**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- 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, 19 Ιανουαρίου 2016, ημέρα Τρίτη και ώρα 17.05, στην Αίθουσα του **«Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150)** του Μεγάρου της Βουλής, η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου συνήλθε σε συνεδρίαση, 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 Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν για τις Θαλάσσιες Μεταφορές».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ Θεόδωρος Δρίτσας, 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 των Επιτροπών.

Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαντορινιός Νεκτάριος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Καρα Γιουσούφ Αϊχάν, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βλάχος Γεώργιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Μπούρας Αθανάσιος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Βαρδαλής Αθανάσιος, Αμυράς Γεώργιος και Μάρκου Αικατερίνη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, καλησπέρα σας, καλή χρονιά. Είναι η πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μας και ξεκινάμε σήμερα με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν για τις Θαλάσσιες Μεταφορές».

Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Συρμαλένιος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Καλησπέρα σε όλους, να ευχηθώ και εγώ καλή χρονιά στην Επιτροπή, αφού είναι η πρώτη συνεδρίαση.

Η συνεδρίαση της σημερινής Επιτροπής έχει ως στόχο την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που αφορά την Κύρωση της Συμφωνίας αυτής και σκοπός της Συμφωνίας είναι η βελτίωση και ανάπτυξη της συνεργασίας των δύο χωρών στο ναυτιλιακό τομέα, η συμμετοχή των πλοίων των δύο χωρών στο μεταξύ τους θαλάσσιο εμπόριο, η παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων, τόσο στα πλοία, όσο και στους ναυτικούς τους και η συνεργασία για την εξάλειψη των εκάστοτε εμποδίων που παρουσιάζονται στον τομέα της ναυτιλίας. Είναι μια Συμφωνία, η οποία είναι ισορροπημένη και με ισχυρή βάση αμοιβαιότητας για τις δύο χώρες.

Η Συμφωνία αυτή υπογράφηκε στο Μπακού στις 5 Απριλίου του 2011. Όπως γνωρίζετε, πάγια θέση της ελληνικής κυβέρνησης είναι η σύναψη διμερών ναυτιλιακών Συμφωνιών με όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό κρατών με στόχο να διευκολυνθεί το πλοίο με ελληνική σημαία κατά την προσέγγισή του στα λιμάνια των χωρών αυτών και στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η υλοποίηση αυτής της πολιτικής στο σχέδιο νόμου για τη Συμφωνία Ελλάδας και Αζερμπαϊτζάν.

Το Αζερμπαϊτζάν είναι μια χώρα, ένας στρατηγικός εταίρος της Ελλάδας και προφανώς, όχι μόνο στο ναυτιλιακό τομέα, αλλά και στον ευρύτερο πολιτικό και οικονομικό τομέα. Το Αζερμπαϊτζάν παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Ελλάδα, λόγω της σημαντικής γεωπολιτικής θέσης που κατέχει, αλλά και των ενεργειακών πηγών στο θέμα του φυσικού αερίου κ.λπ..

Η Ελλάδα υποστηρίζει αυτή την άποψη, τις ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για τη σύσφιξη των σχέσεων της Ε.Ε. με το Αζερμπαϊτζάν.

Η Συμφωνία αυτή στο άρθρο 1, επικυρώνεται. Περιλαμβάνει ειδικότερα στα επόμενα άρθρα τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων Μερών, τα οποία συμφωνούν να εφαρμόσουν τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και να απέχουν από ενέργειες που μπορούν να βλάψουν το εμπόριο και τις ναυτιλιακές μεταφορές. Να διατηρήσουν και να αναπτύξουν τις σχέσεις συνεργασίας στο πεδίο της Ναυτιλίας, να παρέχουν τεχνική βοήθεια στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, να διασφαλίζουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων τους στις διεθνείς μεταφορές, να συνεργάζονται για την εξάλειψη εμποδίων και να απέχουν από μέτρα που παρεμποδίζουν το θαλάσσιο εμπόριο, να καταργήσουν μονομερείς περιορισμούς σχετικά με τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.

Να παρέχουν όλες τις διευκολύνσεις στα πλοία που φέρουν τη σημαία των δύο χωρών για εκφόρτωση, μεταφόρτωση, φόρτωση χωρίς να καταβάλουν πρόσθετα τέλη, εκτός αυτών που επιβάλλονται σε τρεις περιπτώσεις. Να παρέχουν την ίδια μεταχείριση σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους σχετικά με την ελεύθερη είσοδο στα λιμάνια, στη διάθεση των προβλητών και στη χρήση λιμενικών ευκολιών, στη φόρτωση και την εκφόρτωση, στη μεταφόρτωση, στην επιβίβαση και αποβίβαση, στη πληρωμή τελών και φόρων και στη χρήση των υπηρεσιών που παρέχονται στη ναυτιλία με τις προβλεπόμενες εξαιρέσεις.

Να παρέχουν μεταξύ τους τη μεταχείριση του ευνοούμενου κράτους σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Να λαμβάνουν τα μέτρα για τη διευκόλυνση και επίσπευση της ναυτιλιακής κίνησης για την αποφυγή καθυστερήσεων και την επίσπευση και απλούστευση γραφειοκρατικών διαδικασιών (έλεγχοι τελωνειακοί, υγειονομικοί έλεγχοι, αστυνομικοί κ.λπ.).

Επίσης, με τη συμφωνία αυτή ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση εγγράφων εθνικότητας, των πιστοποιητικών σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και των αποδεικτικών ταυτότητας των πληρωμάτων. Επιπλέον, προβλέπεται η επιβολή μειωμένων λιμενικών τελών και τελών πλοήγησης στα φιλικά προς το περιβάλλον δεξαμενόπλοια. Ακόμα, παρέχεται η δυνατότητα στα μέλη των πληρωμάτων να παραμείνουν προσωρινά στην επικράτεια των χωρών χωρίς βίζα. Διατηρείται το δικαίωμα άρνησης εισόδου και παραμονής σε ναυτικούς που θεωρούνται ανεπιθύμητοι. Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων ισχύει και για πρόσωπα που ασχολούνται με την εκτέλεση καθηκόντων που έχουν σχέση με την υπηρεσία ή τη λειτουργία του πλοίου και περιλαμβάνονται σε ειδική κατάσταση.

Επιπλέον, ορίζονται διατάξεις σχετικά με διάφορες παραβάσεις. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι κανένα εκ των συμβαλλομένων μερών δεν ασκεί δίωξη σε πλοίο του άλλου μέρους, σε περίπτωση που μέρος του άλλου πληρώματος διαπράξει αδίκημα στο πλοίο, πλην των οριζομένων περιπτώσεων. Ορίζεται επίσης, όταν διερευνάται ναυτικό ατύχημα ή συμβάν στο πλοίο, γίνεται σύμφωνα με τις οδηγίες των διεθνών οργανισμών. Επίσης, οι δικαστικές διοικητικές αρχές του ενός συμβαλλόμενου μέρους μπορούν να επιλαμβάνονται επί θεμάτων που έχουν σχέση με τη σύμβαση εργασίας μέλους πληρώματος πλοίου του άλλου συμβαλλόμενου μέρους μόνο αν τους ζητηθεί από τους διπλωματικούς υπαλλήλους της χώρας της σημαίας που φέρει το πλοίο.

Ακόμη, ορίζεται ότι σε περίπτωση ναυαγίου, προσάραξης ή ατυχήματος πλοίου, εντός της επικράτειας του ενός εκ των συμβαλλομένων μερών, το πλοίο απολαμβάνει την ίδια μεταχείριση και βοήθεια που παρέχεται σε κάθε πλοίο του συμβαλλόμενου μέρους. Επίσης, ορίζεται ότι οι διατάξεις της συμφωνίας δεν επηρεάζουν δικαιώματα και υποχρεώσεις από διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες, καθώς και υποχρεώσεις της Ελλάδας με την Ε.Ε.. Όποιες διαφορές προκύψουν από τη συμφωνία, θα επιλύονται με διαπραγματεύσεις, όπως επίσης και όποιες προσθήκες ή τροποποιήσεις θα γίνονται με τη μορφή πρωτοκόλλων, τα οποία θα αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της συμφωνίας.

Τέλος, ορίζονται θέματα σχετικά με τη διάρκεια της κυρούμενης συμφωνίας, η οποία είναι απεριόριστη, καθώς και ο τρόπος ανακοίνωσης τυχόν καταγγελίας.

Με βάση τα παραπάνω, σας καλούμε να κυρώσετε με την ψήφο σας την συγκεκριμένη σύμβαση. Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καλούμαστε σήμερα να συζητήσουμε την κύρωση από το Κοινοβούλιο της συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν για τις θαλάσσιες μεταφορές που υπεγράφη στο Μπακού την 5η Απριλίου 2011.

Πριν συνεχίσω για το περιεχόμενο της Συμφωνίας και αφού μιλάμε για θαλάσσιες μεταφορές και για λιμένες, θα ήθελα για άλλη μια φορά να αναγνωρίσουμε την προσφορά του Λιμενικού Σώματος, μια προσφορά που γίνεται ακόμα πιο χειροπιαστή την τελευταία περίοδο με την προσφυγική κρίση, όπου οι γυναίκες και οι άνδρες του Λιμενικού μέσα σε εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες σώζουν χιλιάδες ανθρώπινες ζωές και μιλάμε για σύγχρονους ήρωες που πρέπει καθημερινά και ουσιαστικά, να τους αποδεικνύουμε την εμπιστοσύνη, την αναγνώριση και την έμπρακτη στήριξη στο καθήκον που επιτελούν.

Έρχομαι τώρα στη Συμφωνία. Σκοπός της είναι η συνεργασία των συμβαλλομένων Μερών στον ναυτιλιακό τομέα, η συμμετοχή των πλοίων των δύο χωρών στο μεταξύ τους θαλάσσιο εμπόριο, η παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων στα πλοία και στους ναυτικούς και η συνεργασία για την εξάλειψη των εμποδίων που παρουσιάζονται στον τομέα της ναυτιλίας.

Ειδικότερα, η Συμφωνία περιέχει προβλέψεις για την εφαρμογή των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας για την ανάπτυξη και διατήρηση μόνιμης συνέργειας και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων αρχών για τις ναυτιλιακές υποθέσεις των δύο χωρών. Για την αμοιβαία παροχή βοήθειας για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω συνεργασίας μεταξύ των σχετικών επιχειρήσεων, για την εξασφάλιση ανεμπόδιστης πρόσβασης στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές, την εξάλειψη εμποδίων στη συμμετοχή στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των λιμένων τους και των λιμένων τρίτων χωρών και την κατάργηση ενδεχόμενων μονομερών περιορισμών που σχετίζονται με τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και με ρυθμίσεις κατανομής φορτίων. Για την εξασφάλιση διευκολύνσεων στη χρήση λιμένων και εν γένει, την παροχή μεταχείρισης του μάλλον ευνοούμενου κράτους στα θέματα που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία. Για την αμοιβαία αναγνώριση εγγράφων και αποδεικτικών ταυτότητας, καθώς και την παροχή διευκολύνσεων στα μέλη των πληρωμάτων για την παροχή της δυνατότητας στους πλοιοκτήτες καθενός από τα συμβαλλόμενα Μέρη να μπορούν να ναυτολογούν σε πλοία τους με σημαία Ελλάδας ή Αζερμπαϊτζάν, υπηκόους του άλλου συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία της χώρας σημαίας. Για νομικές διευθετήσεις που αφορούν ναυτικά ατυχήματα και την παροχή συνδρομής σε αυτά.

Το πεδίο της ναυσιπλοΐας είναι κατεξοχήν πεδίο διεθνούς συνεργασίας και συνέργειας. Η ανά χείρας Συμφωνία, θεωρούμε ότι θα αποκομίσει αμοιβαία οφέλη και στις δύο χώρες συνολικά, στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά και στα πληρώματα των πλοίων και βεβαίως, σε τέτοιου είδους συμφωνίες το όφελος είναι τόσο μεγαλύτερο, όσο μεγαλύτερη είναι η δραστηριοποίηση κάθε συμβαλλόμενου Μέρους και βεβαίως, η συνακόλουθη αξιοποίηση των σχετικών ευνοϊκών προβλέψεων.

Εμείς, στηρίζουμε και ενθαρρύνουμε τη σύναψη τέτοιων συμφωνιών, πιστεύοντας ότι η ελευθερία των θαλασσών και το θαλάσσιο εμπόριο υπήρξαν διαχρονικά σημαντικότατες πηγές πλούτου για τον ελληνισμό, τόσο με καθαρά ειδικούς όρους, όσο και με όρους πολιτιστικών ανταλλαγών.

Για μια παράταξη όπως η Ν.Δ., η ελευθερία των θαλασσών δεν μπορεί παρά να είναι το υποδειγματικό παράδειγμα των θετικών αποτελεσμάτων που έχει η απελευθέρωση της οικονομικής δραστηριότητας υπό ένα εύρωστο, βεβαίως, θεσμικό πλαίσιο νομοκρατίας που διασφαλίζει δικαιώματα, ισονομία και προστασία του περιβάλλοντος.

Απλώς, λοιπόν, με αφορμή το θέμα που συζητούμε σήμερα, το πρώτο και άμεσο ζητούμενο είναι να φέρουμε μέσα από μια εθνικά σχεδιασμένη στρατηγική στην ελληνική σημαία όσο γίνεται περισσότερα πλοία ελληνικών συμφερόντων. Εδώ, πρέπει να τονίσουμε κάτι που θα ακουστεί δυστυχώς δυσάρεστα, αλλά είναι αλήθεια, πως το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία κατόρθωσε να είναι η πρώτη στον κόσμο, σχετίζεται άμεσα με τη δυνατότητα που έχει σε αντίθεση με άλλους παραγωγικούς τομείς, να ξεφεύγει από τον συχνά υπερβολικά στενό εναγκαλισμό που κατά καιρούς προσπάθησε να επιβάλλει το κράτος. Είναι σε όλους και καθαρά τα πρόσθετα και πολλαπλάσια οφέλη που θα είχε τόσο για την ναυτιλία, όσο και τη χώρα η επίτευξη ενός σταθερού πλαισίου αλληλοκατανόησης, ιδιαίτερα σ' αυτή τη συνθήκη.

Αφετέρου, λοιπόν, το δεύτερο και ακόμη μεγαλύτερο ζητούμενο είναι να διδαχτούμε από τη ναυτιλία και να εφαρμόσουμε τα διδάγματα αυτά στην ευρύτερη εθνική προσπάθεια για την επιστροφή στην ανάπτυξη, τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την επούλωση των πληγών της κρίσης. Η ναυτιλία, η ζωντανή απόδειξη της δημιουργικότητας των Ελλήνων είναι η απόδειξη ότι υπό το κατάλληλο πλαίσιο μπορούμε όχι απλώς μόνον να αναπτυχθούμε, αλλά μπορούμε να αποκτήσουμε πρωταγωνιστική παγκοσμίως θέση. Είναι, λοιπόν, εν πολλοίς θεσμικό το πρόβλημα. Έχει να κάνει με τις στρεβλές, αλλά βαθιά ριζωμένες σχέσεις μεταξύ του κράτους και της οικονομικής δραστηριότητας και εάν πραγματικά θέλουμε, τόσο να ξεφύγουμε από την κρίση όσο και να θωρακιστούμε έναντι μιας μελλοντικής επανεμφάνισης της, οφείλουμε να δούμε την κατάσταση κατάματα, να πάρουμε τα θαρραλέα μέτρα που χρειάζεται.

Η Ν.Δ. θα υπερψηφίσει την κύρωση της Συμφωνίας με την πεποίθηση ότι η εφαρμογή της θα διασφαλίσει οφέλη για τη χώρα μας.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Χρυσής Αυγής): Το 2011 υπεγράφη η διμερής συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών, Ελλάδας και Αζερμπαϊτζάν, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, στο πλαίσιο του γενικότερου ενδιαφέροντος της χώρας μας για την ανάπτυξη της συνεργασίας με τις χώρες του Καυκάσου και του Ευξείνου Πόντου στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Το Αζερμπαϊτζάν κατέχει σημαντική, πράγματι, γεωπολιτική θέση, όπως ανέφερε, πριν και ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά επιτρέψτε μου εδώ να διαφωνήσω, ότι τουλάχιστον προς το παρόν δεν αποτελεί εταίρο μας - μακάρι να το αποδείξει στο μέλλον - γιατί μέχρι σήμερα η Ελλάδα δεν έχει αποκομίσει κάποια οφέλη από το Αζερμπαϊτζάν. Μην ξεχνάμε την προηγούμενη συγκυβέρνηση που είχε ξεπουλήσει το ΔΕΣΦΑ και μάλιστα, είχε δηλωθεί τότε ότι θα υπάρξει εισροή επιπλέον επενδυτικών κεφαλαίων. Κάτι τέτοιο, τουλάχιστον μέχρι σήμερα δεν το έχουμε δει. Ελπίζουμε και πιστεύουμε, επειδή βλέπουμε ότι υπάρχουν πράγματι θετικά σημεία στη σημερινή κύρωση, ότι κάτι τέτοιο θα προκύψει στο μέλλον.

Το Αζερμπαϊτζάν, λοιπόν, κατέχει πράγματι μια σημαντική γεωπολιτική θέση στην περιοχή της Κασπίας θάλασσας και στον τομέα της ενέργειας στην περιοχή του Καυκάσου. Η εξωτερική πολιτική της Ελλάδας έχει θεμελιωθεί στον σεβασμό του διεθνούς δικαίου και στην προσήλωση στις αρχές της καλής γειτονίας. Αυτό πρέπει να επιτυγχάνεται διαχρονικά και σταθερά και όχι ευκαιριακά ή επιλεκτικά και πάντα με γνώμονα το εθνικό συμφέρον.

Διαβάζοντας, λοιπόν, την Αιτιολογική Έκθεση για την κύρωση της Συμφωνίας, θα σταθούμε στα κυριότερα σημεία της, τα οποία και είναι η προώθηση της συνεργασίας των δύο χωρών, όσον αφορά το ναυτιλιακό τομέα, η αύξηση της συμμετοχής των πλοίων των συμβαλλομένων Μερών στο μεταξύ τους εμπόριο με βάση τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, στην παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων τόσο στα πλοία όσο και στους ναυτικούς των δύο χωρών, η συνεργασία των δύο κρατών για την κάλυψη των εκάστοτε παρουσιαζόμενων εμποδίων στις ναυτιλιακές μεταφορές. Το παρόν σχέδιο νόμου βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση και περιλαμβάνει αρκετά θετικά στοιχεία. Ελπίζουμε στο μέλλον να υπάρξουν πράγματι, όπως ανέφερα, ισχυροί εμπορικοί δεσμοί μεταξύ των δύο χωρών.

Όσον αφορά το άρθρο 6, δεδομένου ότι το Αζερμπαϊτζάν έχει μικρότερο εμπορικό στόλο από την Ελλάδα, εξασφαλίζει τη μη καταβολή πρόσθετων τελών σε περίπτωση μεταφόρτωσης τμήματος ή ολόκληρου του φορτίου τους.

Στο άρθρο 10, προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των εγγράφων εθνικότητας των πλοίων και κάθε άλλου εγγράφου του πλοίου που έχει εκδοθεί, αναγνωρισθεί από κάθε συμβαλλόμενο Μέρος. Αναγνωρίζονται, βέβαια, αμοιβαία και τα πιστοποιητικά των πλοίων των δύο χωρών που απαιτούνται για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει πλέον η επιβάρυνση προστίμου, λόγω διαφορετικών προδιαγραφών.

Στο άρθρο 11, αναφέρεται ότι εξασφαλίζονται τα μέλη του πληρώματος με την αναγνώριση των αποδεικτικών ταυτότητας που έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές.

Στο άρθρο 12, αναφέρεται ότι εξασφαλίζεται η ασφαλής και απρόσκοπτη μετακίνηση των μελών του πληρώματος μέσω της παραμονής με προσωρινή άδεια εξόδου στη ξηρά δίχως βίζα, κατά τη διάρκεια φυσικά παραμονής των πλοίων στα λιμάνια του εκάστοτε συμβαλλόμενου μέρους.

Στο άρθρο 13, αναφέρεται, καθώς και μέσω της μετακίνησης τους με οποιοδήποτε μέσο, ώστε να συναντήσουν το πλοίο τους ή να επαναπατριστούν σε περίπτωση ανάγκης για τα ατυχήματα που αναφέρθηκαν πριν.

Στο άρθρο 7 και 14, κρίνουμε θετικό το γεγονός ότι επανειλημμένως γίνεται αναφορά στην ισχύ της εθνικής νομοθεσίας και ιδιαίτερα, στο θέμα των μεταναστών σχετικά με την είσοδο, παραμονή και αναχώρησή τους. Συνεπώς, πραγματοποιείται με ασφάλεια και νόμιμο τρόπο, η μεταφορά επιβατών ή στη χειρότερη περίπτωση παρέχεται η δυνατότητα άρνησης εισόδου και παραμονής ανεπιθύμητων επιβατών, ακόμα και αν φαίνονται ως ναυτικοί ή μέλη του πληρώματος.

Στο άρθρο 18, ένα επιπλέον θετικό στοιχείο είναι η παροχή συνδρομής και βοήθειας σε περίπτωση ναυαγίου, προσάραξης ή ατυχήματος πλοίου. Σε περίπτωση που υπάρξει κάποια διαφορά, διαφωνία σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Συμφωνίας, τότε αυτή θα επιλύεται μέσω της διπλωματικής οδού και όχι μέσω ένδικης οδού μεταξύ των συμβαλλομένων Μερών.

Σε γενικές γραμμές, δηλαδή, με τη Συμφωνία αυτή φαίνεται η προσπάθεια της αζέρικης κυβέρνησης να είναι πιο φιλική προς το ισχυρό ελληνικό νηολόγιο. Διευκολύνει βέβαια τα ελληνικά πλοία και επιθυμεί να προσελκύσει τους Έλληνες ειδικούς για τη δημιουργία ενός μεγαλύτερου στόλου στην παροχή τεχνογνωσίας και στην ανάπτυξη συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων και οργανισμών που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Εμείς, όμως, ως Έλληνες εθνικιστές δεν μπορούμε να ξεχάσουμε σε καμία περίπτωση και να παραβλέψουμε το γεγονός ότι το Αζερμπαϊτζάν διατηρεί στενές σχέσεις με την Άγκυρα και αποτελεί μια προέκταση της Τουρκίας στη Μέση Ανατολή, ως ένας ακόμα γεωστρατηγικός άξονας μαζί με την Ουκρανία, το Ιράν, την Κίνα, τη Νότια Κορέα, μέσω των οποίων, οι Ηνωμένες Πολιτείες επιθυμούν να ελέγξουν και να υπηρετήσουν στην Ευρασία. Η πολιτική, λοιπόν, των Αζέρων είναι εξόχως φιλική προς την Τουρκία και στην πραγματικότητα, το κράτος τους είναι δορυφόρος των Ηνωμένων Πολιτειών και της Τουρκίας. Αυτό είναι φυσικά και το μοναδικό αρνητικό στη Συμφωνία, γι' αυτό και η Χρυσή Αυγή ψηφίζει παρών.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης): Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από πέντε περίπου χρόνια το ελληνικό Κοινοβούλιο καλείται να κυρώσει τη διμερή Συμφωνία για τις θαλάσσιες μεταφορές που υπεγράφη στις 5 Απριλίου 2011 από τον τότε Υπουργό Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, κ. Διαμαντίδη και με τον αζέρο ομόλογό του στο πλαίσιο της τότε επίσημης επίσκεψης του τότε Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας, Κάρολο Παπούλια, στο Αζερμπαϊτζάν.

Οι ελληνικές κυβερνήσεις για πάνω από μία δεκαετία έχουν οικοδομήσει σχέσεις στενής συνεργασίας με τις χώρες του Καυκάσου σε πολλούς τομείς επιχειρηματικής δραστηριότητας, γεγονός που μεταφράζεται σε οικονομικά και όχι μόνο οφέλη για τις δύο χώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αξία των ελληνικών εξαγωγών στο Αζερμπαϊτζάν ξεπέρασε τα 11 εκατ. ευρώ το 2012, σημειώνοντας αύξηση κατά 27,2% σε σχέση με το 2011, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ.

Με την παρούσα Συμφωνία, η συνεργασία αυτή επεκτείνεται και στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, πέρα από τους διαχρονικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Πρωτοβουλίες σαν και αυτή, στηρίζουν την ελληνική ναυτιλία, στηρίζουν την ναυτική εργασία, στηρίζουν την ίδια τη χώρα, τη στιγμή μάλιστα που η διεθνής συγκυρία δεν είναι και η ευνοϊκότερη για τον κλάδο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που είδαν το φως της δημοσιότητας, το Νοέμβριο του 2015, ο ελληνικός εμπορικός στόλος μειώθηκε κατά 1,3% σε σχέση με το Νοέμβριο του 2014, ενώ η ναυλαγορά ξηρού φορτίου συνεχίζει την καθοδική της πορεία μαζί με τις αξίες πλοίων και μετοχών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επί της ουσίας της Σύμβασης, θέλω να σημειώσω μόνο τα εξής. Σύμφωνα με το δελτίο τύπου που εξέδωσε το Υπουργείο Ναυτιλίας το 2011 για το θέμα αυτό, η εν λόγω Συμφωνία εντάσσεται στο πλαίσιο του γενικότερου ενδιαφέροντος της χώρας μας για την ανάπτυξη της συνεργασίας με τις χώρες του Καυκάσου και Ευξείνου Πόντου στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και ειδικότερα με το Αζερμπαϊτζάν, το οποίο κατέχει σημαντική γεωπολιτική θέση στην περιοχή της Κασπίας Θάλασσας, όσο και στο τομέα της ενέργειας στην περιοχή του Καυκάσου.

Τα κύρια σημεία της ναυτιλιακής συμφωνίας εστιάζονται, πρώτον, στην προώθηση και συνεργασία των δύο χωρών στο ναυτιλιακό τομέα, δεύτερον, στην αύξηση της συμμετοχής των πλοίων των συμβαλλομένων μερών στο μεταξύ τους εμπόριο με βάση τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, τρίτον, στην παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων, τόσο στα πλοία, όσο και στους ναυτικούς των δύο χωρών και, τέταρτον, στη συνεργασία των δύο κρατών για την εξάλειψη των εκάστοτε παρουσιαζόμενων εμποδίων στις ναυτιλιακές μεταφορές.

Κύριε Υπουργέ, το μόνο που έχω να παρατηρήσω στο κείμενο της Σύμβασης είναι η αλλαγή μόνο του τίτλου του Υπουργείου στο άρθρο 1 του σχεδίου, από Υπουργείο Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, στη σημερινή του ονομασία, δηλαδή ως Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο. Επιπλέον, η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους αναφέρει ότι αναμένονται γενικότερα οφέλη για την ελληνική οικονομία, τα οποία θα υπερκαλύψουν ενδεχόμενες απώλειες εσόδων από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Θα θέλαμε να μας εξειδικεύσετε, στο μέτρο του δυνατού, ποια πιστεύετε ότι είναι τα οφέλη αυτά.

Τέλος, επειδή η κύρωση της παρούσας Σύμβασης αποτελεί πρωτοβουλία της προηγούμενης Κυβέρνησης με την ευκαιρία της παρουσίας σας σήμερα στην Επιτροπή θα ήθελα να μας ενημερώσετε για τις άμεσες προτεραιότητές σας για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, της ναυτικής εργασίας και της ναυτικής εκπαίδευσης. Ως Δημοκρατική Συμπαράταξη, υπερψηφίζουμε τόσο επί της αρχής, όσο και επί των άρθρων την παρούσα σύμβαση.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαντορινιός Νεκτάριος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βλάχος Γεώργιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Μπασιάκος Ευάγγελος, Μπούρας Αθανάσιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Γκιόκας Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Μωραΐτης Νικόλαος, Αμυράς Γεώργιος, Μάρκου Αικατερίνη, Καμμένος Δημήτρης, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Μεγαλομύστακας Αναστάσιος.

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

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδικής Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Η κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Αζερμπαϊτζάν για τις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να υπογράφηκε μεταξύ των δύο κρατών, όμως δεν αφορά πλοία του πολεμικού ναυτικού, πλοία που εκτελούν διοικητική ή κρατική υπηρεσία, πλοία επιστημονικής έρευνας και αλιευτικά πλοία, αλλά έχει ένα συγκεκριμένο στόχο, την ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ επιχειρηματιών στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών – μιλάμε για το εφοπλιστικό κεφάλαιο – και άλλων παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων που θα τους εξασφαλίζει νέα κερδοφορία χωρίς εμπόδια, την εξασφάλιση της επίσπευσης της ναυτιλιακής κίνησης, την αποφυγή των καθυστερήσεων των πλοίων, τόσο για την επίσπευση όσο και για την απλούστευση της διεξαγωγής των εν γένει λιμενικών διατυπώσεων, τα μειωμένα τέλη και τέλη πλοήγησης στα φιλικά προς το περιβάλλον δεξαμενόπλοια με δεξαμενές διαχωριζόμενού έρματος ή διπλών τοιχωμάτων κ.λπ., καθώς και τη χρησιμοποίηση φθηνού ανασφάλιστου ναυτεργατικού δυναμικού από το Αζερμπαϊτζάν, αφού προβλέπεται μέσα από αυτή τη Συμφωνία του 2011 που υπέγραψε η πιο προηγούμενη Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι δεν θα επιλαμβάνονται οποιωνδήποτε αστικών αξιώσεων που σχετίζονται με τη σύμβαση εργασίας μέλους του πληρώματος πλοίου του άλλου Μέρους, οι αρμόδιες διοικητικές και δικαστικές αρχές κάθε συμβαλλόμενου Μέρους, εκτός και αν ζητηθεί από το άλλο συμβαλλόμενο Μέρος.

Με αυτήν την έννοια, φαίνεται καθαρά ότι το εφοπλιστικό κεφάλαιο, αν και είναι κοσμοπολίτικο έχει ανάγκη από μια χώρα ως βάση αναφοράς, ακόμη και αν χρησιμοποιεί και ευκαιριακή σημαία και πάλι για το κέρδος του. Τη χρειάζεται αυτή τη χώρα αναφοράς, όχι μόνο για τη μείωση των οργανικών θέσεων, των μισθών, των συντάξεων και των ναυτεργατών που προώθησαν και προωθούν οι ελληνικές κυβερνήσεις, αλλά και για να διαπραγματεύεται την εξασφάλιση της κερδοφορίας του, όπως γίνεται μέσα και από αυτή τη Συμφωνία που έκανε η πιο προηγούμενη Κυβέρνηση και συνεχίζει με την υλοποίηση της η σημερινή Κυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α. - ΑΝ.ΕΛΛ..

Το Κ.Κ.Ε., λοιπόν, καταψηφίζει ό,τι «χαντακώνει» τους εργαζόμενους, την εργατική τάξη και τα δικαιώματά της και ενισχύει τα κέρδη του πιο άγριου και εκμεταλλευτικού κεφαλαίου που είναι το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Βεβαίως, καθόλου δεν μας κάνει εντύπωση που τα άλλα κόμματα στηρίζουν αυτή τη Συμφωνία, αφού στηρίζουν και στηρίζονται από το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Καταψηφίζουμε, λοιπόν, τη συμφωνία ως βαθιά αντεργατική.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μάρκου.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Ποταμιού): Κυρία Πρόεδρε, δεν θα πω πολλά πράγματα. Γνωρίζουμε ήδη ότι η διαδικασία της κύρωσης δίνει μικρά περιθώρια για τροποποιήσεις και παρατηρήσεις επί του κειμένου ή τουλάχιστον έτσι συνέβαινε μέχρι χθες, που η Κυβέρνηση αποφάσισε να εισαγάγει ουσιαστική διάταξη σε κύρωση διεθνούς σύμβασης, γνωρίζοντας ότι η συζήτηση περιορίζεται σε όσους διαφωνούν.

Η συγκεκριμένη Συμφωνία έρχεται να κυρωθεί από το ελληνικό Κοινοβούλιο με αρκετή καθυστέρηση 5 ετών σχεδόν από την υπογραφή της. Είχε, βέβαια, κατατεθεί ξανά προς κύρωση τον Απρίλιο του 2014, αλλά δεν πρόλαβε να ψηφιστεί από τη τότε Βουλή. Αυτό συνηθίζεται, δυστυχώς, με τις διεθνείς συμβάσεις. Θα είχε, όμως, ενδιαφέρον να μας πει ο κ. Υπουργός, αν η συγκεκριμένη χρονική στιγμή που έρχεται να κυρωθεί η Συμφωνία έχει κάποια ειδική σημασία, δηλαδή αν εντάσσεται η πρωτοβουλία αυτή σε μια γενικότερη πολιτική προσέγγιση της χώρας μας με το Αζερμπαϊτζάν.

Το ρωτάω αυτό, γιατί, συμπτωματικά ή μη, η εν λόγω Συμφωνία ξανακατατέθηκε στη Βουλή δύο μέρες μετά τη συνάντηση του Πρέσβη του Αζερμπαϊτζάν με τον Πρόεδρο της Βουλής και μια ημέρα μετά την υπογραφή από τον Υπουργό Περιβάλλοντος των σχετικών αποφάσεων που αφορούν την όδευση του αγωγού ΤΑΠ που ξεμπλοκάρει ουσιαστικά την πρόοδο του έργου. Δεν μπορώ εδώ να μην αναφέρω και τη μεταστροφή στην πολιτική της Κυβέρνησης όσον αφορά στο συγκεκριμένο έργο σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.

Για να περάσω στη συγκεκριμένη Συμφωνία, πρόκειται για την εγκαθίδρυση μιας σχέσης συνεργασίας και αμοιβαίας βοήθειας, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές και την εμπορική ναυτιλία, την απονομή μιας σειράς αμοιβαίων διευκολύνσεων και εξαιρέσεων στις θαλάσσιες εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των δύο χωρών και την εφαρμογή της ρήτρας του μάλλον ευνοούμενου κράτους. Θα είχε ενδιαφέρον να μάθουμε τι γίνεται και με τις υπόλοιπες εκκρεμείς διμερείς συμφωνίες με το Αζερμπαϊτζάν, τόσο αυτές που έχουν κατατεθεί στη Βουλή, για παράδειγμα, στο τομέα της γεωργίας και της συνεργασίας στις φυσικές καταστροφές, όσο και τις συμφωνίες που έχουν μεν υπογραφεί την ίδια περίοδο, αλλά δεν έχουν έρθει προς κύρωση. Δεν ξέρω αν είστε ενήμερος.

Συνολικά, οι σχέσεις της χώρας μας με το Αζερμπαϊτζάν είναι σε καλό κλίμα. Πρόκειται για μια χώρα φιλική προς την Ελλάδα και η διατήρηση οικονομικών και πολιτικών σχέσεων μπορεί να είναι αμοιβαία και επωφελής, ιδίως στο τομέα της ενέργειας, αλλά και στο τομέα των επενδύσεων. Δεν πρέπει να παραγνωρίζουμε και το σταθεροποιητικό ρόλο που μπορεί να παίξει το Αζερμπαϊτζάν στην περιοχή του Καυκάσου. Ψηφίζουμε «ναι» στην παρούσα Σύμβαση.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Τυγχάνει να έχω επισκεφτεί τη χώρα αρκετές φορές και έχω πάει και ως παρατηρητής στις εκλογές του Αζερμπαϊτζάν. Είναι μια χώρα φίλα προσκείμενη προς την Ελλάδα. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες μεταξύ των δύο κρατών θα πρέπει να αναπτυχθούν σε κάθε τομέα. Ένας από τους τομείς που η Ελλάδα διαπρέπει και είναι ένα από τα καυχήματα που πρέπει να έχει η Ελληνική Δημοκρατία διά μέσω των αιώνων είναι η ναυτιλία, όπως και ο τουρισμός και πολλά άλλα.

Η ελληνική Κυβέρνηση θα πρέπει να στηρίξει τη σύμβαση αυτή με κάθε τρόπο, διότι διευκολύνει, τόσο νομικά, όσο και προσωπικά σε σχέση με τα ναυτικά φυλλάδια, όσο με τις προσεγγίσεις των πλοίων και τους διάπλους μεταξύ ποταμών και θαλασσών των δύο κρατών στο εμπόριο. Και ανοίγει, αν θέλετε ένα μεγάλο κανάλι για να ακολουθήσουν πάρα πολύ καλές συνεργασίες με τη «φίλη» χώρα, η οποία πρέπει να θυμίσουμε ότι είναι και η αρχή του αγωγού, ο οποίος θα περάσει κάποια στιγμή και από την πατρίδα μας, για 800 χλμ θα δώσει θέσεις εργασίας και θα βάλει και την πατρίδα μας, σε ένα γεωστρατηγικό και γεωπολιτικό πολύ σημαντικό σημείο και ρόλο στην όλη περιοχή.

Δεν υπάρχει λόγος να κριτικάρει κανένας αυτή τη Σύμβαση. Είναι η προσωπική μου άποψη ότι είναι μόνο προς το καλό της Ελλάδας και πιστεύω ότι πρέπει να τη στηρίξουμε όλοι, και να βοηθήσει στο να υλοποιηθούν όλα αυτά που λέει η Σύμβαση και όχι μόνο να ψηφίζουμε στη θεωρία και όταν έρχεται ένα πρόβλημα να το αφήνουμε και να μην μπορεί κανένας να το λύσει. Θα υπάρξουν προβλήματα και θα πρέπει να τα λύσουμε όλοι μαζί, ο Υπουργός Ναυτιλίας είναι ο πλέον αρμόδιος να τα λύνει με τη βοήθεια ημών. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Μεγαλομύστακας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΕΓΑΛΟΜΥΣΤΑΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Είμαστε θετικοί στη Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν για τις Θαλάσσιες Μεταφορές, διότι πρέπει να ακολουθούνται οι αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Πρέπει να διασφαλίζεται η απαραίτητα και ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και στη παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών. Καθώς και να παρέχει τη δυνατότητα στα πλοία και των δύο χωρών, να προσεγγίσουν σε λιμάνι του άλλου.

Με τη κύρωση αυτή βλέπουμε ότι προβλέπεται ίση μεταχείριση στα πλοία και των δύο χωρών, σχετικά με την είσοδο στα λιμάνια, στη φόρτωση και στην εκφόρτωση, την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, καθώς και στη πληρωμή των τελών και φόρων. Γενικά, είναι θετικό που συμφωνούν δύο χώρες για τις θαλάσσιες μεταφορές και αυτό είναι καλό, να γίνει με όσες περισσότερες χώρες μπορούμε να το κάνουμε, έτσι ώστε να αναπτυχθεί η ήδη αναπτυγμένη ναυτιλία μας. Επίσης, είναι σημαντικό ότι παρέχεται βοήθεια και η ίδια μεταχείριση που παρέχεται στα εθνικά πλοία, εάν κάποιο πλοίο ναυαγήσει ή πάθει κάποιο ατύχημα έξω από τις ακτές του άλλου κράτους.

Κάτι που θέλω να παρατηρήσω και να επισημάνω είναι ότι πρέπει να έρχονται οι κυρώσεις πιο σύντομα προς ψήφιση, γιατί δεν έχει ουσία να έρχονται μετά από 5 χρόνια, όπως αυτή η κύρωση που συζητάμε σήμερα. Είμαστε θετικοί καταρχάς και ψηφίζουμε «ναι» σε αυτή την κύρωση. Ελπίζουμε να υλοποιηθεί με το σωστό τρόπο. Ευχαριστούμε πολύ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, απλώς αν μπορεί ο κύριος Υπουργός πληροφοριακά να μας πει για ποιο λόγο, χρειάστηκαν 5 ολόκληρα χρόνια για να φτάσουμε στη σημερινή κύρωση; Μας είπε και η κυρία Μάρκου για την παραλίγο κύρωση το 2014, αν υπάρχουν τέτοιου είδους άλλες συμβάσεις που δεν έχουν κυρωθεί; Εάν έχουν μείνει και άλλες τέτοιες διεθνείς συμβάσεις που βρίσκονται στην αναμονή. Και ένα δεύτερο θέμα πόσα πλοία του Αζερμπαϊτζάν προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια; Πόσα αντιστοίχως ελληνικά στα λιμάνια του Αζερμπαϊτζάν, στην Κασπία; Ευχαριστώ πολύ.

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, νομίζω ότι ήδη και ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας και ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, αλλά και όλοι οι Αγορητές παρουσίασαν τα βασικά σημεία της Συμφωνίας αυτής και δεν υπάρχει κάποια ανάγκη να επιμείνω αναλυτικότερα στην επανάληψη των σημείων και των επί μέρους άρθρων και των προβλέψεων που περιλαμβάνει αυτή Συμφωνία.

Πράγματι, υπάρχει διαχρονικά ένα ζήτημα καθυστερήσεων. Το έχουμε εντοπίσει πολύ καιρό τώρα και από την εποχή που ήμασταν αξιωματική αντιπολίτευση ή μικρότερο κόμμα, στη Βουλή αυτή. Οι καθυστερήσεις είναι διαχρονικό φαινόμενο. Είναι αλήθεια και οφείλω να το καταθέσω ότι χάρη στις πιέσεις και σε πολλές συζητήσεις που έχουν γίνει τα προηγούμενα χρόνια, τα αρμόδια Υπουργεία και κυρίως το Υπουργείο Εξωτερικών είχε δεσμευθεί και πράγματι έβαλε ένα πρόγραμμα από την προηγούμενη κυβέρνηση, επιτάχυνσης των διαδικασιών γιατί σας βεβαιώνω ότι από όλες τις διερευνήσεις που είχαν γίνει γενικά δεν προέκυπτε κάποιος ιδιαίτερος λόγος.

Υπάρχουν περιπτώσεις, όπου είναι επιλογή η καθυστέρηση επικύρωσης κάποιων διεθνών συμφωνιών, επειδή ακριβώς αυτό συνδέεται με γενικότερα ζητήματα που διαμεσολαβούν και πρέπει να ρυθμιστούν και αυτό είναι θεμιτό, αναγκαίο και πράγματι κάθε χώρα κάνει διάφορες εκλογές. Αυτό όμως είναι για πολύ λίγες περιπτώσεις. Ο κανόνας είναι ότι υπήρχαν απλώς δυσλειτουργίες και καθυστερήσεις.

Τώρα, το γιατί έρχεται μετά από πέντε χρόνια, εγώ μπορώ να απολογηθώ γι' αυτό μόνο για τους δέκα μήνες. Νομίζω ότι δεν υπάρχει κανένας ιδιαίτερος λόγος που έρχεται τώρα. Δεν συνδέεται με κάποια εξέλιξη ή με κάποιο γεγονός. Αντίθετα, νομίζω ότι μπορεί να ενισχύσει και τον προβληματισμό όλων μας, αλλά και το κριτήριο, το γεγονός ότι η συμβαλλόμενη χώρα, το Αζερμπαϊτζάν, επικύρωσε με τους κανόνες που προβλέπονται από τις δικές της διαδικασίες, αυτή τη Σύμβαση από το Νοέμβριο του 2011 και επομένως, είναι μια εκκρεμότητα που δεν μπορούσε να κρατήσει άλλο και δεν υπήρχε κανένας λόγος γι' αυτό.

Όσον αφορά την ερώτηση του κ. Αμυρά, δεν έχω τα στοιχεία, αλλά νομίζω ότι μπορώ να τα βρω αλλά νομίζω ότι δεν θα είναι και επαρκή. Ο ελληνικός στόλος είναι μεγάλος. Ο στόλος του Αζερμπαϊτζάν είναι μικρός. Αναζήτησα ακριβώς σήμερα κάποια στοιχεία και είναι ελλιπή, γιατί η επισκεψιμότητα τους προς το παρόν είναι περιορισμένη. Ως εκ τούτου, των ελληνικών πλοίων είναι σαφώς μεγαλύτερη, αλλά ως προς την αμοιβαιότητα δεν νομίζω ότι μπορεί να προκύψει ένα σαφές συμπέρασμα προς το παρόν.

Αυτή η Συμφωνία, ανοίγει ένα δρόμο και νομίζω ότι οι δύο λέξεις που χρησιμοποίησε ο κ. Συρμαλένιος είναι αυτές που χαρακτηρίζουν τη Συμφωνία, δηλαδή ότι είναι και ισορροπημένη και έχει βάση αμοιβαιότητας. Πιστεύω ότι είναι γενικός κανόνας ότι οι διακρατικές συμφωνίες είναι καλή βάση για την ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των χωρών. Μάλιστα, πολλές φορές δίνουν καλύτερες ευκαιρίες από ό,τι δίνουν οι διεθνείς συμβάσεις. Οι διακρατικές συμφωνίες κρίνονται πάντα ως προς το αν είναι θετικές κυρίως, με το κριτήριο της αμοιβαιότητας, εκτός αν προβλέπουν απίστευτα και αρνητικά πράγματα. Αυτή η Συμφωνία δεν προβλέπει αρνητικές ρυθμίσεις. Θα μπω και στις λεπτομέρειες, αλλά νομίζω ότι κατά γενικό κανόνα προβλέπει θετικές ρυθμίσεις ή τουλάχιστον ισορροπημένες ρυθμίσεις που δίνουν ευκαιρίες και δυνατότητες.

Προς αυτήν την κατεύθυνση, η αμοιβαιότητα εδώ πιστεύω ότι στοιχειοθετείτε από τη μεν ελληνική πλευρά, πράγματι, ως μια καταρχήν ενίσχυση επιχειρηματικής ναυτιλιακής δραστηριότητας μόνο.

Όμως, υπάρχει ναυτιλιακή και ναυτιλιακή δραστηριότητα. Υπάρχει αυτή, η οποία αποδέχεται, σε ένα βαθμό τουλάχιστον, αυτούς τους κανόνες και αναγνωρίζει και το συμφέρον που έχει από αυτό και έχει μόνιμες σχέσεις με την ελληνική ναυτιλία και τις δραστηριότητές της, στη θάλασσα και στη στεριά και άλλοι που κάνουν αλακαρτ ευκαιριακές σχέσεις με αυτό.

Το ελληνικό Κράτος, η ελληνική Βουλή, η ελληνική Νομοθεσία πρέπει να επιλέγει κάθε φορά, σε αυτά τα πράγματα, εάν είναι με τα ευκαιριακά ή όχι. Πράγματι, το εμπορικό ισοζύγιο με το Αζερμπαϊτζάν είναι για τη χώρα μας αρνητικό και πράγματι, οι συνθήκες οι πολιτικές και οι γεωπολιτικές της χώρας αυτής, γεννούν διάφορα ζητήματα. Αυτό δεν σημαίνει ότι και αυτή η Συμφωνία και άλλες επιλογές, δεν μπορούν να ανοίξουν δρόμους που να αλλάξουν αυτό το σκηνικό. Πράγματι, προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να κινηθούμε.

Δεν έχει μειωθεί ο στόλος. Ο κ. Αρβανιτίδης μου εξήγησε ότι έπρεπε να φύγει και το σέβομαι, αλλά έθεσε ένα ζήτημα και πρέπει να απαντήσω. Ο στόλος δεν έχει μειωθεί και τα στοιχεία που θα ανακοινωθούν, σύντομα, το κλείσιμο του χρόνου, θα το τεκμηριώσουν αυτό.

Ευχαρίστως, κυρία Πρόεδρε, με πρώτη ευκαιρία, να οργανωθεί στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, μια συζήτηση και για τη ναυτιλία και για την ναυτική εκπαίδευση. Νομίζω, ότι λίγο πολύ, σε όλα τα ζητήματα που τέθηκαν, έχω απαντήσει.

Να πω μόνο, ότι για τη ναυτική εκπαίδευση, τα πολλαπλά προβλήματά της και τις προσπάθειες που κάνουμε, ένα από τα πρώτα ζητήματα που συναντάμε ως πρόβλημα είναι η στελέχωσή τους με εκπαιδευτικό προσωπικό. Γιατί; Διότι, οι προηγούμενες κυβερνήσεις μείωσαν οριζόντια και «ξήλωσαν» κυριολεκτικά τις οργανικές θέσεις. Δεν μπορούμε να έχουμε καθηγητές στις σχολές εμπορικού ναυτικού, ακριβώς γιατί δεν προβλέπεται και προχωράμε στη λύση των εκτάκτων. Αυτό είναι ένα πρόβλημα που όλη η ναυτιλιακή κοινότητα το θέτει και το ζητάει ξανά και ξανά. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ, το λόγο έχει ο κ. Ανδριανός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ο κ. Υπουργός δεν κατάλαβε αυτό που είπα. Κύριε Υπουργέ, η ναυτιλία είναι η ζωντανή απόδειξη της δημιουργικότητας του Έλληνα, των Ελλήνων και μέσα στους Έλληνες σημαντικό ρόλο παίζουν και οι ναυτικοί μας. Δεν μιλάμε μόνο για τους εφοπλιστές, εμείς δεν έχουμε ιδεοληψίες, οι ναυτικοί μας είναι ο βασικός πυρήνας αυτής της επιτυχίας και είναι διαχρονική η συμβολή των ναυτικών μας που « τρώνε τη θάλασσα με το κουτάλι» .

Εκείνο που είπα είναι ότι οφείλει, βεβαίως, η Πολιτεία να στηρίζει την επιχειρηματικότητα και στον τομέα της ναυτιλίας, χαράζοντας ένα θεσμικό πλαίσιο. Επεσήμανα, ότι ο τομέας της ναυτιλίας, αυτή τη στιγμή και εδώ και αρκετά χρόνια, εξακολουθεί, παρά τις δυσκολίες, να πρωτεύει, ενώ άλλοι τομείς επιχειρηματικότητας στην Ελλάδα δεν είχαν αυτή την πορεία και πιστεύουμε ότι το κράτος, πολλές φορές δημιουργεί εμπόδια στην επιχειρηματικότητα, είτε είναι γραφειοκρατικά, είτε είναι δημόσια διοίκηση, είτε δεν υπάρχει το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο, είτε δεν υπάρχει σταθερό φορολογικό πλαίσιο και όλα αυτά που έχουμε. Θα μας δοθεί η ευκαιρία, επειδή βιάζεται και η κυρία Πρόεδρος, να τα δούμε στην Ολομέλεια. Δεν μπορούμε κ. Συρμαλένιε, να αφήσουμε αυτή την αιχμή, αναπάντητη. Η ναυτιλία λοιπόν, η δημιουργικότητα του Έλληνα, η επιτυχία του ναυτικού τομέα, βεβαίως έχει βασικό μοχλό τον Έλληνα ναυτικό.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ πολύ τον κ. Ανδριανό. Εδώ θεωρώ, ότι τελείωσε η σημερινή συνεδρίαση και έχω να πω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ, η ΝΔ, η Δημοκρατική Συμπαράταξη, το Ποτάμι, οι Ανεξάρτητοι Έλληνες και η Ένωση Κεντρώων ψηφίζουν «Υπερ», επί της αρχής, επί των άρθρων και επί του συνόλου, το σχέδιο νόμου. Ο Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή, δήλωσε «ΠΑΡΩΝ», ενώ το Κ.Κ.Ε. το καταψήφισε.

Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν για τις Θαλάσσιες Μεταφορές», εγκρίνεται καταρχήν, κατ` άρθρο και στο σύνολο του, κατά πλειοψηφία.

Ευχαριστώ πολύ, λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό η Αντιπρόεδρος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου έκανε τη γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Κάτσης Μάριος, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Καρα Γιουσούφ Αϊχάν, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Καλαφάτης Σταύρος, Μπασιάκος Ευάγγελος, Μπούρας Αθανάσιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Ζαρούλια Ελένη, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκιόκας Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Αμυράς Γεώργιος, Μάρκου Αικατερίνη, Καμμένος Δημήτρης, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Μεγαλομύστακας Αναστάσιος.

Τέλος και περί ώρα 18,10΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**