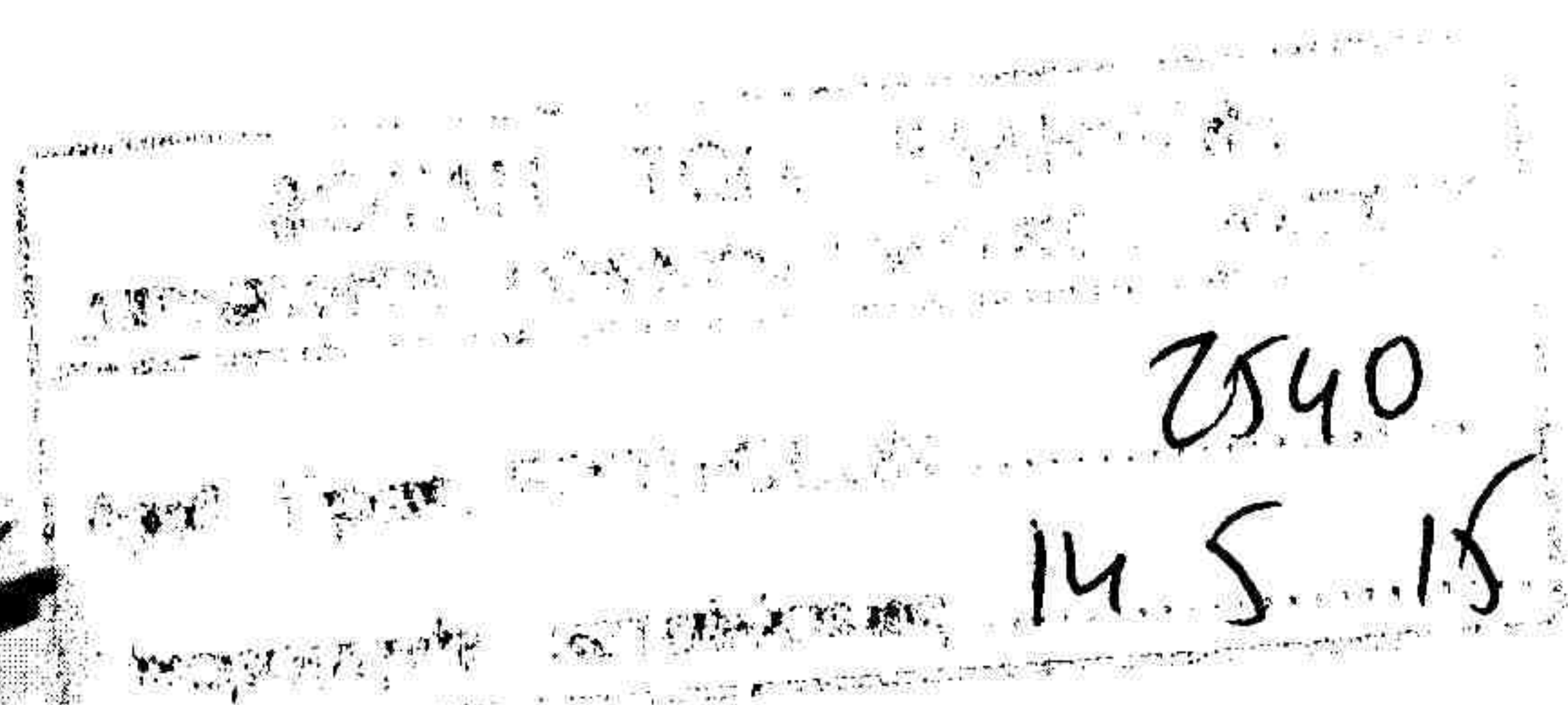
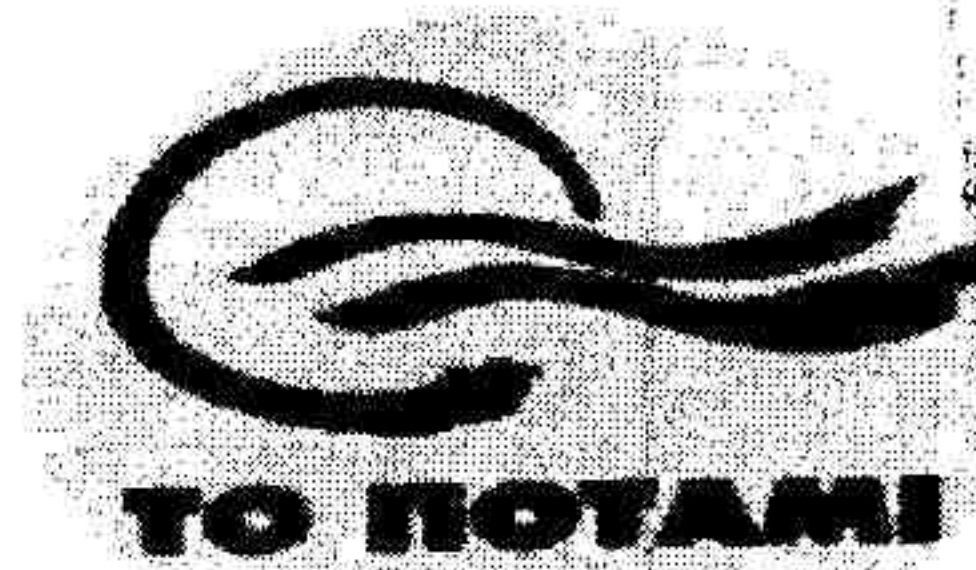




Αθήνα, 14/5/2015

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού.

Θέμα: «Μείωση τελών παραλαβής αποβλήτων πλοίου, προκειμένου να καταστεί ο Πειραιάς ελκυστικότερος ως 'Home Port'».

Οι χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, η μη εξυπηρέτηση πλοίων δρομολογίων μικρών αποστάσεων (Shortsea Shipping) σε συγκεκριμένο χώρο εντός του λιμένος, προκειμένου να φορτοεκφορτώνουν εύκολα, η απαίτηση χρήσης πλοηγών ακόμη και σε πλοία <1300 (gt) και τα αυξημένα τέλη, έχουν καταστήσει τον Πειραιά μη φιλικό λιμένα για τη ναυτιλία.

Ένα από τα πάγια τέλη που καλούνται να καταβάλλουν όλα τα πλοία που προσεγγίζουν το λιμάνι του Πειραιά, ακόμη και στο αγκυροβόλιο (ράδα), είναι αυτό που προβλέπεται από την παρ. 1 του άρθρ. 8 της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ, η οποία αναφέρει ότι: «τα κράτη-μέλη μεριμνούν, ώστε το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας και της τελικής διάθεσης των αποβλήτων, να καλύπτεται με την είσπραξη τέλους από τα πλοία».

Η προαναφερθείσα διάταξη της Κοινοτικής Οδηγίας έχει ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία (ΚΥΑ 8111.1/41/09 από 6-3-09, ΦΕΚ 412Β) και παρέχει τη δυνατότητα στο Φορέα Διαχείρισης του λιμένα, να επιβάλει τέλος, σε όλα τα πλοία, προκειμένου να καταστεί ικανός, να αντεπεξέλθει στις δαπάνες διατήρησης, λειτουργίας και συντήρησης των συναφών λιμενικών εγκαταστάσεων, παραλαβής και επεξεργασίας των σχετικών φορτίων.

Στην περίπτωση, ωστόσο, του λιμένα του Πειραιά και του φορέα διαχείρισής του (Ο.Λ.Π. Α.Ε.), το εν λόγω τέλος δεν δικαιολογείται, δεδομένου ότι δεν υφίσταται εντός των εγκαταστάσεών του κάποια συγκεκριμένη υποδομή παραλαβής αποβλήτων πλοίου.

Αντίθετα, ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. αναθέτει με διαγωνισμό σε ιδιωτικές εταιρίες, τόσο την παραλαβή των λυμάτων, όσο και την επεξεργασία τους, έναντι καταβολής ποσού και με βάση τιμολόγιο που οι ίδιες καταρτίζουν.

Αποτέλεσμα των παραπάνω, είναι ότι το πλοίο που καταπλέει στον Πειραιά καλείται, ακόμη και στο αγκυροβόλιο, να καταβάλει τόσο το πάγιο τέλος του Ο.Λ.Π. Α.Ε., όσο και το αντίτιμο που προβλέπεται από την κατά περίπτωση ιδιωτική επιχείρηση, εφόσον έχει να παραδώσει τέτοιου τύπου φορτία.

Δεδομένου ότι «λιμένας», σύμφωνα με τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2000/59 ΕΚ είναι «η γεωγραφική περιοχή, που δημιουργείται από βελτιωτικά έργα και εγκαταστάσεις, ώστε να επιτρέπει κυρίως την υποδοχή πλοίων» και όχι το «θαλάσσιο αγκυροβόλιο», του οποίου ο ορισμός κατά παρέκκλιση συμπεριελήφθη στην ΚΥΑ 8111.1/41/9-φεκ 412Β, προκειμένου να δικαιολογηθεί η επιβολή του πάγιου τέλους.

Δεδομένου ότι η συγκεκριμένη χρέωση επιβαρύνει κυρίως τα πλοία, που εκτελούν τακτικούς ελλιμενισμούς (Shortsea Shipping), τα οποία αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης του λιμένα του Πειραιά.

Δεδομένου ότι η συγκεκριμένη χρέωση συντελεί στο να καθίσταται ο λιμένας του Πειραιά μη ανταγωνιστικός.

Δεδομένου ότι χρέος της Πολιτείας είναι να καταστήσει τον Πειραιά "home port" και όχι λιμένα αποτροπής πλοίων, που θα ήθελαν να τον προσεγγίσουν.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Προτίθεται να καταργήσει το πρόσθετο τέλος του Ο.Λ.Π. Α.Ε. για όλα τα πλοία transit και μη, που καταπλέουν στο αγκυροβόλιο (ράδα) του Πειραιά, αφού αυτό δεν νοείται ως «λιμάνι» στο πλαίσιο των διατάξεων της προαναφερθείσας Κοινοτικής Οδηγίας (2000/59ΕΚ);
2. Θα μειωθεί το πρόσθετο τέλος για τα πλοία εκείνα, που καταπλέουν στον Πειραιά εφόσον, αποδεδειγμένα, από τον Πλοίαρχο και με την επιβεβαίωση της οικείας Λιμενικής Αρχής, διαθέτουν ικανούς αποθηκευτικούς χώρους για απόβλητα, όπως και για αυτά που εκτελούν συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς στον εν λόγω λιμένα;
3. Θα αποδοθεί από τον Ο.Λ.Π. Α.Ε. συγκεκριμένος χώρος (π.χ. εξωτερικό τμήμα νέου μόλου Δραπετσώνας) για χρήση από πλοία που εκτελούν τακτικούς ελλιμενισμούς;

Ο ερωτών βουλευτής

Σπύρος Δανέλλης – Ν. Ηρακλείου