



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 22.01.2020, ora 12:00

Drejton mbledhjen:

Niko Peleshi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Projektligji “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në aneksin VI të konventës ndërkombëtare detare “Për parandalimin e ndotjeve nga anijet, 1973”, të ndryshuar me protokollin e vitit 1978 (MARPOL 73/78)”. *(Komisioni përgjegjës)*

Marrin pjesë:

Niko Peleshi, Halil Jakimi, Besnik Baraj, Ilir Beqaj, Robert Bitri, Andrea Marto, Ilir Ndraxhi, Eglantina Gjermani, Gjetan Gjetani, Ardit Konomi, Tatiana Nurçe, Arben Pëllumbi, Dritan Bici, Arlind Çaçani, Halit Valteri, Nimet Musaj, Kujtim Gjuzi, Klajdi Qama, Edmond Leka dhe Zef Shtjefni.

Mungojnë:

Lefter Koka dhe Rrahman Rraja.

Të ftuar:

Artan Shkreli – Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Eltar Deda - Drejtor i Përgjithshëm në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Bledar Karoli - Përgjegjës Sektori në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Elson Thana - Specialist në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Niko Peleshi - Vazhdojmë me projektligjin “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në aneksin VI të konventës ndërkombëtare detare “Për parandalimin e ndotjeve nga anijet, 1973”, të ndryshuar me protokollin e vitit 1978 (MARPOL 73/78)”.

Relator i këtij projektligji është zoti Robert Bitri.

Ky projektligj ka ardhur në Kuvend në datën 29.12.2019 dhe është planifikuar t’u shqyrtuar në seancë në datën 03.02.2020.

Të ftuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë kemi: zotin Artan Shkreli, zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë, zotin Eltar Deda, drejtor i Përgjithshëm, zotin Bledar Karoli, përgjegjës Sektori dhe zotin Elson Thana, specialist.

Para se t’ua jap fjalën përfaqësuesve të ministrisë, dua t’ia jap fjalën relatorit, zotit Bitri, për të bërë një prezantim të shkurtër të përmbajtjes së projektligjit.

Robert Bitri – Qeveria e Republikës së Shqipërisë është bërë pjesë e kësaj konvente në vitin 2006 dhe, duke qenë anëtare e kësaj konvente, ka zbatuar 3 detyrime që rrjedhin prej këtij anëtarësimi. Përmirësimi i situatave për të mosndotjen e ujërave detare ka çuar në daljen e shtojcës VI, e cila përmirëson akoma më tepër ruajtjen dhe mbrojtjen, që duhet të bëjnë të gjitha institucionet, të cilat merren me detyrimet për ruajtjen e ujërave detare. Duke aderuar në këtë konventë, detyrimisht edhe detyra që dalin për vetë qeverinë.

Për të vazhduar shtojcën V dalin disa detyra, të cilat në finale nuk kanë detyrime financiare, por kanë ndryshime të rregullave të punës, që do të bëjnë të gjitha institucionet shqiptare për të zbatuar këtë konventë. Ka shumë anekse të ndryshme, të cilat jepen në relacion shumë mirë nga institucioni dhe janë nxjerrë detyrat për çdo institucion, që do të merret me zbatimin e kësaj konvente në Republikën e Shqipërisë.

Niko Peleshi - Faleminderit, zoti Bitri!

Urdhëroni, zoti Shkreli!

Artan Shkreli – Mirëdita, zoti kryetar!

Mirëdita, anëtarë të komisionit!

Jemi këtu për të paraqitur këtë projektligj “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në aneksin VI të konventës ndërkombëtare detare “Për parandalimin e ndotjeve nga anijet, 1973”, të ndryshuar me protokollin e vitit 1978 (MARPOL 73/78)”, ose që njihet ndryshe dhe si shtojca VI e konventës MARPOL, pra rregullorja për parandalimin e ndotjes së ajrit nga emetimi i gazrave të dëmshme nga anijet.

Ky duket si një problem shumë anësor, por të mos harrojmë që Shqipëria është një vend, i cili ballafaqohet në pjesën e saj të gjatë me detin Adriatik dhe një pjesë me detin Jon, pra në raport me sipërfaqen tokësore ka një vijë detare mjaft të madhe dhe gjithnjë edhe më

tepër zhvillimet urbane po e adresojnë popullatën drejt bregdetit. Domethënë, kjo marrëveshje, e cila është globale në thelb, duke u mbështetur në të gjitha anekset e MARPOL-it prek edhe *hinterland-in* e vendit, kryesisht qytetet bregdetare dhe të gjitha lokacionet turistike që tani po bëhen dhe përdoren nga mijëra njerëz. Di t'ju them vetëm një gjë: vetëm nga cilësia e ajrit që prodhohet në portin e Durrësit, në basenin sidomos gjatë manovrave të trageteve apo të anijeve të mallrave, Durrësi e ka të ndotur në një masë të jashtëzakonshme ajrin.

Me ratifikimin e kësaj marrëveshjeje, natyrisht ne u përmbahemi edhe dokumenteve ndërkombëtare nga njëra anë, sepse, në fund të fundit, në planet jetojmë të gjithë, por na shërben edhe për shtëpinë tonë të vogël, nga Saranda deri në Velipojë.

Dua të them se parandalimi i ndotjes së ajrit ka një efekt imediat në shëndetin e njerëzve, sidomos të atyre vendbanimeve, ku njerëzit janë stacionarë, sikurse janë qytetet bregdetare.

Pa dashur të përsëris atë që tha relatori, dua të them se kjo marrëveshjeje nuk ndikon në buxhetin, por, natyrisht, ndikon në njëfarë mase të përdoruesit të anijeve. Këtu kryesisht flitet për ndryshimin e cilësisë së karburanteve që përdorin anijet, të cilat tani janë karburante që homologohen me karburantet që përdor Europa, dhe këtu përafrohemi edhe me *acquis communautaire* të tjera, duke përdorur sulfure më të pakta që emetojnë gazra me mikro pjesëza shumë më pak.

Nuk dua të zgjatem më tepër, por duhet të kemi parasysh që janë VI anekse, ku V janë të ratifikuara, të cilat janë: parandalimi i ndotjes nga nafta; parandalimi i ndotjes së detit nga lëndët e lëngshme helmuese, kryesisht ato që transportohen rifuxho; aneksi III që është rregullat për parandalimin e ndotjeve nga substancat e dëmshme të paketuara; rregullat për parandalimin e ndotjes nga ujërat e zeza të anijes, si dhe V që është rregulli i parandalimit të ndotjeve që shkaktohen nga mbetjet e krijuara në anije, sepse shpeshherë edhe vetë anijet përpunojnë gjatë kohës kur bëjnë udhëtimet. Të gjitha këto janë ratifikuar. Pra, bëhet fjalë për aneksin e VI, që janë rregullat për mbrojtjen e ajrit nga emetimi i gazrave dhe nga djegia e karburanteve të anijeve.

Ju ftoj që ta miratojmë dhe t'ia përcjellim parlamentit për miratim.

Niko Peleshi - Faleminderit, zoti Shkreli!

Urdhëroni, zoti Baraj!

Besnik Baraj – Përgjithësisht të gjitha zonat bregdetare kanë qenë fatlume, sepse në drejtim të pjesës detare, cilësia e ajrit që vinte ka qenë relativisht e pastër, për shkak të mungesës së një trafiku intensiv të anijeve në bregdetin shqiptar. Sidoqoftë, kjo ka ardhur në rritje dhe parashikohet që të jetë shumë e madhe. Pa dyshim, jam dakord me ekspozitën që bëri

zoti Shkreli, që do të jetë një burim jo i vogël ndotjeje, ndonëse burimi kryesor i ndotjes janë makinat, por intensiteti i lartë i lëvizjes së anijeve do të krijojë ndotje.

Unë jam dakord me atë që theksoi zoti Shkreli, që në përgjithësi karburanti me të cilin furnizohen anijet shpeshherë ka qenë me një cilësi shumë të dobët dhe, përballë atyre lehtësirave që u janë bërë atyre, është ndjekur rruga që të mos jepet karburant me cilësi shumë të lartë, gjë që, duke përmbajtur sasi shumë të lartë squfuri, emisionet e oksidit të squfurit janë të larta dhe pastaj shkaktojnë një sërë problemesh acid e të tjera, që njihen. Krahës kësaj, mendoj se kërkesat për standardet për motorët e anijeve duhen të jenë të krahasueshme me makinat, sepse oksidet e azotit janë të paevitueshme që të emetohen për sa kohë që si lëndë djegëse përdoret ajri që përmban rreth 78% apo 79% azot dhe oksidet e azotit aty krijohen. Te makinat kjo është bërë e mundur duke u përdorur katalizatorë platinpaladjum, gjë unë nuk e di nëse aplikohet për motorët.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Vetëm po të aplikohet kjo, do të bëhet e mundur që të reduktohen maksimalisht oksidet e azotit që e konvertojnë oksidin e azotit në azot, siç ishte kur fut bashkë me oksigjenin. Kështu që, jam pro kësaj dhe, sigurisht, e duartrokas këtë lloj angazhimi. Rëndësi ka që të ngremë instrumentet dhe mekanizmat për të monitoruar, sepse, realisht, pa ato ne thjesht i miratojmë dhe ngelen në sirtar dhe nuk kanë ndonjë vlerë, pra shkojnë aty ku ishim, sikur të mos ishte miratuar.

Faleminderit!

Niko Peleshi - Faleminderit, zoti Baraj!

Urdhëroni!

Robert Bitri – Nëpërmjet këtyre neve na lind e drejta të fillojmë kontrollin e anijeve që hyjnë te ne për të dorëzuar të gjitha ato gjëra që i kanë për detyrë, sipas shtojcës VI, pra ata të mos e hedhin në det, por ta dorëzojnë te përpunimi që bëjnë dhe të gjitha gjërat e tjera, apo jo?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Në një moment këtu thoni: “Nuk do t’i lejojmë anijet të dalin nga ajo, në qoftë se nuk ka zbatuar këtë pjesë”, pra pjesën e shtojcës VI, apo jo?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Dritan Bici – Unë e përshëndes këtë konventë, sepse edhe ne duhet të bëhemi pjesë e rregullave ndërkombëtare. Njëkohësisht, edhe ne me anijet tona, duhet të mos jemi dëmtues, por shikoj se ne jemi të dëmtuar si bregdet nga mosruajtja e këtyre parametrave, sepse edhe fuqia jonë nuk është e tillë që ne të ndotim ujërat. Pavarësisht se u tha se anijet tona të

peshkimit, meqenëse marrin kompensim për karburantin, përdorin karburant të niveleve shumë të ulëta, si ato që përdoren në bujqësi, siç përdorin traktorët dhe të gjitha me radhë, ky përbën një ndër elementet me të cilat ne i bëjmë dëm vetes sonë, pra dëmtojmë veten tonë. Por në shumicën e rasteve shikoj se ne jemi të dëmtuar nga anijet e huaja. Kjo konventë bën mirë që ne të jemi të barabartë në trajtimin e këtyre problemeve, aq më shumë që ngarkohemi me detyra për patrullimin dhe për analizimin e këtyre anijeve të huaja, të cilat në shumë raste jo vetëm nga këta karburante dhe vajrat që përdorin, është pjesa që i takon Inspektoratit të Mbrojtjes së Mjedisit të bëhen ndotëse me shkarkimet që bëjnë në det, sidomos anijet e pasagjerëve, që në ujërat tona territoriale shkarkojnë ujërat zeza dhe gjithçka tjetër. Ka pasur raste, kur anijet ndërrojnë vajin, shkarkojnë vajin, por edhe probleme të ndotjes me karburante. Për këtë arsye, dua të them se duhet t'i kushtojmë shumë rëndësi gjurmimit, investigimit, por, njëkohësisht, edhe patrullimit.

Dua të them që në këto raste ujërat tona territoriale pothuajse më shumë patrullohen nga anije që kanë të bëjnë me trafiqet sesa me anije që patrullojnë për mbrojtjen e mjedisit dhe për t'u mbrojtur nga këto elemente.

E përshëndes edhe një herë dhe i bëj thirrje qeverisë të krijojë edhe strukturat për të evidentuar dhe për të mbrojtur...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Për monitorimin.

Faleminderit!

Niko Peleshi – faleminderit!

Po, zoti Gjuzi.

Kujtim Gjuzi – Faleminderit, zoti kryetar!

Unë do ta deklaroj votën pro projektit, që e sjell qeveria në këtë rast. E shikoni që e keni një votë pro kur është gjë e mirë, zoti Pëllumbi? Është...

Niko Peleshi – Marrëveshjet janë votuar pro edhe nga opozita e ashpër, jo vetëm nga ju, që jeni të moderuar.

Kujtim Gjuzi – Edhe me një konstatim në këtë rast, vitin që kaloi, në bregdetin e Shëngjinit, jo më shumë, por në tri raste, e kam hasur vetë që plazhi ka qenë i ndotur nga vajrat e anijeve portuale.

Ju lutem, zoti Shkreli, mbajeni shënim, që të paktën gjatë verës që vjen ta keni në monitorim më eficient portin e Shëngjinit!

Po ashtu, përfitoj nga rasti t'ju them se do të kem një ftesë nga POLIEKO, organizata ndërkombëtare për mbrojtjen e bregdeteve. Jua solla edhe një lajm tjetër të mirë. Dakord? Jam anëtar i kësaj konference ndërkombëtare dhe ju do ta keni një ftesë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Këtë ia bëra zotit Shkreli, meqenëse ka sjellë projektin. Komisioni... Të na çojë kryetari në Vjenë një herë, siç e kemi lënë, dhe pastaj shohim e bëjmë.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Zoti Pëllumbi dhe më pas zoti Shtjefni. E kishte kërkuar fjalën më parë.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, kryetar!

Faleminderit relatorit dhe zotit Shkreli për sqarimet që dhanë!

Do të doja të bëja disa pyetje, më shumë për t'u sqaruar vetë, se nuk diskutohet që jemi pro kësaj konvente!

Pyetja e parë ka të bëjë me faktin se si e kemi sot situatën me 5 pikat e para të kësaj konvente. Pra, a arrijmë ne që me aderimet që kemi bërë deri sot të jemi në lartësinë që na kërkojnë këto anekset?

Së dyti, aneksi VI, që do të miratojmë sot, ndikon vetëm në anijet me flamur shqiptar apo në të gjitha anijet që hyjnë në portet tona? Kjo do të thotë se në rast se një anije e caktuar, që paraqitet për të shkarkuar në portet shqiptare, nuk i zbaton dhe nuk i plotëson kushtet që parashikon aneksi 6, nuk do të lejohet të hyjë?

Së treti, tek anijet e transporti rrallë mund të qëllojë që një anije të vijë dy apo tri herë në portet shqiptare, ndërkohë që anijet që hyjnë më shpesh, gati përditë, janë tragetet, që, sikurse e dimë, të paktën me çfarë duket me sy, kanë goxha tym të zi, që e lëshojnë në ajër. Tani, këto anije takohen në portet tona, por të nesërmen takohen në portet italiane. A janë pjesë e kësaj konvente edhe italianët apo me këtë aprovim do të fillojmë të ndikojmë në transportin që kryhet midis dy vendeve tona?

E fundit, thjesht për sqarim, meqenëse konventa është e Organizatës Ndërkombëtare Detare, MARPOL-i është një institucion në varësi të tyre? Duhet të jetë policia detare, që quhet MARPOL-i, kam përshtypjen.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Është politikë detare? Dakord.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Po, zoti Shtjefni.

Zef Shtjefni – Ky projektligj është i rëndësishëm, sepse është edhe pjesë e MSA-së, me sa di dhe me sa pashë këtu. Ndoshta ne nuk i kemi dhënë ndonjë rëndësi të madhe, por

është i rëndësishëm, siç thuhet edhe këtu, sidomos për ndotjen, ujërat e zeza, cilësinë e karburanteve e të tjera.

E tha edhe zoti Pëllumbi, në fakt, dhe ma dogji një pyetje.

Megjithatë, jam dakord për të votuar, por pasi t'u japim përgjigje edhe pyetjeve tuaja, që ishin shumë të sakta. Nuk kemi se çfarë të themi tjetër, vetëm se duhet ta miratojmë së bashku.

Niko Peleshi – Faleminderit!

Po, zoti Shkreli.

Artan Shkreli - Për t'iu përgjigjur zotit Bici për monitorimin, ky i fundit do të bëhet në dy nivele, në nivelet e karburanteve, sikurse u tha edhe më parë, të cilat do t'i përshtaten standardit që kërkon aneksi i MARPOL-it, si dhe në pjesën inxhinierike të motorëve, që e përmendi pak më parë edhe zoti Baraj.

Kemi pasur probleme me disa nga anijet tona, të cilat janë bllokuar në portet ndërkombëtare, sepse ka vende si Holanda apo vende të tjera, që janë shumë strikte në kontrollet e tyre dhe ana kanë vënë edhe *black flag*, kështu e quajnë ata, dhe nuk kanë lejuar anijet tona të afrohen për sa kohë ata thonë se ju nuk i njihni këto lloj konventash. Ndonjëherë ka ndodhur edhe bllokimi i anijeve dhe shteti ka ndërhyrë për t'i zhbllokuar.

Ka edhe vende më tolerante që kanë aderuar këtu (këtu po i përgjigjem edhe zotit Shtjefni), sikurse Italia, që kanë qenë më tolerante në këtë pikëpamje. Duke ditur faktin që ne nuk kemi aderuar, ata kanë bërë trysni pranë qeverisë sonë, që të aderojnë.

Duhet të themi se jo gjithmonë gazi që duket me sy, tymi, është i dëmshëm në raport me emetimin e oksideve të azotit, i cili është i padukshëm. Kjo është që pjesa ku ata nuk tolerojnë.

Për sa i përket pyetjes se si është operuar deri tani me 5 pikat e tjera, të cilat kanë edhe ndotjen e ujit, se ne sot po flasim vetëm për ndotjen e ajrit, është rritur ndjeshëm kontrolli nga qeveria jonë dhe shumë anije, të cilat më parë... Se te ndotja e ujit autoritetet e porteve të tjera kanë qenë akoma edhe më infleksibël sesa të ndotja e ajrit. Anijet tona pothuajse tani lundrojnë lirshëm, pikërisht nga kontrollet që bëhen këtu te ne. Anijet tona kryesisht kanë pasur problem në Shqipëri, të huajat kanë pasur shumë më pak probleme, sepse shumica nga vendet që vijnë te ne e kanë aderuar këtë protokoll.

Në lidhje me atë që tha zoti Gjuzi për Shëngjinin, ndotja detare është vërejtur edhe në zonat e plazheve të Jugut. Për fatin tonë të keq, nga monitorimet që janë bërë, del që misionet që ata kanë bërë në det, që janë absolutisht ilegale, kanë ndodhur jashtë ujërave territoriale dhe ndoshta, këtë nuk mund ta themi me siguri, sepse u takon organeve që merren me hetimin, i

derdhin në momentet që korrentet detare i sjellin te ne dhe jo në krahun tjetër. Pra, veprime të tilla, po i quaj, me natyrë pirate, nuk kanë ndodhur vetëm në Shqipëri, por në të gjitha brigjet e Mesdheut dhe kjo është një nga problematikat e mëdha që vetë MARPOL-i e ka në monitorim. Në qoftë se një vend kapet, kur e di dhe nuk e ka monitoruar, gjobat janë jashtëzakonisht të rënda.

Për sa u përket anijeve të transportit, që diskutuam këtu, është shumë e vërtetë që denduria e tyre është e vogël në raport me tragetet. Janë pikërisht tragetet ato që janë vënë në monitorim dhe janë pikërisht tragetet që kryejnë manovra shumë të sakta, po themi. Kjo bën që ndotja e tyre të jetë shumë e madhe në basenet ujore. Kështu që, besojmë se kontrollet tona me ratifikimin e kësaj konvente, kemi të drejtën ligjore t'ua bëjmë edhe anijeve të huajave, se deri tani ai thotë se nuk mund të më kontrollosh një gjë që nuk e respekton vetë.

Niko Peleshi – Shumë faleminderit!

Atëherë, kalojmë në votim.

Kush është dakord në parim me miratimin e projektligjit “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në aneksin VI të konventës ndërkombëtare detare “Për parandalimin e ndotjeve nga anijet, 1973”, të ndryshuar me protokollin e vitit 1978 (MARPOL 73/78)””? Kundër? nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet në parim.

Kalojmë në shqyrtimin nen për nen.

Kush është dakord me nenin 1?

Urdhëroni!

Po, zoti Pëllumbi.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ka nevojë për një korrigjim në nenin 1?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Lapsus? Dakord.

Atëherë kush është dakord me korrigjimin e lapsusit në nenin 1? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 2. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka. Miratohet.

Kalojmë në votimin në tërësi.

Kush është dakord në tërësi me miratimin e projektligjit? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Shumë faleminderit!

Punë të mbarë!

Faleminderit edhe përfaqësuesve të ministrisë!

Me këtë projektligj e mbyllim edhe mbledhjen e sotme.

MBYLLET MBLEDHJA