

7/1/2013

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους Υπουργούς
- Ναυτιλίας και Αιγαίου

- Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
 - Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας
 - Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

ΘΕΜΑ : Γιατί επιχειρείται αιφνίδια και χωρίς διαβούλευση αντικατάσταση του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης αναφορικά με τους κανόνες φορτοεκφόρτωσης καυσίμων έξω από το Λιμένα αλλά και έμμεσα αναφορικά με τις προδιαγραφές των ρυμουλκών που επιχειρούν στις εκεί εγκαταστάσεις;

Εδώ και αρκετές δεκαετίες στη Θεσσαλονίκη λειτουργούν εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών (δυλιστήριο, εγκατάσταση αποθήκευσης και διακίνησης πετρελαιοειδών προϊόντων), αλλά και θαλάσσιες εγκαταστάσεις (ναύδετα, αγκυροβόλια κ.α.), έξω από τον λιμένα Θεσσαλονίκης ανοιχτά στον βόρειο – βορειοδυτικό όρμο του Θερμαϊκού Κόλπου, οι οποίες υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της νέας Οδηγίας SEVESO II και λοιπών κοινοτικών προτύπων (ΚΥΑ 15393/2332/02 Κατηγορία Δραστηριότητας «Α»). Όμως, αν και από το 1991, στην σύμφωνη γνώμη της τότε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης είχε επισημανθεί η προσωρινότητα της λύσης αυτής (μάλιστα με παραχώρηση τμήματος του αιγιαλού) και η ανάγκη κατασκευής μόνιμου λιμενικού τερματικού σταθμού καυσίμων (oil terminal), μέχρι σήμερα δεν έχει αναληφθεί καμιά πρωτοβουλία κατασκευής και ανάπτυξης τέτοιων υποδομών.

Το έτος 2001 με σκοπό την εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των εγκαταστάσεων φορτοεκφόρτωσης και της προστασίας του περιβάλλοντος, τέθηκε σε ισχύ ο Ειδικός Κανονισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης αρ 59 (ΦΕΚ 1677Β'/17-12-2001). Ο εν λόγω Κανονισμός υπήρξε αποτέλεσμα διαδικασίας διαβούλευσης και η εφαρμογή του θεωρείται μέχρι σήμερα επιτυχής.

Μεταξύ των περιορισμών, που επιβάλλει ο ανωτέρω Κανονισμός, είναι η μη ταυτόχρονη λειτουργία όλων των αγωγών και η μη ταυτόχρονη παραλαβή/παράδοση πετρελαιοειδών υπό όρους που σχετίζονται με τα μεγέθη των πλοίων, καθώς και η εκκένωση των αγωγών μετά το πέρας της φορτοεκφόρτωσης.

Ωστόσο, στις 17 Ιανουαρίου 2012 η Διοίκηση των ΕΛ.ΠΕ. απέστειλε επιστολή

προς τον τότε αρμόδιο Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με την οποία ζητούσε την **άρση του περιορισμού της μη ταυτόχρονης χρήσης των αγκυροβολίων**. Η πρόταση αυτή απορρίφθηκε τόσο από τον τότε Κεντρικό Λιμενάρχη Θεσσαλονίκης (αρ. σχεδίου 1006/6.2.2012), όσο και από την αρμόδια Διεύθυνση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (αριθμ.σχ. 622/16.2.2012) με το αιτιολογικό ότι δημιουργεί ενδεχόμενο κίνδυνο σύγκρουσης πλοίων και ρύπανσης της θάλασσας.

Τον Αύγουστο του 2012 η Διοίκηση των ΕΛ.ΠΕ απήλυθε μια νέα παραλλαγή του ίδιου αιτήματος στον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, η οποία όμως δεν διέφερε ουσιαστικά από την αρχική. Στις 14.11.2012, το ίδιο αίτημα, που τον Φεβρουάριο του ίδιου έτους είχε αξιολογηθεί ως επικίνδυνο για την ασφάλεια του λιμένα και το περιβάλλον αυτή τη φορά αξιολογήθηκε θετικά από τον νέο Κεντρικό Λιμενάρχη Θεσσαλονίκης, χωρίς να υπάρξει ουσιαστική διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς. Μάλιστα, στο με αριθμ.σχεδίου 9287/2012 έγγραφό του, ο Λιμενάρχης προσθέτει ότι «οι περιορισμοί και απαγορεύσεις που περιέχονται στις διατάξεις του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα αριθ. 59 δύναται να αμβλυνθούν ή ακόμα και να καταργηθούν. Έτσι, ο υφιστάμενος περιορισμός της έντασης του ανέμου όπως και του ολικού μήκους...δύναται να επανεξεταστεί εφόσον η λύση πρόσδεση και παραμονή ενός πλοίου στα αγκυροβόλια πλαισιώνεται από αναβαθμισμένες ρυμουλκικές και βοηθητικές εργασίες, η ποιότητα και αποτελεσματικότητα των οποίων θα αξιολογείται με νέα κριτήρια Ομοίως με την προϋπόθεση της αναβάθμισης των βοηθητικών υπηρεσιών η άρση της απαγόρευσης της ταυτόχρονης χρήσης του παλαιού και νέου αγκυροβολίου των ΕΛΠΕ ως κανονιστική απαγόρευση δύναται να αρθεί». Δηλαδή στην γνωμοδότηση αυτή συνδέεται εμμέσως πλην σαφώς (αλλά χωρίς τεκμηρίωση) η «χαλάρωση» των κανόνων φορτοεκφόρτωσης καυσίμων με την τεχνολογική αναβάθμιση των ρυμουλκών σκαφών, την οποία όμως μέχρι τότε κανείς δεν είχε ζητήσει επισήμως.

Μόλις δυο (2) εβδομάδες αργότερα και συγκεκριμένα στις 30.11.2012 η ίδια Διοίκηση των ΕΛΠΕ, που επιδιώκει την «χαλάρωση» των σχετικών με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος περιορισμών του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, δημοσιοποίησε, με επιχείρημα **«την ασφάλεια των θαλασσιών εγκαταστάσεων των Ελληνικών Πετρελαίων»**, τις απαιτούμενες προδιαγραφές των ρυμουλκών, που θα ζητούνται από 3.1.2013 από την συγκεκριμένη εταιρεία στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Οι προδιαγραφές αυτές καθιέρωναν **προτεραιότητα** των ρυμουλκών σκαφών με παλαιότητα **μικρότερη των 20 ετών**, ενώ σε κάθε περίπτωση προηγούνταν όσα έφεραν **σύστημα πρόωσης με ελικοπηδάλια** και ακολουθούσαν τα **διπλέλικά** και τα **μονέλικά** μέχρι 31/12/2013. Ταυτόχρονα, με τις παραπάνω προδιαγραφές τους, τα ΕΛ.ΠΕ εισήγαγαν το κριτήριο της συνολικής ελκτικής δύναμης (Bollard Pull), το οποίο δεν περιλαμβάνεται στον **Ειδικό Κανονισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης αρ 59** για εργασίες πρόσδεσης, απόδεσης και επιφυλακής.

Η δημοσιοποίηση των παραπάνω προδιαγραφών γέννησε αντιδράσεις από την **Πανελλήνια Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών**, η διοίκηση της οποίας κατήγγειλε ότι οι νέες προδιαγραφές των ΕΛΠΕ οδηγούν στον **παροπλισμό το 90% του στόλου των ελληνικών ρυμουλκών** και στην **ανεργία τα πληρώματά τους**.

Στις 27/12/2012 τα ΕΛΠΕ επανήλθαν και δημοσιοποίησαν νέο κείμενο, με το οποίο υπαναχωρούν εν μέρει, θέτουν ως ημερομηνία εφαρμογής των νέων προδιαγραφών την 15/1/2013 μόνο ως προς τα ρυμουλκά επιφυλακής και παρατείνουν μέχρι 31/12/2013 την χρησιμοποίηση όλων των τύπων ρυμουλκών που επιτρέπονται από τους υφιστάμενους κανονισμούς λιμένος.

Όντως, ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των προδιαγραφών των ρυμουλκών σκαφών υπό προϋποθέσεις, με χρονοδιάγραμμα και με σχεδιασμένη πρωτοβουλία της Ελληνικής Πολιτείας, θα μπορούσε να αποβεί ωφέλιμος για τον ασφαλή λειτουργικό εκσυγχρονισμό του συγκεκριμένου κλάδου, για την αναβάθμιση των συνθηκών εργασίας των πληρωμάτων, εμμέσως δε ακόμη και για την τόνωση της ναυπηγο - επισκευαστικής βιομηχανίας.

Ωστόσο, η αναβάθμιση αυτή και ο εκσυγχρονισμός με μονομερείς ιδιωτικής ευθύνης και πρωτοβουλίας βιαστικές ενέργειες, χωρίς επιστημονική, κλαδική και υπηρεσιακή δημόσια διαβούλευση και με πλήρη απουσία των συναρμόδιων και ερωτώμενων Υπουργείων, προκαλεί ερωτήματα σχετικά με το εάν η με τέτοιους όρους αναβάθμιση των ρυμουλκών σκαφών λύνει ή γεννά νέα προβλήματα και σε κάθε περίπτωση εάν επαρκεί για να αντιμετωπιστούν κίνδυνοι, που δημιουργούνται από την πρόταση των ΕΛΠΕ για άρση του περιορισμού της μη ταυτόχρονης χρήσης των αγκυροβολίων στη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης καυσίμων. Ερωτήματα επίσης γεννώνται σχετικά και με την διακινδύνευση της οικονομικής βιωσιμότητας ρυμουλκών υπό ελληνική σημαία, για την οποία εκφράζονται ανησυχίες ότι θα μπορούσε να οδηγήσει ακόμα και σε αδικαιολόγητη υπαναχώρηση από το κυριαρχικό δικαίωμα του cabotage στην παροχή ρυμουλκικών υπηρεσιών σε ελληνικούς λιμένες.

Αντίθετα, είναι και παραμένει προφανής η ανάγκη ολοκληρωμένης πρόληψης ώστε να επιτυγχάνεται υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος στο σύνολό του και αποτροπής ναυτικών ατυχημάτων. Άλλωστε, οι τραγικές εμπειρίες του παρελθόντος (φορτοεκφόρτωση υπό δυσμενείς συνθήκες στην JET OIL που προκάλεσε ανθρώπινες απώλειες, πυρκαγιά στο ρυμουλκό «Άγιος Γεώργιος») ήταν αυτές που οδήγησαν στην αναθεώρηση των μέτρων ασφαλείας που ισχύουν σήμερα. Δεν είναι τυχαίο ότι κατά πληροφορίες, που προέρχονται από μέλη της Greenpeace, σοβαρές ανησυχίες για τα νέα σχέδια εκφράζονται και από τον χώρο των κινήσεων και οργανώσεων προστασίας του περιβάλλοντος.

Παράλληλα, ακόμα και εάν τελικά από τις προτάσεις αυτές υποτεθεί ότι μακροπρόθεσμα δεν μειώνονται οι θέσεις εργασίας, είναι βέβαιο ότι η συγκέντρωση της επιχειρηματικότητας σε λιγότερες εταιρείες – κάτι που εξ αντικειμένου θα συμβεί αν υλοποιηθούν αυτά τα σχέδια με αυτό το χρονοδιάγραμμα - προκαλεί εργασιακή αναστάτωση και γεννά ανασφάλεια, ειδικά όταν σε τόσο σοβαρά ζητήματα είναι εμφανής η απουσία του ρυθμιστικού ρόλου του Ελληνικού Δημοσίου. Αντιθέτως, είναι πιθανότατο – τουλάχιστον για ένα ικανό και αβέβαιης διάρκειας χρονικό διάστημα - σημαντικός αριθμός εργαζομένων να χάσουν τη δουλειά τους και να πρέπει να αναζητήσουν είτε νέους εργοδότες, είτε άλλο λιμάνι μακριά από τον τόπο κατοικίας τους χωρίς ακόμα και γι αυτά να τους παρέχονται εγγυήσεις από κανέναν.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί

- 1. Ποια αντικειμενική ανάγκη δικαιολογεί την επείγουσα τροποποίηση του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, όταν μάλιστα γι' αυτήν δεν έχει προηγηθεί ουσιαστική διαβούλευση;**
- 2. Έχει μια ιδιωτική επιχείρηση, όπως τα ΕΛΠΕ, κυριαρχικό δικαίωμα να θέτει δικές της προδιαγραφές ρυμουλκών, πέραν όσων ορίζονται στον Ειδικό Κανονισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης; Δεν θα έπρεπε αυτό να είναι υποχρέωση και αποκλειστικό προνόμιο του κράτους;**
- 3. Διαθέτουν τεκμηριωμένη επιστημονική μελέτη, με βάση την οποία αποδεικνύεται ότι η «χαλάρωση» των σχετικών με την ασφάλεια και το περιβάλλον περιορισμών του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης αναφορικά με την ταυτόχρονη φορτοεκφόρτωση καυσίμων, είναι δυνατόν να αναπληρωθεί αποτελεσματικά με αλλαγές στις τεχνικές προδιαγραφές ρυμουλκών σκαφών;**
- 4. Είναι οι προτεινόμενες αλλαγές σύμφωνες με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης των εγκαταστάσεων των ΕΛΠΕ στο λιμένα Θεσσαλονίκης;**
- 5. Σε περίπτωση αποδοχής τέτοιων προτάσεων, θα ενσωματωθούν οι προτεινόμενες αλλαγές του παραπάνω Κανονισμού στη διαδικασία έγκρισης νέων περιβαλλοντικών όρων της εγκατάστασής τους στο Λιμένα Θεσσαλονίκης ενόψει της λήξης των υφιστάμενων βάσει της ΚΥΑ με αρ. πρωτ. 146654/13.3.2008 προσεχώς την 13.3.2013;**
- 6. Έχουν μελετήσει τις δυνατότητες, ώστε η προτεινόμενη αναβάθμιση στις προδιαγραφές των ρυμουλκών σκαφών να συνδεθεί με προγράμματα ενίσχυσης της εγχώριας ναυπηγο - επισκευαστικής βιομηχανίας;**
- 7. Προτίθενται να εξασφαλίσουν επαρκή χρόνο προσαρμογής των εταιρειών του κλάδου σε νεώτερες τεχνολογίες, ώστε να αποφευχθεί η δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων κατ' αρχήν στην Θεσσαλονίκη και αμέσως μετά πανελλαδικά και – υπό το πρίσμα του προηγούμενου ερωτήματος - να εξασφαλιστεί προστιθέμενη αξία για την εγχώρια ναυπηγο - επισκευαστική βιομηχανία;**
- 8. Τέλος, έχουν εξετάσει τις επιπτώσεις των προτεινόμενων αλλαγών στην περαιτέρω αύξηση της ανεργίας; Με ποιόν τρόπο προτίθενται να εγγυηθούν την εξασφάλιση των θέσεων, αλλά και των όρων, εργασίας των πληρωμάτων των ρυμουλκών σκαφών, που σήμερα εργάζονται σε αυτά στη Θεσσαλονίκη, στον Πειραιά, αλλά και σε άλλα μεγάλα ελληνικά λιμάνια;**

ΟΙ ΕΡΩΤΩΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

Θοδωρής Δρίτσας

Δημήτρης Στρατούλης

Γιάννης Αμανατίδης

Ευαγγελία Αμμανατίδου – Πασχαλίδου

Τζένη Βαμβακά

Ιωάννα Γαϊτάνη

Δημήτρης Γάκης

Ηρώ Διώτη

Τάσος Κουράκης

Παναγιώτης Λαφαζάνης

Θανάσης Πετράκος

Γιώργος Σταθάκης

Νίκος Συρμαλένιος

Δέσποινα Χαραλαμπίδου