



16 ΑΠΡ. 2016

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

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

Πειραιάς, 15 Δεκεμβρίου 2016
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/ 106542 /2016/376

ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν.: Βουλευτή κ. Γ. Γερμενή

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (02)
Σύνολο (02)

ΘΕΜΑ: Απάντηση της αριθ. πρωτ. 1336/21-11-2016 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Γ. Γερμενή.

Η διατήρηση των συνθηκών για την ύπαρξη ποιοτικής επιβατηγού ναυτιλίας στην ΕΕ αποτελεί πρωταρχικό στόχο της χώρας μας τόσο για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, όσο και για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών και την εξυπηρέτηση του τουρισμού, που αποτελεί από κοινού με τη ναυτιλία τους βασικούς οικονομικούς πυλώνες της χώρας.

Η υιοθέτηση του Σχεδιαστικού Δείκτη Ενεργειακής Αποδοτικότητας (Energy Efficiency Design Index – EEDI) των πλοίων πραγματοποιήθηκε με ομόφωνη απόφαση της 62^{ης} Συνόδου της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του IMO [Απόφαση MEPC. 202 (65)], η οποία προβλέπει την εισαγωγή νέου Κεφαλαίου (αριθ. 4) στο Παράρτημα VI της Δ.Σ. MARPOL. Οι υπόψη διατάξεις ισχύουν για κάθε: α) νέο πλοίο, β) νέο πλοίο το οποίο έχει υποστεί μετασκευή ευρείας έκτασης, και γ) νέο πλοίο το οποίο έχει υποστεί μετασκευή τόσο εκτενή ώστε το πλοίο να θεωρείται από την Αρχή ως πρόσφατα κατασκευασμένο.

Σύμφωνα με τον νέο Κανονισμό 21.6 του Παραρτήματος VI της Δ.Σ. MARPOL, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2013, ο δείκτης EEDI δε θα πρέπει να υπερβαίνει τις προκαθορισμένες τιμές ανάλογα την κατηγορία, το είδος και το μέγεθος του πλοίου. Στον ίδιο Κανονισμό προβλέπεται επίσης ότι μεταξύ της Φάσης 1 και το μέσον της Φάσης 2, ήτοι μεταξύ 2015-2022, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, με βάση τις τεχνολογικές εξελίξεις, θα επανεξετάσει τον επαναπροσδιορισμό των τιμών και των ρυθμών μείωσης τους.

Κατά την 69^η και 70^η Σύνοδό της η Επιτροπή (MEPC) δεν έλαβε απόφαση και μετέθεσε το θέμα για εκ νέου συζήτηση στην επόμενη σύνοδό της, η οποία θα πραγματοποιηθεί τον Ιούλιο του 2017.

Ταυτόχρονα και στο πλαίσιο της MEPC συναφώς με το σχεδιαστικό δείκτη EEDI, λαμβάνει χώρα συζήτηση σχετικά με την εκ νέου αναθεώρηση των κατευθυντήριων οδηγιών για τον προσδιορισμό της ελάχιστης εγκατεστημένης ισχύος πρόωσης του πλοίου (το οποίο υπόκειται στις απαιτήσεις του Κανονισμού 21 του Παραρτήματος VI της Δ.Σ. MARPOL για το EEDI) και για τη διατήρηση της ικανότητας ελιγμών αυτού σε αντίξοες καιρικές συνθήκες. Κατά την πρόσφατη 70^η Σύνοδό της η Επιτροπή αποφάσισε τη μετάθεση και επανεξέταση του ζητήματος στην επόμενη σύνοδο, οπότε και θα έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές επιστημονικές μελέτες που βρίσκονται σε εξέλιξη.

Σε κάθε περίπτωση, η χώρα μας επιδιώκει την υιοθέτηση μέτρων παγκόσμιας εφαρμογής με στόχο την αποτελεσματική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Υπό το πρίσμα αυτό στηρίζει σταθερά το πλαίσιο διαβουλεύσεων και λήψης αποφάσεων για την παγκόσμια ναυτιλία από τον IMO.

Ειδικότερα, η χώρα μας έχει υποστηρίξει την από 1.1.2013 υποχρεωτική για όλα τα πλοία άνω των 400 GT, ανεξαρτήτως σημαίας, εφαρμογή ενός συνόλου ειδικών τεχνικών και λειτουργικών μέτρων, τα οποία έχουν ενσωματωθεί στο Παράρτημα VI της Δ.Σ. MARPOL και αφορούν τόσο στην καθιέρωση του προαναφερόμενου Δείκτη EEDI όσο και του Σχεδίου Διαχείρισης Ενεργειακής Απόδοσης Πλοίου (Ship Energy Efficiency Plan – SEEMP) και υπολογίζεται ότι από την εφαρμογή τους θα εξοικονομηθούν μέχρι το 2020 περίπου 180 εκατομμύρια τόνοι εκπομπών CO₂ ετησίως, οι οποίοι αναμένεται να φθάσουν τους 390 τόνους μέχρι το 2030.

Η εξοικονόμηση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία μέσω της εφαρμογής τεχνικών και λειτουργικών μέτρων αποτελεί προτεραιότητα για τη χώρα μας θα πρέπει να εκτιμηθεί ότι τυχόν

βεβιασμένη καθιέρωση αγορακεντρικών μέτρων για τα πλοία (ενδεχομένως και ένταξης της ναυτιλίας σε συστήματα εμπορίας ρύπων) θα επιφέρει σαφώς μεγαλύτερη και αμεσότερη οικονομική επιβάρυνση στο ναυτιλιακό κλάδο.

Σημειώνεται ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) αναγνωρίζει τη δυσκολία επίτευξης των σχετικών κανονισμών και έχει καλέσει τα Κράτη-Μέλη να παρουσιάσουν προτάσεις βελτίωσης μέχρι την επόμενη Σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος. Σε αυτήν την κατεύθυνση και η χώρα μας πρόκειται να υποστηρίξει προτάσεις, οι οποίες θα συμβάλλουν στην επίλυση του δημιουργηθέντος προβλήματος.

Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, η Ελλάδα εφαρμόζει απαρέγκλιτα τη συναφή με την ασφάλεια επιβατηγών πλοίων διεθνή και ενωσιακή νομοθεσία, την οποία συνδιαμορφώνει με τεκμηριωμένες προτάσεις στα αρμόδια διεθνή και ευρωπαϊκά όργανα. Ειδικότερα, η χώρα μας προσφάτως υιοθέτησε πρόσθετες, αυστηρότερες απαιτήσεις (π.δ. 104/2016 (Α' 189) από εκείνες που προβλέπονται στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία (Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6^{ης} Μαΐου 2009) για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικής ακτοπλοΐας ηλικίας άνω των 35 ετών.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Παναγιώτης Κουρουμπλής

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓ
3. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. Α/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
4. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. ΔΚΓ- Γρ. κ. ΔΚΒ
5. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΔΙΠΘΑΠ-ΔΑΝ-ΔΠΝ-ΔΜΚΠ/ΣΚ

