα 177/1974. Είναι παρωχημένες οι προβλεπόμενες σε αυτό συνθέσεις. Βεβαίως, είναι ανάγκη να καθοριστούν οι οργανικές θέσεις στα ταχύπλοα σκάφη, με την προϋπόθεση για διατήρηση όλων των ειδικοτήτων.

Το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας πρέπει να στελεχωθεί, ώστε να γίνεται σωστά και επαρκώς η λειτουργία του και να μπορεί να επιλύει όλα τα προβλήματα που απασχολούν την πρόσληψη, ναυτολόγηση, απασχόληση και απόλυση των ναυτικών. Επίσης, το επίδομα ανεργίας, λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου, πρέπει να μειωθεί το προβλεπόμενο διάστημα εργασίας και να αυξηθεί το ποσό του επιδόματος και βεβαίως, πολύ σοβαρό θέμα είναι και η δημόσια ναυτική εκπαίδευση, που χρειάζεται ενδυνάμωση, με κάλυψη θέσεων ελλείψεων εκπαιδευτικού προσωπικού, αξιοπρεπείς μισθούς και συμπερίληψη στα προγράμματα σπουδών τεχνολογικών εξελίξεων που συντελούνται τα τελευταία χρόνια.

Αναφέρθηκαν πριν και τα θέματα της «πράσινης» μετάβασης και θα ήθελα να θυμίσω ένα περιστατικό, το οποίο ήταν εντυπωσιακό, αλλά δεν απασχόλησε, ούτε τη Βουλή, ούτε τον δημόσιο λόγο. Αναφέρομαι στην «πράσινη» μετάβαση» στη ναυτιλία. Πριν από τρία, περίπου, χρόνια, ένας ανεξάρτητος ευρωπαϊκός δημοσιογραφικός οργανισμός, από αυτούς που δεν έχουμε στη χώρα μας, πήρε συνέντευξη από τον Έλληνα Υπουργό Ναυτιλίας, με θέμα τους περιβαλλοντικούς όρους που θα θέσει η χώρα στους εφοπλιστές και στα καράβια τους. Ρώτησε, λοιπόν, ο δημοσιογράφος τον Υπουργό Ναυτιλίας, «ποιον θα στείλει η Ελλάδα να την αντιπροσωπεύσει στον Παγκόσμιο Οργανισμό, που θα συνέτασσε τους κανονισμούς για τα καύσιμα και τους ρύπους των πλοίων των εφοπλιστών;» Όλοι έστειλαν ειδικούς επιστήμονες, γιατί, όπως καταλαβαίνετε, είναι ένα θέμα που χρήζει επιστημονικής σκοπιάς.

**Ο Έλληνας, λοιπόν, Υπουργός Ναυτιλίας απάντησε, «μα, προφανώς, τους ίδιους τους εφοπλιστές». Και τον ρωτάει, εκ νέου, ο δημοσιογράφος, «μα καλά, θα στείλετε τους εφοπλιστές να αποφασίσουν πώς θα περιορίσουν τους ρύπους της ναυτιλίας τους;» Και απαντά ο Υπουργός, «φυσικά, είναι οι άνθρωποι της αγοράς, αυτοί ξέρουν καλύτερα απ’ όλους». Για να μην σας τα πολυλογώ, η συνέντευξη αυτή καταλήγει σε ένα γνωστό viral βίντεο, που μάλλον έχουμε δει όλοι, όπου ο εκπρόσωπος των εφοπλιστών, όταν τον ρωτάνε για τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και κανόνες της χώρας, εκείνος απαντά -δεν θέλω να αναφέρω τη λέξη που χρησιμοποίησε, ότι «την έχω «γραμμένη» τη χώρα και τη σημαία και τον Πρωθυπουργό». Αυτή είναι η κατάσταση. Γι’ αυτό αυτά τα θέματα θέλουν πολύ πιο σοβαρή αντιμετώπιση.**

**Θέλω να πω δυο κουβέντες για το γενικότερο πολιτικό θέμα που αφορά άμεσα και τη ναυτιλία μας. Στη Σύνοδο των Υπουργών των Εξωτερικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν ακούσαμε τίποτα για την κατάπαυση του πυρός στην Παλαιστίνη και στη Γάζα. Η Ελλάδα πρέπει να ταχθεί, αφού διεκδικούμε για τη χώρα μας τον ρόλο του πυλώνα σταθερότητας και ειρήνης, άνευ όρων και με τον ΟΗΕ, αλλά με την κατάπαυση του πυρός διαρκείας. Επιμένουμε, γιατί ο πόλεμος επεκτείνεται, διαχέεται στην ευρύτερη περιοχή, είναι η περιοχή μας, είναι ο ζωτικός μας χώρος. Αν είμαστε υπέρ της ειρήνης και της σταθερότητας, πρέπει να το πολεμήσουμε τώρα, πρέπει να το διεκδικήσουμε τώρα.**

**Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας, ο κ. Χαρίτσης, έχει ζητήσει με επιστολή να προσκληθεί ο Μαχμούντ Αμπάς στην Ελληνική Βουλή. Παλαιότερα είχε έρθει και η Ελληνική Βουλή έχει ομόφωνα εγκρίνει ψήφισμα, για να ξεκινήσει η Κυβέρνηση τη διαδικασία αναγνώρισης δύο κρατών. Επομένως, ξέρουμε ότι ειρήνη διαρκείας στην περιοχή δεν μπορεί να υπάρξει, χωρίς λύση με δύο κράτη.**

**Αυτό είναι εισαγωγικό, για να πω αυτό που όλοι, επίσης, ξέρουμε για τις παραιτήσεις Αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, για την αποστολή φρεγάτας στην Ερυθρά Θάλασσα. Φρεγάτα στον Κόλπο του Άντεν, υπό τη διοίκηση του αμερικανικού πολεμικού ναυτικού για την προστασία των εμπορικών πλοίων, απέναντι στις επιθετικές πυραυλικές, ως επί το πλείστον, ενέργειες των Χούθι της Υεμένης. Τονίζουμε με όλους τους τρόπους, ότι δεν έχει καμία δουλειά η Ελλάδα να εμπλακεί σε πόλεμο στην περιοχή, ειδικά, μάλιστα, όταν αυτή η εμπλοκή δεν είναι υπό την αιγίδα κανενός διεθνούς οργανισμού.**

**Επίσης, ακούστηκαν κάποιες απόψεις, περί πληρωμής αποστολής από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Εδώ έχουν αντιδράσει πολύ εύστοχα οι Έλληνες Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού -και έχουν έρθει και email φαντάζομαι σε όλους τους συναδέλφους- με το τι λέει η Ελληνίδα και ο Έλληνας στρατιωτικός, οι οποίοι, ούτε μισθοφόροι είναι, ούτε πολεμοχαρείς. Τη ζωή τους ορκίστηκαν να δώσουν για τη διαφύλαξη των συνόρων της πατρίδας τους και όχι για τη διαφύλαξη διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων και δεξαμενών καυσίμων.**

**Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Δημητροκάλλης.**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.**

**Κύριε Υπουργέ, είναι σε μία θετική κατεύθυνση η κύρωση. Έχω μόνο μία απορία και θέλω να ρωτήσω τον κ. Υπουργό, γιατί μονάχα, μέχρι σήμερα, είκοσι τέσσερις χώρες έχουν ανταποκριθεί σε αυτή την κύρωση και αν δούμε και τις χώρες που έχουν ανταποκριθεί, νομίζω, λείπουν η Κίνα, οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, το Ηνωμένο Βασίλειο. Είναι λίγες οι χώρες, οι οποίες έχουν ανταποκριθεί σε αυτή την κύρωση. Γνωρίζετε τι πρόθεση έχουν αυτές οι χώρες και για ποιον λόγο έχουν ανταποκριθεί μόνο είκοσι τέσσερις, μέχρι στιγμής;**

**Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, για να τοποθετηθούμε πιο αναλυτικά.**

**Ευχαριστώ πολύ.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.**

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

**Σήμερα, δεν σας κρύβω, ότι εμείς στη «ΝΙΚΗ» θεωρούμε ότι είναι μία πολύ δύσκολη μέρα, μετά από την ψήφιση ενός νομοσχεδίου, που δεν πιστεύουμε ότι θα βοηθήσει, στο να υπάρξει ειρηνική συνύπαρξη, αλλά και πρόοδος, απέναντι στα προβλήματα που ταλανίζουν την ελληνική κοινωνία και την παγκόσμια κοινότητα. Και αυτό, γιατί, αντί να νομοθετούμε και να δημιουργούμε προϋποθέσεις, έτσι ώστε να αποφύγουμε όλα τα προβλήματα του παρελθόντος που δίχασαν και δημιούργησαν προβλήματα στην παγκόσμια κοινότητα, ερχόμαστε**

**ερχόμαστε, κάτω από τη στάθμη των προαπαιτήσεων για μία καλύτερη κοινωνία, και «ξεχειλώνουμε» όλη αυτή τη διαδικασία τη νομοθετική, έτσι ώστε να χωράμε μέσα.**

**Ήθελα να κάνω αυτή την αναφορά, γιατί περιμένοντας τη σειρά μου να τοποθετηθώ, σκέφτηκα ποιος ήταν ο λόγος, ο οποίος επέβαλε να δημιουργηθεί ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός. Αυτός ο λόγος προέκυψε, όταν μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η κοινωνία των εθνών φάνηκε, εντελώς, αναποτελεσματική. Οπότε μαζεύτηκαν πενήντα κράτη και ξεκίνησαν στις 25 Απρίλιου του 1945, στο Σαν Φρανσίσκο, να κάνουν μια διάσκεψη σύνταξης του χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Στη συνέχεια, τον Οκτώβριο του 1945, άρχισαν να λειτουργούν τα Ηνωμένα Έθνη, αλλά και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, που αντλεί τη δύναμή του και την υπόστασή του από τα Ηνωμένα Έθνη.**

**Στους σκοπούς του Οργανισμού ήταν η καθιέρωση συστήματος συνεργασίας μεταξύ κυβερνήσεων, που είχε να κάνει με την εμπορική ναυτιλία, σε θέματα που αφορούσαν στη ναυτική ασφάλεια, την ικανότητα για ναυσιπλοΐα, την πρόληψη, τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης, καθώς και διοικητικά και νομικά θέματα. Κακώς; Λειτουργεί, όμως; Απ’ ότι φαίνεται, οι λόγοι για τους οποίους ιδρύθηκαν τα Ηνωμένα Έθνη, σήμερα παρά ποτέ, αποδεικνύουν την αποτυχία συνεργασίας, γιατί ο σκοπός ήταν να ενωθούν τα έθνη. Σήμερα, υπάρχει μία τάση, τα έθνη κοντά μας, πολύ κοντά μας, όπως η Ρωσία και η Ουκρανία να έχουν ξεκινήσει, εδώ και μια 25ετία πόλεμο, ενώ έχουμε και μαζικές σφαγές, στα όρια της γενοκτονίας, μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης και αποκλεισμούς. Εμείς στέλνουμε όπλα, για να προστατεύσουμε τη ναυσιπλοΐα. Αυτό τι δείχνει; Ότι αυτοί οι κανονισμοί δεν έχουν επιτύχει. Και τελικά ερχόμαστε εμείς να κυρώσουμε κάτι που πρέπει να κυρωθεί. Δεν έχουμε αντίθετη γνώμη, αλλά θα πρέπει να αναρωτηθούμε, αν, τελικά, στεκόμαστε μόνο, στο πλαίσιο της γραφειοκρατικής διαδικασίας, να κυρώνουμε, ό,τι έρχεται ως εντολή.**

**Κυρώναμε τα μνημόνια, χωρίς να τα διαβάζαμε. Στην Εξεταστική Επιτροπή για τα Τέμπη έρχονταν τα usb και δεν ήξεραν ποιος τα έστελνε ή ποιος τα παράγγελνε. Είναι αυτός πραγματικά ο ρόλος μας; Και εδώ υπάρχει σχετική άνεση σε ένα τυπικό κείμενο, που έχει νομοθετική ισχύ, να τοποθετηθούμε, εκφράζοντας κάποιον προβληματισμό, γιατί αν πάψουμε να προβληματιζόμαστε, είμαστε καταδικασμένοι μόνο να παρακολουθούμε και ότι μάς στέλνουν να το υπογράφουμε. Αυτό, όμως, είναι αναντίστοιχο με τις αγωνίες των συμπολιτών μας, που δεν έχουν την πολυτέλεια να ταξιδέψουν. Δεν έχουν την πολυτέλεια, ούτε για μία βάρκα. Και αν είχαν μία βάρκα, φορολογήθηκε και αυτή ως τεκμήριο. Οι πολλοί είναι στη «λαίλαπα» της οικονομικής κρίσης, όπου η ιδιωτική περιουσία, τα ατομικά δικαιώματα και οι προσωπικές ελευθερίες περιορίζονται από έναν δικαιωματισμό και από μία τυπική γραφειοκρατική διαδικασία .**

**Εμείς θα τοποθετηθούμε πιο αναλυτικά στην Ολομέλεια. Δεν διαφωνούμε με αυτούς τους οργανισμούς, απλώς, κάνουμε μία κριτική, γιατί η αποτελεσματικότητα αυτών των οργανισμών, τελικά, δεν εξυπηρετεί τους λόγους, για τους οποίους έχουν ιδρυθεί.**

**Επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε.**

**Σας ευχαριστώ.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Καζαμίας.**

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η Διεθνής Σύμβαση, που έχουμε μπροστά μας, αφορά αλλαγές σε τέσσερα άρθρα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ο οποίος είναι ένας από τους Οργανισμούς που συνδέονται με τον ΟΗΕ, συστάθηκε το 1948. Η Ελλάδα κύρωσε τη διεθνή σύμβαση με νόμο το 1949. Στην πραγματικότητα, έγινε πλήρες μέλος του Οργανισμού το 1958, υπήρχε, δηλαδή, μία καθυστέρηση.

Οι στόχοι του Οργανισμού αυτού είναι, τουλάχιστον, σε ότι αφορά στο καταστατικό του, να προασπίζεται την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας διεθνώς, να άρει τα εμπόδια στο εμπόριο μέσω θαλάσσης και να άρει τις διακρίσεις ανάμεσα στα κράτη, σε ότι αφορά στη συνεργασία στο πεδίο του εμπορίου και της ναυτιλίας.

Αυτοί οι στόχοι ήταν οι αρχικοί στόχοι του Οργανισμού. Επεκτάθηκαν, μετά τη δεκαετία του ΄60 και ΄70, σταδιακά και σε στόχους περιβαλλοντικούς και όλο και περισσότερο, ο Οργανισμός στρέφεται προς τα εκεί, το τελευταίο διάστημα, για πολύ εύλογους λόγους. Οι θάλασσες υπόκεινται μία τρομερή πίεση, σε ότι αφορά στην καταστροφή που συμβαίνει στον πλανήτη για το περιβάλλον και οι στόχοι του Οργανισμού στρέφονται προς τη διασφάλιση μιας πιο «πράσινης» εμπορικής ναυσιπλοΐας.

Θα αναφερθώ πολύ σύντομα στα άρθρα της Σύμβασης, για να εξηγήσω πώς αυτές οι αλλαγές επηρεάζουν και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, αλλά και τη χώρα μας. Κατόπιν, θα αναφερθώ, εν συντομία, σε κάποια ζητήματα που τέθηκαν από τους προηγούμενους ομιλητές, αναφορικά με την περιοχή μας και με τον ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας σε αυτή. Η Σύμβαση που έχουμε μπροστά μας, αλλάζει τέσσερα άρθρα στο καταστατικό του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού. Αυξάνει, σύμφωνα με το άρθρο 16 του Οργανισμού, τα μέλη του Συμβουλίου, που είναι το βασικό όργανο, από 40, που είναι σήμερα, σε 52. Ο Οργανισμός πρέπει να πω, ότι έχει 175 μέλη συνολικά, αυτή τη στιγμή, αλλά εκλέγουν το Συμβούλιο, που είναι το βασικό εκτελεστικό όργανο του Οργανισμού.

Τα μέλη, λοιπόν, αυξάνονται από 40 σε 52. Αυτό δημιουργεί αντίστοιχη ανάγκη αύξησης των τριών κατηγοριών μελών που υπάρχουν στο Συμβούλιο. Υπάρχουν τα μέλη που εκλέγονται, διότι έχουν μέγιστο ενδιαφέρον στις θαλάσσιες υπηρεσίες. Είναι η Κατηγορία Α΄, που σε αυτή ανήκει η Ελλάδα και αυτά τα μέλη αυξάνονται από 10 σε 12, σύμφωνα με την καινούργια σύνθεση του Συμβουλίου. Είναι τα μέλη που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον στο εμπόριο μέσω θαλάσσης, η Κατηγορία Β΄, τα οποία πάλι αυξάνονται από 10 σε 12 και τα υπόλοιπα μέλη του Συμβουλίου αυξάνονται από 20, που είναι σήμερα, για να συμπληρωθεί ο αριθμός των 40 που ισχύει σήμερα, σε 28. Αυτό μας δίνει ένα Συμβούλιο με 52 μέλη. Για να υπάρξει απαρτία, πρέπει να συγκαλούνται 34 μέλη, αυτό είναι, περίπου, λίγο πάνω από 2/3. Αυτές είναι οι βασικές αλλαγές, σε ότι αφορά στη σύνθεση. Αυτή γίνεται, για να μπορεί να εκπροσωπηθεί καλύτερα ο αυξανόμενος αριθμός των κρατών μελών του Οργανισμού.

Υπάρχει και το άρθρο 81, που αλλάζει και είμαστε πολύ σύμφωνοι με αυτό. Οι επίσημες γλώσσες, από ευρωκεντρικές, ήταν αγγλικά, γαλλικά και ισπανικά. Τώρα «ανοίγονται» περισσότερο και περιλαμβάνουν τα αραβικά, που είναι μία γλώσσα που μιλάω και είμαι ιδιαίτερα ευχαριστημένος γι’ αυτό, καθώς τα ρωσικά και τα κινέζικα. Άρα, δηλαδή, υπάρχει μία προσπάθεια διεθνοποίησης του Οργανισμού.

Αυτές είναι οι αλλαγές που καλούμαστε να κυρώσουμε σήμερα και από αυτή την άποψη, η «Πλεύση Ελευθερίας» βλέπει θετικά τη Σύμβαση αυτή. Ωστόσο, θα επιφυλαχθούμε για την Ολομέλεια.

Θα ήθελα, όμως, να σχολιάσω κάποια ζητήματα, τα οποία ανέφεραν προηγουμένως συνάδελφοι βουλευτές από άλλα κόμματα. Κατ’ αρχάς, ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ αναφέρθηκε στην πιθανή συμμετοχή της χώρας μας στην Ερυθρά Θάλασσα, στο πλαίσιο των επιχειρήσεων που γίνονται, για να αναχαιτίσουν τις επιθέσεις των ανταρτών Χούθι. Η «Πλεύση Ελευθερίας» έχει σοβαρές επιφυλάξεις γι’ αυτό. Βεβαίως, υποστηρίζουμε την ανοιχτή ναυσιπλοΐα, αλλά θεωρούμε ότι πολεμικές επιχειρήσεις αυτού του τύπου, δεν έχουν επιτυχία. Συγκεκριμένα, η επιχείρηση Prosperity Guardian, η οποία εκτυλίσσεται, εδώ και δύο μήνες, έχει υπάρξει, ιδιαίτερα, αποτυχημένη.

Η Ελλάδα, ήθελα να κάνω μία διόρθωση σε όσα είπε ο συνάδελφος, δεν πρόκειται να συμμετάσχει σε αυτή την επιχείρηση, στην οποία ηγούνται οι Ηνωμένες Πολιτείες, αλλά, απ’ ότι φαίνεται, θα συμμετάσχει σε μία άλλη επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Επιχείρηση «Ασπίδες». Θα έχουμε την επόμενη εβδομάδα ενημέρωση από τον Υπουργό Άμυνας και έχω καταθέσει και Επίκαιρη Ερώτηση, η οποία θα συζητηθεί τη Δευτέρα, για το θέμα αυτό, εκφράζοντας απόψεις, εντόνως κριτικές, απέναντι στην πιθανή συμμετοχή της Ελλάδας στις πολεμικές επιχειρήσεις που λαμβάνουν χώρα εκεί.

Το δεύτερο σημείο, που ήθελα να τονίσω, είναι αναφορικά με την Τουρκία. Πρέπει να πω, επειδή ειπώθηκε προηγουμένως, ότι συνεργαζόμαστε με την Τουρκία, ότι αυτή είναι μία κύρωση ενός πολυμερούς διεθνούς οργανισμού. Δεν υπάρχει διμερής σχέση με την Τουρκία. Ο Οργανισμός αποφασίζει, τι σχέση θα έχει με την Τουρκία. Η Ελλάδα έχει κάθε συμφέρον να βρίσκεται στην πρώτη κατηγορία των μελών του Οργανισμού. Νομίζω ότι γι’ αυτόν τον λόγο πρέπει να δούμε θετικά την κύρωση αυτής της συμφωνίας.

Σε ότι αφορά στα ελληνοτουρκικά, εν γένει, είναι βασικό να συμμετέχει και η Κύπρος στο Συμβούλιο του Οργανισμού, κάτι το οποίο συμβαίνει. Η Κύπρος είναι, μαζί με την Τουρκία, από τα υπόλοιπα 20 μέλη σήμερα του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Η στάση της «Πλεύσης Ελευθερίας» για τα ελληνοτουρκικά είναι η εξής. Δεν αρκεί να καταγγέλλουμε, όσα κάνει η Τουρκία. Πρέπει να τα καταγγέλλουμε όλα και τα εγκλήματα πολέμου, που λαμβάνουν χώρα στην Κύπρο, και τη συνεχιζόμενη κατοχή και τη συμπεριφορά της στο Αιγαίο και τη συμπεριφορά της σε όλη την περιοχή. Από την άλλη, όμως, μία υπεύθυνη εξωτερική πολιτική έχει και την ευθύνη να προσφέρει λύσεις σε αυτά τα προβλήματα. Η καταγγελία δεν συνιστά λύση και η λύση προϋποθέτει χρήση των διπλωματικών εργαλείων. Γι’ αυτό και η «Πλεύση Ελευθερίας» πιστεύει σε έναν συνδυασμό μιας σθεναρής πολιτικής απέναντι στις παραβιάσεις του διεθνούς δικαίου που πραγματοποιεί η Τουρκία, αφενός και ταυτόχρονα, μία διπλωματική προσπάθεια, με έξυπνο τρόπο, με φαντασία και με συνέπεια, για την επίλυση αυτών των προβλημάτων, αφετέρου.

Σε ότι αφορά στο θέμα των εργαζομένων και των εφοπλιστών, οι οποίοι συμμετέχουν στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, θα ήθελα να κλείσω με ένα σχόλιο. Η «Πλεύση Ελευθερίας» είναι με τους εργαζόμενους. Υπάρχουν ζητήματα που αφορούν συνδικαλιστές στον ναυτιλιακό κλάδο στην Ελλάδα, οι οποίοι υπόκεινται κακομεταχείρισης. Είμαστε στο πλευρό τους και θα κινηθούμε και μέσα από τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες, για να τους υποστηρίξουμε πιο σθεναρά.

Γνωρίζουμε ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός εξυπηρετεί παραδοσιακά τα συμφέροντα των εφοπλιστών και δεν λαμβάνει υπόψη, όσο πρέπει, τα συμφέροντα των εργαζομένων στον τομέα της ναυτιλίας. Ωστόσο, νομίζουμε ότι αυτό είναι θέμα πολιτικής εντός του Οργανισμού και όχι θέμα των αλλαγών που συστήνονται, αυτή τη στιγμή, στο καταστατικό του Οργανισμού. Βλέπουμε, δηλαδή, θετικά τις αλλαγές αυτές, διότι θεωρούμε ότι είναι και στο συμφέρον της συνεργασίας στον τομέα αυτό διεθνώς, αλλά και στο ελληνικό εθνικό συμφέρον, αφενός, ενώ αφετέρου, θεωρούμε ότι μέσα στο πλαίσιο του Οργανισμού η ελληνική πολιτική θα πρέπει να είναι διαφορετική. Αυτό, όμως, είναι ένα ζήτημα άλλης τάξεως, το οποίο δεν συζητούμε αυτή τη στιγμή. Ωστόσο, θα ήθελα να το υπογραμμίσω.

Άρα, κύριε Πρόεδρε, κλείνοντας, θα ήθελα να επαναλάβω, ότι η «Πλεύση Ελευθερίας» επιφυλάσσεται, αλλά βλέπουμε τις προτεινόμενες τροποποιήσεις με θετικό βλέμμα.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε ο κύκλος των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών και δίνουμε αμέσως τον λόγο στον κ. Παππά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση των τροποποιήσεων που υιοθετήθηκαν από την 8η Δεκεμβρίου του 2021, από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού», γνωστός ως IMO, International Maritime Organization, «στη Διεθνή Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που υπογράφηκε στη Γενεύη, στις 6 Μαρτίου του 1948, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει».

Όπως γνωρίζετε όλοι, η Ελλάδα είναι μία χώρα που η ιστορία, ο πολιτισμός, η σύγχρονη πραγματικότητα και το μέλλον της, είναι συνδεδεμένα άρρηκτα με τη θάλασσα. Τα χαρακτηριστικά αυτά, σε συνδυασμό με τη γεωφυσική της διαμόρφωση, έχουν συμβάλει στην έντονη δραστηριοποίηση των Ελλήνων στη θάλασσα και στην ανάδειξη του ναυτιλιακού τομέα, ως ενός από τους δυναμικότερους της ελληνικής οικονομίας. Η συνολική συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία αγγίζει το 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, του ΑΕΠ, ενώ δημιουργεί, άμεσα και έμμεσα, εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, καλά αμειβόμενες στη χώρα, θέσεις οι οποίες -ευελπιστούμε όλοι- να αυξάνονται διαρκώς.

Επίσης, η ναυτιλία παρέχει μεγάλες χρηματοροές στην ελληνική οικονομία. Το 2022, οι εισροές στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές, ξεπέρασαν τα 21 δισεκατομμύρια, αποτελώντας τη μεγαλύτερη συνεισφορά που καταγράφηκε τα τελευταία είκοσι χρόνια. Ιδιαίτερα σημαντικό, είναι ότι για την περίοδο 2012-2022, η ναυτιλία συνεισέφερε συνολικά 148 δισεκατομμύρια σε εισροές στην ελληνική οικονομία, αναδεικνύοντας τον καθοριστικό ρόλο του κλάδου αυτού για την οικονομία και την πατρίδα μας.

Η ναυτιλία των Ελλήνων αποτελεί το καλύτερο παράδειγμα μιας δημιουργικής, παραγωγικής και εξωστρεφούς Ελλάδος, που δίνει το έναυσμα για τη θωράκιση και την ισχυροποίηση της θέσης της χώρας μας σε οικονομικό, πολιτικό και γεωστρατηγικό επίπεδο. Η ναυτιλία αποτελεί θεματοφύλακα της εύρυθμης λειτουργίας των κρατών και των οικονομιών τους. Συμβάλλει, τόσο στην επιβίωση, στη διαβίωση, όσο και στη συμβίωση των λαών, μεταφέροντας το 90% του παγκόσμιου εμπορίου.

Θέλω να πω στον κ. Αυλωνίτη, που το ανέφερε πριν, ότι, όντως, είναι μόνο στο 3% της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, όταν μεταφέρει το 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Αυτή τη στιγμή, η ναυτιλία δέχεται τις χειρότερες κυρώσεις, τις πιο σκληρές κυρώσεις, στο θέμα του κόστους που μπαίνει για τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

Θα ήθελα να τονίσω, ότι η ελληνική ναυτιλία, βάσει της ενημέρωσης που μας έκανε και ο Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ, πριν από δύο εβδομάδες στη Γενική Συνέλευση των εφοπλιστών στην Ελλάδα, είναι πρώτη που προχωράει στην ανανέωση του στόλου της, βάσει των συνθηκών και βάσει των όρων που βάζει ο ΙΜΟ και οι διεθνείς οργανισμοί. Είμαστε πάνω από το 25% στις αλλαγές, όταν το παγκόσμιο ποσοστό είναι κοντά στο 16% με 17% και ήδη, στις νέες παραγγελίες που γίνονται, όλα τα πλοία μας είναι συγχρονισμένα και συντονισμένα με τους όρους που υπάρχουν για την «πράσινη» μετάβαση.

Αυτό, λοιπόν, θέλω να πω, ότι αποτελεί το οικονομικότερο σύστημα μεταφοράς για τον τελικό καταναλωτή, εξαιτίας των οικονομιών κλίμακας και της αποδοτικότητας που έχει πετύχει. Είναι, παράλληλα, το πιο ενεργειακά αποδοτικό μέσο μεταφοράς. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα πλοία, εκτιμάται, όπως είπατε και εσείς, κοντά στο 3%, είναι από 2,3% έως 3% των παγκόσμιων εκπομπών, εμφανίζοντας, όμως, πτώση, βάσει των αλλαγών που υπάρχουν στις καινούργιες παραγγελίες. Φανταστείτε ότι οι Έλληνες έχουν πάνω από 237 παραγγελίες σε νέα πλοία και όλα αυτά είναι βάσει των νέων όρων που μπαίνουν από τους παγκόσμιους κανόνες.

Ο εμπορικός στόλος μας, λοιπόν, κατατάσσεται πρώτος στον κόσμο. Σήμερα η ναυτιλία των Ελλήνων ελέγχει το 21% του παγκόσμιου αριθμού και το 60% του ευρωπαϊκού στόλου. Τα τελευταία δέκα χρόνια, η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου αποτελείται από 5.520 πλοία, έχοντας αυξηθεί κατά 50%.

Στο σημείο αυτό, θέλω να τονίσω, ιδιαιτέρως, τη συμβολή της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, εδώ και δεκαετίες, η οποία συμβάλλει με πρωτοβουλίες κοινωνικής προσφοράς στην ευημερία της ελληνικής κοινωνίας, άμεσα και συστηματικά, τόσο σε ατομικό, όσο και σε συλλογικό επίπεδο. Τα στοιχεία όλα καταδεικνύουν τη δυναμική της ελληνικής επιχειρηματικότητας, η οποία δραστηριοποιείται, σχεδόν, κατ’ εξοχήν, στο διεθνές εμπόριο μεταξύ τρίτων χωρών.

Όλα όσα σας ανέφερα, τεκμηριώνουν τη σημασία που έχει για την Ελλάδα, ο ΙΜΟ. Ιστορικά, ο ΙΜΟ, όπως αναφέρατε όλοι οι Εισηγητές και το γνωρίζετε και στην τοποθέτησή το αναλύσατε, ιδρύθηκε το 1948 και είναι ο, πλέον, εξειδικευμένος Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, που έχει ως κύρια αποστολή του, την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας, τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας, την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, που προέρχεται από τα πλοία, αλλά και γενικά τη ρύθμιση νομικών ζητημάτων, που αφορούν στη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα. Αριθμεί 175 μέλη και τρία συνδεδεμένα μέλη. Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος του ΙΜΟ για τη διεθνή ναυτιλία παγκοσμίως.

Σε αυτό τον διακρατικό Οργανισμό η χώρα μας είναι πρωταγωνίστρια. Να πω, ότι τις τελευταίες δύο φορές εκλεγόμαστε πρώτοι στην Κατηγορία Α΄, ενώ από το 2004 έως το 2011 είχαμε Γραμματέα του ΙΜΟ Έλληνα, τον κ. Ευθύμιο Μητρόπουλο. Αυτό έχει μεγάλη αξία και σημασία για την παρουσία της χώρας μας στον Οργανισμό.

Η ελληνική ναυτιλία, λοιπόν, αισθάνεται δυσμενείς τις συνέπειες των περιφερειακών και εθνικών μέτρων που αποκλίνουν από τα πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Σε ότι αφορά στο υπό εξέταση σχέδιο νόμου, με το οποίο κυρώνονται τροποποιήσεις, που επέρχονται στη Διεθνή Σύμβαση «Περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού του έτους 2021», αξίζει να κάνουμε ειδική αναφορά στα ακόλουθα. Στο σημείο αυτό να πω, ότι η διαδικασία είναι τέτοια χρονικά, για να απαντήσω στον Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας από τους «Σπαρτιάτες», τον κ. Δημητροκάλλη, ότι, όπως κι εμείς πέρασαν τρία χρόνια και πρωτοστατούμε τώρα στη διαδικασία αυτή, για να κυρώσουμε αυτές τις τροποποιήσεις, βάσει νόμου και βάσει άρθρων του Συντάγματος, έτσι και στις υπόλοιπες χώρες προχωρά η διαδικασία. Ελπίζουμε ότι στα επόμενα δύο χρόνια θα περάσει από τις χώρες που είναι στην Κατηγορία Α΄, που αυτές είναι που το ζήτησαν, καθώς ήθελαν να γίνουν οι αναβαθμίσεις και οι τροποποιήσεις για την καλύτερη και εύρυθμη λειτουργία του Οργανισμού.

Θα ήθελα, λοιπόν, τώρα να κάνω αναφορές στα άρθρα, στα οποία γίνονται οι αλλαγές. Στο άρθρο 16 της Σύμβασης, τροποποιείται, πλέον, η σύνθεση του Συμβουλίου του ΙΜΟ από τα 42 που ήταν, στα 52 κράτη μέλη του Οργανισμού. Επιτρέψτε μου σε αυτό το σημείο, να κάνω και μία παρένθεση και να υπενθυμίσω, ότι στην Κατηγορία Α΄, στο Συμβούλιο του ΙΜΟ, ήδη, συνεκλεγόμαστε και εμείς και εκλέγονται όλες οι χώρες με ανεπτυγμένη ναυτιλία. Στην Κατηγορία Β΄, εκλέγονται χώρες που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον για τη χρησιμοποίηση θαλάσσιων υπηρεσιών, ενώ στην Κατηγορία Γ΄, εκλέγονται χώρες που έχουν ειδικό ενδιαφέρον στην παροχή χρήσης διεθνών θαλάσσιων υπηρεσιών, για την κατάταξη των οποίων λαμβάνεται υπόψη και το γεωγραφικό κριτήριο.

Η χώρα μας, αποτελώντας ένα από τα ιδρυτικά μέλη του ΙΜΟ, εκλέγεται, συνεχώς, στην Κατηγορία Α΄, όπως σας ανέφερα και προηγουμένως, λόγω και του μεγέθους του εμπορικού μας στόλου, ενώ τις τελευταίες δύο εκλογικές διαδικασίες, το 2021 και το 2023, η χώρα μας εξελέγη πρώτη στην Κατηγορία Α΄ του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και αυτό έχει μεγάλη αξία και σημασία. Με την εκλογή της πατρίδας μας στην πρώτη θέση, επιβεβαιώθηκε και επιβεβαιώνεται συνέχεια η εμπιστοσύνη και η άριστη συνεργασία της χώρας με το σύνολο των κρατών-μελών του Οργανισμού.

Θα συμφωνήσω μαζί σας, κύριε Καζαμία, στην τοποθέτηση που κάνατε, ότι πρέπει, πραγματικά, στη διπλωματία, να δίνουμε αγώνες και να πρωτοστατούμε, μέσω της διπλωματίας και αυτών των οργανισμών και όχι για άλλους λόγους να αποχωρούμε από τους Οργανισμούς. Πρέπει να δίνουμε «μάχη» σε αυτά τα διεθνή φόρα, θα πρέπει να είμαστε μπροστά, έτσι ώστε να πετυχαίνουμε πράγματα για την πατρίδα μας. Έχει μεγάλη αξία και σημασία η θέση αυτή και έχει μεγάλη σημασία και αξία η θέση των Ελλήνων. Φανταστείτε ότι ο Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ, η πρώτη παρουσία σε χώρα μέλος ήταν στην Ελλάδα, στη Γενική Συνέλευση, που έγινε, πριν από μερικές ημέρες, στην Αθήνα.

Επανέρχομαι στις τροποποιήσεις και με την αντικατάσταση του άρθρου 17 της Σύμβασης, ο αριθμός των μελών της Κατηγορίας Α΄ του Συμβουλίου, αυξάνεται, όπως είπατε όλοι σας στις εισηγήσεις σας, σε 12 από 10. Των μελών της Κατηγορίας Β΄ του Συμβουλίου, αυξάνεται και εκείνος από 10 σε 12 και των μελών της Κατηγορίας Γ΄, αυξάνεται σε 28 από 20.

Με την αντικατάσταση του άρθρου 18 της Σύμβασης, προσδιορίζεται η θητεία των μελών του Συμβουλίου, η οποία αυξάνεται σε τέσσερα χρόνια από δύο, καθώς και η δυνατότητα επανεκλογής τους. Αντιλαμβάνεστε ότι το χρονικό περιθώριο το αυξάνουν για την εύρυθμη λειτουργία του Οργανισμού, ώστε να μπορούν να μπαίνουν σε μία καλύτερη αποτελεσματικότερη λειτουργία και να τελειώνει πιο σύντομα αποφάσεις και να είναι πιο ενεργός Οργανισμός.

Με την αντικατάσταση του άρθρου 19β΄ της Σύμβασης, επαναπροσδιορίζεται ο αριθμός των μελών που συνιστά απαρτία του Συμβουλίου του ΙΜΟ, η οποία ανέρχεται στα 34 κράτη-μέλη, από τα 26 που ήταν μέχρι τώρα.

Τέλος, με την τροποποίηση του άρθρου 81 της Σύμβασης, αποσαφηνίζεται η ισότητα των διαφορετικών γλωσσικών εκδοχών. Συγκεκριμένα, τα κείμενα, που μέχρι τώρα, ήταν στα αγγλικά, τα γαλλικά και τα ισπανικά, τα οποία είναι αυθεντικά, τώρα ενισχύονται και μπαίνουν άλλες τρεις γλώσσες, η αραβική, η κινεζική και η ρωσική. Προσθέτοντάς τα, λοιπόν, έχουμε έξι, πλέον, κείμενα, τα οποία θα είναι, εξίσου, αυθεντικά μαζί με το αγγλικό, το γαλλικό και το ισπανικό. Όπως γίνεται αντιληπτό, οι εν λόγω τροποποιήσεις αφορούν στον λόγο λειτουργίας του Διεθνούς Οργανισμού, του ΙΜΟ, ενώ αναμένεται να βελτιώσουν το επίπεδο εκπροσώπησης των κρατών μελών του Οργανισμού στο Συμβούλιο.

Η επαύξηση των θέσεων του Συμβουλίου, καθώς και η αύξηση της θητείας των μελών που θα το απαρτίζουν, θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και την, εν γένει, λειτουργία του ΙΜΟ, μέσω μεγαλύτερης αποδοχής των αποφάσεων του Συμβουλίου από το σύνολο των κρατών μελών του, καθώς εφεξής, περισσότερα κράτη μέλη θα συμμετέχουν και θα συναποφασίζουν στο ανώτατο εκτελεστικό όργανο του ΙΜΟ, που εποπτεύει το έργο του Οργανισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κύρωση των υπό εξέταση τροποποιήσεων αποτελεί συμβατική υποχρέωση από τη χώρα μας, ιδίως, υπό το πρίσμα του πρώτου εκλεγμένου μέλους στην Κατηγορία Α΄ του Συμβουλίου του ΙΜΟ και εξυπηρετούν τα ναυτιλιακά συμφέροντα της χώρας, καθώς, αφενός, θα περιοριστούν οι επίπονες εκλογικές διαδικασίες, αφετέρου, η διευρυμένη σύνθεση του Συμβουλίου θα δημιουργήσει νέες προοπτικές συνεργασίας της χώρας.

Σημειώνεται τέλος, ότι η αποδοχή των εν λόγω ρυθμίσεων δεν προκαλεί καμία επιβάρυνση στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Η Κύρωση των υπό εξέταση τροποποιήσεων θα εντάξει την Ελλάδα, μεταξύ των πρώτων κρατών μελών του IMO που τις αποδέχονται, γεγονός που, αφενός, θα ενδυναμώσει τις πολιτικές και διπλωματικές σχέσεις μας με τον Οργανισμό και αφετέρου, θα επιβεβαιώσει τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει η χώρα μας στην περαιτέρω ανάπτυξη του IMO.

Με αυτά τα λόγια, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές. Να πω ότι οι περισσότεροι τοποθετήθηκαν θετικά και νομίζω, ότι όσοι επιφυλάχθηκαν, το έπραξαν καθαρά για τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες. Θεωρώ ότι την Τρίτη στην Ολομέλεια θα το δούμε όλοι πιο θετικά, γιατί είναι σημαντική η θέση της Ελλάδας στον Οργανισμό αυτόν, είναι σημαντική η θέση της ναυτιλίας στο παγκόσμιο γίγνεσθαι.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον Υφυπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τον κ. Ιωάννη Παππά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση, επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση των τροποποιήσεων, που υιοθετήθηκαν την 8η Δεκεμβρίου 2021 από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) στη Διεθνή Σύμβαση «Περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού», που υπογράφηκε στη Γενεύη την 6η Μαρτίου 1948, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει» και στο σημείο αυτό, προχωρούμε στην ψηφοφορία.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Λοβέρδος, ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Αυλωνίτης, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Μιχαηλίδης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κ. Κατσώτης, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Γραμμένος, επιφυλάχθηκε.

Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Πέρκα, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Δημητροκάλλης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Βρεττός, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Καζαμίας, επίσης, εξέφρασε επιφύλαξη.

Συνεπώς, του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση των τροποποιήσεων, που υιοθετήθηκαν την 8η Δεκεμβρίου 2021 από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) στη Διεθνή Σύμβαση «Περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού», που υπογράφηκε στη Γενεύη την 6η Μαρτίου 1948, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 10.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**