



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΑΘΗΝΩΝ

8776/929
14-9-17

Αθήνα, 14/09/2017

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΚΕ

Προς τον Υπουργό: Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα: «Καθορισμός νέου κανονιστικού πλαισίου και αυστηρών προδιαγραφών για την αποφυγή νέων περιστατικών ρύπανσης και υποβάθμισης του Σαρωνικού Κόλπου από πετρέλαιο».

Η λειτουργία 3 μεγάλων διυλιστηρίων πετρελαίου και πολλών εγκαταστάσεων αποθήκευσης και διακίνησης πετρελαιοειδών στην παραλιακή ζώνη της Αττικής, έχει ως συνέπεια την διέλευση όλο το 24ώρο από το Σαρωνικό Κόλπο, μεγάλων και πολλών μεσαίου και μικρού μεγέθους δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν πετρελαιοειδή προς όλα τα σημεία της Ελλάδος και το εξωτερικό ή εφοδιάζουν άλλα πλοία (εφοδιαστικά).

Το ναυάγιο του εφοδιαστικού δεξαμενόπλοιου «Αγία Ζώνη II» της 10/9/2017 κοντά στη νησίδα «Αταλάντη», ανεξάρτητα από τα αδικαιολόγητα αίτια (εισροή υδάτων, ενώ ήταν αγκυροβολημένο με ήρεμο καιρό) προκάλεσε τη σοβαρότατη ρύπανση της θάλασσας (αρχικά της περιοχής Κυνόσουρας της Σαλαμίνας) από τη διαρροή προϊόντων πετρελαίου από το κύτος του.

Το Υπουργείο με δελτία τύπου της 13.09.2017 υποστηρίζει ότι από τις άμεσες ενέργειές του, περιόρισε το φαινόμενο σφραγίζοντας το πλοίο και αντιμετώπισε τη ρύπανση στην παράκτια περιοχή της Σαλαμίνας και ήδη φέρνει το ζήτημα στην Επιτροπή Περιβάλλοντος της Βουλής.

Όμως το πρωί της 13/9/2017, εστίες ρύπανσης- πετρελαιοκηλίδες, εμφανίστηκαν από τον Πειραιά μέχρι το Ελληνικό και τη Γλυφάδα και ανάλογα της φοράς των ανέμων, απειλείται επέκταση του φαινομένου στην ευρύτερη περιοχή του Αργοσαρωνικού (στην Αίγινα και τον Πόρο). Από τα στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν η «Αγία Ζώνη II» είναι ένα γερασμένο πλοίο (έτος ναυπήγησης το 1972) και η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ), προχώρησε σε καταγγελίες για την κατάσταση του πλοίου πριν τη βύθιση.

Σήμερα, όπως εξελίσσεται, το φαινόμενο έχει λάβει διαστάσεις περιβαλλοντικού εγκλήματος και οικολογικής και οικονομικής καταστροφής για τη θάλασσα και την παράκτια ζώνη της «Αττικής Ριβιέρας».

Παρόλη την πληθώρα διεθνών συμβάσεων και διατάξεων εσωτερικού δικαίου για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο, από τα μέχρι σήμερα αρνητικά αποτελέσματα του φαινομένου, δεν αμφισβητείται από καμία καλόπιστη πλευρά ότι η εφαρμογή των κειμένων διατάξεων έχει μείνει στα χαρτιά και η Πολιτεία παρουσιάστηκε ανέτοιμη να αντιδράσει έγκαιρα και να εκτιμήσει το μέγεθος ενός σοβαρού περιστατικού και έτσι ο Σαρωνικός Κόλπος παραμένει απροστάτευτος από κινδύνους ρύπανσης και υποβάθμισης.

Η βύθιση του πλοίου «Αγία Ζώνη II» με την καταστροφή που προκάλεσε, ανέδειξε τα μείζονα προβλήματα από τη συνεχή κίνηση στο Σαρωνικό Κόλπο μεσαίων και μικρών «εφοδιαστικών» δεξαμενοπλοίων και δεξαμενοπλοίων κοντινών αποστάσεων, τα οποία συνήθως λόγω της μεγάλης ηλικίας είναι καταπονημένα, παλαιάς τεχνολογίας και συστημάτων, μονού πυθμένος και πολλές φορές έχουν ελλιπή σύνθεση του πληρώματος. Έτσι αργά η γρήγορα θα γίνονταν ένα δυστύχημα. Αν συνεχισθεί η ίδια αδιαφορία, το

ναυάγιο του «Αγία Ζώνη II» προαναγγέλει τον κίνδυνο νέων δυστυχημάτων στο κοντινό και απώτερο μέλλον.

Ανακύπτει, επομένως, αδήριτη και άμεση η ανάγκη να κινητοποιηθεί η Πολιτεία, ώστε αφενός, να μην αρκείται στο υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο και επικαλούμενη αυτό να υποστηρίζει τάχα ταχύτατη και αποτελεσματική επέμβαση, αλλά να θεσπίσει, ένα ειδικό σύγχρονο και επαρκές κανονιστικό πλαίσιο, που θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες του Σαρωνικού Κόλπου ως κλειστής θάλασσας από τρεις πλευρές, καθώς και της ευρύτερης περιοχής του, ώστε τα μεσαία και μικρά δεξαμενόπλοια (καθώς και τα εφοδιαστικά), να πληρούν αυξημένες προδιαγραφές για την αποφυγή θαλάσσιας ρύπανσης (όπως από πλευράς ηλικίας, μονό ή διπλό κύτος που θα αποκλείει τη διαρροή στη θάλασσα ακόμα και σε περίπτωση ναυαγίου, συστήματα προειδοποίησης κινδύνου, πρόβλεψη συστηματικών και τακτικών ελέγχων σε σύντομα διαστήματα, αυστηριοποίηση των απειλουμένων ποινών, αυστηριοποίηση των προϋποθέσεων απαγόρευσης απόπλου σε περίπτωση μη τήρησης των όρων).

Κατόπιν αυτών ερωτάται ο κύριος Υπουργός :

1. Μετά τη θλιβερή εμπειρία από το ναυάγιο του εφοδιαστικού δεξαμενοπλοίου «Αγία Ζώνη II» και τη διαπίστωση του ανεπαρκούς σημερινού πλαισίου, προτίθεται να λάβει όλα τα ειδικά και αναγκαία νομοθετικά και κανονιστικά μέτρα (όπως προτείνονται παραπάνω), για την αποφυγή νέων περιστατικών ρύπανσης και υποβάθμισης του Σαρωνικού Κόλπου και της ευρύτερης περιοχής του
2. Μπορεί να καθορίσει σύντομο χρονοδιάγραμμα για το σχεδιασμό και τη λήψη των απαιτούμενων μέτρων, όπως αυτά αναφέρονται στην παρούσα.
3. Στον ενδιάμεσο χρόνο ποια άμεσα μέτρα προτίθεται να λάβει, ώστε να εξασφαλίσει την ασφαλή ναυσιπλοΐα και τον αποκλεισμό ρύπανσης και υποβάθμισης του Σαρωνικού Κόλπου από πετρελαιοειδή, από τα ήδη κινούμενα μεγάλης ηλικίας δεξαμενόπλοια;

Επιπλέον παρακαλείται ο κ.Υπουργός να καταθέσει στη Βουλή, προκειμένου να ενημερωθεί πληρέστερα για την κατάσταση του πλοίου και τις δυνατότητες αποζημιώσεως των παθόντων και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος:

1. Το Περιφερειακό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης και υποβάθμισης του Σαρωνικού Κόλπου από πετρέλαιο.
2. Τα Πιστοποιητικά Αξιοπλοΐας της τελευταίας πενταετίας του «Αγία Ζώνη II» του νηογνώμονος, που παρακολουθούσε το πλοίο.
3. Τις Εκθέσεις Επιθεώρησης της τελευταίας πενταετίας της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων για το «Αγία Ζώνη II».
4. Το Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Αστικής Ευθύνης μεταξύ της πλοιοκτησίας και ασφαλιστικής εταιρείας, που καλύπτει τις ζημίες, που προκλήθηκαν από τη ρύπανση και την υποβάθμιση.
5. Την Εγγυητική Επιστολή Αξιοχρέου Πιστωτικού Ιδρύματος, που οφείλει να καταθέσει η πλοιοκτήτρια εταιρεία για την κάλυψη των δαπανών απορρύπανσης της θάλασσας και της ακτής.

Ο ερωτών Βουλευτής

Γεώργιος –Δημήτριος Καρράς