**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 26 Απριλίου 2017, ημέρα Τετάρτη και ώρα 14.10΄, στην Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004 και άλλες διατάξεις».

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

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Κωνσταντινέας Πέτρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Δημήτρης (Μίμης), Δρίτσας Θεόδωρος, Μανιός Νικός, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Πάλλης Γιώργος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Κατσανιώτης Ανδρέας, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Λαμπρούλης Γιώργος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004 και άλλες διατάξεις».

Θα ξεκινήσουμε με τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Γεώργιο Πάλλη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΛΛΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις 8 Σεπτεμβρίου 2017 θα τεθεί σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση έρματος και ιζημάτων πλοίων με σκοπό την πρόληψη και την αντιμετώπιση του φαινομένου της μεταφοράς και της διασποράς στη θάλασσα επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών, μέσω των διαδικασιών αλλαγής έρματος. Στόχος μας, η συμμετοχή της Ελλάδας, ως συμβαλλόμενο μέλος.

Λίγα λόγια, για το ιστορικό της συγκεκριμένης Σύμβασης, η οποία έχει υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το 2004. Η ημερομηνία ορόσημο, αποτέλεσε η 8η Σεπτεμβρίου 2016 όταν και η Φιλανδία την επικύρωσε, με αποτέλεσμα την ικανοποίηση του όρου της Σύμβασης που προβλέπει ότι η Σύμβαση θα μπορεί να τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά από την επικύρωσή της από, τουλάχιστον, 30 κράτη-μέλη, όπου αντιπροσωπεύουν το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας της εμπορικής ναυτιλίας.

Με την προσχώρηση της Φιλανδίας, 12 χρόνια μετά την υιοθέτηση της Σύμβασης, η χωρητικότητα των συμβαλλομένων μελών στη Σύμβαση έφτασε στο 35,14% παγκοσμίως, ενώ ο αριθμός των κρατών έφτασε τα 52. Οι συγκεκριμένοι αριθμοί βαίνουν αυξανόμενοι. Σήμερα, τα συμβαλλόμενα μέλη έχουν αυξηθεί στα 54 και με το παρόν νομοσχέδιο, η Ελλάδα θα είναι η 55η χώρα-μέλος που θα επικυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση ενσωματώνοντάς την, στο Εθνικό της Δίκαιο.

Πριν προχωρήσω στην παρουσίαση του νομοσχεδίου, θεωρώ ότι είναι σημαντικό να κατανοήσουμε όλοι, το γιατί το έρμα των πλοίων αποτελεί ισχυρό διακύβευμα για το θαλάσσιο περιβάλλον. Έρμα, είναι το θαλασσινό νερό με την αιωρούμενη ύλη και τους οργανισμούς του, που λαμβάνεται πάνω στο πλοίο, είτε από το λιμάνι αναχώρησης, είτε κατά τη διάρκεια του πλου του και απορρίπτεται στο λιμάνι προορισμού και αντίστροφα, ανάλογα με το βάρος του φορτίου του. Ουσιαστικά, μέσω του έρματος ρυθμίζεται η ευστάθεια και η πρόωση του σκάφους, η βύθιση της έλικας και της πλώρης του και βεβαίως, η ταχύτητά του.

Το πρόβλημα στη διαδικασία αυτή, έγκειται στην ταυτόχρονη λήψη και μεταφορά διαφορετικών ειδών θαλάσσιων οργανισμών και μικροοργανισμών. Υπολογίζεται ότι 10 δισεκατομμύρια τόνοι νερού έρματος μεταφέρονται ετησίως ανά τον κόσμο, ενώ σε ένα κυβικό μέτρο υδάτινου έρματος περιέχονται, περίπου, 50.000 φυτικοί και ζωικοί οργανισμοί. Πολλοί από αυτούς δεν επιβιώνουν μέσα τις δεξαμενές έρματος, ενώ άλλοι δεν επιβιώνουν αφού απορριφθούν στον νέο οικοσύστημα. Ωστόσο, υπάρχουν οργανισμοί που είναι αρκετά ανθεκτικοί, με αποτέλεσμα να πολλαπλασιάζονται εις βάρος των αυτόχθονων οργανισμών, επιφέροντας ισχυρό πλήγμα στην ισορροπία των κατά τόπους οικοσυστημάτων. Τα είδη αυτά εγκαθίστανται και εξαπλώνονται γρήγορα, ελλείψει φυσικών ανταγωνιστών θηρευτών, συνιστώντας μείζονα απειλή για τη βιοποικιλότητα και όχι μόνο.

Οι ενδεχόμενες επιπτώσεις, ποικίλες. Διαταράσσεται το οικοσύστημα, εκτοπίζονται τα τοπικά είδη, εξαπλώνονται ασθένειες, διαταράσσεται η αλιεία και η ιχθυοκαλλιέργεια. Πλέον, η έλλειψη γνώσης και πληροφόρησης για τις καταστροφικές συνέπειες της μεταφοράς οργανισμών, μεταξύ υδάτινων οικοσυστημάτων, δεν αποτελεί δικαιολογία. Η συγκεκριμένη πρακτική και οι επιπτώσεις της, έχουν αποδειχθεί, μετρηθεί και καταγραφεί.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Διεθνούς Επιτροπής για την επιστημονική εξερεύνηση της Μεσογείου, η οποία δημοσίευσε τον Άτλαντα για τα εξωτικά είδη που μεταφέρθηκαν στη Μεσόγειο. Σύμφωνα με τα παραπάνω, μέχρι πριν μερικά χρόνια είχαν μεταφερθεί, περίπου, 90 είδη ψαριών στη Μεσόγειο από άλλα θαλάσσια οικοσυστήματα, εκ των οποίων, τα δύο τρίτα από την Ερυθρά θάλασσα, το Ινδικό και τον Ειρηνικό ωκεανό, ενώ τα υπόλοιπα από τον Ατλαντικό. Κάθε χρόνο υπολογίζεται ότι εισέρχονται στη Μεσόγειο 5 έως 10 νέα είδη ψαριών, χώρια τα φύκη, τα ασπόνδυλα, τα μαλάκια και τα καρκινοειδή που είναι εκατοντάδες.

Μεταξύ των περιοχών που επλήγησαν, οικολογικά και οικονομικά, περισσότερο στη Μεσόγειο, κατέχοντας και την πρώτη θέση είναι το Αιγαίο πέλαγος. Οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες της διάδοσης αυτών των ειδών είναι σοβαρές, γεγονός που καθιστά την κύρωση της εν λόγου Διεθνούς Συνθήκης, μέσω του παρόντος σχεδίου νόμου, επιτακτική ανάγκη για την αντιμετώπιση του θέματος.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση, η οποία αποτυπώνεται και κυρώνεται με το πρώτο άρθρο του νομοσχεδίου, η Ελληνική Κυβέρνηση έχει την αρμοδιότητα να λάβει μέτρα και να εξασφαλίσει προγράμματα για την περιβαλλοντικά ασφαλή διαχείριση του έρματος, τόσο για τα πλοία όσο και για τα ύδατα και λιμάνια που είναι υπό την δικαιοδοσία της.

Στα άρθρα 4 έως 14 του νομοσχεδίου, οι διατάξεις της Σύμβασης υιοθετούνται και προσαρμόζονται στην ελληνική νομοθεσία.

Υπογραμμίζεται ότι οι εν λόγω διατάξεις εφαρμόζονται και επιβάλλονται μόνο σε πλοία που φέρουν τη σημαία συμβαλλόμενου μέρους ή που δραστηριοποιούνται υπό την εξουσία συμβαλλόμενου μέρους. Εξάλλου, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ.3 της Σύμβασης, αναφορικά με τα πλοία μη συμβαλλομένων μερών στην παρούσα Σύμβαση, τα συμβαλλόμενα μέρη θα εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης στο βαθμό που αυτό κρίνεται αναγκαίο, ώστε να διασφαλιστεί ότι στα εν λόγω πλοία δεν γίνεται ευνοϊκότερη μεταχείριση.

Συνεπώς, η παρούσα Σύμβαση δεσμεύει αποκλειστικά τα κράτη που την έχουν κυρώσει και τα πλοία υπό τη σημαία και εξουσία τους. Η Ελλάδα επιλέγει την πολιτική της απέναντι στα μη συμβαλλόμενα μέρη κατά το δυνατόν στο πλαίσιο που ορίζεται από την παρούσα Σύμβαση. Η Σύμβαση προβλέπει από την πλευρά των πλοιοκτητών τη σύνταξη σχεδίου διαχείρισης έρματος, την εφαρμογή τεχνολογιών πρόληψης της αγωγής αλλοχθόνων ειδών και επεξεργασίας του έρματος, την τήρηση βιβλίου έρματος και την έκδοση διεθνούς πιστοποιητικού διαχείρισης έρματος. Όλα τα παραπάνω ρυθμίζονται στο 10ο άρθρο νομοσχεδίου.

Τα πλοία υπόκεινται σε επιθεωρήσεις και πιστοποιήσεις σύμφωνα με τους κανονισμούς του Παραρτήματος της Σύμβασης. Σύμφωνα με το 9ο άρθρο του νομοσχεδίου, οι επιθεωρήσεις και πιστοποιήσεις των υπό ελληνική σημαία πλοίων πραγματοποιούνται από διορισμένους επιθεωρητές του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή από αναγνωρισμένους οργανισμούς. Αρμοδιότητα ελέγχου και επιβολής κυρώσεων στο πλοίο έχει τόσο η αρχή, δηλαδή, η κυβέρνηση του κράτους, υπό τη δικαιοδοσία του οποίου λειτουργεί το πλοίο, όσο και η κυβέρνηση του κράτους εντός της δικαιοδοσίας της που έλαβε χώρα η παραβίαση της σύμβασης.

Είναι κρίσιμο να τονισθεί ότι αδικαιολόγητες καθυστερήσεις, λόγω ελέγχων δεν επιτρέπονται, ενώ προβλέπεται αποζημίωση σε περιπτώσεις πρόκλησης ζημιών ή απωλειών στις πλοιοκτήτριες εταιρίες σύμφωνα με το άρθρο 12 της Σύμβασης.

Στα λιμάνια που λαμβάνουν χώρα καθαρισμός ή επισκευή δεξαμενών έρματος προβλέπονται ευκολίες υποδοχής ιζημάτων, σύμφωνα με το 7ο άρθρο του νομοσχεδίου. Για σκάφη ολικού μήκους μικρότερου των 50 μέτρων και μέγιστης χωρητικότητας έρματος 8 κυβικών μέτρων που χρησιμοποιούνται για αναψυχή, ναυταθλητισμό και έρευνα ή διάσωση, μπορεί να εφαρμοστεί ισοδύναμη συμμόρφωση λιγότερων απαιτήσεων με βάση σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες σύμφωνα με τον κανονισμό 5Α της Σύμβασης.

Σύμφωνα με το τρίτο άρθρο του νομοσχεδίου τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί πριν από τις 8/9/2017 διατηρούν περιθώριο συμμόρφωσης με τις διατάξεις του παρόντος νόμου μέχρι και την πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης του διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης ρύπανσης από πετρέλαιο. Μέχρι τότε μπορούν εναλλακτικά να φροντίζουν για την ανταλλαγή του έρματος όπως ορίζει η Σύμβαση. Εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος νομοσχεδίου σύμφωνα με του δεύτερο άρθρο του, είναι προφανώς πλοία που δεν έχουν κατασκευαστεί για να μεταφέρουν έρμα, πλοία που μεταφέρουν μόνιμο έρμα με σφραγισμένες δεξαμενές, στα οποία, δεν γίνεται η απόρριψη, τα πολεμικά πλοία, πλοία που δραστηριοποιούνται είτε αποκλειστικά εντός της ελληνικής δικαιοδοσίας, είτε αποκλειστικά σε ύδατα που καλύπτονται από τη δικαιοδοσία άλλου συμβαλλομένου κράτους.

Οι προβλεπόμενες Υπουργικές Αποφάσεις, εκτελεστικές του συγκεκριμένου νομοσχεδίου θα αφορούν στη διαδικασία χορήγησης των απαλλαγών, στον ορισμό των περιοχών που θα επιτρέπεται η διενέργεια ανταλλαγής έρματος, στις ευκολίες υποδοχής έρματος, στη μορφή του βιβλίου έρματος, στις διαδικασίες λήψης και ανάληψης δείγματος έρματος στα πλοία των ελέγχων.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να επισημάνω συγκεκριμένα παράλληλα οφέλη από την επικύρωση της Σύμβασης, πλην του αυτονόητου του περιβαλλοντικού οφέλους. Στα οφέλη υπολογίζεται η αναμενόμενη αύξηση του κύκλου εργασιών στην ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, η οποία, θα έχει την ευκαιρία να διεκδικήσει μερίδιο στη νέα αγορά βασιζόμενη στην τεχνογνωσία και την ανταγωνιστικότητά της.

Στα οφέλη αυτά μπορούμε να προσθέσουμε και την ώθηση που θα δοθεί σε επιχειρήσεις κατασκευής σχετικού εξοπλισμού από ελληνικές εταιρείες και υπολογίζεται η αγορά που θα δημιουργείται από την ανάγκη παροχής υπηρεσιών πιστοποίησης και επιθεώρησης. Επίσης, συνυπολογίζεται η συμμετοχή της χώρας στο διεθνές φόρουμ ως συμβαλλόμενου μέλους της σύμβασης μέσα από την εφαρμογή, τις συνέργιες και τις συνεργασίες που θα δημιουργηθούν, μέσα από τις συζητήσεις και τις διαδικασίες αναθεώρησης και τροποποιήσεις ορισμένων διατάξεων της Σύμβασης, προκειμένου να καταστεί λειτουργική και αποτελεσματική η χώρα μας, θα βρίσκεται πάντα μέσα στις εξελίξεις.

Θέλω να αναφέρω ότι η Σύμβαση αφήνει την πόρτα ανοιχτή για νέες ιδέες και δημιουργικές λύσεις. Για παράδειγμα, το πρώτο ζήτημα που θα κληθούν να λύσουν ο οργανισμός και τα συμβαλλόμενα μέλη είναι ο συντονισμός, η συνεννόηση και η συμφωνία με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Η Ελλάδα, ως ένα από τα ισχυρότερα ναυτικά κράτη στον κόσμο, με το 15% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, δεν νοείται να μείνει πίσω στις εξελίξεις. Το αντίθετο, πρέπει να τις συνδιαμορφώσει.

Αγαπητοί συνάδελφοι, εκτιμώ ότι μετά από αυτή τη σύντομη, αναλογικά με τη βαρύτητα του θέματος, εισήγηση, αντιλαμβάνεστε ότι η επικύρωση της εν λόγω Σύμβασης αποτελεί μονόδρομο για τη χώρα μας για το νευραλγικό τομέα της ναυτιλίας. Εισηγούμαι λοιπόν την ψήφιση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, λέγοντας ξεκάθαρα ότι στη σύγχρονη εποχή της εξέλιξης του ανθρώπου, της τεχνολογίας και της παγκοσμιοποίησης, αν τα παλαιότερα χρόνια η αφέλεια και η έλλειψη γνώσης ήταν μια δικαιολογία για να συμβαίνουν σημαντικές ζημιές περιβαλλοντικές, αυτή τη στιγμή στον βωμό του κέρδους δεν μπορούμε να ψηφίσουμε την ύπαρξή όλων αυτών και τα αποτελέσματα που έχουν συμβεί ως τώρα.

Επομένως, θεωρώ ότι πρέπει να είμαστε περήφανοι σαν χώρα, μια χώρα σημαντική για τη ναυτιλία, που φέρνουμε αυτή τη Σύμβαση προς κύρωση. Ευχαριστώ.

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

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχάς, θα ήθελα να κάνω δύο διευκρινίσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 17 της Συμβάσεως, η προθεσμία κύρωσης έχει τελειώσει, συνεπώς, μόνο προσχώρηση στη Σύμβαση μπορεί να γίνει. Όμως, ενόψει του εσωτερικού δικαίου, δηλαδή, του άρθρου 28 του Συντάγματος, δεν μπορεί να γίνει προσχώρηση, δεν επιτρέπεται αν δε γίνει κύρωση.

Συνεπώς, το λέω αυτό για να μην υπάρξουν ερμηνευτικά προβλήματα και εκ του αποτελέσματος συμφωνούμε με τον τίτλο ότι είναι κύρωση. Επειδή η σύμβαση στο άρθρο 17 μιλά για προσχώρηση, είναι το ένα θέμα. Το δεύτερο θέμα είναι ότι η συζήτηση αυτή δεν μπορεί να τελειώσει σε μια συνεδρίαση, όπως γίνεται κατά κανόνα με την κύρωση συμβάσεων, γιατί, έχει και άλλες διατάξεις. Οι άλλες διατάξεις είναι οι εφαρμοστικές διατάξεις του νομοσχεδίου, οι οποίες, είναι άλλες διατάξεις, συνεπώς πρέπει να τηρηθεί ο Κανονισμός.

Είναι επείγον το νομοσχέδιο και συμφωνώ με την ταχύτατη διαδικασία, διότι πρέπει να προστατεύσουμε το θαλάσσιο περιβάλλον, αν και η σύμβαση θα ισχύσει από το Σεπτέμβριο. Εν πάση περιπτώσει για να τελειώσει γρήγορα θα μπορούσαμε, κυρία Πρόεδρε, αύριο να καλέσουμε τους φορείς και αμέσως μετά να τελειώσει το θέμα. Σας το λέω αυτό, διότι, πράγματι, δεν αποτελεί μόνο κύρωση σύμβασης αλλά τελειώνει με «…..και άλλες διατάξεις.» Το αναφέρω για να μην παραβιάζουμε τον Κανονισμό και δημιουργηθούν ζητήματα.

Επιπλέον, το αναφέρω για το κύρος του νομοθετικού μας έργου της Βουλής και του κύρους του νομοθετήματος του οποίου θα ακολουθήσει. Αυτό δεν είναι καν πρόβλημα, διότι δεν είναι οι διατάξεις της συμβάσεως. Θα το δείτε στο κείμενο σας, είναι άρθρο πρώτο. Συνήθως, οι διεθνείς συμβάσεις κυρώνονται με ένα άρθρο. Εδώ έχει δεύτερο και τρίτο. Στο πρώτο περιλαμβάνει τα 22 άρθρα της σύμβασης. Από εκεί και πέρα είναι εφαρμοστικές διατάξεις, γι’ αυτό πολύ σωστά το νομοσχέδιο συνεχίζει και με άλλες διατάξεις. Επομένως, πρέπει να ακολουθηθεί αυτή η διαδικασία.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου οι σκοποί προσχώρησης της χώρας μας στη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία. Αυτή η σύμβαση υπεγράφη το 2004, αλλά θα τεθεί σε ισχύ από 8/09/2017. Συνεπώς, δεν υπάρχει καμία βιασύνη και δεν νομίζω ότι δεν μπορούμε να το κάνουμε αύριο μια συζήτηση. Όμως γιατί καθυστέρησε; Όπως είπε και ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας έπρεπε πρώτα να επικυρωθεί από τουλάχιστον 30 χώρες που εκπροσωπούν, τουλάχιστον, το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας και αυτό συνέβη μόλις πρόσφατα με την επικύρωση από τη Φιλανδία.

Συνεπώς προχωράμε. Η ΝΔ είναι θετική απέναντι στη διεθνή σύμβαση, όπως εισάγεται στην ελληνική έννομη τάξη με το άρθρο 1 του σχεδίου νόμου για δύο βασικούς λόγους. Ο πρώτος λόγο είναι πως το ζήτημα της απόρριψης του έρματος και των λοιπών σχετικών λυμάτων και ιζημάτων αποτελεί μεγάλο κίνδυνο για τον πλανήτη μας και γι’ αυτό η εισαγωγή επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων σε νέα περιβάλλοντα έχουν αναγνωριστεί ως μια από τις τέσσερις μεγαλύτερες απειλές για τους ωκεανούς του κόσμου μαζί με την υπερ-αλίευση, την κλιματική αλλαγή και την κοινωνική ρύπανση. Από την άλλη, η μεταφορά έρματος θαλασσίου νερού είναι απαραίτητη στα πλαίσια, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφαλής πλεύση τους. Επομένως, είναι σαφές πως η παγκόσμια κοινότητα θα έπρεπε να στρέψει πως την εύρεση λύσεων. Με αυτή τη διεθνή σύμβαση γίνονται σημαντικά βήματα προς τα εμπρός στον τομέα της διαχείρισης και επεξεργασίας του θαλασσίου έρματος. Βέβαια, παραμένει το ζήτημα της συμβατότητας με τη νομοθεσία και τις πρακτικές των ΗΠΑ που δεν έχουν ακόμα υπογράψει τη σύμβαση. Είναι σαφές πάντως, πως το συμφέρον του πλανήτη μας, αλλά και των θαλασσών μας για να επιστρέψουμε στα καθ’ ημάς, απαιτεί την κύρωση της συμφωνίας.

Ο δεύτερος λόγος που επιβάλει την κύρωση της για τη διαχείριση του θαλασσίου έρματος υπό προϋποθέσεις μπορεί να αποτελέσει τονωτική ένεση για την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική επιχειρηματικότητα. Έχει υπολογιστεί πως τα επόμενα χρόνια περίπου 70.000 πλοία θα πρέπει να εγκαταστήσουν σ’ αυτά τον εξοπλισμό διαχείρισης του θαλασσίου έρματος. Ίσως το συνολικό ποσό των επενδύσεων εκτιμάται ότι μπορεί να ξεπεράσει τα 100 δις δολάρια. Συνεπώς, ο ελληνικός ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος οφείλει να επιχειρήσει να εκμεταλλευτεί την επιχειρηματική ευκαιρία, όπως αυτή θα διαμορφωθεί ούτως ή άλλως. Η υιοθέτηση της σύμβασης από την ελληνική έννομη τάξη δεν θα καταστήσει αυτόματα τις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες ισχυρές υποψήφιες για διεθνή συμβόλαια. Θα εκπέμψει προς αυτές, αλλά και το διεθνή ναυτιλιακό κόσμο, ισχυρό μήνυμα του ελληνικού ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι οι επιχειρήσεις μας διαθέτουν την ιστορία, την τεχνογνωσία και το ισχυρό όνομα, ώστε να καταστούν διεθνώς ανταγωνιστικές. Οφείλουμε δε να μελετήσουμε πως μπορούμε να τις στηρίξουμε περαιτέρω στην προσπάθειά τους αυτή που μπορεί να δημιουργήσει δουλειές για άνεργους συμπολίτες μας, εισόδημα για τις επιχειρήσεις και έσοδα για το Δημόσιο. Λοιπόν, απέναντι στη διεθνή σύμβαση για το άρθρο 1, που περιλαμβάνει μέσα όλα τα άρθρα της συμβάσεως, είναι το μείζον, και η ΝΔ στέκεται θετικά. Αυτό σημαίνει πως υιοθετούμε το νομοσχέδιο στο σύνολό του; Θα θέλαμε να μπορούσαμε να απαντήσουμε θετικά, αλλά οι εφαρμοστικές διατάξεις του νομοσχεδίου εγείρουν ερωτηματικά. Προφανώς, η εφαρμογή της σύμβασης συνεπάγεται κόστη για το ναυτιλιακό κλάδο που αποτελεί μια από τις κινητήριες δυνάμεις της ελληνικής οικονομίας. Οι επιχειρήσεις αυτές θα επιφορτιστούν για την εγκατάσταση του νέου εξοπλισμού στα καράβια τους. Ως εκ τούτου, αποκτά ιδιαίτερη σημασία η εν τοις πράγμασι εφαρμογή της σύμβασης, όπως αυτή αποτυπώνεται στα υπόλοιπα άρθρα του σχεδίου νόμου. Θα πρέπει αυτή να μην επιφέρει δυσβάσταχτες συνέπειες στον επιχειρηματικό κόσμο. Οι διαδικασίες χορήγησης πιστοποιήσεων και ελέγχων δεν πρέπει να καταστούν πηγή αναίτιας γραφειοκρατίας και επομένως διαφθοράς. Πρέπει να μάθουμε ποιοι και πόσοι θα πραγματοποιήσουν τις πιστοποιήσεις, τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις. Πόσο γρήγορα θα εκδίδονται τα απαραίτητα πιστοποιητικά και τα λοιπά έγγραφα; Όμως το πιο σημαντικό είναι ότι όλα αυτά συνεπάγονται διοικητικά κόστη για τις επιχειρήσεις, όπως προκύπτει από τα άρθρα 6 και 10 της συμβάσεως και το επισημαίνει αυτό και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους στην έκθεση του. Ποια θα είναι αυτά τα κόστη; Τί θα πρέπει να πληρώνουν οι επιχειρήσεις στο Δημόσιο, στους πιστοποιητές, στους νηογνώμονες και στους λοιπούς οργανισμούς; Ποιοι φορείς θα είναι δημόσιοι και ποιοι ιδιωτικοί; Υπάρχει περίπτωση να ηγηθούμε σε ολιγοπώλια που θα νοθεύσουν τον ανταγωνισμό; Είναι ερωτήματα που θέλουν μια απάντηση. Το νομοσχέδιο δεν απαντά στα ερωτήματα αυτά, όσον αφορά τις λοιπές διατάξεις. Γι’ αυτό πρέπει να ακούσουμε τη γνώμη των αρμοδίων φορέων, τη γνώμη της αγοράς και ο αρμόδιος υπουργός να ξεκαθαρίσει τις προθέσεις του. Δυστυχώς, η προϊστορία της παρούσας Κυβέρνησης δε δημιουργεί αισιοδοξία, καθώς συνηθίζει μόλις της δοθεί η ευκαιρία να εξουθενώνει όποιον μπορεί στη φορολογία. Εδώ υπάρχει μια εξαιρετική ευκαιρία για έμμεση φορολόγηση. Δεν πρέπει να επιτρέψουμε να δημιουργηθούν αντικίνητρα που θα οδηγήσουν εκτός ελληνικής σημαίας τα πλοία μας. Αυτό πρέπει αν εξασφαλιστεί εδώ, εντός του κτηρίου της Βουλής, με το νομοθέτημα και όχι με υπουργικές αποφάσεις και προεδρικά διατάγματα.

Επιπρόσθετα, υπάρχουν και άλλα ζητήματα που είναι ασαφή όπως το άρθρο 2, με τις εξαιρέσεις των εξαιρέσεων ή άλλα ζητήματα που εγείρουν θέματα διπλωματικής διαχείρισης όπως το άρθρο 4. Θα αναφερθώ σ’ αυτά εκτενέστερα, αφού θα ήθελα να ακούσω πρώτα και τους φορείς. Επιμένω ότι πρέπει να προσκληθούν.

Εύχομαι να μας δοθεί η ευκαιρία αυτές τις μέρες στο πλαίσιο του νομοσχεδίου, να μπορέσουμε να συζητήσουμε για πολλά θέματα που άπτονται, εννοώ και στην Ολομέλεια, της εφαρμογής του ή που συνδέονται με αυτήν, όπως η κατάσταση του Ελληνικού Ναυπηγοεπισκευαστικού Κλάδου και η ετοιμότητα των ελληνικών λιμανιών να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις του νομοθετικού πλαισίου.

Κλείνω με κάτι που γνωρίζετε όλοι σας. Είναι αυτό που λέει ο λαός «ο διάβολος κρύβεται στις λεπτομέρειες». Γι' αυτό η Ν.Δ. και έτι είναι θετική απέναντι στη Διεθνή Σύμβαση για τον έλεγχο και διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία, οφείλει να διατηρήσει τις επιφυλάξεις της επί των υπολοίπων άρθρων, όχι επί του βασικού της σύμβασης, αλλά των «λοιπών διατάξεων», όπως είπα, των εφαρμοστικών διατάξεων του νομοσχεδίου, τουλάχιστον, μέχρι την ακρόαση των φορέων αλλά και την παροχή διευκρινίσεων από τον αρμόδιο Υπουργό.

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

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν θέλω να μιλήσω επί του συνόλου της Σύμβασης, θέλω μόνο να κάνω την επισήμανση επ’ αυτού που είπε ο κ. Αθανασίου στην αρχή, σχετικά με το θέμα με της νέας συνεδρίασης.

 Όπως γνωρίζετε, η συγκεκριμένη Σύμβαση δεν είναι μια απλή Σύμβαση Κύρωσης, αλλά επιφέρει και κάποιες υποχρεώσεις στην νομοθεσία του κράτους προκειμένου να εφαρμοστεί η Σύμβαση, είναι λογικό να έρχονται και τα υπόλοιπα αγαθά, όπως είπατε και εσείς.

Αλλά στην πραγματικότητα, έχει γίνει η διαβούλευση με αυτούς τους φορείς που αφορά σύμβαση. Έχει ζητηθεί η γνώμη από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, την Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας, το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και το ΤΕΕ.

Μάλιστα, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών η οποία, ουσιαστικά είναι αυτή, η οποία εκπροσωπεί την πρωτοπόρο ναυτιλία, έχει επανειλημμένως απαντήσει ότι συμφωνεί απόλυτα με τη Σύμβαση και το κείμενο του νομοσχεδίου και ζητά μάλιστα, και την επίσπευση της διαδικασίας και καταθέτω στα πρακτικά δύο επιστολές τις οποίες μας έχει αποστείλει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Επομένως, θεωρώ, ότι γι' αυτό το ζήτημα- αν θέλετε να απαντήσουμε και στα υπόλοιπα, αλλά θα το κάνουμε στη διαδικασία της συζήτησης- επ’ αυτού του ζητήματος και επειδή θέσατε για παράδειγμα το θέμα των επιθεωρήσεων. Οι επιθεωρήσεις και η έκδοση των πιστοποιητικών θα γίνεται από τους νηογνώμονες, τους πιστοποιημένους νηογνώμονες, που ήδη ελέγχουν αυτά τα πλοία ή από την αντίστοιχη επιθεώρηση του Λιμενικού Σώματος με ένα πολύ μικρό κόστος παράβολου. Άρα, δεν είναι η επιβάρυνση από την πιστοποίηση το κόστος. Το κόστος είναι προφανώς, αυτό που θα πρέπει να πληρώσει για τις μετασκευές στο πλοίο και όπως είπατε, θα μπορούσαν να ωφεληθούν και τα Ελληνικά Ναυπηγεία.

Επομένως, νομίζω, ότι η διαδικασία της διαβούλευσης απλά θα προσθέσει παραπάνω χρόνο στη διαδικασία και δεν θα κερδίσουμε κάτι από αυτό. Σε κάθε περίπτωση, είναι απόφαση της Επιτροπής και δεν εκφράζω εγώ άποψη επ’ αυτού.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καταρχάς, πριν σας δώσω το λόγο, κ. Αθανασίου, να πω ότι έχουμε συζητήσει και άλλες φορές Συμβάσεις στην ΙΖ’ Περίοδο της Βουλής, στην Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, στην Επιτροπή μας, την «Kύρωση Συμφωνίας των Παρισίων στην Σύμβαση -πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή», μια σύμβαση που είχε 5 άρθρα και έγινε μια συνεδρίαση στις 27 Σεπτεμβρίου 2016.

Επίσης, στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων είχαμε την «Κύρωση της Πολυμερούς Συμφωνίας Αρμόδιων Αρχών για την Αυτόματη Ανταλλαγή Πληροφοριών Χρηματοοικονομικών Λογαριασμών και διατάξεις εφαρμογής» γιατί και εδώ έχουμε, Σύμβαση, η οποία αποτελείτο από 6 άρθρα και έγινε πάλι μια συνεδρίαση στις 4 Οκτωβρίου 2016.

Έδωσε μια απάντηση ο κ. Υπουργός, κύριε Αθανασίου, αν έχετε κάτι να προσθέσετε, παρακαλώ για ένα λεπτό και πείτε μας εάν επιμένετε, γιατί μετά θα το δει η Επιτροπή. Το λόγο έχει ο κ. Αθανασίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ακούστε, κυρία Πρόεδρε, το λέει και το νομοσχέδιο. Αν ήταν αλλιώς, δεν θα είχαμε «και άλλες διατάξεις».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ δεν αντιδικούμε με το νομοσχέδιο. Είδατε ότι εμείς συμφωνούμε, απλώς σε μερικές εφαρμοστικές διατάξεις, χρειάζονται μερικές διευκρινίσεις από τους αρμόδιους φορείς.

Απόδειξη ότι η Σύμβαση δεν έχει κάτι το κατεπείγον, διότι θα ισχύσει από το Σεπτέμβριο του 2017. Αυτό το έγγραφο που προσκόμισε ο κ. Υπουργός, το έχουν στείλει και σε εμάς, υπάρχουν μερικές απορίες, να ρωτήσουμε τους Έλληνες Εφοπλιστές, να ρωτήσουμε μια οργάνωση, το Δίκτυο Μεσόγειος SOS, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένος. Δηλαδή, να μας πουν μερικά πράγματα που υπάρχουν απορίες.

Εγώ, δεν ανέπτυξα τα άρθρα τώρα, διότι πίστευα ότι αυτή είναι η διαδικασία και αυτό πρέπει να κάνουμε. Δηλαδή, το εάν αποφασίσετε και έχετε την πλειοψηφία, είναι δικό σας θέμα. Αλλά, είναι σωστή νομοθέτηση αυτή; Τι πειράζει όταν σε ένα νομοσχέδιο δεν υπάρχει αντιδικία και, αύριο έχουμε Ολομέλεια; Να έρθουμε εδώ ένα τρίωρο να ακούσουμε τους φορείς και όταν γίνει και εάν γίνει ψηφοφορία κάτω, να πάμε. Ποιο είναι το πρόβλημα; Δηλαδή, τι εμποδίζει να τους ακούσουμε, γιατί έχουμε πολλές απορίες; Οι πολλές, θα «διασκεδαστούν» και στο τέλος, μπορεί να ψηφιστεί και ομόφωνα, δεν ξέρω, λέω.

Κυρία Πρόεδρε, εσείς, οφείλετε όμως, εφόσον έχει και «άλλες διατάξεις» να εφαρμόσετε τον Κανονισμό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τοποθετηθήκατε, σας ακούσαμε, έχετε και δευτερολογία να τοποθετηθείτε μετά, σε σχέση με τα άρθρα, επειδή είπατε ότι δεν τα αναπτύξατε στην τοποθέτησή σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΛΛΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, προφανώς όλη η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ ψηφίζει υπέρ της μιας συνεδρίασης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα πω, ότι μετά και την τοποθέτηση του Υπουργού, τη λύση θα δώσει η Επιτροπή. Ποιοι συμφωνούν, σε μια συνεδρίαση με βάση αυτά που ανέφερε ο κ. Υπουργός;

*(στο σημείο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 39, γίνεται ψηφοφορία διά ανατάσεως χειρός)*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η Επιτροπή αποφάσισε, κατά πλειοψηφία, την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου σε μια συνεδρίαση, συνεπώς προχωρούμε στην διαδικασία. Το λόγο ζήτησε επί της διαδικασίας, ο κ. Αθανασίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κύριε Πάλλη, δεν ισχύει η «αρχή της δεδηλωμένης» εδώ. Μόνο στην Ολομέλεια ισχύει η «αρχή της δεδηλωμένης».

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Με συγχωρείτε κ. Αθανασίου, αλλά αποφάσισε η Επιτροπή. Θέλετε να χάσουμε και άλλο χρόνο ξανά; Η Επιτροπή αποφάσισε, τα μέλη ψήφισαν διά ανατάσεως της χειρός, όχι μόνο από την πλειοψηφία, άλλα και από άλλα κόμματα, συνεπώς προχωρούμε κανονικά στη διαδικασία. Το λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης που ζήτησε να προηγηθεί.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Να ευχαριστήσω, τον συνάδελφό μου κ. Αρβανιτίδη, που μου παραχώρησε την σειρά του.

Είναι προφανές, ότι είμαστε θετικοί με την εν λόγω εναρμόνιση, αφού έχει να κάνει καθαρά με θέματα υγιεινής και θα βοηθήσει και την αλιευτική παραγωγή, άρα δεν συζητάμε κάτι τέτοιο. Μια ερώτηση μόνο, έχω για τον κ. Υπουργό, γιατί είναι σημαντικό για τη δική μας θέση. Γνωρίζετε, εάν θα έρθουν τροπολογίες άσχετες με την εν λόγω Κύρωση στην Ολομέλεια;

Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί καταλαβαίνετε ότι εάν αυτή τη στιγμή τοποθετηθούμε θετικά, δεν θα έχουμε δικαίωμα ομιλίας, λόγω του ότι είναι κύρωση, στην Ολομέλεια. Εάν γνωρίζετε κάτι τέτοιο, καλό θα είναι να το ξέρουμε από τώρα, ώστε να επιφυλαχθούμε και εμείς επί των όποιων τροπολογιών μπορεί να έρθουν, αλλιώς τοποθετούμαστε θετικά, γιατί δεν βρίσκουμε κανένα λόγο να διαφωνήσουμε επί της αρχής, επί του θέματος αυτού.

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

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Από όσο γνωρίζω αυτή τη στιγμή, κ. Γεωργιάδη, δεν πρόκειται να έρθουν κάποιες τροπολογίες. Επομένως, δεν υπάρχει θέμα τροπολογιών.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Με βάση, την απάντηση του κυρίου Υπουργού, εμείς τοποθετούμαστε θετικά επί της αρχής και στην Ολομέλεια ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αν τυχόν έρθει κάποια τροπολογία θα έχει το δικαίωμα να τοποθετηθεί επ’ αυτής.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελληνική Βουλή καλείται να κυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία. Η Σύμβαση αυτή υπεγράφη το 2004 στο Λονδίνο από τα κράτη μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Για να είναι σαφές το ζήτημα, το οποίο συζητάμε, θέλω να πω δύο λόγια για το θαλάσσιο έρμα και την ουσία της σύμβασης.

Όταν αναφερόμαστε στο θαλάσσιο έρμα, πρακτικά μιλάμε για το θαλασσινό νερό με το οποίο τα πλοία γεμίζουν ειδικές δεξαμενές στο εσωτερικό τους και ότι με το νερό αυτό οι ναυτικοί μας ρυθμίζουν την ευστάθεια του πλοίου, ώστε το ταξίδι τους να είναι ασφαλές.

Επειδή όμως, το θαλάσσιο έρμα επιτρέπει τη μεταφορά αλλόχθονων ειδών από το ένα θαλάσσιο οικοσύστημα σε ένα άλλο, είναι απαραίτητο να τεθούν κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος. Φανταστείτε για παράδειγμα, ένα πλοίο να φορτώνει θαλάσσιο έρμα στον Ειρηνικό και να το εναποθέτει στη Μεσόγειο. Αν αυτή η διαδικασία δεν γίνει με προσοχή και φροντίδα για το περιβάλλον, τα εξωγενή υλικά που θα εισαχθούν στο νέο οικοσύστημα ενδέχεται να διαταράξουν την ισορροπία του. Αυτή τη δουλειά, καλύτερα κάνει σήμερα η ελληνική πολιτεία.

Σε πρακτικό επίπεδο, λοιπόν, η παρούσα σύμβαση σημαίνει δύο πράγματα. Πρώτον, μιλάμε για μια σειρά από μέτρα, προδιαγραφές και προϋποθέσεις, τις οποίες καλούνται να εφαρμόσουν τα υπόχρεα πλοία για να χρησιμοποιούν με περιβαλλοντολογικά φιλικό τρόπο το θαλάσσιο έρμα. Τα μέτρα αυτά θα συνοδεύονται, από αντίστοιχες διαδικασίες ελέγχου και πιστοποίησης. Δεύτερον, δεν πρέπει να ξεχνάμε το κόστος που συνεπάγεται μια τέτοια εφαρμογή, η οποία θα πρέπει να ολοκληρωθεί σταδιακά μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια. Αναφέρομαι κυρίως, στο μηχανολογικό εξοπλισμό που θα πρέπει να εγκαταστήσουν τα πλοία, για τη διαχείριση και επεξεργασία του θαλάσσιου έρματος. Αυτοί είναι, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, οι δύο κεντρικοί πυλώνες που συγκροτούν το πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο της σύμβασης, αν θέλουμε να το περιγράψουμε με απλό τρόπο.

Σχετικά με το διαδικαστικό μέρος, σύμφωνα με τις διαδικασίες λειτουργίας του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού για να τεθεί μια διεθνής σύμβαση σε ισχύ απαιτούνται τουλάχιστον 30 κράτη μέλη, οι εμπορικοί στόλοι των οποίων ξεπερνούν αθροιστικά το 35% της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Το όριο αυτό το ξεπεράσαμε πρόσφατα, με την κύρωση της σύμβασης από την Φιλανδία. Εδώ νομίζω, ότι θα έπρεπε να έχουμε βιαστεί, να είμαστε εμείς το κρίσιμο μέγεθος που θα θέσει τη σύμβαση σε ισχύ, ώστε να πιστωθούν στη χώρα μας τα αντίστοιχα οφέλη. Επειδή όμως, δεν μπορούμε να συζητάμε με υποθετικά σενάρια, πλέον η κύρωση από τη χώρα μας είναι απαραίτητη υποχρέωση. Αυτό δεν αφορά μόνο τους προφανείς λόγους που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και για λόγους που σχετίζονται με την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας και τη διατήρηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που εξακολουθεί να παρέχει στη χώρα μας η διεθνής ηγεμονική θέση της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς επίσης και τα όποια οφέλη προκύψουν πραγματικά από τη δυνατότητα ανάπτυξης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, η οποία προφανώς εάν στοχεύσει σωστά θα τονωθεί ως δραστηριότητα.

Με αυτά τα δεδομένα, η Δημοκρατική Συμπαράταξη υπερψηφίζει την παρούσα σύμβαση.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Χρυσής Αυγής): Με την παρούσα κύρωση θεσπίζονται όρια και εισάγονται διαδικασίες και τεχνολογίες για την επεξεργασία του έρματος των πλοίων. Στην ουσία, κυρώνουμε νέους κανονισμούς για την MARPOL 73/78, το οποίο θα έρθει σε ξεχωριστό κομμάτι και θα ενσωματωθεί στις νέες οδηγίες.

Θα δώσω και μια απάντηση στον κ. Αθανασίου, ότι γι' αυτό δεν μπορεί να γίνει, θα γίνει ενσωμάτωση στην ουσία στην MARPOL, γι' αυτό δεν είναι κάτι ξεχωριστό και δεν τα γνωρίζουν ακριβώς αυτά τα θέματα.

Στην ουσία, αυτή είναι η σύμβαση, είναι η MARPOL 73/78, η διεθνής σύμβαση του ’73 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, όπως τροποποιήθηκε το ’78 και επίσης, αναφέρεται και η SOLAS σε δύο κεφάλαια της, η διεθνής σύμβαση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Το ιστορικό έχει ως εξής. Ξεκινάει από το 2012, όπου ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός είχε απορρίψει την πρόταση του διεθνούς ναυτιλιακού επιμελητηρίου για τριετή παράταση και είχε υπολογιστεί τότε ότι θα υπάρχουν πάνω από 60.000 πλοία, που θα πρέπει να συμμορφωθούν στον νέο κανονισμό και το κόστος της ναυτιλιακής βιομηχανίας θα ήταν μπορεί και πάνω από 150 δισ. δολάρια. Η αιτιολογία του διεθνούς ναυτιλιακού επιμελητηρίου ήταν το χάος που θα προκληθεί στα ναυπηγεία από τη συσσώρευση τόσων πολλών πλοίων.

Το 2014 η επιτροπή προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού, θέσπισε μέτρα προς την κατεύθυνση της επιτάχυνσης της έναρξης ισχύος της διεθνούς ναυτιλιακής σύμβασης για τον έλεγχο και τη διαχείριση των πλοίων έρματος και ιζημάτων το 2004. Τελικά, η έκθεση της μελέτης υποβλήθηκε στην επιτροπή προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στις αρχές του 2016 και γι' αυτό καθυστέρησε τόσο πολύ να έρθει και επικυρώθηκε από 30 κράτη.

Το 2016 - και εδώ είναι το κομμάτι που πιστεύω ότι αφορά εμάς - στα Ποσειδώνια, υπήρχαν γύρω στις 60 εταιρίες που είχαν παρουσιάσει τη νέα τεχνολογία για τα ballast, που όλες αυτές οι εταιρείες θα ήταν και πιστοποιημένες. Στις 8/9/16 η διεθνής σύμβαση τέθηκε σε ισχύ και σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς της MARPOL, γίνεται και εγγραφή στο ημερολόγιο φορτίου και έχουμε και το πιστοποιητικό το IOPP, το πιστοποιητικό MARPOL και τηρούνται όλες οι διαδικασίες από όλους. Σίγουρα, θα είναι κάτι θετικό να υπάρξει ένας μεγαλύτερος έλεγχος και μια καλύτερη εξειδίκευση για διάφορα συστήματα.

Σε μια ερώτησή μου στις 1/3/2013 με αριθμό πρωτοκόλλου 7883 είχαμε θίξει το θέμα των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας. Εάν αυτά τα πλοία δεν υπογράψουν, θα μπορούν να ελλιμενίζονται στα λιμάνια μας; Θα ισχύουν; Θα μπορεί π.χ. να υπάρχει ένα πρόστιμο; Αυτό πρέπει να ξεκαθαρίσουμε. Σύμφωνα με την ίδια απάντηση που είχε δοθεί τότε από το Υπουργείο Ναυτιλίας έχει συσταθεί μια ομάδα επαφής των συναρμόδιων Υπουργείων, φορέων και υπηρεσιών και το συντονισμό της αρμόδιας διεύθυνσης προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Υπουργείου Ναυτιλίας, προκειμένου να ληφθούν όλες οι απαιτούμενες προπαρασκευαστικές ενέργειες για την κύρωση της εν λόγω διεθνούς σύμβασης. Το ερώτημα είναι αν ατόνησε η συγκεκριμένη ομάδα επαφής ή συνεχίστηκε μέχρι και τώρα να υπάρχει και να δημιουργεί και να δίνει τις προτάσεις της;

Το ναυτικό επιμελητήριο σίγουρα έχει δώσει - όπως είπατε και εσείς κ. Υπουργέ - τις προτάσεις του, απλώς δεν έχει γίνει γνωστό ακριβώς τι έχει πει, ποιες είναι ακριβώς προτάσεις. Όποτε αυτό που ζητάμε εμείς από όλους τους φορείς είναι να υπάρχει μια ενημέρωση, τι έχουμε πει. Καλό θα ήταν, να μας δώσετε τις επιστολές που έχετε.

Σύμφωνα με το άρθρο 6, τα κράτη-μέλη θα πρέπει να διαθέτουν τις απαιτούμενες ευκολίες υποδοχής ιζημάτων στους χώρους που θα γίνεται ο καθαρισμός ή η επισκευή των δεξαμενών έρματος. Εδώ, το ερώτημα είναι το εξής. Ξέρουμε ότι υπάρχουν κάποιες ιδιωτικές εταιρείες, αλλά θα υπάρχουν σε όλα τα λιμάνια, όπου υπάρχει επισκευαστική; Γιατί, δεν είναι μόνον ο Πειραιάς. Υπάρχουν και στη Χαλκίδα τέτοιες ευκολίες; Καταλαβαίνετε τώρα τι λέμε, να μην πιάσουμε μόνο τον Πειραιά, γιατί υπάρχουν και άλλες πόλεις, όπως η Ελευσίνα.

Σε γενικές γραμμές, σίγουρα είναι ένα θετικό βήμα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Δηλώνουμε επιφύλαξη, γιατί και το «άλλες διατάξεις» είναι λιγάκι πονηρό και δεν ξέρουμε τι θα έρθει στην Ολομέλεια.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε να τοποθετηθούμε για ένα θέμα, για το οποίο είχαμε έλλειψη πληροφόρησης, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, της μεταφοράς οργανισμών από ένα υδάτινο οικοσύστημα σε ένα εντελώς διαφορετικό και αυτό μέσω του έρματος του πλοίου και τα αποτελέσματα αυτής.

Με τον όρο «έρμα», νοείται το θαλασσινό νερό στις δεξαμενές ενός πλοίου, το οποίο είναι απαραίτητο για την ευστάθεια και την σωστή πλεύση του. Στο έρμα όμως, μεταφέρονται επιβλαβείς μικροοργανισμοί, καθώς και μολυσματικές ασθένειες που μπορούν να προκαλέσουν προβλήματα στην ανθρώπινη υγεία και απώλειες στην αλιευτική παραγωγή.

Πιο συγκεκριμένα, το πλοίο ξεφορτώνει το φορτίο του σε κάποιο λιμάνι έχοντας ήδη υδάτινο έρμα στις δεξαμενές του από κάποια άλλη περιοχή, ενώ λαμβάνει πρόσθετο έρμα από το λιμάνι για να συνεχίσει το ταξίδι του.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και για λόγους ευστάθειας αναγκάζεται να λάβει πρόσθετο έρμα έστω και μέσω ωκεάνια.

Η έλλειψη ενημέρωσης για τις επιβλαβείς συνέπειες της μεταφοράς των ειδών αυτών από τα πλοία είχε ως αποτέλεσμα την απουσία λήψης μέτρων για τη διαχείριση του έρματος, αλλά η διεθνής σύμβαση την οποία εξετάζουμε σήμερα επιβάλλει την εγκατάσταση συγκεκριμένου συστήματος διαχείρισης του θαλάσσιου έρματος σε όλους τους στόλους κρατών που υπογράφουν τη σύμβαση με 50.000 πλοία να καλούνται μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια να καταστήσουν ένα σύστημα διαχείρισης θαλάσσιου έρματος αξίας από ένα εκατομμύριο δολάρια έως πέντε εκατομμύρια δολάρια για την αντιμετώπιση της απειλής των ξενικών θαλάσσιων ειδών που μεταφέρονται στο έρμα.

 Υπάρχουν πλέον αρκετά στοιχεία για τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, την υγεία και την οικονομία από τη μεταφορά ξενικών οργανισμών μέσω του έρματος τον πλοίων, ενώ εισβολές πολλών άλλων ειδών παραμένουν μη καταγεγραμμένες.

Για να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο αυτό χρειάζεται συντονισμός δράσεων μεταξύ των εθνών και κυρίως, των εθνών που συνδέονται είτε γεωγραφικά είτε εμπορικά.

Ένας αποτελεσματικός τρόπος για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα είναι η ανάπτυξη διεθνών κανόνων που θα εφαρμόζονται από τις ναυτιλιακές χώρες με μοναδικό στόχο την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία.

Η απώλεια βιοποικιλότητας και η παρεμπόδιση ανθρωπίνων δραστηριοτήτων να επιβάλλει τη διαμόρφωση ενός νομικού πλαισίου, ακριβώς για την πρόληψη, την ελαχιστοποίηση των σοβαρών οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών και καθιστά την κύρωση της εν λόγω διεθνούς σύμβασης μέσω του παρόντος νομοσχεδίου ή της παρούσας κύρωσης επιτακτική ανάγκη για την αντιμετώπιση του θέματος.

Ευελπιστούμε ότι οι διατάξεις της σύμβασης ρυθμίζουν επαρκώς και επωφελώς τα θέματα της διαχείρισης του έρματος και των ιζημάτων των πλοίων και για αυτό υπερψηφίζουμε το εν λόγω σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Κωνσταντινέας Πέτρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Δημήτρης (Μίμης), Δρίτσας Θεόδωρος, Μανιός Νικός, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ξυδάκης Νίκος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Πάλλης Γιώργος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Κατσανιώτης Ανδρέας, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Τάσσος Σταύρος, Λαμπρούλης Γιώργος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την κύρωση μετά τις επισημάνσεις του κ. Αθανασίου την προσχώρηση στη διεθνή σύμβαση του 2004 για τον έλεγχο και διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία και άλλες διατάξεις όσον αφορά τη σύμβαση.

Το υδάτινο έρμα είναι ένας σημαντικός παράγοντας ευστάθειας των πλοίων, της βύθισης της έλικας και της πλώρης, όπως και σημαντικός παράγων για την ταχύτητα και λειτουργία του.

Ωστόσο, μέσω του υδάτινου έρματος μεταφέρονται κάθε χρόνο μέσω των πλοίων εκατομμύρια τόνοι αυτού. Εάν κατά τη διάρκεια του πλουν κριθεί αναγκαίο, μέρος του έρματος μπορεί να αποβληθεί στα ύδατα. Αυτό κυρίως συμβαίνει στη διάρκεια μεγάλων ή διηπειρωτικών ταξιδιών.

Φαντάζομαι τα λέω σωστά αγαπητοί σύμβουλοι του Υπουργού, που ανήκετε στο ναυτικό.

Το θέμα όμως είναι με τους μικροοργανισμούς που βρίσκονται στο έρμα των πλοίων. Ανεπιθύμητοι οργανισμοί όπως μικρόβια, βακτήρια, σπόνδυλα, σπόροι, αυγά και νύμφες διαφόρων ειδών.

Η Διεθνής Επιτροπή για την επιστημονική εξερεύνηση της Μεσογείου δημοσίευσε τον Άτλαντα για τα εξωτικά είδη που μεταφέρθηκαν στην Μεσόγειο επικεντρώνοντας κυρίως σε είδη ψαριών.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα στοιχεία της διεθνούς Επιτροπής πριν από μερικά χρόνια είχαν μεταφερθεί περίπου 90 είδη ψαριών στη Μεσόγειο θάλασσα από άλλους υδρόβιοτοπους, τα δύο τρίτα δε από την Ερυθρά θάλασσα, από τον Ινδικό και τον Ειρηνικό ωκεανό και τα υπόλοιπα από τον Ατλαντικό. Κάθε χρόνο, δηλαδή υπολογίζουν οι διεθνείς αναλυτές, ερευνητές και επιστήμονες ότι εισέρχονται στην Μεσόγειο 5 ως 10 νέα είδη.

Χθες στην Επιτροπή Υδάτινων Πόρων, είχαμε τη χαρά να φιλοξενήσουμε εκπροσώπους μη κερδοσκοπικών οργανώσεων που ασχολούνται με την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας στην Ελλάδα. Ήταν η Εταιρία για την Προστασία της Θαλάσσιας Φώκιας, η Οργάνωση για την Προστασία της Χελώνας καρέτα καρέτα, ήταν το Αρχιπέλαγος που παρακολουθούν τη ζωή των φαλαινών στο Αιγαίο και στο Ιόνιο και μας είπαν μερικά ενδιαφέροντα πράγματα, αλλά και μας έκαναν αρκετά ανήσυχους με την ευαίσθητη ισορροπία που υπάρχει στα νερά της Μεσογείου και δύει στη δική μας πλευρά που ενδεχομένως να αποτελούν κινδύνους και απειλές για τη βιοποικιλότητα.

Λοιπόν, το μεγαλύτερο πρόβλημα ξενικών ειδών παρουσιάζεται στη Μεσόγειο, γιατί η Μεσόγειος είναι ένας θαλάσσιος εμπορικός κόμβος και η προστασία αυτού του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την εισβολή των μη ιθαγενών φυτικών και ζωικών μικροοργανισμών στα υδατικά οικοσυστήματα της Μεσογείου έχει χτυπήσει καμπανάκι ανησυχίας και κινδύνου σε όλους όσους ασχολούνται με την προστασία της Μεσογείου και παρακολουθούν τα επίπεδα ρύπανσης.

Η διεθνής σύμβαση είναι πολύ θετική που συζητάμε σήμερα, έχει επικυρωθεί ήδη από 53 χώρες και εδώ το βασικό στοιχείο της νέας κανονιστικής, να το πούμε έτσι, πλεύσης είναι ότι τα περισσότερα πλοία θα χρειαστεί να εγκαταστήσουν ένα σύστημα επεξεργασίας νερού έρματος που να ανταποκρίνεται στα πρότυπα του διεθνούς οργανισμού ναυτιλίας, του IMO.

Εμείς λοιπόν είμαστε θετικοί και ψηφίζουμε θετικά.

Έχω δύο ερωτήματα μόνο αγαπητέ Υπουργέ. Το ένα είναι σε σχέση με το ποια πλοία θα πρέπει να διαθέτουν αυτό το σύστημα επεξεργασίας υδάτινου έρματος και φαντάζομαι είστε σε συνεργασία με τον Ελληνικό Νηογνώμονα, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τους φορείς και τα Ερευνητικά Ιδρύματα Ασφάλειας της Θάλασσας, οπότε θα ήθελα μια απάντηση σ' αυτό.

Και ένα δεύτερο ερώτημα κύριε Υπουργέ είναι ότι με δεδομένο ότι υπάρχουν κανονισμοί διαφορετικοί και καμιά φορά συγκρουόμενοι, όπως για παράδειγμα, θέλω να πω οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής έχουν το δικό τους σύστημα, η Καλιφόρνια στα νερά της έχει ένα δικό της υποσύστημα. Άρα, ποια σύμβαση θα πρέπει να ακολουθούν τα υπό ελληνικής σημαίας πλοία;

Αυτά είναι τα ερωτήματά μου. Όπως σας είπα, εμείς υπερψηφίζουμε και αύριο στην Ολομέλεια ελπίζω να μην έχουμε τροπολογίες. Αν έχουμε βέβαια τροπολογίες, θα αναγκαστούμε να πάρουμε το λόγο και επί των τροπολογιών, παρά το γεγονός ότι βάσει του κανονισμού δεν θα είχαμε αυτή τη δυνατότητα.

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

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κουμμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, συζητάμε σήμερα την κύρωση της διεθνούς σημασίας για τον έλεγχο και διαχείρισης του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία.

Η διαχείριση του θαλάσσιου έρματος των πλοίων είναι ένα πολύ σοβαρό θέμα και κατά την άποψή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας δεν αντιμετωπίζεται από τη σχετική διεθνή σύμβαση κατά συνέπεια και από το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Ως γνωστόν ή για όσους ανήκουν δεν γνωρίζουν το έρμα των πλοίων χρησιμοποιείται στην ναυσιπλοΐα για την ευστάθεια και την σωστή πλεύση. Τα πλοία γεμίζουν τις δεξαμενές με νερό από το λιμάνι αναχώρησης και το απορρίπτουν στο λιμάνι προορισμού. Μεταφέρονται τρία έως πέντε εκατομμύρια τόνοι θαλάσσιου έρματος ετησίως, ενώ μέσω της ναυτιλίας μεταφέρεται το 80% των παγκόσμιων υλικών αγαθών.

Αυτό το θαλάσσιο έρμα περιέχει θαλάσσιους μικροοργανισμούς. Η εισαγωγή τους σε ένα νέο θαλάσσιο οικοσύστημα αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα οικολογικά προβλήματα. Κάτω από ειδικές συνθήκες πολλά είδη που επιβιώνουν δρουν ανταγωνιστικά ως προς τα άλλα τοπικά είδη της θαλάσσιας οικολογικής αλυσίδας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να θεωρούνται επεκτατικά είδη. Η εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης για τη διαχείριση θαλάσσιου έρματος αφορά όλα τα κράτη σημαίας και περισσότερο από 50.000 πλοία σε ολόκληρο τον κόσμο. Για τα συστήματα διαχείρισης του θαλάσσιου έρματος που απαιτούν υψηλό κόστος, οι εφοπλιστές δεν είναι διατεθειμένοι να βάλουν το χέρι στην τσέπη. Οι επιδιώξεις τους είναι άλλες και όχι οι επενδύσεις για την προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος και εδώ, ακριβώς, βρίσκεται ο υποκριτικός χαρακτήρας της Σύμβασης για τη δήθεν προστασία του περιβάλλοντος. Στην πραγματικότητα, δημιουργείται ένας γραφειοκρατικός μηχανισμός συγκάλυψης της θαλάσσιας ρύπανσης με αυτουργούς τους ίδιους τους εφοπλιστές και την απαλλαγή των πλοίων τους από επιπλέον κόστη.

Πραγματικός στόχος της Σύμβασης είναι η επιτάχυνση της καταστροφής επενδυμένου κεφαλαίου με τη μορφή πλοίων λόγω νέων επενδύσεων που απαιτούνται και της αύξησης του μεγέθους του πλοίου, αφού είναι ασύμφορη η τοποθέτηση σε μικρότερα πλοία. Η επιδίωξη αυτή αντικειμενικά οδηγεί σε επιτάχυνση της συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης κεφαλαίου στον κλάδο της ναυσιπλοΐας. Δεν είναι καθόλου τυχαίο πως η Σύμβαση προχωρά σε μια περίοδο που αναζητείται διέξοδος από την κρίση.

Για το Κ.Κ.Ε. αυτή η Σύμβαση έχει χαρακτηριστικά υποκρισίας ως προς την προστασία του περιβάλλοντος όπου αναφέρθηκα και τεκμηριώνεται αυτός ο υποκριτικός χαρακτήρας από τα εξής : η οργάνωση του διεθνούς εμπορίου δια θαλάσσης στην προκειμένη περίπτωση γίνεται με κριτήριο πάντα το επιδιωκόμενο ποσοστό κέρδους βιομηχάνων, εμπόρων και εφοπλιστών. Κατά συνέπεια, τόσο ο όγκος των εμπορευμάτων όσο και οι διαδρομές στις οποίες κινείται, καθορίζονται με κριτήριο το ποσοστό κέρδους, το ίδιο και οι μέθοδοι και οι λεπτομέρειες που ακολουθούνται σε κάθε περίπτωση. Επίσης, καθορίζονται με το ίδιο κριτήριο, δηλαδή το ποσοστό κέρδους και φυσικά, ωφελούνται οικονομικά τα ιμπεριαλιστικά κέντρα που ελέγχουν το διεθνές εμπόριο, τη βιομηχανία.

 Η οργάνωση του διεθνούς εμπορίου δεν είναι ένα τεχνοκρατικό ζήτημα, ούτε πολύ περισσότερο ένα αταξικό ζήτημα. Υπό αυτό λοιπόν το πρίσμα, είναι αποπροσανατολιστικό να γίνεται λόγος για διεθνές εμπόριο γενικά, για επιπτώσεις στο περιβάλλον και για προσπάθεια μετριασμού των επιπτώσεων. Ενώ γίνεται λόγος για προστασία του περιβάλλοντος την ίδια στιγμή, προωθείται σημαντική αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών στο Αιγαίο, παρά το γεγονός πως αυτή είναι η πιο επιβαρυμένη θάλασσα οικολογικά και οικονομικά από εισαγόμενα είδη στον κόσμο, πιθανόν με δραματικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και στον τουρισμό.

Η λειτουργία των πλοίων με κριτήριο την κερδοφορία των πλοιοκτητών τους, ουσιαστικά καθιστά κενό γράμμα τις όποιες διατάξεις της Σύμβασης. Η ίδια η Σύμβαση, μάλιστα, κάνει λόγο σε πάρα πολλά σημεία για την ανάγκη αποφυγής καθυστερήσεων στην κίνηση των πλοίων, ανοίγοντας έτσι «παραθυράκια» για τη μη εφαρμογή της.

Όπως τίποτα στην οικονομία δεν είναι αταξικό, έτσι και στο εποικοδόμημα, στην κοινωνία δεν υπάρχει αταξικός θεσμός. Το κράτος από φύση, πολύ, δε, περισσότερο στον καπιταλισμό, έχει τη «βούλα» του εγγυητή της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των μονοπωλιακών ομίλων, αυτών που στην πραγματικότητα κατέχουν τα κλειδιά της οικονομίας στα χέρια τους. Πράγμα που αντικειμενικά οδηγεί σε εκούσια ή ακούσια έλλειψη αδυναμίας ουσιαστικών ελέγχων για την εφαρμογή ακόμη και αυτών των διατάξεων που προβλέπει η Σύμβαση.

Η Σύμβαση δεν προβλέπει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης μέσω θαλασσίου έρματος, όπως για παράδειγμα, ο αριθμός των σταδίων επεξεργασίας των υδάτων, ζητήματα υποχρεωτικότητας κ.λπ. Η Σύμβαση προβλέπει μια σειρά από διατάξεις που την αναιρούν, όπως για παράδειγμα, ο μεγάλος αριθμός εξαιρέσεων από ελέγχους και διατάξεις που επιτρέπουν σε ένα πλοίο να μην ακολουθήσει τη διαδικασία πιστοποίησης αξιοπλοΐας και ασφάλειας για διάφορους λόγους.

Η παράγραφος 4 του άρθρου 7 του νόμου, ακολουθώντας τη Σύμβαση, ουσιαστικά προβλέπει ρητά τη δυνατότητα απόρριψης των ιζημάτων στη θάλασσα. Το όριο των 200 μιλίων που θέτει, δεν αποτρέπει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις όταν υπάρχουν θαλάσσια ρεύματα ή σε κλειστές θάλασσες όπως είναι η Μεσόγειος και ιδιαίτερα το Αιγαίο. Μια σειρά από ρυθμίσεις σχετικά με τη Σύμβαση, μετατίθενται σε μελλοντικές Υπουργικές Αποφάσεις.

Επίσης, η Σύμβαση εμμέσως ή και αμέσως επιρρίπτει ευθύνες στο πλήρωμα, δηλαδή, στα μόνιμα υποζύγια, στους ναυτεργάτες, στους εργαζόμενους για πιθανή παράβαση των όρων αφήνοντας τον πραγματικό υπεύθυνο, το εφοπλιστικό κεφάλαιο, που απαιτεί την ταχύτερη δυνατή κίνηση του πλοίου, στο απυρόβλητο. Η Σύμβαση κινείται στη γνωστή ευρωενωσιακή αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», προβλέποντας πρόστιμα για τη ρύπανση μέσω του έρματος, όμως, τα προβλεπόμενα πρόστιμα, είναι τουλάχιστον αστεία. Το πρόστιμο των 60.000 ευρώ, ισοδυναμεί με ναύλα ελάχιστων ημερών, ενώ η περιβαλλοντική ζημιά από την απελευθέρωση ενός ξένου οργανισμού, για παράδειγμα μιας μέδουσας, που δεν έχει φυσικούς εχθρούς, μπορεί να ανέλθει σε δεκάδες εκατομμύρια ευρώ και το μεγαλύτερο πρόβλημα ξενικών ειδών, υπάρχει στη Μεσόγειο, διότι είναι ένας θαλάσσιος εμπορικός κόμβος, εκ των οποίων τα περισσότερα είναι στο Αιγαίο.

Επίσης, δεν προβλέπεται κατασκευή των σχετικών υποδομών διαχείρισης των ιζημάτων από το κράτος και η τυχόν μελλοντική κατασκευή των σχετικών υποδομών επαφίεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία, άρθρο 8.

Το σχέδιο νόμου στο άρθρο 9, επαναεπιβεβαιώνει τις διατάξεις του γνωστού Ναυτικού Δικαίου του 1973, για εκχώρηση των δικαιωμάτων επιθεώρησης σε μεγάλους οργανισμούς, ουσιαστικά, ιδιωτικοποιώντας τις επιθεωρήσεις. Τα αποτελέσματα των τελευταίων ετών αποδεικνύουν πως η ιδιωτική πρωτοβουλία και η αγορά γενικώς αδυνατούν να διαχειριστούν το περιβάλλον φιλολαϊκά. Το κίνητρο του κέρδους αντικειμενικά αντιμετωπίζει το περιβάλλον ως πεδίο κερδοφορίας, προκαλώντας τεράστιες καταστροφές.

Τέλος, στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους δεν αποτυπώνεται ο προϋπολογισμός από την εφαρμογή της Σύμβασης. Μάλιστα, μεταθέτει τα κόστη στο ΝΑΤ, δηλαδή, στον ΕΦΚΑ, στους ασφαλισμένους, απαλλάσσοντας για άλλη μια φορά τους εφοπλιστές και μπορεί να είναι μόνο γελοίος ο ισχυρισμός, ότι οι δαπάνες θα καλυφθούν από το αντίτιμο έκδοσης των ναυτιλιακών εγγράφων και άλλων εντύπων.

Με βάση, λοιπόν, όλων των παραπάνω, το Κ.Κ.Ε. καταψηφίζει το σχέδιο νόμου για την Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης.

Κυρίες και κύριοι για το Κ.Κ.Ε., μονόδρομος είναι η κατάργηση του κριτηρίου του κέρδους, ένας ριζικά διαφορετικός δρόμος ανάπτυξης με κοινωνικοποιημένα τα συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής, συμπεριλαμβανομένων των λιμανιών και των πλοίων. Η λειτουργία και διαχείρισή τους με επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο. Μόνο αυτός ο ριζικά διαφορετικός δρόμος μπορεί να εγγυηθεί ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με κριτήριο τις διευρυμένες λαϊκές ανάγκες, εξασφαλίζοντας τέσσερα βασικά πράγματα.

Πρώτον, τη μείωση της κοινωνικής δαπάνης για τις μεταφορές με το μικρότερο δυνατό κόστος. Δεύτερον, προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων με μισθούς που να καλύπτουν τις σύγχρονες ανάγκες τους. Τρίτον, ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων μέσα από κατάλληλη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων και από τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων και όχι μόνο των οικονομικά αποδεκτών από το μεγάλο κεφάλαιο και τέλος, τέταρτον, οργάνωση διεθνών μεταφορών στη βάση αμοιβαίων επωφελών διακρατικών συμφωνιών, συνυπολογίζοντας και τις συνολικές κοινωνικές δαπάνες λόγω των μεταφορών. Σας ευχαριστώ.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Να ευχηθώ προσωπική και οικογενειακή υγεία σε όλες και σε όλους τους συναδέλφους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα την κύρωση μιας σύμβασης, που νομίζω ότι έχει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Κάθε διεθνής σύμβαση που επιχειρούμε από τη Βουλή την κύρωση της έχει τη δική της αξία, το δικό της ιδιαίτερο βάρος, αλλά και αυτή η σύμβαση για την οποία συζητούμε σήμερα στην αρμόδια Επιτροπή έχει τη σημασία της, δεδομένου ότι αφορά το περιβάλλον.

Είναι, λοιπόν, μια σύμβαση που ενσωματώνεται στο εθνικό δίκαιο και εξασφαλίζει μια σειρά θεσμικών παρεμβάσεων που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Στο επίκεντρο αυτής της σύμβασης είναι η υπόθεση του θαλάσσιου έρματος. Τι σημαίνει θαλάσσιο έρμα το γνωρίζετε πολύ καλά. Είναι η μεταφορά θαλασσίου ύδατος από ένα λιμάνι σε ένα άλλο. Μέσα σε αυτό το θαλάσσιο έρμα, σε αυτό το θαλασσινό νερό, μπορεί να υπεισέρχονται πάρα πολύ οργανισμοί που είναι επιβαρυντικοί και επιβλαβείς για το νέο περιβάλλον στο οποίο θα θέσει αυτό το θαλασσινό νερό. Έτσι έχουμε πολύ σημαντικές επιπτώσεις από έρευνες που έχουν γίνει από διάφορα ινστιτούτα, κέντρα, που πραγματικά εδώ και είκοσι περίπου χρόνια ξεκίνησαν οι συζητήσεις πώς θα έπρεπε η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και οι διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με το περιβάλλον να συνεργαστούν για να δουν πώς θα περιορίσουν τις επιπτώσεις αυτών των επιβλαβών οργανισμών.

Από το 1992 περίπου χρονολογικά και ιστορικά μπορεί να πει κανείς ότι αρχίζουν οι επισημάνσεις και οι αναφορές πάνω σ' αυτό το ζήτημα. Το 2004 ο Διεθνής Οργανισμός, ο IMO, επιτέλους ωριμάζοντας μέσα από διάφορες πρωτοβουλίες και προσπάθειες καθιερώνει αυτό το θεσμικό πλαίσιο, αυτή τη σύμβαση με όρο ότι από τη στιγμή που θα κυρωθεί από 30 χώρες καθίσταται ουσιαστικά υποχρεωτική για όλους.

Έτσι, λοιπόν, η Ελλάδα είναι η 55η χώρα που κυρώνει τη σύμβαση. Ο όρος αυτός είχε τριάντα χώρες και το 35% της χωρητικότητας. Τώρα, η Ελλάδα κυρώνει αυτή τη σύμβαση και εντάσσεται σ' αυτό το πλαίσιο των ρυθμίσεων. Βέβαια, κάποιος μπορεί να ισχυριστεί ότι δεν είναι υποχρεωτική αυτή η ένταξη, αλλά από τη στιγμή που ισχύει πλέον και έχει υπογραφεί από 30 χώρες, καθίσταται επί της ουσίας δεδομένο ότι αν μια χώρα δεν την έχει συνυπογράψει πλοίο της σημαίας της δεν μπορεί να καταπλεύσει σε λιμάνι χώρας που έχει υπογράψει τη σύμβαση. Άρα, επί της ουσίας είναι μια σύμβαση που πραγματικά καθίσταται υποχρεωτική για όλους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλές φορές τα ζητήματα του περιβάλλοντος είναι ζητήματα που ακόμη και το πολιτικό σύστημα και σε χώρες ευρωπαϊκές δεν είχε σε απόλυτη προτεραιότητα. Έτσι, λοιπόν, έχουμε τις ανησυχίες που έχουν εκδηλωθεί τα τελευταία χρόνια που οδήγησαν στη Συμφωνία των Παρισίων. Είναι και αυτό μια ένδειξη ότι αρχίζει η ανησυχία να μπολιάζει τον προβληματισμό όλων των πολιτικών, όλων των αποχρώσεων πιστεύω, με συνέπεια να αρχίσει αυτό να δημιουργεί μια κινητικότητα.

Πρόσφατα ήμασταν στη Σύνοδο Κορυφής στην Βαλέτα. Εκεί, λοιπόν, στις προτάσεις της μαλτέζικης προεδρίας, συμφωνήσαμε ομοφώνως όλοι οι Υπουργοί της Ε.Ε. να υπάρξει ομόφωνη πρόταση που αναφέρεται στη χρησιμοποίηση νέων τεχνολογιών στα πλοία και νέων καλύτερης ποιότητας καυσίμων. Είναι και αυτή μια παράμετρος που έρχεται να προστεθεί δίπλα σ' αυτή την προσπάθεια του θαλάσσιου έρματος. Το θαλάσσιο έρμα όμως δεν έχει να κάνει μόνο άμεσα με την προστασία του περιβάλλοντος απ' όλους αυτούς τους επιβλαβείς οργανισμούς, που όπως είπαμε έχουν και οικολογικές αλλά και οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις, διότι αυτά πέφτουν στη θάλασσα, επηρεάζουν τις ακτές, επηρεάζουν όλη τη θαλάσσια ζωή και οι επιπτώσεις είναι πάρα πολύ μεγάλες. Η παρέμβαση νομίζω με αυτό τον τρόπο θα είναι πάρα πολύ ουσιαστική επ’ ωφελεία του περιβάλλοντος. Η καθιέρωση αυτή όμως πλέον, με βάση την κύρωση αυτής της σύμβασης, της υποχρέωσης όλων αυτών των πλοίων να μετασκευάσουν, να βάλουν μηχανισμούς, τεχνολογίες σύγχρονες δημιουργεί και μια κινητικότητα η οποία έχει να κάνει με τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Πρέπει να πούμε ότι αυτή η ανάγκη δημιουργεί πλέον και απαιτήσεις για δραστηριότητα ναυπηγοεπισκευαστική.

Η χώρα, όπως ίσως ξέρετε καλύτερα κάποιοι από μένα, έχει αρκετά προβλήματα σε ό,τι αφορά τη ναυπηγοεπισκευαστική της ζώνη. Εμείς αυτή τη στιγμή με βάση τη σύμβαση που έχουμε κάνει με την Cosco για το λιμάνι του Πειραιά, ένα μέρος της σύμβασης αναφέρεται και σε αυτόν τον τομέα. Υποχρεούται, λοιπόν, η COSCO με επισκευάσει τις μικρές δεξαμενές που παρέλαβε από τον ΟΛΠ και παράλληλα να προχωρήσει στην εγκατάσταση δύο μεγάλων δεξαμενών. Μια δεξαμενή 80.000 τόνων, που υπολογίζεται ότι θα εγκατασταθεί εδώ Σεπτέμβριο - Οκτώβριο και μια άλλη δεξαμενή πλωτή 350.000 τόνων. Ζητήσαμε ως Υπουργείο Ναυτιλίας να προκριθεί το μέρος αυτό της σύμβασης, γιατί και οι επισκευές των πλοίων με βάση την κυρούμενη τώρα σύμβαση για το θαλάσσιο έρμα, αλλά και οι υποχρεώσεις της Ε.Ε. ότι τα πλοία που θα καταπλέουν σε λιμάνια της Ε.Ε., μετά το 2022, πρέπει να χρησιμοποιούν καλύτερα καύσιμα ή να χρησιμοποιούν φυσικό αέριο, όλα αυτά δημιουργούν ανάγκες και απαιτήσεις για επισκευές. Είναι μια ευκαιρία να δούμε αυτόν τον πολύ σημαντικό τομέα που επηρεάζει πολλαπλώς και επιδρά σημαντικά στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας αλλά και στη μείωση της ανεργίας.

Να δούμε με ποιο τρόπο όλες αυτές οι δυνατότητες που διαθέτει η χώρα, είτε αφορούν τις δεσμεύσεις που έχουν επιβληθεί στο Σκαραμαγκά -που και εδώ πρέπει να σας πω ότι υπάρχει μια κινητικότητα από πλευράς των συναρμόδιων Υπουργείων- αλλά και μια σειρά άλλων πρωτοβουλιών που έχουν να κάνουν με την Ελευσίνα και το Νεώριο δημιουργούν πιστεύω μια αισιοδοξία ότι μπορεί και πάλι σιγά σιγά με προσεκτικές κινήσεις να απελευθερωθούν από τις δεσμεύσεις και τις δουλείες που υπάρχουν αυτά τα ναυπηγεία, αυτή η ευρύτερη αναπτυξιακή περιοχή που συνδέεται με την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, γιατί πραγματικά όλο και περισσότερο πρέπει να σας διαβεβαιώσω ότι έρχονται τα μηνύματα ότι δημιουργούνται νέες ανάγκες, νέες απαιτήσεις με την έννοια ότι υπάρχουν πελάτες πλέον που ζητούν να λειτουργούν ναυπηγεία στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, όπως είναι τα δικά μας για να ικανοποιήσουν αυτού του είδους ανάγκες.

Νομίζω, λοιπόν, ότι από κάθε άποψη η σύμβαση αυτή είναι και κρίσιμη και χρήσιμη. Επειδή ακούστηκε ότι δεν επιβαρύνονται οι εφοπλιστές, δεν είναι ακριβώς έτσι. Αυτές οι επισκευές- οι μετασκευές- είναι ακριβές, για να εγκατασταθούν αυτοί οι μηχανισμοί για το θαλάσσιο έρμα. Όλα αυτά θα τα επιβαρύνεται ο εφοπλιστής. Δεν υπάρχει καμία επιβάρυνση για τους ναυτικούς, γιατί άκουσα κάτι τέτοιο αν κατάλαβα καλά και θέλω να το αποσαφηνίσω γιατί θέλω να είμαι σαφής.

Επίσης, με την ευκαιρία αυτή, θα ήθελα να σας πω ότι είμαστε έτοιμοι να φέρουμε στη Βουλή ένα πολύ σημαντικό νομοθέτημα- 140 και πλέον άρθρων- που επιλύει χρονίζοντα προβλήματα στον χώρο της ναυτιλίας. Ήδη ξεκινάει η διαδικασία στην Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή και πιστεύω, ότι μέσα στο Μάιο θα έρθει στη Βουλή, όπου εκεί θα «καθίσουμε»- και θέλω να σας διαβεβαιώσω με κάθε ειλικρίνεια- ότι αυτό το νομοθέτημα έτυχε πολύ μεγάλης επεξεργασίας με όλους τους θεσμικούς Φορείς επανειλημμένα.

Ακούσαμε με προσοχή όλους τους φορείς και νομίζω αυτό είναι διάχυτο, αλλά θα «ακούσουμε» και τη Βουλή με πολλή προσοχή, διότι καταλαβαίνουμε ότι είναι ένα νομοθέτημα, που όσο περισσότερο «μπολιαστεί» από τον προβληματισμό όλων των πτερύγων της Βουλής και όλων των συναδέλφων, θα είναι ένα χρήσιμο εργαλείο σε μια προσπάθεια που πραγματικά ξεκινάει από την εκπαίδευση- που είναι κρίσιμος τομέας για τη ναυτιλία- και φτάνει στην νησιωτική πολιτική, στη λιμενική βιομηχανία, στο Cluster- που είναι αναγκαίο να οργανώσουμε και να δημιουργήσουμε- στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, στην τουριστική βιομηχανία, στην κρουαζιέρα, σε μια σειρά «πτυχών» που συνδέονται με ένα συνολικό πλέγμα δραστηριοτήτων που αφορά την ναυτιλία μας.

Επίσης, θα ήθελα, με την ευκαιρία αυτή, να απαντήσω σε μια δήλωση που έγινε, σε ό,τι αφορά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Πρέπει να σας πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι με πολύ σεβασμό και με πολλή προσοχή προχωρήσαμε στη συγκεκριμένη διαδικασία. Εξασφαλίσαμε τα εργασιακά δικαιώματα που είναι κρίσιμο μέγεθος για την προϋπόθεση που λέγεται «εργασιακή ειρήνη», παραχωρήσαμε σημαντικά τμήματα της πρώτης προβλήτας στους φορείς της πόλης και νομίζω ότι η διαδικασία εξελίσσεται με έναν τρόπο που θα αποβεί επωφελής για τη Θεσσαλονίκη και όχι μόνο, αλλά και για την ευρύτερη περιοχή.

Υπήρξε δε και μια δήλωση- και ήθελα να απαντήσω από το βήμα της Βουλής- ότι το 2008 υπήρξε μια προσφορά 430 εκατ. ευρώ, αν δεν κάνω λάθος. Πράγματι, υπήρξε αυτή η προσφορά. Ειπώθηκε, όμως, η μισή αλήθεια. Τον Σεπτέμβριο του 2008, η ίδια εταιρεία έχασε 5 εκατ. ευρώ εγγυητική επιστολή που είχε καταθέσει, γιατί ακριβώς δεν δέχθηκε να συνεχίσει την προσπάθεια για το έργο, για το οποίο κατατέθη αυτή η επιστολή.

Κλείνοντας, θέλω να σας ευχαριστήσω για την προσοχή σας και θεωρώ ότι θα είναι μια σύμβαση που κυρώνεται με την ομόφωνη ψήφο της Βουλής, γιατί έχει να κάνει με το περιβάλλον για το οποίο πιστεύω ότι όλοι έχουμε την ίδια ευαισθησία και έχει να κάνει και με αναπτυξιακούς λόγους που συνδέονται με την προσπάθεια που καταβάλλει η χώρα.

Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό, το λόγο έχει ο κ. Υφυπουργός, ο κ. Σαντορινιός.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ(Υφυπουργός Ναυτιλίας Και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Νιώθω την υποχρέωση να τοποθετηθώ, μιας και ήμουν στο μεγαλύτερο μέρος της συζήτησης και έχουν εκφραστεί κάποια ερωτήματα από τους συναδέλφους και επομένως, θα πρέπει να απαντηθούν, αν και αρκετά νομίζω ότι απαντώνται και από την ίδια τη σύμβαση.

Αυτό που θα ήθελα να πω είναι ότι για να αντιληφθούμε το μέγεθος του θαλάσσιου έρματος, το οποίο ετησίως διακινείται, είναι 3 με 5 δισεκατομμύρια τόνοι θαλάσσιου έρματος, γιατί η ναυτιλία είναι το μεγαλύτερο μέγεθος μεταφοράς αγαθών- το 80% των αγαθών που διακινούνται παγκοσμίως, διακινούνται μέσω της ναυτιλίας.

Καταλαβαίνει κάποιος, ποιο είναι το μέγεθος της πιθανής οικολογικής καταστροφής, που μπορεί να προκαλείται από την μεταφορά βιοεισβολέων, από μια περιοχή σε μια άλλη περιοχή και μας αφορά, θα έλεγα, και άμεσα ως χώρα, διότι ένα μεγάλο κομμάτι και της καταστροφής ιχθυοαποθεμάτων- προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί στην αλιεία- οφείλονται και σε αυτή τη μεταφορά εισβολέων. Νομίζω, ο κ. Αμυράς αναφέρθηκε αναλυτικά σε αυτό, αλλά γι' αυτό το λόγο θα πρέπει ως χώρα, όχι μόνο γιατί είμαστε μια ισχυρή ναυτιλιακή χώρα, αλλά γιατί είμαστε και μια θαλάσσια χώρα, θα πρέπει να εφαρμόσουμε αυτήν την διεθνή σύμβαση.

Σε ό,τι έχει να κάνει με το πιστοποιητικό και τους δισταγμούς που εκφράστηκαν από τον κ. Αθανασίου, νομίζω ότι αναφέρθηκα και πριν. Το πιστοποιητικό αυτό θα εκδίδεται από τους νηογνώμονες, που ούτως ή άλλως παρακολουθούν αυτά τα πλοία, είναι απλά ένα επιπλέον πιστοποιητικό, είτε από την επιθεώρηση τη δική μας και σε αυτή την περίπτωση το κόστος, σε ό,τι έχει να κάνει με την επιθεώρηση, θα είναι πολύ μικρό σε σύγκριση με όλα τα υπόλοιπα κόστη που θα έχει ένα πλοίο για να εφαρμόσει αυτό το σύστημα για τη διαχείριση του έρματος.

Επομένως, δεν μπορεί κάποιος να πει, ότι θα είναι ένα σημαντικό κόστος και από την άλλη, θα είναι και ένα έσοδο για τη χώρα, ένα έσοδο για το κράτος και μάλλον αντίστροφα «διαβάσατε» κύριε Συντυχάκη την Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου. Περισσότερα θα εισπράξουμε και λιγότερα θα πληρώσουμε από αυτή την ιστορία. Θα εισπράξουμε από τα παράβολα και αυτό νομίζω ότι είναι σαφές και θα εισπράξουμε και από τα πρόστιμα, τα οποία θα πάνε στο «Πράσινο Ταμείο», μέσω του «Γαλάζιου Ταμείου». Άρα, μάλλον κερδίζουμε από αυτή την ιστορία- ως κράτος- και προφανώς, δεν χάνουμε από αυτή την ιστορία. Δεν μεταφέρεται, λοιπόν, κανέναν κόστος από τους εφοπλιστές στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε 2-3 άλλα σημεία, σχετικά με το ποια πλοία αφορά. Κύριε Αμυρά, αν διαβάσετε καλά το άρθρο 3 στην παρ.2, αναφέρεται ποια πλοία αφορά. Δεν αφορά τα πλοία, τα οποία κάνουν ακτοπλοΐα στην περιοχή μας, διότι ούτως ή άλλως, το έρμα μεταφέρει φυτοπλαγκτόν και άλλα, τα οποία δεν είναι ξενικά είδη, επομένως δεν υπάρχει και λόγος να γίνει αυτό, αφορά πλοία, τα οποία μπορεί να μεταφέρουν από άλλες περιοχές και άρα, αυτό να είναι επικίνδυνο για το περιβάλλον. Δεν αφορά τα πολεμικά πλοία και προφανώς, δεν αφορά τα πλοία, τα οποία δεν έχουν έρμα, άρα νομίζω ότι απαντιέται και μπορείτε να το δείτε και στο άρθρο 3 στην εφαρμογή.

Ένα άλλο πολύ σημαντικό είναι ότι όλες οι «σημαίες ευκαιρίας» επί της ουσίας, έχουν προσχωρήσει- και ο Παναμάς και τα Marshall Islands έχουν προσχωρήσει. Και πάλι στο άρθρο 3, στην παρ. 3, αναφέρεται χαρακτηριστικά: « Αναφορικά με τα πλοία μη-συμβαλλομένων μερών στην παρούσα σύμβαση, τα συμβαλλόμενα μέρη θα εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της παρούσας συμβάσεως, στο βαθμό που αυτό κρίνεται αναγκαίο, ώστε να διασφαλιστεί, ότι στα εν λόγω πλοία δεν γίνεται ευνοϊκότερη μεταχείριση». Δηλαδή, ισχύει η Αρχή της «μη-ευνοϊκότερης μεταχείρισης», επομένως όποιο πλοίο, η χώρα του δεν έχει προσχωρήσει και αυτό δεν εφαρμόζει τους κανονισμούς, τότε θα έχει και συνέπειες, οι οποίες θα είναι, είτε η μη-προσέγγιση, είτε πρόστιμα. Επομένως και αυτό λύνεται.

Και ένα τελευταίο, επειδή ρωτήσατε τι γίνεται με τη διαφορετική εφαρμογή των διαδικασιών για το έρμα στην Αμερική. Υπάρχει διμερής συζήτηση αυτή τη στιγμή μεταξύ του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Αμερικής. Σε κάθε περίπτωση, εμείς εφαρμόζουμε αυτό που ορίζει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, του οποίου είμαστε μέρος. Θεωρώ ότι είναι μια πολύ σημαντική σύμβαση, την οποία πρέπει να προχωρήσουμε και να κυρώσουμε άμεσα.

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

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της ΝΔ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Μιας και ήρθε ο Υπουργός ο κ. Κουρουμπλής να πω ότι βεβαίως, κύριε Υπουργέ, είπαμε και πριν ότι δεν είναι ένα νομοθέτημα στο οποίο χωράει να υπάρχει μια αντιδικία. Πράγματι, προστατεύεται το περιβάλλον, σύμφωνα και με την Εισηγητική Έκθεση που πολύ ορθά επισημαίνονται τα θετικά πλεονεκτήματα όλου του νομοθετήματος. Βεβαίως, είπα ότι η ΝΔ τίθεται ευνοϊκά υπέρ του νομοσχεδίου.

Είπα, όμως, κύριε Υπουργέ, ότι επειδή υπάρχουν και άλλες διατάξεις και είναι οι λεγόμενες εφαρμοστικές διατάξεις του νομοσχεδίου, γιατί δεν επιγράφεται το νομοσχέδιο «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης», αλλά και «άλλες διατάξεις», αυτές οι άλλες διατάξεις χρειάζονται μια περαιτέρω επεξεργασία. Είπε η κυρία Πρόεδρος ότι έγινε και κατά το παρελθόν. Από μια πρόχειρη ματιά συνεργάτη μου, πράγματι σε δύο απ’ αυτά τα νομοσχέδια που είπατε κυρία Πρόεδρε, και λέει «άλλες διατάξεις», υπάρχουν άλλες διατάξεις, αλλά έγινε με νομοτεχνική βελτίωση στη Βουλή και προσετέθησαν «οι άλλες διατάξεις», γιατί κατατέθηκαν και άλλες διατάξεις στην Ολομέλεια, δεν ήταν στην Επιτροπή. Γι’ αυτό είπα και επιμένω ότι θα έπρεπε για τις εφαρμοστικές διατάξεις, όχι για το άρθρο πρώτο, που είναι φυσικά η Σύμβαση με τα επιμέρους άρθρα, δεν έχουμε καμία αντίρρηση, αλλά και για τα άλλα θα μπορούσαμε να είχαμε μια ομόφωνη ψήφιση, εάν ακούγαμε τους φορείς και για την καλή νομοθέτηση, αλλά και για τον σεβασμό του Κανονισμού. Κάποια στιγμή πρέπει επιτέλους να σεβαστούμε τον Κανονισμό.

Θέλω να κάνω κάποιες σύντομες παρατηρήσεις, αφού δεν θα έχουμε την ευκαιρία και δεν δέχεστε να γίνει μια δεύτερη συζήτηση επί των άρθρων.

Με τις διατάξεις του άρθρου 2, προσδιορίζεται το πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου και αναφέρονται τα υλικά και οι κατηγορίες των πλοίων που εξαιρούνται από τις διατάξεις σε εθνικό επίπεδο. Εδώ άλλο λέει το άρθρο 2 του πρώτου άρθρου της Συμβάσεως και άλλο λέει η εφαρμοστική διάταξη του άρθρου 2. Δηλαδή, εδώ η δυνατότητα δίνεται για τις εξαιρέσεις στον Υπουργό, ενώ δεν προβλέπεται από τη διάταξη αυτή. Γι’ αυτό είπα ότι θέλει μια επεξεργασία, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι θα υπήρχαν πολλές αντιρρήσεις.

Η παρατήρησή μου, μιλάω για το άρθρο 2, δεν το λέω για το άρθρο που ανέφερε ο Υπουργός της Συμβάσεως, λέει ότι υπό την επιφύλαξη της παρ.1 περ. β΄ και συγκεκριμένα στην παρ.2 περ.β΄ του άρθρου 2 περιλαμβάνονται οι εξαιρέσεις «σύμφωνα με τα πλοία που έχουν ελληνική σημαία και δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στα ελληνικά χωρικά ύδατα». Αυτό δίνεται αποκλειστικά στον Υπουργό με απόφασή του να αποφασίζει. Θα έπρεπε να ξεκαθαριστεί, εάν υπάρχουν τέτοιες σκέψεις, δηλαδή, συγκεκριμένα, εάν έχει γίνει σχετική προεργασία και ποιες θα είναι οι προϋποθέσεις της εξαίρεσης. Αυτά δεν μπορούμε να μην τα ξέρουμε και να μην τα λέμε. Το άρθρο 3 είναι σωστό.

Στο άρθρο 4 πρέπει να ανατρέξουμε στον Κανονισμό, γιατί το βασικό νομοσχέδιο παραπέμπει στον Κανονισμό. Στον κανονισμό β΄ 4 της Σύμβασης λέει ότι μπορεί να οριστούν περιοχές σε διαβούλευση με γειτονικά κράτη, όπου ένα πλοίο μπορεί να πραγματοποιήσει ανταλλαγή έρματος κ.λπ.. Η παρατήρηση, πέραν αυτής της αυτονόητης διάταξης του άρθρου αυτού για ανταλλαγή έρματος, πρέπει να διευκρινιστεί σε ποιο σημείο βρίσκεται, αν υπάρχει, η προετοιμασία για την έκδοση της ΚΥΑ, γιατί θέλει ΚΥΑ, καθώς και αν έχουν γίνει συνεννοήσεις με τις όμορες χώρες για τις περιοχές που μπορεί να γίνει ανταλλαγή έρματος εκτός των χωρικών υδάτων.

Αντίλογος που μπορεί να πει ο Υπουργός «έχουμε χρόνο θα το κάνουμε αυτό μέχρι τον Σεπτέμβριο που θα εφαρμοστεί η διάταξη». Αφού θα εφαρμοστεί τον Σεπτέμβριο του 2017 το νομοθέτημα, γιατί ήταν τέτοια η σπουδή και δεν μπορούμε να ακούσουμε τους φορείς και ενδεχομένως να βελτιώναμε πάρα πολλά πράγματα και να μην ήμασταν και εμείς σε δύσκολη θέση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν υπάρχει κανένας λόγος. Έγινε διαβούλευση και με τους φορείς.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της ΝΔ): Δεν έγινε διαβούλευση με τους φορείς. Δεν λέω τι λέει μόνο η Εισηγητική Έκθεση, αν δείτε τους Κανονισμούς και το παράρτημα θα δείτε ότι αυτά που λέω έχουν μια βάση. Δεν τα λέω τυχαία, κάθισα και τα διάβασα.

Κύριε Υπουργέ, τι πείραζε να γινόταν μια συζήτηση με 3 – 4 φορείς, οι οποίοι εμπλέκονται. Αυτό δεν μπορώ να εξηγήσω.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Αν θέλει η κυρία Πρόεδρος ….

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, ψήφισε η Επιτροπή σχετικά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της ΝΔ): Αποφάσισε η Επιτροπή. Βέβαια ανακαλούνται οι αποφάσεις, αλλά δεν πειράζει. Δεν θα χάναμε τίποτα, κέρδος θα είχαμε.

Το άρθρο 5 είναι σωστό, που παραπέμπει στους κανονισμούς Β3 και Γ1.

Το άρθρο 6 λέει «με το άρθρο αυτό ορίζεται η διαδικασία εγκρίσεως από το αρμόδιο Υπουργείο των συστημάτων διαχείρισης του έρματος υπό την σκέπη πάντοτε του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού». Η παρατήρηση είναι ότι σύμφωνα με την Έκθεση του Λογιστηρίου, που είναι σωστή, διότι γίνεται ένας συνδυασμός πρέπει να παραπέμπεται στο άρθρο 75 παρ.1 του Συντάγματος, εικάζεται ότι η διαδικασία εγκρίσεως μπορεί να επιφέρει έσοδα στο δημόσιο. Εδώ θα έπρεπε να συζητηθεί και να δούμε από τους φορείς, να γνωστοποιηθεί αν κάτι τέτοιο ισχύει και αν ναι ποια θα είναι τα προσδοκόμενα οφέλη και αν επιβαρύνονται οι επιχειρήσεις. Να γιατί θα έπρεπε να ακούσουμε και την Ένωση των Εφοπλιστών ή τους άλλους φορείς.

Με το άρθρο 7 ορίζεται το πλαίσιο που διέπει τη συντήρηση των δεξαμενών έρματος των πλοίων. Η παρατήρηση είναι ότι είναι κρίσιμο και αναγκαίο να ενημερωθεί η Επιτροπή μας για την ετοιμότητα των ελληνικών λιμένων, δηλαδή τερματικών σταθμών και ιδίως των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών, αν μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του νομοθετικού πλαισίου και αυτό θα μπορούσε κάλλιστα η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων να μας τα πει.

Στο άρθρο 8 παρέχεται εξουσιοδότηση που δεν προβλέπεται στο βασικό νομοθέτημα. Παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό να ρυθμίζει θέματα που σχετίζονται με την οργάνωση και λειτουργία ευκολιών υποδοχής έρματος. Η διατύπωση εδώ νομοτεχνικά είναι αρκετά αόριστη. Υποδηλώνει ενδεχομένως ανετοιμότητα του Υπουργείου να αντιμετωπίσει ζητήματα που ίσως προκύψουν και η διάταξη πιστεύω ότι θα χρειαζόταν περαιτέρω νομοτεχνική επεξεργασία. Αν ακούγαμε και τους φορείς, θα μπορούσα να σας πω και περαιτέρω την άποψή μου.

Στο άρθρο 9, ως αρμόδια αρχή για την παρακολούθηση και εφαρμογή της Συμβάσεως είναι το Υπουργείο. Εδώ ο αρμόδιος Υπουργός πρέπει να μας ενημερώσει για την ετοιμότητα των υπηρεσιών του Υπουργείου να παράσχουν τις σχετικές υπηρεσίες τους και την πρόθεση της πολιτικής ηγεσίας να εκχωρήσει τις σχετικές λειτουργίες στους ιδιώτες. Διότι, φοβάμαι μήπως δημιουργηθεί κανένα ολιγοπώλιο ή μονοπώλιο και έχουμε άλλα προβλήματα μετά.

Το δέκατο άρθρο αφορά τη συμμόρφωση με τα πιστοποιητικά και συμφωνούμε.

Μια τελευταία ερώτηση στο 12ο άρθρο, που αφορά τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τους παραβάτες του νόμου. Ως βασικές κυρώσεις για παράβαση των όρων και προϋποθέσεων που θέτει η Σύμβαση ορίζεται η απαγόρευση απόπλου και η επιβολή προστίμου μέχρι 60.000 ευρώ. Πρώτα απ' όλα, το πρόστιμο θα έπρεπε να έχει ένα πλαίσιο, γιατί, πρόστιμο μπορεί να υπάρχει και 100 ευρώ. Δηλαδή, θα έπρεπε να υπάρχει διαβάθμιση του προστίμου ανάλογα με τη βαρύτητα των πιθανών παραβάσεων και τον τύπο του πλοίου. Επιπλέον, οφείλει να διερευνηθεί μήπως το ύψος του προστίμου δημιουργεί κίνητρο να μην εφαρμοστεί ο νόμος. Ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να επισημάνω ότι στην αρχική μου τοποθέτηση δεν αναφέρθηκα μόνο στον ελλιμενισμό, αλλά αφορούσε και τα πλοία που περνούν από τα χωρικά μας ύδατα. Θα ήθελα να σας πω από την εμπειρία μου ότι πολλές φορές μπορεί να χρειαστεί να ερματίσεις ή να εφερματίσεις τις δεξαμενές σου. Δηλαδή, εκεί που θα υπάρχουν οι εγγραφές και τα λοιπά, αν πάει σε ένα άλλο λιμάνι θα ελέγχεται; Γιατί, μπορεί να είναι λοκαρισμένο στα VTS, να κάνει ό,τι θέλει, αλλά αν έχει έρθει από την Ασία και ξελιμπάρει στη Χίο ή στη Μυτιλήνη; Αυτή είναι η ανησυχία, γιατί, το Αιγαίο είναι λίγο περίεργο.

Δεύτερον, όσον αφορά το θέμα της Μάλτας, έθεσα ένα πολύ σοβαρό θέμα που συζητήθηκε στη Μάλτα, το θέμα των καυσίμων και του χαμηλού θείου, που ήδη από τη Συνθήκη του Κιότο συζητήθηκε ήδη υπάρχει Ευρωπαϊκή Οδηγία και μια νέα νομοθεσία στη χώρα μας που προβλέπει να υπάρχουν εκεί και για φυσικό αέριο και για φιλικά καύσιμα και τα λοιπά.

Συνεπώς, θα χρειαζόμασταν μια καλύτερη ενημέρωση από το Υπουργείο Ναυτιλίας και αν υπάρχει κάποιος συντονισμός με το Υπουργείο Ενέργειας, γιατί, έχω γίνει αποδέκτης από ανθρώπους που ασχολούνται κυρίως με τις επιθεωρήσεις ότι το πρόβλημά τους είναι ότι πάνε στο Υπουργείο Ενέργειας και δεν υπάρχει κάποιο εξειδικευμένο γραφείο να τους βοηθήσει και να τους δώσει κάποιες πληροφορίες. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004 και άλλες διατάξεις». Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, ο ΣΥΡΙΖΑ «υπέρ», η Ν.Δ. «υπέρ», η Δημοκρατική Συμπαράταξη «υπέρ», ο Λαϊκός Σύνδεσμος – Χρυσή Αυγή «επιφύλαξη», το Κ.Κ.Ε. «κατά», οι Ανεξάρτητοι Έλληνες «υπέρ», η Ένωση Κεντρώων «υπέρ» και το «Ποτάμι» ψηφίζει «υπέρ».

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004 και άλλες διατάξεις» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολο του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ.: Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δρίτσας Θεόδωρος, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Πάλλης Γιώργος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Ζαρούλια Ελένη, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Τάσσος Σταύρος, Λαζαρίδης Γεώργιος και Αμυράς Γεώργιος.

Στο σημείο αυτό και περί ώρα 15.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ**  **ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**