



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

07 ΑΥΓ. 2015

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 θέιο 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



ΣΤΑΥΡΙΑΝΑΚΗ ΜΑΡΙΑ
ΑΚΤΟΠΛΗΜΑΙΟΦΟΡΟΣ Α.Σ.

Έδρα: Πειραιάς.
 Ταχ.δ/ση: Ακτή Μιαούλη 10, 185 38
 Γ.Ε.ΜΗ.: 44259307000
 Α.Φ.Μ.: 090010223
 Δ.Ο.Υ.: ΦΑΕ ΠΕΙΡΑΙΑ
 Πληρ.: Κοντογιώργη Χρυσάνθη
 Τηλ.: 210-4550242
 Fax: 210-4550181
 e-mail: kontogiorgich@olp.gr

Πειραιάς, 11 Ιουνίου 2015

Αριθ.Πρωτ.: 23039

ΥΕΝΑΝΤ/	ΠΡΟΣ: ΤΜΗΜΑΤΑΡΧΗ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ:	ΥΠΕΡ ΕΝΕΡΓΕΙΑ
4956	ΕΝΕΝΚΩΣΗ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ
12-6-15	ΑΡΧΕΙΟΘΕΤΗΣΗ

Προς:
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
 Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων
 Γενική Διεύθυνση Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων
 Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών
 (Ακτή Βασιλειάδη, Πύλη Ε1-Ε2, 185 10 Πειραιάς, Τηλ: 213-1374161 Φαξ: 213 1371037)
 ΘΕΜΑ: Απάντηση σε ερώτηση Βουλευτή κ. Σπύρου Δανέλλη

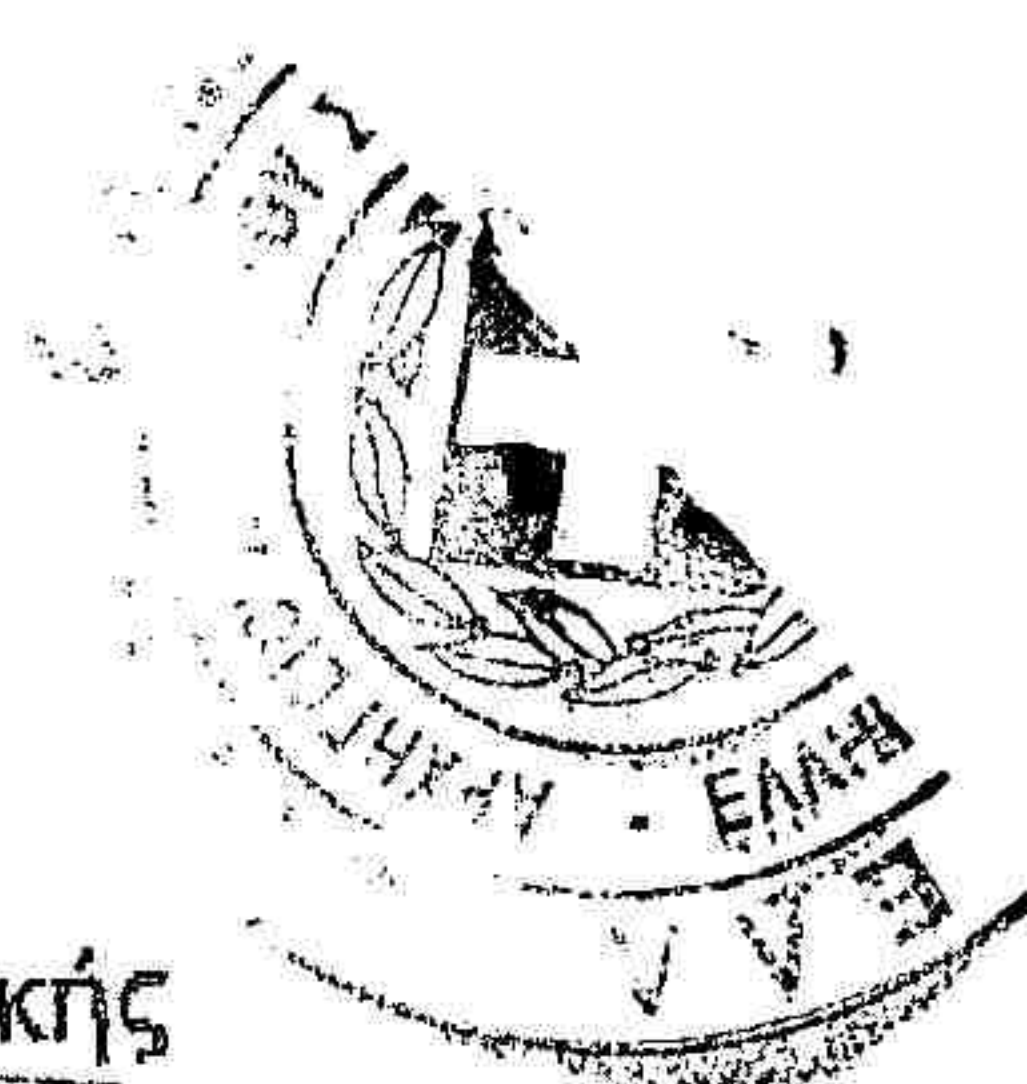
ΣΧΕΤ: Το με αρ. πρωτ. 8220/140/15/09-06-2015 έγγραφό σας

Σε συνέχεια του ανωτέρω σχετικού, σας ενημερώνουμε ως ακολούθως:

Τα αποτελέσματα μετρήσεων, που είδαν το φως της δημοσιότητας μέσω του ημερήσιου τύπου και αφορούν τα αιωρούμενα σωματίδια στον λιμένα του Πειραιά είναι αναξιόπιστα και ανακριβή για τους εξής λόγους:

1. Δεν προσδιορίζεται η ακριβής θέση μέτρησης καθώς και οι πηγές ή/και η θέση αυτών σε σχέση με το σημείο μέτρησης πχ αν υπήρχε κοντά κρουαζιερόπλοιο, ποιο ήταν αυτό, σε τι απόσταση από την έξοδο καυσαερίων του
2. Δεν έγιναν με όργανα μέτρησης που να ακολουθούν τα θεσμοθετημένα πρότυπα για την μεθοδολογία μέτρησης των σωματιδίων EN 12341 και EN 14907.
3. Στις 28-05-2015, όπου σύμφωνα με τα δημοσιεύματα πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις, υπήρχε μεγάλο ποσοστό υγρασίας έως και βροχόπτωση στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε μετρήσεις με σημαντικό σφάλμα, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για μετρήσεις αυτού του είδους που πραγματοποιούνται σε περιορισμένο χρόνο
2. Τα αποτελέσματα ανακοινώθηκαν σε διαφορετικές μονάδες (αριθμός σωματιδίων / κυβικό εκατοστό) από τις θεσμοθετημένες (μικρογραμμάρια / κυβικό μέτρο) και δεν υπάρχει δυνατότητα μετατροπής στο ίδιο σύστημα ώστε να είναι συγκρίσιμα τα αποτελέσματα.
3. Σύμφωνα με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο οι μετρήσεις που αξιολογούνται σε σχέση με τα όρια είναι οι μέσες ημερήσιες τιμές, ο ετήσιος μέσος όρος και ο αριθμός υπερβάσεων των μέσων ημερησίων τιμών σε ετήσια βάση. Οι μετρήσεις που ανακοινώθηκαν και στις οποίες στηρίχθηκαν τα όποια συμπεράσματα, είναι ελαχίστων ημερών και το πιθανότερο δεν κάλυπταν το 24ωρο εύρος που απαιτείται, αφού έγιναν με φορητά όργανα χειρός.
4. Σύμφωνα με την αξιολόγηση των μετρήσεων της τελευταίας πενταετίας, που διεξάγονται τόσο από τον ΟΛΠ (ευθύνη μετρήσεων το ΕΜΠ) όσο και από την αρμόδια υπηρεσία του Υπ. Περιβάλλοντος, οι συγκεντρώσεις των αιωρούμενων σωματιδίων PM₁₀ στον Πειραιά δεν διαφέρουν από τις υπόλοιπες αστικές περιοχές της Ελλάδας.

Είναι προφανές, με βάση τα ανωτέρω, ότι οι μετρήσεις που ανακοινώθηκαν δεν έχουν καμία επιστημονική βαρύτητα και δεν είναι δυνατό να αξιολογηθούν, ούτε να οδηγήσουν σε συμπεράσματα για την ποιότητα της ατμόσφαιρας στον Πειραιά, πόσο μάλλον για την απόδοση της



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 ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.
Έδρα: Πειραιάς
Ταχ. Δ/ση: Ακτή Μισούλη 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

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

Κυρία Αναπληρώτρια Υπουργέ 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 να θέσει υπόψη σας στοιχεία και εκτιμήσεις αναφορικά με τό τρίτο
σκέλος της ερώτησης τού Βουλευτή κ. Δ. Καμμένου που ερωτά ως προς την
πρόθεση της Κυβέρνησης να απευθυνθεί στον ΔΝΟ (IMO), για την υπαγωγή σε
SECA (Sulphur Emission Control Area), ολόκληρης της Μεσογείου Θάλασσης.

Συγκεκριμένα:

Όλα τα πλοία που ελλιμενίζονται στους Ελληνικούς Λιμένες, σύμφωνα με τούς
κανονισμούς, καταναλίσκουν κατά τόν ελλιμενισμό, gasoil ή marine diesel oil
περιεκτικότητας σε θείο μέχρι 0,1%, για την χρήση των ηλεκτροπαραγωγών
μηχανών. Για τόν ίδιο σκοπό καταναλίσκουν gasoil 0,1% κατά την διέλευση τους από
τά Ελληνικά χωρικά ύδατα καθώς και για τις 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 και διανομής και 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, και 14,1% από ρύπους προερχόμενους από όλα τά μεταφορικά μέσα. Στην μέν εσωτερική ναυτιλία (domestic shipping) αντιστοιχούσε τό 0,38% τών συνολικών ρύπων και 1,58% τών προερχομένων από μεταφορικά μέσα, ενώ η διεθνής ναυτιλία (international shipping) ευθύνετο γιά 3,04% τού συνόλου τών ρύπων και 12,5% τών ρύπων από τίσ μεταφορές.

Μέ βάση διεθνείς μελέτες και τών ανωτέρω στοιχείων, έχει αποδειχθεί ότι η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί τό φιλικώτερο πρός τό περιβάλλον σύστημα μεταφοράς. Η αναλογία γραμμαρίων ρύπων ανά καταναλωθέντα τόννο 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 και τό Ιδρυμα Transport and Mobility τού Leuven εκτιμήθηκε ότι η υπαγωγή ολοκλήρου τής περιοχής τής Βορείου Θαλάσσης σέ SECA θα 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 τόννος CO₂ και αντιστοίχων ρύπων, αλλά παράλληλα αύξηση κατά 103,1 εκατομμύρια τόννους CO₂ και αντιστοίχων ρύπων από τήν οδική μεταφορά πού θα 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 θα επιβαρυνθεί μέ 100,3 εκατομμύρια τόννους 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 θαλασσίων, 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 υπερωκεϊάνιο 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, πετρελαιοϋσείς 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 ακτοπλοϊκών 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, ως ληφθεί υπόψη και ως μάς προβληματίζει 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 το συμφέρον της Ελλάδας αλλά και όλων των Μεσογειακών η υπαγωγή της Μεσογείου σε SECA και ελπίζουμε ότι τα ανωτέρω στοιχεία θα βοηθήσουν προς αυτή την κατεύθυνση.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΤΡΑΤΣΟΣ