



07 ΑΥΓ. 2015

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
(ΤΟΜΕΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ)

Πειραιάς, 5 Αυγούστου 2015
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/208-229/2015

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 Ερωτήσεων

Κοινοποίηση: 1. Υπουργείο Παραγωγικής Ανασυγκρότησης
Περιβάλλοντος και Ενέργειας
(Γρ. κ. Υπουργού)
2. Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικών
Ασφαλίσεων(Γρ. κ. Υπουργού)
3. Βουλευτή κ. Δ. Καμμένο
4. Βουλευτή κ. Κ. Κατσαφάδο

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (02)
Επισυναπτόμενα (07)
Σύνολο (09)

ΘΕΜΑ: Απάντηση στις αριθ. πρωτ. 3218/04-6-2015 και 3570/16-6-2015 Ερωτήσεις των Βουλευτών κ.κ. Δ. Καμμένου και Κ. Κατσαφάδου αντίστοιχα.

Σας διαβιβάζουμε επισυναπτόμενα το με αριθ. πρωτ. 23039/11-06-2015 έγγραφο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π.) Α.Ε. καθώς και το με αριθ. πρωτ. 1155/18-06-2015 έγγραφο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, για την ενημέρωσή σας.

Επιπρόσθετα σύμφωνα με το Παράρτημα III (Κριτήρια και διαδικασίες για ορισμό περιοχών ελέγχου εκπομπών) του Παραρτήματος VI MARPOL κάθε πρόταση στον Οργανισμό (ΙΜΟ) για καθορισμό μιας περιοχής ελέγχου εκπομπών για NOX και Sox και αιωρούμενα σωματίδια ή και τους τρεις τύπους εκπομπών μπορεί να υποβάλλεται μόνο από Μέρη και άρα η υποβολή αίτησης για ορισμό περιοχής SECA προς τον ΙΜΟ προϋποθέτει την κύρωση του Παραρτήματος VI της ΔΣ MARPOL από όλα τα κράτη της εν λόγω περιοχής. Αναφορικά με την περιοχή της Μεσογείου Θάλασσας υπάρχουν παράκτια Μεσογειακά κράτη τα οποία δεν έχουν ακόμα κυρώσει το Παράρτημα VI της ΔΣ MARPOL (Αλβανία, Λιβύη, Λίβανος, Αίγυπτος, Ισραήλ, Βοσνία/Ερζεγοβίνη). Επιπλέον κάθε πρόταση καθορισμού μιας δεδομένης περιοχής ως περιοχή ελέγχου εκπομπών πρέπει να υποβάλλεται στον Οργανισμό σύμφωνα με τους κανόνες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια που έχουν θεσπιστεί από τον Οργανισμό.

Σε κάθε περίπτωση, το Υπουργείο Ο.Υ.Ν.Τ. επιδεικνύοντας ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα προστασίας περιβάλλοντος έχει επιφορτιστεί σε συνεργασία με την αρμόδια Δ/νση Πετροχημικών του Υπουργείου Οικονομικών τον συντονισμό και τη διενέργεια επιθεωρήσεων με δειγματοληψία των καυσίμων των πλοίων ανεξαρτήτως σημαίας που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες. Προς τούτο, έχει ήδη προγραμματιστεί στο προσεχές διάστημα, σε συνεργασία τόσο με την εν λόγω Δ/νση όσο και με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), κοινή εκπαίδευση στελεχών των δυο φορέων από προσωπικό του υπόψη Οργανισμού, σχετική με τις επιθεωρήσεις καυσίμων πλοίων σε θείο με δειγματοληψία. Οι εν λόγω επιθεωρητές θα εξασφαλίζουν τη δειγματοληψία, με επαρκή συχνότητα και ακρίβεια, των καυσίμων πλοίων

που παραδίδονται σε πλοία ή που χρησιμοποιούνται επί των πλοίων, με απώτερο στόχο την αποτελεσματική εφαρμογή των απαιτήσεων της Οδηγίας για χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο.



Ο Αναπληρωτής Υπουργός
Ο.Υ.Ν.Τ

Θοδωρής Δρίτσας

Εσωτερική Διανομή:

1. Γρ. κ. ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. Γρ. κ. Α/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
3. Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΔΑΝ-ΔΙΠΘΑΠ
4. ΓΓΛΠΝΕ/ΔΙΛΙΚΥΠ

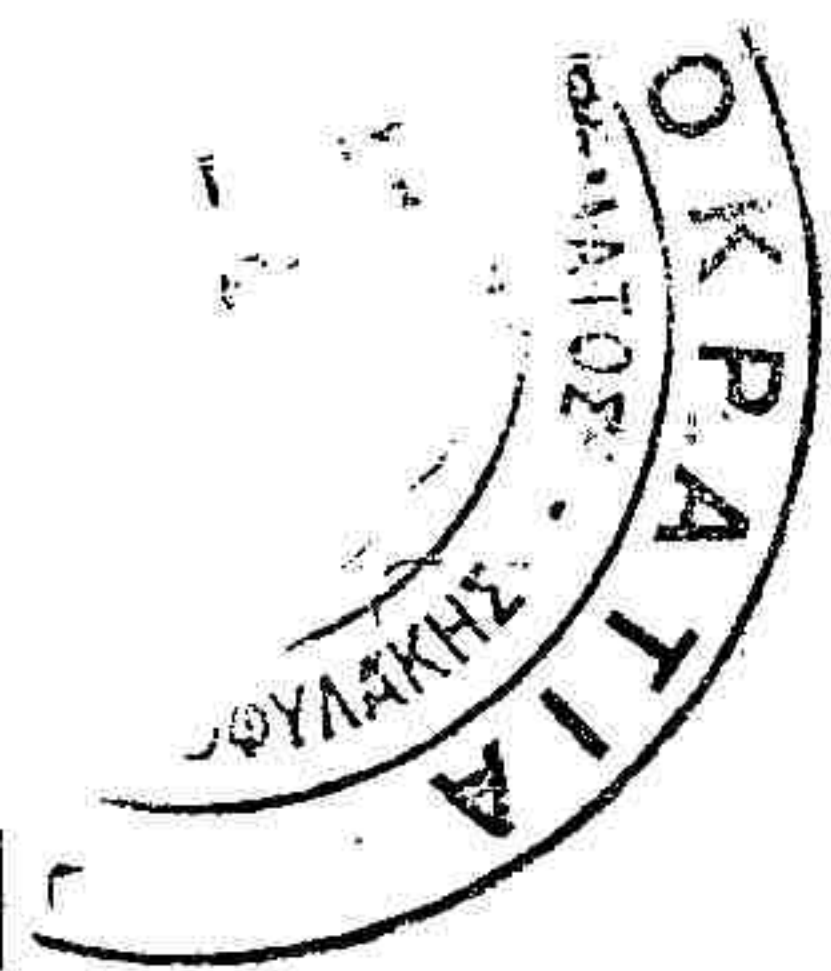
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Πειραιάς, 6-8-2015

Για το Γραφείο
Κοινοβουλευτικού Ελέγχου



ΣΤΑΥΡΙΔΑΚΗ ΜΑΡΙΑ
ΕΠΙΜΕΛΕΤΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Πειραιάς 18^η Ιουνίου 2015

Πρός τούς :

- Αξιότιμο Κύριο
ΓΕΩΡΓΙΟ ΣΤΑΘΑΚΗ
Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού
- Αξιότιμο Κύριο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΛΑΦΑΖΑΝΗ
Υπουργό Παραγωγικής
Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος
και Ενέργειας
- Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
Αναπληρωτή Υπουργό Ναυτιλίας

Κύριε Αναδχηρωτά Υπουργοί Ναυτιλίας

ΘΕΜΑ : Ερώτηση Βουλευτού κ. Δ. Καμμένου προς τούς Υπουργούς Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού καθώς και στον Υπουργό Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας ως προς την ατμοσφαιρική ρύπανση στο λιμάνι τού Πειραιά

Τό Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, ως θεσμικός Σύμβουλος της Πολιτείας, θεωρεί χρήσιμο νά θέσει υπόψη σας στοιχεία και εκτιμήσεις αναφορικά με τό (τρίτο) σκέλος της ερώτησης τού Βουλευτή κ. Δ. Καμμένου πού ερωτά ως προς την πρόθεση της Κυβέρνησης νά απευθυνθεί στον ΔΝΟ (IMO), γιά την υπαγωγή σέ SECA (Sulphur Emission Control Area), ολόκληρης της Μεσογείου Θαλάσσης.

Συγκεκριμένα:

Όλα τά πλοία πού ελλιμενίζονται στους Ελληνικούς Λιμένες, σύμφωνα μέ τούς κανονισμούς, καταναλίσκουν κατά τόν ελλιμενισμό, gasoil ή marine diesel oil περιεκτικότητας σέ θείο μέχρι 0,1%, γιά την χρήση τών ηλεκτροπαραγωγών μηχανών. Γιά τόν ίδιο σκοπό καταναλίσκουν gasoil 0,1% κατά την διέλευση τους από τά Ελληνικά χωρικά ύδατα καθώς και γιά τίς προωστήριες μηχανές κατά την είσοδο και έξοδο από τά λιμάνια.

Τό σύστημα παροχής ηλεκτρικού από εγκαταστάσεις ξηράς (cold ironing) θα εξυπηρετούσε, εφόσον υφίσταντο οι υποδομές παραγωγής, δικτύου καί διανομής καί εφόσον τό κόστος ηλεκτροδότησης ήταν αντίστοιχο μέ τό κόστος χρήσης ναυτιλιακού καυσίμου.

Η συμμετοχή τής ναυτιλίας στην ρύπανση τής ατμόσφαιρας από αέρια τού θερμοκηπίου (GHG) ήταν τό 2010 στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 3,42% στό σύνολο ρύπων από όλες τίσ πηγές, καί 14,1% από ρύπους προερχόμενους από όλα τά μεταφορικά μέσα. Στην μέν εσωτερική ναυτιλία (domestic shipping) αντιστοιχούσε τό 0,38% τών συνολικών ρύπων καί 1,58% τών προερχομένων από μεταφορικά μέσα, ενώ η διεθνής ναυτιλία (international shipping) ευθύνετο γιά 3,04% τού συνόλου τών ρύπων καί 12,5% τών ρύπων από τίσ μεταφορές.

Μέ βάση διεθνείς μελέτες καί τών ανωτέρω στοιχείων, έχει αποδειχθεί ότι η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί τό φιλικώτερο πρός τό περιβάλλον σύστημα μεταφοράς. Η αναλογία γραμμαρίων ρύπων ανά καταναλωθέντα τόνο πετρελαίου/τοννοχιλιόμετρα είναι γιά τά μεταφορικά μέσα:

Αεροπλάνο Boeing 747-400	552,00
Ελαφρύ φορτηγό Δ.Χ.	226,00
Βαρύ φορτηγό Δ.Χ.	50,00
Τραίνο	17,00
Πλοίο container	7,48
VLCC/ULCC Tanker	3,60
Capesize Bulkcarrier	2,70

Μελέτη : ΕΜΠ Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών
www.martrans.org

Σύμφωνα μέ τήν μελέτη «Analysis of the consequences of low sulphur fuel requirements» (2010) από τό Πανεπιστήμιο τής Αμβέρσας καί τό Ίδρυμα Transport and Mobility τού Leuven εκτιμήθηκε ότι η υπαγωγή ολοκλήρου τής περιοχής τής Βορείου Θαλάσσης σέ SECA θά προκαλέσει αύξηση τών νάυλων κατά 15%-25% μέ μ.ο. 18% εξαιτίας τών ακριβώτερων ναυτιλιακών καυσίμων μέ συνέπεια τήν απώλεια 14,5% μεταφορικού έργου πού μετατοπίζεται από τήν ναυτιλία στά χερσαία - περισσότερο ρυπογόνα- μεταφορικά μέσα, ενώ στίς μεγάλες αποστάσεις, οι απώλειες εκτιμήθηκαν σέ 21%.

Απώλεια μεταφορικού έργου 14,5% αντιστοιχεί στην μείωση τών ρύπων από τά πλοία κατά 2,8 εκατομμύρια τόνοι CO₂ καί αντιστοίχων ρύπων, αλλά παράλληλα αύξηση κατά 103,1 εκατομμύρια τόνους CO₂ καί αντιστοίχων ρύπων από τήν οδική μεταφορά πού θά αναλάβει τήν διακίνηση αυτή (modal shift).

Δηλαδή ως αποτέλεσμα τής πολιτικής αυτής, η μετατόπιση μεταφορικού έργου από τήν θαλάσσια μεταφορά στην οδική εκτιμάται ότι τό περιβάλλον θά επιβαρυνθεί μέ 100,3 εκατομμύρια τόνους ρύπων, πού είναι 36,85 φορές περισσότεροι από ότι κατά τήν θαλάσσια μεταφορά.

Εξάλλου η μετατόπιση φορτίου από τήν θάλασσα στην ξηρά, είναι απόλυτως αντίθετη μέ τήν πάγια πολιτική τής Ε.Ε. γιά τήν ανάπτυξη τής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA).

Σημαντικό μέρος των φορτίων που διακινούνται στην Μεσόγειο Θάλασσα, αφορούν μεταφορές από ηπειρωτικό λιμένα σε ηπειρωτικό λιμένα των περί αυτή χωρών, με συνέπεια η οδική μεταφορά να αποτελεί εναλλακτικό σύστημα των θαλασσιών, η οποία όμως είναι και πιο ρυπογόνος, απαιτεί υψηλό κόστος υποδομών και δημιουργεί οδική συμφόρηση που επιτείνει τις εκπομπές καυσαερίων. Η μεγαλύτερη κίνηση στους δρόμους νομοτελειακά θα δημιουργήσει περισσότερα ατυχήματα με το ανθρώπινο αλλά και το οικονομικό κόστος που αυτό συνεπάγεται.

Τό ΝΕΕ θεωρεί ότι οι ανωτέρω εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις στην Βόρειο Θάλασσα, ισχύουν και για την Μεσόγειο σε περίπτωση που κηρυχθεί περιοχή SECA. Σημειωτέον ότι στην ερώτηση του κ. Βουλευτή αναφέρεται ως λιμένας με υψηλή επιβάρυνση του ατμοσφαιρικού αέρα και τό Αμβούργο, τό οποίο όμως ευρίσκεται εντός της περιοχής SECA της Βορείου Ευρώπης γεγονός που αμφισβητεί την αποτελεσματικότητα του μέτρου των SECA.

Εκτός από τις σοβαρές αυτές αντίστοιχες επιπτώσεις στο περιβάλλον, εάν κηρυχθεί όλη η Μεσόγειος ως περιοχή SECA, σοβαρές επιπτώσεις εκτιμούμε ότι θα προκληθούν και σε οικονομικούς κλάδους όπως στίς:

- Θαλάσσιες Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες με τά νησιά μας, με μείωση της διακίνησης λόγω αύξησης του κόστους. Τό μέτρο θα είναι αντιαναπτυξιακό
- Στίς Διεθνείς ενδομεσογειακές θαλάσσιες μεταφορές (Intermed) επιβατών και φορτίων για τόν λόγο που προαναφέρθηκε (modal shift)
- Στην περιηγητική βιομηχανία (κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής)
- Στην διαπλέουσα την Μεσόγειο (Intramed) Ναυτιλία, διότι τό αυξημένο κόστος καυσίμων πιθανόν να οδηγήσει την υπερωκειάνιο Ναυτιλία σε παράκαμψη της Μεσογείου (Διώρυγα Σουέζ-Γιβραλτάρ), προς όφελος άλλων διαδρομών με απώλεια για τίς χώρες αυτές και την Ελλάδα σημαντικού όγκου εργασιών και θέσεων εργασίας διότι στά πλοία αυτά παρέχονται υπηρεσίες όπως δεξαμενισμοί, υλικά, εφόδια, πετρελαιοειδή κ.α.

Η παράκαμψη της Μεσογείου από τά πλοία αυτά, και κυρίως τα πλοία τύπου containers, τα οποία έχουν μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης και καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα, θα επηρεάσει τά σχέδια εξέλιξης του Πειραιά σε μεγάλο διακομετακομιστικό κέντρο προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Ενδεχομένως και αυτό να είναι ένας από τους σκοπούς της ανάδειξης του θέματος διότι οι Βορειοευρωπαίοι έχουν ήδη διαπιστώσει μειούμενο ποσοστό αύξησης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια τους σε σχέση με τά λιμάνια της Νοτίου Ευρώπης.

Σημείωση: Στην Βόρεια θάλασσα παρατηρείται ότι πολλά πλοία είτε δέν διαθέτουν χωριστές δεξαμενές καυσίμων για την αποθήκευση IFO 380 ή IFO 180 χαμηλού θείου είτε η αλλαγή καυσίμου παρουσιάζει δυσλειτουργίες και προβλήματα στίς κύριες μηχανές. Ως συνέπεια κατά τόν διάπλου εντός των περιοχών SECA καταναλίσκουν gasoil 0,1% και για τίς προωστήριες μηχανές, με επιβάρυνση κόστους καυσίμων κατά 57%.



Συμπερασματικά, η υπαγωγή της Μεσογείου Θάλασσας σε περιοχή SECA, θα προκαλούσε:

- Πολλαπλάσιους αέριους ρύπους
- Μείωση των οικονομικών δραστηριοτήτων θαλασσίων μεταφορών και των παράπλευρων κλάδων
- Επιδείνωση των ακτοπλοικών συγκοινωνιών με αρνητικό αντίκτυπο στην νησιωτικότητα και τον τουρισμό
- Μείωση της ανταγωνιστικότητας των χωρών της Νοτίου Ευρώπης και των χωρών της λεκάνης της Μεσογείου γενικότερα

Τέλος, άς ληφθεί υπ' όψη και άς μάς προβληματίσει ότι η επέκταση της SECA στην Μεσόγειο αποτελεί τα τελευταία χρόνια επιδίωξη συμφερόντων που εδράζονται στην Βόρειο Ευρώπη και προφανώς ανακινούν το θέμα αυτό με ιδιοτελείς σκοπούς επικουρούμενοι από διάφορα περιβαλλοντικά ιδρύματα τα συμπεράσματα των οποίων χρησιμοποιούνται αποσπασματικά.

Δέν είναι προς τό συμφέρον της Ελλάδας αλλά και όλων των Μεσογειακών η υπαγωγή της Μεσογείου σε SECA και ελπίζουμε ότι τά ανωτέρω στοιχεία θά βοηθήσουν προς αυτή την κατεύθυνση.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΤΡΑΤΣΟΣ



ρύπανσης σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων.

Ο ΟΛΠ ΑΕ παρακολουθεί την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα για το σύνολο της λιμενικής περιοχής του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά μέσω Σταθμού Παρακολούθησης Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης που έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί σε συνεργασία με το Τμήμα Χημικών Μηχανικών του ΕΜΠ.

Ο εν λόγω Σταθμός λειτουργεί και καταγράφει σε 24ωρη βάση ενώ πληροί τις προδιαγραφές ένταξης στο επίσημο δίκτυο Σταθμών μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης του ΥΠΑΠΕΝ όπου και αποστέλλεται σε ετήσια βάση έκθεση αποτελεσμάτων. Μεταξύ των παραγόντων που μετρούνται και καταγράφονται είναι και τα στερεά Σωματίδια PM_{10} . Πλέον των παραπάνω παραμέτρων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, στον σταθμό παρακολούθησης λειτουργεί και μετεωρολογικός σταθμός ο οποίος καταγράφει τη διεύθυνση και την ταχύτητα του αέρα, τη θερμοκρασία και την υγρασία περιβάλλοντος.

Η μεθοδολογία μετρήσεων, οι προδιαγραφές των συστημάτων μέτρησης καθώς και τα όρια αερίων ρύπων όσον αφορά στην ποιότητα της ατμόσφαιρας καθορίζονται στα πλαίσια της ΕΕ Οδηγίας 2008/50/ΕΚ «για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη», όπως αυτή ενσωματώθηκε Βε στο εθνικό μας θεσμικό πλαίσιο με την ΚΥΑ ΗΠ 14122/549/Ε103, ΦΕΚ 488Β/30.3.11.

Σχετικά με την αναφορά στις περιοχές SECA (Sulphur Emission Control Areas) δηλαδή στις περιοχές ελέγχου εκπομπών SO_x , αυτές έχουν ορισθεί με βάση την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και αφορούν στις περιοχές της Βαλτικής και Βόρειας Θάλασσας και όχι την περιοχή της μεσογείου Θάλασσας.

Επισημαίνεται δε, ότι τα πλοία έχουν την υποχρέωση να χρησιμοποιούν καύσιμα με συγκεκριμένη περιεκτικότητα σε θείο, ανάλογα με τη περιοχή, κατά την πλεύση τους στα χωρικά ύδατα των Κρατών μελών της ΕΕ και κατά την παραμονή τους στα λιμάνια η οποία καθορίζεται από την Οδηγία ΕΕ 2012/33 η εφαρμογή της οποίας ελέγχεται από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές.

Τέλος, επισημαίνεται ότι ο φορέας που πραγματοποίησε τις μετρήσεις είναι η Γερμανική ΜΚΟ NABU (Nature and Biodiversity Conservation Union) όπου ως κύριο αντικείμενο της έχει την διατήρηση της βιοποικιλότητας και των ενδιαιτημάτων, την προώθηση της βιώσιμης γεωργίας, διαχείριση δασών και την διανομή και παροχή νερού καθώς και την ενίσχυση της σημαντικότητας της διατήρησης της φύσης στην κοινωνία. (πηγή: <http://www.climatenetwork.org/profile/member/german-union-nature-conservation-nabu>). Η NABU και η Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρεία συμμετέχουν στο πρόγραμμα BirdLife International. Από τα παραπάνω μπορεί εύκολα να συμπεράνει κανείς ότι πρόκειται για μια ΜΚΟ που δεν έχει σχέση ούτε τεχνικό-επιστημονικό υπόβαθρο με εξειδίκευση στα λιμάνια και συνεπώς αμφισβητείται η πληρότητα και εγκυρότητα οποιασδήποτε μορφής μετρήσεων ή αξιολόγησης αποτελεσμάτων. Τέλος, θα πρέπει να διευκρινισθεί αν η συγκεκριμένη ΜΚΟ είχε ενημερώσει τις Ελληνικές Αρχές για τις μετρήσεις που πραγματοποίησε ή αν είχε την σύμφωνη γνώμη των Ελληνικών Αρχών με ποιες προϋποθέσεις της είχε δοθεί.

Διευθυντής Διοίκησης

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΟΣ Α.Ε.
Έδρα: Πειραιάς
Ταχ. Δ/ση: Ακτή Μιαούλη 155
Γ.Ε.Μ.Η 44259307000
ΑΦΜ: 090010223
ΔΟΥ: ΦΑΕ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ανακοίνωση:

- κ. Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο ΟΛΠ ΑΕ
- κ. Αν. Διευθύνοντος Συμβούλου
- κ. Γενικό Διευθυντή