



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Πειραιάς, 13 Ιουνίου 2018
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/44415/2018/214

Δ/νση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ. : 213 137 1464
Fax : 213 137 4336
E-mail : ke@yna.gov.gr

**ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Αναφορών**

**Κοιν.: 1. Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης
(Γρ. κ. Υπουργού)
2. Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
(Γρ. κ. Υπουργού)
3. Βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλο**

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (03)
Σύνολο (03)

ΘΕΜΑ: Απάντηση της αριθ. πρωτ. 970/11-05-2018 Αναφοράς του Βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλου.

Η συνεχής προσπάθεια για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης στον τομέα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, σε συνδυασμό με τη διατήρηση του υψηλού επιπέδου ποιότητας της Ελληνικής ναυτιλίας, αποτελεί υψηλή προτεραιότητα για τη χώρα μας. Με γνώμονα την αποτελεσματική προστασία του θαλασσίου και αερίου περιβάλλοντος, ιδίως στις παράκτιες περιοχές και τις περιοχές λιμένων που συνήθως ταυτίζονται με αστικές ζώνες, και παράλληλα τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του διεθνούς εμπορίου και των ίσων όρων ανταγωνισμού (level playing field) για την παγκόσμια ναυτιλία, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συμμετέχει ενεργά στην εξέταση και διαμόρφωση συγκεκριμένων μέτρων μείωσης των αερίων εκπομπών από τη ναυτιλία και στην απαρέγκλιτη εφαρμογή του συναφούς ενωσιακού και διεθνούς δικαίου.

Στο πλαίσιο αυτό, το Υπουργείο υποστήριξε σε επίπεδο IMO τη μείωση σε 0,5% κατά μάζα από 1^η Ιανουαρίου 2020 της περιεκτικότητας σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων. Η ίδια απαίτηση υφίσταται και από την Οδηγία 2016/802 της Ε.Ε. Στο παρόν στάδιο, έμφαση αποδίδεται στην αποτελεσματική και απρόσκοπτη εφαρμογή της εν λόγω απαίτησης, ιδίως μέσω της επαρκούς διαθεσιμότητας συμμορφούμενων καυσίμων, χωρίς να παραβλέπεται η δυνατότητα εναλλακτικών μεθόδων μείωσης των αερίων εκπομπών μέσω scrubbers, χρήση LNG κ.α. Σε επίπεδο ναυτιλιακής πολιτικής, πάγια θέση της χώρας μας αποτελεί η αναγκαιότητα υιοθέτησης οιοδήποτε μέτρων για τις εκπομπές αερίων εκπομπών της ναυτιλίας, στο πλαίσιο του αρμόδιου οργανισμού του ΟΗΕ, ήτοι του IMO, προκειμένου τα εν λόγω μέτρα να ισχύουν παγκοσμίως για όλα τα πλοία, ανεξαρτήτου σημαίας.

Υπό το φως των ανωτέρω, αναφορικά με την καταπολέμηση της αέριας ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία έχουν ληφθεί σημαντικές πρωτοβουλίες και έχουν υιοθετηθεί αυστηρά μέτρα τόσο στη χώρα μας όσο και διεθνώς (Παράρτημα VI της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη Ρύπανσης από τα πλοία (εφεξής Δ.Σ. MARPOL), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει), προκειμένου να αντιμετωπιστεί καθολικά το φαινόμενο αυτό.

Ειδικότερα, με το Παράρτημα VI Δ.Σ. MARPOL, καθώς και τη σχετικά πρόσφατα υιοθετηθείσα Οδηγία 802/2016/ΕΚ, η οποία αποτελεί κωδικοποιημένη μορφή όλων των τροποποιήσεων της Οδηγίας 1999/32/ΕΚ και έχει ενσωματωθεί στο εθνικό μας δίκαιο με την Κ.Υ.Α. 128/2016 (Β' 3958/2016), ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με την περιεκτικότητα σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων.

Με βάση τον Κανονισμό 14 του Παραρτήματος VI της Δ.Σ. MARPOL, από την 1^η Ιανουαρίου 2012 και μέχρι και την 31^η Δεκεμβρίου 2019, δεν χρησιμοποιούνται από τα πλοία καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο άνω του 3,50 % κατά μάζα, όταν πλέουν εκτός περιοχών ελέγχου εκπομπών θείου (SECA), και 0,1 %, όταν πλέουν εντός των περιοχών αυτών.

Με βάση τον ίδιο Κανονισμό από την 1^η Ιανουαρίου 2020 και έκτοτε, δεν θα χρησιμοποιείται ούτε θα μεταφέρεται, με σκοπό να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο από τα πλοία, πετρέλαιο με περιεκτικότητα σε θείο άνω του 0,50 % κατά μάζα, όταν αυτά πλέουν εκτός περιοχών ελέγχου εκπομπών, θείου και 0,10 %, όταν πλέουν εντός των περιοχών αυτών.

Οι προαναφερθείσες απαιτήσεις του Κανονισμού 14 αφορούν όλα τα υπόχρεα πλοία, πλην όσων εφαρμόζουν τυχόν ισοδύναμα μέτρα (συστήματα ελέγχου εκπομπών - scrubbers, χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή άλλα) σύμφωνα με τον Κανονισμό 4 του ιδίου Παραρτήματος, κατόπιν σχετικής έγκρισης της Αρχής και αφού ληφθούν υπόψη οι κατευθυντήριες οδηγίες του IMO.

Με βάση την Οδηγία 802/2016, μεταξύ άλλων, εισάγονται περαιτέρω απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία (συμπεριλαμβανομένων των κ/ζ) που εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τις οποίες τα εν λόγω πλοία δεν χρησιμοποιούν καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο άνω του 1,50 % κατά μάζα έως την 1^η Ιανουαρίου 2020. Σύμφωνα δε με την Οδηγία, όλα τα πλοία που είναι ελλιμενισμένα σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πάνω από δύο ώρες, δεν δύνανται να χρησιμοποιούν καύσιμα πλοίων περιεκτικότητας σε θείο άνω του 0,10 % κατά μάζα.

Σε ό,τι αφορά θέματα που σχετίζονται με τις εκπομπές οξειδίων του Αζώτου (NO_x) από πλοία, αυτά ρυθμίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13 του Παρ. VI της Δ.Σ. MARPOL, ως ισχύει. Σύμφωνα με αυτές, υπό την επιφύλαξη συγκεκριμένων εξαιρέσεων και εναλλακτικών μέτρων, προβλέπεται ότι οι μηχανές diesel με ισχύ μεγαλύτερη από 130 kW οι οποίες εγκαθίστανται σε πλοία κατασκευασμένα μετά την 01-01-2000 ή υπόκεινται σε μετασκευή ευρείας έκτασης, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένες με Διεθνές Πιστοποιητικό Μηχανής για την Πρόληψη Ρύπανσης του Αέρα (Engine International Air Pollution Prevention Certificate-EIAPP) και Τεχνικό Φάκελο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Τεχνικού Κώδικα NO_x, ως ισχύει.

Συναφώς με τα ανωτέρω, γνωρίζεται ότι, κατόπιν λήψης αποφάσεων στο πλαίσιο των εργασιών του IMO, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τροποποιείται το Παράρτημα VI της Δ.Σ. MARPOL ως προς τις κατασκευαστικές απαιτήσεις των μηχανών των πλοίων (αναθεώρηση Τεχνικού Κώδικα NO_x), έτσι ώστε να μειώνεται περισσότερο ο κίνδυνος ρύπανσης του αέρα από τα οξείδια του αζώτου.

Ανεξάρτητα από τα ανωτέρω, σημειώνεται ότι τα θέματα που αφορούν σε εκπομπές μικροσωματιδίων που εκπέμπονται από μηχανές που είναι εγκατεστημένες σε πλοία, δεν έχουν μέχρι σήμερα ρυθμιστεί από τη διεθνή, την ενωσιακή ή την εθνική νομοθεσία. Σχετικές συζητήσεις εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα στο πλαίσιο εργασιών των αρμοδίων οργάνων του IMO προκειμένου να ληφθούν σχετικά μέτρα.

Για τον έλεγχο της εφαρμογής των προαναφερθεισών απαιτήσεων του Παραρτήματος VI της Δ.Σ. MARPOL, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, όσον αφορά στην καταπολέμηση της προερχόμενης από τα πλοία αέριας ρύπανσης, οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές της χώρας, μεταξύ άλλων, διενεργούν σχετικούς ελέγχους. Στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνονται αντιπροσωπευτικά δείγματα καυσίμων από κοινού με αντίστοιχους επιθεωρητές του Γενικού Χημείου του Κράτους από πλοία που δραστηριοποιούνται σε περιοχές δικαιοδοσίας των Λιμενικών Αρχών σχετικά με την περιεκτικότητα υγρών καυσίμων σε θείο, σύμφωνα με την Οδηγία 2016/802, όπως αυτή ενσωματώθηκε στην Ελληνική έννομη τάξη με την Κ.Υ.Α. 128/2016 (Β' 3958/2016). Σε περιπτώσεις διαπίστωσης παραβάσεων, οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές βεβαιώνουν τις σχετικές παραβάσεις και προβαίνουν στην επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων, κατ' εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας.

Παράλληλα, διενεργούνται από κατάλληλα εκπαιδευμένους/πιστοποιημένους επιθεωρητές του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων (ΚΕΠ) του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής έλεγχοι, δοκιμές των τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών σε πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία, ενώ παρέχονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και δημοσιεύονται πλήρη αποτελέσματα. Επίσης, η αρμόδια Διεύθυνση του ΚΕΠ παρακολουθεί και αξιολογεί τα αποτελέσματα των ελέγχων και των δειγματοληψιών καυσίμων σε πλοία υπό ελληνική σημαία, όταν αυτά καταπλέουν σε λιμένες τόσο της ημεδαπής όσο και της αλλοδαπής, και εκδίδει, σε συνεργασία με συναρμόδιες Υπηρεσίες, σχετικές οδηγίες-εγκυκλίους.

Πέραν των ανωτέρω, αναφορικά με τον τομέα της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κεφ. Α' του ν. 4439/2016 (Α' 222) "Ενσωμάτωση οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 22-10-2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων..." «...στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής ... διασφαλίζεται, ότι υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε θαλάσσιους λιμένες προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία ... πλοίων θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, που κινούνται με LNG σε ολόκληρο το κεντρικό ΔΕΔ-Μ, έως τις 31-12-2025... ». Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό αριθμ. 1315/2013, στους Ελληνικούς λιμένες του κεντρικού ΔΕΔ-Μ, περιλαμβάνονται οι λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Ηρακλείου.

Τέλος, το έργο Poseidon Med II του Μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (Connecting Europe Facility), στο οποίο, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνονται μελέτες για την εισαγωγή Υδροποιημένου Φυσικού Αερίου

(LNG) στο λιμένα της Πάτρας, βρίσκεται σε προχωρημένη φάση υλοποίησης. Το συγκεκριμένο έργο, με την ολοκλήρωσή του, θα συμβάλει σημαντικά στη δημιουργία των σχετικών υποδομών στους λιμένες. Υπενθυμίζεται εξάλλου, ότι το LNG, πέραν των άλλων πλεονεκτημάτων του, θεωρείται πιο φιλικό προς το περιβάλλον σε σχέση με άλλα καύσιμα, λόγω των μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών επιβλαβών ρύπων.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Παναγιώτης Κουρουμπλής

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓ
3. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓΛΛΠΝΕ
4. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. Α/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
5. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. Β' Υ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
6. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. ΔΚΑ'-Γρ. κ. ΔΚΓ'-Γρ. Β/ΔΚΒ'
7. ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΛΠΝΕ/Γρ. κας ΓΔΛΛΠΝΕ
8. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΔΙΠΘΑΠ-ΚΕΠ/ΔΕΠ-ΔΙΜΕΚΑΠ
9. ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΛΠΝΕ/ΔΙΛΙΚΥΠ-ΔΛΠ