

2009

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**« ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ  
ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.  
ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ  
ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/59/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ  
ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ  
ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ  
ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ Η  
ΠΟΡΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ  
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ  
(WRH) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ »**

**ΜΠΟΝΑΤΣΑΚΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ  
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2009**



# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### «ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/59/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (WRH) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.»

Μπονατσάκη Χριστίνα

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία.

Πειραιάς  
Ιανουάριος 2009

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΖΗΤΗΜΑΤΑ CORYRIGHT:

« Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων:

- Του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης ( εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός )
- Της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί ( τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες )
- Του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό coryright
- Των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό coryright κειμένου »

Η Συγγραφέας

Μπονατσάκη Χριστίνα

Copyright © Χριστίνα Μπονατσάκη, Ιανουάριος 2009.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. Β. Τσελέντης (Επιβλέπων Καθηγητής)
- κ. Ε. Τζαννάτος
- κ. Α. Τσελεπίδης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώσεων του συγγραφέα.»

Εγκρίθηκε από την τριμελή εξεταστική επιτροπή την 10<sup>η</sup> Μαρτίου 2010.

.....  
κ. Βασίλειος Σ. Τσελέντης  
Αναπληρ. Καθηγητής ΠΑ.ΠΕΙ.

.....  
κ. Ερνέστος Τζαννάτος  
Αναπληρ. Καθηγητής ΠΑ.ΠΕΙ.

.....  
κ. Αναστάσιος Τσελεπίδης  
Καθηγητής ΠΑ.ΠΕΙ.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ακολουθούμενη διαδικασία για την Εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας, βασίστηκε τόσο σε θεωρητικά όσο και σε στατιστικά δεδομένα και εμπειρικά στοιχεία. Στις σελίδες που ακολουθούν γίνεται προσπάθεια παρουσίασης των Σχεδίων Διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, τα οποία έχουν υιοθετηθεί από τα εκάστοτε ελληνικά λιμάνια.

Έμφαση δίνεται στις μεθόδους και τα κριτήρια αποτίμησης των υπηρεσιών διαχείρισης, ενώ ταυτόχρονα επιχειρείται η διερεύνηση μέσω στατιστικών στοιχείων και ποσοτικών δεδομένων. Κύρια πηγή λήψης των στοιχείων αυτών, αποτέλεσε το ΥΠΕΧΩΔΕ και το ΥΕΝ, ως οι τελικοί φορείς παραλαβής και επεξεργασίας των επιμέρους ποσοτικών δεδομένων από κάθε ελληνικό λιμάνι. Παράλληλα, λαμβάνεται υπόψη ο ενδολιμενικός και διαλιμενικός ανταγωνισμός που επικρατούν, ως καθοριστικοί παράγοντες της διαμόρφωσης του ύψους τιμολόγησης, καθώς και του είδους και των συνθηκών παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Η ανάλυση βασίστηκε σε επεξεργασία δεδομένων μέσω Συμβάσεων και Σχεδίων Προγραμματισμού της Διαχειριστικής Αρχής του κάθε λιμανιού.

Όσον αφορά στην πορεία εφαρμογής των Σχεδίων Διαχείρισης Αποβλήτων, η έρευνα έχει εστιαστεί στον τρόπο κατανόησης από τους αρμόδιους φορείς και τα κατάλληλα εκτελεστικά όργανα της Κοινοτικής Οδηγίας 2000/ 59, καθώς επίσης και στο βαθμό υιοθέτησης και ελέγχου αυτής. Ειδικότερα, η Οδηγία έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία μέσω της ΚΥΑ 3418/ 07/ 2002 (ΦΕΚ 712Β, 11 Ιουνίου 2002), η οποία και αντικαταστάθηκε με την ΚΥΑ 8111.1/ 41/ 09 (ΦΕΚ 412, 6 Μαρτίου 2009).

Η Περιβαλλοντική επίσης πλευρά, οι προοπτικές και οι συνέπειες της μη συμμόρφωσης των εμπλεκόμενων φορέων σχετικά με τους αναγκαίους και απαιτούμενους τρόπους διαχείρισης των αποβλήτων πλοίων και των καταλοίπων φορτίου, εξετάζονται στα πλαίσια που θέτουν η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78 και η **Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος (ΜΕΡC)**. Παράλληλα, επιχειρείται η παράθεση σειράς προτεινόμενων λύσεων και βελτιώσεων στον τεχνολογικό εξοπλισμό

των πλοίων, ανάλογα βέβαια με την αντίστοιχη πρόοδο της τεχνολογίας, τον τύπο κάθε πλοίου και τις γενικές γνώσεις σχετικά με την τεχνολογία, τη λειτουργία και τη δομή των πλοίων.

Αξίζει επιπλέον να επισημανθεί πως η εργασία θα επεκταθεί σε όσο το δυνατόν περισσότερα είδη αποβλήτων, καθώς ο χειρισμός που απαιτείται είναι διαφορετικός σε κάθε περίπτωση. Επίσης, θα εξεταστούν τόσο τα επιβατικά και εμπορικά λιμάνια, όσο και εκείνα υποδοχής σκαφών αναψυχής και αλιευτικών.

Από τη διαπίστωση της κατάστασης που επικρατεί και των συμπερασμάτων που προκύπτουν, παρατίθενται και οι ανάλογες προτεινόμενες λύσεις και βελτιώσεις του συστήματος Διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

Στο σημείο αυτό, θα επιθυμούσα να εκφράσω τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μου προς τον Επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Βασίλειο Τσελέντη (Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών), για την ανάθεση του συγκεκριμένου θέματος και την εμπιστοσύνη που επέδειξε στο πρόσωπό μου. Με την καθοδήγηση, τις συμβουλές και την υποστήριξη του κατέστη δυνατή η εκπόνηση της εν λόγω Διπλωματικής Εργασίας.

Θεωρώ επίσης υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω και τον κ. Μιχάλη Ψαρομιχαλάκη, Πρόεδρο της Euroshore με τον οποίο είχα μια άκρως κατατοπιστική συζήτηση και ενημέρωση, αναφορικά με τη σημερινή επικρατούσα κατάσταση όσον αφορά στα Σχέδια Διαχείρισης Αποβλήτων.

Ευχαριστίες επίσης, οφείλω και σε όλους τους Καθηγητές του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Ναυτιλιακών Σπουδών. Καθένας από αυτούς πρόσθεσε το δικό του λιθαράκι, ώστε να ολοκληρωθεί το 'οικοδόμημα' της γνώσης μας γύρω από το χώρο της Ναυτιλίας. Έχοντας πλέον αποκτήσει το κατάλληλο γνωστικό υπόβαθρο, είμαστε σε θέση να αντιλαμβανόμαστε σφαιρικά το χώρο της Ναυτιλίας και να εκφέρουμε την άποψή μας γύρω από καίρια ζητήματα.

Φυσικά ένα μεγάλο ευχαριστώ ανήκει στην οικογένειά μου για την ηθική και υλική υποστήριξη που μου παρείχαν, τόσο από τα πρώτα βήματα στο σχολείο όσο και στις μετέπειτα πανεπιστημιακές σπουδές μου.

Τέλος, ευχαριστώ τους συμφοιτητές μου για τις όμορφες, αλλά και τις δύσκολες στιγμές που περάσαμε κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μας σπουδών. Χάρη στο ευχάριστο κλίμα που επικρατούσε, τη διαρκή αναζήτηση για μάθηση, την κατανόηση μεταξύ μας και αλληλουποστήριξη, θεωρώ πως πετύχαμε πολύ περισσότερα από το να είμαστε απλώς απόφοιτοι του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία και γενικότερα βγήκαμε όλοι κερδισμένοι.

**Μποντσάκη Χριστίνα**  
**Ιανουάριος 2009**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ:

Τα Σχέδια Διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, καθώς και οι απαιτούμενες λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής αυτών στα εκάστοτε ελληνικά λιμάνια, αποτελούν τα θέματα ενασχόλησης της παρούσας εργασίας. Πρόκειται για τον τρόπο με τον οποίο οι εμπλεκόμενοι φορείς διαχειρίζονται τα απόβλητα, λαμβάνοντας υπόψη πέρα από τους κοστολογικούς παραγοντες και τους περιβαλλοντικούς.

Η παρουσίαση των εν λόγω ζητημάτων βασίστηκε σε Νομικό πλαίσιο, μέσω εξέτασης του βαθμού υιοθέτησης και εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας 2000/59 στην Ελλάδα. Επιπλέον, έγινε επεξεργασία Στατιστικών Δεδομένων και χρήση Συμβάσεων. Βάσει αυτών, προέκυψε και η ακολουθούμενη Τιμολογιακή Πολιτική.

Το βασικότερο συμπέρασμα που προέκυψε είναι πως δεν είμαστε σε θέση να γενικεύσουμε τα εκάστοτε πορίσματα ούτε και να προτείνουμε ένα και μόνο τρόπο εφαρμογής σχεδίου. Κάθε λιμάνι έχει τις ιδιαιτερότητές του και οι εφαρμοζόμενες πολιτικές και δράσεις, είναι προσαρμοσμένες αντιστοίχως. Οι προοπτικές εμφανίζονται ευοίωνες, ωστόσο υπάρχουν ακόμη περιθώρια βελτιώσεων μέσα από λύσεις και προτάσεις όπως αυτές παρουσιάζονται στο κείμενο.



## ΑΓΓΛΙΚΗ:

The Drawings of Management of waste of boat and residues of charge, as well as the required harbor installations of reception of these in each Greek harbors, constitute the subjects of pastime of present work. It is the way with which the involved institutions manage the waste or better called the Waste Resource Handling in ports especially, taking also into consideration - beyond the cost estimating factors - and the environmental too.

The presentation of questions in question was based on Legal Frame, via examination of degree of adoption and application of Community Directive 2000/59 in Greece. Moreover, became treatment of Statistical Data and use of Conventions. Based on these facts, resulted also the followed Billing Policy.

The more basic conclusion that resulted is that we are not in position to generalize each conclusion, neither we propose one and alone way of application of drawing. Each harbor has his particularities and the applied policies and action, is adapted respectively. The prospects are presented auspicious, however exist still margins of improvements through solutions and proposals as these are presented in the text.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	9
ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ: .....	13
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....</b>	<b>15</b>
<b>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ.....</b>	<b>15</b>
<b>1.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....</b>	<b>15</b>
<i>1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....</i>	<i>15</i>
<i>1.1.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ.....</i>	<i>19</i>
<i>1.1.3 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ 2000/ 59/ ΕΚ.....</i>	<i>31</i>
<b>1.2 ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ.....</b>	<b>57</b>
<b>1.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑΣ .....</b>	<b>66</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....</b>	<b>71</b>
<b>ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ COSCO ΣΕ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ.....</b>	<b>71</b>
<b>2.1 ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....</b>	<b>71</b>
<i>2.1.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΑΝΑΔΟΧΩΝ.....</i>	<i>76</i>
<b>2.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ( ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ISO ):.....</b>	<b>90</b>
<b>2.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ Η COSCO ΚΑΙ Ο Ο.Λ.Π. ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ. ....</b>	<b>97</b>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ..... 106**

### **ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/ 59/ ΕΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ..... 106**

#### **3.1 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ:..... 106**

#### **3.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΧΡΕΩΣΗΣ ΤΕΛΩΝ. ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ..... 113**

#### **3.3 ΠΑΓΙΑ ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ: . 130**

##### **3.3.1. ΤΕΛΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΠΛΟΕΣ: ..... 130**

##### **3.3.2. ΤΕΛΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ & ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:..... 131**

#### **3.4 ΠΑΓΙΑ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΤΕΛΗ:..... 131**

##### **3.4.1 ΠΑΓΙΑ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΤΕΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΛΟΕΣ: ..... 132**

#### **3.5 ΠΑΓΙΑ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΤΕΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΛΟΕΣ: ..... 136**

#### **3.6 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: ..... 139**

#### **3.7 ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΠΑΙΝΟΥΝ ΣΕ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ:..... 140**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ..... 157**

### **ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ..... 157**

#### **4.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ:..... 157**

#### **4.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ..... 213**

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....226, 231**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Έχει ήδη γίνει αναφορά του αντικειμένου με το οποίο και θα σχοληθεί η εν λόγω εργασία. Πρόκειται για εξέταση, ερμηνεία και κατανόηση του τρόπου και του βαθμού εφαρμογής Σχεδίων Δράσης σχετικά με τη Διαχείριση των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου, στα εκάστοτε ελληνικά λιμάνια. Ταυτόχρονα, αναλύεται και εξετάζεται τόσο η υπάρχουσα λιμενική τεχνική υποδομή όσο και η απαιτούμενη. Διερευνάται η δυνατότητα κάλυψης τυχόν ελλείψεων από πλευράς χωροταξικής, αλλά και επενδυτικής. Παρουσιάζονται οι βασικοί τρόποι χρηματοδότησης έργων υποδομής και εξετάζεται αν είναι συμφέρουσα η πιθανή υλοποίησή τους. Ως προς τούτο, επιχειρείται μια Ανάλυση Κόστους – Οφέλους. Έτσι, λαμβάνουμε υπόψη όχι μόνο το Κόστος αλλά και το Όφελος που θα προκύψει σε επίπεδο τιμολόγησης, ανταγωνιστικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και περιβαλλοντικής ευαισθησίας.

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι η αξιολόγηση και αποτίμηση της εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας 2000/59/EK στα ελληνικά λιμάνια. Η συγκεκριμένη Οδηγία αφομοιώθηκε και προσαρμόστηκε στα ελληνικά δεδομένα, μέσω της ΚΥΑ 3418/ 07/ 2002 (ΦΕΚ 712B, 11 Ιουνίου 2002), η οποία και αντικαταστάθηκε από την ΚΥΑ 8111.1/ 41/ 09 (ΦΕΚ 412, 6 Μαρτίου 2009). Στα πλαίσια αυτά, θα εξεταστεί κατά πόσο αυτή εφαρμόζεται από τα λιμάνια ανά την Ελλάδα. Η εξακρίβωση θα επιτευχθεί μέσα από την ύπαρξη και το περιεχόμενο των εκάστοτε Συμβάσεων που έχουν υπογραφεί μεταξύ του κάθε Λιμενικού Οργανισμού και των Εταιρειών που τους έχει ανατεθεί η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας διαχείρισης αποβλήτων. Παράλληλα, θα γίνει σύγκριση ανάμεσα στις δύο Κυβερνητικές Υπουργικές Αποφάσεις, με στόχο τον εντοπισμό τυχόν αλλαγών, οι οποίες και θα αποκαλύψουν πιθανές προηγούμενες παραλείψεις ή/ και βελτιώσεις αναφορικά με τον τρόπο δράσεων και προγραμματισμού.

Θεωρώ το εν λόγω θέμα ως άκρως ενδιαφέρον και πολύπλευρο. Σχετίζεται με ζητήματα Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας και τρόπου προσαρμογής στα ελληνικά δεδομένα. Ταυτόχρονα, θέτει ερωτήματα ανταγωνιστικότητας και βιώσιμης ανάπτυξης του κάθε λιμανιού, ανάλογα με τον τρόπο επιβολής των αντίστοιχων τελών. Ειδικότερα, όσον

αφορά στο λιμάνι του Πειραιά, επιχειρείται μέσω της εν λόγω Διπλωματικής Εργασίας, η παρουσίαση των επιπτώσεων από την παραχώρηση τμήματος του λιμανιού στην COSCO και ειδικότερα σε ό,τι αφορά τον Περιβαλλοντικό Τομέα και τον τρόπο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου.

Στις σελίδες που ακολουθούν, γίνεται προσπάθεια σύγκρισης και διεξαγωγής συμπερασμάτων μέσω προβληματισμών που προκύπτουν: **Τελικά, ο ενδολιμενικός αυτός ανταγωνισμός θα αποβεί σε όφελος του Διαχειριστικού φορέα του λιμανιού του Πειραιά; Υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές ώστε το λιμάνι του Πειραιά να είναι σε θέση να ανταγωνιστεί την COSCO; Αν όχι, τότε υπάρχει δυνατότητα βελτίωσης τεχνικών μέσων και τρόπου χρηματοδότησης και αποπληρωμής ενός τόσο μεγάλου έργου; Τι γίνεται στη συνέχεια με την επιβολή τελών; Μήπως τελικά η ύπαρξη Δυοπωλίου οδηγεί σε όφελος μόνο των καταναλωτών, πόση ζημία δύναται να αντέξει το λιμάνι του Πειραιά και για πόσο χρονικό διάστημα; Υπάρχει δυνατότητα Διμερούς Συμφωνίας ως προς την κοστολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και κατά πόσο αυτό επιτρέπεται από τη νομοθεσία και την Επιτροπή Ανταγωνισμού;** Πρόκειται για ερωτήματα στα οποία θα προσπαθήσουμε να δώσουμε απαντήσεις καθώς, ως γνωστόν, ο οικονομικός χώρος είναι αρκετά ευμετάβλητος και συγκεντρώνει έντονες διακυμάνσεις στους επιμέρους τομείς – κλάδους που τον απαρτίζουν ή τον πλαισιώνουν. Στη ναυτιλιακή επιστήμη, τα δεδομένα δε διαφοροποιούνται ιδιαίτερα, εφόσον αναπτύσσεται ομοίως σε ένα ασταθές περιβάλλον και φυσικά επηρεάζεται από τις μεταβολές που προκύπτουν στην οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο. Μιλάμε για ένα εξαιρετικά ανταγωνιστικό πλαίσιο, όπου μεμονωμένοι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά το επίπεδο των ναύλων, ούτε και τις γενικότερες εξελίξεις. Αδυνατούν να προβλέψουν με βεβαιότητα τη μελλοντική ζήτηση χωρητικότητας και στηρίζονται κατά βάση σε εκτιμήσεις. Κατ' επέκταση, ο προβλεπόμενος σχεδιασμός ως προς τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των λιμανιών, δυσχεραίνεται. Οι ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις που επιτάσσει ο σύγχρονος τρόπος ζωής και το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, έχουν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη δομή των λιμενικών υπηρεσιών. Απαιτείται πλέον εκσυγχρονισμός των υποδομών, ώστε να είναι σε θέση να καλύψουν οποιαδήποτε ανάγκη παρουσιαστεί και μάλιστα με όσο το δυνατόν αποδοτικότερο τρόπο.

Τα λιμάνια, επιτελούν πια έναν πολύ ουσιαστικό ρόλο στην ολοκληρωμένη διαδικασία της μεταφορικής αλυσίδας (logistics). Σαν αποτέλεσμα των νέων απαιτήσεων των πελατών, μετατρέπονται σε κέντρα που προσφέρουν υπηρεσίες σε ολόκληρη την αλυσίδα της μεταφορικής διαδικασίας, από τον παραγωγό ως τον παραλήπτη· αρκεί κανείς να σκεφτεί πως ήδη γίνονται σκέψεις και προωθούνται μέτρα για την απόκτηση ελέγχου των λιμανιών, όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων προς την ενδοχώρα (door-to-door υπηρεσίες, π.χ. σύνδεση λιμανιών με σιδηροδρομικό δίκτυο). Φυσικά, δεν πρέπει να λησμονούμε και το ρόλο τους ως κέντρων μεταφόρτωσης, ιδίως λόγω γιγαντισμού των πλοίων και επιδίωξης για επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Έτσι, το μεγάλο πλοίο (mother ship), στοχεύοντας σε ελαχιστοποίηση του χρόνου ταξιδιού και του κόστους του, περιορίζει τις προσεγγίσεις του σε ένα με δύο λιμάνια της ίδιας γεωγραφικής περιοχής. Τελικά, το φορτίο προωθείται στον προορισμό του με πλοία -τροφοδότες (feeders). Οπότε, επικρατεί το φαινόμενο του Διαλιμενικού Ανταγωνισμού, όπου τερματικά διαφορετικών λιμανιών ανταγωνίζονται μεταξύ τους για τη διαχείριση του φορτίου. Από την άλλη πλευρά, ενισχύεται όλο και περισσότερο η τάση προς Ενδολιμενικό Ανταγωνισμό. Στο ίδιο δηλαδή λιμάνι, δύο ή περισσότερα τερματικά ανταγωνίζονται στην παραγωγή του ίδιου λιμενικού προϊόντος. Κατά αυτό τον τρόπο επιδιώκεται η μείωση της μονοπωλιακής δύναμης των παραγωγών του λιμενικού προϊόντος, η ταχύτερη παροχή υπηρεσιών υπό την προϋπόθεση της τήρησης δικλίδων ασφαλείας και μέτρων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η επίτευξη εξειδίκευσης και καινοτομίας.

Γενικά, ο έντονος ανταγωνισμός, οι ραγδαίες οικονομικές μεταβολές και οι απαιτήσεις για δημιουργία λιμενικού προϊόντος με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και τη βέλτιστη δυνατή ποιότητα, επιβάλλουν την ανάγκη για ύπαρξη εξειδικευμένων και όσο γίνεται τεχνολογικά άρτιων λιμενικών υποδομών. Τίθεται λοιπόν ζήτημα νέων επενδύσεων σε έργα υποδομής και τεχνολογικού εκσυγχρονισμού των λιμανιών. Επιπρόσθετα, η επιτακτική πλέον ανάγκη για Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και η ευαισθητοποίηση Διεθνών Οργανισμών ως προς το ζήτημα αυτό, έχουν θέσει σε δράση και κινητοποίηση τους αρμόδιους κρατικούς, λιμενικούς και ιδιωτικούς φορείς που εμπλέκονται στο χώρο της Ναυτιλίας. Καθώς όμως πρόκειται για ιδιαίτερα δαπανηρά έργα, σκόπιμη κρίνεται η προσεκτική εξέταση και επιλογή των πόρων χρηματοδότησης, των όρων αποπληρωμής και φυσικά η μελέτη για πρόβλεψη

της απόδοσης των κεφαλαίων και το αντίστοιχο ρίσκο που εμπεριέχεται. Παρατηρούμε λοιπόν ότι, η λιμενική βιομηχανία αποτελεί δύναμη ισχύος για το κάθε κράτος, εφόσον κινεί τα νήματα του παγκόσμιου εμπορίου, κατευθύνει και καθορίζει σε σημαντικό βαθμό την έκβαση της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας και τα επενδυτικά κεφάλαια που διαχειρίζεται είναι τεράστια. Ως προς τούτο, οφείλουν τα ελληνικά λιμάνια να προσαρμόζονται στις εξελίξεις των καιρών και να συμβαδίζουν με το γενικότερο πλαίσιο της Διεθνούς Νομοθεσίας, που στην παρούσα εργασία αφορά ειδικότερα στα Σχέδια Διαχείρισης Αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου και γενικότερα στα μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Συγκεκριμένα, τα βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την τρέχουσα παγκόσμια οικονομική σκηνή είναι η διεθνής χρηματοπιστωτική αναταραχή και η άνοδος των τιμών πετρελαίου και τροφίμων. Η χρηματοπιστωτική αυτή ανισορροπία ξεκίνησε από την αγορά στεγαστικών δανείων προς νοικοκυριά χαμηλής πιστοληπτικής ικανότητας των ΗΠΑ. Η αύξηση των επισφαλειών στην αγορά αυτή, επέφερε αναστάτωση στην ομαλή λειτουργία της χρηματαγοράς, ιδίως στην αγορά βραχυπρόθεσμων χρεογράφων που είναι εξασφαλισμένα με περιουσιακά στοιχεία. Λόγω έλλειψης ρευστότητας στην αγορά χρεογράφων παρατηρήθηκε απομείωση της αξίας στοιχείων του Ενεργητικού σε πολλές εταιρείες και ζημιές. Συνέπεια αυτών των εξελίξεων είναι η δημιουργία πληθωριστικών πιέσεων με όλες τις αρνητικές συνέπειες στα επίπεδα κατανάλωσης, επενδύσεων, κρατικών δαπανών και εμπορικού ισοζυγίου. Φυσικά, ο ολοένα και αυξανόμενος ρυθμός πληθωρισμού επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα και συμβάλλει στην επιβράδυνση του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο. Το κλίμα λοιπόν αβεβαιότητας διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και επεκτείνεται και στον τομέα της λιμενικής βιομηχανίας, με ανάλογες συνέπειες. Οι μακροοικονομικές εξελίξεις και οι προοπτικές ανάπτυξης διακρίνονται από τάσεις ανισορροπίας στο χώρο της οικονομίας και κατ' επέκταση στη χάραξη ορθής λιμενικής πολιτικής.

Είναι χρήσιμο επίσης, να τονιστεί πως οι προβλέψεις αποτελούν ένα οικονομικό εργαλείο με έντονο όμως το στοιχείο της αβεβαιότητας. Η κατάσταση αυτή δυσκολεύει ακόμη περισσότερο, όταν έχουμε να κάνουμε με πρόβλεψη των εξελίξεων στη

ναυτιλία, τις μεταφορές και το περιβάλλον, που σε μεγάλο βαθμό εξαρτώνται από τις καταναλωτικές προτιμήσεις, τις διεθνείς τάσεις, την έκβαση της οικονομικής κατάστασης γενικότερα, τις κλιματολογικές αλλαγές, τη βελτίωση της τεχνολογίας, την ανάπτυξη της έρευνας και της καινοτομίας και σε γενικές γραμμές δεν είναι κάτι που μπορεί εύκολα να προσδιοριστεί. Τα πράγματα δυσκολεύουν πιο πολύ όταν για κερδοσκοπικούς και χρηματοοικονομικούς λόγους δε παρέχονται στη δημοσιότητα ακριβή στοιχεία και έτσι η ακρίβεια των όποιων εκτιμήσεων είναι περισσότερο παρακινδυνευμένη. Κατά συνέπεια και η άσκηση οποιασδήποτε πολιτικής ή στρατηγικής στα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς, εφαρμόζεται κάτω από συνθήκες αβεβαιότητας· οπότε, πιο σωστό θα ήταν να μιλάμε για τάσεις στις μεταφορές και το λιμενικό σχεδιασμό και όχι για συγκεκριμένα επίπεδα πρόβλεψης.

Επιπλέον, είναι πολύ σημαντικό να αναφέρουμε ότι η ζήτηση λιμενικών υπηρεσιών είναι 'Παράγωγος Ζήτηση', δηλαδή δημιουργείται και εξαρτάται από το διεθνές εμπόριο. Οπότε, επηρεάζεται και υπόκειται στις διακυμάνσεις των εμπορικών συναλλαγών και των γενικότερων μεταβολών στην παγκόσμια οικονομία, με αποτέλεσμα να είναι έντονα ασταθής. Από την άλλη πλευρά, έχουμε τους ship managers, όπου πρόκειται για μεγάλου μεγέθους επιχειρήσεις και όχι πλέον για ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, καθώς και τις συγχωνεύσεις και τους συνασπισμούς ανεξάρτητων εταιρειών με τις εκάστοτε απαιτήσεις τους στην παραγωγή του λιμενικού προϊόντος. Ουσιαστικά, η οποιαδήποτε ανισορροπία προκύπτει, οφείλεται στην αύξηση της παραγωγικότητας των πλοίων, κυρίως λόγω επίτευξης οικονομιών κλίμακας αλλά και των γενικότερων συνθηκών και συγκυριών που επικρατούν κατά καιρούς. Σε αυτές τις νέες προκλήσεις καλείται να ανταπεξέλθει η άσκηση της εκάστοτε λιμενικής πολιτικής, μέσω παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών, πρόβλεψης για κάλυψη έκτακτων αναγκών, συνεχούς αναβάθμισης των υποδομών και εναρμόνισης του τρόπου λειτουργίας με τις διεθνείς τάσεις του εμπορίου και της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

Παρόλα αυτά, στη συγκεκριμένη εργασία, θα γίνει προσπάθεια παρουσίασης των εκάστοτε Σχεδίων Διαχείρισης Αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που έχουν υιοθετηθεί και εφαρμόζονται στα διάφορα ελληνικά λιμάνια. Μέσω της ύπαρξης αντίστοιχων Συμβάσεων μεταξύ των αρμόδιων φορέων που εμπλέκονται, θα διεξαχθούν και τα ανάλογα συμπεράσματα, καθώς και οι προοπτικές που διαγράφονται



υπό το πρίσμα των ανωτέρω σκέψεων, συσχετισμών και προβληματισμών. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι όχι μόνο η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης, αλλά η συγκριτική ανάλυση μέσω και των αποτελεσμάτων που επήλθαν από την εφαρμογή Σχεδίων Διαχείρισης Αποβλήτων, ο εντοπισμός τυχόν προβλημάτων και δυσχερειών, ο τρόπος αντιμετώπισης αυτών και τέλος η παροχή εφαρμόσιμων εναλλακτικών προτάσεων και μεθόδων εκσυγχρονισμού του συστήματος. Προς επίτευξη του σκοπού μας, θα ανατρέξουμε παράλληλα σε αντίστοιχες Κυβερνητικές Αποφάσεις και Αναθεωρήσεις αυτών, στα πλαίσια υιοθέτησης Διεθνών Κανονισμών. Επιπλέον, η λήψη στατιστικών στοιχείων θα γίνει μέσω του ΥΠΕΧΩΔΕ, των αντίστοιχων Λιμενικών Οργανισμών ανά την Ελλάδα και των Ιδιωτικών Εταιρειών που αναλαμβάνουν την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.

Το τί πράγματι θα συμβεί και εάν η ελληνική οικονομία και η λιμενική βιομηχανία θα μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις των καιρών, κανείς δεν το γνωρίζει με σιγουριά και το μέλλον θα δείξει. Το πετρέλαιο, τα οικονομικά συμφέροντα και οι απρόβλεπτες εξελίξεις μεταβάλλουν την παγκόσμια σκηνή, καθορίζοντας ταυτόχρονα την πορεία της ελληνικής οικονομίας και φυσικά της διεθνούς. Ενδεικτικό παράδειγμα των απρόβλεπτων εξελίξεων αποτελούν οι συνεχείς εχθροπραξίες στον Περσικό Κόλπο και τις Αραβικές χώρες, με τις αντίστοιχες συνέπειές τους ιδίως στο πετρέλαιο. Η εκτόξευση της τιμής του πετρελαίου στα ύψη και η ανησυχία μιας πιθανής ανεπάρκειας των αποθεμάτων, έχουν ήδη αφυπνίσει την παγκόσμια κοινωνία προς **αναζήτηση νέων πηγών ενέργειας, όπως είναι το φυσικό αέριο και το κάρβουνο**, γεγονός που θα επηρεάσει τον τρόπο λειτουργίας των λιμανιών και τις υπάρχουσες περιβαλλοντικές διατάξεις και διαδικασίες, καθώς εντονότερη είναι και η τάση προς δημιουργία αγωγών για μεταφορά του φυσικού αερίου. Μια τέτοια λοιπόν εξέλιξη επιδρά άμεσα σε πάγιους τομείς της οικονομίας και στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας τόσο της ναυτιλίας όσο της λιμενικής δομής και της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

## ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ειδικότερα, η Εργασία διαρθρώνεται ως εξής:

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

#### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ**

**1.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.**

*1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ*

*1.1.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ*

*1.1.3 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ 200/ 59/ ΕΚ*

**1.2 ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ.**

**1.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ - ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑΣ.**

Παρουσίαση του Θεσμικού Πλαισίου που περιβάλλει τον τρόπο Διαχείρισης των Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου στα εκάστοτε ελληνικά λιμάνια. Ειδικές Διατάξεις και Εξαιρέσεις που ισχύουν, απαιτούμενα Έγγραφα Κοινοποιήσεως και Πιστοποίησης, καθώς και αναφορά στους αρμόδιους εμπλεκόμενους φορείς και τις αναγκαίες διαδικασίες. Έμφαση θα δοθεί στην υιοθέτηση από πλευράς ελληνικής νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2000/59/ΕΚ, που τελικώς τροποποιήθηκε με την 2007/71/ΕΚ και εναρμονίστηκε στο Ελληνικό Δίκαιο με την ΚΥΑ 8111.1/41/09 (ΦΕΚ 412 Β, 6 Μαρτίου 2009). Επιπλέον, θα εντοπιστούν και θα κατηγοριοποιηθούν οι βασικοί τύποι αποβλήτων, με γνώμονα το είδος του κάθε πλοίου, τη χωρητικότητά του και άλλες παραμέτρους.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

### **ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ-ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ COSCO ΣΕ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

**2.1 ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.**

*2.1.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΑΝΑΔΟΧΩΝ.*

**2.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ISO) .**

**2.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ Η COSCO ΚΑΙ Ο Ο.Λ.Π ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Εξέταση των Σχεδίων Διαχείρισης Αποβλήτων πλοίου και Καταλοίπων φορτίου που ισχύουν σε κάθε ελληνικό λιμάνι. Αξίζει να σημειωθεί πως η ανάλυση θα αφορά σε όλους τους βασικούς τύπους αποβλήτων και καταλοίπων, ενώ θα γίνεται αναφορά και σε μαρίνες και αλιευτικά σκάφη. Αναφορά στην πορεία εφαρμογής των εν λόγω σχεδίων στην Ελλάδα και συγκριτική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Στατιστική περιγραφή του ύψους και του είδους παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων. Επιπλέον, γίνεται αναφορά στο συσχετισμό και την αλληλεπίδραση μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ και εκείνων που διαχειρίζεται η COSCO.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ**

### **ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/59/ΕΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.**

#### **3.1 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ.**

#### **3.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΧΡΕΩΣΗΣ ΤΕΛΩΝ. ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ.**

Γίνεται προσπάθεια αποτίμησης της εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας 2000/59/ΕΚ στην Ελλάδα, μέσω των αποτελεσμάτων που αυτή επέφερε τόσο σε οικονομικό όσο και σε περιβαλλοντικό επίπεδο. Διερεύνηση του τρόπου τιμολόγησης των αντίστοιχων τελών για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, καθώς και του ύψους αυτών. Ύπαρξη κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών παραλαβής των αποβλήτων. Βαθμός εφαρμογής και κατανόησης της Οδηγίας, καθώς και τρόποι ελέγχου ότι αυτή εφαρμόζεται και μάλιστα προς τη σωστή κατεύθυνση. Υπάρχουν άραγε αρμόδιοι Οργανισμοί με βασική ενασχόληση τη συνεχή ενημέρωση γύρω από το εν λόγω θέμα και φορείς επίβλεψης των διαδικασιών προόδου; Τελικά ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός στο λιμάνι του Πειραιά αποβαίνει σε βάρος κάποιου, μέσω Ανάλυσης Κόστους – Οφέλους που επιχειρείται; Ως προς την Προστασία του Περιβάλλοντος τηρούνται οι ελάχιστοι τουλάχιστον Κανονισμοί ή μήπως υπάρχει πληθώρα καταγγελιών και προστίμων για παραβάσεις;

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

### **ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

#### **4.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

#### **4.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ**

Συμπεράσματα που προκύπτουν από την πορεία εφαρμογής των Σχεδίων Διαχείρισης Αποβλήτων στην Ελλάδα και προοπτικές που διαγράφονται. Προτάσεις με λύσεις σε ενδεχόμενα προβλήματα που ανακύπτουν και προώθηση εναλλακτικών διαδικασιών, όπου η πρακτικές αυτές κρίνονται αναγκαίες. Ταυτόχρονα, γίνεται αναφορά και στις κύριες δυσκολίες που προέκυψαν κατά την εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας. Έμφαση θα δοθεί στον Περιβαλλοντικό Τομέα και τις επιπτώσεις που προκύπτουν σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διατάξεις.

## ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ:

Η Βιβλιογραφία στην οποία στηρίχτηκε η συγκεκριμένη Διπλωματική Εργασία αποτελείται από πηγές και Οργανισμούς σχετιζόμενα ιδίως με τη Λιμενική Βιομηχανία, την Προστασία του Περιβάλλοντος και τον χώρο της Νομοθεσίας. Πρόκειται κατά βάση για δεδομένα όσο το δυνατόν πιο πρόσφατα, ώστε να προκύψουν συμπεράσματα ικανά να μας οδηγήσουν σε κριτικές σκέψεις και κατευθύνσεις για μελλοντική έρευνα. Ταυτόχρονα όμως και η συμβολή ιστορικά καθιερωμένων δεδομένων, όπως είναι η Σύμβαση MARPOL 73/78, υπήρξαν βασικοί κατευθυντήριοι οδηγοί. Έμφαση επίσης, δίνεται σε μελέτες που στηρίζονται σε εμπειρικά δεδομένα και στατιστικά στοιχεία και όχι τόσο σε θεωρία, με εξαίρεση την αναφορά στο Νομοθετικό Πλαίσιο. Έγινε χρήση τόσο ελληνόγλωσσης όσο και ξενόγλωσσης βιβλιογραφίας, στα πλαίσια βέβαια που αυτό ήταν εφικτό καθώς το θέμα της εργασίας αφορά μόνο την ελληνική πραγματικότητα, οπότε και η υπάρχουσα Διεθνής Βιβλιογραφία δεν εξειδικεύεται τόσο.

Παρακάτω, παρέχεται μια πρώτη παρουσίαση της **βασικής** Βιβλιογραφίας στην οποία και στηρίχτηκε η εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας:

- ***Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π. Βλάχος, « Ναυτιλιακή Οικονομική », Εκδόσεις J.J.Hellas, Β Έκδοση – 2006:***

Στο παρόν βιβλίο αναδύονται σύγχρονοι προβληματισμοί γύρω από το χώρο της Ναυτιλίας, παρουσιάζονται νέες διεθνείς ρυθμίσεις και το πλαίσιο που επικρατεί εν γένει. Τα εκάστοτε Συστήματα Διασφάλισης Ποιότητας και οι αντίστοιχες Πιστοποιήσεις, εντάσσονται στο Κοινωνικό Κόστος παραγωγής Θαλάσσιων Μεταφορικών Υπηρεσιών. Παράλληλα, ως προς το ρόλο των Λιμενικών Αρχών στην ασφαλή διαχείριση αποβλήτων, υποστηρίζεται πως αυτός (Port State Control) είναι συμπληρωματικός των Επιθεωρήσεων που διεξάγονται είτε από το Νηογνώμονα, το Κράτος Σημαίας είτε τέλος από Ασφαλιστικούς φορείς.

- ***Β.Τσελέντης, « Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία », Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα – 2008:***

Έμφαση δίνεται σε περιβαλλοντικές πτυχές των θαλάσσιων μεταφορών και σε αποτελεσματικότερους τρόπους διαχείρισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης. Συσχετισμός με το ανάλογο Νομοθετικό πλαίσιο και Συσχέτιση με τα συνήθη Συστήματα Τιμολόγησης των παρεχόμενων Λιμενικών Υπηρεσιών.

- ***ΚΥΑ 3418/07/2002, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αρ. φύλλου 712 – Τεύχος Β, 11 Ιουνίου 2002***
- ***ΚΥΑ 8111.1/41/09, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αρ. φύλλου 412 – Τεύχος Β, 6 Μαρτίου 2009***
- ***Α. Πάλλης – Κ. Χλωμούδης, « Προς μία Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική. Η λιμενική Βιομηχανία στην Προοπτική της Αειφόρου Κινητικότητας », Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2001:***

Επισήμανση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της Λιμενικής Βιομηχανίας υπό το πρίσμα της *Πράσινης Βίβλου*, με την οποία προωθείται η υιοθέτηση Κοινών Πολιτικών στα ευρωπαϊκά τουλάχιστον λιμάνια και η ύπαρξη τέτοιων υποδομών σε αυτά, ώστε να επιτυγχάνεται αποτελεσματικότητα.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ

### 1.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΠΟΛΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

#### *1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ*

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/59/ΕΚ αφορά στις απαιτούμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και στον τρόπο παροχής υπηρεσιών αναφορικά με την παραλαβή αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, καθώς και στα αναγκαία Σχέδια Διαχείρισης που χρειάζονται. Η εν λόγω Οδηγία προκύπτει ως μία προσπάθεια εξομάλυνσης και διόρθωσης ελλείψεων της Σύμβασης MARPOL 73/78.

Χρήσιμη καθίσταται στο σημείο αυτό, μια σύντομη ιστορική αναδρομή και επεξήγηση ιδίως του βασικού περιεχομένου της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες οι συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων υπήρξαν δραματικές τόσο στο θαλάσσιο περιβάλλον όσο και στο έμπυχο ναυτεργατικό δυναμικό. Οι εξελίξεις των τελευταίων χρόνων, σε συνδυασμό με τις ολοένα και επιταχυνόμενες απαιτήσεις του σύγχρονου τρόπου ζωής, ώθησαν το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO – International Maritime Organization), στη λήψη και υιοθέτηση ενός ασφαλέστερου θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι, στις **17/ 11/ 1993** με την **απόφαση A741**, ο IMO προτάσσει τον « Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος » (ISM CODE – International Safety Management Code).

Χάρη στον ISM Code καθιερώνεται πλέον ένα διεθνές πρότυπο, αναφορικά με τη διαχείριση και τη λειτουργία των πλοίων. Θεσπίζεται ένα ολοκληρωμένο σύνολο λειτουργικών κανόνων, τόσο για την εκάστοτε διαχειρίστρια εταιρεία όσο και για το πλοίο, που αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης.



Ο παραπάνω Κώδικας αφομοιώθηκε από τη « Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα » (SOLAS – Safety of Life at Sea), στις 21/ 06/ 1994 και ενσωματώθηκε στο νέο της Κεφάλαιο ΙΧ. Η υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ξεκίνησε την 01/ 07/ 1998 για όλα τα επιβατηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια, τα χημικά δεξαμενόπλοια και για τα φορτηγά χύδην φορτίων άνω των 500 GRT, ενώ για τα υπόλοιπα φορτηγά πλοία η υποχρέωση εφαρμογής ίσχυσε από 01/ 07/ 2002.

Το 2002, κατά τη διάρκεια Διπλωματικής Διάσκεψης γύρω από ζητήματα που αφορούσαν τον τομέα της ναυτικής ασφάλειας, πραγματοποιήθηκαν επίσης κάποιες τροποποιήσεις στη Σύμβαση, με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας επί του πλοίου αλλά και σε περιοχές διασύνδεσης πλοίου – λιμένα. Οι αλλαγές αυτές, είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός νέου κεφαλαίου στη SOLAS το οποίο και αναφέρεται αποκλειστικά στη ναυτική ασφάλεια και ταυτόχρονα περιλαμβάνει τον « Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια στο Πλοίο και στο Λιμάνι » (ISPS CODE – International Ship and Port Facility Security Code). Ο συγκεκριμένος Κώδικας, που τέθηκε σε ισχύ από 01/ 07/ 2004, περιέχει λεπτομερείς και υποχρεωτικές απαιτήσεις σχετικά με το θέμα της ασφάλειας από πλευράς αρμόδιων Κυβερνητικών Φορέων, Λιμενικών Αρχών και Ναυτιλιακών Εταιρειών. Παράλληλα, προσφέρει σειρά κατευθυντήριων γραμμών, οι οποίες δεν έχουν όμως υποχρεωτική ισχύ.

Ωστόσο, νέες τροποποιήσεις αναμένονται να τεθούν σε ισχύ από 01/ 07/ 2010: Ειδικότερα, στο Κεφάλαιο V της SOLAS, που αναφέρεται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, προστίθεται μια νέα παράγραφος στον Κανονισμό 22. Αφορά στην Ορατότητα της Ναυτιλιακής Γέφυρας και επιτρέπει την απελευθέρωση έρματος στη θάλασσα, υπό την προϋπόθεση ότι η πράξη αυτή κρίνεται ως ασφαλής από τον καπετάνιο και ότι λαμβάνονται υπόψη όλα τα μειωμένα πεδία ορατότητας εξαιτίας της επιχείρησης, ώστε να διασφαλιστεί η διατήρηση ενός συνεχώς κατάλληλου παρατηρητηρίου. Φυσικά, η όλη διαδικασία θα πρέπει να εφαρμοστεί και να διεξαχθεί σύμφωνα με το πλάνο διαχείρισης έρματος του πλοίου και τις αντίστοιχες συστάσεις σχετικά με την απελευθέρωση έρματος. Υποχρεωτική θα είναι και η καταγραφή της ώρας εκκίνησης και τερματισμού της όλης διαδικασίας στο Αρχείο Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων του Πλοίου.

Η SOLAS αποτελεί ουσιαστικά την κυριότερη Σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων (Seaworthiness) και αλληλοσυμπληρώνεται με τη Σύμβαση MARPOL 73/78 σε ζητήματα που αφορούν τη ναυτική ασφάλεια και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Η Συνδιάσκεψη του IMO το 1978 για την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (TSSP), κατέληξε σε Πρωτόκολλο της Σύμβασης MARPOL βάσει του οποίου καθιερώνονται:

**A) Σύστημα Αδρανούς Αερίου (Inert Gas System)**, πρόκειται για αέριο - όπως το άζωτο ή το διοξείδιο του άνθρακα ή κάποιο μείγμα αερίων – που περιέχει ανεπαρκή ποσότητα οξυγόνου, με συνέπεια η καύση των υδρογονανθράκων να καθίσταται αδύνατη.

**B) Επιπρόσθετα Ραντάρ**

**Γ) Διπλή Δυνατότητα Πλοήγησης (Emergency Steering Gear)**

Οι τροποποιήσεις της MARPOL που ακολούθησαν το 1983, καθιέρωσαν το « Διεθνή Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα » (**IBC CODE** – International Code for the Construction and Equipment of ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk) και τον « Διεθνή Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν Ρευστοποιημένα Αέρια Χύμα » (**IGC CODE** – International Code for the Construction and Equipment of ships carrying Liquefied Gases in Bulk). Οι Κώδικες αυτοί θεωρούνται **υποχρεωτικοί** για τα κράτη που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση MARPOL και φυσικά μεταξύ αυτών, υπάγεται και η Ελλάδα.

Αξίζει να διευκρινιστεί πως το τεράστιο έργο που επιτελεί ο IMO δε θα ήταν δυνατό να επιτευχθεί χωρίς κατάλληλο καταμερισμό των αρμοδιοτήτων. Οπότε και οι εργασίες του Οργανισμού προωθούνται, υλοποιούνται και εξελίσσονται μέσα από τις **πέντε Επιτροπές του Οργανισμού** και το μεγάλο αριθμό των Υπο-επιτροπών. Αναλυτικότερα, οι Επιτροπές που σχετίζονται, άμεσα ή έμμεσα, με το ζήτημα της Ασφαλούς Διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου είναι οι κάτωθι:

### **1. Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC – Maritime Safety Committee):**

Αποτελεί το Τεχνικό Όργανο του IMO, όπου και μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα Υπουργεία Μεταφορών των εκάστοτε κρατών – μελών. Μεταξύ των τομέων ενασχόλησης της Επιτροπής, υπάγονται και θέματα που αφορούν στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, στην Εκπαίδευση και Παρακολούθηση των Πληρωμάτων (STCW – Standards of Training and Watchkeeping), Μεταφορά Επικίνδυνων φορτίων, Κατασκευή Πλοίων και Εξοπλισμού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα.

**2. Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC – Marine Environment Protection Committee):** Το ενδιαφέρον της επικεντρώνεται σε περιβαλλοντικούς προσανατολισμούς και ανησυχίες που διέπουν το χώρο της Ναυτιλίας και έχει πρωταρχικό ρόλο σε ζητήματα τροποποιήσεων της MARPOL, λαμβάνοντας υπόψη τεχνικά και νομικά ζητήματα.

**3. Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Co-operation Committee):** Απευθύνεται ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, όπως είναι η Ελλάδα. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση που προέρχεται από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης ( UNDP ) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) των Ηνωμένων Εθνών. Η Ελλάδα συμμετέχει ως κράτος μέλος, οπότε και δέχεται τις ανάλογες επιρροές.

**4. Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee):** Πρόκειται για επικουρικό όργανο του IMO και ασχολείται με τη διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας των πλοίων. Έτσι, το βασικό έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη Διεθνή Ναυτιλία, όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή αποχωρεί από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς.

Η Ελλάδα αποτελεί χώρα – μέλος του IMO ήδη από το 1958, οπότε και οτιδήποτε αποφασίζεται από τον IMO, έχει άμεσο αντίκτυπο στην Ελλάδα και πρέπει να εφαρμοστεί. Από τη στιγμή που η Ελλάδα αποτελεί πρωταρχικό μάλιστα μέλος του Οργανισμού, οφείλει να προσαρμόζει στα ελληνικά δεδομένα τις όποιες κατευθυντήριες γραμμές προωθεί ο IMO, καθώς επίσης και τις υποχρεωτικές διατάξεις που κατά καιρούς αυτός προτάσσει. Ως προς τούτο και η ανωτέρω αναφορά στις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις, εφόσον αποτελούν μέρος της ελληνικής νομοθεσίας μέσα από κατάλληλες διαδικασίες αφομοίωσης.

### **1.1.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Η Ελλάδα αποτελεί, ως γνωστόν, το γεωγραφικό σταυροδρόμι που ενώνει την Ευρώπη με την Ασία και την Αφρική. Η ναυτική υπεροχή της χώρας μας, σε συνδυασμό με τα φυσικά πλεονεκτήματα που παρέχουν τα πολυάριθμα νησιά μας, η τεχνογνωσία των ανθρώπων της θάλασσας που κατά παράδοση οι περισσότεροι ασχολούνται τουλάχιστον με τον τομέα της αλιείας και βεβαίως ο τουρισμός μας, έχουν προάγει τον κλάδο της Ναυτιλίας σε βασικό πυλώνα στήριξης της ελληνικής οικονομίας. Το γεγονός της ύπαρξης ξεχωριστού Υπουργείου για τη Ναυτιλία και τη χάραξη Νησιωτικής Πολιτικής, αποτελεί ένα πρώτο στοιχείο της εξέχουσας σημασίας και του ρόλου που αυτή διαδραματίζει στην ελληνική πραγματικότητα.

Η ελληνική ναυτιλία ήταν και είναι η δύναμη της Ελλάδος και το έχει αποδείξει διαχρονικά. Αυτό το επιβιώνει το γεγονός ότι μόνο και μόνο το 2004 η ελληνική ναυτιλία, εισέφερε στην χώρα συνάλλαγμα 17 δισ. δολαρίων. Οι παράγοντες που στήριξαν και στηρίζουν είναι :

Οι Έλληνες εφοπλιστές με τα κεφάλαια τους διατηρούν τα πλοία τους κάτω από την ελληνική πλοιοκτησία με συνέπεια να εισρέει συνάλλαγμα στην χώρα μας και να εργάζονται οι Έλληνες ναυτικοί.

Οι Ναυτικοί που έχουν αποδείξει διαχρονικά την υποστήριξη που προσέφεραν στην πατρίδα μας. Πέρα από το σκληρό επάγγελμά τους και την ανεκτίμητη εισφορά τους στη στήριξη και ανάπτυξη της Ναυτιλίας, επιπλέον με τα χρήματα που εισρέουν σαν συνάλλαγμα να υπάρχει στήριξη της ελληνικής οικονομίας. Η προσφορά τους αυτή ήταν βέβαια περισσότερο εμφανής πριν από την Ενοποίηση των Νομισμάτων μέσω του Ευρώ.

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με τον χειρισμό των θεμάτων που αφορούν την ελληνική ναυτιλία.

Σε όλους μας είναι γνωστό πως οι πιο δυνατοί ανταγωνιστές για την ελληνική ναυτιλία είναι η **Ολλανδία, το Βέλγιο και διεθνώς η Κίνα, η Ρωσία, η Κορέα.**

Παρόλα αυτά, τίποτα δε φαίνεται να κλονίζει ή τουλάχιστον να απειλεί την κυρίαρχη θέση της χώρας μας, γεγονός που αποδεικνύεται από τα κάτωθι στοιχεία:

Σύμφωνα με τα επίσημα **στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος**, το συνάλλαγμα που εισέρευσε στην ελληνική οικονομία, ήταν 17 δις δολάρια το 2004 και υπήρξε αύξηση κατά 40,6% σε σύγκριση με το 2003 . Τα χρήματα αυτά προήλθαν από το σύνολο των υπό ελληνική διαχείριση πλοίων που κατά το έτος εκείνο υπολογίζονταν σε 3.370. Φυσικά κάτι τέτοιο δε σημαίνει πως δεν υπάρχουν σημαντικά μειονεκτήματα όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητα, στο κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο και στις υποδομές. Την ίδια χρονιά, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) **κ.Νίκος Ευθυμίου**, εκφράζει τις απόψεις του, λέγοντας:

*«Για να συνδεθεί παραγωγικά το πλοίο με την εθνική οικονομία δεν είναι η ναυτιλία που πρέπει να πάει πίσω, αλλά το κράτος που πρέπει να πάει μπροστά για να τη συναντήσει σε ένα σύγχρονο και καλά οργανωμένο Ναυτιλιακό Κέντρο στον Πειραιά».*

Με τη σειρά του, ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης και κατόπιν συνάντησης με τον Πρωθυπουργό κ.Κ. Καραμανλή, δήλωσε:

*«Η ελληνική Ναυτιλία είναι πρώτη στην ατζέντα της σημερινής Κυβέρνησης. Αποτελεί τη βαριά βιομηχανία της ελληνικής Οικονομίας. Το προηγούμενο διάστημα πετύχαμε πολλά...».*

Αναλυτικότερα και βάσει πρόσφατων στοιχείων, η τρέχουσα κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά<sup>1</sup> :

- Τα τελευταία 13 χρόνια οι ελληνικές εξαγωγές **υπηρεσιών** αυξάνονταν (σε σταθερές τιμές) με μέσο ετήσιο ρυθμό 10%, ενώ την ίδια περίοδο οι εξαγωγές **εμπορευμάτων** αυξάνονταν με μέσο ετήσιο ρυθμό 4% (δηλαδή περίπου όσο και το ΑΕΠ). Και μόνο από το στοιχείο αυτό φαίνεται πόσο υπερέχει ο τομέας των υπηρεσιών σε σύγκριση με τους άλλους τομείς της οικονομίας, χάρη κυρίως στη δραστηριότητα της ναυτιλίας και του τουρισμού.

<sup>1</sup> Από στοιχεία και μελέτες της Τράπεζας της Ελλάδος και ομιλία του Διοικητή της κ. Α. Προβόπουλου στις 27/ 11/ 2008 στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, με θέμα: « Η κατάσταση Του Διεθνούς Χρηματοπιστωτικού και Μακροοικονομικού Περιβάλλοντος: Προκλήσεις για την Ελληνική Ναυτιλία.»

- Ενώ η Ελλάδα συμμετέχει με ποσοστό χαμηλότερο του 0,5% στο διεθνές εμπόριο (δηλαδή στο σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών και εξαγωγών), ο ελληνικών συμφερόντων στόλος αποτελεί το 17% του παγκόσμιου στόλου. Και οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών καλύπτουν περίπου το ένα τέταρτο του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας.

- Το 2007 οι **ακαθάριστες** εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα πλησίασαν τα 16 δισ. ευρώ. Αντιπροσώπευαν δηλαδή το 7% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 ήταν μόλις 1%. Οι εισπράξεις ανά κάτοικο ανήλθαν σε 1.400 ευρώ στην Ελλάδα, ενώ το αντίστοιχο μέγεθος στο σύνολο της Ε.Ε.-27 ήταν περίπου 200 ευρώ.

- Τους πρώτους εννέα μήνες του 2008, οι **ακαθάριστες** εισπράξεις από ναυτιλιακές υπηρεσίες ξεπέρασαν τα **14 δισ. ευρώ**, δηλαδή αυξήθηκαν κατά περίπου 25% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο. Για ολόκληρο το 2008, αναμένεται ότι θα ξεπεράσουν το υψηλό επίπεδο του 2007, παρά τις αρνητικές εξελίξεις των τελευταίων μηνών στη ναυλαγορά.

- Η ελληνική ποντοπόρα ναυτιλία εκτιμάται ότι προσφέρει απασχόληση σε περισσότερους από 16.000 Έλληνες ναυτικούς. Επιπλέον, οι περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα προσφέρουν απασχόληση σε περίπου 12.500 άτομα, η πλειονότητα των οποίων είναι Έλληνες πολίτες. Και αθροιστικά, σε επιχειρήσεις συνδεδεμένες επικουρικά με τη ναυτιλία, απασχολούνται περίπου 200.000 άτομα.

Στις υψηλές επιδόσεις και την ουσιαστική μακροοικονομική συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας συνέβαλε, κατά την τελευταία 5ετία, η σημαντική άνοδος της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, λόγω του υψηλού ρυθμού ανάπτυξης της παγκόσμιας παραγωγής και του διεθνούς εμπορίου. Καθώς πάνω από το 80% του όγκου των εμπορευμάτων μεταφέρεται δια θαλάσσης, η ναυτιλία συνέβαλε καίρια στην παγκοσμιοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας, με τη μεταφορά πρώτων υλών και των τελικών προϊόντων. Ταυτόχρονα, οι ευνοϊκές συνθήκες χρηματοδότησης, στην ίδια περίοδο, επέτρεψαν την ανάληψη σημαντικών επενδυτικών προγραμμάτων για την ανανέωση του εμπορικού στόλου.

Το σημερινό διεθνές οικονομικό περιβάλλον και το χρηματοπιστωτικό σύστημα αντιμετωπίζουν τη χειρότερη κρίση από τη δεκαετία του 1930, καθώς έχουν εμπλακεί σ' ένα διπλό φαύλο κύκλο:

- Από τη μία πλευρά, η **επιδείνωση** στις χρηματοπιστωτικές αγορές και η επιδείνωση στην πραγματική οικονομία επιδρούν η μια στην άλλη με τρόπο αρνητικό. Η αλληλεπίδραση αυτή ανατροφοδοτεί και εντείνει τις συνθήκες κρίσης, ενώ συντηρεί έναν ασυνήθιστα υψηλό βαθμό αβεβαιότητας.

- Από την άλλη, η κρίση που στην αρχή εκδηλώθηκε στις ΗΠΑ και στις άλλες προηγμένες οικονομίες, τώρα αγγίζει και τις αναδυόμενες οικονομίες. Και αυτό αφενός επειδή η αβεβαιότητα στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές οδηγεί σε περιορισμό της ροής κεφαλαίων προς τις οικονομίες αυτές και, αφετέρου, διότι περιορίζεται η ζήτηση των προηγμένων οικονομιών για εισαγωγές από τις αναδυόμενες οικονομίες. Με τη σειρά της, η επιβράδυνση της ανάπτυξης των αναδυόμενων οικονομιών πλήττει τις εξαγωγές των προηγμένων οικονομιών.

Στη ζώνη του ευρώ, οι πολύ θετικές και συνεχείς παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας κατόρθωσαν να αποτρέψουν τα χειρότερα στις χρηματοπιστωτικές αγορές. Ταυτόχρονα, οι διεθνώς συντονισμένες παρεμβάσεις των κυβερνήσεων αποβλέπουν στην ανακοπή της πτωτικής τάσης και στην κατά το δυνατόν επίσπευση της οικονομικής ανάκαμψης.

Είναι χαρακτηριστικό ότι όλοι οι διεθνείς οργανισμοί αναθεωρούν διαρκώς επί το δυσμενέστερο τις προβλέψεις τους, με συχνότητα που δεν είχε ξανασυμβεί στο παρελθόν. Σύμφωνα με τις τελευταίες προβλέψεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ), ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας θα περιορισθεί σε **2, 2%** το 2009, από 5% το 2007. Στις προηγμένες οικονομίες προβλέπεται ότι το 2009 το ΑΕΠ θα μειωθεί κατά περίπου 0,5%. Ανάλογα απαισιόδοξες προβλέψεις κάνουν και οι άλλοι διεθνείς οργανισμοί. Σοβαρή επιβράδυνση της παραγωγής αναμένεται επίσης στις αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες οικονομίες, οι οποίες τα τελευταία χρόνια αποτέλεσαν την ατμομηχανή της παγκόσμιας ανάπτυξης. **Σε αυτές ο ρυθμός ανάπτυξης θα παραμείνει το 2009 θετικός, αλλά θα περιοριστεί σε περίπου 5%,**

**από 8% το 2007.** Στην τελευταία αυτή κατηγορία, ανήκει και η Ελλάδα, οπότε και αναμένεται επιβράδυνση στο ρυθμό ανάπτυξής της.

Απαισιόδοξες είναι οι προβλέψεις και για το διεθνές εμπόριο. Ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου αυξανόταν στην τετραετία 2004-2007 με μέσο ετήσιο ρυθμό πάνω από 8,5%. Σύμφωνα όμως με τις τελευταίες προβλέψεις του ΔΝΤ, ο ρυθμός ανόδου του παγκόσμιου εμπορίου θα υποχωρήσει στο 4,6% φέτος και στο 2,4% το 2009, ενώ σύμφωνα με τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), η αύξηση θα είναι μόλις 1,9% το 2009.

Υπάρχουν μάλιστα και ακόμη πιο απαισιόδοξες προβλέψεις: **Η Παγκόσμια Τράπεζα**, στην έκθεση που ετοίμασε πρόσφατα για τη σύνοδο των G-20, εκτιμά ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου το 2009 όχι μόνο δεν θα αυξηθεί, αλλά αντίθετα θα μειωθεί κατά 2,5%. Η τελευταία φορά που είχε καταγραφεί μείωση του διεθνούς εμπορίου ήταν το 1982.

Με βάση την προαναφερόμενη και ισχύουσα κατάσταση στο χώρο της οικονομίας, οι προκλήσεις για τη Ναυτιλία είναι κρίσιμες και ανάλογη έμφαση πρέπει να δοθεί στη λήψη κατάλληλων μέτρων. Η προβλεπόμενη για το 2009 σημαντική υποχώρηση της οικονομικής δραστηριότητας στις προηγμένες και τις αναδυόμενες οικονομίες και η ύφεση του διεθνούς εμπορίου αποτελούν για τη ναυτιλία μια νέα και σημαντική πρόκληση. Παράλληλα, πρέπει να συνεκτιμηθεί και το γεγονός της περιορισμένης λήψης πιστώσεων των ναυτιλιακών εταιρειών, εξαιτίας της κρίσης που πλήττει τον τραπεζικό κλάδο.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στην εξέλιξη των ναύλων:

- Ο δείκτης **Baltic Dry Index (BDI)**, που αποτυπώνει την εξέλιξη των ναύλων για τα πλοία μεταφοράς ξηρού/χύδην φορτίου, παρουσίασε ιστορική πτώση φέτος από το επίπεδο των 11.793 μονάδων τον Μάιο στις 800 μονάδες στις αρχές Νοεμβρίου 2008. Η πτώση αυτή αντανακλά – εκτός από την επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου – τη μείωση των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος στην Κίνα και την αύξηση του στόλου λόγω των παραδόσεων νέων πλοίων.



- Επίσης, από τον Αύγουστο του 2008, μειώθηκαν και οι ναύλοι των πετρελαιοφόρων. Η ανάκαμψή τους το πρώτο εξάμηνο του 2008 ήταν περιορισμένης διάρκειας και συνδεόταν με το ότι η αύξηση του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων ήταν μικρή συγκριτικά με τη ζήτηση, ιδίως λόγω μετασκευών πετρελαιοφόρων σε πλοία ξηρού φορτίου ενόψει της απόσυρσης των πλοίων μονού τοιχώματος από το 2010. Η περιορισμένη αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου και η μείωση της παραγωγής του ΟΠΕΚ αναμένεται να συμπιέσουν περαιτέρω τους ναύλους των πετρελαιοφόρων πλοίων.

- Τέλος, έχουν μειωθεί σημαντικά τους τελευταίους μήνες τόσο ο όγκος των μεταφερόμενων εμπορευματοκιβωτίων (containers) όσο και οι ναύλοι των σχετικών πλοίων.

Όσον αφορά στις επενδύσεις της ναυτιλίας, αξιολογούμενα είναι τα εξής:

- Καθώς τα προηγούμενα χρόνια ήταν υψηλή η ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, έγιναν μαζικές παραγγελίες για ναυπήγηση νέων πλοίων, με συνέπεια η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου να αυξηθεί περίπου κατά 7%, το 2007. Αν δεν ληφθούν υπόψη οι τελευταίες ακυρώσεις συμβολαίων ναυπήγησης πλοίων, εκτιμάται ότι την περίοδο 2008-2012 ο παγκόσμιος στόλος θα αυξάνεται κατά περίπου 10% ετησίως, δηλαδή πολύ ταχύτερα από τον όγκο του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

- Ο ελληνικός εφοπλισμός δεν απουσίασε από αυτήν την επέκταση και ανανέωση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Μόνον τους πρώτους 10 μήνες του 2008 παραγγέλθηκαν περίπου 170 πλοία συνολικής αξίας 12,6 δισ. δολαρίων, ενώ το αντίστοιχο 10μηνο του 2007 είχε παραγγελθεί σχεδόν ο τριπλάσιος αριθμός πλοίων. Στις αρχές του 2008, τα υπό κατασκευή πλοία ελληνικών συμφερόντων αντιστοιχούσαν στο 48,9% του εν ενεργεία ελληνόκτητου στόλου.

Οι ακυρώσεις παραγγελιών για ναυπηγήσεις πλοίων, βραχυπρόθεσμα θα επηρεάσουν ως ένα βαθμό τα αποτελέσματα των εταιρειών, εξαιτίας της απώλειας των προκαταβολών. Μακροχρόνια όμως, θα συμβάλλουν στον περιορισμό της προσφερόμενης μεταφορικής δυναμικότητας και συνεπώς στην εξισορρόπηση της προσφοράς με τις μελλοντικές συνθήκες ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών. Σε αυτή την εξισορρόπηση ενδέχεται να συμβάλλουν και άλλοι δύο παράγοντες:

(α) τυχόν αποφάσεις των ναυτιλιακών εταιρειών να οδηγήσουν πλοία του στόλου τους – κυρίως τα μεγαλύτερης ηλικίας – είτε σε **προσωρινή απόσυρση** (lay up) είτε σε **οριστική** (scrapping).

(β) η απόφαση της κινεζικής κυβέρνησης να μη χορηγήσει νέες άδειες για την ίδρυση ναυπηγείων και να επιβάλει αυστηρά κριτήρια έγκρισης για τις επεκτάσεις των υπαρχόντων.

Γενικά, η διεθνής κρίση επέφερε υποχώρηση του ρυθμού ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Ωστόσο, οι οικονομίες των αναπτυσσομένων χωρών, μέσα στις οποίες εντάσσεται και η Ελλάδα, θα εξακολουθήσουν να παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, αν και αισθητά χαμηλότερους συγκριτικά με προγενέστερες περιόδους. Το γεγονός αυτό, πιθανολογείται πως δύναται να συμβάλει στη διατήρηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών σε ικανοποιητικά επίπεδα. Από την άλλη πλευρά, η μεγέθυνση του παγκόσμιου στόλου με ρυθμούς υψηλότερους από εκείνους του όγκου του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου αναμένεται ότι θα ασκήσει σημαντική πίεση στους ναύλους των πλοίων. Συνεπώς, η εξισορρόπηση της αγοράς ναύλων απαιτεί περιορισμό της προσφοράς, είτε με **την ακύρωση των παραγγελιών** ναυπήγησης νέων πλοίων είτε με τη **διάλυση πλοίων** μεγάλης ηλικίας.

Η Ελλάδα μέσα από τη συμμετοχή της σε πλειάδα Διεθνών Οργανισμών και Ενώσεων, καταβάλλει προσπάθειες εκσυγχρονισμού και επιτυγχάνει συνεχή ενημέρωση γύρω από επερχόμενες εξελίξεις. Χάρη στη συνεργασία που αναπτύσσεται εντός των Διεθνών Οργανισμών και Ενώσεων, η χώρα μας δύναται να αντισταθμίσει την επέλευση πιθανών κινδύνων και σε περίπτωση που τελικώς προκύψουν, να είμαστε σε θέση να τους αντιμετωπίσουμε πιο αποτελεσματικά.

Ως γνωστόν, οι τάσεις στην παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο, καθορίζουν τις εξελίξεις και τις μεταβολές στον τομέα των Μεταφορών, άρα και της Ναυτιλιακής και ειδικότερα της Λιμενικής Βιομηχανίας. Πιο συγκεκριμένα, ο ρόλος των λιμανιών έχει διαφοροποιηθεί στη σύγχρονη εποχή και συντάσσεται με τους όρους του ανταγωνισμού. **Η παγκοσμιοποίηση, ο φιλελευθερισμός του εμπορίου και οι νέες απαιτήσεις των χρηστών**, έχουν μετατρέψει το λιμάνι σε κέντρο παροχής υπηρεσιών προς ολόκληρη τη μεταφορική αλυσίδα από τον παραγωγό ως τον

παραλήπτη. Έτσι, τα λιμάνια αποκτούν ολοένα και περισσότερο τον έλεγχο της μεταφοράς προς την ενδοχώρα, στοχεύοντας στην παροχή door-to-door υπηρεσιών.

Δεν μπορούμε επίσης να παραβλέψουμε το γεγονός ότι οι μεταβολές στο μέγεθος και την τεχνολογία των πλοίων επέδρασαν σημαντικά στη συνειδητοποίηση για αναγκαιότητα μεταβολής των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Σημαντικός είναι και ο ρόλος των λιμανιών ως ελεγκτών της ρύπανσης. Χάρη σε σύγχρονα και τεχνολογικά άρτια συστήματα που οφείλουν να διαθέτουν, αποτελούν διασφαλιστές στην προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, έχουν αναλάβει την ευθύνη της προστασίας των χρηστών τους και του φορτίου αυτών, οπότε και είναι αναγκασμένα συνεχώς να αναπτύσσουν μέτρα διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ακόμα και αντιτρομοκρατικής προστασίας και αποτροπής παράνομων πράξεων. Τίθεται λοιπόν ζήτημα νέων επενδύσεων, καθώς και το είδος και ο προσανατολισμός αυτών.

Το έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, η ανάγκη για αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και η εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας, επιδιώκεται μέσα από τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμενικών τερματικών σταθμών ακόμη και μέσα στο ίδιο το λιμάνι. Οπότε, από τη μια πλευρά παρατηρείται το φαινόμενο της συγκέντρωσης στα λιμάνια και από την άλλη, η ανάπτυξη περισσότερων δικτύων. Οι πολυεθνικές εταιρείες οδήγησαν σε ολιγοψωνιστική αγορά και διαμόρφωσαν **οριζόντια ολοκλήρωση** οι ναυτιλιακές εταιρείες, που αποτελούν και τους κύριους χρήστες των λιμανιών, μετατρέπονται ομοίως σε ολιγοψωνιστές του λιμενικού προϊόντος. Παράλληλα, δεν είναι λίγες οι ναυτιλιακές εταιρείες που διεκδικούν τερματικά για αποκλειστική χρήση και μετατρέπονται έτσι σε παραγωγούς του λιμενικού προϊόντος, αναπτύσσοντας κατά αυτό τον τρόπο και **κάθετη ολοκλήρωση** στη λιμενική παραγωγή. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Κινεζικής COSCO που για ορισμένα χρόνια θα έχει την αποκλειστική διαχείριση τερματικών σταθμών ΣΕΜΠΟ στο λιμάνι του Πειραιά.

Η δομή της Λιμενικής Βιομηχανίας και Παραγωγής, έχουν αλλάξει ριζικά και έχουν πλέον τοποθετηθεί σε νέα βάση. Ο ανταγωνισμός επιβάλλει την επιλογή εξειδικευμένων τερματικών σταθμών, ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν τις βέλτιστες

δυνατές υπηρεσίες με το χαμηλότερο κόστος, στον ελάχιστο χρόνο και με την καλύτερη ποιότητα και ασφάλεια. Οι Περιβαλλοντικοί παράγοντες και οι αντίστοιχες παρεχόμενες υπηρεσίες από το κάθε λιμάνι, συνιστούν μια νέα μορφή ανταγωνισμού. Το γεγονός αυτό, φυσικά, δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την Ελληνική Λιμενική Βιομηχανία, καθώς η χώρα μας φημίζεται για την έντονη ναυτική παράδοση που διαθέτει. Οι βασικές μορφές ανταγωνισμού που έχουν αναπτυχθεί:

- § **Ενδολιμενικός Ανταγωνισμός** (μέσα στο ίδιο το λιμάνι)
- § **Διαλιμενικός Ανταγωνισμός** (μεταξύ διαφορετικών λιμανιών)
- § **Ανταγωνισμός μεταξύ των Λιμενικών Αρχών** (αφορά ιδίως σε εθνικό, τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο για υποδομές μέσα και γύρω από το λιμάνι)

Τα λιμάνια αποτελούν βασικό παράγοντα στήριξης της διεθνούς οικονομίας και έχουν χαρακτηριστεί ως ‘ παγκόσμια χωριά ’. Στην Ευρώπη μόνο, κατά μέσο όρο τα λιμάνια, διαχειρίζονται ετησίως γύρω στα 11 εκατ. πλοία, 3,5 δις τόνους αγαθών και 350 εκατ. επιβάτες. **Τα λιμάνια και οι αντίστοιχες υπηρεσίες, δημιουργούν προστιθέμενη αξία της τάξης των 20 δις € ενώ γενικά όλο το ναυτιλιακό cluster δημιουργεί προστιθέμενη αξία κάπου 111 δις € σε ετήσια βάση και μόνο όσον αφορά την Ευρώπη.** Τα μεγέθη λοιπόν είναι τεράστια και η συμβολή της Λιμενικής Βιομηχανίας και Παραγωγής στην ανάπτυξη της οικονομίας είναι επίσης μεγάλη. Εφόσον η χώρα μας κατατάσσεται μεταξύ των πρώτων θέσεων στις χώρες με μεγάλη ναυτική δύναμη, εύκολα μπορεί κανείς να αναλογιστεί πως τα αριθμητικά δεδομένα και τα χρηματικά ποσά που διαχειρίζεται είναι αρκετά αξιόλογα.

Προκειμένου όμως η Λιμενική Βιομηχανία να αποφέρει τέτοιου ύψους αποδόσεις και κέρδη, θα πρέπει να διατεθούν ανάλογα κεφάλαια σε επενδύσεις υποδομών και εκσυγχρονισμού. Τα ελληνικά λιμάνια οφείλουν και πρέπει να συμβαδίζουν με τις γενικότερες εμπορικές εξελίξεις και απαιτήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Ως γνωστόν, οι λιμενικές επενδύσεις εν γένει ανήκουν στην κατηγορία υψηλής κεφαλαιοποίησης και ρίσκου αντίστοιχου των υψηλών αναμενόμενων αποδόσεων. Οπότε και η συνδρομή του χρηματοοικονομικού κλάδου κρίνεται ως αναγκαία σε μια προσπάθεια επιλογής και αξιολόγησης των καταλληλότερων χρηματοδοτικών εργαλείων και των τρόπων αποπληρωμής των πηγών χρηματοδότησης.

Λογικό είναι ότι οποιαδήποτε επένδυση και να πραγματοποιηθεί και με οποιαδήποτε μέθοδο, εμπεριέχει κάποιο βαθμό κινδύνου· το μέγεθος του οποίου δεν είναι πάντα εύκολο να προβλεφθεί, ούτε επίσης και η χρονική περίοδος που αυτός είναι πιθανόν να παρουσιαστεί. Ωστόσο, ο κρατικός σχεδιασμός σχετικά με τις ακολουθούμενες χρηματοοικονομικές πολιτικές, θα πρέπει να ακολουθεί κάποιες βασικές προϋποθέσεις, έτσι ώστε να επιτευχθεί ο αναπτυξιακός στόχος της ‘αναδιάρθρωσης’ των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών:

**§ Σταθερότητα χρηματοοικονομικού συστήματος**

**§ Ελεύθερη πρόσβαση στη χρηματοοικονομική αγορά**

**§ Δυνατότητα παροχής πιστώσεων για υλοποίηση σημαντικών έργων σε “λογικά” επιτόκια**

Το εύρος των χρηματοοικονομικών επιλογών είναι αρκετά μεγάλο και το κάθε κράτος οφείλει να ιεραρχήσει τις ανάγκες του και να επιλέξει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό χρηματοδοτικών πρακτικών, σύμφωνα με τις προτεραιότητες που έχει θέσει. Ως προς τούτο, συμβάλλει ενεργά και ο έλεγχος από ανεξάρτητα σώματα και διεθνείς οργανισμούς.

Σύμφωνα και με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων ( **ESPO** – European Sea Port Organization ), το 2007 μπορεί να χαρακτηριστεί ως ‘συμβουλευτικό’ έτος για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Λιμενικής και Ναυτιλιακής Πολιτικής γενικότερα. Παρότι η ΕΕ γιόρταζε τα 15 χρόνια από τη Συνθήκη της Ρώμης, μόλις πρόσφατα άρχισε να ασχολείται με το ζήτημα της Λιμενικής Βιομηχανίας και της Προστασίας του Περιβάλλοντος σε πιο πρακτική βάση και σε εντονότερο ρυθμό. Πλέον διευρύνεται ο ρόλος των λιμανιών και η κριτική και ο έλεγχος που θα ασκούνται θα είναι αυστηρότεροι. Ο ESPO ήδη έχει υπό τον ‘έλεγχό’ του πάνω από 800 διαφορετικά λιμάνια σε 23 περίπου ευρωπαϊκές χώρες· ενώ αναμένονται ακόμη τα αποτελέσματα από την υιοθέτηση των αρχών σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο, με την οποία δόθηκε περαιτέρω έμφαση στους εξής τομείς:

**§ Ολοκλήρωση και προώθηση των λιμενικών υποδομών, στα πλαίσια του Διευρωπαϊκού Μεταφορικού Δικτύου ( T-TEN ).**

**§ Χρηματοδότηση και χρέωση των λιμενικών υπηρεσιών.**

**§ Πρόσβαση της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες.**

Γενικά, χάρη και στις ραγδαίες εξελίξεις με τον ανταγωνισμό να κορυφώνεται, ο ESPO προσπαθεί συνεχώς να συμβαδίζει με τις διεθνείς μεταβολές και να διευρύνει το ρόλο των λιμανιών. Έτσι, έμφαση δίνεται πλέον και σε ζητήματα αναπτυξιακά, περιβαλλοντικά, εργατικά, τεχνολογικά. Ταυτόχρονα, λαμβάνεται σοβαρά υπόψη και ο ανταγωνισμός με λιμάνια εκτός Ευρώπης, καθώς και οι ανάγκες δημιουργίας νέων λιμανιών. Προς αυτή την κατεύθυνση προσανατολίζεται ο ESPO σε συνεργασία και με το Ευρωπαϊκό Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο ( EESC – European Economic and Social Committee ):

- § Διασφαλίζοντας **ισόρροπη ανάπτυξη** των λιμανιών και ενισχύοντας τις **συνδουασμένες μεταφορές**.
- § Διαμορφώνοντας ένα συνεχώς και πιο ξεκάθαρο χρηματοδοτικό πλαίσιο με σκοπό την προώθηση των λιμενικών **επενδύσεων**.
- § Διευκρινίζοντας τις **διαδικασίες πρόσβασης** όσον αφορά στη παροχή των λιμενικών υπηρεσιών.
- § **Επιλύοντας λειτουργικά προβλήματα**, ιδίως καθυστερήσεων, που μειώνουν την αποδοτικότητα.
- § Προωθώντας **ασφαλείς εργατικές συνθήκες**.
- § Ενισχύοντας την **ανταγωνιστικότητα και αποτελεσματικότητα** της Λιμενικής Βιομηχανίας και Παραγωγής.

Καθώς λοιπόν τα λιμάνια τείνουν να αποκτήσουν όλα μια όμοια δομή, εν τούτοις κατορθώνουν να διατηρούν ταυτοχρόνως την αρχική τους ιδιοσυγκρασία, εφόσον το καθένα λιμάνι απευθύνεται τελικά σε διαφορετικούς χρήστες και εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες και απαιτήσεις. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός φαίνεται να εντείνεται και να εξαπλώνεται σε περιφερειακό επίπεδο. Δηλαδή, στο είδος των παροχών που παρουσιάζονται στην ευρύτερη περιοχή γύρω από το λιμάνι και στο κατά πόσο αυτές οι παροχές διευκολύνουν ολόκληρη τη μεταφορική αλυσίδα. Έτσι, τα έσοδα από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της ευρύτερης περιοχής γύρω από το λιμάνι, συμβάλλουν στην κάλυψη του κόστους των κρατικών επενδύσεων προς αυτό. Αυτό συμβαίνει γιατί τα έσοδα από τις τουριστικές δραστηριότητες της τριγύρω περιοχής είναι κατά πολύ υψηλότερα από εκείνα που προέρχονται από τις παραδοσιακές λιμενικές δραστηριότητες.

Γενικά, οι συνδυασμοί για χρηματοοικονομικές επενδύσεις στα λιμάνια είναι πάρα πολλοί. Το τι τελικά θα επιλεγεί από την εκάστοτε κρατική ή διεθνή πολιτική είναι ζήτημα πολλών παραγόντων και συγκυριών. Μια επίσης καλή τακτική θα ήταν να γίνει σύγκριση μεταξύ παλιών επενδύσεων προς αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών. Η ανάλυση αυτή θα βασίζεται στον ετήσιο όγκο των επενδύσεων σε σχέση και με τις αντίστοιχες αποσβέσεις στο σύνολο των σχετικών έργων για υποδομές. Βέβαια, κάτι τέτοιο είναι αρκετά δύσκολο, καθώς προϋποθέτει πλήρη γνώση του ύψους των παρελθοντικών επενδύσεων, κοινή μέθοδο υπολογισμού των αποσβέσεων μεταξύ των ετών και ταξινόμηση των έργων σε όμοιες κατηγορίες. Συνήθως, όταν το έργο αναλαμβάνεται αποκλειστικά από το κράτος, αυτό που εμφανίζεται στους Κρατικούς Λογαριασμούς είναι μόνο οι χρηματοοικονομικές κινήσεις της Λιμενικής Διοίκησης σε κάθε χρονική περίοδο. Όμως, το ετήσιο ποσοστό απόσβεσης δεν εμφανίζεται πουθενά στη Λιμενική Λογιστική. Οπότε και καθίσταται δύσκολος ο έλεγχος του λιμενικού κόστους και ο καθορισμός κάποιου ποσού για κάλυψη αυτού του κόστους. Θα εξακολουθεί λοιπόν να μας απασχολεί και στο μέλλον η δυνατότητα υιοθέτησης κοινής φιλοσοφίας σχετικά με τη Λιμενική Διοίκηση και Χρηματοδότηση τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο, εφόσον ιδίως ως προς τη φορολογία και τη λογιστική καταχώρηση δεν έχουν ακόμη υιοθετηθεί κοινές πολιτικές (αν και με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια, η οποία βέβαια απέχει πολύ ακόμη).

Ο λόγος της εκτενούς αναφοράς στις εξελίξεις της Διεθνούς Οικονομίας και την αντίστοιχη επιρροή τους στα ελληνικά δεδομένα και κυρίως στον ευρύτερο χώρο της Ναυτιλίας, είναι γιατί θεωρούμε πως ο Οικονομικός κλάδος σχετίζεται με το Νομικό. Πρόκειται για αλληλένδετους και αλληλοεπηρεαζόμενους κλάδους, καθώς κάθε μεταβολή στον ένα κλάδο επηρεάζει άμεσα και τον άλλο. Καμία μεταρρύθμιση δε θα ήταν δυνατό να προωθηθεί, χωρίς πρώτα να ληφθούν υπόψη οι δύο κλάδοι μαζί. Πρέπει λοιπόν να εξετάζεται τόσο η νομιμότητα των επερχόμενων αλλαγών σε κάποιο κλάδο της οικονομίας όσο και οι οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες από την επιβολή ενός νέου Νόμου.

### 1.1.3 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ 2000/ 59/ ΕΚ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση σε μία προσπάθειά της να προωθήσει περαιτέρω τις προσπάθειες για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, προέταξε στις **27 Νοεμβρίου 2000** την Οδηγία 2000/ 59/ ΕΚ, που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων CL 332, 28/12/2000 . Η εν λόγω Οδηγία αφορά ουσιαστικά στις λιμενικές εγκαταστάσεις που απαιτούνται, προκειμένου οι προσφερόμενες υπηρεσίες παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου να είναι ανταγωνιστικές, ποιοτικές και κοστολογικά συμφέρουσες.

Οι βασικότερες απαιτήσεις της ανωτέρω Κοινοτικής Οδηγίας, δύναται να συνοψιστούν στα κάτωθι, τα οποία και ενστερνίζεται και η ελληνική αναθεωρημένη υπουργική απόφαση 8111.1/41/09 (6 Μαρτίου 2009), μέσα από τις διατάξεις των άρθρων της:

- ◆ Εκτίμηση της ανάγκης για λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, σε συσχετισμό με τον τύπο και τις ποσότητες αποβλήτων που διακινούνται σε κάθε λιμάνι.
- ◆ Παρουσίαση περιγραφικών δεδομένων σχετικά με τον τύπο και τη χωρητικότητα και γενικά τη δομή των εγκαταστάσεων αυτών παραλαβής.
- ◆ Αναλυτική παρουσίαση του τρόπου οργάνωσης και διαχείρισης των αποβλήτων.
- ◆ Καθορισμός του Συστήματος Χρέωσης Τελών.
- ◆ Ύπαρξη αναγκαίων διαδικασιών, γνωστοποιήσεων και επιβολής κυρώσεων στους υπεύθυνους αναφορικά με τυχόν καταγγελλόμενες ανεπάρκειες.
- ◆ Ανάπτυξη επαρκών συστημάτων ελέγχου, καθώς και αντίστοιχων διαδικασιών για διαβουλεύσεις με όλους τους εμπλεκόμενους χρήστες.

Η Οδηγία 2000/59/ΕΚ ενσωματώθηκε στα ελληνικά νομοθετικά δεδομένα και την ελληνική πραγματικότητα με την Κυβερνητική Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) 3418/07/2002 και δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ΦΕΚ 712Β στις 11 Ιουνίου 2002. Πρόκειται για κοινή Υπουργική Απόφαση μεταξύ των Υπουργείων Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών – Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης,



Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος – Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και τέλος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τελικώς, η Κοινοτική Οδηγία 2000/59 τροποποιήθηκε με την 2007/71/ΕΚ, στις 13 Δεκεμβρίου 2007 και εναρμονίστηκε στο Ελληνικό Δίκαιο με την ΚΥΑ 8111.1/41/09, βάσει του ΦΕΚ 412 Β στις 6 Μαρτίου 2009. Αφορά και πάλι σε μέτρα και όρους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, ωστόσο υπάρχουν κάποιες βασικές διαφορές ανάμεσα στις δύο Κυβερνητικές Υπουργικές Αποφάσεις.

Κατόπιν σύγκρισης, μεταξύ τους, καθώς και διεξοδικής ανάλυσης των σπουδαιότερων άρθρων τους, παραθέτουμε τις εξής παρατηρήσεις:

Τα εμπλεκόμενα Υπουργεία στη λήψη της εν λόγω Κυβερνητικής Απόφασης είναι: Υπουργείο Εσωτερικών, Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Υπουργείο Ανάπτυξης, Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και τέλος Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Γίνεται εμφανές πως το ζήτημα Διαχείρισης Θαλάσσιων Αποβλήτων απασχολεί και επηρεάζει τη Ναυτιλία, την Οικονομία, τις Τεχνικές Υποδομές και Επενδύσεις και φυσικά το Περιβάλλον. Πρόκειται λοιπόν για ένα πολυδιάστατο θέμα με πολύπλευρες απόψεις και παράπλευρες συνέπειες. Προκειμένου όπως επέλθει η τελική λήψη της απόφασης, οι αρμόδιοι φορείς των ανωτέρω Υπουργείων έλαβαν υπόψη τους πολλές και διαφορετικές παραμέτρους, ισχύουσες διατάξεις και νόμους, που σχετίζονται με: την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, το ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, της Περιφέρειας, των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών. Επιπλέον, προηγούμενες αποφάσεις γύρω από εξειδικευμένα ζητήματα όπως είναι τα στερεά απόβλητα, τα ορυκτέλαια, τα λιπαντικά έλαια, τα επικίνδυνα απόβλητα, τίθενται πλέον σε μια περισσότερο πρακτική βάση μέσω της **Κατάρτισης Πλαισίου Προδιαγραφών** και Γενικών Προγραμμάτων Διαχείρισης των Αποβλήτων. Επιπλέον, σύμφωνα με τις κυβερνητικές αποφάσεις 22875/ 30.10.2001 και Υ6/ 31.10.2001, αναγνωρίζονται αντιστοίχως αρμοδιότητες και στους Υφυπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, καθώς και στους Υφυπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Χαρακτηριστικό τέλος είναι ότι στη νέα κυβερνητική απόφαση

λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος **3/2005**. Πρόκειται για **τροποποιήσεις** διατάξεων βάσει των οποίων είχε προσαρμοστεί η ελληνική νομοθεσία στις αντίστοιχες Οδηγίες της Ε.Ε., μέσω της 2002/84/ΕΚ στις 5 Νοεμβρίου 2002 και αφορούν την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης. Ένα νέο θέμα που αναδεικνύεται είναι επίσης η **Κατάταξη των Λιμένων**, σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση **8315.2/02/2007**. Τέλος, χρήσιμο είναι να υπενθυμιστεί πως με το Π.Δ. 27/ 1996, συγχωνεύονται τα Υπουργεία Τουρισμού, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου στο Υπουργείο Ανάπτυξης.

Ειδικότερα, το περιεχόμενο των κυριότερων διατάξεων της εν λόγω Κυβερνητικής Απόφασης, παρατίθεται παρακάτω:

#### ***Άρθρο 1: Σκοπός***

Αναλυτικότερα, στο Άρθρο 1 της ΚΥΑ 8111.1/41/09, αναφέρεται ο σκοπός αυτής, που έγκειται στη λήψη κατάλληλων μέτρων και απαιτούμενων όρων για τη χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία, αλλά και καταλοίπων φορτίου. Απώτερος στόχος είναι η όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη εφαρμογή της Οδηγίας και η ενίσχυση των προσπαθειών για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

#### ***Άρθρο 2: Ορισμοί***

Στο Άρθρο 2 παρέχονται κάποιες βασικές διευκρινίσεις. Αξίζει να τονιστεί πως ως Φορέας Διαχείρισης Λιμένων εκλαμβάνεται οποιοσδήποτε φορέας διαχειρίζεται τα λιμάνια της περιοχής αρμοδιότητάς του και ως τέτοιοι θεωρούνται: Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε., Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε., Ιδιωτικές Επιχειρήσεις. Επιπλέον, συμπεριλαμβάνονται και οι κάθε είδους επιχειρήσεις που διαθέτουν ιδιωτικές παράκτιες εγκαταστάσεις όπου και καταπλέουν πλοία επί των οποίων βρίσκει εφαρμογή η εν λόγω απόφαση.

Στα μικρά λιμάνια, που ως τέτοια εκλαμβάνονται κυρίως τα διάφορα αλιευτικά καταφύγια, τα λιμάνια υποδοχής τουριστικών σκαφών και σκαφών αναψυχής (μαρίνες)

και τα οποία δε διαθέτουν Φορέα Διαχείρισης Λιμένα, υπάγονται σύμφωνα με την απόφαση στον πλησιέστερο Φορέα Διαχείρισης της περιοχής τους.

Το εν λόγω άρθρο επεκτείνεται στη νέα αυτή απόφαση και αναφέρεται στον Ανάδοχο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων. Πρόκειται για φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο, που λαμβάνει με ανάθεση από τον αντίστοιχο Φορέα Διαχείρισης του κάθε Λιμανιού, την υποχρέωση της παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Ως προς τούτο, ο ανάδοχος οφείλει να διαθέτει τις νόμιμα απαιτούμενες άδειες, βάσει και των αντίστοιχων διατάξεων περί αποβλήτων. Επιπλέον, στο τέλος του άρθρου γίνεται αναφορά στην Οδηγία **2008/ 98/ ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στις 19/ 11/ 2008. Με την τελευταία αυτή Οδηγία καταργούνται κάποιες διατάξεις σχετικά με τη διαχείριση αποβλήτων, εφόσον βεβαίως αυτή εισαχθεί στο Εθνικό Δίκαιο ή παρέλθει η καταληκτική ημερομηνία 12/ 12/ 2010.

### ***Άρθρο 3: Πεδίο Εφαρμογής***

Η απόφαση έχει εφαρμογή επί όλων των πλοίων ανεξάρτητα της σημαίας που φέρουν και τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε ελληνικό λιμάνι. Συμπεριλαμβάνονται και τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής, ενώ εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά σκάφη και εκείνα που ανήκουν σε κρατική εκμετάλλευση για μη κερδοσκοπικό ή εμπορικό σκοπό όμως.

Ένα νέο εδάφιο έχει προστεθεί και αναφέρεται στο Παράρτημα ΙΙΙ, όπου και καταγράφονται οι κατηγορίες των λιμανιών ως εξής, σύμφωνα με την ΚΥΑ 8315.2/ 02/ 07:

- § Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος
- § Λιμένες Εθνικής Σημασίας
- § Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος
- § Λιμενικές Εγκαταστάσεις με Φορέα Διαχείρισης Ιδιωτική Επιχείρηση
- § Τουριστικοί Λιμένες, που υπάγονται στις διατάξεις Ν.2160/ 93

Πιθανές Τροποποιήσεις του Παραρτήματος ΙΙΙ εγκρίνονται ύστερα από απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Για τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας στα οποία και καταπλέουν περιστασιακά πλοία, εφαρμόζονται οι διατάξεις των Κανονισμών του κάθε Λιμανιού, εκτός και αν αποφασιστεί από τους Φορείς Διαχείρισης η ένταξή τους στις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

#### **Άρθρο 4: Λιμενικές Εγκαταστάσεις Παραλαβής**

Τίποτα δεν αλλάζει στο συγκεκριμένο άρθρο σε σχέση με την προηγούμενη ΚΥΑ. Τα βασικότερα σημεία του άρθρου εστιάζονται στα εξής:

- (α) Εξασφάλιση και διάθεση Λιμενικών Εγκαταστάσεων παραλαβής, από πλευράς των Φορέων Διαχείρισης, χωρίς ωστόσο να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων.
- (β) Ικανότητα λιμενικών εγκαταστάσεων ως προς την παραλαβή τόσο των διαφόρων κατηγοριών αποβλήτων, όσο και ικανοποιητικών ποσοτήτων αυτών. Προς εκτίμηση του βαθμού καταλληλότητας παραλαβής λαμβάνονται υπόψη οι λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του κάθε λιμανιού, το μέγεθος και η γεωγραφική θέση αυτού, ο τύπος των πλοίων που συνήθως καταπλέουν σε αυτό και οι διάφορες εξαιρέσεις.
- (γ) Πιθανά προβλήματα ανεπάρκειας λιμενικών εγκαταστάσεων και καταγγελίες ως προς την παροχή υπηρεσιών, γνωστοποιούνται στη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ( Γ.Γ.Λ.Α.Π.) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

#### **Άρθρο 5: Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων**

Κάθε Λιμάνι εφαρμόζει ξεχωριστό Σχέδιο Παραλαβής Αποβλήτων, ανάλογα με τις ανάγκες που καλείται να ικανοποιήσει και βάσει των απαιτήσεων των άρθρων 4, 6, 7, 10, 12 και σύμφωνα με τη νέα απόφαση, του Παραρτήματος Ι. Πολύ γενικά, το **περιεχόμενο του Παραρτήματος Ι** συνίσταται στις απαιτήσεις για Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων στα Λιμάνια και αφορά σε όλους τους τύπους πλοίων και καταλοίπων φορτίου, καθώς και στο γεγονός ότι τα Σχέδια αυτά πρέπει να

καταρτίζονται σύμφωνα με το μέγεθος του λιμανιού και τον τύπο πλοίων που αυτό υποδέχεται συνήθως.

Αξίζει να τονιστεί πως με τον όρο «Σχέδιο», περιλαμβάνονται **υποχρεωτικά** όλες οι φάσεις από το στάδιο της παραλαβής, της συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, πιθανής επεξεργασίας μέχρι και της οριστικής νόμιμης διάθεσης των παραγόμενων αποβλήτων στα λιμάνι. Φυσικά, περιλαμβάνεται και το στάδιο της τελωνειακής διαδικασίας.

Η παράγραφος 2 θέτει ένα απλοποιημένο κανονιστικό πλαίσιο στη νέα απόφαση: Κατόπιν συμφωνίας των αρμόδιων Φορέων Διαχείρισης του Λιμένα δύναται να καταρτίζονται και να συμπληρώνονται σε περιφερειακό επίπεδο τα εκάστοτε Σχέδια Διαχείρισης, ακόμη και για περισσότερα του ενός λιμάνια. Στην διαδικασία αυτή αναγκαία κρίνεται η συμμετοχή του κάθε λιμανιού, εφόσον για κάθε λιμάνι προσδιορίζονται ποιες εγκαταστάσεις παραλαβής είναι απαραίτητες και ποιες είναι διαθέσιμες.

Σχετικά με την κατάρτιση του κάθε Σχεδίου, η ευθύνη ανήκει στους Φορείς Διαχείρισης Λιμένων. Ακολούθως, αναφέρονται οι γραφειοκρατικές και τυπικές διαδικασίες υποβολής αυτών των Σχεδίων στα αρμόδια εκτελεστικά όργανα και τις επιμέρους διευθύνσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και τι συμβαίνει σε περίπτωση που τα Σχέδια αυτά θεωρούνται ως ατελή. Παρακάτω θα γίνει εκτενής αναφορά στις απαιτούμενες διαδικασίες. Η τελική πάντως έγκριση ή απόρριψη των Σχεδίων ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με την παράγραφο 5 που προστέθηκε στη νέα ΚΥΑ, τίθεται ζήτημα εποπτείας της εφαρμογής των Σχεδίων. Ο έλεγχος ανήκει στην αρμοδιότητα της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, στην οικεία Περιφερειακή Διοίκηση Λιμενικού Σώματος και τη Νομαρχία. Η Φορείς Διαχείρισης είναι υποχρεωμένοι να υποβάλλουν εντός του μηνός Φεβρουαρίου κάθε έτους **ετήσια Έκθεση της Λιμενικής Εγκατάστασης**. Στην Έκθεση αυτή θα αναφέρονται πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των πλοίων που υποδέχτηκε το κάθε λιμάνι, τον αριθμό των πλοίων που παρέδωσαν απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου, καθώς και τις

ποσότητες αυτών ανά κωδικό ΕΚΑ. Τέλος, θα παρέχονται πληροφορίες για τυχόν παρουσιαζόμενα προβλήματα και αδυναμίες κατά την εφαρμογή.

Το άρθρο κλείνει με την παράγραφο 6, όπου ρητά αναφέρεται ότι τα Σχέδια Παραλαβής Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του Κανονισμού Λειτουργίας τους.

### **Άρθρο 6: Κοινοποίηση**

Οι Πλοίαρχοι των πλοίων, με εξαίρεση τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς μέχρι 12 επιβάτες, οφείλουν να επιδεικνύουν τη δέουσα προσοχή για την ορθή τήρηση του εντύπου του **Παραρτήματος II**. Το έντυπο αυτό αναφέρεται σε Πληροφορίες προς Κοινοποίηση πριν από την Είσοδο του πλοίου στο Λιμάνι και ουσιαστικά αποτελεί ένα είδος ερωτηματολογίου, προκειμένου οι πληροφορίες που θα προκύψουν να χρησιμοποιηθούν από την εκάστοτε Λιμενική Αρχή (Port State Control), για σκοπούς επιθεώρησης ή διατήρησης στατιστικού αρχείου δεδομένων. Βάσει της τροποποιημένης απόφασης, το εν λόγω έντυπο αποτελεί επίσης αναπόσπαστο μέρος των Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.

### **Άρθρο 7: Παράδοση Αποβλήτων που παράγονται στα πλοία**

Όσα πλοία καταπλέουν σε ελληνικό λιμάνι, είναι **υποχρεωμένα** πριν τον απόπλου τους να παραδώσουν όλα τα απόβλητα που παράγονται στο πλοίο στην αρμόδια λιμενική εγκατάσταση παραλαβής. Εξαίρεση από αυτή την υποχρέωση προκύπτει όταν ένα πλοίο διαθέτει επαρκή ικανότητα αποθήκευσης όλων των αποβλήτων, τόσο εκείνων που έχουν ήδη συσσωρευτεί σε αυτό όσο και εκείνων που προβλέπεται πως θα δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μέχρι το επόμενο λιμάνι κατάπλου.

Υστερα από την τροποποίηση, τα μέτρα που λαμβάνουν οι Αρμόδιες Λιμενικές Αρχές για την αποτροπή απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα και τη μείωση της πιθανότητας ρύπανσης της θάλασσας, είναι αυστηρότερα. Έτσι, τους αναγνωρίζεται το

δικαίωμα να απαιτήσουν από το πλοίο να παραδώσει τα απόβλητά του, εάν συντρέχει έστω και μία από τις κάτωθι περιπτώσεις:

- § Εάν το επόμενο λιμάνι δεν υπάγεται στις διατάξεις της Οδηγίας 2007/71/EK
- § Εάν το επόμενο λιμάνι δεν είναι γνωστό βάσει αντίστοιχων διαταγών
- § Εάν το επόμενο λιμάνι, αποδεδειγμένα δεν είναι επαρκώς εξοπλισμένο με τις κατάλληλες εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής αποβλήτων
- § Εάν, κατόπιν επιθεώρησης, η Λιμενική Αρχή κρίνει πως η πιθανότητα ανεξέλεγκτης διάθεσης και απόρριψης των αποβλήτων είναι σημαντικά επικίνδυνα να συμβεί.

Οι ανωτέρω αυστηρές απαιτήσεις εφαρμόζονται σύμφωνα και με τα πλαίσια διατάξεων του Διεθνούς Δικαίου.

#### **Άρθρο 8: Τέλη για τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία**

Οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους το κόστος παραλαβής αποβλήτων και να τιμολογούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε το τέλος να συμπεριλαμβάνει και τα έξοδα επεξεργασίας και τελικής διάθεσης των αποβλήτων.

Με την εισαγωγή της παραγράφου 2 στο άρθρο, γίνεται λόγος για την έγκριση των λιμενικών τελών. Όσοι Λιμενικοί Φορείς υπάγονται στις ρυθμίσεις του **N.3429/2005 «Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί»**, τα λιμενικά τέλη εγκρίνονται από τη Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, ύστερα όμως από γνωμοδότηση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Τα τέλη για τα υπόλοιπα λιμάνια χρειάζονται την έγκριση μόνο από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.

Τα εκάστοτε υιοθετούμενα συστήματα επιβολής τελών, οφείλουν να είναι τέτοια ώστε να παρέχουν κίνητρα στα πλοία να μην απορρίπτουν τα απόβλητά τους στη θάλασσα. Προκειμένου λοιπόν να αποτραπεί η απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα,

εφαρμόζονται οι κάτωθι αρχές στα πλοία, με εξαίρεση τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ:

- (α) Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικό λιμάνι, ανεξάρτητα από το εάν χρησιμοποιούν ή όχι τις εγκαταστάσεις, είναι **υποχρεωμένα** να συνεισφέρουν σημαντικά στο κόστος. Το κόστος αυτό δύναται να ενσωματωθεί στα λιμενικά τέλη ή το κάθε πλοίο να επιβαρύνεται με ένα σταθερό τέλος. Παρέχεται η δυνατότητα διαφοροποίησης των τελών συναρτήσει παραγόντων όπως είναι η κατηγορία, το μέγεθος και ο τύπος του πλοίου.
- (β) Μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται από το υποχρεωτικό λιμενικό τέλος, συμπληρώνεται με τέλος ανάλογο των τύπων και των ποσοτήτων των αποβλήτων που παραδίδονται.
- (γ) Σε περίπτωση ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης του πλοίου και εφόσον ο πλοίαρχος μπορεί να αποδείξει στους αρμόδιους φορείς ότι το πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων, τότε παρέχεται η δυνατότητα επιβολής μειωμένων τελών.

Όσον αφορά στα αλιευτικά σκάφη και στα σκάφη αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ, αυτά είναι υποχρεωμένα να παραδίδουν τα απόβλητά τους και να καταβάλλουν ανάλογο τέλος.

Η επιβολή των αντίστοιχων τελών θα πρέπει να καθορίζεται με δίκαια κριτήρια και με διαφάνεια. Επιπλέον, το ύψος των καθοριζόμενων τελών και ο τρόπος υπολογισμού τους θα πρέπει να γνωστοποιούνται και να διευκρινίζονται στους λιμενικούς χρήστες, όποτε κάτι τέτοιο ζητηθεί.

Μια νέα διάταξη που επιβλήθηκε, σχετίζεται με τον τρόπο καταβολής των τελών. Αυτά καταβάλλονται στον αντίστοιχο Φορέα Διαχείρισης του κάθε λιμανιού από τον Πλοίαρχο ή από νόμιμα εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του πλοίου. Σε περίπτωση οφειλής ή καθυστέρησης απόδοσης των τελών, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 10 του άρθρου 20 του Ν.3622/ 2007.



## Άρθρο 9: Εξαιρέσεις

Το εν λόγω άρθρο έχει εμπλουτιστεί με περισσότερες διατάξεις, στα πλαίσια της προσπάθειας παροχής κινήτρων μη απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα, από τη μία πλευρά και των αυστηρότερων κανονισμών που τίθενται σε ισχύ από την άλλη.

Έτσι, όταν τα πλοία εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς και εφόσον υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις που αποτελούν εγγύηση ορθής διαχείρισης των αποβλήτων, τότε παρέχεται η δυνατότητα, κατόπιν απόφασης του Φορέα Διαχείρισης του Λιμένα, να απαλλαχθούν τα πλοία αυτά από συγκεκριμένες ή από το σύνολο των υποχρεώσεών τους.

Ως πλοία προγραμματισμένων δρομολογίων θεωρούνται τα εξής:

- § Τα πάσης φύσεως Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εκτελούν προγραμματισμένες πλόες.
- § Τα πλοία που λειτουργούν κατά βάση εντός και γύρω του λιμένα, όπως είναι τα ρυμουλκά, τα σκάφη ανεφοδιασμού καυσίμων και οι λάντζες.
- § Τα Φ/Γ πλοία μέχρι 500 Κ.Ο.Χ., τα οποία καταπλέουν τουλάχιστον δύο φορές το μήνα στο λιμάνι διακανονισμού παράδοσης αποβλήτων και καταβολής τελών.
- § Όσα πλοία καταπλέουν τουλάχιστον μία φορά τη βδομάδα στο λιμάνι.

Προκειμένου να εξαιρεθεί κάποιο από τα πλοία, θα πρέπει ο Πλοίαρχος ή κάποιος νόμιμος εκπρόσωπος να καταθέσει στον αντίστοιχο Λιμενικό Φορέα σχετική Αίτηση. Σε αυτή, θα πρέπει να περιέχεται βεβαίωση από το Φορέα Διαχείρισης αποβλήτων, σχετικά με την ύπαρξη κατάλληλου Διακανονισμού. Ο τελευταίος θα αποτελεί εγγύηση για την παράδοση των Αποβλήτων και την αντίστοιχη καταβολή τελών. Βασική προϋπόθεση ώστε να συμβεί κάτι τέτοιο, αποτελεί η έκφραση θετικής γνώμης από την οικεία Λιμενική Αρχή για το εάν το πλοίο διαθέτει κατάλληλα μέσα και επαρκείς αποθηκευτικούς χώρους για τα απόβλητα που θα δημιουργηθούν και θα συσσωρευτούν κατά το προγραμματισμένο ταξίδι ως το επόμενο λιμάνι παράδοσης.

Εάν το πλοίο καταθέσει ταυτόχρονα αίτηση εξαίρεσής του ταυτόχρονα σε περισσότερα του ενός λιμάνια, τότε θα εκδοθεί ξεχωριστή απόφαση εξαίρεσης από κάθε φορέα διαχείρισης. Η γνωμοδότηση αναφορικά με την επαρκή ικανότητα

αποθήκευσης αποβλήτων πλοίου, θα χορηγηθεί από την ιεραρχικά αρχαιότερη Λιμενική Αρχή. Μάλιστα, σε περίπτωση που εντοπιστούν ιεραρχικά όμοιες Λιμενικές Αρχές, τότε ως αρχαιότερη εκλαμβάνεται εκείνη με την προγενέστερη ημερομηνία ίδρυσης ή μετάταξης στην τρέχουσα κατάσταση. Στην ακραία περίπτωση που συμπίπτει ο χρόνος ίδρυσης – μετάταξης, τότε ως αρχαιότερη Λιμενική Αρχή θεωρείται εκείνη στη οποία προΐσταται ο αρχαιότερος σε βαθμό βαθμοφόρος του Λιμενικού Σώματος.

Τουλάχιστον μία φορά κάθε έτος οι Λιμενικοί Φορείς Διαχείρισης ενημερώνουν τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής αναφορικά με τις εξαιρέσεις που αναγνωρίζονται. Ως επακόλουθο είναι η ενημέρωση και των αρμόδιων Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

#### ***Άρθρο 10: Παράδοση των καταλοίπων φορτίου***

Για τα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια, η παράδοση των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, διενεργείται με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης MARPOL 73/78 και του Ν.1269/ 1982. Οποιοδήποτε τέλος σχετικά με την παροχή υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων, καταβάλλεται από τον χρήστη.

#### ***Άρθρο 11: Επιθεωρήσεις***

Βασική μέριμνα των κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων των Λιμενικών Αρχών είναι να μπορούν αυτά να υπόκεινται σε επιθεώρηση, προκειμένου να εξακριβώνεται η κατάσταση τους και η συχνότητα των επιθεωρήσεων να είναι επαρκής.

Στη φάση της επιλογής πλοίων προς επιθεώρηση, έμφαση δίνεται:

- § Στα πλοία που δε λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 6 που αφορά σε απαιτήσεις κοινοποίησης.
- § Στα πλοία όπου διαπιστώθηκαν ενδείξεις μη συμμόρφωσης.

Η Επιθεώρηση διενεργείται στο 25% των πλοίων και στα πλαίσια της Οδηγίας 95/ 21/ ΕΚ (Π.Δ. 88/ 1997). Σε περίπτωση που η Λιμενική Αρχή δεν είναι ικανοποιημένη από τα αποτελέσματα της Επιθεώρησης, αναλαμβάνει την ευθύνη του μη απόπλου του πλοίου ώσπου τα απόβλητα αυτού και τα κατάλοιπα του φορτίου του

να παραδοθούν σε κατάλληλες εγκαταστάσεις. Εάν αποδεδειγμένα απέπλευσε πλοίο χωρίς να έχουν τηρηθεί οι εν λόγω διατάξεις, τότε ενημερώνεται η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα κατάπλου. Με την επιφύλαξη της επιβολής προβλεπόμενων κυρώσεων, δεν επιτρέπεται ο απόπλους του πλοίου μέχρι να διενεργηθεί λεπτομερέστατη αξιολόγηση επί αυτού.

Οι Λιμενικές Αρχές λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα και για αλιευτικά σκάφη, αλλά και για σκάφη αναψυχής ως 12 επιβατών και φυσικά στην περιοχή δικαιοδοσίας τους. Οι Κυβερνήτες των σκαφών αυτών, φροντίζουν ώστε να υποβάλλεται εγκαίρως και πριν από τον απόπλου στη Λιμενική Αρχή, Υπεύθυνη Δήλωση περί Συμμόρφωσης με την παρούσα απόφαση, καθώς και Συνημμένα Αντίγραφα – Αποδείξεις από την πιο πρόσφατη παράδοση αποβλήτων – απορριμμάτων. Σε κάθε περίπτωση οφείλει να γίνεται σχετική εγγραφή από τον Κυβερνήτη στο Ημερολόγιο του σκάφους.

#### **Άρθρο 12: Συνοδευτικά Μέτρα**

Το συγκεκριμένο άρθρο αναφέρεται σε συμπληρωματικά μέτρα που σχετίζονται με Έγκριση Περιβαλλοντικών όρων και απαραίτητων αδειών, τρόπους έγκαιρης και έγκυρης ενημέρωσης του εμπλεκόμενου εργατικού δυναμικού αναφορικά με τις υποχρεώσεις τους, τρόπους διασφάλισης της αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων της παρούσας κοινής υπουργικής απόφασης. Επιπλέον, ασχολείται με τρόπους εξασφάλισης της δέουσας εξέτασης των στοιχείων Κοινοποίησης που γνωστοποιούν οι Πλοίαρχοι, καθώς και με θέματα απλοποίησης διατυπώσεων και ορθής εφαρμογής τους και με ζητήματα διαβίβασης των κατάλληλων εγγράφων στις αρμόδιες Υπηρεσίες. Επιπλέον, λαμβάνεται μέριμνα για την ορθή τήρηση των περιβαλλοντικών και τελωνειακών διατάξεων και για την καταχώρηση σε Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων των στοιχείων του εντύπου του Παραρτήματος II.

Τέλος, αναφέρεται πως η νόμιμη κατοχή, επεξεργασία και διάθεση των επικίνδυνων αποβλήτων πιστοποιείται από το Έντυπο Αναγνώρισης που συνοδεύει τα απόβλητα. Αντίγραφα των εντύπων αυτών θα πρέπει να τηρούνται και από τον Φορέα Διαχείρισης του Λιμένα για τρία χρόνια.

**Άρθρο 13: Παραλαβή πετρελαιοειδών αποβλήτων και λοιπών επικίνδυνων αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και πετρελαιοειδών καταλοίπων φορτίου από δεξαμενόπλοια (σλέπια) και βυτιοφόρα οχήματα**

Αφορά στην παραλαβή των αναφερόμενων αποβλήτων, η οποία και θα πραγματοποιείται βάσει των προϋποθέσεων και των μέτρων ασφαλείας των Κανονισμών που ισχύουν σε κάθε Λιμάνι.

Επιπλέον, σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 3231.8/1/89, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται ως πλωτές ευκολίες υποδοχής λυμάτων πλοίων.

**Άρθρο 14: Παραλαβή απορριμμάτων και λυμάτων πλοίων από άλλα πλοία**

Με τις Υπουργικές Αποφάσεις 181051/1090/82 (B 266) και 3221.2/2/89 (B 435), καθορίζονται αντιστοίχως οι όροι και οι προϋποθέσεις για την αναγνώριση πλοίων ή πλωτών γενικά ναυπηγημάτων ως κατάλληλων να παρέχουν ευκολίες υποδοχής αποβλήτων, καθώς και οι προϋποθέσεις χορήγησης αδειών προς αυτά.

**Άρθρο 15: Παραλαβή χημικών καταλοίπων φορτίου πλοίων**

Αφορά στην παραλαβή χημικών αποβλήτων, τα οποία και απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις και περισσότερο εξειδικευμένες υπηρεσίες. Όσον αφορά στη μεταφορά αυτού του είδους των αποβλήτων με πλοία, απαιτείται όπως ισχύουν οι διατάξεις του Π.Δ. 146/1998 (Α 109) και Π.Δ. 405/1996 (Α 272).

**Άρθρο 16: Παραλαβή Πετρελαιοειδών Αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και πετρελαιοειδών καταλοίπων φορτίου από τα Διυλιστήρια**

Τα Διυλιστήρια της Ελλάδας είναι υποχρεωμένα να παραλαμβάνουν τα πετρελαιοειδή απόβλητα πλοίων και τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα φορτίου αυτών, εφόσον αυτά διατελούν εμπορικές πράξεις και καταπλέουν σε εγκαταστάσεις των

Δυλιστηρίων. Σε διαφορετική περίπτωση, παρέχεται η δυνατότητα στα Δυλιστήρια να παραλαμβάνουν τα πετρελαιοειδή απόβλητα κατόπιν αίτησής τους. Η παραλαβή θα πραγματοποιείται μέσω δεξαμενοπλοίων και βυτιοφόρων οχημάτων από τη στιγμή που αυτά παραλαμβάνονται εντός της ελληνικής επικράτειας.

#### ***Άρθρο 17: Ειδικές Διατάξεις:***

Πετρελαιοειδή κατάλοιπα ή μίγματα παράγωγα επιχειρήσεων απορρύπανσης παραλαμβάνονται κατά προτεραιότητα από την πλησιέστερη Λιμενική Εγκατάσταση Παραλαβής στην περιοχή του συμβάντος. Σε περίπτωση που εντοπιστεί αδυναμία παραλαβής, τότε τα πετρελαιοειδή αυτά απόβλητα παραλαμβάνονται από άλλη κατάλληλη εγκατάσταση, η οποία καθορίζεται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή ή τον αρμόδιο Συντονιστή επιχειρήσεων απορρύπανσης.

Πετρελαιοειδή απόβλητα - τα οποία μπορεί να είναι κατάλοιπα ή μίγματα ή καύσιμα ή φορτίο - εγκαταλελειμμένων, παροπλισμένων ή υπό νομικό περιορισμό πλοίων, τότε αυτά απομακρύνονται. Ειδικότερα, εάν λόγω της κατάστασής τους προκαλούν ρύπανση ή διαπιστωθεί επικείμενος κίνδυνος πρόκλησης ρύπανσης, τα πλοία αυτά απομακρύνονται κατόπιν εντολής της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής με τον πλέον πρόσφορο τρόπο και παρέχονται στη διάθεση της πλησιέστερης λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής. Κατά την περίπτωση που διαπιστωθεί αδυναμία αυτής, τότε παραλαμβάνονται από άλλη κατάλληλη εγκατάσταση όπως αυτή καθορίζεται από την ως άνω Λιμενική Αρχή.

#### ***Άρθρο 18: Κυρώσεις***

Στο συγκεκριμένο άρθρο γίνεται αναφορά στους παραβάτες των διατάξεων της απόφασης αυτής, στους οποίους και επιβάλλονται κυρώσεις και πρόστιμα σύμφωνα με το τροποποιημένο Π.Δ. 163/2001 (Α 146). Οι εν λόγω κυρώσεις επιβάλλονται ανεξάρτητα των κυρώσεων που προβλέπονται σε άλλες διατάξεις.

#### ***Άρθρο 19: Παραρτήματα***

Παρατίθενται τα Παραρτήματα I, II και III για τα οποία έχει ήδη γίνει λόγος και τα οποία θα παρουσιαστούν και στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας, τουλάχιστον

αυτά που αφορούν σε Έγγραφα Πιστοποίησης και Κοινοποίησης Πληροφοριών, αναφορικά και με τα απόβλητα.

### ***Άρθρο 20: Μεταβατικές Διατάξεις – Υλοποίηση***

Η παρούσα απόφαση δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 25 Φεβρουαρίου 2009 και η ισχύς της άρχισε 3 μήνες μετά, δηλαδή από τον Μάιο 2009. Με την έναρξη ισχύος της παρούσας, καταργείται η προηγούμενη Υπουργική Απόφαση 3418/ 07/ 2002 (ΦΕΚ 712 Β).

Ωστόσο, οι ήδη χορηγηθείσες εγκρίσεις Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, εξακολουθούν να ισχύουν ως έχουν, μέχρι την ημερομηνία ανανέωσής τους. Στην περίπτωση κατά την οποία δεν έχουν εγκριθεί Σχέδια μέχρι την ημερομηνία θέσεως σε εφαρμογή της παρούσας απόφασης, τότε αυτά εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 5 της παρούσας απόφασης και θα αναλυθεί εκτενέστερα στη συνέχεια της εργασίας.

Η απόφαση κλείνει με τις υπογραφές των Υπουργών: κ. Π. Παυλόπουλου - Υπ. Εσωτερικών, κ. Ι. Παπαθανασίου – Υπ. Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Κ. Χατζηδάκη – Υπ. Ανάπτυξης, κ. Γ. Σουφλιά – Υπ. Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και τέλος του κ. Α. Παπαληγούρα – Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Η παραπάνω παρουσίαση έγινε για λόγους αναλυτικότερης παρουσίασης του Νομοθετικού Πλαισίου που ισχύει στην Ελλάδα, σχετικά με την Κοινοτική Οδηγία 2007/71/EK, μέσω της τροποποιημένης απόφασης 8111.1/41/09, η οποία και αφορά στις απαιτούμενες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα. Έμφαση δόθηκε σε διατάξεις που σχετίζονται με το θέμα της παρούσας εργασίας, σε μια προσπάθεια οι αναγνώστες να αποκτήσουν μια σφαιρική εικόνα και άποψη γύρω από το ζήτημα με το οποίο διαπραγματεύεται και ασχολείται η παρούσα εργασία.

Εξάλλου, προκειμένου όπως επιτευχθεί ορθή αποτίμηση από την εφαρμογή της Κοινοτικής Οδηγίας στα ελληνικά δεδομένα, χρήσιμη, ωφέλιμη και αναγκαία κρίνεται

και η παρουσίαση των διατάξεων αυτής. Κατά αυτό τον τρόπο, είμαστε σε θέση να εκφέρουμε άποψη αναφορικά με το βαθμό αφομοίωσης και τον τρόπο υιοθέτησης αυτής από τις εκάστοτε Λιμενικές Αρχές και τους εμπλεκόμενους ναυτιλιακούς φορείς. Επιπλέον, χάρη στην ανάλυση του ισχύοντος νομικού καθεστώτος, μπορούμε να εκτιμήσουμε και να λάβουμε υπόψη μας και την εμπλοκή κάποιων επιμέρους παραμέτρων και εξαιρέσεων, που σε αντίθετη περίπτωση δε θα ήταν δυνατό να ληφθούν υπόψη στην περαιτέρω αξιολόγησή μας. Καθίσταται λοιπόν ευκρινές πως η βάση για την αποτίμηση και τα αποτελέσματα που επέφερε η Κοινοτική αυτή Οδηγία στην ελληνική πραγματικότητα, αποτέλεσε το Νομοθετικό Πλαίσιο που αυτή επέφερε και οι προεκτάσεις αυτού.

	<b>6 ΜΑΡΤΙΟΥ 2009</b>	<b>11 ΙΟΥΝΙΟΥ 2002</b>
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ</b>	<b>ΝΕΑ ΚΥΑ (8111.1/41/09)</b>	<b>ΠΑΛΙΑ ΚΥΑ (3418/07/2002)</b>
<b>1. Σκοπός</b>	Συμμόρφωση στην Οδηγία 2000/59/EK (27.11.2000)	Συμμόρφωση στην Οδηγία 2007/71/EK (13.12.2007)
<b>2. Ορισμοί</b>	<p>§γ: Ως απόβλητα που παράγονται στα πλοία, νοούνται όσα υπάγονται στα Παραρτήματα I, IV, V, VI της Σύμβασης MARPOL 73/78</p> <p>§ι: Πλέον, τίθεται ζήτημα παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων από Ανάδοχο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, όπου οι φορείς διαχείρισης των λιμένων, του αναθέτουν τη διεκπεραίωση των αντίστοιχων δραστηριοτήτων.</p> <p>Παράλληλα, εισάγεται η έννοια του θαλάσσιου αγκυροβολίου, ως περιοχής κοντά στο λιμάνι, εκτός όμως της αρμοδιότητας του Φορέα Διαχείρισης του Λιμανιού. Στην περιοχή αυτή είναι επιτρεπτή η βραχυχρόνια ή μακροχρόνια αγκυροβολία πλοίων και η διενέργεια πράξεων ανεφοδιασμού.</p>	Δεν περιλαμβάνεται το Παράρτημα VI της MARPOL 73/78

	<p><b>§0:</b> Για τα απόβλητα που παράγονται επί των πλοίων, ο χειρισμός γίνεται βάσει της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ (19.11.2008). Γίνεται επίσης λόγος για κατάργηση Οδηγιών, εφόσον η τελευταία εισαχθεί στο Εθνικό Δίκαιο ή παρέλθει η 12.12.2010.</p>	<p>Χειρισμός βάσει Οδηγίας 75/442/ΕΟΚ (15.07.1975)</p>
<p><b>3. Πεδίο Εφαρμογής</b></p>	<p><b>§1β:</b> Εφαρμογή σε όλα τα ελληνικά λιμάνια. Οι κατηγορίες των λιμανιών αυτών καταγράφονται στο Παράρτημα ΙΙ*.</p> <p>Για τα υπόλοιπα λιμάνια όπου καταπλέουν περιστασιακά πλοία, εφαρμόζονται οι διατάξεις των Κανονισμών Λιμένων, ΕΚΤΟΣ αν οι φορείς διαχείρισής τους αποφασίσουν την ένταξή τους στις διατάξεις της παρούσας.</p>	<p>Εφαρμογή σε όλα τα ελληνικά λιμάνια, όπου καταπλέουν πλοία που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του εδαφίου (α).</p>
<p><b>4. Λιμενικές Εγκαταστάσεις Παραλαβής</b></p>	-	-
<p><b>5. Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων</b></p>	<p><b>§1:</b> Κατάρτιση Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων βάσει των απαιτήσεων των άρθρων 4, 6, 7, 10, 12 και του Παραρτήματος Ι. Υποχρεωτική περιγραφή της φάσης Συλλογής των αποβλήτων.</p>	<p>Δε λαμβάνεται υπόψη το Παράρτημα Ι. Δεν υπάρχει φάση Συλλογής.</p>
	<p><b>§2:</b> Παρέχεται δυνατότητα κατάρτισης των Σχεδίων σε Περιφερειακό επίπεδο, για περισσότερους του ενός λιμένες και κατόπιν συμφωνίας.</p>	-
	<p><b>§3:</b> Μεταβολή στον τρόπο κατάρτισης των Σχεδίων και στις ακολουθούμενες γραφειοκρατικές διαδικασίες, οι οποίες είναι πλέον πιο λεπτομερείς, αυστηρές και με τη συμμετοχή της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, οπότε και την εμπλοκή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.</p>	<p>Απλοποιημένες διαδικασίες, με ευθύνη των εκάστοτε φορέων διαχείρισης των λιμένων.</p>
	<p><b>§4:</b> Η ισχύς της Έγκρισης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 3 έτη. Επανυποβολή Σχεδίων κάθε φορά, κατόπιν τροποποιήσεων **.</p>	-
	<p><b>§5:</b> Η παρακολούθηση και ο έλεγχος της εφαρμογής των Σχεδίων γίνεται από τη Γ.Γ.Α.Α.Π, την Περιφερειακή Διοίκηση Α.Σ. και τη Λιμενική Αρχή και από τις αρμόδιες Διευθύνσεις Νομαρχίας. Παράλληλα, οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων, έχουν τη ν υποχρέωση εντός Φεβρουαρίου του κάθε έτους να υποβάλουν Ετήσια Έκθεση της Λιμενικής Εγκατάστασης.</p>	<p>Μη λεπτομερής και σαφής καθορισμός των ενεργειών ελέγχου της εφαρμογής. Πρωταρχικό ρόλο στην παρακολούθηση κατέχει η Περιφέρεια. Δε γίνεται λόγος για υποχρέωση υποβολής Ετήσιας Έκθεσης.</p>



<b>6. Κοινοποίηση</b>	§1: Κοινοποίηση στον Ανάδοχο Παραλαβής (εάν δε ταυτίζεται με Φορέα Διαχείρισης Λιμένα) και στην αρμόδια Λιμενική Αρχή.	Κοινοποίηση στον Φορέα Διαχείρισης του Λιμένα
	§3: Έντυπο Παραρτήματος II αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας Κοινοποίησης.	-
<b>7. Παράδοση των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία</b>	§2: Η Λιμενική Αρχή για να αποτρέψει την απόρριψη στη θάλασσα και τη ρύπανση, λαμβάνει αναγκαία μέτρα και ΑΠΑΙΤΕΙ από το πλοίο να παραδώσει απόβλητα, έστω και σε μία από τις παρακάτω περιπτώσεις:	-
	(α) στην περίπτωση που ο επόμενος λιμένας δεν ανήκει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2007/71/ΕΚ.	-
	(β) εάν ο επόμενος λιμένας δεν είναι γνωστός	ομοίως
	(γ) εάν ο επόμενος λιμένας δε διαθέτει αποδεδειγμένα κατάλληλες εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής αποβλήτων	ομοίως
	(δ) ύστερα από Επιθεώρηση και κατόπιν κρίσης της Λιμενικής Αρχής.	-
<b>8. Τέλη για τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία</b>	§2: Έγκριση του Τέλους από τη Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, κατόπιν γνωμοδότησης της Γ.Γ.Λ.Λ.Π.	Έγκριση από τη Γ.Γ.Λ.Λ.Π.
	§6: Καταβολή Τελών στο Φορέα Διαχείρισης του κάθε Λιμένα	-
<b>9. Εξαιρέσεις</b>	§1: Δυνατότητα απαλλαγής από συγκεκριμένες υποχρεώσεις ή ακόμη και από το σύνολο αυτών, με απόφαση του Φορέα Διαχείρισης του Λιμένα	Οι Φορείς Διαχείρισης των Λιμένων, κατόπιν γνωμοδότησης της ιεραρχικά αρχαιότερης Λιμενικής Αρχής, παρέχουν τη δυνατότητα απαλλαγής από συγκεκριμένες μόνο υποχρεώσεις.
	§2: Παροχή διευκρινήσεων σχετικά με πλοία που θεωρούνται ότι εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια	-
	§3: Σαφής Περιγραφή των αναγκαίων διαδικασιών, προκειμένου όπως εξαιρεθεί κάποιο πλοίο.	-

	<p><b>§4:</b> Σε περίπτωση ταυτόχρονης αίτησης εξαίρεσης σε περισσότερα του ενός λιμάνια, τότε απαιτείται ξεχωριστή απόφαση εξαίρεσης από κάθε λιμάνι. Η γνωμοδότηση χορηγείται από την ιεραρχικά αρχαιότερη Λιμενική Αρχή.</p>	-
<b>10. Παράδοση των καταλοίπων φορτίου</b>	-	-
<b>11. Επιθεωρήσεις</b>	<p><b>§3:</b> Οι Πλοίαρχοι υποβάλλουν στη Λιμενική Αρχή εγκαίρως και πριν τον απόπλου του σκάφους Υπεύθυνη Δήλωση περί συμμόρφωσης και συνημμένα αντίγραφα αποδείξεων της πιο πρόσφατης παράδοσης αποβλήτων. Σε κάθε περίπτωση παράδοσης αποβλήτων θα πρέπει να γίνεται σχετική εγγραφή από τον Πλοίαρχο στο Ημερολόγιο του σκάφους.</p>	-
<b>12. Συνοδευτικά Μέτρα</b>	<p>Γίνεται διαχωρισμός μεταξύ των υποχρεώσεων που οφείλουν να αναλάβουν οι Φορείς Διαχείρισης των λιμένων και των αντίστοιχων υποχρεώσεων σε συνδυασμό με τους εκάστοτε αναδόχους. Ειδικότερα:</p>	Αναφέρονται μόνο οι υποχρεώσεις των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων
<i>Φορείς Διαχείρισης Λιμένων</i>	<p><b>§1α:</b> Οι Φορείς Λιμενικής Διαχείρισης υπόκεινται στην υποχρέωση εκπόνησης μελέτης για τον Φορέα Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων και όποτε κάτι τέτοιο απαιτείται, σε έκδοση των απαραίτητων αδειών αποβλήτων.</p>	-
	<p><b>§1γ:</b> Σε συνεργασία με εμπορικούς οργανισμούς, λαμβάνουν μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας ΚΥΑ.</p>	-
<i>Φορείς Διαχείρισης Λιμένων και Ανάδοχοι</i>	<p><b>§2α:</b> Σε συνεργασία με τους Αναδόχους, η διαδικασία παραλαβής και τελικής διάθεσης των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου, διεξάγεται σύμφωνα με το Ν.2939/2001, το Π.Δ. 82/2004 και την ΚΥΑ 8668/2007.</p> <p><b>§2β:</b> Λαμβάνεται μέριμνα για την ισχύ των απαιτούμενων αδειών και τη συμφωνία αυτών με την ισχύουσα νομοθεσία.</p> <p><b>§2γ:</b> Λήψη μέτρων για την τήρηση των περιβαλλοντικών και τελωνειακών διατάξεων και των κανονισμών λειτουργίας των λιμένων.</p>	- - -

	<p><b>§2δ:</b> Καταχώρηση σε Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων των στοιχείων του εντύπου του Παραρτήματος II, που κοινοποιείται από τους Πλοιάρχους, όπως επίσης και των πληροφοριών που αφορούν τις ποσότητες των αποβλήτων ανά Κωδικό.</p> <p><b>§2ε:</b> Έλεγχος της πιστής εφαρμογής του Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης αποβλήτων.</p> <p><b>§2στ:</b> Η νομιμότητα κατοχής των αποβλήτων, αποδεικνύεται από το Έντυπο Αναγνώρισης, το οποίο συνοδεύει τα απόβλητα. Βάσει και της ΚΥΑ 13588/725/2006, αντίγραφα των Εντύπων αυτών θα πρέπει να τηρούνται και από τον Φορέα Διαχείρισης του λιμένα για 3 έτη. Για τα Μη Επικίνδυνα Απόβλητα, παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης Βεβαίωσης Παραλαβής και Διάθεσης.</p>	-
<p><b>13. Παραλαβή Πετρελαιοειδών Αποβλήτων και Λοιπών Επικίνδυνων Αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και πετρελαιοειδών καταλοίπων φορτίου από δεξαμενόπλοια (σλέπια) και βυτιοφόρα οχήματα</b></p>	<p>Πλέον, γίνεται παραλαβή και επικίνδυνων αποβλήτων</p> <p>Βάσει ΚΥΑ 3221.2/2/89 καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας σε πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται ως πλωτές ευκολίες υποδοχής πετρελαιοειδών αποβλήτων.</p>	-
<p><b>14. Παραλαβή απορριμάτων και λυμάτων πλοίων από άλλα πλοία</b></p>	-	-

<b>15. Παραλαβή Χημικών Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων</b>	-	-
<b>16. Παραλαβή Πετρελαιοειδών Αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και πετρελαιοειδών καταλοίπων φορτίου από τα διυλιστήρια</b>	-	-
<b>17. Ειδικές Διατάξεις</b>	-	-
<b>18. Κυρώσεις</b>	Η επιβολή των Κυρώσεων γίνεται σύμφωνα με το Π.Δ.163/2001	Η επιβολή των Κυρώσεων γίνεται σύμφωνα με το Π.Δ.55/1998
<b>19.</b>	<b>Παραρτήματα</b>	<b>Υλοποίηση</b>
<b>20. Μεταβατικές Διατάξεις - Υλοποίηση</b>	<b>§1:</b> Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει 3 μήνες μετά τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (06.03.2009) και με την έναρξη ισχύος της παρούσας, καταργείται η ΚΥΑ 3418/07/2002.	-
	<b>§2:</b> Οι ήδη χορηγηθείσες Εγκρίσεις Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ημερομηνία ανανέωσής τους.	-
	<b>§3:</b> Τυχόν Σχέδια που δεν έχουν λάβει Έγκριση μέχρι την ημερομηνία θέσεως σε εφαρμογή της παρούσας απόφασης, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 5 της παρούσας απόφασης.	-

\* Κατηγορίες Λιμένων: Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας, Μείζονος Ενδιαφέροντος, Λιμενικές εγκαταστάσεις που έχουν ως φορέα διαχείρισης Ιδιωτική Επιχείρηση, Τουριστικοί Λιμένες.

\*\* Οι Τροποποιήσεις αφορούν στα εξής:

- (α) Αλλαγή Αναδόχων Παραλαβής
- (β) Αλλαγή της Διαδικασίας Παραλαβής
- (γ) Αλλαγές που τροποποιούν σημαντικά το μέγεθος, τη λειτουργία και το χαρακτήρα του λιμένα

Στις σελίδες που προηγήθηκαν, παραθέσαμε τη Σύγκριση μεταξύ της ΚΥΑ αρ. 3418/ 07/ 2002 (11.06.2002) και της μεταγενέστερης ΚΥΑ αρ. 8111.1/41/09 (06.03.2009):

Ειδικότερα, πρέπει να τονιστούν οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

- Οι διατάξεις της νέας ΚΥΑ αποφασίστηκαν έχοντας βασιστεί στις ακόλουθες παραμέτρους, οι οποίες δεν είχαν ληφθεί υπόψη κατά τη σύναψη της προηγούμενης ΚΥΑ:
  1. Γίνεται μέριμνα για τις «Δημόσιες Επιχειρήσεις και τους Οργανισμούς» (άρθρο 10 Ν. 3429/ 2005).
  2. Δίνεται βάση στην «Ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων, καθώς και άλλες διατάξεις» (άρθρο 20, παρ.10 του Ν.3622/ 2007).
  3. Στα πλαίσια του Ν.2939/ 2001, αναφορικά με τις συσκευασίες και την εναλλακτική διαχείριση αυτών, ιδρύεται ο Εθνικός Οργανισμός Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλων προϊόντων (ΕΟΕΔΣΑΠ).
  4. Αντικατάσταση της ΚΥΑ 98012/ 2001/ 1996 με Π.Δ. 82/ 2004, σχετικά με μέτρα και όρους για τη διαχείριση των χρησιμοποιούμενων ορυκτελαίων και των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων.
  5. Κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, βάσει άρθρου 1, Ν. 3010/ 2002.
  6. Σύμφωνα με τον Εθνικό και Περιφερειακό Σχεδιασμό Διαχείρισης, λαμβάνονται υπόψη μέτρα και όροι για τη διαχείριση των στέρεων αποβλήτων.
  7. Με την 2007/71/ΕΚ Οδηγία της Επιτροπής (13.12.2007), τροποποιείται το Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας 2000/59/ ΕΚ, αναφορικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.
  8. Λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις του Π.Δ. 3/2005, όπου και προωθείται η τροποποίηση των διατάξεων με τις οποίες είχε εναρμονιστεί η Ελληνική Νομοθεσία με τις αντίστοιχες Οδηγίες της ΕΕ. Που αφορούν την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και στα πλαίσια της Οδηγίας 2002/84/ΕΚ (05.11.2002).

9. Το ζήτημα της κατάταξης των Λιμένων βάσει ΚΥΑ 8315.2/02/2007.
10. Με γνώμονα τη διατήρηση και ενίσχυση του Τουρισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2160/1993, εκτελούνται κάποιες ρυθμίσεις.
11. Ωστόσο, οι διατάξεις της νέας ΚΥΑ, όσον αφορά στην κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, δε βασίστηκε σε Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ούτε σε Ειδικές Περιβαλλοντικές Μελέτες, σύμφωνα με το Ν.1650/86.

Τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγουμε από τη σύγκριση μεταξύ των δύο ΚΥΑ, που μόλις προηγήθηκε, μπορούν να συνοψιστούν στα εξής και ιδίως σε ότι αφορά στη νεότερη ΚΥΑ:

- ✦ Επεκτείνεται και στο χειρισμό Επικίνδυνων Αποβλήτων.
- ✦ Είναι λεπτομερέστερη και περισσότερο σαφής αναφορικά με τις διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθηθούν.
- ✦ Αναγνωρίζεται ο ρόλος των Αναδόχων Διαχειριστών στα Λιμάνια και εισάγεται ο όρος του «Θαλάσσιου Αγκυροβολίου».
- ✦ Δημιουργία Παραρτημάτων I, II, III τα οποία αναφέρονται αντιστοίχως στις απαιτήσεις των Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, στην παροχή Πληροφοριών προς Κοινοποίηση πριν την είσοδο του πλοίου στο Λιμάνι και τέλος Κατηγοριοποίηση Λιμένων.
- ✦ Μεγαλύτερη έμφαση στην Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, με την παράλληλη ίδρυση και συνεργασία με ανάλογους περιβαλλοντικούς Οργανισμούς και τη λήψη κατάλληλων μέτρων στα πλαίσια και περιβαλλοντικών ερευνών και μελετών.
- ✦ Υιοθέτηση αυστηρότερων μέτρων και περισσότερο γραφειοκρατικών διαδικασιών, προκειμένου όπως αποφεύγονται παραλείψεις και οι έλεγχοι να διενεργούνται με πιο αυστηρά κριτήρια. Παράλληλα, ενισχύεται και ο ρόλος των Περιφερειακών Διοικητικών Υπηρεσιών.
- ✦ Απαιτούνται διαδικασίες Γνωστοποίησης και τήρησης στατιστικών στοιχείων από ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων.

Σύμφωνα μάλιστα με Μόνιμη Εγκύκλιο της Γ.Γ.Λ.Α.Π. προς τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις Παραλαβής Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου και Αριθ.Πρωτ.:8136.16/01/09, στις 28.07.2009, αποφασίζεται επισήμως η υιοθέτηση της νεότερης ΚΥΑ, δεδομένου ότι υπήρξε **πλημμελής εφαρμογή της προηγούμενης ΚΥΑ και ειδικότερα του άρθρου 5 αυτής. Τα αποτελέσματα ήταν η καταδίκη της χώρας μας από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο<sup>2</sup>**. Τα σημαντικότερα σημεία των αλλαγών δύναται να συνοψιστούν στα εξής:

1. Η έγκριση των εκάστοτε Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων πραγματοποιείται κατόπιν εξέτασης και συνυπολογισμού αυστηρότερων κριτηρίων. Παράλληλα, παρακολουθείται πλέον η εφαρμογή των σχεδίων και υποβάλλεται ετήσια έκθεση των δραστηριοτήτων.
2. Αλλάζει η μορφή του Παραρτήματος II και συμπληρώνεται ανεξαρτήτως της χρήσης ή μη των διατιθέμενων εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων.
3. Στην περίπτωση κατά την οποία διαπιστωθεί ανεξέλεγκτη διάθεση των αποβλήτων και κατόπιν κρίσης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να παραδώσει τα απόβλητα πριν τον απόπλου του πλοίου.
4. Σχετικά με τους Φορείς Διαχείρισης Λιμένων, το σύνολο του εξοπλισμού και των χρησιμοποιούμενων μέσων, θα πρέπει να πληρούν τις ισχύουσες προδιαγραφές και να διαθέτουν τις κατάλληλες άδειες.
5. Η βασική προϋπόθεση για να λάβει εξαίρεση κάποιο πλοίο από ελληνικό λιμένα και να παραδώσει τα απόβλητά του σε άλλο ελληνικό λιμάνι, απαιτεί όπως ο λιμένας να διαθέτει Εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.
6. Τα έντυπα των Παραρτημάτων πρέπει να φυλάσσονται από την εκάστοτε Λιμενική Αρχή για 3 έτη και επίσης να παραδίδεται στον Πλοίαρχο θεωρημένο αντίγραφο.
7. Η παράδοση αποβλήτων και καταλοίπων επιτρέπεται μόνο στους Αναδόχους οι οποίοι αναφέρονται στο εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής. Η παράδοση αποβλήτων είναι υποχρεωτική, εκτός και αν διαπιστωθεί κάποιο πρόβλημα κατόπιν διεξαγωγής ελέγχου.

---

<sup>2</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 13.03.2008



8. Προβλέπεται έκδοση αντίστοιχου αριθμού αποδείξεων, από τη στιγμή που τα απόβλητα παραδίδονται σε περισσότερους του ενός αναδόχους.

Σύμφωνα με τις τροποποιήσεις που προέκυψαν στη νέα ΚΥΑ καταλήγουμε στο βασικό συμπέρασμα ότι προέκυψε για να καλύψει τις αδυναμίες και τα κενά της προηγούμενης ΚΥΑ, τα οποία εντοπίζονται κατά βάση στη σωστή εφαρμογή των διαδικασιών, στο εφαρμοζόμενο σύστημα ελέγχων και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Επιπλέον, **σε άρθρο του κ. Γ. Βαγγέλα<sup>3</sup> στο περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά», τον Αύγουστο 2009**, με τίτλο: ‘Αναδιοργάνωση του Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος’ επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Το τελευταίο χρονικό διάστημα έχουν εντοπιστεί ραγδαίες εξελίξεις στον τρόπο άσκησης της λιμενικής πολιτικής και στην αναδιοργάνωση του εθνικού λιμενικού συστήματος. Το Υπουργείο Ναυτιλίας προτίθεται να προχωρήσει σε συνένωση των Περιφερειακών Λιμενικών Οργανισμών και δημιουργία Λιμενικών Συστημάτων:

**A) Το Αττικό Λιμενικό Σύστημα:** θα περιλαμβάνει τους Λιμενικούς Οργανισμούς Πειραιά, Ελευσίνας, Λαυρίου και Ραφήνας και θα έχει έδρα τον Πειραιά. Ουσιαστικά, πρόκειται για απορρόφηση των υπολοίπων Οργανισμών από τον ΟΛΠ.

**B) Το Λιμενικό Σύστημα Βορείου Ελλάδος:** Θα έχει ως έδρα τη Θεσσαλονίκη και θα περιλαμβάνει τους Οργανισμούς Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης. Επιπλέον, υπό εξέταση είναι και η δυνατότητα ένταξης και υπαγωγής του Λιμενικού Οργανισμού Βόλου στο νέο αυτό σύστημα.

**Γ) Το Λιμενικό Σύστημα Δυτικής Ελλάδας:** με έδρα την Πάτρα και να εντάσσονται σε αυτό οι Οργανισμοί Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας και Πάτρας.

Ο Λιμενικός Οργανισμός Ηρακλείου αναμένεται να παραμείνει αυτόνομος.

---

<sup>3</sup> Ο κ.Γ.Βαγγέλας είναι Καθηγητής του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Παράλληλα, είναι μέλος της Ερευνητικής Ομάδας για τη Λιμενική Οικονομική και Πολιτική και συμμετέχει στην πρωτοβουλία PortEconomics.gr



Στόχος των μεταβολών αυτών είναι η εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας που θα προκύψουν και η εξειδίκευση στο χειρισμό συγκεκριμένων φορτίων. Ταυτόχρονα, ενισχύεται η συνεργασία μεταξύ των ελληνικών λιμένων. Από την άλλη όμως πλευρά, ανακύπτουν κάποιες σοβαρές ανησυχίες αναφορικά με τη δυνατότητα των ανωτέρω παρουσιαζόμενων λιμενικών συστημάτων να εξυπηρετούν επαρκώς τόσο τους χρήστες των υπηρεσιών τους όσο και την ενδοχώρα. Επιπλέον, απορίες γεννώνται σχετικά με την ενσωμάτωση του κόστους συντήρησης και λειτουργίας των μικρών λιμένων. Πρόσθετοι κίνδυνοι πιθανόν πρέπει να εκτιμηθούν όσον αφορά στην εύρυθμη λειτουργία και ανάπτυξη των παραπάνω λιμενικών σχημάτων, καθώς υπάρχει η πιθανότητα εμφάνισης δυσχερειών στον τρόπο άσκησης της διοίκησης και του ελέγχου.

## **1.2 ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ**

Η Ελλάδα, μία χώρα γνωστή για τη ναυτιλιακή της παράδοση, έχει ενσωματώσει στο εθνικό της Δίκαιο την Διεθνή Συνθήκη MARPOL 73/78 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organisation, IMO) για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, όπως και την Κοινοτική Οδηγία 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις Παραλαβής Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου. Σε προγενέστερο σημείο της παρούσας εργασίας έγινε διεξοδική παρουσίαση του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου.

Η MARPOL 73/78 περιλαμβάνει **δύο Πρωτόκολλα** και προς το παρόν **έξι Προσαρτήματα (Annexes)** τα οποία περιέχουν Κανονισμούς (Regulations) για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από τους εξής τύπους αποβλήτων:

- **Πετρέλαιο (Προσάρτημα I)**
- **Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες Χύδην (Προσάρτημα II)**
- **Επιβλαβείς Ουσίες σε Συσκευασμένη Μορφή (Προσάρτημα III)**
- **Λύματα (Προσάρτημα IV)**
- **Απορρίμματα (Προσάρτημα V)**
- **Αέρια Ρύπανση (Προσάρτημα VI)**

Όλα τα ανωτέρω Προσαρτήματα της Διεθνούς Συνθήκης MARPOL 73/78, εκτός από το Προσάρτημα III, απαιτούν την παροχή επαρκών ευκολιών υποδοχής από τα εκάστοτε λιμάνια, τόσο για κάθε τύπο αποβλήτου όσο και για οποιαδήποτε ποσότητα, ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των πλοίων που συνήθως καταπλέουν σε κάθε λιμάνι.

Η Οδηγία 2000/59/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την 2007/71/ΕΚ και ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο μέσω της ΚΥΑ 8111.1/41/09, αποσκοπεί στον περιορισμό της απόρριψης στη θάλασσα, ιδίως δε της παράνομης απόρριψης, αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας εν γένει. Φυσικά, η Οδηγία αφορά και την Ελλάδα, εφόσον η χώρα μας αποτελεί κράτος – μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας

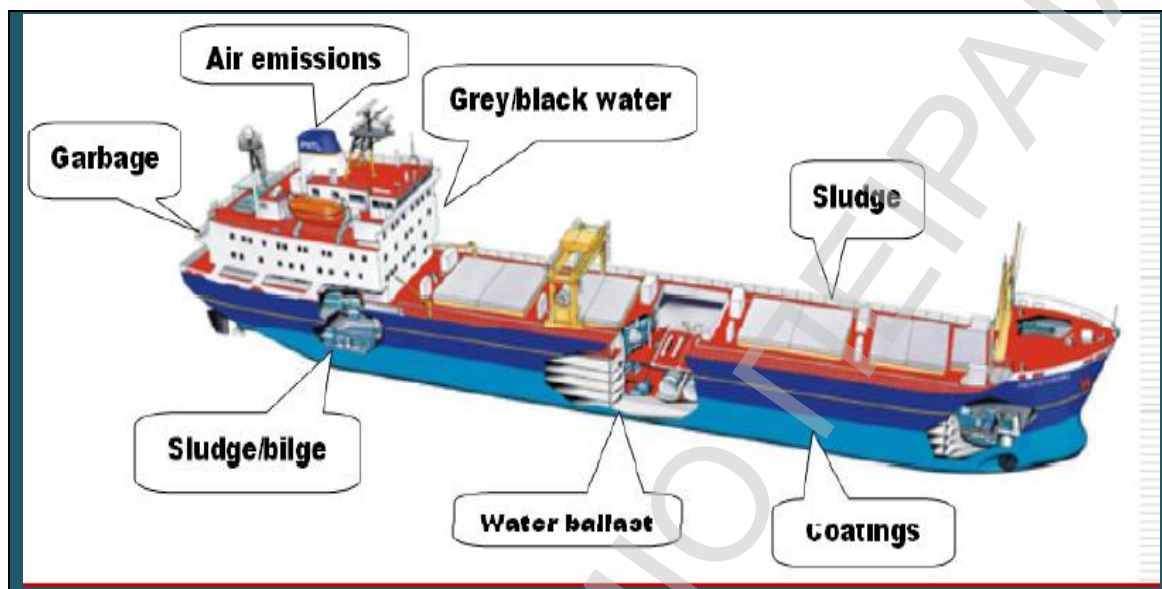
Προς επίτευξη του ανωτέρω στόχου, απαραίτητη κρίνεται η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να καλυφθούν οι ανάγκες των χρηστών, με αποτελεσματικό και αποδοτικό τρόπο. Έτσι, οι εγκαταστάσεις παραλαβής πρέπει να είναι ικανές να δεχθούν τις κατηγορίες και τις ποσότητες των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία, τα οποία χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, λαμβάνοντας υπόψη τις λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, το μέγεθος και τη γεωγραφική θέση του λιμένα, καθώς και τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν.

Οι επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής οφείλουν να καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών, από το μεγαλύτερο εμπορικό πλοίο μέχρι το μικρότερο σκάφος αναψυχής, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων που τις χρησιμοποιούν. Για κάθε λιμάνι καταρτίζεται και εφαρμόζεται κατάλληλο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου, το οποίο καλύπτει όλους τους τύπους αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία που συνήθως καταπλέουν στο λιμένα, και καταρτίζεται σύμφωνα με το μέγεθος του λιμανιού και τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτό.

Ειδικότερα, τα **Απόβλητα Πλοίων** μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

1. Κατάλοιπα Καθαρισμών Δεξαμενών Φορτίων (Sludge)
2. Μίγματα Μηχανοστασίου (Bildge, Sludge)
3. Κατάλοιπα Καυσίμων (Sludge)
4. Απόβλητα/ Σκουπίδια (Garbage)
5. Αποχετευτικά και μη ύδατα (Black – Grey Water)
6. Υφαλοχρώματα (Coatings)
7. Κουσαέρια (Air Emissions)
8. Θαλάσσιο Έρμα (Water Ballast)

Προκειμένου να καταστεί περισσότερο κατανοητή η πηγή προέλευσης των ανωτέρω αποβλήτων, παραθέτουμε την ακόλουθη εικόνα<sup>4</sup>:



Μια σύντομη αναφορά σχετικά με τους τύπους αποβλήτων και βασικά στατιστικά στοιχεία αυτών, βασίστηκε σε έρευνα της Σχολής Ναυπηγών Μηχανικών του Ε.Μ.Π. και του Εργαστηρίου Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και καταλήγει στα κάτωθι:

#### *Ως προς τα Κατάλοιπα Πετρελαίου:*

Αυτά διαχωρίζονται σε **Βαρέα (Sludge)** και **Ελαφρά Κατάλοιπα (Bilge)**

Ως τέτοια θεωρούνται τα υγρά κατάλοιπα καύσης, τα μίγματα χώρων μηχανοστασίου, τα κατάλοιπα καθαρισμών δεξαμενών φορτίου. Συνήθως τα Βαρέα Κατάλοιπα αποτελούν το 1% - 8% και τα Ελαφρά Κατάλοιπα το 5% των Βαρέων.

<sup>4</sup> ΠΗΓΗ: κ.Νικόλαος Π. Βεντικός, Λέκτορας Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών Ε.Μ.Π. και κ. Στέφανος Χατζηνικολάου, Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός Ε.Μ.Π. Από μελέτη/ έρευνα του Εργαστηρίου Θαλάσσιων Μεταφορών της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. και παρουσίασή της με θέμα: «Πλοία και Θαλάσσια Ρύπανση», 4 Μαρτίου 2009.

Στα μη επεξεργασμένα κατάλοιπα, οι ενδεικτικές ποσότητες που ισχύουν κατά μέσο όρο είναι οι παρακάτω:

- Για Φ/Γ (15.000 DWT): 49 Τόνοι για ταξίδι μιας εβδομάδας
- Για Ε/Γ (4.700 DWT): 6 Τόνοι για 100 ώρες ταξίδι ανά εβδομάδα
- Καμία απόρριψη δεν επιτρέπεται εντός Ειδικών Περιοχών, όπως αυτές ορίζονται από τη Σύμβαση MARPOL και στις οποίες συγκαταλέγεται και η Μεσόγειος.

### **Μη Πετρελαιοειδή Υγρά Κατάλοιπα ( Black – Gray Water ):**

#### **✚ Λύματα (Black Water):**

- Πρόκειται για Λύματα Αποχετεύσεων και Ιατρικών Χώρων στο πλοίο
- Δύναται απορριφθούν σε απόσταση 12 ναυτικών μιλίων από τη στεριά, εφόσον πρώτα υποστούν κατάλληλη επεξεργασία και η ταχύτητα του πλοίου αγγίζει τα 4 knots τουλάχιστον

#### **✚ Φαιόχρωμα Ύδατα (Gray Water):**

- Είναι τα Απόβλητα ύδατα χώρων υγιεινής, πλυντηρίων και χώρων εστιατορίων
- Οι μεγαλύτερες ποσότητες υγρών αποβλήτων σε Ε/Γ και κρουαζιερόπλοια
- Ουσιαστικά δεν υπάρχει κάποια σχετική κάλυψη από Κανονισμούς

Παρακάτω παρατίθενται τα αποτελέσματα από την ίδια έρευνα σε ελληνικό Ε/Γ, χωρητικότητας 1.500 επιβατών, με μέση πληρότητα που αγγίζει το 67% και αναγωγή των στατιστικών δεδομένων σε εβδομαδιαία βάση:

	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5	Day 6	Day 7	Week Estimation	
Duration (hrs)	16	13	16	15	14	14	24		
Black (lt)	17855	14507	17855	16739	15623	15623	26783	Black (m3)	125
Gray (lt)	106280	86353	106280	99638	92995	92995	159420	Gray (m3)	744

Από την παραπάνω στατιστική έρευνα, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ανεξαρτήτως ωρών ταξιδιού του πλοίου, δημιουργούνται κατά μέσο εβδομαδιαίο όρο περίπου 17.855 λίτρα λυμάτων και περίπου 106.280 λίτρα φαιόχρωμων υδάτων.

- Σε συνάρτηση με τις ώρες λειτουργίας, τα αριθμητικά αυτά δεδομένα μεταβάλλονται ως ακολούθως: Για τα μεν λύματα, επικρατεί ένα σταθερό ποσό λίτρων 1.116 ανά ώρα και για τα δε φαιοχρώματα ομοίως το σταθερό ποσό των 6.642,5 λίτρων την ώρα.

- Η δημιουργία φαιόχρωμων υδάτων είναι σχεδόν εξαπλάσια από την ποσότητα λυμάτων που δημιουργείται.

✦ **Στέρεα Απόβλητα ( Garbage ):**

ΤΥΠΟΣ ΑΠΟΒΑΗΤΟΥ	ΕΚΤΟΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΝΤΟΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ
Πλαστικά	ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ	ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ
Συσκευασμένα Υλικά	ΑΝΩ 25 ΜΙΛΙΩΝ	ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ
Χαρτί, Γυαλί, Μεταλλικά αντικείμενα, Μπουκάλια	ΑΝΩ 12 ΜΙΛΙΩΝ	ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ
Οργανικά σκουπίδια – Οικιακά απορρίμματα χώρων ενδιαίτησης	ΑΝΩ 3 ΜΙΛΙΩΝ	ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ
Μη οργανικά και οργανικά υπολείμματα τροφίμων	ΑΝΩ 3 ΜΙΛΙΩΝ (οργανικά) και ΑΝΩ 12 ΜΙΛΙΩΝ (μη οργανικά)	ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΑΝΩ ΤΩΝ 12 ΜΙΛΙΩΝ

Γίνεται εμφανές πως μόνο για τα υπολείμματα τροφίμων είναι επιτρεπτή η απόρριψή τους εντός των Ειδικών Περιοχών.

✦ **Θαλάσσιο Έρμα (Ballast Water):**

Συνήθως πρόκειται για ποσότητες μέχρι 30% της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, όσον αφορά στα Δεξαμενόπλοια και τα Bulk Carriers.

Ωστόσο, χάρη στα διπλά τοιχώματα (Double Hull) και τη σταδιακή απόσυρση των παλιών δεξαμενοπλοίων, έχει περιοριστεί η ανάμιξη του νερού με το πετρέλαιο στο θαλάσσιο έρμα.

Τίθεται ζήτημα περιβαλλοντικών κινδύνων, αφού εντοπίζεται μεταφορά παθογόνων οργανισμών και ξενιστών σε μεγάλες αποστάσεις.

Σχηματικά:



ΠΗΓΗ: IMO

Συνοπτικά, παραθέτουμε τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, αναφορικά με τις εγκαταστάσεις Υποδοχής Αποβλήτων Πλοίων:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ MARPOL	ΤΥΠΟΣ ΑΠΟΒΛΗΤΟΥ	ΣΕ ΙΣΧΥ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΥΠΑΡΕΞΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ	ΕΙΔΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗ
I	Πετρελαιοειδή	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Καλύπτονται όλα τα είδη αποβλήτων που παράγονται από

				το πετρέλαιο (Καύσιμα, Κατάλοιπα Μηχανοστασίου, Εκπλύσεις Δεξαμενών, Θαλασσόεργμα)
II	Επικίνδυνες Ουσίες χύδην	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Χημικά Κατάλοιπα και Μείγματα με επικίνδυνες ουσίες
III	Επικίνδυνες Ουσίες σε Συσκευασμένη μορφή	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
IV	Λύματα	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
V	Απορρίμματα	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Απορρίμματα Οικιακού Τύπου (Υπολείμματα Τροφών, Συσκευασίας), καθώς επίσης και Λειτουργικά Απορρίμματα (συντήρησης, φορτίου)
VI	Αέρια Ρύπανση	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Ουσίες που καταστρέφουν το όζον και υπολείμματα καθαρισμού καπναερίων

ΠΗΓΗ: Β. Τσελέντης, « Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία », Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα - 2008



#### ✦ *Αέρια Ρύπανση:*

Περίληπτική αναφορά θα γίνει σχετικά με τους αέριους ρύπους, καθώς πρόκειται για διαφορετική μορφή ρύπανσης και μπορεί να αποτελέσει από μόνη της ξεχωριστό κομμάτι έρευνας. Ωστόσο, για λόγους πληρέστερης πληροφόρησης και παρουσίασης θεώρησα σκόπιμο να αναφέρω τα βασικά στοιχεία και συμπεράσματα που προκύπτουν:

Η **Σύμβαση Κιότο** είναι εκείνη που ασχολείται με τις εκπομπές αέριων ρύπων. Η Ναυτιλία ωστόσο, αποτελεί κλάδο των μεταφορών που μόλις πρόσφατα άρχισε να ενσωματώνει στις διαδικασίες της τις επιταγές της εν λόγω Σύμβασης. Οπότε, οποιαδήποτε διεξαγωγή σχετικών συμπερασμάτων θεωρείται αρκετά παρακινδυνευμένη. Επιπλέον, οι υπάρχοντες Κανονισμοί αφορούν μόνο σε εκπομπές SO<sub>2</sub> και NO<sub>x</sub>, ενώ καμία αναφορά δε γίνεται για CO<sub>2</sub>. Στα πλαίσια προγραμμάτων σχετικά με την Έρευνα και την Ανάπτυξη του Ναυτιλιακού Κλάδου, λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι επιπτώσεις αυτού στις κλιματολογικές αλλαγές, εξαιτίας των αερίων που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα. Αξίζει ωστόσο να επισημανθεί πως η Ναυτιλία είναι αδίκως τόσο παρεξηγημένη. Σύμφωνα και με επιβεβαιωμένες έρευνες, η ρύπανση που προκαλείται από τη Ναυτιλία είναι η μικρότερη από οποιοδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο, αρκεί να αναλογιστεί κανείς τον τεράστιο όγκο εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω πλοίων και μάλιστα σε πολύ μεγάλες αποστάσεις. Έτσι, την πρώτη θέση στην εκπομπή αερίων CO<sub>2</sub> καταλαμβάνουν τα αεροσκάφη, ενώ τελευταία στην κατάταξη εμφανίζονται τα πλοία. Ωστόσο, το εν λόγω ζήτημα αποτελεί πρωταρχικό μέλημα στην ατζέντα του IMO, οπότε και οι μελλοντικοί στόχοι που έχουν τεθεί, συνοψίζονται στα εξής:

• **Τεχνολογικές Λύσεις:** αφορούν σε εξελιγμένους τύπους καυσίμων και φιλικούς προς το περιβάλλον, σε χρήση σύγχρονων συστημάτων πρόωσης και σε νέα μορφή σχεδίασης.

• **Λειτουργικές Λύσεις:** πρόκειται για διαδικασίες εφαρμογής μειωμένης ταχύτητας εν πλω. Κατά αυτό τον τρόπο, θα καταναλώνεται μικρότερη ποσότητα καυσίμου και επίσης θα εκπέμπεται χαμηλότερο ποσοστό ρύπων στην ατμόσφαιρα. Η

δημιουργία επιπλέον, νέων θαλάσσιων οδών, περισσότερο σύντομων, θα αποτελούσε σίγουρα μια αποδοτική λύση.

ü **Μείωση εκπομπών σε Λιμάνια και Τερματικούς Σταθμούς:** είναι το λεγόμενο *cold ironing*, όπου δε συντρέχει λόγος για υπερβολική κατανάλωση καυσίμων από τη στιγμή που το πλοίο δεν ταξιδεύει.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

### **1.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑΣ**

Ο τρόπος και τα σχέδια παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, πιθανής επεξεργασίας και διάθεσης των εκάστοτε αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου αποτελούν ξεχωριστές και ανάλογα προσαρμοσμένες διαδικασίες για κάθε λιμάνι. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι κάθε λιμενικός σταθμός εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες των χρηστών του και εμπεριέχει εκ φύσεως μοναδικές ιδιαιτερότητες που αφορούν στη γεωγραφική του θέση, στις υποδομές που διαθέτει, καθώς και στα διάφορα γεωλογικά στοιχεία που το περιβάλλουν, όπως είναι το βάθος του νερού, η πυκνότητα αυτού και διάφορα άλλα.

Ωστόσο, η χώρα μας ως μέλος και της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλει να επιδείξει τον δέοντα ζήλο για όσο το δυνατό πληρέστερη εναρμόνιση των διαδικασιών και των παροχών υπηρεσιών από τα ελληνικά λιμάνια. Δε πρέπει να λησμονούμε τη **Συνθήκη του Μάαστριχτ**, όπως αυτή αναθεωρήθηκε στις 17/ 06/ 1997, θέτοντας βασικούς στόχους που τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν το 2001 με τη **Συνθήκη της Νίκαιας** που τέθηκε σε ισχύ από 01/ 02/ 2003<sup>5</sup>. Ειδικότερα, στο άρθρο 70 ( πρώην άρθρο 74 ), αναφέρονται τα εξής:

*« Τα κράτη μέλη επιδιώκουν τους στόχους της Συνθήκης όσον αφορά το αντικείμενο των Μεταφορών στο πλαίσιο Κοινής Πολιτικής Μεταφορών. »*

Επιπλέον, στο άρθρο 71 ( πρώην άρθρο 75 ), γίνεται λόγος για τους τρόπους εφαρμογής του άρθρου 70, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών και εμπεριέχοντας εμμέσως θέματα σχετιζόμενα με τη Λιμενική Βιομηχανία:

*« ...Το Συμβούλιο με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζει:*

*A) Κοινούς Κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές...*

---

<sup>5</sup> « Οι Ευρωπαϊκές Συνθήκες μετά τη Συνθήκη της Νίκαιας », κ. Π. Δαγτόγλου ( Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2002 )

*B) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό.*

*Γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών.*

*Δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.*

*...το Συμβούλιο θεσπίζει ομοφώνως προτάσσει της Επιτροπής και μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, διατάξεις που αφορούν τις αρχές του καθεστώτος των Μεταφορών και των οποίων η εφαρμογή θα ήταν δυνατόν να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε ορισμένες περιοχές, όπως και την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των Μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη προσαρμογής στην οικονομική ανάπτυξη που προκύπτει από την εγκαθίδρυση της Κοινής Αγοράς. »*

Σκοπός της Συνθήκης της Νίκαιας ήταν να αναμορφώσει τους θεσμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να προλειάνει το έδαφος για μια Ευρώπη 27 κρατών μελών. Στη Νίκαια, άρχισε ο διάλογος για το Μέλλον της Ευρώπης, με αντικείμενο τη συγκέντρωση απόψεων από τους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το πώς αυτή πρέπει να προχωρήσει. Ο συγκερασμός των απόψεων αυτών είναι, ίσως, το μεγαλύτερο στοίχημα της σύγχρονης Ευρώπης, ενώ η επόμενη διακυβερνητική διάσκεψη προγραμματίστηκε το 2004. Έτσι, με ανακοίνωσή της η Επιτροπή στις 10/ 02/ 2004, αναφέρεται στην « **Οικοδόμηση του κοινού μέλλοντός μας, σε πολιτικές προσκλήσεις και δημοσιονομικά μέσα της διευρυμένης Ένωσης - 2007-2013** » (COM (2004) 101-τελικό). Η Επιτροπή επικεντρώνει το ενδιαφέρον της σε τομείς δράσης όπως, η απασχόληση, η οικονομική ανάπτυξη, η αειφόρος ανάπτυξη, η ασφάλεια και ένας αποτελεσματικός ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον κόσμο, και κάνει έκκληση για την υλοποίηση αυτών των στόχων μέσω χρηματοδότησης αυτών των δράσεων.

Προκειμένου φυσικά να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, αναγκαία θεωρείται πρωτίστως η εναρμόνιση του τρόπου λειτουργίας των λιμανιών εντός της Ελλάδας. Βεβαίως, το εγχείρημα αυτό είναι αρκετά περίπλοκο εξαιτίας και των ιδιαιτεροτήτων του κάθε λιμανιού, όπως ήδη αναφέρθηκε. Η Πολιτεία λοιπόν πρέπει να μεριμνήσει, ώστε και οι Πολίτες και ιδίως οι Χρήστες των Λιμενικών Εγκαταστάσεων να είναι όσο το δυνατόν

πληρέστερα ενήμεροι των εξελίξεων και των δικαιωμάτων τους. Η γνώση είναι δύναμη που αυτόματα οδηγεί στην αφύπνιση και την ευαισθητοποίηση για την ορθή εκτέλεση των λειτουργιών και την καταγγελία των όποιων παραλείψεων. Εξάλλου, μέσα από τη σωστή και καλοπροαίρετη κριτική επέρχεται και η βελτίωση.

Ειδικότερα, όσον αφορά στις διαδικασίες παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, αυτές πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένες με τέτοιο σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης, ικανό να μειώνει σταδιακά τις εν λόγω δραστηριότητες στο περιβάλλον. Ο συγκεκριμένος χειρισμός είναι σύμφωνος με τον Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου αριθμ. 1836/ 93 της 29<sup>ης</sup> Ιουνίου 1993 και αφορά πιο συγκεκριμένα στην εκούσια συμμετοχή των βιομηχανικών επιχειρήσεων σε Κοινοτικό Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Ελέγχου. Προς τούτο, προωθούνται διαρκώς ενέργειες που διασφαλίζουν την ορθή λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων και την τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας. Ειδικότερα, πρέπει να παρέχονται εγκαίρως προς τους χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων, οι κάτωθι βασικές πληροφορίες:

- Ø Ενημέρωση σχετικά με τη σημασία και την αξία της ορθής παράδοσης των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία και τα κατάλοιπα των αντίστοιχων φορτίων αυτών.
- Ø Ύπαρξη κατάλληλου Διαγράμματος ή Χάρτη αναφορικά με τις δυνατές θέσεις πρόσδεσης των πλοίων και δυνατότητα παραλαβής των αποβλήτων τους.
- Ø Κατάλογος με τα είδη των αποβλήτων που δύναται να παραλαμβάνονται από κάθε λιμενικό σταθμό, αναλόγως της χωρητικότητας και του κατάλληλου εξοπλισμού που διαθέτει.
- Ø Κατάλληλη πληροφόρηση και έγκαιρη κινητοποίηση με την δυνατότητα εύκολης πρόσβασης σε αριθμούς μέσων επικοινωνίας των Φορέων εκμετάλλευσης και των Αρμόδιων Οργάνων ως προς την παροχή των υπηρεσιών.
- Ø Περιγραφή των Διαδικασιών Παράδοσης.
- Ø Λεπτομερής αναφορά στο Σύστημα Χρέωσης Τελών.
- Ø Γνωστοποίηση των διαδικασιών σε περίπτωση αναφοράς ανεπαρκών διαδικασιών σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.

Πιο πρακτικά, τα απαιτούμενα έγγραφα όσον αφορά την έναρξη των διαδικασιών παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου αυτού στα εκάστοτε ελληνικά λιμάνια, έχουν μια γενική μορφή, η οποία και παρουσιάζεται στο Παράρτημα.

Από τα εν λόγω Έγγραφα, ο αναγνώστης μπορεί εύκολα να καταλήξει στα εξής συμπεράσματα:

- Ύπαρξη τυποποιημένης μορφής των αντίστοιχων εγγράφων. Φυσικά, κάθε λιμενική εγκατάσταση έχει τη δυνατότητα ανάλογης προσαρμογής αυτών των εγγράφων στα πλαίσια των υπηρεσιών που παρέχει και των επιβολών του Νόμου.
- Λεπτομερής περιγραφή που αφορά, όχι μόνο στους τύπους των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου, αλλά επίσης και στον τύπο πλοίου και άλλες συναφείς με αυτό πληροφορίες, καθώς και την ώρα άφιξης και απόπλου του πλοίου στο λιμάνι. Ενημέρωση απαιτείται επίσης και για το προηγούμενο λιμάνι προσέγγισης, όπως και για το επόμενο.
- Η συμπλήρωση του Πληροφοριακού Εγγράφου, που κοινοποιείται μάλιστα στο εκάστοτε Λιμάνι πριν από την είσοδο του πλοίου σε αυτό, είναι υποχρεωτική, εκτός και αν συντρέχουν ιδιαίτεροι λόγοι βάσει του άρθρου 9.
- Η εγκυρότητα των Εγγράφων αποδεικνύεται από την ύπαρξη υπογραφών, ημερομηνίας και ώρας, γεγονός που καθιστά τα εν λόγω Έγγραφα ως ικανοποιητικά αποδεικτικά στοιχεία σε περιπτώσεις Ελέγχου από τις Λιμενικές Αρχές.
- Η ύπαρξη Εγγράφου Αναφοράς Ανεπάρκειας Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων πλοίου στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις, αποτελεί ουσιαστικά ένα κίνητρο εντοπισμού, βελτίωσης και αντιμετώπισης των οποιονδήποτε αδυναμιών. Ταυτόχρονα, αποτελεί παράγοντα αποτροπής ή τουλάχιστον αποδυνάμωσης εμφάνισης ατασθαλιών και παρέχει τις βάσεις προς μια ορθή διαχείριση των αποβλήτων με δυνατότητες εκσυγχρονισμού των εκάστοτε διαδικασιών.
- Η εμπλοκή του IMO είναι εμφανής και καθοριστική, όπως επίσης πρωταρχικής σημασίας είναι και η συνεργασία με τις αντίστοιχες Αρχές του Κράτους Σημείας και των Λιμενικών Αρχών, εν προκειμένω των ελληνικών.

Στο Παράρτημα, παραθέτουμε Υποδείγματα των Εγγράφων Κοινοποίησης και Καταγγελίας Ανεπαρκειών, όπως αυτά έχουν καθοριστεί για τη διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ώστε η σύνταξή τους να παρουσιάζει παρόμοια δομή και να παρέχονται οι ίδιες πληροφορίες προς τους αρμόδιους Ελεγκτικούς φορείς. Κατά αυτό τον τρόπο διευκολύνεται τόσο το έργο όλων των εμπλεκόμενων φορέων και χρηστών όσο και ο τρόπος οργάνωσης της όλης διαδικασίας, εφόσον μέσω των εγγράφων αυτών διακρίνονται κάποιες κατευθυντήριες γραμμές.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

### **ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ COSCO ΣΕ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

#### **2.1 ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.**

Όπως έχει ήδη γίνει κατανοητό, η λιμενική βιομηχανία εμπεριέχει χαρακτηριστικά που της προσδίδουν μια μοναδική ιδιαιτερότητα. Το λιμενικό προϊόν δεν έχει υποκατάστατα. Κάθε λιμάνι παρέχει υπηρεσίες ανάλογες των αναγκών των χρηστών του, οι οποίες φυσικά και ποικίλλουν. Εφόσον λοιπόν η παροχή λιμενικών υπηρεσιών γίνεται κατά τρόπο προσαρμοσμένο στις εκάστοτε απαιτήσεις των χρηστών, άρα πρόκειται για υπηρεσίες αρκετά εξειδικευμένες. Θα μπορούσαμε έτσι να χαρακτηρίσουμε το λιμενικό προϊόν ως **μονοπωλιακό**, εξαιτίας και του γεγονότος ότι η προσφορά του αδυνατεί να ανταπεξέλθει άμεσα σε βραχυχρόνιες διακυμάνσεις της ζήτησης. Ωστόσο, το λιμενικό προϊόν διαπλέκεται σε ζητήματα που απασχολούν την κάθε λιμενική αρχή και αποτελούν σημεία ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων λιμανιών, ακόμα και μεταξύ των τερματικών σταθμών εντός του ίδιου λιμανιού.

Η προσπάθεια εναρμόνισης της Ελλάδας με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έχει επιφέρει νέες προκλήσεις για τον τόπο μας. Η διαδικασία σύμπλευσης των δράσεων γύρω από καίρια θέματα, τόσο σε περιφερειακό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο, έχει επηρεάσει τον τρόπο σχεδιασμού και την επιλογή των κατάλληλων Σχεδίων Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου στα διάφορα ελληνικά λιμάνια.

Παράλληλα με τις ιδιαιτερότητες που εντοπίζονται σε κάθε λιμάνι, η ύπαρξη **Οδηγού Διαχείρισης Σχεδίων Αποβλήτων** αποτελεί χρήσιμο βοηθητικό εργαλείο στα χέρια των αρμόδιων λιμενικών φορέων και των χρηστών των αντίστοιχων υπηρεσιών



του λιμανιού. Χάρη σε αυτόν, προωθείται η εφαρμογή ομοιόμορφων τακτικών ανά Λιμενικό Οργανισμό. Ταυτόχρονα, οι εργασίες ελέγχου και αποτιμήσεων διεξάγονται ευκολότερα και καθίσταται η δυνατή η σύγκριση των αποτελεσμάτων, τόσο μεταξύ των διαφόρων λιμανιών όσο και μεταξύ τερματικών εντός του ίδιου λιμανιού, εφόσον αυτή βασίζεται στην επεξεργασία κοινών στοιχείων και δεδομένων.

Ειδικότερα, τα Διαχειριστικά Σχέδια των Επικίνδυνων και Μη Επικίνδυνων Αποβλήτων, τα οποία παράγονται από τις αντίστοιχες θαλάσσιες δραστηριότητες, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα παρακάτω, βάσει του ανωτέρω Οδηγού:

#### **A. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΟΥ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ**

Επωνυμία:  
Κύρια Δραστηριότητα:  
Κωδικός Κύριας Δραστηριότητας (ΣΤΑΚΟΔ):  
Ταχυδρομική διεύθυνση (έδρα / εγκατάσταση):  
Α.Φ.Μ. της Εταιρείας:  
Γεωγραφικές συντεταγμένες θέσης της εγκατάστασης (εάν είναι δυνατό):  
Αριθμός απασχολούμενων ατόμων στην εγκατάσταση:  
Υπεύθυνος παροχής στοιχείων:  
Ονοματεπώνυμο:  
Ιδιότητα:  
Αριθμός τηλεφώνου: Fax: Email:

#### **B. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Περίοδος παραγωγής προϊόντων : από ..... μέχρι .....

Παραγόμενα προϊόντα (Τόνοι / Έτος):  
Α' και βοηθητικές ύλες (Τόνοι / Έτος):  
Κατανάλωση νερού (m<sup>3</sup>/Έτος):  
Είδος - Κατανάλωση καυσίμου:

#### **Γ. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ : ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ (ΕΑ) ΚΑΙ ΜΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ**

Τα παρακάτω στοιχεία αναφέρονται ξεχωριστά για τα παραγόμενα απόβλητα και για τα αποθηκευμένα απόβλητα παραγωγής προηγούμενων ετών.

- Είδος - Χαρακτηριστικά αποβλήτων (π.χ. κύριες ρυπαντικές παράμετροι)
- Πηγές προέλευσης αποβλήτων (σημεία της παραγωγικής διαδικασίας)
- Ποσότητα αποβλήτων (Τόνοι / Έτος)

**Δειγματοληψίες και αναλύσεις:**

Γίνονται δειγματοληψίες και αναλύσεις των αποβλήτων; (N/O)

Αν ναι:

Σημείο δειγματοληψίας	Συχνότητα (π.χ. ημερήσια)
σε επιλεγμένα σημεία της παραγωγικής διαδικασίας	
στην είσοδο του σταθμού επεξεργασίας αποβλήτων (εάν υπάρχει)	
στην έξοδο του σταθμού επεξεργασίας αποβλήτων (εάν υπάρχει)	
σε άλλο σημείο:	

- Αναφέρονται οι πρότυπες μέθοδοι, με βάση τις οποίες διενεργούνται οι παραπάνω δειγματοληψίες και αναλύσεις.
- Επισυνάπτονται σχετικές αναλύσεις, κυρίως οι πιο πρόσφατες.
- Γίνεται κατηγοριοποίηση αποβλήτων σύμφωνα με τον Κατάλογο Αποβλήτων της Ε.Ε. (Παράρτημα Ι της ΚΥΑ 13588/725/2006), με αναφορά στον αντίστοιχο εξαψήφιο κωδικό, και την Απόφαση 2003/33/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕΛ 11 /16-1-2003).
- Παρέχεται περιγραφή των τεχνικών που χρησιμοποιούνται για την πρόληψη / ελαχιστοποίηση της παραγωγής αποβλήτων (ΒΔΤ, Καθαρή Παραγωγή κ.λπ.).

**Δ. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΑΝΑ  
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ**

## **1. Σημειώσεις:**

(α) Κάθε μέθοδος (εργασία) διαχείρισης που χρησιμοποιείται περιγράφεται και χαρακτηρίζεται με τον ανάλογο κωδικό D ή R [βλ. Απόφαση 96/350/EK του Συμβουλίου (EEL 135/6-6-1996) ή Παράρτημα ΙΙΙ της ΚΥΑ 13588/725/2006].

(β) Στην «αποθήκευση» περιλαμβάνεται και η αποθήκευση στο χώρο του παραγωγού των αποβλήτων (προσωρινή αποθήκευση).

## **2. Συλλογή – Αποθήκευση:**

### **Συλλογή αποβλήτων:**

- περιγραφή των μέσων συλλογής (π.χ. βαρέλια, δεξαμενές, κλπ)
- ποσότητα συλλεγόμενων αποβλήτων (Τόνοι / Έτος)

### **Αποθήκευση αποβλήτων (επισυνάπτονται τα ανάλογα σχέδια και χάρτες):**

- χώρος / χώροι αποθήκευσης (Για την κατηγορία των επικινδύνων αποβλήτων να παρέχονται, εφόσον κάτι τέτοιο καθίσταται εφικτό, οι γεωγραφικές συντεταγμένες θέσης των χώρων αποθήκευσης)
- χρόνος αποθήκευσης
- περιγραφή των τεχνικών αποθήκευσης
- ποσότητα αποθηκευόμενων αποβλήτων (Τόνοι / Έτος)
- στοιχεία σχετικά με την αποθήκευση αποβλήτων παραγωγής προηγούμενων ετών.
- Επισύναψη των σχετικών αδειών.

## **3. Μεταφορά αποβλήτων:**

- Αναφορά μέσων μεταφοράς αποβλήτων (π.χ. φορτηγά, βυτιοφόρα, κλπ)
- Προορισμός μεταφοράς αποβλήτων
- Συχνότητα δρομολογίων
- Διασυνοριακή μεταφορά
- Επισυνάπτονται σχετικές άδειες

**4. Ανάκτηση – Επαναχρησιμοποίηση – Ανακύκλωση αποβλήτων (επισυνάπτονται τα ανάλογα σχέδια και χάρτες):**

Τεχνικές ανάκτησης – επαναχρησιμοποίησης – ανακύκλωσης αποβλήτων εντός της εγκατάστασης:

- σύντομη περιγραφή (π.χ. ιοντοεναλλαγή, συμπύκνωση, διήθηση κ.α.)
- ποσότητα υλικών που ανακτώνται (Τόνοι / Έτος)

Επεξεργασία αποβλήτων (επισυνάπτονται τα ανάλογα σχέδια και χάρτες)

Τεχνικές επεξεργασίας αποβλήτων:

- σύντομη περιγραφή (π.χ. φυσικές/χημικές μέθοδοι, στερεοποίηση / σταθεροποίηση, θερμικές μέθοδοι, βιολογικές μέθοδοι, κλπ)
- ποσότητα αποβλήτων προς επεξεργασία: (Τόνοι / Έτος)
- Τεχνικές επεξεργασίας αποβλήτων σε κοινό σύστημα επεξεργασίας με άλλες εγκαταστάσεις:
- ονομασία και διεύθυνση εγκατάστασης.
- σύντομη περιγραφή των τεχνικών (π.χ. φυσικές/χημικές μέθοδοι, στερεοποίηση, θερμικές μέθοδοι, βιολογικές μέθοδοι, κλπ).
- ποσότητα αποβλήτων προς επεξεργασία: (Τόνοι ή  $m^3$  / Ημέρα και Έτος).

**5. Διάθεση επεξεργασμένων αποβλήτων – καταλοίπων (επισυνάπτονται τα ανάλογα σχέδια και χάρτες):**

- Ποσότητα επεξεργασμένων αποβλήτων: (Τόνοι / Έτος)
- Τεχνικές / χώρος διάθεσης των επεξεργασμένων αποβλήτων
- Ποσότητα καταλοίπων επεξεργασίας: (Τόνοι / Έτος)
- Τεχνικές / χώρος διάθεσης των καταλοίπων επεξεργασίας

**6. Σε περίπτωση μη επεξεργασίας των αποβλήτων, περιγραφή των τεχνικών που εφαρμόζονται για τη διάθεση των αποβλήτων αυτών.**

## **7. Προβλήματα – προτάσεις:**

Αναφορά των τυχόν προβλημάτων που αντιμετωπίζονται και αφορούν τη διαχείριση των αποβλήτων (π.χ. πρόβλημα έλλειψης χώρου διάθεσης των παραγόμενων αποβλήτων, επεξεργασμένων ή μη).

Περιγραφή των ενεργειών και δράσεων που έχουν ήδη διεξαχθεί ή /και των σχετικών προτάσεων από τους εμπλεκόμενους φορείς, προκειμένου να επιλυθούν τα παραπάνω προβλήματα, καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των σχετικών έργων.

Στην εξέταση και ανάπτυξη των προαναφερόμενων βασικών στοιχείων στηρίζεται και η υιοθέτηση και υλοποίηση των κατάλληλων Σχεδίων Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου σε καθένα ελληνικό λιμάνι. Στο προηγούμενο μάλιστα Κεφάλαιο έγινε διεξοδική παρουσίαση και του Πρότυπου Τύπου Εγγράφων που οι Λιμενικές Αρχές ζητούν από το κάθε πλοίο που προσεγγίζει κάποιο από τα ελληνικά λιμάνια.

### ***2.1.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΑΝΑΔΟΧΩΝ:***

Όπως έχουμε ήδη αναλύσει, το λιμενικό προϊόν είναι αρκετά διαφοροποιημένο και εξατομικευμένο βάσει των αναγκών των χρηστών του και των υπηρεσιών που δύναται να προσφέρει, ανάλογα με τη γεωμορφολογική του δομή και τις εγκαταστάσεις που διαθέτει. Φυσικό λοιπόν επακόλουθο της κατάστασης αυτής είναι η **ανυπαρξία μιας προκαθορισμένης μορφής Σύμβασης για κάθε ελληνικό λιμάνι όσον αφορά στον τρόπο Διαχείρισης των Αποβλήτων.**

Κάθε Λιμενικός Οργανισμός συνάπτει ξεχωριστές Συμβάσεις με τις αντίστοιχες Εταιρείες που είναι υπεύθυνες για τη Διαχείριση των Αποβλήτων, κατόπιν σχετικής Προκήρυξης και Διαγωνισμού. Συχνά και από πολλούς εκφράζεται η απορία του **γιατί να παραδίδονται τα στερεά απόβλητα πλοίων σε εγκεκριμένους φορείς που ορίζονται μέσω διαγωνισμών δημοσίου και όχι σε δήμους.**

Η απάντηση στο ερώτημα αυτό βρίσκεται στο γεγονός της εξειδικευμένης γνώσης και στην κατοχή των αρτιότερων συγκριτικά μέσων που αυτές διαθέτουν, προκειμένου όπως παρασχεθούν κατά το βέλτιστο δυνατό τρόπο οι εν λόγω υπηρεσίες. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται λοιπόν στον τομέα της διαχείρισης στερεών αποβλήτων είναι υποχρεωμένες να πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Οφείλουν να διαθέτουν άδειες διαχείρισης στερεών επικινδύνων και μη επικινδύνων αποβλήτων, όπως επίσης και άδειες διαχείρισης αποβλήτων που υπόκεινται στις διατάξεις περί εναλλακτικής διαχείρισης. Να διατηρούν συνεργασίες με κατάλληλα αδειοδοτημένους φορείς για την τελική διάθεση αποβλήτων, να απασχολούν εξειδικευμένο προσωπικό άρτια εκπαιδευμένο, ώστε και να φέρει εις πέρας με επιτυχία το σύνολο των διαδικασιών διαχείρισης και να επεμβαίνουν άμεσα και αποτελεσματικά σε περιπτώσεις έκτακτων περιστατικών.

Αξίζει να γίνει αναφορά στις Εταιρείες οι οποίες διαθέτουν Άδεια Διαχείρισης Αποβλήτων από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε και τους επιτρέπεται να δραστηριοποιούνται σε πανελλαδική κλίμακα, σύμφωνα με την ΚΥΑ 13588/ 725/ 06. Οι παρακάτω Εταιρείες είναι εγγεγραμμένες στο **Μητρώο Φορέων Διαχείρισης Επικίνδυνων Αποβλήτων** και μερικές από αυτές έχουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης και διασυνοριακών μεταφορών:

« **ANTIPPYPIANTIKH A.N.E** »:

Έχει συνάψει σημαντικές συμβάσεις με Οργανισμούς Λιμένων και Λιμενικά Ταμεία στην Ελληνική Επικράτεια για την παροχή υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής Στερεών αποβλήτων πλοίων και κατέχει σήμερα ηγετική θέση στο χώρο της διαχείρισης αποβλήτων πλοίων.

Ο εξοπλισμός της εταιρείας εμπλουτίζεται και ανανεώνεται συνεχώς με στόχο την αδιάκοπη και ποιοτικά αναβαθμισμένη εξυπηρέτηση όλων των πλοίων που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια, καθώς και την επιτυχή ολοκλήρωση όλων των έργων που αναλαμβάνει. Κατέχει μεγάλο στόλο πλωτού και χερσαίου εξοπλισμού τελευταίας

τεχνολογίας εξοπλισμένο με **σύστημα UNIFLEET MANAGEMENT** που δίνει τη δυνατότητα ελέγχου των δρομολογίων και άμεση πρόσβαση στα σημεία εξυπηρέτησης.

Πρόκειται για τη μεγαλύτερη ελληνική εταιρεία παροχής υπηρεσιών Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων και Καταλοίπων Πλοίων, με ειδικό αντικείμενο την παραλαβή και διαχείριση στερεών αποβλήτων. Οι δραστηριότητές της επεκτείνονται στα εξής λιμάνια:

- ΠΕΙΡΑΙΑ
- ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
- ΛΑΥΡΙΟΥ
- ΠΑΤΡΑΣ
- ΚΟΡΙΝΘΟΥ
- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ
- ΚΕΡΚΥΡΑΣ
- ΚΑΒΑΛΑΣ
- ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ

Η εταιρεία διαθέτει χερσαίο και πλωτό εξοπλισμό και αποτελεί ενεργό μέλος της **Ένωσης Ευρωπαϊκών εταιρειών** που δραστηριοποιούνται στο αντικείμενο των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων, της **Euroshore**. Βρίσκεται σε συνεχή συνεργασία με όλα τα μέλη της Ένωσης, ώστε να μεταφέρει στον ελληνικό χώρο την αντίστοιχη ευρωπαϊκή εμπειρία.

Για κάθε συνεργαζόμενο λιμάνι καταρτίζεται και εφαρμόζεται κατάλληλο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου, το οποίο καλύπτει όλους τους τύπους αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία που συνήθως καταπλέουν στο λιμάνι. Στη χάραξη του αντίστοιχου Σχεδίου λαμβάνονται υπόψη παράγοντες που σχετίζονται με το μέγεθος του λιμένα και τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν. Το Σχέδιο αναθεωρείται ανά τριετία κατ' ελάχιστον ή κατόπιν σημαντικών μεταβολών στον τρόπο λειτουργίας του λιμανιού.

Το Σχέδιο πραγματεύεται τα εξής στοιχεία, τα οποία είναι σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία:

- ü Εκτίμηση της ανάγκης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, στα πλαίσια των αναγκών των πλοίων που συνήθως καταπλέουν στο λιμάνι.
- ü Περιγραφή του τύπου και της χωρητικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.
- ü Αναλυτική περιγραφή των διαδικασιών παραλαβής και συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.
- ü Περιγραφή του συστήματος χρέωσης τελών.
- ü Διαδικασίες για την γνωστοποίηση καταγγελλόμενων ανεπαρκειών στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής.
- ü Διαδικασίες για διαρκείς διαβουλεύσεις με τους χρήστες του λιμένα, τους αναδόχους στον τομέα των αποβλήτων, τους φορείς εκμετάλλευσης σταθμών μεταφόρτωσης και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη και
- ü Τύπος και ποσότητες των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που αποτελούν αντικείμενο της παραλαβής και διαχείρισης.

Επιπλέον, στην κατάρτιση Σχεδίου και στην αντίστοιχη Σύμβαση περιλαμβάνονται και τα ακόλουθα:

- ü Σύνοψη της σχετικής νομοθεσίας και τυπικών διαδικασιών για την παράδοση αποβλήτων.
- ü Στοιχεία του προσώπου ή των προσώπων που είναι υπεύθυνα για την υλοποίηση του Σχεδίου.
- ü Περιγραφή τυχόν εξοπλισμού και διαδικασιών προεπεξεργασίας στο λιμάνι.
- ü Περιγραφή των μεθόδων καταγραφής της πραγματικής χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.
- ü Γνωστοποίηση και περιγραφή των μεθόδων καταγραφής των παραλαμβανόμενων ποσοτήτων αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.
- ü Ανάλυση του τρόπου με τον οποίο διατίθενται τα απόβλητα πλοίου και κατάλοιπα φορτίου.



Αναφορικά με τις διαδικασίες παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης, αυτές οφείλουν να είναι σύμφωνες προς ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης, ικανό να επιφέρει τη σταδιακή μείωση των επιπτώσεων των εν λόγω δραστηριοτήτων στο περιβάλλον. Η συμμόρφωση αυτή αποδεικνύεται εάν οι διαδικασίες είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1836/93 για την εκούσια συμμετοχή των επιχειρήσεων.

Ειδικότερα, η Αντιρρυπαντική παρέχει αναγνωρισμένες υπηρεσίες Ευκολιών Υποδοχής Στερεών Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου στο λιμάνι του Πειραιά ήδη από το 1983, μέσω Δημόσιου Διαγωνισμού. Παράλληλα, έχει κατορθώσει να επεκταθεί και να παράσχει τις υπηρεσίες της και στα λιμάνια που ακολουθούν:

- **της Αττικής:** διατηρώντας Συμβάσεις με τον Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας, Ραφήνας, Λαυρίου, το Λιμενικό Ταμείο Πόρτο Ράφτη, τον Ναυτικό Όμιλο Μάτι και τον Ναυτικό Όμιλο Νέας Μάκρης.
- **της Πελοποννήσου:** στους λιμένες αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Πάτρας, του Λιμενικού Ταμείου Κορινθίας, Ναυπλίου και Μεσσηνίας.
- **του Ιονίου Πελάγους:** στους Λιμένες Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας.
- **της Βόρειας Ελλάδος:** στους Λιμένες Αλεξανδρουπόλεως και Καβάλας.
- **του Αιγαίου Πελάγους:** στους Λιμένες Πάρου, Νάξου, Τήνου, Μήλου και Σύρου.
- **της Κεντρικής Ελλάδος:** στο Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας.

Η χώρα μας έχει αποδεχτεί και επικυρώσει την **Διεθνή Συνθήκη του ΙΜΟ** για την ετοιμότητα, συνεργασία, και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες (**OPRC, 1990**). Στο πλαίσιο αυτό και σε συνεργασία με την εν λόγω Εταιρεία, οι αντίστοιχες λιμενικές εγκαταστάσεις καταρτίζουν και εφαρμόζουν **Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης (Contingency Plan)**, στο οποίο περιγράφονται όλες οι διαδικασίες, το εμπλεκόμενο προσωπικό, καθώς και ο εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας. Η «ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΤΙΚΗ ΑΝ.Ε.» φροντίζει για την **κατάρτιση του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης και την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης** οποτεδήποτε κάτι τέτοιο

καθίσταται αναγκαίο. Η αντιμετώπιση των εκτάκτων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης συχνά στηρίζεται στην ταχύτητα των ενεργειών. Η ταχύτητα από την πλευρά της εξαρτάται άμεσα από την οργάνωση και τον σχεδιασμό των μέτρων και των ενεργειών που υλοποιούνται σε περίπτωση ρύπανσης. Ως προς τούτο, η Εταιρεία προσφέρει την κατάρτιση του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης, έχοντας την εμπειρία σε εργασίες θαλάσσιας αντιρρύπανσης, **όπως στην περίπτωση της βύθισης του Δ/Ξ «ΙΩΑΝΝΗΣ» στην περιοχή της Ελευσίνας τον Σεπτέμβριο του 2006.**

Η εταιρεία είναι επιπλέον σε θέση να παράσχει στον κάθε συνεργαζόμενο Λιμενικό Οργανισμό τα αναγκαία υλικά αντιμετώπισης πιθανής ρύπανσης, ώστε να χρησιμοποιηθούν άμεσα σε οποιοδήποτε περιστατικό. Τα υλικά αυτά αντιμετώπισης ρύπανσης περιλαμβάνουν:

- Û **Πλωτά Φράγματα εγκλωβισμού της ρύπανσης.**
- Û **Απορροφητικά Υλικά για την συλλογή των πετρελαιοειδών, όπως Φράγματα, Πετσέτες, κ.α.**
- Û **Συσκευές αναρρόφησης πετρελαιοειδών από την επιφάνεια της θάλασσας.**
- Û **Αντλίες και Διασκορπιστικά Υγρά εγκεκριμένου τύπου, εφόσον επιτραπεί η χρήση τους από την Λιμενική Αρχή.**
- Û **Πλωτά Μέσα, Απόχες, Αρπάγες και Λοιπός Βοηθητικός Εξοπλισμός.**

Δυνατότητα παροχής πλωτού μέσου για μόνιμο ελλιμενισμό ή σε διαφορετική περίπτωση την επέμβαση με πλωτό μέσο, μόνον εφόσον οι συνθήκες απαιτούν μια τέτοιου είδους αντιμετώπιση.

Αποκλειστική συνεργασία με την ναυτιλιακή εταιρεία «**Ποσειδών**», η οποία ειδικεύεται σε έργα αντιρρύπανσης, ανέλκυσης ναυαγίων και άλλων υποβρύχιων εργασιών:

**Εργασίες Αντιρρύπανσης:**

- Πρόληψη και καταπολέμηση ρύπανσης
- Απάντληση Πετρελαιοειδών

#### **Ναυαγιαρσεις:**

- Ανέλκυση και Απομάκρυνση Ναυαγίων.
- Διάσωση Πλοίων.

**Εργασίες έρευνας και εντοπισμού χαμένων αντικειμένων από βάθος έως 1000 μέτρα.**

#### **Ναυτικές Εργασίες Πλωτού Γερανού:**

- Φορτοεκφορτώσεις και μεταφορά βαρέων αντικειμένων
- Εργασίες ελάφρυνσης πλοίων που βρίσκονται σε δυσχερή θέση (Lightening Services)

#### **Υποβρύχιες Εργασίες:**

- Αποστολή Τηλεχειριζόμενου Σκάφους (Remote Operated Vehicle).
- Υποβρύχιες εργασίες επισκευής αβαριών.
- Υποβρύχιες εργασίες συγκόλλησης και κοπής ελασμάτων.

Αξίζει να τονιστεί πως η παροχή όλων των ανωτέρω υπηρεσιών από τη συγκεκριμένη Εταιρεία είναι επί 24ώρου βάσεως, γεγονός που αναδεικνύει τη σπουδαιότητα των εν λόγω υπηρεσιών και επισημαίνει τη σημασία της αρμονικής συνεργασίας μεταξύ των Λιμενικών Αρχών, των Χρηστών και της εκάστοτε Εταιρείας που αναλαμβάνει τη Διαχείριση των Αποβλήτων Πλοίων και των Καταλοίπων Φορτίου αυτών.

Κάθε τέτοιου είδους Εταιρεία οφείλει να χρησιμοποιεί τα πιο σύγχρονα μέσα, ώστε να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα ατυχημάτων με όλες τις δυσμενείς συνέπειες, τόσο σε επίπεδο κόστους όσο και σε περιβαλλοντικό επίπεδο και να προσφέρονται ποιοτικές υπηρεσίες στο βέλτιστο δυνατό χρόνο.

Πιο συγκεκριμένα, η «ANTIPPYPIANTIKH» έχει εφοδιάσει όλα τα πλωτά της μέσα με όλα τα απαραίτητα και προβλεπόμενα ναυτιλιακά έγγραφα και βρίσκεται σε συνεχή διαδικασία ανανέωσης και τεχνικής βελτίωσης των πλωτών και χερσαίων μέσων μεταφοράς αποβλήτων, με στόχο τη σταδιακή αναβάθμιση των υπηρεσιών της. Στα πλαίσια εκσυγχρονισμού και επέκτασης σε νέες δραστηριότητες η εταιρεία έχει κατασκευάσει σκάφος με την ονομασία «**Speed Clean**» το οποίο έχει ειδικά σχεδιαστεί

για τον καθαρισμό θαλάσσιων επιφανειών. Λόγω της ειδικής κατασκευής του έχει πρόσβαση σε μαρίνες, αλλά και σε περιοχές με χαμηλό βάθος:



**Σκάφος Speed Clean**

Το συγκεκριμένο σκάφος έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί και σε περιπτώσεις καταπολέμησης της ρύπανσης, εφόσον δύναται να διασπείρει και έπειτα να συλλέγει από την θάλασσα υλικό που απορροφά πετρέλαιο, περιορίζοντας κατά αυτό τον τρόπο την πιθανότητα πρόκλησης και εμφάνισης ρύπανσης.

Οι Εταιρείες που ακολουθούν κινούνται περίπου στα ίδια πλαίσια που χαράσσει η ηγέτιδα στον κλάδο αυτό επιχείρηση και όπως αναφέρθηκε είναι η « ANTIΡΡΥΠΑΝΤΙΚΗ Α.Ν.Ε. ». Αυτός είναι και ο βασικός λόγος που οι δραστηριότητες αυτής παρουσιάστηκαν διεξοδικά.

Οι υπόλοιπες Εταιρείες Διαχείρισης Αποβλήτων είναι οι εξής:

**« ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε. – ΤΠΠ Α.Ε.»:**

Στις 5 Απριλίου 2007, το κρουαζιερόπλοιο **Sea Diamond**, κατά τη διαδικασία κατάπλου του στο λιμάνι της Σαντορίνης, προσέκρουσε σε ύφαλο με αποτέλεσμα να πάρει γρήγορα μεγάλη κλίση και να παρασυρθεί από τα ρεύματα κοντά στην ακτή. Η βύθιση του πλοίου επέφερε τη ρύπανση της ακτής κατά μήκος 4 – 5 χιλιομέτρων στην περιοχή Καλντέρα της Σαντορίνης, μια από τις πιο τουριστικές περιοχές στην Ελλάδα.

Η ΤΠΠ Α.Ε. ανέλαβε μετά από ανάθεση από την πλοιοκτήτρια εταιρεία το έργο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στην ευρύτερη περιοχή και της περισυλλογής πετρελαιοειδών από τη ρύπανση που προκάλεσε η βύθιση του C/V Sea Diamond. Για τις ανάγκες του συγκεκριμένου ναυαγίου οργανώθηκε και στήθηκε μια επιχείρηση υψηλών απαιτήσεων, η μεγαλύτερη που έχει πραγματοποιηθεί ποτέ στην Ελλάδα με κινητοποίηση μεγάλου αριθμού αντιρρυπαντικών σκαφών, εξοπλισμού και προσωπικού. Η συνολική ποσότητα πετρελαιοειδών που συλλέχθηκε υπερέβη τους 300 τόνους. Η ποσότητα αυτή, σε σχέση με το σύνολο της ποσότητας που διέρρευσε και υπολογίστηκε γύρω στους 400 τόνους, αποτελεί παγκόσμια πρωτιά αφού το 75% της διαρροής πετρελαίου στη θάλασσα κατόρθωσε να συλλεχθεί. Με το πέρας της περισυλλογής του κύριου όγκου του πετρελαίου από τη θαλάσσια περιοχή ξεκίνησε η προσπάθεια καθαρισμού των ακτών. Ο καθαρισμός των ακτών περιελάμβανε εργασίες περισυλλογής πετρελαιοειδών και απορριμμάτων πετρελαίου, καθώς επίσης και καθαρισμό με ατμό υψηλής πίεσης των βράχων και κρηπιδωμάτων. Το αποτέλεσμα κρίθηκε ως άκρως ικανοποιητικό.

Το περιστατικό αυτό του ναυαγίου προκάλεσε θαλάσσια ρύπανση, εξαιτίας του πετρελαίου που χύθηκε στη θάλασσα. Ευτυχώς όμως, οι επιπτώσεις του παρακολουθούνται και εξετάζονται ως τις μέρες μας και η κατάσταση γενικά, έχει χαρακτηριστεί ως πλήρως ελεγχόμενη. Η διαρροή μικρών ποσοτήτων πετρελαιοειδών από το ναυάγιο συνεχίζεται, αλλά το σύνολο της ποσότητας περιορίζεται στο εσωτερικό των πλωτών φραγμάτων που παραμένουν πάνω από το ναυάγιο. Παράλληλα εκτελείται σε καθημερινή βάση συλλογή των πετρελαιοειδών από την επιφάνεια της θάλασσας ώστε να ελαχιστοποιηθεί όσο το δυνατό η διαφυγή και επέκταση επιβλαβών ουσιών. Παράλληλα, υπάρχει μέριμνα για τη διάθεση πρόσθετου αντιρρυπαντικού εξοπλισμού σε ετοιμότητα, ώστε να καλυφθεί και να αντιμετωπιστεί άμεσα οποιαδήποτε πιθανή ανάγκη ή δυσχερής εξέλιξη προκύψει.

Παρατηρείται λοιπόν μια συνεχής επαγρύπνηση και εγρήγορση των αρμόδιων φορέων Διαχείρισης των Αποβλήτων, έτσι ώστε να αποφευχθούν ενδεχόμενες δυσάρεστες συνέπειες. Η παροχή υπηρεσιών δε σταματά με τη συλλογή των αποβλήτων, αλλά επεκτείνεται και σε μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα με τη διερεύνηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον και την υιοθέτηση ανάλογων προληπτικών μέτρων

τόσο κατά την περίπτωση εμφάνισης ενδεχόμενων αρνητικών εξελίξεων όσο και για μεγαλύτερη ασφάλεια με το να μειωθεί στο ελάχιστο δυνατό η οποιαδήποτε διαρροή πετρελαίου ή άλλου επικίνδυνου αποβλήτου. Ταυτόχρονα, παρατηρούμε πως εργασίες όπως οι Ναυαγιορυσίες και οι Εκφόρτωση Πλοίων σε Κίνδυνο, αποτελούν δραστηριότητες που εντάσσονται στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων των υπεύθυνων Εταιρειών που έχουν αναλάβει τη Διαχείριση Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου.

#### « ENVIROCHEM ΕΛΛΑΣ Α.Ε. »:

Πρόκειται για Όμιλο Περιβαλλοντικών Επιχειρήσεων, που απαρτίζεται από τις εξής εταιρείες:

- A) ARVIS – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.:  
Εξοπλισμός, Μελέτες, Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός
- B) AVIS SOLAR: Τεχνική και Εμπορική Εταιρεία Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας
- Γ) ARVIS ZIMMERMANN: Διαχείριση Επικίνδυνων Αποβλήτων
- Δ) ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ Ε.Π.Ε.: Διαχείριση και Επεξεργασία Ανακυκλώσιμων Υλικών.

#### « ARVIS ZIMMERMANN Ε.Π.Ε. »:

Μέλος του Ομίλου « ENVIROCHEM ΕΛΛΑΣ Α.Ε. »

#### « GLOBAL WASTE SOLUTIONS (GWS) Ε.Π.Ε. »:

Στη χώρα μας η εταιρεία GWS είναι η πρώτη εγγεγραμμένη εταιρεία στο Μητρώο, που τηρεί το *Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΚΠΙΑΑ)* για την Εμπορία Δικαιωμάτων Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου με ταυτότητα λογαριασμού GWS / GR-121-151-0.

Πρόκειται για μια νέα υπηρεσία για τα ελληνικά δεδομένα. Χάρη σε αυτή, παρέχεται η δυνατότητα προμήθειας ή πώλησης δικαιωμάτων εκπομπής CO<sub>2</sub>. Η

διαδικασία είναι απλή και η αγορά ή η πώληση πραγματοποιείται σύμφωνα με την τιμή που επικρατεί εκείνη την ημέρα στην Αγορά των εν λόγω Δικαιωμάτων, δηλαδή στην αγοραία τιμή κατά την ημερομηνία της αγοραπωλησίας.

**« HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER (HEC) A.E. »:**

Έχει συνάψει Συμβάσεις και συνεργάζεται με όλα σχεδόν τα λιμάνια της Ελλάδας και ειδικότερα με:

- Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς
- Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας
- Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας
- Οργανισμό Λιμένος Λαυρίου
- Οργανισμό Λιμένος Πάτρας
- Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας
- Οργανισμό Λιμένος Κέρκυρας
- Οργανισμό Λιμένος Καβάλας
- Οργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης
- Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου
- Λιμενικό Ταμείο Χανίων
- Λιμενικό Ταμείο Κορινθίας
- Λιμενικό Ταμείο Μεσσηνίας
- Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας
- Λιμενικό Ταμείο Αιτωλοακαρνανίας
- Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας
- Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου
- Λιμενικό Ταμείο Πάτμου
- Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου
- Λιμενικό Ταμείο Μήλου
- Λιμενικό Ταμείο Ύδρας
- Λιμενικό Ταμείο Καλύμνου
- Λιμενικό Ταμείο Χίου
- Λιμενικό Ταμείο Κεφαλληνίας
- Λιμενικό Ταμείο Πόρου
- Λιμενικό Ταμείο Κω
- Ναύσταθμος Κρήτης (Σούδα)
- Ναύσταθμος Σαλαμίνας
- Ναυπηγικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας ΑΕ
- Ναυπηγεία Χαλκίδας ΑΕ
- Ναυπηγικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου

Επίσης στο πελατολόγιο της Εταιρείας εντάσσεται το σύνολο των Ελληνικών και Αλλοδαπών Ναυτικών Εταιρειών, και φυσικά τα πλοία αυτών που καταπλέουν στους ανωτέρω εξυπηρετούμενους από την εταιρεία λιμένες.

**«INTERGEO ENVIRONMENTAL TECHNOLOGY LTD»:**

Ιδρύθηκε στην Ελλάδα το 1990 και συγκεκριμένα στη Θεσσαλονίκη, ως θυγατρική εταιρεία της INTERGEO Αυστρίας, στοχεύοντας στην παροχή ανάλογων υπηρεσιών σε Ελλάδα και Κύπρο. Οι δραστηριότητές της εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στο Δήμο Κομοτηνής και στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, οπότε και εξυπηρετούνται τα λιμάνια και οι μαρίνες της περιοχής αυτής.

**« FORTES A.E.B.E. »:**

**« NORTH AEGEAN SLOPS »:**

Η συγκεκριμένη εταιρεία ασχολείται και με παροχή Περιβαλλοντικών Υπηρεσιών ακόμη και σε Ναυπηγοεπισκευαστικές Ζώνες και Καρνάγια. Συνεργάζεται και προσφέρει τις υπηρεσίες στις κάτωθι εγκαταστάσεις:

- Λιμενικό Οργανισμό Θεσσαλονίκης
- Λιμενικό Οργανισμό Βόλου
- Λιμενικό Οργανισμό Αλεξανδρούπολης
- Λιμενικό Ταμείο Χαλκιδικής
- Λιμενικό Ταμείο Πιερίας
- Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου
- Μαρίνα Σάμης
- Μαρίνα Πόρτο Καρράς

Η εταιρεία βρίσκεται σε συνεργασία και χρησιμοποιεί τα **Συστήματα ΕΛΤΕΠΕ, ΚΕΠΕΔ, ΣΥΔΕΣΥΣ και ΑΦΗΣ**, με σκοπό την εναλλακτική διαχείριση των προϊόντων και των αποβλήτων που συλλέγει. Επιπλέον έχει λάβει Τιμητικό Βραβείο



από τη Νομαρχία Θεσσαλονίκης. Είναι καταχωρημένη στο Μητρώο Φορέων Διαχείρισης Επικίνδυνων Αποβλήτων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ με αριθμό 0008 και με στόχο την ολοένα και αυξανόμενη ποιότητα στην παροχή των υπηρεσιών της, συνεργάζεται με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

« POLYECO A.E. »:

Πρόκειται για νεοσύστατη σχετικά εταιρεία, εφόσον ιδρύθηκε το 2001 και αποτελεί την πρώτη και μοναδική ως σήμερα πλήρως αδειοδοτημένη βιομηχανία ολοκληρωμένης διαχείρισης και αξιοποίησης αποβλήτων στην Ελλάδα. Οι δραστηριότητές της επεκτείνονται στους εξής τομείς:

α. Μελέτη, διαχείριση και περιβαλλοντικά ασφαλής τελική διάθεση αποβλήτων.

β. Αξιοποίηση επικινδύνων και μη επικινδύνων βιομηχανικών αποβλήτων με την μετατροπή τους σε:

- Εναλλακτικό καύσιμο
- Πρώτη ύλη για άλλες δραστηριότητες
- Εμπορεύσιμα παραπροϊόντα

γ. Αποστολή αποβλήτων σε αδειοδοτημένους οίκους του εξωτερικού για τελική διάθεση.

Με την ολοκλήρωση των προσφερόμενων υπηρεσιών της η Εταιρεία παρέχει νόμιμη βεβαίωση για τη σύννομη διαχείριση των αποβλήτων, αξιόπιστη για κάθε χρήση ενώπιον των Τοπικών, Εθνικών και Κοινοτικών Αρχών. **Χάρη στην Κοινοτική Οδηγία 96/61/ΕΚ σχετικά με την Ολοκληρωμένη Πρόληψη και Έλεγχο της Ρύπανσης (IPPC)**, γίνεται χρήση των πλέον σύγχρονων μεθόδων, ώστε να παρέχονται ολοκληρωμένες υπηρεσίες διαχείρισης και αξιοποίησης αποβλήτων με παράλληλη τήρηση των αυστηρότερων περιβαλλοντικών προδιαγραφών. Χαρακτηριστικό ως προς τούτο είναι η λειτουργία ενός σύγχρονου εργαστηρίου, ικανού να αναλύει κάθε είδος

παραλαμβανόμενης πρώτης ύλης και προϊόντος ως προς 50 παραμέτρους, εντός χρονικού διαστήματος 2 ωρών.

Έμφαση λοιπόν δίνεται προς μια νέα μορφή επένδυσης που πραγματοποιείται με συνεχώς και αυξανόμενους ρυθμούς. Αφορά σε ένα πρότυπο μοντέλο βιομηχανικής συμβίωσης και αειφόρου ανάπτυξης στη χώρα μας, εφόσον οι υπηρεσίες που προσφέρονται καλύπτουν όλο το φάσμα των παραγομένων αποβλήτων. Η πρωτοπορία της όλης διαδικασίας βρίσκεται στο ότι τα απόβλητα μετατρέπονται σε εναλλακτικό καύσιμο, σε αντίθεση με τις ως τώρα πρακτικές που κατέφευγαν στη διάθεση αυτών – συνήθως με μη ένομα μέσα – είτε στην προσωρινή τους αποθήκευσή τους.

Η εφαρμογή τέτοιων μεθόδων έχει ως συνέπεια την υποκατάσταση εισαγόμενων καυσίμων και μάλιστα σε ανταγωνιστικές τιμές για τη βιομηχανία. Επιπλέον, εξασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά στο εξωτερικό και καταστροφή εκείνων των αποβλήτων που αδυνατούν εκ φύσεως να μετατραπούν σε καύσιμο, επιλύοντας έτσι το πρόβλημα διάθεσης των βιομηχανικών αποβλήτων και μειώνοντας το κόστος μιας πιθανής αποθήκευσής τους.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά δέχεται τις υπηρεσίες που παρέχει η εν λόγω Διαχειρίστρια Εταιρεία αναφορικά με την παραλαβή αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου.

**« SUC HELLAS E.Π.Ε. »:**

Είναι Ελληνογερμανική Εταιρεία που δραστηριοποιείται στη χώρα μας από το 1995 και παρέχει προηγμένες τεχνολογικά υπηρεσίες σε ζητήματα διαχείρισης αποβλήτων, με έμφαση στον τομέα των πετρελαιοειδών καταλοίπων.

**« CINAR A.E. »:**

Ειδικεύεται στο χώρο της παροχής των κατάλληλων τεχνολογικών μέσων προς επίτευξη μιας αρτιότερης διαχείρισης των αποβλήτων, ενώ παράλληλα προσφέρει και συμβουλευτικές υπηρεσίες.

« POWER CLEAN – ΠΑΝΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ, Ατομική Επιχείρηση »

« ΔΕΛΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΤΕ »

« ΛΙΜΑΝΤΖΑΚΗ – ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Ο.Ε. (MAREPROTECT CRETE C.O.) »:

Η συγκεκριμένη εταιρεία διαθέτει άδεια συλλογής μεταφοράς επικίνδυνων αποβλήτων και μάλιστα συγκεκριμένων κατηγοριών και μόνο στην Περιφέρεια της Κρήτης. Οπότε και οι Λιμενικοί Οργανισμοί της Κρήτης συνεργάζονται με αυτή.

## **2.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ( ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ISO ):**

Προκειμένου όπως είναι σε θέση να χορηγούν τις κατάλληλες Βεβαιώσεις, οι εκάστοτε Διαχειρίστριες Εταιρείες Αποβλήτων οφείλουν από την πλευρά τους να έχουν τα απαραίτητα Πιστοποιητικά ISO και να πληρούν τις προϋποθέσεις βάσει Νόμου. Οι εν λόγω Πιστοποιήσεις καθορίζονται βάσει Διεθνών Προτύπων Ποιότητας, οπότε και προσφέρουν ισχύ εφαρμογής και είναι αναγνωρισμένες όχι μόνο σε πανελλαδικό επίπεδο, αλλά διεθνώς.

Οι Πιστοποιήσεις λοιπόν που κατ' ελάχιστον απαιτούνται, συνοψίζονται στις κάτωθι:

**(α). ISO 9001:2000, που σχετίζεται με την εφαρμογή συστήματος διαχείρισης ποιότητας:**

Σχετίζεται με τις απαιτούμενες Λιμενικές Υπηρεσίες Υποδοχής Υγρών Αποβλήτων και είναι σύμφωνο με τα Παραρτήματα I, II και IV της MARPOL 73/78 (15.03.2007).

Σύμφωνα με το Πρότυπο αυτό, οι παρεχόμενες υπηρεσίες οφείλουν να ικανοποιούν πλήρως τις απαιτήσεις ποιότητας της εκάστοτε Νομοθεσίας και τις προσδοκίες των πελατών, έτσι όπως αυτές έχουν συμφωνηθεί μέσω των αντίστοιχων Συμβάσεων και να επιτυγχάνεται με τον τρόπο αυτό η διατήρηση της εμπιστοσύνης μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και το αρτιότερο δυνατό αποτέλεσμα.

Προς επίτευξη του σκοπού αυτού, η Διοίκηση και το Προσωπικό των διαφόρων Εταιρειών Διαχείρισης Αποβλήτων δεσμεύονται να εκτελούν τις εργασίες, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις τους, σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ποιότητας και τις Διαδικασίες Ποιότητας. Η Διοίκηση της εταιρείας δηλώνει ότι διαθέτει όλα τα αναγκαία, ανθρώπινα και υλικά μέσα για την υλοποίηση των ποιοτικών στόχων, για την επιτυχή εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας, την ενημέρωση και εκπαίδευση του προσωπικού στα ανωτέρω και αναθέτει στον Δ/ντή Διαχείρισης Ποιότητας τα καθήκοντα του συντονισμού και ελέγχου εφαρμογής του συστήματος αυτού.

Πολιτική των Εταιρειών είναι η αντιμετώπιση των πελατών με την ίδια λογική, λαμβάνοντας υπόψη ότι όλοι τους έχουν τις υψηλότερες απαιτήσεις. Ουσιαστικά, ο πραγματικός 'πελάτης' της είναι ο τελικός καταναλωτής ο οποίος έχει πολύ υψηλές προδιαγραφές και πρέπει πάντα να είναι απόλυτα ικανοποιημένος. Προς επίτευξη λοιπόν ενός ορθού και αποτελεσματικού τρόπου λειτουργίας και οργάνωσης:

- ✓ Κάθε εργαζόμενος οφείλει να είναι υπεύθυνος για την ποιότητα της δικής του εργασίας.
- ✓ Κάθε προϊστάμενος οφείλει να είναι υπεύθυνος για την ποιότητα της εργασίας του τμήματός του.

- ✓ Όλοι οι εργαζόμενοι πρέπει να είναι πλήρως ενημερωμένοι για το Σύστημα Διοίκησης Ποιότητας της εταιρείας.
- ✓ Η εταιρεία να παρέχει όλα τα απαιτούμενα μέσα (μηχανήματα, όργανα, εργαλεία, υλικά, εκπαίδευση) για την επίτευξη των στόχων ποιότητας.
- ✓ Όλες οι ενέργειες που είναι δυνατόν να επηρεάσουν την ποιότητα, να προγραμματίζονται και να υλοποιούνται βάσει των θεσμοθετημένων Διαδικασιών που επιτάσσει το Σύστημα Διοίκησης Ποιότητας.
- ✓ Όλα τα στοιχεία ελέγχων να αναλύονται και να χρησιμοποιούνται στα πλαίσια μιας συνεχούς προσπάθειας βελτίωσης της ποιότητας.
- ✓ Η εταιρεία να έχει ένα Δ/ντή Διοίκησης Ποιότητας, ο οποίος να είναι διορισμένος από τη Διοίκηση, να έχει εξουσία, καθορισμένες αρμοδιότητες και οργανωτική ανεξαρτησία για να εξασφαλίσει ότι το Σύστημα Διοίκησης Ποιότητας της εταιρείας λειτουργεί και τηρείται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001:2000.
- ✓ Τυχόν παρεκκλίσεις θα πρέπει να αποτελούν αφορμή για άμεση εκτέλεση διορθωτικών ενεργειών.

**(β). ISO 14001:2004, για την εφαρμογή συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης:**

Αφορά σε Συστήματα Διαχείρισης Περιβάλλοντος στον τομέα Διαχείρισης (συλλογή, μεταφορά και επεξεργασία) υγρών αποβλήτων (20.01.2006).

Βάσει του συγκεκριμένου Προτύπου η Διοίκηση της κάθε Εταιρείας Διαχείρισης Αποβλήτων δεσμεύεται για την εφαρμογή ενός **Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης**. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένο στις ακολουθούμενες κατά περίπτωση δράσεις γύρω από τον τρόπο Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων, Διαχείρισης Πετρελαιοειδών Καταλοίπων, Διαχείρισης Επικινδύνων Αποβλήτων, Υπηρεσιών Αντιρρύπανσης και Καθαρισμού Χερσαίων και Θαλάσσιων Χώρων. Χάρη σε αυτό, θα παρέχεται η δυνατότητα κατοχύρωσης και πιστοποίησης των ακολούθων:

- Τήρηση της ελληνικής νομοθεσίας, αλλά και των αντίστοιχων Κοινοτικών Οδηγιών και Προτύπων.
- Αναγνώριση και αποτίμηση – κατά διαστήματα τουλάχιστον – των σχετιζόμενων περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η ένδειξη καταβολής διαρκών προσπαθειών με στόχο τον περιορισμό ή την ελαχιστοποίηση τους και την αποφυγή εμφάνισης περιστατικών ρύπανσης του περιβάλλοντος.
- Στη φάση του Σχεδιασμού των λειτουργιών, λαμβάνονται υπόψη η ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η ενεργειακή απόδοση με ταυτόχρονη μέριμνα την εξοικονόμηση των φυσικών πόρων.
- Εκδήλωση ενδιαφέροντος και ανάληψη δράσεων για την διαρκή εκπαίδευση, επιμόρφωση και παρακίνηση του προσωπικού, με σκοπό την απόκτηση περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και υπευθυνότητας.
- Εφαρμογή Προγραμμάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης για την διαχείριση των περιβαλλοντικών θεμάτων και διεξαγωγή ανάλογων Σεμιναρίων.
- Διασφάλιση της περιοδικής τουλάχιστον Επιθεώρησης όλων των μέσων και των ακολουθούμενων πρακτικών, ώστε να εξασφαλίζεται και να προωθείται η αποτελεσματικότητα των μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Κατόπιν συζητήσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, δεν είναι λίγες οι φορές που ακολουθείται η πρακτική της παραχώρησης και προώθησης της Περιβαλλοντικής Πολιτικής της Διαχειρίστριας Εταιρείας για τα Απόβλητα, σε εργολάβους, σε πελάτες και σε συνεργάτες της.
- Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη υπεύθυνου Στελέχους, διορισμένου από τη Διοίκηση και με σαφείς αρμοδιότητες και γνώσεις γύρω από τη διαχείριση περιβαλλοντικών θεμάτων.
- Υπαρξη κατάλληλου συστήματος Αξιολόγησης και μεθόδων Ελέγχου των επιδόσεων. Η σημασία του καθίσταται ακόμη μεγαλύτερη σε περιπτώσεις καθορισμού νέων στόχων και αποτίμησης των ήδη υπαρχόντων.
- Φυσικά, προς υλοποίηση όλων των παραπάνω θα πρέπει να παρέχονται οι απαιτούμενοι πόροι.

**(γ). ΕΛΟΤ 1801 / OHSAS 18001**, το οποίο αφορά στη χρήση συστήματος **διαχείρισης υγιεινής και ασφάλειας**:

**Ειδικότερα, το πεδίο εφαρμογής του εντοπίζεται σε διαδικασίες σχετιζόμενες με την Παραλαβή, Διαχείριση και Επεξεργασία πετρελαιοειδών καταλοίπων του Παραρτήματος Ι της MARPOL (30.03.2005).**

Ευθύνη της Διοίκησης της κάθε Εταιρείας, είναι μέσω του Γενικού Διευθυντή της συνήθως, η δέσμευσή της για την εφαρμογή δράσεων στα πλαίσια της Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας. Κατά την υιοθέτηση λοιπόν των εν λόγω αρχών, θα πρέπει να τηρούνται και να εφαρμόζονται τα εξής βασικά σημεία:

- Τήρηση τόσο της Ελληνικής νομοθεσίας, όσο και της αντίστοιχης Κοινοτικής.
- Εφαρμογή όλων των αναγκαίων μέτρων Ασφαλείας ανά θέση εργασίας.
- Συνεχής επαγρύπνηση και εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού και των πρακτικών μεθόδων που εφαρμόζονται, με σκοπό τον περιορισμό ατυχημάτων, δυσμενών συμβάντων και γενικά αρνητικών επιπτώσεων τόσο στη ζωή όσο και την ακεραιότητα και υγεία των εργαζομένων, που θα μπορούσαν να απορρέουν από πλημμελή σχεδιασμό ή λανθασμένη εφαρμογή των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.
- Λήψη δράσεων και συμμετοχή σε εκπαιδευτικά προγράμματα, στοχεύοντας έτσι στη συνεχή επιμόρφωση του προσωπικού.
- Υιοθέτηση και εφαρμογή Προγραμμάτων Υγιεινής & Ασφάλειας της Εργασίας για την προαγωγή της εργασιακής ασφάλειας των λειτουργιών της.
- Κατάρτιση προληπτικών μέτρων και σχεδίων αντιμετώπισης Εργασιακού Κινδύνου σε περιπτώσεις εμφάνισης δυσχερούς έκβασης κατά την παροχή των υπηρεσιών.
- Διεξαγωγή Επιθεωρήσεων ανά τακτά χρονικά διαστήματα όλων των μέσων και των διαδικασιών που ακολουθούνται, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των μέτρων Ασφάλειας.
- Διενέργεια συχνών Ελέγχων προς Αξιολόγηση των συστημάτων και του τρόπου Διαχείρισης των διαφόρων θεμάτων Υγιεινής & Ασφάλειας της Εργασίας.

**(δ). Πιστοποίηση TRGS 519**, που κρίνεται αναγκαία στις ευρωπαϊκές χώρες και ιδίως στη Γερμανία. Χάρη σε αυτή παρέχεται η δυνατότητα για εργασίες **αποξήλωσης - αφαίρεσης υλικών και προϊόντων που σχετίζονται με τον αμιάντο.**

**(ε). Συστήματα Ασφαλείας CE και CIS** και αφορούν σε μηχανολογικές προδιαγραφές που απαιτούνται για τη χρήση του εξοπλισμού, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**(στ) Πιστοποίηση EMAS:**

Η εφαρμογή της έγκειται ιδίως στη Διαχείριση ( συλλογή, μεταφορά και επεξεργασία) υγρών αποβλήτων με βάση τα Παραρτήματα I, II και IV της Σύμβασης MARPOL ( 18.01.2006 ).

Από την ανάλυση που προηγήθηκε παρατηρούμε πως η φιλοσοφία της **Διοίκησης Ολικής Ποιότητας** βρίσκει εφαρμογή και σε επιχειρήσεις που σχετίζονται με την Προστασία του Περιβάλλοντος και δεν αποσκοπούν άμεσα στο οικονομικό κέρδος.

Τι είναι όμως η Διοίκηση Ολικής Ποιότητας; Σύμφωνα με έναν ορισμό<sup>6</sup>:

*« Η Διοίκηση Ολικής Ποιότητας (Total Quality Management) είναι ένα Σύστημα Διοίκησης με βάση το οποίο επιδιώκεται η μεγιστοποίηση της αξίας του παραγόμενου προϊόντος με την πλήρη συμμετοχή όλων των εργαζομένων. Ολική Ποιότητα είναι μια αλλαγή νοοτροπίας στην Οργάνωση, τη Διοίκηση και γενικά την παραγωγική διαδικασία της επιχείρησης, η οποία θα επιφέρει βελτιώσεις στο σύνολο της επιχείρησης. »*

Γενικά, η Διοίκηση Ολικής Ποιότητας θα λέγαμε πως αποτελεί μια **επιχειρηματική φιλοσοφία** που δίνει έμφαση στην επίτευξη και διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου παρεχόμενων υπηρεσιών. Η ποιότητα όμως δεν αρκεί να σταματά

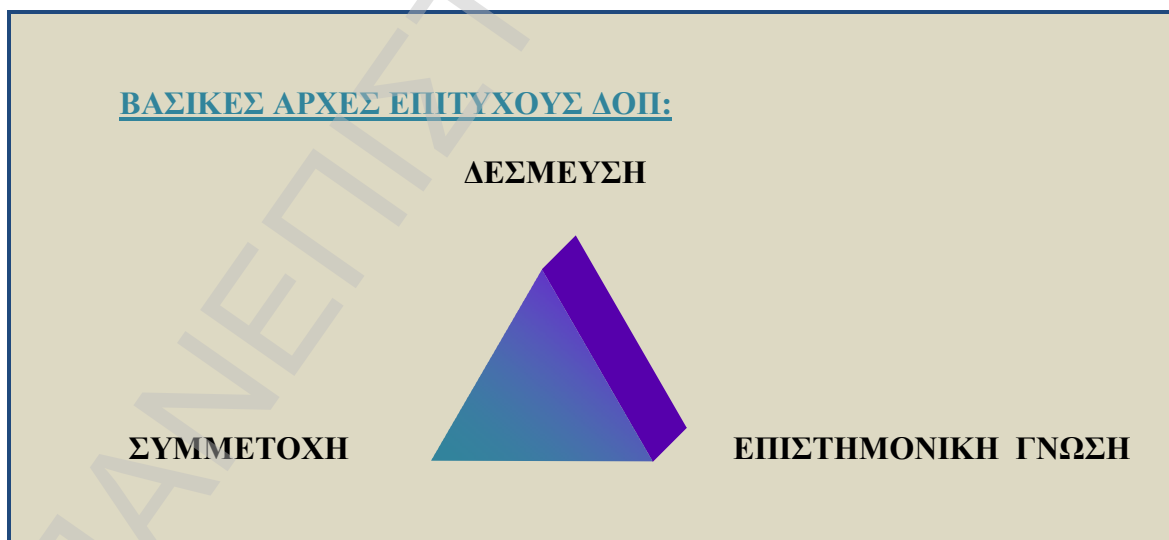
<sup>6</sup> « Εργασιακές Σχέσεις και Εργατικό Δίκαιο», Ελένη Χατζηχαρίτου, Εκδόσεις Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (2002), σελ.207.



στην εύρεση και χρήση των βέλτιστων πρώτων υλών. Πρέπει να επεκτείνεται στ στάδιο της παραγωγής, της διανομής και της συνεχούς υποστήριξης, ακόμα και μετά την προσφορά των υπηρεσιών.

Προκειμένου λοιπόν να επιτευχθεί ο στόχος της παροχής ποιοτικών υπηρεσιών, οι οποίες και θα ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των χρηστών, θα πρέπει πρώτα να διεξαχθεί κατάλληλη Έρευνα Αγοράς για τον τρόπο που αντιλαμβάνεται ο άμεσος καταναλωτής του λιμενικού προϊόντος τον όρο ποιότητα. Κατόπιν τούτου, η κάθε Εταιρεία Περιβαλλοντικής Διαχείρισης οφείλει να επεξεργαστεί αυτά τα μηνύματα με τα Στελέχη και τους Εργαζομένους της, ώστε να είναι σε θέση να παράσχει όσο το δυνατό αρτιότερες υπηρεσίες. Συνήθως, η Διοίκηση Ολικής Ποιότητας έχει στόχο τη **Διαφοροποίηση του Προϊόντος** και τη δημιουργία και διατήρηση **Συγκριτικού Πλεονεκτήματος** σε σχέση με τους ανταγωνιστές, ενώ παράλληλα λαμβάνεται υπόψη και το ζήτημα των περιορισμένων πόρων και του κόστους.

Βασισμένοι στην προσέγγιση του **W. Deming**, εντοπίζουμε τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα του νέου τρόπου Διοίκησης. Οι βασικές αρχές για την επιτυχή έκβαση από την υιοθέτηση ενός συστήματος Διοίκησης Ολικής Ποιότητας είναι δυνατό να συνομιστούν σε εκείνες της επόμενης σελίδας:



### **2.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ Η COSCO ΚΑΙ Ο Ο.Λ.Π. ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ:**

Στις **16/ 02/ 2009** πραγματοποιήθηκε η κύρωση της Σύμβασης με την οποία παραχωρούνται οι λιμενικές εγκαταστάσεις των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ στην κινεζική COSCO. Η εν λόγω Σύμβαση έχει την έγκριση και τις υπογραφές των κ.κ. Υπουργών:

- Εσωτερικών, Προκόπης Παυλόπουλος
- Οικονομίας και Οικονομικών, Ι. Παπαθανασίου
- ΠΕΧΩΔΕ, Γ. Σουφλιάς
- Δικαιοσύνης, Ν. Δένδιας
- Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Α. Παπαληγούρας.

Ειδικότερα, το Σχέδιο Νόμου προβλέπει τα εξής:

#### 1<sup>ο</sup> Άρθρο: Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης

« Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ» (ΟΛΠ ΑΕ), που υπογράφηκε στον Πειραιά στις 25 Νοεμβρίου 2008, μεταξύ αφενός της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.», αφετέρου της Ανώνυμης Εταιρίας Αποκλειστικού Σκοπού (ΑΕΑΣ) με την επωνυμία «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά ΑΕ» και της εκ τρίτου συμβαλλόμενης εταιρίας με την επωνυμία ‘ COSCO Pacific Limited ’ »

#### 2<sup>ο</sup> Άρθρο: Ρυθμίσεις φορολογικών θεμάτων

**1.** Η ΑΕΑΣ απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής φόρου εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων που αποκτά μέχρι την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του προβλήτα III ( άρθρο 12 της Σύμβασης ).

2. Η πληρωμή προς την «ΟΛΠ ΑΕ» ως οικονομικό αντάλλαγμα για την παραχώρηση ( άρθρα 4 και 5 της Σύμβασης ) αποτελεί **έσοδο της «ΟΛΠ ΑΕ», το οποίο όμως υπάγεται σε φόρο προστιθέμενης αξίας**, αλλά και δαπάνη λειτουργίας της ΑΕΑΣ.

3. Η ΑΕΑΣ έχει **δικαίωμα επιστροφής του πιστωτικού υπολοίπου** που προκύπτει σε κάθε φορολογική περίοδο εξαιτίας της έκπτωσης, βάσει των διατάξεων του Κώδικα ΦΠΑ (ν. 2859/2000, ΦΕΚ Α'248), του φόρου των εισροών από το φόρο των εκροών και μάλιστα ανεξαρτήτως του βαθμού ολοκλήρωσης του κατασκευαστικού αντικειμένου ή των επιμέρους κατασκευών ή τμημάτων του. Σε καμία περίπτωση πάντως, η ΑΕΑΣ δεν θεωρείται ως Οργανισμός ή Επιχείρηση ή Εταιρεία Κοινής Ωφέλειας.

4. Η επιστροφή του ανωτέρω πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ προς την ΑΕΑΣ διενεργείται εντός χρονικών ορίων που καθορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και πάντως όχι πέραν των εξήντα (60) ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης. Σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας, το Δημόσιο είναι υποχρεωμένο να καταβάλει στην ΑΕΑΣ τόκο υπερημερίας επί του προς επιστροφή ποσού, με επιτόκιο που καθορίζεται σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 38 του ν.1473/1984 (ΦΕΚ Α' 127), όπως αυτή ισχύει μετά την αντικατάστασή της από τις διατάξεις του άρθρου 3 του ν.2120/1993 (ΦΕΚ Α' 24) και τη διάταξη της παραγράφου 3 του ιδίου άρθρου, όπως αυτή προστέθηκε με τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 35 του ν.2214/1994 (ΦΕΚ Α' 75).

5. Πιθανή εμφάνιση συσσωρευμένων ζημιών της ΑΕΑΣ μπορεί να μεταφέρεται προς συμψηφισμό με φορολογητέα κέρδη επομένων χρήσεων, χωρίς την ύπαρξη χρονικού περιορισμού.

6. Το συνολικό κόστος της επένδυσης που περιλαμβάνει το κόστος ανακατασκευής του προβλήτα ΙΙ, κατασκευής του προβλήτα ΙΙΙ, συμπεριλαμβανομένου του αρχικού κόστους του συνολικά απαιτούμενου εξοπλισμού και κάθε κόστος και δαπάνη κάθε φύσης, περιλαμβανομένων και των τόκων της περιόδου κατασκευής, με τα οποία επιβαρύνθηκε η ΑΕΑΣ πριν, από και κατά την περίοδο της κατασκευής, αποσβένονται κατ' επιλογή της ΑΕΑΣ, δηλαδή είτε με τη Σταθερή Μέθοδο καθ' όλη τη

διάρκεια της Σύμβασης παραχώρησης, είτε με τη μέθοδο που προβλέπεται στην παρ.5 του άρθρου 50 του ν.1914/1990 (ΦΕΚ Α΄178).

7. Η σύναψη Συμβάσεων Δανείου για λόγους χρηματοδότησης του έργου, καθώς και τα σχετικά αυτών Σύμφωνα, απαλλάσσονται από τα τέλη χαρτοσήμου. Ομοίως, οι κάθε είδους αποζημιώσεις που δύναται να καταβληθούν από την «ΟΛΠ ΑΕ», απαλλάσσονται επίσης από τα εν λόγω τέλη.

3<sup>ο</sup> Άρθρο:

Κατόπιν σχετικής αίτησης της ΑΕΑΣ, της παρέχεται η δυνατότητα κατά το ν.δ. 2687/1953 (ΦΕΚ Α΄ 317) για προστασία της επένδυσης, όρος που προβλέπεται και στη Σύμβαση παραχώρησης.

Στην ανάλυση που μόλις προηγήθηκε, έγινε παρουσίαση κάποιων ουσιαστικών σημείων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Με άρθρο της Εφημερίδας «**ΗΜΕΡΗΣΙΑ**», στις **16 Οκτωβρίου 2008** τονίζονται τα ακόλουθα:

Η Έγκριση του Σχεδίου Σύμβασης με την Cosco, πραγματοποιήθηκε στις 15 Οκτωβρίου 2008. Σε Συνεδρίαση του Δ.Σ. του ΟΛΠ, αποφασίστηκε η παραχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Λιμανιού του Πειραιά για 35 χρόνια στον εν λόγω κινεζικό κρατικό ναυτιλιακό και μεταφορικό όμιλο.

Από τα 40 άρθρα της Σύμβασης Παραχώρησης στα 30 περίπου παρέχεται η δυνατότητα και η ευκαιρία για τροποποιήσεις, κατόπιν βέβαια συμφωνίας μεταξύ των δύο πλευρών. Στα 35 χρόνια εκμετάλλευσης του ΣΕΜΠΟ από την Cosco, ο ΟΛΠ αναμένεται να εισπράξει συνολικά **4,3 δις. ευρώ**, ενώ η καθαρή παρούσα αξία του τιμήματος είναι 830,7 εκατ. ευρώ. Το εγγυημένο αντάλλαγμα στην 35ετία είναι **3,39 δις. ευρώ** και η καθαρή παρούσα αξία του εγγυημένου ανταλλάγματος είναι 664,7 εκατ. ευρώ, όπως αναφέρει η Εφημερίδα. Μάλιστα, εντός χρονικού διαστήματος 15 ημερών ύστερα από τη δημοσίευση της Σύμβασης στο ΦΕΚ, ο ΟΛΠ έχει συμφωνηθεί

να λάβει ως αρχική καταβολή, το ποσό των 50 εκατ. Ευρώ. Ακόμη, έχει γίνει πρόβλεψη για καταβολή επιπλέον ποσού 700.00 ευρώ, με τα οποία καλύπτουν την επιπρόσθετη επιβάρυνση της ΟΛΠ Α.Ε. για τη διαχείριση και την παρακολούθηση της λειτουργίας της σύμβασης. Το σταθερό ετήσιο αντάλλαγμα, έχει καθοριστεί με κριτήρια το μήκος και την έκταση των προβλητών. Έτσι, λαμβάνοντας ως έτος βάσης τις τιμές του 2008, το ύψος αυτού ανέρχεται στο ποσό των 5 εκατ. ευρώ για τον προβλήτα II και 2 εκατ. ευρώ για τον προβλήτα III, προσαυξανόμενο με βάση τον δείκτη τιμών καταναλωτή συν 2% σε ετήσια βάση. Ήδη από την περίοδο των πρώιμων σχετικά διαπραγματεύσεων, ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Βουλγαράκης με δήλωσή του, στις 13 Ιουνίου 2008 και στην Εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» βεβαίωσε ότι η Cosco θα πληρώνει ετησίως στον ΟΛΠ το αντίτιμο των 50 εκατ. Ευρώ, ένα επιπλέον ποσό ύψους 591 εκατ. Ευρώ ως μισθωτήριο και το οποίο θα αφορά όλη τη διάρκεια των 35 ετών και τέλος ένα εγγυημένο ποσό τουλάχιστον 2,7 δις ευρώ από μελλοντικά κέρδη.

Γενικά η προσφορά της COSCO για το Λιμάνι του Πειραιά άγγιξε συνολικά τα 4,3 δις ευρώ πλέον 591 εκατ. ευρώ για ολόκληρη τη χρονική περίοδο των 35 ετών. Αντίθετα, η προσφορά της **Hutchison Whampoa** ήρθε δεύτερη, καθώς προσέφερε 4,06 δις ευρώ πλέον 354 εκατ. ευρώ σε προσπάθειες αναβάθμισης διαφόρων λιμενικών υπηρεσιών.

Όσον αφορά στον επενδυτικό τομέα, έχει συμφωνηθεί ότι η ολοκλήρωση των έργων θα γίνει μέχρι το 2015, ώστε το 2016 να διασφαλίζεται η διακίνηση εμπορευμάτων, ικανών να αποφέρουν έσοδα άνω των 3,7 εκατ. ευρώ. Η εκτιμώμενη επένδυση μέχρι το 2015 ανέρχεται στα 300 εκατ. ευρώ και περιλαμβάνει την κατασκευή του προβλήτα III και λιμενικά έργα στον προβλήτα II. Για την κατασκευή του προβλήτα III προβλέπονται τμηματικές προθεσμίες και ποινικές ρήτρες σε περίπτωση μη επίτευξής τους.

Οπότε, αρχές Οκτωβρίου 2009 ο ΟΛΠ και η Cosco θα «συγκατοικήσουν» στο ΣΕΜΠΟ για περίοδο οκτώ μηνών (6+2). Μετά το πέρας αυτής της περιόδου η Cosco προσλαμβάνει προσωπικό από την ελεύθερη αγορά, ενώ παράλληλα αναμένεται η

δημιουργία περίπου 600 θέσεων εργασίας με σταδιακούς ρυθμούς και ανάλογα με την πρόοδο και ολοκλήρωση των επενδύσεων.

Η Ανάδοχος Εταιρεία με ρήτρα 18 ευρώ ανά υπολειπόμενο teu έχει δεσμευτεί να γεμίζει το 65% της συνολικής χωρητικότητας του ΣΕΜΠΟ.

Κατόπιν των ανωτέρω επισημάνσεων, είναι εμφανής η αναμενόμενη ύπαρξη ενδολιμενικού ανταγωνισμού στο Λιμάνι του Πειραιά, εφόσον θα υπάρχουν δύο πάροχοι υπηρεσιών: η ΟΛΠ ΑΕ και η COSCO (CPL).

Χρήσιμο είναι να αναφέρουμε πως ο υπό επέκταση προβλήτας I που παραμένει στον ΟΛΠ θα έχει τη δυνατότητα παράλληλης εξυπηρέτησης 2 πλοίων mother μήκους μέχρι 200 μ. ή ένα πλοίο mother μήκους 400 μ. και δύο πλοίων feeder μήκους μέχρι 130 μ. καθώς και βυθίσματα μέχρι 18 μ. επιτρέποντας έτσι, σε συνδυασμό με τον νέο εξοπλισμό που έχει παραγγελθεί να λειτουργήσει ανταγωνιστικά με τον υπάρχοντα Προβλήτα II.

Σε ό,τι αφορά την ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση των χρηστών, προβλέφθηκε η **υιοθέτηση των ιδίων αρχών** που η σύμβαση παραχώρησης του Δημοσίου θέτει στον ΟΛΠ και ειδικότερα τη λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ως υποδομής ελεύθερα προσβάσιμης (common user facility), όπως δήλωναν στις 12 Δεκεμβρίου 2008 στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς ο κ. Ν. Αναστασόπουλος – Δ/ των Σύμβουλος του ΟΛΠ ΑΕ και ο κ. Α. Καρακώστας – Εκπρόσωπος της COSCO HELLAS..

Σχετικά με το ζήτημα των Επενδύσεων, ο κ. Αναστασόπουλος τόνισε ότι ο ΟΛΠ σχεδίασε και ενέκρινε ένα γιγαντιαίο επενδυτικό σχέδιο στο **ΣΕΜΠΟ ύψους περίπου 500 εκατ. ευρώ**. Στόχος είναι η αύξηση της δυναμικότητας και η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, οπότε και η ενδυνάμωση και ισχυροποίηση της ανταγωνιστικής του θέσης απέναντι στα νέα δεδομένα. Το Σχέδιο αυτό αφορά και προβλέπει την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό του Προβλήτα I, ο οποίος παραμένει υπό τη διαχείριση του ΟΛΠ. Παράλληλα, λαμβάνεται μέριμνα για την αναβάθμιση του Προβλήτα II, καθώς και την κατασκευή και τον εξοπλισμό του Προβλήτα III μέσω της παραχώρησης.

Ήδη οι εργασίες επέκτασης των υποδομών έχουν ξεκινήσει στον Προβλήτα Ι, ο οποίος θα παραμείνει υπό τη διαχείριση του ΟΛΠ και εκτιμάται να έχει δυναμικότητα περίπου 1,1 εκατ. TEU. Η επένδυση που περιλαμβάνει την επέκταση του υφιστάμενου χώρου και την προμήθεια 7 Γ/Γ φορτοεκφόρτωσης και 11 Γ/Γ στοιβασίας (4 Γ/Γ SPP, 3 Γ/Γ PP, 8 RMG και 3 RTG ανέρχεται σε περίπου 160 εκατ. ευρώ. Ο εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού του Προβλήτα ΙΙ και η ανακατασκευή του Προβλήτα ΙΙΙ είναι προϋπολογισμού περίπου 320 εκατ. ευρώ και μάλιστα εκτός από το νέο προβλήτα περιλαμβάνει εξοπλισμό σε Γ/Γ φορτοεκφόρτωσης και Γ/Γ στοιβασίας.

Σε απάντηση των παραπάνω, ο κ. Α. Καρακώστας σημείωσε πως η απόφαση για συμμετοχή στο διαγωνισμό, πραγματοποιήθηκε έχοντας ως βασικό γνώμονα την εμπορική και στρατηγική σημασία του Λιμανιού του Πειραιά, καθώς και τις προοπτικές ανάπτυξής του. Κατά συνέπεια, η CPL θεωρεί ότι η επένδυσή της στο λιμάνι αποτελεί μια πολύ καλή ευκαιρία για επένδυση. Μάλιστα η Διοίκηση θεωρεί πως σε αντίθεση με το έντονα αρνητικό κλίμα και παρά την παγκόσμια αρνητική συγκυρία, η επένδυση στον Πειραιά είναι οικονομικά βιώσιμη και παρέχει σημαντικά στρατηγικά πλεονεκτήματα για την περαιτέρω επέκταση της εταιρείας εκτός Κίνας. Από την άλλη πλευρά, οι εκτιμήσεις για το αποτέλεσμα αυτής της στρατηγικής συμμαχίας φαίνεται να είναι εξίσου επωφελές για τον ΟΛΠ, καθώς προβλέπεται ενδυνάμωση της ηγετικής θέσης του λιμανιού στην περιοχή της Ανατ. Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και των Βαλκανίων. Εξάλλου, σκοπός της Cosco Pacific Ltd. είναι η προσέλκυση νέων φορτίων και νέων ναυτιλιακών εταιρειών και όχι αποκλειστικά η εξυπηρέτηση των αναγκών της COSCO Shipping.

Ωστόσο, τον **Απρίλιο 2009 το Περιοδικό “ TheSeaNation ”** έκανε αναφορά για περικοπή των επενδύσεων της COSCO σε νέες λιμενικές εγκαταστάσεις κατά 36% , δηλαδή από 890 εκατ. δολάρια που ήταν το 2008 σε 570 εκατ. δολάρια το τρέχον έτος 2009· γεγονός που επιβεβαίωσε με ανακοίνωσή της η Cosco Pacific, θυγατρική του κινεζικού ναυτιλιακού ομίλου COSCO, που ασχολείται με την διαχείριση και ανάπτυξη λιμένων. Με αντίστοιχη διευκρίνιση όμως, ξεκαθαρίστηκε ότι από την πολιτική αυτή των περικοπών εξαιρείται το Λιμάνι του Πειραιά, οπότε και οι επενδύσεις που έχουν συμφωνηθεί και προγραμματιστεί αναμένεται να προχωρήσουν κανονικά και για τις

δύο Προβλήτες των οποίων τη Διαχείριση ανέλαβε με τον σχετικό Διαγωνισμό η COSCO.

Βάσει των χρηματοοικονομικών στοιχείων της Cosco Pacific κατά την διάρκεια του πρώτου διμήνου του 2009 και αναφορικά με τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στους τερματικούς σταθμούς που τελούν υπό την Διαχείρισή της, εντοπίστηκε ύφεση της δραστηριότητας κατά 8% έναντι αύξησης της τάξης του 17% που είχε καταγραφεί την ίδια περίοδο του 2008. Έτσι, η παραπάνω απόφαση και ανακοίνωση της Cosco για μειωμένες επενδύσεις, προήλθε και προέκυψε από το γεγονός της καταγραφής μειωμένων κερδών της κατά 35%.

Το Λιμάνι του Πειραιά αποτελεί αποδεδειγμένα το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο της περιοχής για κάθε προορισμό. Είναι ο κεντρικός κόμβος (hub) στη νοτιανατολική Μεσόγειο. Με την ολοκλήρωση των έργων στον Προβλήτα I, **ο Πειραιάς αναμένεται να είναι σε θέση να εξυπηρετεί γύρω στα 2,5 εκατ. TEUs ετησίως.** Επομένως, η κυρίαρχη θέση αυτού του λιμανιού στη Μεσόγειο δύσκολα πλέον θα μπορεί να αμφισβητηθεί. Από τη στιγμή μάλιστα που διαθέτει και Προβλήτες μεγάλου βάθους, που επιτρέπουν ακόμα και την έλευση πλοίων με ολική χωρητικότητα 10 χιλιάδες TEUs.

Ειδικότερα, η εγκατάσταση της Cosco στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ έχει προγραμματιστεί για την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2009, οπότε και θα αναλάβει τη Διαχείριση της Προβλήτας II σε αρχική φάση. Εν συνεχεία, με την ολοκλήρωση των εργασιών ανάπλασης της Προβλήτας I που προγραμματίζεται για τον Ιούνιο 2009 και παραμένει στον ΟΛΠ, η Cosco θα αποκτή σταδιακά ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο στη Διαχείριση και Λειτουργία της Προβλήτας I.

Σχετικά με το πότε και πώς θα λειτουργήσει η προβλήτα I από τον ΟΛΠ, ο κ. Ν. Αναστασόπουλος τόνισε στην **Εφημερίδα «ΚΕΡΑΟΣ», στις 18 Αυγούστου 2009:**

*« Η προβλήτα I, η οποία θα αρχίσει την πιλοτική λειτουργία το α' τρίμηνο του 2010, διαθέτει σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι της προβλήτας II. Κατ' αρχήν είναι σχεδιασμένη με στόχο τη βέλτιστη λειτουργία κατά την εξυπηρέτηση πλοίων εμπορευματοκιβωτίων νέας γενιάς, με πλήρως καινούργιο εξοπλισμό, βυθίσματα 18 μ.*



που ελάχιστα λιμάνια στη Μεσόγειο διαθέτουν και τη δυνατότητα να εξυπηρετεί ταυτόχρονα πλοία mother και πλοία feeder. Παράλληλα, η Cosco από το 2010-2011, σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης θα πρέπει να πραγματοποιήσει έργα αναβάθμισης και συνεπώς δεν θα είναι σε θέση να λειτουργεί το σύνολο της υποδομής.

Μέχρι την ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης της προβλήτας II, η προβλήτα I θα είναι το μόνο τερματικό στον Πειραιά που θα έχει τη δυνατότητα βάσει εξοπλισμού να εξυπηρετήσει τα πλοία νέας γενιάς με 4 γερανογέφυρες Super Post Panamax. Φυσικά, στο ανωτέρω χρονικό διάστημα και μέχρι τον Μάιο του 2010, ο ΟΛΠ θα πρέπει να έχει προχωρήσει στη δομική αναδιοργάνωση με τον εκσυγχρονισμό των κανονισμών του έτσι ώστε να βελτιωθεί η παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητά του.

**Συνεπώς, ο συνδυασμός των χαρακτηριστικών της Προβλήτας I, το χρονικό περιθώριο εξαιτίας των έργων αναβάθμισης της προβλήτας II και η απαραίτητη δομική αναδιοργάνωση του ΟΛΠ θα του επιτρέψουν να ανταγωνιστεί την Cosco Pacific».**

Σχετικά με το ζήτημα των Στέρεων Αποβλήτων, ο ΟΛΠ παρέχει κάποιες διευκρινήσεις μέσα από σχετικό άρθρο που δημοσιεύτηκε στις **13 Αυγούστου 2009 στην Εφημερίδα «ΚΕΡΑΟΣ»**. Τα κυριότερα σημεία μπορούν να επισημανθούν στις ακόλουθες διαπιστώσεις:

- Ø Όσον αφορά στη χρήση press containers, κάθε πλοίο μπορεί, εφόσον το επιθυμεί, να ενοικιάσει press container το οποίο θα μεταφέρει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του και θα το παραδίδει έμφορτο στην εκάστοτε Ανάδοχο Εταιρεία Διαχείρισης Αποβλήτων, με την άφιξή του στο λιμάνι του Πειραιά. Μάλιστα, ήδη εφαρμόζεται πλοτικό πρόγραμμα αποκομιδής απορριμμάτων σε ανακυκλώσιμα είδη.
- Ø Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει όλες τις νόμιμες και αναγκαίες Πιστοποιήσεις, με βάση το **Ευρωπαϊκό Πρότυπο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Λιμενικών Δραστηριοτήτων ( PERS - Port Environmental Review System )**.
- Ø Ταυτόχρονα, στα πλαίσια της περιβαλλοντικής του πολιτικής υλοποιεί προγράμματα παρακολούθησης περιβαλλοντικών παραμέτρων όπως είναι: η ποιότητα ακουστικού, ατμοσφαιρικού και θαλασσίου περιβάλλοντος και

επίσης έχει θέσει σε εφαρμογή **Σύστημα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των λειτουργικών αποβλήτων των εγκαταστάσεων του.**

- Ø Ο Κοινωνικός Ρόλος του Οργανισμού επιβεβαιώνεται και το 2009, με την εσωτερίκευση του Εξωτερικού Κόστους, αφού **διατηρεί στα ίδια επίπεδα το ύψος των τιμολογίων χρέωσης.** Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός της αποκατάστασης - για πρώτη φορά στην ιστορία του Οργανισμού - των λειτουργικών βαθών του λιμανιού που περιλαμβάνει και το εξαιρετικά δύσκολο έργο της περιβαλλοντικής διαχείρισης και απομάκρυνσης σε πρώτη φάση 80.000 κυβικών βυθοκορημάτων, με συνολικό κόστος άνω των 3εκ. ευρώ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ

### ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/ 59/ ΕΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 3.1 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ:

Ο τρόπος οργάνωσης των λειτουργιών, όπως έχουμε προαναφέρει, διαφέρει για κάθε Λιμενικό Οργανισμό· ανάλογα με τη δομή του, τη γεωγραφική θέση και τις υπηρεσίες υποδοχής και εξοπλισμού του και κυρίως βάσει των χρηστών που εξυπηρετεί.

Παρόλα αυτά, θα γίνει προσπάθεια παρουσίασης της Οργανωτικής Δομής που επικρατεί κυρίως, προσαρμοσμένη φυσικά στις ιδιαιτερότητες του κάθε Λιμενικού Οργανισμού. Η ανάλυση<sup>7</sup> στηρίζεται στον τρόπο λειτουργίας και στις διαδικασίες που ακολουθούνται από το Λιμάνι του Πειραιά, που αποτελεί ίσως το σπουδαιότερο και μεγαλύτερο εμπορικό κόμβο της Ελλάδας, με τεράστια αξία για την ελληνική οικονομία και ακόμη μεγαλύτερη συνεισφορά στην ανάπτυξη και επέκταση της ναυτιλίας μας.

Κατά τη διαδικασία παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, οι εμπλεκόμενοι φορείς είναι:

- Το Πλοίο
- Ο Φορέας Διαχείρισης του Λιμανιού
- Η Λιμενική Αρχή

Ειδικότερα, οι Υποχρεώσεις των ανωτέρω εμπλεκόμενων φορέων, σύμφωνα και με τον IMO (2002), συνοψίζονται στον Πίνακα που ακολουθεί:

<sup>7</sup> Βάσει Μελέτης: « Λιμενικές Εγκαταστάσεις Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων » (2007), Χρυσάνθη Κοντογιώργη – Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ, Γραφείο Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων Πλοίων, ΟΛΠ ΑΕ και Ιωάννης Θεοχάρης – Πολιτικός Μηχανικός, Διευθυντής Έργων ΟΛΠ ΑΕ.

ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΠΛΟΙΟ	ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ
Ύπαρξη και παροχή οργανωμένων εγκαταστάσεων υποδοχής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίου.	Βασική πηγή παραγωγής αποβλήτων.	Έλεγχος για την ορθή τήρηση των διαδικασιών και τη συμμόρφωση των πλοίων με αυτές.
Χρήση Σχεδίου Διαχείρισης, σύμφωνα με την ελληνική και διεθνή νομοθεσία.	Παροχή επαρκών και ορθών πληροφοριών προς τις Λιμενικές Αρχές και Εγκαταστάσεις, αναφορικά με τα απόβλητα και την αποθηκευτική ικανότητα.	Έλεγχος του τρόπου διαχείρισης των αποβλήτων των πλοίων σύμφωνα με την ύπαρξη κατάλληλων Εγγράφων Πιστοποίησης και χρήσης σύγχρονου εξοπλισμού.
Ορθολογική Διαχείριση Αποβλήτων.	Διάθεση αποβλήτων σε οργανωμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, βάσει και των αναγκαίων Πιστοποιήσεων και όχι ανεξέλεγκτη απόρριψη.	Ανάλυση των πληροφοριών και τήρηση στατιστικών δεδομένων προς αξιολόγηση του αποτελέσματος. Υιοθέτηση πιθανών Διορθωτικών Ενεργειών.
Παροχή ποιοτικών και επαρκών υπηρεσιών, ως προς το είδος και την ποσότητα των αποβλήτων και μάλιστα σε όσο το δυνατόν συντομότερο χρονικό διάστημα.		Οδηγίες Εφαρμογής των Κανονισμών και μέριμνα για την έγκαιρη ενημέρωση.

Τα δομικά στοιχεία που είναι αναγκαία για την οργάνωση των Λιμενικών Εγκαταστάσεων ως προς το ζήτημα της Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου αυτού, περιορίζονται στα κάτωθι βασικά:

- Σχέδιο Διαχείρισης και Παραλαβής Αποβλήτων Πλοίου
- Λιμενικές Εγκαταστάσεις Παραλαβής Αποβλήτων

- Σύστημα Χρέωσης Τελών
- Σύστημα Διαχείρισης των Αποβλήτων, που συνήθως εφαρμόζεται από το αντίστοιχο Γραφείο Υποδοχής του κάθε Λιμενικού Οργανισμού και τηρείται μηχανογραφικά.

Μάλιστα, ακόμη και σε περιπτώσεις μη παράδοσης αποβλήτων έχουν προνοηθεί κατάλληλες διαδικασίες ελέγχου. Επιπλέον, παρατηρείται η υποχρεωτική λειτουργία μερικών διαδικασιών, καθώς και ο αναγκαίος διαχωρισμός των αποβλήτων κατ' είδος. Η διαφοροποίηση αυτή θεωρείται επιβεβλημένη, εφόσον υπάρχει αντίστοιχη μεταβολή των ακολουθούμενων πρακτικών, οι οποίες και προσαρμόζονται πλέον στον τύπο του κάθε αποβλήτου. Τέλος, διαπιστώνεται η εφαρμογή τεχνικών περιβαλλοντικής διαχείρισης και αξιοποίησης των αποβλήτων, μέσω κατάλληλης επεξεργασίας και τεχνικών ανακύκλωσης.

Γενικά, παρατηρείται μια **προσπάθεια σύμπλευσης των ακολουθούμενων διαδικασιών σε κάθε Λιμενικό Οργανισμό της χώρας μας**. Η προσπάθεια εναρμόνισης στοχεύει αρχικώς στην ανάπτυξη όσο το δυνατόν ομοιόμορφων διαδικασιών μεταξύ των ελληνικών λιμανιών. Στα πλαίσια αυτά, κάθε Κοινοτική Οδηγία προσαρμόζεται αναλόγως στα ελληνικά δεδομένα βάσει των αντίστοιχων υποδοχών που διαθέτει, των πηγών χρηματοδότησης και του όγκου των χρηστών που εξυπηρετεί το κάθε λιμάνι.

Αξίζει ωστόσο να αναφερθούμε και σε κάποιες πρόσφατες εξελίξεις οι οποίες και επηρεάζουν το χώρο της Μεσογείου γενικότερα - ως **‘ειδική περιοχή’** – αλλά και τον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο ειδικότερα.

**Η Μεσόγειος Θάλασσα έχει ταξινομηθεί με βάση τη Σύμβαση MARPOL ως ‘ειδική περιοχή’ για το πετρέλαιο από το 1983 και για τα απορρίμματα από τον Μάιο του 2009.**

Ειδικότερα, στις 10 Απριλίου 2008 η ΜΕΡC του ΙΜΟ, στην 57<sup>η</sup> Συνεδρίασή της στην Αθήνα και τη Μάλτα κατά την περίοδο 31 Μαρτίου ως 4 Απριλίου 2008, πήρε απόφαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις απορρίψεις των

πλοίων και την υιοθέτηση του Παραρτήματος V της MARPOL όσον αφορά τη Μεσόγειο.

Αναλυτικότερα, αποφασίστηκε ότι οι διατάξεις του Παραρτήματος V της Σύμβασης για τις ειδικές περιοχές, όπως είναι και η Μεσόγειος, πρέπει να μπου σε εφαρμογή από 1<sup>η</sup> Μάη 2009. Κατ' επέκταση, απαγορεύεται η ρίψη πλαστικών, υαλικών, μπουκαλιών ενώ εξαιρούνται τα συνθετικά σκοινιά.

Οι διατάξεις έχουν υιοθετηθεί και από την Ελλάδα. Προκειμένου να χαρακτηριστεί η Μεσόγειος ως 'ειδική περιοχή', θα πρέπει να αποδεικνύεται με κάποιο τρόπο η ύπαρξη ικανοποιητικών λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών για τη διαχείριση των αποβλήτων.

Παρότι λοιπόν η Μεσόγειος θεωρείται ως 'ειδική περιοχή', το καθεστώς αυτό δεν έχει ακόμη καμία επίδραση. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι κάθε Κυβέρνηση οφείλει να λαμβάνει ικανοποιητικά μέτρα για τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής και να γνωστοποιεί τα αποτελέσματα και την πρόοδο στον IMO.

Μεταξύ 2002 και 2004, η τεχνική επίβλεψη για την προώθηση των λιμενικών έργων και τη βελτίωση των αντίστοιχων υποδομών, χρηματοδοτήθηκε από το Ευρωπαϊκό Ταμείο MEDA και εφαρμόστηκε από το REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Center for the Mediterranean Sea). Το αποτέλεσμα της προσπάθειας και των ερευνών που ακολούθησαν, κατέληξε πως ήταν τελικά υπαρκτή η παρουσία ικανοποιητικών λιμενικών υποδομών σχετικά με την παραλαβή και τη διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Έτσι, οι συνθήκες για το χαρακτηρισμό της Μεσογείου ως 'ειδικής περιοχής' υπήρξαν πρόσφορες και θετικές, με συνέπεια το Παράρτημα V της Σύμβασης MARPOL να έχει πρακτικά υλοποιηθεί και να εφαρμόζεται.

Το 1975, 16 μεσογειακές χώρες και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησαν στην υιοθέτηση ενός **Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης MAP (Mediterranean Action Plan)**, και ουσιαστικά του πρώτου εξειδικευμένου προγράμματος υπό την εποπτεία της UNEP.

Το 1976 λοιπόν, σε συνέχεια των αρχικών σκέψεων, υιοθετήθηκε η **Σύμβαση της Βαρκελώνης, με σκοπό την Προστασία της Μεσογείου από τη Ρύπανση**. Παράλληλα, δημιουργήθηκαν 7 Πρωτόκολλα τα οποία και αφορούσαν στην επίτευξη συγκεκριμένων στόχων και προοπτικών και πρόκειται για τα ακόλουθα:

- Dumping Protocol (from ships and aircraft)
- Prevention and Emergency Protocol (pollution from ships and emergency situations)
- Land-based Sources and Activities Protocol
- Specially Protected Areas and Biological Diversity Protocol
- Offshore Protocol (pollution from exploration and exploitation)
- Hazardous Wastes Protocol
- Protocol on Integrated Coastal Zone Management (ICZM)

Το 1995 προχώρησε σε βελτιώσεις και μετονομάστηκε σε **MAP Phase II**, με στόχο να αντικαταστήσει το προηγούμενο Σχέδιο.

Κύρια αντικείμενα δράσης και επιδιωκόμενοι στόχοι του νέου Σχεδίου είναι τα παρακάτω:

- Η πρόσβαση και ο έλεγχος της Ναυτιλιακής Ρύπανσης
- Εξασφάλιση Χρηστής Διαχείρισης των φυσικών πηγών
- Συμμετοχή του Περιβαλλοντικού Τομέα στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη
- Ενίσχυση της Προστασίας των παράκτιων περιοχών
- Συμβολή στην προσπάθεια βελτίωσης της ποιότητας ζωής
- Παροχή προστασίας σε θαλάσσιο περιβάλλον και διατήρηση της βιοποικιλότητας

Πιο συγκεκριμένα, σε οτιδήποτε αφορά στη διατήρηση και ενίσχυση της βιολογικής ποικιλομορφίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έχει υιοθετηθεί το αποκαλούμενο **Strategic Action Plan for the conservation of marine and coastal biodiversity in the Mediterranean (SAP BIO)**. Αποτελείται από 120 ειδικούς

επιστήμονες και συμβούλους (98 άτομα προέρχονται από εθνικό επίπεδο και τα υπόλοιπα από διεθνές).

Σήμερα, στο πρόγραμμα της MAP έχουν προσαρτηθεί 21 χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας. **Οι προτεραιότητες της επόμενης δεκαετίας** και οι μελλοντικές προκλήσεις, είναι δυνατόν να συνοψιστούν στα εξής σημεία:

- ◆ Μαζική μείωση της ρύπανσης η οποία προέρχεται από χερσαίες εγκαταστάσεις
- Προστασία θαλάσσιων και παράκτιων οργανισμών, καθώς και απειλούμενων ειδών
- Δημιουργία ασφαλέστερων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και περισσότερο ευαισθητοποιημένων στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- Υιοθέτηση κατάλληλου Σχεδίου Δράσης για την προστασία των παράκτιων περιοχών
- Έλεγχος της εξάπλωσης επικίνδυνων παραγόντων για την ανάπτυξη του οικοσυστήματος
- Περιορισμός και προγενέστερη παρέμβαση για την έγκαιρη αντιμετώπιση πιθανής δημιουργίας πετρελαϊκής ρύπανσης.
- Προώθηση της ανάπτυξης στο χώρο της Μεσογείου.

Αναλυτικότερα, στις **28 Σεπτεμβρίου 2009 πραγματοποιήθηκε η 13<sup>η</sup> Συνεδρίαση της MCSDD (Mediterranean Commission of Sustainable Development)**, στοχεύοντας στην επίτευξη δράσεων και στρατηγικών για την προστασία της Μεσογείου, οι οποίες παράλληλα σχετίζονται και με τις κλιματικές αλλαγές.

Ξεκαθαρίζοντας λίγο την έννοια των 'ειδικών περιοχών', ο εν λόγω όρος έχει υιοθετηθεί στα πλαίσια της Σύμβασης MARPOL και σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως είναι η Μεσόγειος. Αφορά στην εφαρμογή ειδικών υποχρεωτικών μεθόδων και τρόπων δράσης, προκειμένου όπως επιτυγχάνεται η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Ο χαρακτηρισμός τους δε ως 'ειδικών περιοχών' βασίζεται σε παράγοντες που σχετίζονται με την εναρμόνιση των ανάλογων τεχνικών προδιαγραφών και την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, την ωκεανογραφία της περιοχής και τη βιοποικιλότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη ναυτιλιακή κίνηση και την ανανέωση των υδάτων. Ως συνέπεια, πρόκειται για περιοχές που απαιτούν υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας και



επομένως τη θέσπιση αυστηρότερων κριτηρίων, μέτρων δράσης και εφαρμογής ελέγχων. Η πιο πρόσφατη εφαρμογή διατάξεων για την προστασία της Μεσογείου, στα πλαίσια του χαρακτηρισμού της ως 'ειδικής περιοχής', αφορά στην απόρριψη Garbage. Πρόκειται για το Παράρτημα V της Σύμβασης MARPOL, που μπήκε σε εφαρμογή 31 Δεκεμβρίου 1988 και τα αποτελέσματα αυτού με τις νεότερες ρυθμίσεις προέκυψαν 1 Μαΐου 2009.

Ουσιαστικά, με τη **REMPEC** μπαίνει σε εφαρμογή το ζήτημα της απόρριψης σκουπιδιών που εντάσσεται παράλληλα στα πλαίσια του Παραρτήματος V της Σύμβασης MARPOL και αφορά στις 'ειδικές περιοχές' της Μεσογείου. Η REMPEC αποτελεί μια Οργάνωση που στοχεύει στην επίτευξη των σκοπών του Mediterranean Action Plan και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Η έδρα του Οργανισμού βρίσκεται στη Μάλτα και διοικείται από τον IMO, ενώ παράλληλα έχει συμμετοχή στις δράσεις του και η UNEP. Ακολουθεί τις διατάξεις Πρωτοκόλλων που σχετίζονται με την Προστασία του Περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση Έκτακτων Αναγκών.

Ειδικότερα, οι εμπλεκόμενοι φορείς οφείλουν να συνεργαστούν, ώστε να επιτευχθεί:

- 1. Η εφαρμογή διεθνών κανονισμών προστασίας, επιβράδυνσης και ελέγχου της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία.**
- 2. Η ύπαρξη και η λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων σε περιπτώσεις πρόκλησης ατυχήματος ζημιογόνου και για το θαλάσσιο περιβάλλον.**

Η λήψη των ανωτέρω βασικών προϋποθέσεων, αφορά συγκεκριμένα το θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου και οι διατάξεις των Πρωτοκόλλων έχουν τεθεί σε εφαρμογή από τις 17 Μαρτίου 2004.

### **3.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΧΡΕΩΣΗΣ ΤΕΛΩΝ. ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ:**

Κάθε πλοίο που προσεγγίζει ελληνικό λιμάνι υποχρεούται στην καταβολή τέλους για ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ανεξάρτητα από τη χρήση τους ή μη.

Συνήθως, τα πλοία διαχωρίζονται σε κατηγορίες με κριτήριο την τακτικότητα και τη συχνότητα εμφάνισής τους στο κάθε λιμάνι σε:

A) ΤΑΚΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ: καταβάλλουν σε μηνιαία βάση ένα σταθερό ποσό

B) ΕΚΤΑΚΤΑ ΠΛΟΙΑ: προκαταβάλλουν κάποιο καθορισμένο ποσό με την άφιξή τους στο λιμάνι και στην περίπτωση που πραγματοποιείται παράδοση αποβλήτων, τότε επιστρέφεται στο πλοίο το μεγαλύτερο ποσοστό του προκαταβεβλημένου αυτού τέλους.

Ειδικότερα, για τους κύριους Λιμενικούς Οργανισμούς της Ελλάδας:

#### **Λιμενικός Οργανισμός Βόλου:**

Συνεργάζεται με την Εταιρεία NORTH AEGEAN SLOPS, της οποίας και τα έντυπα συμπληρώνουν οι Πλοίαρχοι όσων πλοίων προσεγγίζουν το Λιμάνι του Βόλου.

Ως προς το ακολουθούμενο Σύστημα Χρέωσης Λιμενικών Τελών, αυτό είναι σύμφωνο με ότι επιτάσσει η ελληνική νομοθεσία. Εφαρμόζεται δίκαιο σύστημα επιβολής αυτών, σύμφωνα και με την αρχή: « ο Ρυπαίνων Πληρώνει ». Είναι επίσης ανάλογα του κόστους των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών που παρέχονται.

Ειδικότερα, στις επόμενες σελίδες γίνεται παρουσίαση των αντίστοιχων Τιμολογίων που χρησιμοποιούνται και των ποσών που έχουν καθοριστεί σε Ευρώ, με μη συμπεριλαμβανομένη την αξία του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ). Παράλληλα, αναφέρονται ιδιαίτερες χρεώσεις και ποσοστά εκπτώσεων, όπως επίσης και οι περιπτώσεις που είναι δυνατή η χορήγηση αυτών.

**Ειδικά απόβλητα:**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΤΑΘΕΡΟ ΤΕΛΟΣ
Εμπορικά φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και κρουαζιερόπλοια ⇒ ≤ 2.500 κ.ο.χ. ⇒ 2.501 – 5.000 κ.ο.χ. ⇒ 5.001 – 10.000 κ.ο.χ. ⇒ > 10.001 κ.ο.χ.	245,70 ευρώ / κατάπλου 336,70 ευρώ / κατάπλου 518,70 ευρώ / κατάπλου 700,70 ευρώ / κατάπλου
Επιβατικά – οχηματαγωγά πλοία	341,25 ευρώ / μήνα
Υδροπτέρυγα, ταχύπλοα επιβατηγά πλοία (> 100 κ.ο.χ.)	332,15 ευρώ / μήνα
Σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται στο λιμένα Βόλου	Μεταφορικής ικανότητας > 12 ατόμων 18,20 ευρώ / μήνα

✓ Για τα **Εμπορικά Φορτηγά Πλοία, Δεξαμενόπλοια και Κρουαζιερόπλοια**, στο σταθερό τέλος περιλαμβάνεται:

- Η παραλαβή πετρελαιοειδών αποβλήτων έως 7 m<sup>3</sup> και χρόνου παράδοσης εντός 2 ωρών. Κάθε επιπλέον κυβικό θα χρεώνεται με 40,04 € και κάθε επιπλέον ώρα με 44 €
- Η παραλαβή απορριμμάτων ως 5 m<sup>3</sup> και χρόνου παράδοσης εντός 1 ώρας. Κάθε επιπλέον κυβικό θα χρεώνεται με 27,30 € και κάθε επιπλέον ώρα με 44 €
- Κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, για κάθε επιπρόσθετη παράδοση στερεών απορριμμάτων, το πλοίο θα χρεώνεται με 27,30 €/ m<sup>3</sup>.

✓ Για τα **Υδροπτέρυγα και ταχύπλοα επιβατηγά** πλοία, στο σταθερό τέλος συμπεριλαμβάνεται η περισυλλογή  $12 \text{ m}^3$  το μήνα για τα απορρίμματα και  $1,5 \text{ m}^3$  για τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα.

✓ Για τα **Επιβατηγά - Οχηματαγωγά** πλοία, το σταθερό τέλος ισχύει για την περίοδο λειτουργίας των πλοίων, και **είναι ανταποδοτικό**, προσφέροντας μια παραλαβή μέχρι  $10 \text{ m}^3$  πετρελαιοειδών αποβλήτων κάθε μήνα και μια παραλαβή στερεών απορριμμάτων μέχρι  $10 \text{ m}^3$  σε μηνιαία βάση. Χρόνος παράδοσης για τα πετρελαιοειδή απόβλητα θεωρούνται οι 2 ώρες, ενώ για τα στερεά απορρίμματα είναι η 1 ώρα. Κάθε επιπλέον κυβικό πετρελαιοειδών καταλοίπων θα χρεώνεται με  $40,04 \text{ €}$  ενώ κάθε επιπλέον κυβικό στερεών απορριμμάτων θα χρεώνεται με  $27,30 \text{ €}$ . Κάθε επιπλέον ώρα και στις δύο περιπτώσεις θα χρεώνεται με  $44 \text{ €}$ .

✓ Για τα **αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής** μεταφορικής ικανότητας έως και 12 ατόμων δεν θα επιβάλλεται πάγιο τέλος. Σε κάθε περίπτωση διαβίβασης αιτήματος παράδοσης αποβλήτων στο λιμάνι του Βόλου από αλιευτικό ή σκάφος αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και 12 ατόμων, τότε ισχύει απευθείας χρέωση με βάση τον τύπο και τον πραγματικά παραδιδόμενο όγκο αποβλήτων. Ως βασικές χρεώσεις για τα πετρελαιοειδή απόβλητα και τα στερεά απορρίμματα θεωρούνται τα  $40,04 \text{ €/m}^3$  και  $27 \text{ €/m}^3$  αντιστοίχως.

### Λύματα:

Τύπος αποβλήτων	Χρέωση (ευρώ)	Παρατηρήσεις
Λύματα	364 ευρώ  (τιμή κατ' αποκοπή για παραλαβή μέχρι 15 m <sup>3</sup> )	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Η παράδοση των αποβλήτων γίνεται με μέσα του παραδίδοντος πλοίου, εκτός των εύκαμπτων σωληνώσεων που θα παρέχονται από τα συλλεκτικά μέσα (σωλήνες διατομής 2'' και μήκους 23 μέτρων).</li><li>▪ Η χρέωση ισχύει για παραλαβή λυμάτων εντός εργασίμων ωρών και ημερών, η οποία προσαυξάνεται κατά 40% για τις υπερωριακές παραλαβές στις εργάσιμες ημέρες και κατά τη διάρκεια μη εργασίμων ημερών και αργιών. Παράδοση μεγαλύτερη του παραπάνω όγκου χρεώνεται με 22,75 ευρώ για κάθε πρόσθετο κυβικό μέτρο.</li><li>▪ Η χρέωση αυτή ισχύει για χρονική απασχόληση του συλλεκτικού μέσου μέχρι 2 ώρες, θεωρώντας ως χρόνο έναρξης απασχόλησης την άφιξη του μέσου στη θέση του πλοίου και χρόνο περάτωσης την αποσύνδεση του σωλήνα παραλαβής. Κάθε επιπλέον ώρα καθυστέρησης θα χρεώνεται με 136,50 ευρώ επιπρόσθετα.</li></ul>

Αξίζει ωστόσο να δοθούν κάποιες διευκρινήσεις ως προς την ακριβή ερμηνεία και αποσαφήνιση κάποιων τεχνολογικών ορολογιών:

- *Έναρξη χρόνου απασχόλησης:* η άφιξη του βυτιοφόρου οχήματος στη θέση του εξυπηρετούμενου πλοίου.
- *Λήξη χρόνου απασχόλησης:* η αποσύνδεση του σωλήνα παραλαβής αποβλήτων.

Η παραλαβή των καταλοίπων θα γίνεται με μέσα του εξυπηρετούμενου πλοίου. Στην περίπτωση που κριθεί αναγκαίο να χρησιμοποιηθούν μέσα άντλησης της Διαχειρίστριας Εταιρείας, που στη δεδομένη περίπτωση είναι η NORTH AEGEAN SLOPS, τότε η χρέωση θα γίνεται κατόπιν συμφωνίας. Ομοίως, κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, για κάθε επιπρόσθετη παράδοση πετρελαιοειδών αποβλήτων, η χρέωση του πλοίου θα διεξάγεται ύστερα από αντίστοιχη συμφωνία.

Για απορρίμματα **εμποτισμένα με πετρελαιοειδή**, έχει υιοθετηθεί το σύστημα της προσαύξησης των ανωτέρω σχετικών τιμών κατά 50% για κάθε κυβικό μέτρο.

Όλες οι προαναφερόμενες τιμές ισχύουν για οποιαδήποτε ώρα έναρξης εργασιών και 365 ημέρες το χρόνο.

Η έκδοση της Τελωνειακής Άδειας, για κάθε προσέγγιση του μέσου περισυλλογής (βυτιοφόρο όχημα), περιλαμβάνεται στο πάγιο τέλος.

### **Α Π Ο Ζ Η Μ Ι Ω Σ Ε Ι Σ :**

Σε περίπτωση αδικαιολόγητης καθυστέρησης πλοίου, η οποία όμως οφείλεται και είναι αποτέλεσμα υπαιτιότητας της υπόχρεης Εταιρείας για την παραλαβή των αποβλήτων, τότε καταβάλλεται στο πλοίο αποζημίωση η οποία και υπολογίζεται βάσει της εξής σχέσης :

$$\alpha = 100 [v + 0,2 (v-1)]$$

όπου

**α:** το ποσό της αποζημίωσης σε ευρώ (€)

**v:** οι ώρες αδικαιολόγητης καθυστέρησης του πλοίου

Πιο συγκεκριμένα:

α) Η καταβολή αποζημίωσης θα εξετάζεται εφόσον το πλοίο ή ο πράκτοράς του έχουν έγκαιρα υποβάλει το έντυπο κοινοποίησης (έντυπο Παραρτήματος II της Κ.Υ.Α.) σε όλους τους φορείς, όπως προβλέπεται και από τη σχετική νομοθεσία (Ο.Λ.Β. Α.Ε., ανάδοχος, Κ.Λ. Βόλου). Επιπλέον, το Έντυπο Κοινοποίησης πρέπει να έχει συμπληρωθεί με ορθά στοιχεία (τύπος και όγκος προς παράδοση αποβλήτων, προβλεπόμενες ώρες κατάπλου – απόπλου), έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η εκτίμηση του απαιτούμενου χρόνου παράδοσης.

β) Η αποζημίωση θα καταβάλλεται από τον Ο.Λ.Β. Α.Ε. στο πλοίο, εφόσον αποδειχτεί το βάσιμο της καταγγελίας του πλοίου και αποδοθεί η καθυστέρηση σε υπαιτιότητα της αναδόχου Εταιρείας. Έπειτα, ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. θα παρακρατεί την αποζημίωση από την επόμενη εκκαθάριση προς τον ανάδοχο.

### **ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ:**

Χορηγούνται στις παρακάτω περιπτώσεις:

**I.** Σε πλοία που καταπλέουν συχνά – δηλαδή τουλάχιστον 36 προσεγγίσεις ανά έτος – στο Λιμένα Βόλου, τους παρέχεται η δυνατότητα να υπαχθούν στις παρακάτω εκπτώτικες κατηγορίες :

✚ Έκπτωση 50% επί του πάγιου τέλους, υπό την προϋπόθεση ότι η παράδοση στερεών απορριμμάτων θα πραγματοποιείται κάθε δεύτερο κατάπλου, ενώ η παράδοση υγρών καταλοίπων δύο φορές μέσα στο έτος.

✚ Έκπτωση 35% επί του πάγιου τέλους υπό την προϋπόθεση ότι η παράδοση στερεών απορριμμάτων θα πραγματοποιείται σε κάθε κατάπλου, ενώ η παράδοση υγρών καταλοίπων κάθε τέσσερις αφίξεις.

Περαιτέρω Διευκρινήσεις:

1. Αποτελεί μέριμνα από πλευράς του κάθε ενδιαφερόμενου πλοίου να υπαχθεί στην εκπτώτικη κατηγορία της επιθυμίας του, κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης.
2. Το πλοίο θα καταβάλλει τα κανονικά τέλη (χωρίς έκπτωση) και μόλις συμπληρώσει τις 36 προσεγγίσεις θα του επιστρέφεται το ποσό που προκύπτει από την έκπτωση του πάγιου τέλους.
3. Για τα πλοία που έχουν ζητήσει με αίτησή τους την ένταξη στο εκπτώτικό τιμολόγιο, σχετικά με τα δικαιώματα της Αναδόχου Εταιρείας κατά τις διμηνιαίες εκκαθαρίσεις, αυτά θα τους αποδίδονται μειωμένα (βάσει του εκπτώτικού τιμολογίου). Με το κλείσιμο του συμβατικού έτους και των αντίστοιχων οικονομικών καταστάσεων, θα διενεργείται έλεγχος για το δικαίωμα χορήγησης ή μη της αιτηθείσας έκπτωσης και ο ανάδοχος θα λαμβάνει τα τυχόν υπόλοιπα στην επόμενη διμηνιαία εκκαθάριση.
4. Στην περίπτωση κατά την οποία πραγματοποιηθούν παραδόσεις αποβλήτων πέραν εκείνων που ορίζονται αναλόγως, η χρέωση για αυτές θα πραγματοποιείται με το ισχύον κανονικό τιμολόγιο, δηλαδή χωρίς έκπτωση.
5. Η ακολουθία παραδόσεων αποβλήτων που ορίζει κάθε εκπτώτικη κατηγορία αναφέρεται σε απόλυτο αριθμό προσεγγίσεων. Ως 1<sup>η</sup> προσέγγιση θεωρείται αυτή που λαμβάνει χώρα αμέσως μετά την αποδοχή από τον Ο.Λ.Β. Α.Ε. της αίτησης υπαγωγής σε εκπτώτικη κατηγορία. Εάν για παράδειγμα, η εκπτώτικη κατηγορία ορίζει παράδοση κάθε 4 προσεγγίσεις, το πλοίο δικαιούται της αντίστοιχης έκπτωσης στο πάγιο τέλος, εφόσον παραδίδει στην 1<sup>η</sup>, 5<sup>η</sup>, 9<sup>η</sup> κλπ ή 2<sup>η</sup>, 6<sup>η</sup>, 10<sup>η</sup> κλπ ή 3<sup>η</sup>, 7<sup>η</sup>, 11<sup>η</sup> κλπ ή 4<sup>η</sup>, 8<sup>η</sup>, 12<sup>η</sup> κλπ.

Εάν απαιτηθεί ενδιάμεση παράδοση, τότε αυτή θα χρεώνεται με το κανονικό (μη εκπτώτικό τιμολόγιο), ενώ η αντίστοιχη προσέγγιση θα προσμετράται στο σύνολο για τη συμπλήρωση τουλάχιστον 36 αφίξεων.

Η μη παράδοση αποβλήτων σε μια προβλεπόμενη προσέγγιση δε στερεί από το πλοίο το δικαίωμα έκπτωσης.



6. Οι παραδόσεις αποβλήτων που ξεπερνούν τις προβλεπόμενες ποσότητες και τα χρονικά όρια που καλύπτονται βάσει του πάγιου τέλους, θα χρεώνονται με το ισχύον κανονικό τιμολόγιο, χωρίς έκπτωση.

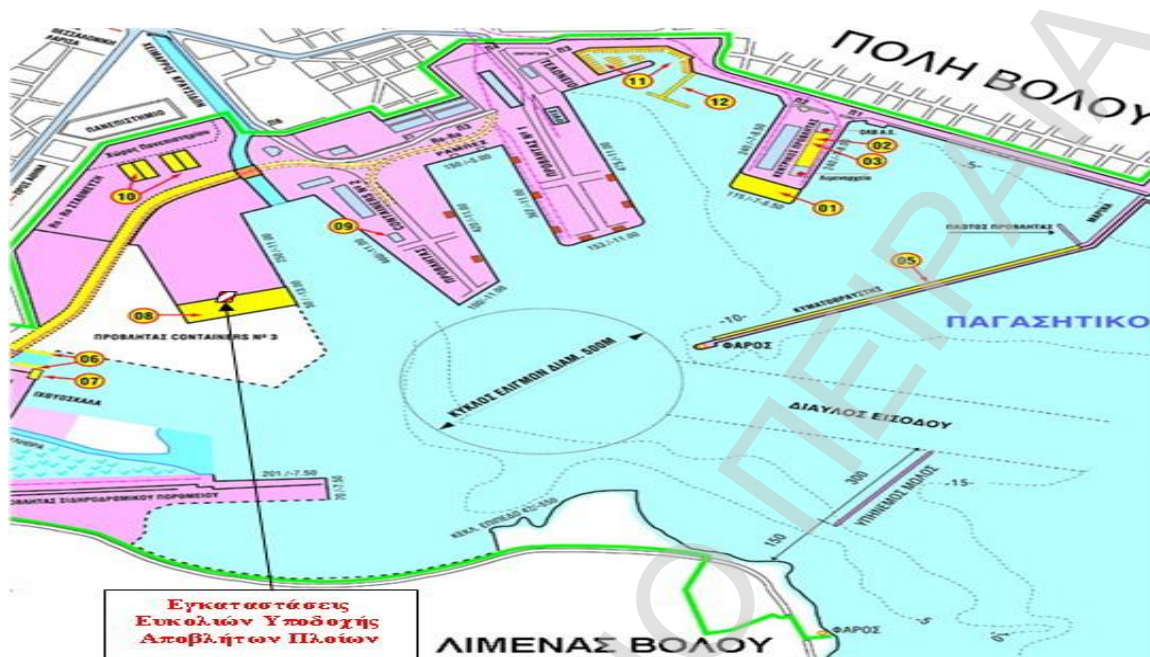
**Π. Εμπορικά Φ/Γ πλοία χωρητικότητας έως 500 Κ.Ο.Χ. τα οποία καταπλέουν αποκλειστικά στον Προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου (Προβλήτα Πευκακίων), προς εξυπηρέτηση τοπικής εμπορευματικής κίνησης (διακίνηση εμπορευμάτων στις Βόρειες Σποράδες), τους παρέχεται η δυνατότητα υπαγωγής τους στις παρακάτω εκπτώτικες κατηγορίες :**

- Πάγιο τέλος εξήντα ευρώ (€ 60,00) ανά κατάπλου. Περιλαμβάνει παράδοση στερεών απορριμμάτων έως ένα κ.μ. (1 m<sup>3</sup>) και χρόνο παράδοσης έως μία (1) ώρα.
- Πάγιο τέλος πενήντα ευρώ (€ 50,00) ανά κατάπλου, εφόσον το πλοίο πραγματοποιεί τουλάχιστον σαράντα οκτώ (48) προσεγγίσεις ανά έτος. Το πάγιο περιλαμβάνει παράδοση στερεών απορριμμάτων έως ένα κ.μ. (1 m<sup>3</sup>) και χρόνο παράδοσης έως μία (1) ώρα.

Επιπλέον περιπτώσεις που είναι πιθανό να εμφανιστούν και χρήζουν διευκρινήσεων:

1. Το πλοίο θα καταβάλλει τα κανονικά τέλη (€ 60,00) και μόλις συμπληρώσει τις 48 προσεγγίσεις θα του επιστρέφεται το ποσό που προκύπτει από την μείωση του πάγιου τέλους.
2. Στην περίπτωση παράδοσης υγρών αποβλήτων το πλοίο θα καταβάλει το πάγιο όπως αυτό ορίζεται από το κανονικό τιμολόγιο για την κατηγορία του, δηλαδή 245,70 ευρώ / ανά κατάπλου (Φ/Γ έως 2.500 Κ.Ο.Χ.). Το συγκεκριμένο πάγιο περιλαμβάνει τις ποσότητες και τους χρόνους παράδοσης στερεών – υγρών αποβλήτων που ορίζει το κανονικό τιμολόγιο.

Παρακάτω παρατίθεται Σχηματική απεικόνιση των Λιμενικών Εγκαταστάσεων Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων Πλοίων στο Λιμάνι του Βόλου:



#### Λιμενικός Οργανισμός Θεσσαλονίκης:

Με σχετική ανακοίνωση του Λιμενικού Οργανισμού στις **30 Απριλίου 2009**, κατόπιν απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου ΟΛΘ ΑΕ με αριθμό 3290/23-2-2007, 203η Συνεδρίαση, γνωστοποιούνται τα κάτωθι σχετικά με τα Τιμολόγια Παροχής Υπηρεσιών:

- ü Η ΟΛΘ ΑΕ είναι υπεύθυνη για ζημιές που αποδεδειγμένα οφείλονται σε λάθη και αμέλεια του προσωπικού της, υπαλληλικού και λιμενεργατικού.
- ü Κάθε ζημιά πρέπει να γνωστοποιείται στην ΟΛΘ ΑΕ. Η γνωστοποίηση πρέπει να γίνεται εγκαίρως στην ΟΛΘ ΑΕ για να ελεγχθεί η ζημιά πριν το πλοίο ή το φορτίο εγκαταλείψει το λιμένα, διαφορετικά η διαμαρτυρία δεν θα αναγνωρίζεται.
- ü Κάθε παράβαση των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού συνεπάγεται - ανάλογα και με την περίπτωση - το μη προγραμματισμό οποιασδήποτε εργασίας, καθώς και κάθε άλλη νόμιμη συνέπεια.

Ειδικότερα, στο Άρθρο 7 γίνεται αναφορά για τις διαδικασίες Κοινοποίησης παράδοσης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Το ειδικό έντυπο κοινοποίησης στοιχείων κατατίθεται 24 ώρες πριν από την άφιξη του πλοίου:

- 1) Στην αρμόδια υπηρεσιακή μονάδα της ΟΛΘ ΑΕ,
- 2) Στον ανάδοχο εκτέλεσης των υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων
- 3) Στην αρμόδια υπηρεσία του Λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης

Η κοινοποίηση αναφέρει μεταξύ των άλλων το είδος και την ποσότητα των αποβλήτων και καταλοίπων που προτίθεται να παραδώσει το πλοίο.

Ως προς το χρόνο άφιξης ενός πλοίου, θεωρούνται τα εξής:

Οι Ναυτικοί Πράκτορες οφείλουν να γνωστοποιούν εγγράφως ή ηλεκτρονικά στα Τμήματα Συντονισμού Λιμενικών Λειτουργιών και Προγραμματισμού τον κατάπλου αναμενόμενου πλοίου:

- 18 ώρες τουλάχιστον πριν την άφιξη του πλοίου, που προέρχεται από τα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης, Σμύρνης και Πειραιά.
- 24 τουλάχιστον ώρες πριν την άφιξη του πλοίου, που προέρχεται από τους λοιπούς λιμένες της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.
- 72 τουλάχιστον ώρες πριν την άφιξη του πλοίου, που προέρχεται από άλλους λιμένες.
- Η άφιξη επιβεβαιώνεται εγγράφως ή ηλεκτρονικά για τα φορτηγά πλοία που αναμένονται να καταπλεύσουν και να εξυπηρετηθούν:
  - Με την Α΄ βάρδια Από Δευτέρα έως Παρασκευή μέχρι την 15.00 ώρα της προηγούμενης ημέρας.
  - Με τη Β΄ & Γ΄ βάρδια Από Δευτέρα έως Παρασκευή μέχρι την 10.00 ώρα της ίδιας ημέρας.
  - Με την Α΄, Β΄ & Γ΄ βάρδια Σαββάτου μέχρι την 15.00 ώρα της προηγούμενης ημέρας.

- Με την Α΄, Β΄ & Γ΄ βάρδια Κυριακών & Αργιών μέχρι την 10.00 ώρα του Σαββάτου ή της εργασίμου ημέρας, που προηγείται της Αργίας.

Μη έγκαιρη επιβεβαίωση έχει ως **συνέπεια τον αποκλεισμό του πλοίου από τον προγραμματισμό καθορισμού θέσης πλεύρισης**, όπως επιπλέον και διάθεσης προσωπικού και μέσων, εκτός αν οι συνθήκες του λιμένα παρέχουν τη δυνατότητα άμεσης εξυπηρέτησης του πλοίου και του φορτίου.

Η Κατάταξη πλοίων και αντίστοιχα η τιμολογιακή τους χρέωση, έχει ως ακολούθως:

▼ Στην κατηγορία των αποκαλούμενων **κυψελοφόρων πλοίων** υπάγονται τα εξής:

- Τα πλοία ειδικής "διασκευής - μετασκευής" που τα κύτη τους διαθέτουν πλαίσια υποδοχής ή ειδικούς συνδέσμους και διακινούν αποκλειστικά εμπορευματοκιβώτια.
- Τα πλοία "μικτού φορτίου" εφόσον έχουν κύτη ή άλλους χώρους επί του καταστρώματος που προσφέρονται για τη υποδοχή εμπορευματοκιβωτίων.
- Τα οχηματαγωγά πλοία στα οποία η φορτοεκφόρτωση γίνεται με το σύστημα της κάθετης διακίνησης (Lo - Lo) με τη χρήση γερανογέφυρας και μεταφορικών και μηχανικών μέσων της ΟΛΘ ΑΕ.

Ειδικότερα, η χρέωση τελών για υπηρεσίες παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, εμφανίζεται στον παρακάτω Πίνακα:

<b>Κ.Ο.Χ</b>	<b>ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ</b>
1 ως 4.999	<b>191 €</b>
5.000 ως 9.999	<b>383 €</b>
10.000 ως 19.999	<b>574 €</b>
20.000 ως 29.999	<b>765 €</b>
30.000 και άνω	<b>957 €</b>

Οι προηγούμενες χρεώσεις αφορούν σε πάγιο τέλος, στο οποίο περιλαμβάνονται οι παρακάτω υπηρεσίες:

- Η παραλαβή πετρελαιοειδών αποβλήτων ως 7 κυβικά μέτρα και χρόνο παράδοσης μέχρι 2 ώρες. Κάθε επιπλέον κυβικό μέτρο θα χρεώνεται με 51 € και κάθε επιπλέον ώρα, επίσης με 51 €
- Η παραλαβή απορριμμάτων ως 5 κυβικά μέτρα και χρόνο παράδοσης μέχρι 1 ώρα. Κάθε επιπλέον κυβικό μέτρο θα χρεώνεται με 51 € και κάθε επιπλέον ώρα, επίσης με 51 €

Κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, σε περίπτωση παράδοσης απορριμμάτων πέραν της μιας φοράς, η χρέωση θα είναι ως ακολούθως:

- Εφόσον το πλοίο είναι στη ράδα, 102 € ελάχιστη χρέωση για παράδοση μέχρι 2 κυβικά μέτρα. Κάθε επιπλέον κυβικό μέτρο θα χρεώνεται με 51 €
- Εφόσον το πλοίο είναι στο ντοκο, 51 € για κάθε κυβικό μέτρο, που αποτελεί και την ελάχιστη χρέωση.

• Για τα Κρουαζιερόπλοια και Επιβατικά πλοία η χρέωση θα γίνεται ως εξής:

Στην περίπτωση που παραδώσει πετρελαιοειδή απόβλητα και απορρίμματα, ισχύουν οι ανωτέρω χρεώσεις κατά Κ.Ο.Χ. Στην περίπτωση που παραδώσει μόνο απορρίμματα, θα χρεώνονται με 138 € για ποσότητα μέχρι 5 κυβικά μέτρα. Κάθε επιπλέον κυβικό μέτρο θα χρεώνεται με 51 €

Κατά την παραμονή του κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι, σε περίπτωση παράδοσης απορριμμάτων πέραν της μιας φοράς, η ελάχιστη χρέωση θα είναι 102 € (για παράδοση μέχρι 2 κυβικά) . Κάθε επιπλέον κυβικό μέτρο θα χρεώνεται με 51 €

Για κάθε μια από τις δύο παραπάνω περιπτώσεις, εάν τα στερεά απορρίμματα είναι διαχωρισμένα, τότε επί των παραπάνω τιμών θα ισχύει έκπτωση 10%.

✓ Για τα Υδροπτέρυγα- Ρυμουλκά, η χρέωση θα γίνεται ως εξής:

Στην περίπτωση που παραδώσει πετρελαιοειδή απόβλητα και απορρίμματα ισχύουν οι ανωτέρω χρεώσεις κατά Κ.Ο.Χ. Στην περίπτωση που παραδώσει μόνο απορρίμματα θα χρεώνεται με 83 €

✓ Για τα Αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη Αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ, η χρέωση θα γίνεται ως εξής:

1. Για παράδοση υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων σε σταθερή δεξαμενή εντός του λιμένα:

- Ελλιμενιζόμενα: 35 €/μήνα
- Μη ελλιμενιζόμενα (διερχόμενα): 17,5 €/άφιξη

2. Για παράδοση σε βυτιοφόρο όχημα- υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων και για παραλαβή πετρελαιοειδών αποβλήτων ως 7 κυβικά μέτρα και χρόνο παράδοσης μέχρι 2 ώρες, η χρέωση είναι 191 € Κάθε επιπλέον κυβικό μέτρο και κάθε επιπλέον ώρα παράδοσης θα χρεώνεται με 51 € Στην προκειμένη περίπτωση (παράδοση σε βυτιοφόρο όχημα) θα αφαιρείται το σταθερό τέλος (35 €για ελλιμενιζόμενα και 17,5 € για μη ελλιμενιζόμενα) .

✓ Πάγιο τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών αποβλήτων:

- Ελλιμενιζόμενα: 35 €/μήνα
- Μη ελλιμενιζόμενα (διερχόμενα): 17,5 €/άφιξη.

✓ Για απορρίμματα εμποτισμένα με πετρελαιοειδή υφίσταται προσαύξηση των ανωτέρω σχετικών τιμών για κάθε κυβικό μέτρο κατά 50%.

Η έκδοση της τελωνειακής άδειας, για κάθε προσέγγιση του μέσου περισυλλογής (δεξαμενόπλοιο, βυτιοφόρο όχημα), περιλαμβάνεται στο πάγιο τέλος.

Σε περίπτωση παράδοσης ειδικών ή επικίνδυνων αποβλήτων η χρέωση θα είναι κατά περίπτωση.

Στο **ΦΕΚ 49 Β/ 19.01.2009**, αναφέρονται οι τροποποιήσεις και αναπροσαρμογές των Τιμολογίων για παροχή των Λιμενικών Υπηρεσιών. Βάσει αυτού λοιπόν, οι χρεώσεις προσαυξάνονται κατά 2,5%

### **Οργανισμός Λιμένος Πάτρας:**

Το Λιμάνι της Πάτρας διαθέτει τέσσερις κύριες προβλήτες. Στο ΒΑ άκρο του λιμένα βρίσκεται η Μαρίνα, όπου και λειτουργεί Σταθμός Υδροπλάνων εκτελώντας δρομολόγια προς Ιθάκη, Κεφαλονιά και Κέρκυρα. Στο Βόρειο άκρο υπάρχει Ιστιοπλοϊκός όμιλος.

Στην εικόνα της επόμενης σελίδας, φαίνονται οι προβλήτες και οι αποβάθρες του Λιμανιού της Πάτρας:



Ωστόσο, προωθείται η κατασκευή νέου λιμανιού. Τα έργα υποδομής του Νέου Λιμένα προβλέπεται να περιλαμβάνουν δύο Πύλες, δύο Τερματικούς Σταθμούς Επιβατών, Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, Πυροσβεστικό Σταθμό, Πύργο Ελέγχου καθώς και Τελωνείο, Αποθήκη-Μηχανουργείο στο Εμπορικό Τμήμα.



Αναμένεται πως το 2010 θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες των Λιμενικών έργων (κρηπιδώματα-κυματοθραύστης) των 4 νηοδόχων του Νέου Λιμανιού, καθώς και ο ένας Τερματικός Σταθμός, το Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, ο Πυροσβεστικός Σταθμός, οι κυκλοφοριακές διαμορφώσεις και οι πύλες των έργων υποδομής.

Με τη λειτουργία του Νέου Λιμένα προβλέπεται η αναβάθμιση της υπάρχουσας Μαρίνας δυναμικότητας 415 σκαφών κάτω των 15 μέτρων, η οποία θα δημιουργήσει ισχυρό πόλο έλξης και παράγοντα ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού, με την παράλληλη αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων θαλάσσιων υποδομών. Η δημιουργία λοιπόν εκσυγχρονισμένης Νέας Μαρίνας με δυνατότητα πολλαπλών χρήσεων (θαλάσσιος τουρισμός, δραστηριότητες εμπορίου, εστίασης, αναψυχής κλπ) και δυναμικότητας 256 σκαφών μήκους 15-70 μέτρων, πρόκειται να αποτελέσει πύλη εισόδου για το θαλάσσιο τουρισμό στο Ιόνιο Πέλαγος.

Ο Προϋπολογισμός του Έργου αγγίζει το ποσό των 50 εκατ. ευρώ και πραγματοποιείται με πηγές χρηματοδότησης από το Β ΚΠΣ και INTERREG, ενώ υλοποιείται μέσω του ΥΠΕΧΩΔΕ/ ΕΥΔΕ – ΜΕΔΕ.

Η ακολουθούμενη τιμολογιακή πολιτική πραγματοποιείται σύμφωνα με την ΚΥΑ 8122.1/ 03/ 04 (ΦΕΚ 310/ Β/ 04), η οποία και είναι όμοια με αυτή του Λιμανιού του Πειραιά.

### **Οργανισμός Λιμένος Πειραιά:**

#### **ΤΕΛΗ & ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ:**

Σύμφωνα με τη Νομοθεσία οι διάφορες κατηγορίες πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Λ.Π. Α.Ε. υπόκεινται σε τέλη και τιμολόγια για την παροχή των υπηρεσιών της παρούσας. Ο τρόπος και τα τέλη χρήσης των ευκολιών υποδοχής καταλοίπων έχουν καθορισθεί από τον Ο.Λ.Π. Α.Ε. κατόπιν σχετικών διαβουλεύσεων με τους χρήστες των ευκολιών υποδοχής και παρατίθενται αναλυτικά στη συνέχεια. Τα τέλη χρήσης των ευκολιών υποδοχής καταλοίπων και τα τιμολόγια για την παροχή των υπηρεσιών αυτών έχουν εγκριθεί από το ΥΕΝ.



Τα πλοία διακρίνονται σε πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες (φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, κρουαζιερόπλοια, επισκευαζόμενα πλοία), και σε πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες.

### 1. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:

Τα πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες, καταβάλλουν **προκαταβαλλόμενα τέλη**, τα οποία,

**α) εάν παραδώσουν απόβλητα, επιστρέφονται** αφού παρακρατηθούν τα ακόλουθα ποσοστά:

- Ποσοστό 15% του τέλους, θα παρακρατείται από τον Ο.Λ.Π. Α.Ε., προκειμένου να καλυφθούν τα διοικητικά κόστη που επιβαρύνονται, οι υπηρεσίες ευκολιών υποδοχής του Ο.Λ.Π. Α.Ε. και των αναδόχων εταιρειών, από την συγκεκριμένη διαδικασία.

- Επίσης ένα επιπλέον ποσοστό, 5% του τέλους, θα παρακρατείται από τον Ο.Λ.Π. Α.Ε. για να διατεθεί αποκλειστικά για την ανάπτυξη – λειτουργία και συντήρηση εφαρμογής παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων των πλοίων, σύμφωνα με την Α.Π. 8111.1/01/04/23-1-2004 εγκύκλιο ΥΕΝ/ΓΓΛΠ/ΔΛΠ. Το ποσοστό αυτό θα αποδίδεται στην ανάδοχο εταιρεία, με μέριμνα και δαπάνες της οποίας, θα αναπτυχθεί και θα λειτουργήσει η ανωτέρω εφαρμογή.

Η επιστροφή του υπολοίπου από τα προκαταβαλλόμενα τέλη θα γίνεται, αφού προσκομισθούν από τον εκπρόσωπο του πλοίου, τα παραστατικά παράδοσης των καταλοίπων και εξόφλησης των υπηρεσιών αυτών.

**β) Εφόσον δεν παραδώσουν απόβλητα, παρακρατείται ολόκληρο το ποσό** των προκαταβαλλόμενων τελών εκ των οποίων ποσοστό 5% θα αποδίδεται στην ανάδοχο εταιρεία, με μέριμνα και δαπάνες της οποίας, θα αναπτυχθεί και θα λειτουργήσει η ανωτέρω εφαρμογή.

Τα τέλη αυτά θα καταβάλλονται απευθείας στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. / ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΛΟΙΩΝ & ΕΠΙΒΑΤΩΝ/ΤΜΗΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΥΚΟΛΙΩΝ.

Με την παράδοση των αποβλήτων, το πλοίο θα τιμολογηθεί από τις ανάδοχες εταιρείες για τις υπηρεσίες που θα του προσφέρουν σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον εγκεκριμένο τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών (δηλαδή ανάλογα με το είδος και την

ποσότητα των αποβλήτων) και η αντίστοιχη είσπραξη θα γίνει απευθείας από τις ανάδοχες εταιρείες. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα, οι ανάδοχες εταιρείες θα καταβάλουν στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. τα σχετικά δικαιώματα που του αναλογούν.

Επίσης, οι ανάδοχες εταιρείες θα ενημερώνουν εγγράφως, εντός 24 ωρών, το Τμήμα Περιβαλλοντικών Ευκολιών για κάθε πλοίο που χρησιμοποίησε τις υπηρεσίες τους.

Το συνολικό ποσό που θα προκύπτει από την παρακράτηση του 15% της παρ. (α) και από την μη επιστροφή των προκαταβαλλόμενων τελών της παρ. (β) (περίπτωση μη παράδοση καταλοίπων από το πλοίο), αφαιρουμένου του ποσοστού 5% που αποδίδεται για την ανάπτυξη και λειτουργία της ανωτέρω εφαρμογής, θα δημιουργήσει το ταμείο του Τμήματος Περιβαλλοντικών Ευκολιών. Από το ποσό αυτό ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. θα παρακρατεί ποσοστό 50% προς κάλυψη των διαχειριστικών και λοιπών λειτουργικών αναγκών, ενώ θα καταβάλλει στην αντίστοιχη ανάδοχο εταιρεία, για την κάλυψη των αιτιολογημένων λειτουργικών εξόδων της, μέσω του Τμήματος Περιβαλλοντικών Ευκολιών του ΟΛΠ ΑΕ, το υπόλοιπο 50% του αντίστοιχου παρακρατούμενου τέλους. Έτσι θα καταβάλλει, ποσοστό 50%, του υπολειπόμενου ως άνω παρακρατούμενου τέλους υγρών αποβλήτων στην ανάδοχο εταιρεία υγρών καταλοίπων και ποσοστό 50% του υπολειπόμενου ως άνω παρακρατούμενου τέλους στερεών αποβλήτων στην ανάδοχο εταιρεία στερεών καταλοίπων. Η εκκαθάριση αυτή θα γίνεται στο τέλος κάθε μήνα.

Τα πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες, εφόσον παραδώσουν απόβλητα, πληρώνουν για τη χρήση των ευκολιών υποδοχής, ανάλογα με τις παραδιδόμενες ποσότητες καταλοίπων και τις αντίστοιχες τιμές μονάδος, του τιμολογίου του ΟΛΠ ΑΕ.

## **2. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:**

Τα πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες, καταβάλλουν ανταποδοτικά τέλη για την χρήση των ευκολιών υποδοχής, για συγκεκριμένες κατά περίπτωση ποσότητες αποβλήτων και ανάλογη συχνότητα χρήσης των ευκολιών.

### 3.3 ΠΑΓΙΑ ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ:

#### **3.3.1. ΤΕΛΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:**

Κάθε πλοίο που καταπλέει στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Π. Α.Ε. (Φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια, επισκευαζόμενα) θα καταβάλλει τέλος διαχείρισης υγρών αποβλήτων. Το τέλος αυτό υπολογίζεται με τον τύπο:

$$T = \sigma T \times \sigma M$$

όπου :

T = Τέλος

$\sigma T$  = σταθερός συντελεστής διαχείρισης υγρών αποβλήτων = 200

$\sigma M$  = συντελεστής ανάλογος του μεγέθους του πλοίου (Κ.Ο.Χ)

Ο συντελεστής  $\sigma M$  δίνεται από τον κάτωθι πίνακα:

<b>ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ</b>	<b><math>\sigma M</math></b>
<b>Κ.Ο.Χ. = 0 – 1.000</b>	<b>1</b>
<b>Κ.Ο.Χ. = 1.000 – 5.000</b>	<b>2</b>
<b>Κ.Ο.Χ. = 5.000 – 10.000</b>	<b>3</b>
<b>Κ.Ο.Χ. = 10.000 – 25.000</b>	<b>5</b>
<b>Κ.Ο.Χ. = 25.000 – 50.000</b>	<b>8</b>
<b>Κ.Ο.Χ. = &gt; 50.000</b>	<b>10</b>

Επομένως:

$$T \text{τέλος} = 200 \times \sigma M$$

Επομένως το τέλος διαμορφώνεται, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.

### **3.3.2. ΤΕΛΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ & ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:**

Κάθε πλοίο που καταπλέει στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Π. Α.Ε. θα καταβάλλει τέλος διαχείρισης στερεών αποβλήτων και απορριμμάτων. Το τέλος αυτό υπολογίζεται σύμφωνα με τους Κ.Ο.Χ. για τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα επισκευαζόμενα και τον αριθμό πληρωμάτων και επιβατών για τα επιβατηγά και τα κρουαζιερόπλοια, ως εξής:

#### **α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΑ:**

Το τέλος αυτό υπολογίζεται με τον τύπο:

$$T = \sigma T \times \sigma M$$

όπου :

T = Τέλος

$\sigma T$  = σταθερός συντελεστής διαχείρισης στερεών αποβλήτων = 100 για φορτηγά & δεξαμενόπλοια και = 150 για επισκευαζόμενα πλοία

$\sigma M$  = συντελεστής ανάλογος του μεγέθους του πλοίου (Κ.Ο.Χ)

Ο συντελεστής  $\sigma M$  ακολουθεί τις τιμές του παραπάνω πίνακα

Επομένως το τέλος διαμορφώνεται, ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του πλοίου.

### **3.4 ΠΑΓΙΑ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΤΕΛΗ:**

Για τα πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια ή έχουν συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς στο λιμάνι του Πειραιά εφαρμόζεται πάγιο ανταποδοτικό τέλος, ανά κατηγορία και είδος πλοίου για την παροχή υπηρεσιών χρήσης των ευκολιών υποδοχής. Τα κατωτέρω αναφερόμενα ανταποδοτικά τέλη εφαρμόζονται ξεχωριστά για κάθε ένα πλοίο και όχι για ομάδες πλοίων.

### **3.4.1 ΠΑΓΙΑ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΤΕΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:**

#### **1. Ε/Γ - Ο/Γ ανοικτού τύπου Αργοσαρωνικού**

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια ):**

Το ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων είναι **1,80 € / ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση ανά ημερολογιακό τετράμηνο, για ποσότητα 15m<sup>3</sup> και για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 2 ώρες.

Σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου απασχόλησης του βυτιοφόρου ή εάν η παράδοση γίνει πέραν εργασίμων ωρών ή ημερών ή τα πλοία αυτά χρειαστούν περισσότερες της μιας παραδόσεων εντός του ίδιου ημερολογιακού τετραμήνου, η χρέωση θα επιβαρύνεται αντίστοιχα, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

#### **2. Ε/Γ - Ο/Γ κλειστού τύπου Αργοσαρωνικού:**

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια ):**

Προβλέπεται ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων **2,40 € / ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση εντός του ίδιου ημερολογιακού τριμήνου για ποσότητα μέχρι 15 m<sup>3</sup> και για απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 2 ώρες κάθε φορά .

#### **3. Ε/Γ Ταχύπλοα (Υ/Δ και ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ)**

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια ):**

Ορίζεται ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων στα **3,50 € /ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση στο αυτό ημερολογιακό δίμηνο για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 2 ώρες, για κάθε πλοίο κάθε φορά.

**4. Μικρά φορτηγά κάτω των 2000 ΚΟΧ με συγχούς κατάπλους στο λιμένα του Πειραιά**

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια ):**

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων **3,50 €/ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση σε χρονικό διάστημα εντός του ιδίου ημερολογιακού διμήνου για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 2 ώρες, για κάθε πλοίο κάθε φορά.

**5. Ε/Γ - Ο/Γ:**

Τα πλοία αυτά κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες, ανάλογα την ποσότητα παραγωγής καταλοίπων που έχουν και την αποθηκευτική ικανότητα καταλοίπων που διαθέτουν.

Η κατάταξη γίνεται σύμφωνα με τον εξής τύπο:

$$\lambda = \frac{P\omega}{S\omega} \times 0,80$$

όπου  $P\omega = 1\%$  της μηνιαίας κατανάλωσης καυσίμου σε  $m^3$

$S\omega =$  αποθηκευτική ικανότητα καταλοίπων του πλοίου σε  $m^3$

Εάν η τιμή του  $\lambda$  είναι μικρότερη ή ίση του 0,5 το πλοίο εντάσσεται στην υποκατηγορία Α και η ανταπόδοση του τέλους του μεταφράζεται σε μια παραλαβή καταλοίπων ανά δίμηνο .

Εάν η τιμή του  $\lambda$  είναι μεγαλύτερη του 0,5 το πλοίο εντάσσεται στην υποκατηγορία Β και η ανταπόδοση του τέλους του μεταφράζεται σε μια παραλαβή καταλοίπων μηνιαίως.

### 5.1. Υποκατηγορία Α ( λ μικρότερο ή ίσο του 0,5 )

*(Κατά την χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια):*

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων, που καθορίζεται στα **3,60 € / ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση στο αυτό ημερολογιακό δίμηνο για ποσότητα μέχρι 15 m<sup>3</sup> και για απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 2 ώρες κάθε φορά.

### 5. 2 . Υποκατηγορία Β ( λ μεγαλύτερο του 0,5 :

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων είναι στα **7,20 € / ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση στον ίδιο ημερολογιακό μήνα για ποσότητα μέχρι 15 m<sup>3</sup> και για απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 2 ώρες κάθε φορά.

### **6. Κρουαζιερόπλοια με τακτικούς πλόες**

*(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν κρουαζιέρες):*

Το ύψος του ημερήσιου σταθερού τέλους ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων βρίσκεται στα **10 € / ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση εντός του ίδιου ημερολογιακού μήνα για ποσότητα μέχρι 20 m<sup>3</sup> και για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 2 ώρες, για κάθε πλοίο κάθε φορά.

### **7. Υδροφόρα και Δ/Ξ Εφοδιασμού πλοίων**

*(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν πλόες):*

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων είναι στα **3,60 € / ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση στο αυτό ημερολογιακό δίμηνο για ποσότητα μέχρι 15m<sup>3</sup> για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου μέχρι 2 ώρες και για κάθε πλοίο κάθε φορά.

**Στην περίπτωση κατά την οποία η παράδοση γίνεται απευθείας στον Π/Δ, το τέλος θα μειώνεται κατά το ήμισυ.**

### **8. Ρομουλκά**

*(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν πλόες):*

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων στα **3,30 € / ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει μια παράδοση στο αυτό ημερολογιακό

δίμηνο για ποσότητα μέχρι 15m<sup>3</sup> για συνολική απασχόληση του βυτιοφόρου 2 ώρες, για κάθε πλοίο κάθε φορά.

Στην περίπτωση κατά την οποία η παράδοση γίνεται απευθείας στον Π/Δ, το τέλος θα μειώνεται κατά το ήμισυ .

#### **9. Αλιευτικά – Σκάφη αναψυχής <12 επιβατών:**

Τα σκάφη αυτά εξαιρούνται από την καταβολή τέλους και καταβάλλουν τίμημα παράδοσης καταλοίπων κάθε φορά που παραδίδουν στην ευκολία υποδοχής. Το ποσό της χρέωσης έχει καθοριστεί να είναι **30 €ανά παράδοση.**

#### **10. Μικρά Ε/Γ πλοία κλειστού τύπου που εκτελούν δρομολόγια:**

- Πειραιάς -Σαλαμίνα
- Πέραμα - Σαλαμίνα
- Πειραιά - Αίγινα

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια):**

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων **0,5 €/ ημέρα.**

#### **11. Λάντζες**

**(κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια ):**

Σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών καταλοίπων καθορισμένο στα **40 €/ εξάμηνο.**

Τα ανωτέρω σκάφη ( Περιπτώσεις 9, 10 και 11) θα παραδίδουν τα υγρά κατάλοιπά τους σε δεξαμενές που θα τοποθετηθούν σε κατάλληλους χώρους κατόπιν υποδείξεως του Ο.Λ.Π. Α.Ε. Σε περίπτωση που τα σκάφη αυτά χρειαστούν βυτιοφόρο όχημα για παράδοση κατευθείαν σε αυτό, η χρέωση και η τιμολόγηση θα γίνεται σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο .



### **3.5 ΠΑΓΙΑ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΤΕΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:**

#### ***1. Ε/Γ - Ο/Γ ανοικτού τύπου Αργοσαρωνικού***

***(Κατά την χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια):***

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων στα **25 €/ ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι  $2\text{m}^3$  και για περιπτώσεις μη συμπιεσμένων απορριμμάτων. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται μέσω εξοπλισμού (containers 10, 20  $\text{m}^3$ ) που θα παραχωρείται από τον ανάδοχο και θα τοποθετείται στους προβλήτες.

#### ***2. Ε/Γ - Ο/Γ κλειστού τύπου Αργοσαρωνικού***

***(Κατά την χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια):***

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων είναι **30 €/ ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι  $2\text{m}^3$ , μη συμπιεσμένων απορριμμάτων την ημέρα. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται μέσω εξοπλισμού (containers 10, 20  $\text{m}^3$ ) που θα παραχωρείται από τον ανάδοχο και θα τοποθετείται στους προβλήτες.

#### ***3. Ε/Γ - Ο/Γ ανοικτού τύπου που εκτελούν δρομολόγια Πέραμα – Σαλαμίνα.***

***(Κατά την χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια):***

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων **150 €/ μήνα**. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι  $3\text{m}^3$ , μη συμπιεσμένων απορριμμάτων την εβδομάδα. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται μέσω εξοπλισμού (containers 10, 20  $\text{m}^3$ ) που θα παραχωρείται από τον ανάδοχο και θα τοποθετείται στους προβλήτες, με συχνότητα περισυλλογής τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα.

#### ***4. Ε/Γ Ταχύπλοα (Υ/Δ και ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ)***

***(Κατά την χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια):***

Ημερήσιο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων καθοριζόμενο στα **15 €/ ημέρα**. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι  $1\text{m}^3$ , μη συμπιεσμένων απορριμμάτων την ημέρα. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται μέσω

εξοπλισμού (containers 10, 20 m<sup>3</sup>) που θα παραχωρείται από τον ανάδοχο και θα τοποθετείται στους προβλήτες.

#### **5. Ε/Γ - Ο/Γ**

**(Κατά την χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια):**

Σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων αγγίζει τα 65 €/ άφιξη. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι 3m<sup>3</sup>, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά άφιξη. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται απευθείας από τα εξυπηρετούμενα πλοία, με τα χερσαία ή τα πλωτά μέσα περισυλλογής του αναδόχου.

#### **6. Κρουαζιερόπλοια με τακτικούς πλόες**

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν κρουαζιέρες):**

Το σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων έχει καθοριστεί στα 100 €/ άφιξη. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι 3m<sup>3</sup>, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά άφιξη. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται απευθείας από τα εξυπηρετούμενα πλοία, με τα χερσαία ή τα πλωτά μέσα περισυλλογής του αναδόχου.

#### **7. Υδροφόρα και Δ/Ξ Εφοδιασμού πλοίων**

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν πλόες):**

Μηνιαίο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων στα 130 €/ μήνα. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι 3m<sup>3</sup>, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά 15 ημέρες. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται μέσω εξοπλισμού (containers 10, 20 m<sup>3</sup>) που θα παραχωρείται από τον ανάδοχο και θα τοποθετείται στους προβλήτες, με συχνότητα περισυλλογής τουλάχιστον ανά δεκαπενθήμερο.

#### **8. Ρομουλκά .**

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν πλόες):**

Μηνιαίο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων στα 50 €/ μήνα. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι 1,5m<sup>3</sup>, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά 15 ημέρες. Η παράδοση των απορριμμάτων θα πραγματοποιείται μέσω εξοπλισμού (containers 10, 20 m<sup>3</sup>) που θα παραχωρείται από τον ανάδοχο και θα τοποθετείται στους προβλήτες, με συχνότητα περισυλλογής τουλάχιστο ανά δεκαπενθήμερο.

**9. Μικρά φορτηγά κάτω των 2000 ΚΟΧ με συχνούς κατάπλους στο λιμένα του Πειραιά.**

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν πλόες):**

Μηνιαίο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων, καθοριζόμενο στα **130 €/ μήνα**.

**10. Αλιευτικά – Σκάφη αναψυχής <12 επιβατών:**

Τα σκάφη αυτά **εξαιρούνται** από την καταβολή τέλους και πληρώνουν τίμημα παράδοσης αποβλήτων κάθε φορά που παραδίδουν στην ευκολία υποδοχής, σύμφωνα με το εκάστοτε εγκεκριμένο τιμολόγιο.

**11. Μικρά Ε/Γ πλοία κλειστού τύπου που εκτελούν δρομολόγια:**

- Πειραιάς - Σαλαμίνα
- Πέραμα - Σαλαμίνα
- Πειραιά - Αίγινα

**(Κατά τη χρονική περίοδο που εκτελούν δρομολόγια):**

Μηνιαίο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων **75 €/ μήνα**. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι 2m<sup>3</sup>, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων ανά δεκαπενθήμερο.

**12. Λάντζες:**

Μηνιαίο σταθερό τέλος ευκολίας υποδοχής στερεών καταλοίπων στα **50 € / εξάμηνο**. Το τέλος αυτό καλύπτει παράδοση μέχρι δύο 2m<sup>3</sup>, μη συμπιεσμένων απορριμμάτων το εξάμηνο.

### **3.6 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:**

Οι κατωτέρω αναφερόμενες παρατηρήσεις επί των τελών αφορούν όλα τα τέλη, όπως αυτά παρουσιάστηκαν στις παραγράφους 4.1 και 4.2:

α) Τα ημερήσια προαναφερόμενα ανταποδοτικά τέλη, υπολογίζονται επί όλων των ημερολογιακών ημερών του μήνα (δηλαδή 30 ημέρες), κατά την χρονική περίοδο που εκτελούν πλόες. Ακόμη και η παραμονή για λίγες ώρες της ημέρας χρεώνεται ως ακέραια ημέρα. Κατά τις χρονικές περιόδους που δεν εκτελούν πλόες δεν καταβάλλονται τέλη από τα πλοία.

β) Στην περίπτωση κατά την οποία, πλοίο εντεταγμένο στο σύστημα ανταποδοτικού τέλους, αποσυρθεί για οποιοδήποτε λόγο από τους πλόες και έχει παραδώσει ή προτίθεται να παραδώσει τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα του και τα απόβλητα του, χωρίς ωστόσο να έχει καταβάλλει το σύνολο των τελών που του αναλογούν για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο που αντιστοιχεί στην κατηγορία του, θα χρεώνεται με το σύνολο των τελών της χρονικής περιόδου που αντιστοιχεί στην κατηγορία του.

γ) Κάθε παράδοση υγρών καταλοίπων απαιτεί την έκδοση τελωνειακής αδειάς, το κόστος της οποίας, ανέρχεται στο ποσό των **90 €**. Η έκδοση αυτής γίνεται με μέριμνα της Αναδόχου εταιρείας, το δε κόστος επιβαρύνει το εξυπηρετούμενο πλοίο.

δ) Οι δεξαμενές και τα containers που θα εγκατασταθούν στις προβλήτες, όπως προβλέπεται στις προαναφερόμενες παραγράφους, αποτελούν υποχρέωση των Αναδόχων Εταιριών. Επίσης η Ανάδοχος Εταιρεία οφείλει να διασφαλίζει ότι τα containers που τοποθετεί στις προβλήτες για την συλλογή των απορριμμάτων, δεν προκαλούν οποιαδήποτε μορφή ρύπανσης στον χερσαίο ή θαλάσσιο χώρο όπως π.χ. οσμές, διαρροές υγρών ή στερεών.

### **3.7 ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΠΑΙΝΟΥΝ ΣΕ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ:**

#### **A. ΠΛΟΙΑ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ:**

Οι προϋποθέσεις εφαρμογής της ανωτέρω ρύθμισης για την παραμονή των εν λόγω πλοίων στην Επισκευαστική περιοχή είναι οι ακόλουθες:

##### **1. Υγρά απόβλητα:**

Τα πλοία συνεχίζουν να καταβάλουν τα ανταποδοτικά τέλη τακτικών πλόων που αντιστοιχούν στην κατηγορία που υπάγονται, ώσπου να ολοκληρωθεί η συγκεκριμένη περίοδος που ορίζεται από την κατηγορία αυτή.

Στην περίπτωση παράδοσης μέσα στο ανωτέρω χρονικό διάστημα, η παράδοση καλύπτεται από τα ανταποδοτικά τέλη που έχουν καταβληθεί ή θα καταβληθούν με την ολοκλήρωση της περιόδου.

Σε περίπτωση επιπλέον παραδόσεων μέσα στο ίδιο χρονικό διάστημα, οι παραδόσεις αυτές θα χρεώνονται με το τιμολόγιο πέραν των ανταποδοτικών τελών για τα πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες.

Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω χρονικής περιόδου, τα πλοία δεν θα χρεώνονται με τέλη, ενώ κάθε παράδοση θα χρεώνεται με το τιμολόγιο που έχει εφαρμογή στα επισκευαζόμενα πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες. Αν το πλοίο επιστρέψει στα τακτικά δρομολόγια πριν λήξει η περίοδος του, αυτή συνεχίζεται. Αν το πλοίο επιστρέψει στα τακτικά δρομολόγια μετά τη λήξη της περιόδου του, τότε ξεκινάει νέα περίοδος.

##### **2. Στερεά απόβλητα:**

Για το διάστημα των 15 πρώτων ημερών θα καταβάλλονται τα ανταποδοτικά τέλη τακτικών πλόων που αντιστοιχούν στην κατηγορία του πλοίου. Οι παραδόσεις που θα γίνονται στο ανωτέρω χρονικό διάστημα θα καλύπτονται από τα ανταποδοτικά τέλη, ενώ οι επιπλέον παραδόσεις θα τιμολογούνται με το τιμολόγιο πέραν των ανταποδοτικών τελών.

Μετά την πάροδο των 15 ημερών, τα πλοία δεν θα χρεώνονται με τέλη, ενώ κάθε παράδοση θα χρεώνεται με το τιμολόγιο που έχει εφαρμογή στα επισκευαζόμενα πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες. Πρόκειται για την κατηγορία Β παρ. 7.2. του τιμολογίου παραλαβής στερεών καταλοίπων, χωρίς την καταβολή έκτακτου τέλους.

Για τα πλοία που καταλαμβάνουν προσωρινές επισκευαστικές θέσεις, οι οποίες έχουν οριστεί από τον ΟΛΠ ΑΕ στο Κεντρικό λιμάνι Πειραιά, αυτά δεν θα καταβάλουν τέλη για το διάστημα που παραμένουν στις θέσεις αυτές. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια παραμονής στις προσωρινές επισκευαστικές θέσεις, οι παραδόσεις αποβλήτων (υγρά και στερεά) θα χρεώνονται με το αντίστοιχο τιμολόγιο που έχει εφαρμογή στα επισκευαζόμενα πλοία, χωρίς την καταβολή έκτακτου τέλους.

## **B. ΠΛΟΙΑ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΠΛΟΩΝ:**

Για πλοία που πραγματοποιούν έκτακτους πλόες στη λιμενική περιοχή αρμοδιότητας του ΟΛΠ Α.Ε. και βρίσκονται σε επισκευή, ισχύουν τα κάτωθι:

- Σε περίπτωση που το πλοίο φύγει από την επισκευαστική θέση και επιστρέψει εντός 10 ημερών στο λιμάνι, με την προϋπόθεση ότι έχει κρατήσει τη θέση επισκευής για το ανωτέρω διάστημα, **δεν θα χρεώνεται εκ νέου** με τέλος για την παροχή ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων.
- Εάν το πλοίο φύγει και δεν κρατήσει τη θέση επισκευής, τότε **δεν θα χρεώνεται μέχρι επιστροφής του στο λιμάνι εντός 5 ημερών**. Για επιστροφή από την έκτη μέρα και έκτοτε θα χρεώνεται με το αντίστοιχο τέλος σύμφωνα με το Τιμολόγιο του ΟΛΠ Α.Ε.

**Γ.ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ -ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΟΛΠ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΕΡΓΟ ΜΕΣΩ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΜΟ ΤΟΥ ΟΛΠ.:**

Τα σκάφη αυτά θα παραδίδουν τα στερεά και υγρά απόβλητα που παράγονται από τη λειτουργία τους στις Ευκολίες Υποδοχής Αποβλήτων του ΟΛΠ ΑΕ καταβάλλοντας για κάθε παράδοση το αντίστοιχο τίμημα που προβλέπεται στο τιμολόγιο,. Τα ανωτέρω σκάφη δεν υποχρεούνται να καταβάλλουν τέλη στερεών και υγρών αποβλήτων σε μηνιαία βάση στον ΟΛΠ ΑΕ.

**Δ. ΧΡΕΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ:**

Για τα επικίνδυνα απόβλητα και τα απόβλητα που αποτελούν κατάλοιπα φορτίου και δεν περιλαμβάνονται στις κατηγορίες αποβλήτων που προαναφέρθηκαν - όπως αυτά κατατάσσονται σύμφωνα με την κείμενη Νομοθεσία - καθώς και για κάθε είδους επικίνδυνων αποβλήτων που χρήζουν ειδικής μεταχείρισης, όσον αφορά την παραλαβή τους, όσο και για την επεξεργασία και την τελική διάθεση τους, η χρέωση των υπηρεσιών παραλαβής και διάθεσης των αποβλήτων αυτών, θα γίνεται **κατόπι συμφωνίας** μεταξύ του αναδόχου, του χρήστη και του ΟΛΠ ΑΕ. Η χρέωση των υπηρεσιών αυτών θα εξαρτάται από το είδος, την επικινδυνότητα και τον τρόπο επεξεργασίας και διάθεσης των αποβλήτων αυτών. Όλα τα παραστατικά διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων θα τηρούνται στο Τμήμα Περιβαλλοντικών Ευκολιών.

**Ε. ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΠΕΡΑΝ ΤΩΝ ΠΑΓΙΩΝ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ:**

Η παραλαβή των καταλοίπων, πέραν αυτών που παραλαμβάνονται μέσω των ανταποδοτικών τελών, θα χρεώνεται με τα κάτωθι τιμολόγια:

## **I. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:**

**Ø Για παραλαβή υγρών και πετρελαιοειδών καταλοίπων, στις εγκαταστάσεις της Αναδόχου Εταιρείας:**

### ***a.1.1. Για επιβατηγά – φορτηγά:***

- Τιμή κατ' αποκοπή για 3ώρες για ποσότητα μέχρι **200MT : 250 €**
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 3ώρου) : **200 €/h**
- >>>> MT (πέραν των 200MT) : **1 €/MT**

### ***a.1.2. Για δεξαμενόπλοια:***

- Τιμή κατ' αποκοπή για 4ώρες για ποσότητα μέχρι **400MT : 350 €**
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 4ώρου) : **200 €/h**
- >>>> MT (πέραν των 400MT) : **1 €/MT**

**Ø Παραλαβή με Δ/Ξ της Αναδόχου, το οποίο και καταπλέει στην θέση του εξυπηρετούμενου πλοίου:**

### ***a.2.1. Για επιβατηγά – φορτηγά:***

- Τιμή κατ' αποκοπή για 3ώρες για ποσότητα μέχρι **200MT: 550 €**
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 3ώρου) : **250 €/h**
- >>>> MT (πέραν των 200MT) : **1,30 €/MT**

### ***a.2.2. Για Δεξαμενόπλοια:***

- Τιμή κατ' αποκοπή για 3ώρες για ποσότητα μέχρι **400MT : 600 €**
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 3ώρου) : **200 €/h**
- >>>> MT (πέραν των 400MT) : **1,50 €/MT**



**a.3 Παραλαβή με βυτιοφόρο αυτοκίνητο της Αναδόχου:**

- Τιμή κατ' αποκοπή για 2ώρες μέχρι 15MT : 250 €
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 2ώρου) : 55 €/h
- >>>> MT (πέραν των 15MT) : 20 €/MT

**a.4. Παραλαβές με αντλητικά μέσα της Αναδόχου:**

Όλες οι ανωτέρω παραλαβές θα γίνονται με αντλητικά μέσα του εξυπηρετούμενου πλοίου. Σε περίπτωση αδυναμίας του εξυπηρετούμενου πλοίου η Ανάδοχος Εταιρεία υποχρεούται να παρέχει δικά της αντλητικά μέσα με πρόσθετη χρέωση.

- Με χρήση παλμικής αντλίας και παροχή αέρα από το εξυπηρετούμενο πλοίο, αντλητικής ικανότητας έως 30 m<sup>3</sup>/ώρα, ανάλογα με το ιξώδες, την απόσταση, το βάθος σημείου αναρρόφησης κ.α.:

- Τιμή κατ' αποκοπή για χρήση έως 3 ώρες : 500 €
- Πέραν των 3 ωρών πρόσθετη επιβάρυνση : 150 €/ώρα

- Πετρελαιοκίνητη αντλία , αντλητικής ικανότητας έως 30 m<sup>3</sup>/ώρα, ανάλογα με το ιξώδες, την απόσταση, το βάθος σημείου αναρρόφησης κ.α.:

- Τιμή κατ' αποκοπή για χρήση έως 3 ώρες : 700 €
- Πέραν των 3 ωρών πρόσθετη επιβάρυνση : 200 €/ώρα

- Ειδική υδραυλική αντλία MARFLEX, για την απάντληση μεγάλης ποσότητας και μεγάλου ιξώδους πετρελαίου/ αντλητικής ικανότητας έως 150 m<sup>3</sup>/ώρα, ανάλογα με το ιξώδες, την απόσταση, το βάθος σημείου αναρρόφησης κ.α.:

- Τιμή κατ' αποκοπή για χρήση έως 4 ώρες : 4.000 €
- Πέραν των 4 ωρών πρόσθετη επιβάρυνση : 600 €/h

Ωστόσο, το τελικό κόστος του συναφούς τιμολογίου ανά περίπτωση διαμορφώνεται από σειρά αντικειμενικών παραγόντων όπως: ιξώδες, απόσταση και βάθος σημείου αναρρόφησης, διατομή σημείου πρόσβασης, ιδιαιτερότητα δεξαμενής και δυνατότητα πρόσβασης, στοιχεία τα οποία θα καθορίζουν από τεχνικής πλευράς τι είδους αντλία και βοηθητικά μέσα απαιτούνται, καθώς επίσης και το απαιτούμενο προσωπικό για την εκτέλεση της αιτούμενης ολικής απάντλησης και πάντοτε κατόπιν συμφωνίας - κατά περίπτωση - μεταξύ της εταιρίας και πλοίου και την σύμφωνη γνώμη του ΟΛΠ ΑΕ.

#### **Ø Λύματα – Βοθρολύματα:**

##### ***β.1. Παραλαβή με βυτιοφόρο αυτοκίνητο της Αναδόχου:***

- Τιμή κατ' αποκοπή έως 2ώρες μέχρι 15MT : **350 €**
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 2ώρου) : **100 €/h**
- >> >> >> MT (πέραν των 15) : **30 €/MT**

##### ***β.2. Παραλαβή με σύνδεση στο αποχετευτικό δίκτυο του Ο.Λ.Π. Α.Ε.:***

- Τιμή κατ' αποκοπή ανά σύνδεση έως 5 ώρες : **200 €**
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 5ώρου) : **25 €**
- Τιμή κατ' αποκοπή (μεγάλης διαρκείας) για το πρώτο 24ώρο : **700 €**
- Επιβάρυνση ανά 24ώρο (πέραν του πρώτου) : **600 €**

#### **Ø Επικίνδυνα υγρά κατάλοιπα:**

Τιμή κατόπιν συμφωνίας χρήστη, αναδόχου και ΟΛΠ ΑΕ κατά περίπτωση και ύστερα από ανάλυση και αναγνώριση, που θα γνωστοποιούνται στον ΟΛΠ ΑΕ των προς παραλαβή επικινδύνων καταλοίπων.

#### **Ø Προσαυξήσεις:**

**δ.1.** Οι ανωτέρω τιμές των ως άνω παραγράφων θα ισχύουν κατά το κανονικό ωράριο εργασίας εργασίμων ημερών από 07.00- 15.00 ώρας

- Προσαύξηση πέραν ωραρίου εργασίμων ημερών : 40%
- Προσαύξηση Σαββατοκύριακων ή άλλων επισήμων αργιών: 60%

**δ.2.** Οι ανωτέρω τιμές των παραγράφων (α.2, α.2.1, α.2.2.) ισχύουν για όλους τους λιμενικούς χώρους αρμοδιότητας του Ο.Λ.Π. Α.Ε., πλην του αγκυροβολίου (Ράδας), όπου θα προσαυξάνονται κατά 40%.

**δ.3.** Οι τιμές της παραγράφου (α.3 και β.1.) για τους λιμενικούς χώρους της Σαλαμίνας θα προσαυξάνονται κατά 50%.

## **II. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΚΤΑΚΤΟΥΣ ΠΛΟΕΣ:**

**Ø** Για παραλαβή υγρών και πετρελαιοειδών καταλοίπων στις εγκαταστάσεις της Αναδόχου Εταιρείας:

### ***α.1.1. Για επιβατηγά – φορτηγά:***

- Τιμή κατ' αποκοπή έως 3ώρες για ποσότητα μέχρι 200MT : 300 €
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 3ώρου) : 250 €/h
- >>> MT (πέραν των 200) : 1 €/MT

### ***α.1.2. Για δεξαμενόπλοια:***

- Τιμή κατ' αποκοπή έως 4ώρες για ποσότητα μέχρι 400MT : 400 €
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 4ώρου) : 250 €/h
- >>> MT (πέραν των 400) : 1 €/MT

**Ø** Παραλαβή με Δ/Ξ της Αναδόχου, η οποία και καταπλέει στη θέση του εξυπηρετούμενου πλοίου:

### ***α.2.1. Για επιβατηγά – φορτηγά:***

- Τιμή κατ' αποκοπή έως 3ώρες για ποσότητα μέχρι 200MT: 600 €
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 3ώρου) : 270 €/h
- >>> MT (πέραν των 200) : 1,50 €/MT

***a.2.2. Για Δεξαμενόπλοια:***

- Τιμή κατ' αποκοπή έως 3ώρες για ποσότητα μέχρι 400MT : 800 €
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 3ώρου) : 270 €/h
- >>>> MT (πέραν των 400) : 1,80 €/MT

***a.3 Παραλαβή με βυτιοφόρο αυτοκίνητο του Αναδόχου:***

- Τιμή κατ' αποκοπή έως 2ώρες μέχρι 15MT : 270 €
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 2ώρου) : 55 €/h
- >>>> MT (πέραν των 15) : 20 €/MT

***a.4. Παραλαβές με αντλητικά μέσα του Αναδόχου:***

Όλες οι ανωτέρω παραλαβές θα γίνονται με αντλητικά μέσα του εξυπηρετούμενου πλοίου. Σε περίπτωση αδυναμίας του εξυπηρετούμενου πλοίου ο ανάδοχος υποχρεούται να παρέχει δικά του αντλητικά μέσα.

- Με χρήση παλμικής αντλίας και παροχή αέρα από το εξυπηρετούμενο πλοίο, αντλητικής ικανότητας έως 30 m<sup>3</sup>/ώρα, ανάλογα με το ιξώδες, απόσταση, το βάθος σημείου αναρρόφησης κ.α.:

- Τιμή κατ' αποκοπή για χρήση έως 3 ώρες : 500 €
- Πέραν των 3 ωρών πρόσθετη επιβάρυνση : 150 €/ώρα

- Πετρελαιοκίνητη αντλία , αντλητικής ικανότητας έως 30 m<sup>3</sup> /ώρα, ανάλογα με το ιξώδες, την απόσταση, το βάθος σημείου αναρρόφησης κ.α.:

- Τιμή κατ' αποκοπή για χρήση έως 3 ώρες : 700 €
- Πέραν των 3 ωρών πρόσθετη επιβάρυνση : 200 €/ώρα

- Ειδική υδραυλική αντλία MARFLEX (για την απάντληση μεγάλης ποσότητας και μεγάλου ιξώδους πετρελαίου/ αντλητικής ικανότητας έως 150 m<sup>3</sup>/ ώρα, ανάλογα με το ιξώδες, την απόσταση, το βάθος σημείου αναρρόφησης κ.α.:

- Τιμή κατ' αποκοπή για χρήση έως 4 ώρες : 4000 €
- Πέραν των 4 ωρών πρόσθετη επιβάρυνση : 600 €/h

### Ø **Λύματα- βοθρολύματα:**

#### **β.1. Παραλαβή με βυτιοφόρο αυτοκίνητο του Αναδόχου:**

- Τιμή κατ' αποκοπή έως 2ώρες μέχρι 15MT : 350 €
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 2ώρου) : 100 €/h
- >>> MT (πέραν των 15) : 30 €/MT

#### **β.2. Παραλαβή με σύνδεση στο αποχετευτικό δίκτυο του Ο.Λ.Π. Α.Ε.:**

- Τιμή κατ' αποκοπή ανά σύνδεση έως 5 ώρες : 230 €
- Επιβάρυνση για κάθε επιπλέον ώρα (πέραν του 5ώρου) : 30 €
- Τιμή κατ' αποκοπή (μεγάλης διάρκειας) για το πρώτο 24ώρο : 750 €
- Επιβάρυνση ανά 24ώρο (πέραν του πρώτου) : 650 €

### Ø **Επικίνδυνα υγρά κατάλοιπα:**

Τιμή κατόπιν συμφωνίας χρήστη, αναδόχου και ΟΛΠ ΑΕ κατά περίπτωση και ύστερα από ανάλυση-αναγνώριση η οποία θα γνωστοποιείται στον ΟΛΠ ΑΕ των προς παραλαβή επικινδύνων καταλοίπων.

### Ø **Προσαυξήσεις:**

Ομοίως με προηγούμενη περίπτωση.

### Ø **Επικίνδυνα στερεά κατάλοιπα:**

Τιμή κατόπιν συμφωνίας χρήστη, αναδόχου και ΟΛΠ ΑΕ κατά περίπτωση και ύστερα από ανάλυση-αναγνώριση η οποία θα γνωστοποιείται στον ΟΛΠ ΑΕ των προς παραλαβή επικινδύνων καταλοίπων.

Νέες υπηρεσίες που μπορεί να προκύψουν είναι αντικείμενο τιμολογίου του ΟΛΠ ΑΕ. Για κάθε νέα υπηρεσία της αναδόχου εταιρείας θα γίνεται διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς και εισήγηση από την αρμόδια Υπηρεσία στο ΔΣ/ΟΛΠ Α.Ε. για την οριστικοποίηση του τιμολογίου.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΥΠΟΛΟΙΠΟΥΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΕΝ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΤΙΠΟΤΑ, ΟΠΟΤΕ ΥΠΟΘΕΤΟΥΜΕ ΠΩΣ ΣΤΗΡΙΖΟΝΤΑΙ ΑΚΡΙΒΩΣ ΣΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ Η ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Στις επόμενες σελίδες, παραθέτουμε στατιστικό Πίνακα για τα βασικότερα λιμάνια της χώρας μας σχετικά με καίρια ερωτήματα για τον τρόπο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων. Η ανάλυση βασίστηκε σε στοιχεία προερχόμενα από τους ίδιους τους Λιμενικούς Οργανισμούς και τις ανακοινώσεις στις οποίες προβαίνουν χάριν ενημέρωσης των χρηστών τους. Από την ανάλυση που ακολουθεί, προκύπτουν μερικά χρήσιμα συμπεράσματα.

### ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1:

ΛΙΜΑΝΙ	ΟΔΗΓΙΑ	ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	ΥΠΑΡΞΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ	ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ
<b>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</b>	2007/71/ΕΚ	EUROSHORE & Αντιρρυπαντική (από το 1983)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	1. Προκαταβολικά Τέλη (έκτακτοι πλόες) 2. Πάγια Ανταποδοτικά Τέλη (τακτικοί πλόες) 3. Πάγια Τέλη βάσει Κ.Ο.Χ.
<b>ΘΕΣ/ ΝΙΚΗ</b>	2007/71/ΕΚ	NORTH AEGEAN	-	ΝΑΙ	-

		SLOPS			
<b>ΒΟΛΟΣ</b>	2000/59/ΕΚ	NORTH AEGEAN SLOPS	ΝΑΙ	-	Πάγιο Τέλος βάσει Κ.Ο.Χ.
<b>ΗΡΑΚΛΕΙΟ</b>	-	HEC A.E.	-	-	-
<b>ΠΑΤΡΑ</b>	-	Αντιρρυσπαντική (από το 2003)	ΝΑΙ	-	1. Μηνιαία χρέωση βάσει Κ.Ο.Χ. 2. Εφάπαξ καταβολή ανά κατάπλου
<b>ΗΓ/ΝΙΤΣΑ</b>	Κοινοτικές Οδηγίες και Ελληνική Νομοθεσία, Μάρτιος 2003	Αντιρρυσπαντική (από το 2003)	ΝΑΙ	-	-
<b>ΚΑΒΑΛΑ</b>	-	Αντιρρυσπαντική (από το 2003)	-	-	-
<b>ΡΑΦΗΝΑ</b>	-	Αντιρρυσπαντική (από το 2002)	-	-	-
<b>ΛΑΥΡΙΟ</b>	2007/71/ΕΚ	Αντιρρυσπαντική (από το 2003)	-	-	-
<b>ΚΕΡΚΥΡΑ</b>	-	Αντιρρυσπαντική (από το 2003)	-	-	-
<b>ΕΛΕΥΣΙΝΑ</b>	2007/71/ΕΚ	Αντιρρυσπαντική (από το 2003)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	1. Πάγια Προκαταβολικά Τέλη με επιπλέον παρακράτηση 5% επί του τέλους (τακτικοί πλόες) 2. Καταβολή 20% επί του Προκαταβαλλόμενου Τέλους, από το οποίο 5%

					αποδίδεται στην Ανάδοχο Εταιρεία (έκτακτοι πλόες) 3. Τα λοιπά ομοίως με Οργανισμό Λιμένα Πειραιά
<b>ΚΟΡΙΝΘΟΣ</b>	-	Αντιρρυσπαντική (από το 2003)	-	-	-
<b>ΑΔΕΞ/ ΠΟΛΗ</b>	2007/71/ΕΚ	Αντιρρυσπαντική (από το 2004) & NORTH AEGEAN SLOPS	ΝΑΙ	ΝΑΙ	-

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2:**

<b>ΛΙΜΑΝΙ</b>	<b>ΠΑΡΟΧΗ ΕΚΠΤΩΣΕΩ</b>	<b>ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ</b>	<b>ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ</b>	<b>ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ*</b>	<b>ΕΛΕΓΧΟΣ</b>
<b>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</b>	ΝΑΙ	ΝΑΙ (άρθρο 9, ΚΥΑ 3418/07/2002)	Η ισχύς των τελών και τιμολογίων είναι ετήσια και αναπροσαρμόζεται την 1 <sup>η</sup> Ιανουαρίου κάθε έτους βάσει Ετήσιου Πληθωρισμού, ΔΤΚ και Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικών. Ο υπολογισμός των αναπροσαρμοζόμενων τιμολογίων πραγματοποιείται από τον Ανάδοχο Διαχείρισης Αποβλήτων	-	ΝΑΙ



			(01.08.2009)		
<b>ΘΕΣ/ΝΙΚΗ</b>	-	-	ΝΑΙ	-	ΝΑΙ
<b>ΒΟΛΟΣ</b>	ΝΑΙ	Βάσει Νομοθεσίας	-	-	-
<b>ΗΡΑΚΛΕΙΟ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΠΑΤΡΑ</b>	-	-	ΦΕΚ 2204/Β/2008	-	-
<b>ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΚΑΒΑΛΑ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΡΑΦΗΝΑ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΛΑΥΡΙΟ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΚΕΡΚΥΡΑ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΕΛΕΥΣΙΝΑ</b>	ΝΑΙ	ΝΑΙ (άρθρο 9, ΚΥΑ 3418/07/2002)	Ομοίως με Οργανισμό Λιμένος Πειραιά	-	ΝΑΙ
<b>ΚΟΡΙΝΘΟΣ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ</b>	ΝΑΙ	ΝΑΙ (άρθρο 9, ΚΥΑ 3418/07/2002)	Ομοίως με Οργανισμό Λιμένος Πειραιά	-	ΝΑΙ
				-	

\* Η επιβολή Κυρώσεων προβλέπεται, εν προκειμένω όμως εξετάστηκε η περίπτωση εφαρμογής της.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3:**

ΛΙΜΑΝΙ	ΥΠΑΡΞΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΓΙΑ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ	ΤΗΡΗΣΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΡΟΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ	ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ	ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ & ΕΛΕΓΧΟΥ EMAS	ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
<b>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</b>	-	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Εφαρμογή από το 2004 του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης PERS (Port Environmental Review System), δημιουργία του ECOPORTS και την υποστήριξη του ESPO. Αναθεώρηση της εφαρμογής το2008.	Τμήμα Περιβαλλοντικών Ευκολιών που υπάγεται σε Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πλοίων και Επιβατών και συνεργάζεται με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τη Γ.Γ.Λ.Λ.Π
<b>ΘΕΣ/ΝΙΚΗ</b>	-	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πιστοποίηση PERS	-
<b>ΒΟΛΟΣ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΗΡΑΚΛΕΙΟ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΠΑΤΡΑ</b>	-	ΝΑΙ	ΝΑΙ	-	-
<b>ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ</b>	-	ΝΑΙ	ΝΑΙ	-	-
<b>ΚΑΒΑΛΑ</b>	-	-	ΝΑΙ	-	-
<b>ΡΑΦΗΝΑ</b>	-	ΝΑΙ	-	-	-
<b>ΛΑΥΡΙΟ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΚΕΡΚΥΡΑ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΕΛΕΥΣΙΝΑ</b>	-	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Ομοίως με Οργανισμό Λιμένος Πειραιά	Ομοίως με Οργανισμό Λιμένος Πειραιά
<b>ΚΟΡΙΝΘΟΣ</b>	-	-	-	-	-
<b>ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ</b>	-	ΝΑΙ	ΝΑΙ	-	-

Από την ανάλυση που προηγήθηκε, είναι δυνατόν να καταλήξουμε στα παρακάτω βασικά συμπεράσματα:

1. Δε γνωστοποιείται από όλους τους Λιμενικούς Οργανισμούς η υιοθέτηση ή μη των Κοινοτικών Οδηγιών όπως αυτοί απαιτούνται για τη διαχείριση αποβλήτων πλοίων. Μάλιστα, ο Λιμενικός Οργανισμός Ηγουμενίτσας εμφανίζεται να μένει προσκολλημένος στο παρελθόν και να εφαρμόζει τις διατάξεις της προηγούμενης ΚΥΑ, που αφομοιώθηκαν κιάλας με καθυστέρηση 3 ετών.
2. Παρότι υπάρχει πληθώρα Τεχνικών Εταιρειών, ικανών να διαχειριστούν τα απόβλητα, εν τούτοις οι Λιμενικοί Οργανισμοί εμφανίζονται να επιλέγουν ως Αναδόχους συγκεκριμένες εταιρείες. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός της πανελλαδικής κάλυψης από 2 κυρίως Εταιρείες, τουλάχιστον για μακροπρόθεσμο διάστημα. Το γεγονός αυτό πιθανώς να οφείλεται στην κατοχή καλύτερης τεχνογνωσίας από τις εν λόγω εταιρείες, στη χρέωση πιο δίκαιης τιμολόγησης, στην αναβαθμισμένη παροχή υπηρεσιών και στην αποφυγή από πλευράς των Λιμενικών Φορέων να διεξάγουν Διαγωνισμό για κήρυξη Νέου Αναδόχου.
3. Το σύστημα Τιμολόγησης, το οποίο και εφαρμόζεται κάθε φορά φαίνεται να ποικίλλει και να είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων. Εντύπωση προκαλεί πως στον τρόπο καθορισμού των λιμενικών τελών Πάτρας, δε γίνεται λόγος για το ενδεχόμενο της παροχής Εκπτώσεων.
4. Ως προς την αναγνώριση Εξαιρέσεων, οι αρμόδιες αρχές βασίζονται σε προγενέστερη ΚΥΑ και ειδικότερα στην ΚΥΑ 3418/07/2002.

Ουσιαστικά, το οικονομικό τοπίο που διέπει τους Λιμενικούς Οργανισμούς εμφανίζεται θολό και η πληροφόρηση να είναι μη επαρκής. Από την άλλη, η εκτενής αναφορά σε υποπεριπτώσεις πλοίων και η πληθώρα των διαχωρισμών ανά κατηγορίες πλοίων, συχνότητες δρομολογίων, αριθμό φορών κατάπλου, Κ.Ο.Χ και άλλων παραμέτρων, έχουν ως συνέπεια τη δημιουργία ασαφούς κλίματος.

5. Σχετικά με την αναπροσαρμογή των τιμολογίων, αυτή προβλέπεται σύμφωνα με τα επίπεδα του ετήσιου Πληθωρισμού, το ΔΤΚ και τις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικών. Ωστόσο, θεωρώ πως πρέπει να συνεκτιμηθούν και άλλοι παράγοντες όπως είναι ο βαθμός εκσυγχρονισμού των υποδομών, η γρηγορότερη και πιο ποιοτική παροχή λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και το μέγεθος των επενδύσεων για την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και την επιμόρφωση όλων των αρμόδιων φορέων.

Μια τέτοια εξέλιξη, προωθεί περισσότερο τον ανταγωνισμό μεταξύ των Λιμενικών Οργανισμών και τους εξωθεί σε περαιτέρω προσπάθειες βελτίωσης και συνεχούς εγρήγορσης. Γενικά όμως, το τελικό αποτέλεσμα μιας ανταγωνιστικής αγοράς είναι να αφήνει ικανοποιημένους τόσο τους χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών όσο και τους παρόχους αυτών.

6. Για τα έτη 2008 και 2009, καμία αναφορά σε επιβολή κύρωσης δε γίνεται. Το γεγονός αυτό μπορεί να είναι ευχάριστο, καθώς αποδεικνύει πως τόσο οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις λειτουργούν άψογα όσο και ότι οι χρήστες των υπηρεσιών αυτών έχουν συμμορφωθεί πλήρως στις Κοινοτικές Οδηγίες για τον τρόπο χειρισμού των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου αυτού. Από την άλλη πλευρά όμως, ίσως και να είναι λυπηρό, καθώς δύναται να υποκρύπτει μια αδυναμία των αρμόδιων μηχανισμών ελέγχου να εντοπίσουν παραβάσεις οι οποίες φυσικά θα έχουν μεσοπρόθεσμα αποτελέσματα τουλάχιστον. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός πως εντός 2 ετών και μάλιστα στα πλαίσια της προσπάθειας εφαρμογής μιας νεότερης ΚΥΑ, καμία επιβολή κύρωσης δε γνωστοποιήθηκε, ούτε καν για λόγους αποτροπής από ανάλογες πράξεις. Προφανώς, ή όλα λειτουργούν κατά άρτιο τρόπο ή οι ελλείψεις σε ζητήματα επιθεωρήσεων, υποδομών και γνωστοποιήσεων είναι σημαντικά.

7. Ευχάριστο είναι το γεγονός πως τα περισσότερα λιμάνια της χώρας μας τηρούν στατιστικά στοιχεία για λόγους φυσικά εντοπισμού αδυναμιών και βελτίωσης αυτών. Παράλληλα, η εισαγωγή νέων τεχνολογιών και η συμμετοχή σε Περιβαλλοντικά Προγράμματα και Οργανισμούς, καταδεικνύουν το έντονο ενδιαφέρον των Λιμενικών Οργανισμών μας, όχι

μόνο στο να συμπορευτούν με τις διεθνείς εξελίξεις, αλλά να τις ξεπεράσουν κιόλας.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του Λιμενικού Οργανισμού Ελευσίνας που δραστηριοποιείται σε μια προσπάθεια Ανέλκυσης Ναυαγίων στην περιοχή στα πλαίσια του προγράμματος AIS.

8. Τέλος, καθώς η Συμμετοχή στο Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Ελέγχου EMAS είναι εθελοντική, κανένας Λιμενικός Οργανισμός στην Ελλάδα δεν το έχει υιοθετήσει, με εξαίρεση εκείνον της Αλεξανδρούπολης. Παρόλα αυτά, τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια έχουν ενσωματώσει στις λειτουργίες τους την Πιστοποίηση PERS.

Το γεγονός αυτό φανερώνει μια άρνηση ή αδυναμία εφαρμογής αυστηρότερων κριτηρίων ελέγχου. Τα αίτια αυτής της χάραξης πολιτικής ωστόσο, θα πρέπει να συνεκτιμηθούν με την αντίστοιχη πολιτική που έχει υιοθετηθεί από τα υπόλοιπα ναυτικά κράτη σε Ευρωπαϊκό αλλά και Διεθνές Επίπεδο. Μια στείρα εφαρμογή Κοινοτικής Συμβουλής μπορεί να επιφέρει αποτελέσματα αντίθετα από τα αναμενόμενα, καθώς θα ήταν δυνατή μια μετακύληση των παρόντων χρηστών των ελληνικών λιμενικών υπηρεσιών προς λιμάνια γειτονικών και ανταγωνιστικών προς εμάς χωρών. Σκοπός λοιπόν είναι η σωστή ενσωμάτωση των όποιων οδηγιών της Ε.Ε. και η εναρμόνιση αυτών προς τα αντίστοιχα ελληνικά δεδομένα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

### ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

#### 4.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ:

Προκειμένου όπως είμαστε σε θέση να προβλέψουμε τις εξελίξεις και να εξετάσουμε τις προοπτικές, αναφορικά με τη Διαχείριση Αποβλήτων Πλοίων, χρήσιμη θεωρείται πρωταρχικά μια ανάλυση της δεδομένης κατάστασης.

Η μέθοδος που ακολουθείται, βασίζεται σε δεδομένα που αφορούν κατά βάση τον ελλαδικό χώρο. Ωστόσο, η χώρα μας ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Διεθνών Ναυτιλιακών και Περιβαλλοντικών Οργανισμών, αλλά και λόγω της γεωγραφικής της θέσης, όπως επίσης και της τεράστιας επιρροής που ασκεί σε παγκόσμιο επίπεδο στον κλάδο της Ναυτιλίας, δεν μπορεί να εξεταστεί αποκομμένη από τις εξελίξεις στον υπόλοιπο κόσμο. Οπότε και η παρουσίαση που ακολουθεί, στηρίζεται σε όσο το δυνατόν πλησιέστερα δεδομένα της ελληνικής πραγματικότητας.

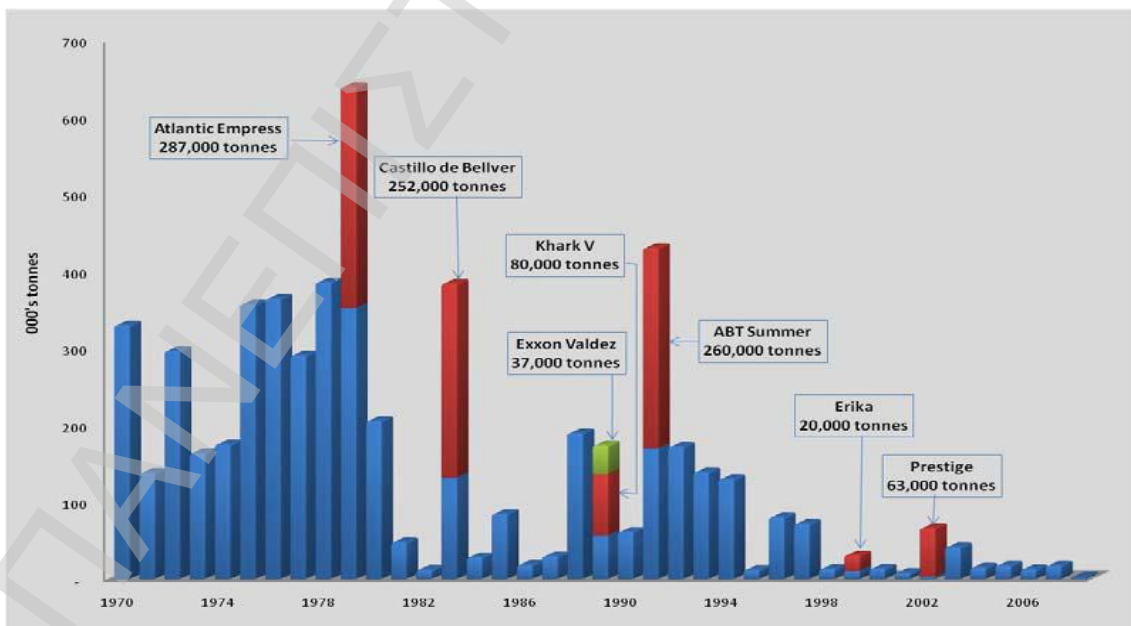
Οφείλουμε να διευκρινίσουμε πως η εν λόγω ανάλυση παρουσιάζει δυσκολίες, εξαιτίας του γεγονότος ότι η Λιμενική Βιομηχανία χαρακτηρίζεται για την έντονη πολυμορφία της. Αυτό και μόνο καθιστά πολύ δύσκολη, ίσως και ανέφικτη τη διεξαγωγή εξατομικευμένων συμπερασμάτων για κάθε λιμάνι, οπότε και την αντίστοιχη αναμενόμενη έκβαση των πραγμάτων. Παρόλα αυτά, θα γίνει μια προσπάθεια παρουσίασης των ενδεχόμενων προοπτικών υπό το πρίσμα της τρέχουσας κατάστασης και γεγονότων που προβλέπεται να ασκήσουν επιρροή στο μεσοπρόθεσμο τουλάχιστον μέλλον.

Σύμφωνα με έρευνα που διενήργησε το 2008 ο **ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Ltd)**, καταλήγει στην ακόλουθη διεξαγωγή στατιστικών πορισμάτων και καταγραφής γεγονότων για τη χρονική περίοδο από το 1970 ως το 2006. Διευκρινίζεται πως η έρευνα αφορά σε εμφάνιση και δημιουργία πετρελαιοκηλίδων άνω των 700 τόνων.



ΠΗΓΗ: “ Oil Tanker Spill Statistics: 2008”, ITOPF

Όπως φαίνεται από την εξέλιξη των γεγονότων, η εμφάνιση λίγων αλλά πολύ μεγάλων πετρελαιοκηλίδων ανεβάζουν τα ποσοστά σε υψηλά νούμερα. Έτσι, το 73% των πετρελαιοκηλίδων οφείλεται σε 10 κυρίως σοβαρά ναυτικά ατυχήματα:

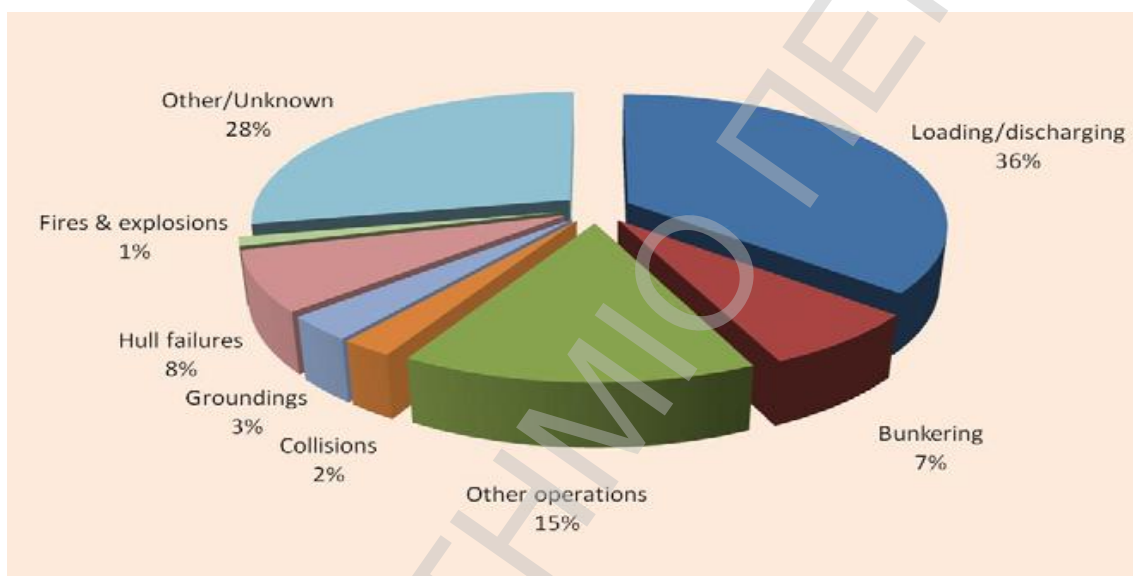


ΠΗΓΗ: “ Oil Tanker Spill Statistics: 2008”, ITOPF

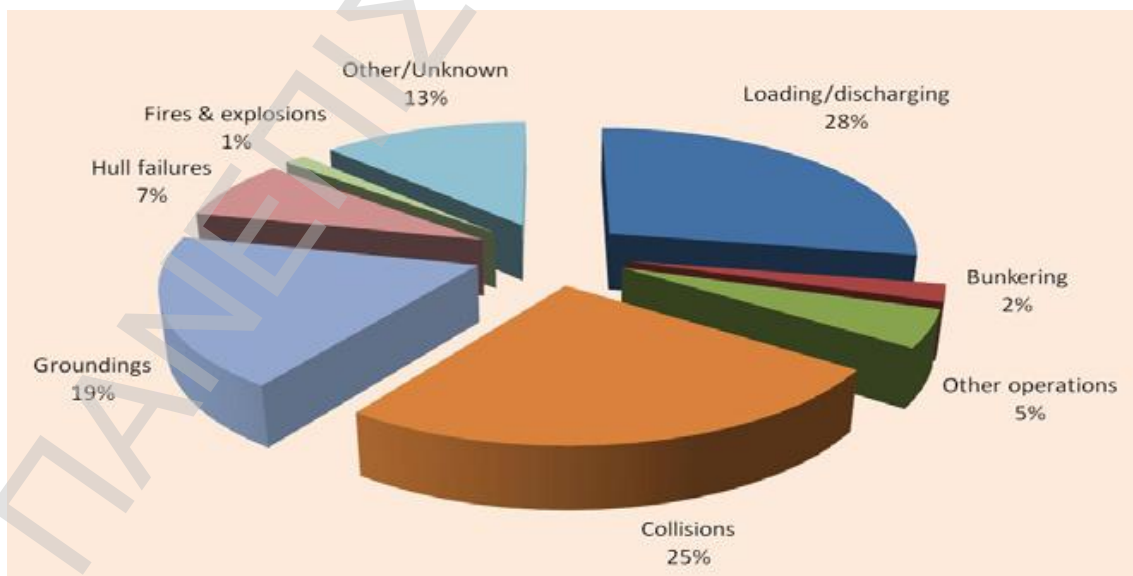
Μία πετρελαιοκηλίδα εξ' αυτών, αφορά την Ελλάδα. Συνέβη το 1980 στον Κόλπο του Ναβαρίνο από το πλοίο *Irenes Serenade* και ο συνολικός όγκος πετρελαίου που εκχύθηκε στη θάλασσα ήταν 100.000 τόνοι.

Εν συνεχεία, παραθέτουμε τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης έρευνας για διάφορους όγκους πετρελαιοκηλίδων εντός της περιόδου 1974 ως 2008. Η ανάλυση περιλαμβάνει και διαχωρίζει την εμφάνιση πετρελαϊκών ρυπάνσεων βάσει και της κατηγοριοποίησης αυτών σε κατηγορίες:

#### SPILLS OF < 7 TONNES BY CAUSE, 1974 – 2008:

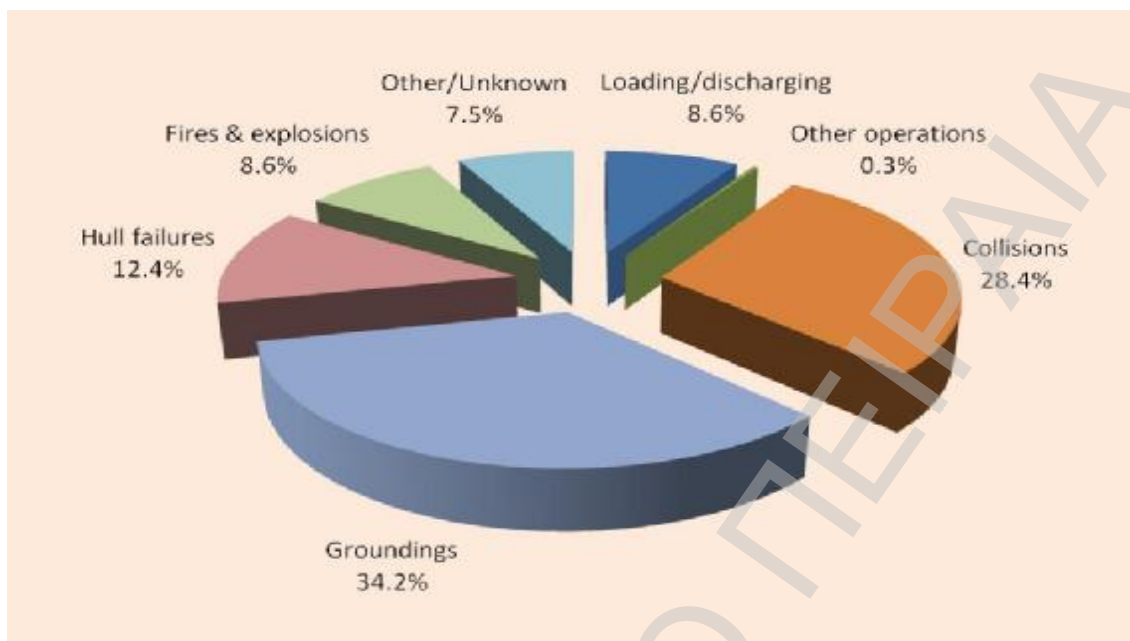


#### SPILLS OF 7 - 700 TONNES BY CAUSE, 1974 – 2008:





### SPILLS OF > 700 TONNES BY CAUSE, 1974 – 2008:



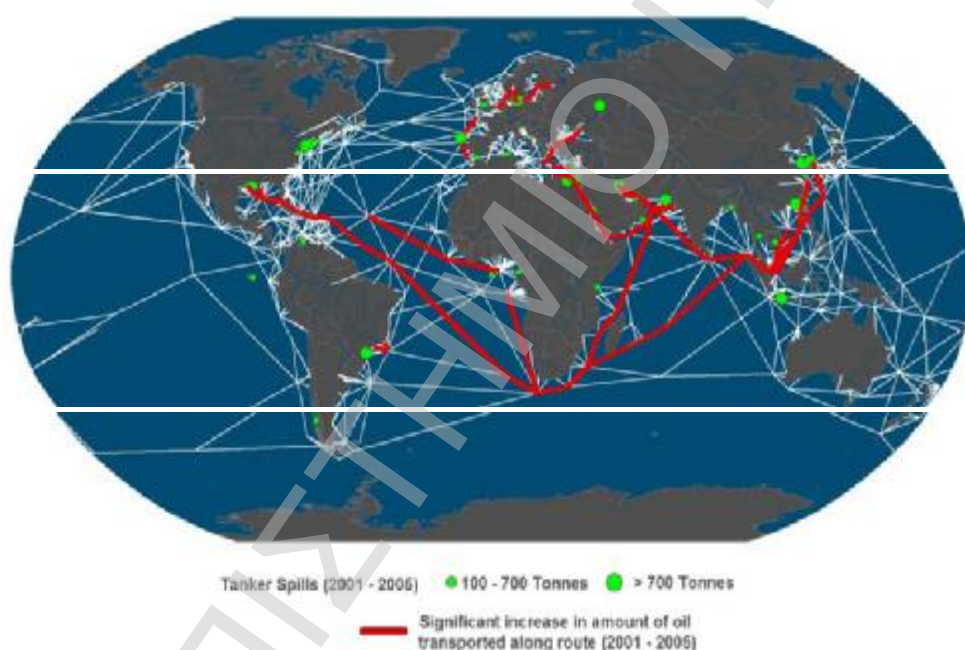
ΠΗΓΗ: “ Oil Tanker Spill Statistics: 2008”, ΙΤΟΡΡ

Σύμφωνα με στοιχεία της ετήσιας Έκθεσης της ESPO ( European Sea Ports Organization ) για την περίοδο 2007 – 2008, καθώς και με τη χρήση αντίστοιχων δεδομένων της Eurostat για την Ελλάδα, καταλήγουμε στον ακόλουθο Πίνακα:

ΚΡΙΤΗΡΙΟ	2005	2006	2007	MTB 2006-2007	% MTB
<b>1. Διακίνηση TEU (τμχ)</b>	1.760.437	1.747.135	1.820.349	73.214	4,19%
α) Πειραιάς	1.394.512	1.403.408	1.373.138	-30.270	-2,16%
β) Θεσσαλονίκη	365.925	343.727	447.211	103.484	30,11%
<b>2. Υψηλότερα ποσοστά ανάπτυξης (πάνω από 20%)</b>		343.727	447.211	103.484	30,11%
				<b>MTB 2005-2006</b>	<b>% MTB</b>
<b>3. General Cargo Traffic (tonnes)</b>	6.559.471	6.071.890		-487.581	-7,43%
<b>4. Ro-Ro Traffic (tonnes)</b>	22.848.056	23.640.384		792.328	3,47%
<b>5. Dry Bylck Traffic (tonnes)</b>	37.353.995	37.299.866		-54.129	-0,14%
<b>6. Liquid Bulk Traffic (tonnes)</b>	42.039.027	46.436.809		4.397.782	10,46%

Όσον αφορά στα ποσοστά ανάπτυξης, τα σκήπτρα κατέχει η Ρουμανία με το λιμάνι της Constantza. Παρατηρούμε πως ο όγκος διακίνησης εμπορευμάτων μέσω των ελληνικών λιμανιών είναι πολύ μεγάλος. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι η λιμενική κίνηση στην Ελλάδα είναι μεγάλη, οπότε και οι συνέπειες που προκύπτουν αναφορικά με τον όγκο δημιουργίας αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου είναι και οι ανάλογες.

Σχηματικά, παραθέτουμε το παγκόσμιο δίκτυο διανομής πετρελαιοειδών προϊόντων μέσω θαλάσσιων δρόμων κατά την περίοδο 2001 - 2005, στους οποίους περιλαμβάνεται και η Ελλάδα<sup>8</sup>:

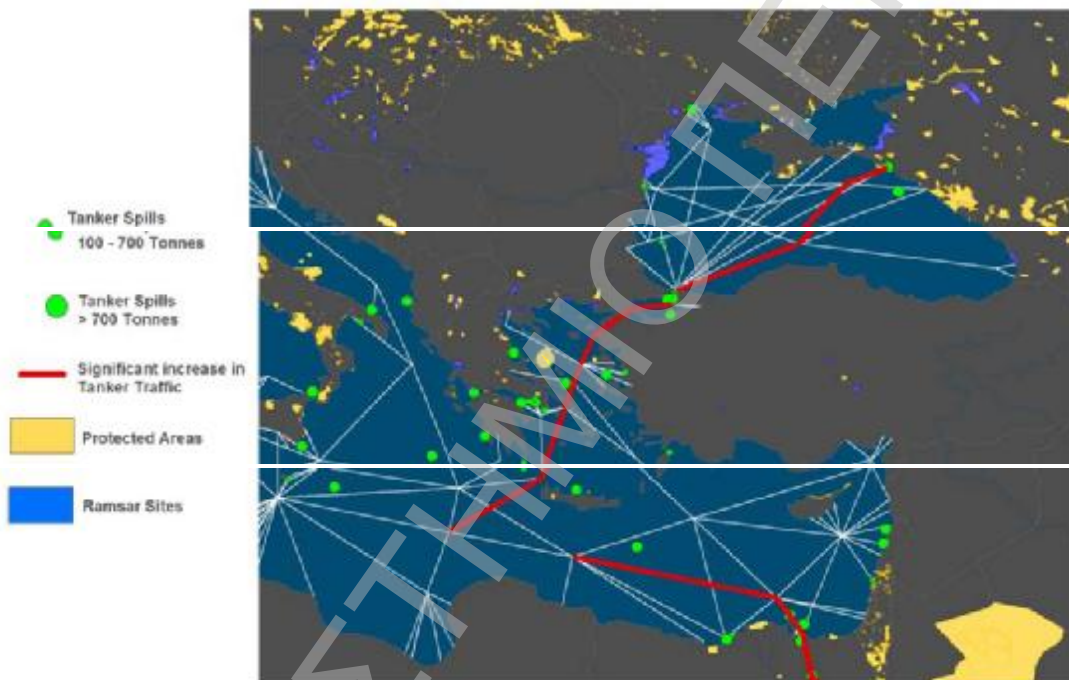


Η έρευνα στηρίζεται σε στοιχεία και βάσεις δεδομένων από: **ITOPF**, **LMIU (Lloyds Marine Intelligence Unit)** και **Eurostat**. Η μεθοδολογία και η προσέγγιση βασίζονται στην προσπάθεια διεξαγωγής συμπερασμάτων σχετικά με το Θαλάσσιο Ρίσκο, όπως έτσι αποκαλείται από το Διεθνές Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα (UNEP – United Nations Environmental Programme). Το ρίσκο πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης

<sup>8</sup> ‘ Use of GIS for assessing the changing risk of oil spills from tankers’, of Mr. Colleen O’ Hagan – ITOPF (2006).

εξετάζεται στα πλαίσια σύγκρισης των μεταφερόμενων ποσοτήτων πετρελαιοειδών προϊόντων και των προκαλούμενων ατυχημάτων, με τη δημιουργία πετρελαιοκηλίδων.

Όπως προκύπτει από την έρευνα, η θαλάσσια κίνηση στη Μαύρη Θάλασσα και την Ανατολική Μεσόγειο έχει παρουσιάσει αύξηση στην 5ετία 2001-2005. Από το χάρτη που ακολουθεί, είμαστε σε θέση να κατανοήσουμε καλύτερα τη θέση της Ελλάδας ως εμπορικό σταυροδρόμι που είναι <sup>9</sup>:



<sup>9</sup> Στην διεξαγωγή στατιστικού αποτελέσματος περιλαμβάνονται και περιστατικά που αφορούν τη χρονική περίοδο 1974 – 2006.

Concern data on Protected areas and Ramsar sites from UNEP – WCMC.

Αναλυτικότερα και σύμφωνα με ακόμη πιο πρόσφατα στοιχεία, παραθέτουμε τον Πίνακα που ακολουθεί:

#### Incidence of spills by cause, 1974-2008

	<7 Tonnes	7-700 Tonnes	>700 Tonnes	Total
<b>OPERATIONS</b>				
Loading / Discharging	2825	334	30	3189
Bunkering	549	26	0	575
Other Operations	1178	56	1	1235
<b>ACCIDENTS</b>				
Collisions	175	303	99	577
Groundings	238	226	119	583
Hull Failures	576	90	43	709
Fire & Explosions	88	16	30	134
Other/Unknown	2188	152	26	2366
<b>TOTAL</b>	<b>7817</b>	<b>1203</b>	<b>348</b>	<b>9368</b>

Το χαρακτηριστικότερο ίσως και πιο πρόσφατο παράδειγμα που έλαβε χώρα στην Ελλάδα, είναι εκείνο του κρουαζιερόπλοιου **SEA DIAMOND**<sup>10</sup>: Το ναυτικό ατύχημα συνέβηκε στις 5 Απριλίου 2007 στη Σαντορίνη με βύθιση του εν λόγω πλοίου. Με τη βύθιση απελευθερώθηκαν περίπου 572 m<sup>3</sup>: 460 m<sup>3</sup> Fuel Oil, 36 m<sup>3</sup> Diesel Oil και 20 m<sup>3</sup> Lube Oil. Η έκκριση υποπροϊόντων πετρελαίου συνεχίστηκε, με μειωμένο όμως ρυθμό, ως τις αρχές του 2009 οπότε και σταμάτησε. Ωστόσο, γίνεται επίσης λόγος για περίπου 216 m<sup>3</sup> πετρελαίου, τα οποία όμως βυθίστηκαν μαζί με το πλοίο και όπως εκτιμάται πρέπει να έχουν εξατμιστεί ή παρασυρθεί κατά μικρές ποσότητες από διάφορα θαλάσσια ρεύματα. Έτσι, ως τον Φεβρουάριο 2008 συνεχιζόταν η απελευθέρωση πετρελαίου: Diesel/ Gas Oil κατά 1ltr/ ημέρα και κατά μειωμένο ρυθμό του Fuel Oil με 10-20 ltr/ ημέρα.

<sup>10</sup> 'The Oil Spill Response to the SEA DIAMOND Incident', Paper for presentation at Interspill 2009  
 Dr. Michael L. O'Brien, Senior Technical Advisor, ITOPF Ltd., London, UK  
 Dr. Vassilios Mamaloukas-Frangoulis, Marine Environment Director, Environmental Protection Engineering, S.A., Piraeus, Greece.

Αμέσως μετά την πρόσκρουση του πλοίου και πριν από τη βύθιση αυτού, οι ιδιοκτήτες του πλοίου και οι ασφαλιστές ήρθαν σε επικοινωνία με το Τεχνολογικό Τμήμα για την Προστασία του Περιβάλλοντος στον Πειραιά, προκειμένου όπως περιορίσουν την έκταση της πετρελαιοκηλίδας. Με τη σειρά του το Τμήμα αυτό άρχισε να αναπτύσσει σχετικές δράσεις με τη βοήθεια και την υποστήριξη της ΙΤΟΡΡ. Η ανταπόκριση ήταν άμεση και σχετικά επιτυχής. Μάλιστα λήφθηκαν σοβαρά υπόψη και παράγοντες που έχουν σχέση με την επίδραση στον τουρισμό, καθώς και με τις επιπτώσεις της παραμονής του σκελετού του πλοίου στα βάθη της θάλασσας. Τελικά, υπολογίστηκε ότι πάνω από 300 m<sup>3</sup> πετρελαίου κατόρθωσαν οι αρμόδιες περιβαλλοντικές αρχές και οργανισμοί να περισυλλέξουν και το ευτύχημα ήταν πως σε σχετική ναυτιλιακή έρευνα που διεξήχθη δεν αναφέρθηκαν ιδιαίτερα ανησυχητικές συνέπειες για το περιβάλλον.

Ως προς την επίδραση της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης, οι επιπτώσεις για την ελληνική οικονομία έρχονται στο φώς μέσα από την **Έκθεση του Διοικητή της Ελλάδος κ. Γ. Προβόπουλου για το 2008**<sup>11</sup>. Αναφέρει ότι η διεθνής κρίση έχει επιδράσει αρνητικά στην ελληνική οικονομία, ιδίως κατά την περίοδο μετά το Σεπτέμβριο του 2008, αφοτου δηλαδή η κρίση επιδεινώθηκε δραματικά.

Ο ρυθμός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος ήταν σταθερά υψηλός από το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1990, επιβραδύνθηκε σημαντικά το 2008, ενώ για το 2009 προβλέπεται στασιμότητα της οικονομικής δραστηριότητας.

Η χρηματοπιστωτική κρίση επηρεάζει την οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα, εξαιτίας:

**α)** Εφαρμογής αυστηρότερων κριτηρίων για τη χορήγηση πιστώσεων προς τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά από πλευράς των τραπεζών. Το γεγονός αυτό συντελεί στην περιορισμένη προσφορά δανείων.

**β)** Σημαντικής εξασθένησης των προσδοκιών και της εμπιστοσύνης που επιδεικνύουν οι επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά. Συνέπεια της εξέλιξης αυτής είναι η

---

<sup>11</sup> « Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2008 », Τράπεζα της Ελλάδος – Ευρωσύστημα, Απρίλιος 2009.

μείωση της ροπής προς κατανάλωση και προς επενδύσεις, καθώς και η μειωμένη διάθεση για ανάληψη επιχειρηματικών κινδύνων.

γ) Άμεσες είναι και οι επιπτώσεις λόγω της μείωσης στη παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, που πλήττει τις ελληνικές εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών, δηλαδή τη ναυτιλία και τον τουρισμό.

Ειδικότερα, το πλεόνασμα του ισοζυγίου των υπηρεσιών αυξήθηκε κατά 544 εκατ. ευρώ. Η άνοδος αυτή οφείλεται κυρίως στην άνοδο των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών κατά 704 εκατ. ευρώ. Σημειώνεται ότι οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών και ιδίως από την εμπορική ναυτιλία αυξήθηκαν σημαντικά το 2008: κατά 2,2 δις ευρώ, που αντιστοιχεί σε ποσοστό 13,3%. Επιπλέον, μέχρι και τον Οκτώβριο οι εισπράξεις σε μηνιαία βάση ήταν υψηλότερες συγκριτικά με τους αντίστοιχους μήνες τους 2007, σε αντίθεση με το Νοέμβριο και το Δεκέμβριο που κινήθηκαν σε χαμηλότερα επίπεδα, αντανακλώντας την υποχώρηση των ναύλων από το τρίτο τρίμηνο του 2008.

Όσον αφορά στις καθарές εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες, αυτές παρουσίασαν αύξηση μόνο κατά 123 εκατ. ευρώ σε σχέση με το 2007, καθώς οι ακαθάριστες εισπράξεις (δηλ. οι ταξιδιωτικές δαπάνες στην Ελλάδα από μη κατοίκους) εμφάνισαν περιορισμένη αύξηση κατά 317 εκατ. ευρώ ή εκφρασμένη σε ποσοστό κατά 2,8%). Αντίστοιχα, οι ακαθάριστες πληρωμές (δηλ. οι ταξιδιωτικές δαπάνες στο εξωτερικό από κατοίκους Ελλάδος) παρουσίασαν αύξηση της τάξης των 194 εκατ. ευρώ ή διαφορετικά κατά 7,8%. Η μέτρια επίδοση των ταξιδιωτικών εισπράξεων αντανακλά τόσο αδυναμίες της υπάρχουσας υποδομής, που επηρεάζουν δυσμενώς το επίπεδο της ανταγωνιστικότητας ως προς την ποιότητα, όσο και την υποχώρηση της ανταγωνιστικότητας ως προς τις τιμές. Τέλος, οι καθарές πληρωμές για λοιπές υπηρεσίες αυξήθηκαν κατά 284 εκατ. ευρώ.

Πιο συγκεκριμένα και στη βάση μιας ανάλυσης προσαρμοσμένης στα ναυτιλιακά δεδομένα, το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών, χάρη στη Ναυτιλία και τον Τουρισμό, συμβάλλει καθοριστικά στον περιορισμό του συνεχώς διευρυνόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου και χρηματοδοτεί περίπου το 40% αυτού.

Τα τελευταία χρόνια όμως, οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών καλύπτουν ολοένα και μικρότερο ποσοστό του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, αφού το τελευταίο αυξάνεται με ταχύτερους ρυθμούς από ό,τι το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών. Οι εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες και από υπηρεσίες μεταφορών —κυρίως θαλάσσιων— αποτελούν τις βασικές συνιστώσες του ισοζυγίου υπηρεσιών, του οποίου καλύπτουν αθροιστικά περισσότερο από το 90%. Ως το 2006, οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών υπερέβαιναν τις αντίστοιχες από υπηρεσίες μεταφορών. Έκτοτε όμως οι ταξιδιωτικές εισπράξεις παρουσίασαν πολύ χαμηλούς ρυθμούς ανόδου, ενώ οι εισπράξεις από μεταφορές —λόγω και των υψηλών επιπέδων των ναύλων— συνέχισαν να αυξάνονται με υψηλούς ρυθμούς. Η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση ωστόσο, εκτιμάται πως θα επηρεάσει αρνητικά τον τουρισμό και την ποντοπόρο ναυτιλία.

Συμπυκνώνοντας, τα δεδομένα που αφορούν την ποντοπόρο Ναυτιλία της χώρας μας, οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ανήλθαν το 2008 σε 4,7% του ΑΕΠ, το οποίο και αποτελεί το υψηλότερο επίπεδο της τελευταίας πενταετίας. Παρόλα αυτά, ο ρυθμός ανόδου των καθαρών εισπράξεων σε όρους ευρώ επιβραδύνθηκε από 24% το 2007 σε ποσοστό 12% για το 2008. Στις αρχές του 2009, ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούσε περίπου το 15% του παγκόσμιου στόλου, με περίπου το 1/3 του ελληνόκτητου στόλου να αποτελείται από πλοία με ελληνική σημαία. Παράλληλα, ο υπό ναυπήγηση ελληνόκτητος στόλος αποτελεί το 55% του υπάρχοντος, ενώ καλύπτει περίπου το 16% των παραγγελιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο μεγάλος αριθμός παραγγελιών εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών υποδηλώνει ότι θα διατηρηθεί το μερίδιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην παγκόσμια σκηνή. Τα πλοία μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου αντιπροσωπεύουν περίπου το ήμισυ του ελληνόκτητου στόλου, ενώ τα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου το 35%.

Θεωρώντας ότι σε περίπτωση πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης, οι συνέπειες είναι δυσμενέστερες όταν αυτή προκαλείται από δεξαμενόπλοια, θα αναφερθούμε στις εξελίξεις γύρω από αυτόν ιδίως τον τύπο πλοίων:

Παρότι από τη μία πλευρά οι υψηλές τιμές του αργού πετρελαίου έως το καλοκαίρι του 2008 περιόρισαν τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου, από την

άλλη ο χαμηλός ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων, που οφείλεται στη διάλυση πλοίων και στη μετασκευή τους σε πλοία ξηρού φορτίου, συνέβαλαν στην αύξηση των ναύλων των πετρελαιοφόρων μέχρι και τον Ιούλιο του 2008. Η περαιτέρω όμως υποχώρηση της ζήτησης για πετρέλαιο λόγω της οικονομικής κρίσης και οι διαδοχικές αποφάσεις του **ΟΠΕΚ** για περιορισμό των ποσοστώσεων (quotas) άντλησης πετρελαίου, μείωσαν τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου. Επιπλέον, η μεγέθυνση του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων προκάλεσε την αύξηση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Συνέπεια αυτών ήταν η μείωση του δείκτη ναύλων πετρελαιοφόρων πλοίων BDTI (Baltic Dirty Tanker Index). Συγκριτικά με τα υψηλά επίπεδα του Ιουλίου 2008, ο δείκτης σημείωσε πτώση κατά 38% έως το Δεκέμβριο του 2008 και 72% έως το Φεβρουάριο του 2009, αλλά συνολικά και σε γενικές γραμμές, εμφάνισε μέση ετήσια άνοδο κατά 34% το 2008.

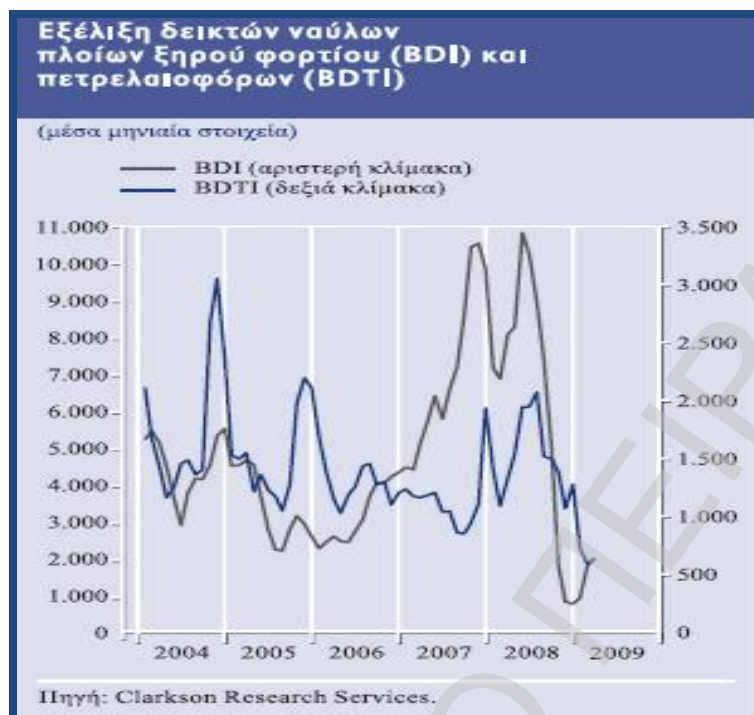
Βάσει εκτιμήσεων της αγοράς, **περίπου 300 νέα πετρελαιοφόρα αναμένεται να παραδοθούν το 2009 παγκοσμίως από τα ναυπηγεία**. Πρόκειται για αριθμό διπλάσιο από τον αντίστοιχο του 2008<sup>12</sup>. Η σημαντική αυτή αύξηση του παγκόσμιου στόλου και ο περιορισμός των φορτίων προς μεταφορά λόγω και της προβλεπόμενης μείωσης της κατανάλωσης πετρελαίου το 2009<sup>13</sup>, αναμένεται να οδηγήσουν σε περαιτέρω υποχώρηση των ναύλων των πετρελαιοφόρων πλοίων.

Στο Διάγραμμα που ακολουθεί, φαίνεται η εξέλιξη των ναυλοδεικτών στους βασικούς τύπους φορτίων:

<sup>12</sup> Ως τον Φεβρουάριο 2009, οι συνολικές παραγγελίες πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο και εκφρασμένες σε ποσοστό, άγγιζαν περίπου το 40% του υπάρχοντος στόλου. Μέχρι τα τέλη του 2009, το ποσοστό αυτό θα έχει περιοριστεί στο 23%, εξαιτίας των παραδόσεων των νέων πλοίων από τα Ναυπηγεία.

<sup>13</sup> International Energy Agency – Oil Market Report – 13.3.09.





Γενικότερα, οι προοπτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές, σύμφωνα και με την Ετήσια Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος, δύναται να συνοψιστούν στις κάτωθι παρατηρήσεις:

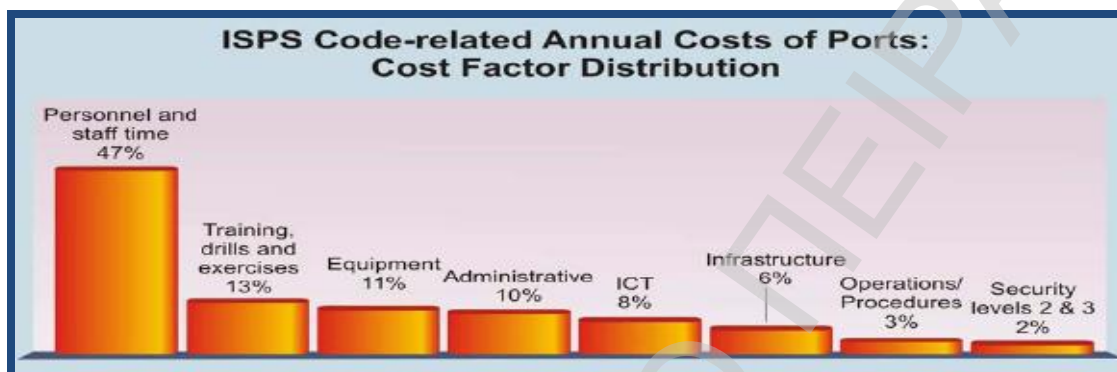
Ο περιορισμός της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών και η μεγέθυνση της μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου προοικονομούν τη διατήρηση των ναύλων σε χαμηλά επίπεδα και για το 2009.

Από την άλλη πλευρά, οι συνεχιζόμενες ακυρώσεις ναυπήγησης νέων πλοίων και η αναμενόμενη αύξηση της διάλυσης παλαιών, αναμένεται να περιορίσουν το ρυθμό ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου και να συμβάλουν στην ταχύτερη αποκατάσταση της ισορροπίας των ναυλαγορών σε υψηλότερα επίπεδα.

Τα έσοδα από θαλάσσιες μεταφορές εκτιμάται ότι θα υποχωρήσουν λιγότερο σε σχέση με ότι προβλεπόταν, σύμφωνα με την παρατηρούμενη μείωση των ναύλων. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στην ύπαρξη μακροχρόνιων ναυλοσυμφώνων που είχαν συννομολογηθεί σε υψηλότερα επίπεδα τιμών από τα τρέχοντα

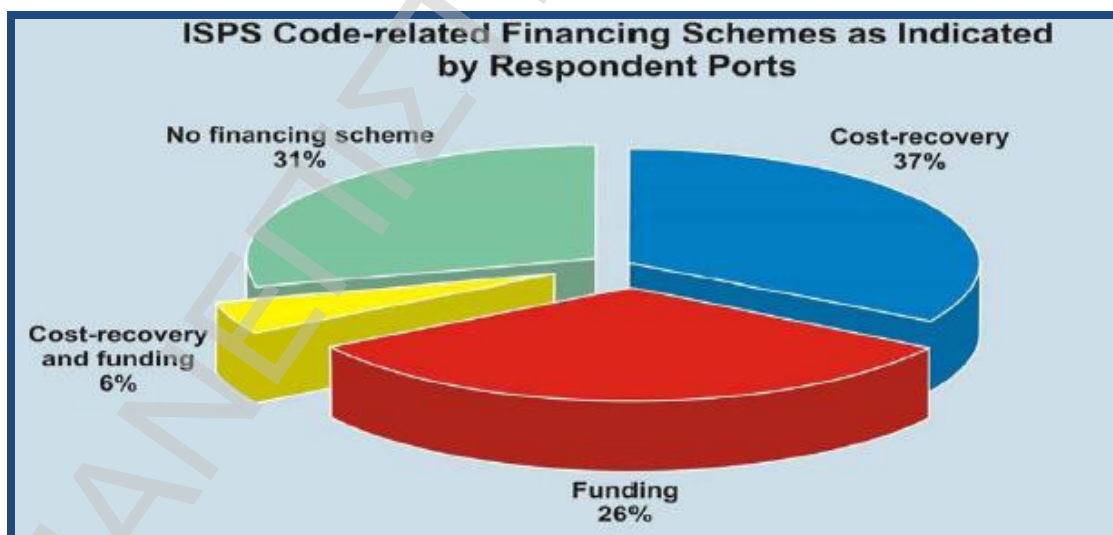
Η προσδοκώμενη ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας το 2010 και η συνακόλουθη αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου εκτιμάται ότι θα συντελέσουν σε αύξηση των ναύλων.

Σκόπιμη κρίνω από την άλλη πλευρά την ανάγκη να αναφερθώ σε βασικά στοιχεία του Συνολικού Κόστους που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια εν γένει. Η ανάλυση γίνεται στη βάση του **ISPS Code** που όλες οι κυβερνήσεις είναι υπεύθυνες να εφαρμόζουν στη Λιμενική Βιομηχανία. Οπότε, μια στοιχειώδης κατανομή του κόστους στα λιμάνια ανά παράγοντα δραστηριότητας, μπορεί να εντοπιστεί από το παρακάτω Σχεδιάγραμμα:



ΠΗΓΗ: «Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing», UNCTAD ( SDTE/TLB/2007/1 ) – 14 March 2007

Μάλιστα, όσον αφορά παγκόσμια μεγέθη, το ετήσιο κόστος των λιμανιών αγγίζει γύρω στα 0,9 δις \$. Η κάλυψη λοιπόν αυτών των ποσών, χρηματοδοτείται κατά βάση σύμφωνα με τις εξής μεθόδους:



ΠΗΓΗ: «Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing», UNCTAD ( SDTE/TLB/2007/1 ) – 14 March 2007

Από το ανωτέρω σχεδιάγραμμα παρατηρούμε ότι:

- 31% των λιμανιών δε διαθέτουν χρηματοδοτικούς πόρους ή στρατηγική για κάλυψη του κόστους τους.
- 37% των λιμανιών καλύπτουν τα κόστη τους μέσω χρέωσης των χρηστών τους.
- 26% των λιμανιών χρηματοδοτούνται από κρατικά ή ιδιωτικά κεφάλαια ή συνδυασμό αυτών ( Συμπράξεις ).
- 6% των λιμανιών στηρίζονται τόσο στην άμεση χρηματοδότηση (απευθείας χρέωση χρηστών) όσο και στην έμμεση, μέσω διαφόρων πρακτικών χρηματικής ενίσχυσης.

Κατόπιν επεξεργασίας στοιχείων της **BIMCO**, οι Ναυπηγοί έχουν ήδη ξεκινήσει να μελετούν το σχεδιασμό πλοίων, φιλικότερων προς το περιβάλλον. Έτσι προσανατολίζονται σε τεχνικές αυτονομίας, μέσω χρήσης ηλιακής ή αιολικής ενέργειας. Ταυτόχρονα, σε εξέλιξη βρίσκεται η τοποθέτηση εξοπλισμού ικανού να αντιμετωπίζει όλα τα απόβλητα στο πλοίο.

Στην Ελλάδα, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι υπεύθυνο και αρμόδιο για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και για την αντιμετώπιση συμβάντων θαλάσσιας ρύπανσης. Το 1972 το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εντάσσεται στο Πρόγραμμα για το θαλάσσιο περιβάλλον: **MEPD** ( **Marine Environment Protection Division** ) με τη συνεργασία και του Λιμενικού Σώματος. Η **MEPD** είναι μια διοικητική μονάδα επιφορτισμένη με το συντονισμό των δράσεων σε περίπτωση εμφάνισης θαλάσσιου περιστατικού ρύπανσης. Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και οι διάφορες τοπικές λιμενικές αρχές διενεργούν την επιθεώρηση και την εξέταση των ελληνικών και ξένων πλοίων που καταπλέουν σε μεγάλα ελληνικά λιμάνια, καθώς και την έκδοση των αντίστοιχων πιστοποιητικών για τα πλοία. Η ευθύνη του χειρισμού για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης ανήκει στα αρμόδια Γραφεία Προστασίας, τα οποία λειτουργούν σε όλους τους Λιμενικούς Οργανισμούς, σε συνεργασία με τα 15 Γραφεία Περιφερειακής Θαλάσσιας Ρύπανσης, που έχουν έδρα σε επιλεγμένες περιοχές με ενδείξεις υψηλότερου βαθμού κινδύνου και τα οποία διαθέτουν έμπειρο προσωπικό, κατάλληλα μέσα για την αντιμετώπιση και καταπολέμηση της ρύπανσης.

Ειδικότερα, σε ότι αφορά στη **MEPD**, αυτή χωρίζεται σε τέσσερα επιχειρησιακά τμήματα:

### **Τμήμα Α: θαλάσσιας ρύπανσης Response:**

Με βασικά καθήκοντα τα εξής:

- Û Επιτήρηση των Ελληνικών θαλασσών και των ακτών της και μέσω αεροσκαφών τύπου HCGIs και περιπολικών σκαφών, όπως και οχημάτων.
- Û Την αναβάθμιση του Εθνικού Σχεδίου για απρόβλεπτα γεγονότα.
- Û Συντονισμός και εποπτεία της θαλάσσιας ρύπανσης, καταστολή των παράνομων πράξεων στη θάλασσα ή την ακτογραμμή.
- Û Εφαρμογή κατάλληλης νομοθεσίας αναφορικά με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.
- Û Διεξαγωγή έρευνας για τα αίτια των συμβάντων θαλάσσιας ρύπανσης, τη δίωξη και την επιβολή διοικητικών προστίμων, π.χ. ποινικές κυρώσεις για τους παραβάτες.
- Û Κινητοποίηση του Λιμενικού Σώματος σε ομάδες για καταπολέμηση της ρύπανσης, με χρήση κατάλληλου εξοπλισμού.

### **Τμήμα Β: Προγραμματισμού και Εθνικής Νομοθεσίας:**

Κύριες λειτουργίες είναι:

- Û Η επεξεργασία των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για νέες ή υφιστάμενες υποδομές στις παράκτιες περιοχές.
- Û Προώθηση των αντίστοιχα προσαρμοσμένων νομικών μέτρων όσον αφορά στην προστασία του Ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος και στην υιοθέτηση σχετικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας της Ε.Ε.
- Û Συντονισμός των Διοικητικών Μονάδων και των Επιστημονικών Ιδρυμάτων, Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων και Κέντρων Θαλασσιών Ερευνών για θέματα πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης.

### **Τμήμα Γ: Διεθνών Υποθέσεων:**

Αρμοδιότητες είναι οι ακόλουθες:

- ü Η συμμετοχή της ελληνικής αντιπροσωπείας στις σχετικές συσκέψεις, συνεδριάσεις των επιτροπών και των υποεπιτροπών και διπλωματική διασκέψεις που πραγματοποιούνται υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).
- ü Η συμμετοχή της ελληνικής αντιπροσωπείας στις συναντήσεις των συμβαλλομένων μερών των Συμβάσεων για την Προστασία της Μεσογείου από τη Ρύπανση και Επειγόντων Περιστατικών, βάσει και των συμφωνηθέντων.
- ü Η συμμετοχή των Ελλήνων εμπειρογνομόνων σε συνεδριάσεις της Ε.Ε., σε συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ως απαραίτητο στοιχείο της επιβεβλημένης συνεχούς ενημέρωσης.
- ü Κύρωση των διεθνών συμβάσεων, καθώς και εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Περιβαλλοντική Διεθνή Νομοθεσία, όπως και υλοποίηση των αντίστοιχων διατάξεων.

### **Τμήμα Δ: Διοικητικής Υποστήριξης και Κατάρτισης:**

Οι λειτουργίες του συνοψίζονται στα παρακάτω:

- ü Στην αγορά των μέσων καταπολέμησης της ρύπανσης και τον εξοπλισμό για το Λιμενικό Σώμα, στο σχεδιασμό όλων των σχετικών εθνικών παραδόσεων που σχετίζονται με το πρόγραμμα εξοπλισμού και καταπολέμησης της ρύπανσης από το πετρέλαιο, στη ανάπτυξη Σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης.
- ü Ασχολείται με την ύπαρξη όλων των αναγκαίων τεχνικών μέτρων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων πετρελαίου και απορριμμάτων από πλοία στα ελληνικά λιμάνια.
- ü Μέριμνα για την Εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού σε τεχνικές καταπολέμησης πετρελαιοκηλίδων.

- ü Κατανομή των πλωτών φραγμάτων, απορροφητικών, skimmers κ.λπ. σε όλα τα Εθνικά και Περιφερειακά Κέντρα Θαλάσσιας Ρύπανσης, σε συνεργασία με την χορήγηση του 'ΜΠΛΕ Ταμείου', το οποίο περιλαμβάνει τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται για ρύπανση της θάλασσας και του περιβάλλοντος εν γένει στους παραβάτες της νομοθεσίας.

Επιπλέον, το Υπουργείο Ανάπτυξης έχει κάποιες ευθύνες σχετικά με ζητήματα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μέσω των ακόλουθων Διευθύνσεων Τμημάτων:

- Διεύθυνση Υδατικού Δυναμικού και Φυσικών Πόρων
- Διεύθυνση Βιομηχανικής Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος
- Αειφόρο χρήση και διατήρηση των θαλάσσιων έμβιων πόρων (τόσο της ανοικτής θάλασσας όσο και των υπό εθνική δικαιοδοσία):

**Ο συντονισμός πραγματοποιείται μέσω του Εθνικού Σχεδίου για απρόβλεπτα γεγονότα (NPC). Η εν λόγω Οργάνωση δημιουργήθηκε το 1973 και είναι υπεύθυνη για την προετοιμασία και την οργάνωση όλων των απαραίτητων μέτρων για τη συμμετοχή και την ενεργοποίηση των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Το σύστημα για το Εθνικό Σχέδιο Ενεργειών είναι υπό αναθεώρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις OPRC90. Το αναθεωρημένο ΕΣΕ πρέπει να δημοσιεύεται ως Προεδρικό Διάταγμα. Όλες οι τοπικές λιμενικές αρχές οφείλουν να αναπτύσσουν δικά τους Τοπικά Σχέδια έκτακτης ανάγκης (LPC), προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητές τους.**

Γενικά, η Διεθνής εμπειρία και πρακτική έχουν αποδείξει πως δεν είναι δυνατή η πλήρης εξάλειψη περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης. Ως εκ τούτου, η κατάλληλη προετοιμασία θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση ώστε να παρέχεται μια όσο το δυνατόν πιο άμεση παρέμβαση, καθώς και ελαχιστοποίηση του χρόνου ανταπόκρισης.

Έχει προταθεί η σύσταση και ο διορισμός ενός οργανισμού διαχείρισης των ακτών, ο οποίος και θα είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό μεταξύ των διαφόρων περιβαλλοντικών οργανώσεων υπό την ευθύνη του Υπουργείου για το Περιβάλλον.

Μια τέτοια πρόταση είναι σημαντική, καθώς το πρόγραμμα αναφέρεται σε μια παράκτια ζώνη, περιλαμβάνει κάπου έντεκα δήμους, είκοσι Υπουργεία και Δημόσιες Αρχές, όπως και εκατοντάδες μη κυβερνητικούς και ιδιωτικούς οργανισμούς.

Το ΕΣΕ και οι διατάξεις της LCP υπόκεινται σε περιοδικές αναθεωρήσεις, στα πλαίσια των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης OPRC90<sup>14</sup>.

Άλλο μακροπρόθεσμο πρόγραμμα παρακολούθησης είναι το αποκαλούμενο **MEDPOL**, που αφορά στην Αξιολόγηση και τον έλεγχο της ρύπανσης στην περιοχή της Μεσογείου. Προέκυψε ύστερα από συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του UNEP. Περιλαμβάνει δειγματοληψίες και αναλύσεις σε διάφορες τοποθεσίες σε κλειστούς κόλπους, νησιά και την ανοικτή θάλασσα. Πραγματοποιείται έρευνα βάσει ωκεανογραφικών και μετεωρολογικών παραμέτρων που εξετάζονται μαζί με μικροοργανισμούς, βαρέα μέταλλα, προϊόντα πετρελαίου, οργανισμών πλαγκτόν κ.τ.λ. Στα πλαίσια αυτά έχουν δρομολογηθεί ειδικές δράσεις για την προστασία των ευαίσθητων περιοχών και των απειλούμενων με εξαφάνιση ειδών, όπως η θαλάσσια χελώνα "Καρέττα - Καρέττα", η μεσογειακή φώκια "Monachus monachus" κλπ. Ένα μεγάλο πρόγραμμα δράσης είναι το λεγόμενο **Atticaís**, που εστιάζει το ενδιαφέρον στην προστασία των ακτών.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με το εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης, έχει εντείνει τις προσπάθειες και έχει θέσει ως επιδιωκόμενους στόχους:

1. Πρόληψη της Ρύπανσης.
2. Προληπτικές δοκιμές και επιθεωρήσεις, ακόμη και των χερσαίων πηγές (π.χ. βιομηχανίες, ναυπηγεία, κλπ.)
3. Προληπτικές δοκιμές και Έλεγχοι όλων των πλοίων που πλέουν στις θάλασσες μας και εισέρχονται στα λιμάνια μας.

---

<sup>14</sup> Από το 1988 μια εθνική εκστρατεία για την παρακολούθηση της ποιότητας των υδάτων κολύμβησης έχει καθοριστεί (Κοινοτική Οδηγία 76/160/ΕΟΚ) στο πλαίσιο ενός προγράμματος που υλοποιείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και της προστασίας της υγείας των κολυμβητών. Τα συμπεράσματα δημοσιεύονται ετησίως σε μια συνολική έκθεση για την κατάσταση των παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών. Κατά την εκστρατεία 1997 ελέγχθηκαν 1.217 παράκτιες περιοχές υπό την εποπτεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και του Υπουργείου Υγείας.



4. Κατάλληλη Κατάρτιση του προσωπικού του Υπουργείου και των αρμόδιων χερσαίων οργάνων, έτσι ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν άμεσα οποιοδήποτε περιστατικό.
5. Πρακτικές ασκήσεις για να δοκιμαστεί η ετοιμότητα του προσωπικού και η καταλληλότητα των μέσων και των μεθόδων.
6. Μορφοποίηση και εφαρμογή ενός Τοπικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης σε κάθε Λιμενική Αρχή, όπου εξετάζονται οι τοπικές συνθήκες, ιδιαιτερότητες και δυνατότητες.
7. Την ίδρυση και λειτουργία εγκαταστάσεων υποδοχής σε κάθε λιμένα της Ελληνικής Επικράτειας.
8. Την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού και των μέσων του Υπουργείου που αυτό διαθέτει.
9. Προστασία των θαλάσσιων περιοχών που χαρακτηρίζονται ως προστατευόμενες, καθώς και των αντίστοιχα προστατευομένων ειδών. Κατάλληλα νομοθετικά μέτρα έχουν τεθεί σε ισχύ λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των θαλασσιών περιοχών ιδίως εκείνων όπου υπάρχουν προστατευόμενα είδη θαλάσσιων ζωντανών οργανισμών ή καταφύγια, καθώς και μέρη που αποτελούν ζωτικούς τομείς για την ανάπτυξη του οικοσυστήματος της περιοχής.
10. Ανάπτυξη ενός νέου όρου: "αντι-ρύπανση"
11. Ευαισθητοποίηση του κοινού και λήψη των απαραίτητων μέτρων, ώστε να δημιουργηθεί ένας βελτιωμένος κώδικας συμπεριφοράς που να θεωρεί το θαλάσσιο περιβάλλον ως πηγή ζωής και πλούτου, να προσφέρει άμεση βοήθεια και να συμμετέχει σε ανάλογες δραστηριότητες για την προστασία του περιβάλλοντος, την ανάπτυξη και διατήρηση των οργανισμών που περικλείουν το οικοσύστημα αυτό.



Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, οι υπεύθυνοι για πρόκληση ρύπανσης αντιμετωπίζουν ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές συνέπειες:

#### ***Ποινικές Συνέπειες:***

Κάθε πρόσωπο που έχει καταδικαστεί από ένα περιστατικό ρύπανσης πετρελαίου από το αρμόδιο ποινικό δικαστήριο τιμωρείται με φυλάκιση από 10 ημέρες έως 5 χρόνια.

#### ***Διοικητικές Συνέπειες:***

Πρόκειται για πρόστιμα που επιβάλλονται στους ρυπαίνοντες από τις Λιμενικές Αρχές, μέχρι του ποσού των 5.870 ευρώ. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει την εξουσία να επιβάλει πρόστιμο ύψους μέχρι 440.205 ευρώ., στην περίπτωση πρόκλησης ενός πολύ σοβαρού περιστατικού θαλάσσιας ρύπανσης. Στην περίπτωση της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από τις χερσαίες εγκαταστάσεις, ανάλογο πρόστιμο επιβάλλεται ύψους μέχρι 293.500 ευρώ από τον Υπουργό Περιβάλλοντος.

#### ***Πειθαρχικές Συνέπειες:***

Αφορά σε τιμωρία και επιβολή ανάλογης κύρωσης προς τους Έλληνες ναυτικούς που είναι αρμόδιοι για τη θαλάσσια ρύπανση. Σε περίπτωση που αυτοί κριθούν ένοχοι από το δικαστήριο του Εμπορικού Ναυτικού, τότε η τιμωρία ποικίλλει από προσωρινή αναστολή ως την οριστική απαγόρευση και την απαλλαγή από τα καθήκοντά τους.

Η Ελλάδα έχει περίπου μια ακτογραμμή πάνω από 15.000 χιλιόμετρα και γύρω στα 3.000 νησιά. Το 60% του πληθυσμού κατοικεί κατά μήκος των παράκτιων περιοχών, ενώ 70% της ελληνικής βιομηχανίας βρίσκεται κατά μήκος της ακτογραμμής, το οποίο εκτίθεται επίσης στο 90% της ροής τουριστών.

Οι παράκτιες περιοχές επηρεάζονται κυρίως από τον τουρισμό, την αλιεία και ορισμένες από την αστική ανάπτυξη της τριγύρω περιοχής. Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι

που χρησιμοποιούνται για την ενθάρρυνση της αειφόρου ανάπτυξης και διατήρησης των θαλάσσιων έμβιων πόρων, όπως:

1. **Απογραφή των υφιστάμενων θαλάσσιων έμβιων πόρων.**
2. **Παρακολούθηση και αξιολόγηση των θαλάσσιων έμβιων πόρων.**
3. **Διαχείριση των διαθέσιμων υδάτινων πόρων για τη διατήρηση των θαλάσσιων έμβιων πόρων (ιδίως των περιοχών δέλτα, λιμνοθάλασσες).**
4. **Ίδρυση και επέκταση θαλάσσιων πάρκων, ιδίως σε Β. Σποράδες και Ζάκυνθο.**
5. **Έγκριση ειδικών μέτρων για την προστασία και τη βιώσιμη διαχείριση των χαρακτηρισμένων περιοχών RAMSAR και των ευαίσθητων παράκτιων οικοσυστημάτων, όπου σπάνια είδη ζουν και απειλούνται με εξαφάνιση τα θαλάσσια θηλαστικά.**

Οι κυριότερες συνέπειες από τις θαλάσσιες δραστηριότητες για τη βιώσιμη διαχείριση των παράκτιων περιοχών εντοπίζονται κατά βάση σε πολυσύχναστες πλωτές οδούς, εμπορικά λιμάνια και σε περιοχές με σημαντικές δραστηριότητες και Ναυπηγεία, όπως Πειραιάς, Ελευσίνα, Χαλκίδα, Πάτρα, Σύρος, κλπ.

Η βασική πηγή της θαλάσσιας ρύπανσης φαίνεται πως είναι η **ρίψη ανεπεξέργαστων λυμάτων και αποβλήτων**. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια η κατάσταση, δείχνει να έχει παρουσιάσει βελτίωση σε σημαντικό βαθμό, εξαιτίας της εγκατάστασης και της λειτουργίας κατάλληλα εξειδικευμένων Εταιρειών Διαχείρισης και Επεξεργασίας Αποβλήτων σε όλα σχεδόν τα ελληνικά λιμάνια, ακόμα και τις παράκτιες πόλεις.

Τα τελευταία χρόνια, οι πρωτογενείς πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης είναι κατά βάση οι πετρελαιοκηλίδες και οι παράνομες απορρίψεις αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από τα πλοία.

Στη Θεσσαλονίκη, η **Οργάνωση της Θεσσαλονίκης** ασχολείται με την αποκατάσταση της παράκτιας ζώνης της πόλης (από το λιμάνι προς την παραλία της Καλαμαριάς) και με ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος, όπως ο καθαρισμός των ακτών, η ενεργοποίηση κατάλληλων λιμενικών δραστηριοτήτων για την αποφυγή της

ρύπανσης, η διαχείριση των αστικών και βιομηχανικών αποβλήτων, καθώς και με όρους εγκαταστάσεων και επεξεργασίας αποβλήτων της διαχειρίστριας επιχείρησης. Είναι επίσης υπεύθυνη για τη διατήρηση και προστασία των οικοσυστημάτων στην εύθραυστη περιοχή του Δέλτα ποταμού, όπου τα νερά του εκβάλλουν στον Θερμαϊκό κόλπο.

Το τμήμα για το θαλάσσιο περιβάλλον που έχει αναπτυχθεί, έχει ήδη δημιουργήσει 11 περιφερειακούς σταθμούς, με σκοπό την άμεση αντιμετώπιση της ρύπανσης στις πιο ευάλωτες περιοχές. Οι εν λόγω σταθμοί είναι στελεχωμένοι με εξειδικευμένο προσωπικό και ικανό εξοπλισμό, ώστε να καθίσταται δυνατή η άμεση παρέμβαση και ο έλεγχος του κάθε περιστατικού ρύπανσης.

Σύμφωνα με το οργανωτικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και τους στόχους που έχει χαράξει αναφορικά με τους τομείς του Περιβάλλοντος και της Περιφερειακής Ανάπτυξης:

Υιοθέτηση και προσπάθειες υλοποίησης του Προγράμματος (**ENVIREG**), στα πλαίσια του οποίου εκπονούνται αντίστοιχες Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Αξιολόγηση, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διενεργεί ελέγχους για την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα και επιθεωρεί τα πλοία, ενώ επίσης εξετάζονται και φαινόμενα αλλαγής χρώματος στη θάλασσα ή περιστατικά θανάτων ψαριών. Το Υπουργείο οργανώνει επίσης εκπαιδευτικά σεμινάρια σε συνεχή βάση για τα πανεπιστήμια, το προσωπικό της λιμενικής Αρχής, των τοπικών αρχών, των αρχών του στρατού και το κοινό.

**Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος**, μια μη κυβερνητική οργάνωση, έχει συγχρηματοδοτήσει με την Ε.Ε. πολλά έργα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, στα πλαίσια των Προγραμμάτων **LIFE** και **MEDSPA**.

Τα πανεπιστήμια και άλλα ιδρύματα αναλαμβάνουν ερευνητικά έργα που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις παράκτιες περιοχές.

Το Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας Κρήτης, συμμετέχει στο θεματικό κέντρο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος για το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον.

Καταβάλλονται προσπάθειες για τη συλλογή στατιστικών στοιχείων όσον αφορά τα περιστατικά ρύπανσης και ποινικών κυρώσεων. Νέο λογισμικό για τη συλλογή, την αξιολόγηση και τη διάδοση των διαθέσιμων στοιχείων είναι υπό ανάπτυξη. Παράλληλα, έχει αναπτυχθεί ένα ηλεκτρονικό πρόγραμμα έχει αναπτυχθεί για τη δημιουργία περιβαλλοντικών χαρτών σε περιβάλλον GIS, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για την ελληνική ακτογραμμή και το βάθος των ελληνικών θαλασσών. Το σύστημα αυτό αναμένεται να ολοκληρωθεί την ίδια στιγμή με την εκπόνηση των αντίστοιχων τοπικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης.

Σχετικά με τον τρόπο χρηματοδότησης, αυτός γίνεται μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού, ενώ Πρόσθετα κεφάλαια παρέχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση Ταμείων και Ιδιωτικούς Επενδυτές.

Το 1994 δημιουργήθηκε στη χώρα μας το λεγόμενο **Μπλε Ταμείο**. Πρόκειται για ειδικό λογαριασμό, ο οποίος ιδρύθηκε με σκοπό να προσφέρει οικονομική στήριξη και τους αναγκαίους πόρους για την εκτέλεση της πρόληψης και καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης στην Ελλάδα. Όλα τα χρήματα που προέρχονται από τα πρόστιμα που επιβάλλονται προς τους ρυπαίνοντες, συγκεντρώνονται στο Ταμείο αυτό.

Η σημασία του Μπλε Ταμείου είναι μεγάλη, καθώς χάρη σε αυτό υποστηρίζονται οι ακόλουθες δραστηριότητες:

- ✦ Αγορά σκαφών, αεροσκαφών και οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού, των επισκευών τους, των αποθεμάτων καυσίμων και του λειτουργικού κόστους.
- ✦ Το κόστος της καταπολέμησης των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης και της αναπλήρωσης των Προμηθειών και του Εξοπλισμού.
- ✦ Το κόστος για την εξέταση των δειγμάτων σε εργαστήρια εμπειρογνομένων στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό.

- ✦ Η κάλυψη των Προμηθειών που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του MEPD και των Λιμενικών Αρχών.
- ✦ Εκπροσώπηση και Συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς, συμβούλια, καθώς και σεμινάρια για το θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης.
- ✦ Το κόστος για τη μίσθωση κτιρίων, αεροσκαφών, οχημάτων και γενικότερα εξοπλισμού που απαιτείται για την κάλυψη των έκτακτων αναγκών του MEPD (Marine Environmental Protection Division).
- ✦ Το κόστος του επιπλέον προσωπικού που χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.
- ✦ Κάλυψη του Κόστους για την ενημερωτική εκστρατεία του κοινού.

Η χώρα μας, προς επίτευξη του σκοπού, έρχεται σε επαφή και συνεργασία με τους ακόλουθους Διεθνείς Οργανισμούς:

- ◆ the United Nations Organisation (Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών)
- ◆ the Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD (Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης - ΟΟΣΑ)
- ◆ Οργανισμός της Νοτιοανατολικής Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας Συνεργασίας
- ◆ UNESCO (International Hydrological Programme of UNESCO (Διεθνές Υδρολογικό Πρόγραμμα)
- ◆ ΟΕΕ (Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη)

Στα πλαίσια **Water Framework Directive** και σε συνεργασία με την **EUWI (European Water Initiative)**, έχουν ήδη δρομολογηθεί προγράμματα για την παρακολούθηση των υδάτων. Μάλιστα το 2005 η **EMWIS (Euro-Mediterranean Water Information System)** διεξήγαγε έρευνα για την αξία μερικών βασικών συστατικών που πρέπει να υπάρχουν στα νερά της Ε.Ε. και ιδίως της Μεσογείου. Το ενδιαφέρον εστιάστηκε στο χαρακτηρισμό των λεκανών απορροής και στις δραστηριότητες παρακολούθησης. Γενικά, το συμπέρασμα που προέκυψε ήταν η έλλειψη ενημέρωσης από τη μια πλευρά, αλλά και ένα έντονο ενδιαφέρον για την παρακολούθηση της εφαρμογής της Οδηγίας στα κράτη μέλη, από την άλλη πλευρά.

Έτσι, κατά την ευρω-μεσογειακή συνάντηση των αρμόδιων φορέων, που έλαβε χώρα στην Αθήνα το Νοέμβριο του 2006, οι χώρες εξέφρασαν το ενδιαφέρον τους για την έναρξη ομάδας εργασίας με θέμα «**Παρακολούθηση των Υδάτων**», **στο πλαίσιο της JP φάσης II**. Παράλληλα, αποφασίστηκε η EMWIS να έχει την ηγεσία αυτής της ομάδας εργασίας. Οι ειδικοί στόχοι, το πρόγραμμα εργασίας, το χρονοδιάγραμμα και διάφορα επιμέρους θέματα είναι υπό ανάπτυξη.

Ωστόσο, η Έρευνα για την παρακολούθηση των δικτύων και των προγραμμάτων στις χώρες της Μεσογείου προωθείται: Πριν από τις 21 Αυγούστου 2009, κατάλληλο Ερωτηματολόγιο πρέπει να συμπληρωθεί από οργανισμούς διαχείρισης ή ελέγχου των προγραμμάτων, το οποίο και θα αποσταλεί στο Τεχνικό Τμήμα του EMWIS. Η περιφερειακή ανάλυση και διεξαγωγή συμπεράσματος από το σύνολο των απαντήσεων θα γίνει από το EMWIS TU, που αποτελεί εταίρο της Aquarole από το Πανεπιστήμιο της Λιέγης (Βέλγιο). Τα πορίσματα θα διανεμηθούν σε όλες τις οργανώσεις που συμμετείχαν στην έρευνα.

Υπάρχει η αντίληψη ότι κάθε λίτρο λυμάτων ρυπαίνει τουλάχιστον 8 λίτρα του γλυκού νερού, έτσι ώστε σε αυτή τη βάση περίπου  $12.000 \text{ km}^3$  των υδάτινων πόρων του πλανήτη να μην είναι διαθέσιμα προς χρήση κάθε χρόνο. Στην περίπτωση που τα νούμερα αυτά συμβαδίζουν με την σημερινή αύξηση του πληθυσμού και με την προβλεπόμενη αύξηση του πληθυσμού σε 9 δισεκατομμύρια μέχρι το 2050, τότε η προσφορά υδάτινων πόρων του πλανήτη μειώνεται κατά περίπου  $18.000 \text{ km}^3$  ετησίως. Προς το παρόν, μόνο το ένα δέκατο περίπου της εγχώριας παραγωγής λυμάτων στις αναπτυσσόμενες χώρες – όπου και εντάσσεται και η Ελλάδα - συλλέγεται και μόνο το ένα δέκατο περίπου των υφιστάμενων εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων λειτουργεί αξιόπιστα και αποτελεσματικά.

Μερικές από τις ζημίες και τις συνέπειες που απορρέουν από την ανεπαρκή επεξεργασία των λυμάτων είναι οι ακόλουθες:

- Άμεσο και έμμεσο κόστος που προκαλείται από την αύξηση των ασθενειών και της θνησιμότητας
- Υψηλότερο κόστος επεξεργασίας και κατ' επέκταση μετακύλιση του κόστους στους τελικούς καταναλωτές

- Απώλεια εσόδων από την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια
- Υποβαθμισμένη ποιότητα των υδάτων, που αποτρέπει την ανάπτυξη του τουρισμού και προκαλεί μείωση των αντίστοιχων εσόδων
- Απώλεια πολύτιμων ειδών βιοποικιλότητας

Γενικά, έχει αποδειχτεί πως τα ανεπεξέργαστα λύματα πλήττουν πάνω από το 70% των κοραλλιογενών υφάλων, πολύτιμα συστατικά στοιχεία αυτών εξαφανίζονται και η βιοποικιλότητα μειώνεται, η αλιεία και το γεωργικό δυναμικό της μολυσμένης περιοχής εξαλείφονται σταδιακά, ενώ η κακή ποιότητα του νερού συνεπάγεται μείωση του εισοδήματος από τον τουρισμό και την αξία των ακινήτων. Η συνολική επιβάρυνση των ανθρώπινων ασθενειών που προκαλούνται από τη ρύπανση λυμάτων των παράκτιων υδάτων είναι τεράστια. Εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 4 εκατομμύρια άτομα ετησίως και σε παγκόσμιο επίπεδο.

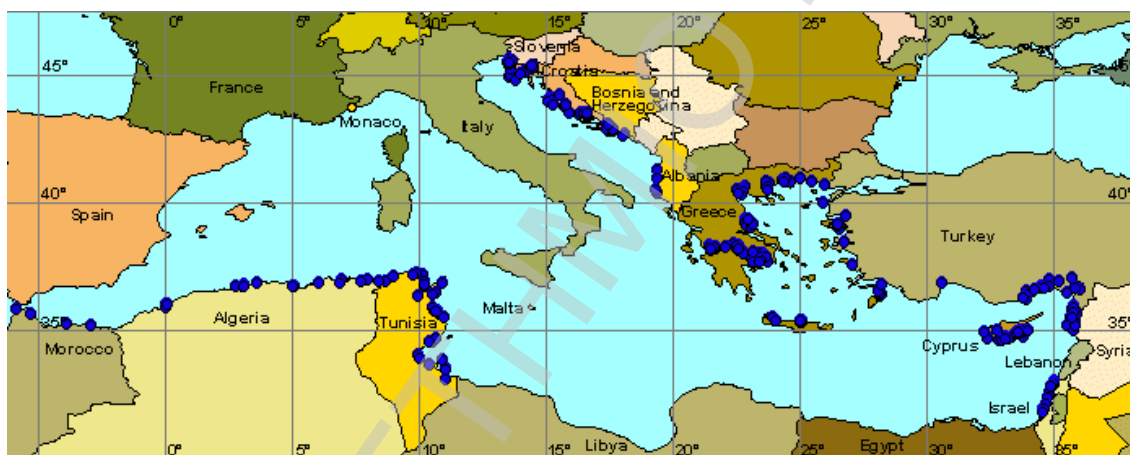
Οι στόχοι των δραστηριοτήτων παρακολούθησης που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της **MED POL Φάσης III** είναι:

- ü Να υποβάλει περιοδικές αξιολογήσεις της κατάστασης του περιβάλλοντος σε περιοχές υψηλής ζήτησης και στις παράκτιες περιοχές, ώστε να παρέχονται οι απαραίτητες πληροφορίες για τη λήψη αποφάσεων.
- ü Ο καθορισμός χρονικών τάσεων ορισμένων επιλεγμένων ρύπων, προκειμένου να εκτιμηθεί η αποτελεσματικότητα των δράσεων και των μέτρων πολιτικής, που υιοθετούνται κάθε φορά
- ü Η ενίσχυση του ελέγχου της ρύπανσης μέσω Επιθεωρήσεων και επιβολής Κανονιστικών Τιμών, ανάλογα με την κατάσταση.
- ü Προωθείται η παρακολούθηση των Βιολογικών επιπτώσεων (με χρήση βιοδεικτών), προκειμένου να δοκιμασθεί η μεθοδολογία που θα χρησιμοποιηθεί για τον έγκαιρο εντοπισμό και την αντιμετώπιση τυχόν δυσμενών επιπτώσεων των ρύπων στους οργανισμούς.

Ένα νέο στοιχείο όσον αφορά στην παρακολούθηση του ευτροφισμού στη Μεσόγειο είναι να συμπεριληφθεί σε ανάλογη έρευνα στο πρόγραμμα MED POL. Η στρατηγική παρακολούθησης ευτροφισμού εγκρίθηκε το 2003. Οι περιοχές

παρακολούθησης θα είναι εκείνες όπου τα φαινόμενα ευτροφισμού είναι κοινά και, επιπλέον, οι δυνητικά επικίνδυνες ζώνες, που είναι εκείνες όπου υφίστανται την άμεση επίδραση των ανθρωπογενών εισροών. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης, που αναφέρονται για την υγεία που συνδέονται με τις συνθήκες στην κολύμβηση και οστρακοειδή / υδατοκαλλιέργειας υδάτων, τα λύματα και θερμών σημείων, υποστηρίζει το στοιχείο ελέγχου της ρύπανσης. Για την πλήρη επίτευξη των στόχων της παρούσας συνιστώσας, οι χώρες καλούνται να συντάσσουν εκθέσεις για τη συμμόρφωση με σύγκριση των αποτελεσμάτων της παρακολούθησης με τις υφιστάμενες οριακές τιμές.

Στην επόμενη σελίδα φαίνονται οι χώρες που συμμετέχουν στη Φάση III του εν λόγω Προγράμματος και φυσικά είναι και η Ελλάδα.



Η MED POL ξεκίνησε το 1975 ως περιβαλλοντική συνιστώσα για την εκτίμηση του Μεσογειακού Προγράμματος Δράσης (MAP). Το βάρος πλέον ρίχνεται σε διοικητικές πτυχές του ελέγχου της ρύπανσης και στην εφαρμογή των σχετικών διατάξεων. Επιπλέον, παρέχει τις σχετικές συμβουλευτικές υπηρεσίες και υποστηρίζει τα αρμόδια εκτελεστικά όργανα κάθε κράτους που συμμετέχει.

Από το 2000 ως σήμερα, το ανωτέρω πρόγραμμα έχει παρακολουθήσει τις μεθόδους και τις επιδόσεις της συλλογής λυμάτων, τα στάδια επεξεργασίας και την απόρριψη στις πόλεις της Μεσογείου με πάνω από 10.000 πληθυσμό και επεκτείνεται τώρα και στις μικρότερες πόλεις.



Η ανεξέλεγκτη ρύψη αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου απειλούν τα οικοσυστήματα της θάλασσας της Μεσογείου. Στις μέρες μας, μόνο ένα μικρό ποσοστό των παράκτιων ζωνών της είναι σε άριστη κατάσταση. Πρόκειται για κινδύνους που προέρχονται από ευτροφισμό, βαρέα μέταλλα, οργανική και μικροβιακή ρύπανση, πετρελαιοκηλίδες και την εισαγωγή μη αυτοχθόνων ειδών. Παρόλο που οι ακολουθούμενες δράσεις έχουν οδηγήσει σε θετικές εξελίξεις τόσο σε εθνικό όσο και περιφερειακό επίπεδο, η συνολική κατάσταση του περιβάλλοντος της Μεσογείου εξακολουθεί να δείχνει την ανάγκη για συγκεκριμένη και άμεση δράση.

Η Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου, αποτελεί ένα νομικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται και το πρόγραμμα MAP και έχει αποφέρει έξι πρωτόκολλα, των οποίων όμως η διαδικασία επικύρωσης βρίσκεται σε εξέλιξη. Στα Πρωτόκολλα αυτά, παρουσιάζεται η αντιμετώπιση συγκεκριμένων πτυχών της προστασίας του περιβάλλοντος της Μεσογείου, όπως η απόρριψη αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των επικίνδυνων αποβλήτων, η προστασία από χερσαίες πηγές ρύπανσης, η μέριμνα για την πλούσια βιοποικιλότητα της περιοχής.

#### **MED POL Φάση IV (2006-2013):**

Στο τέλος της φάσης III το 2005, τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βαρκελώνης αποφάσισαν ότι η MED POL θα πρέπει να συνεχιστεί καθ' όλη τη νέα φάση, που αφορά στη χρονική περίοδο **2006 -2013** μετά από επανεξέταση. Οι γενικοί στόχοι της φάσης III, εξακολουθούν να βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος και να αποτελούν σημείο αφετηρίας και για τη φάση IV, καθώς αντιστοιχούν στους στόχους της Σύμβασης της Βαρκελώνης και των σχετικών πρωτοκόλλων τους και είναι σύμφωνες με τις αρχές και τους στόχους για την επίτευξη μιας αειφόρου ανάπτυξης στον τομέα του περιβάλλοντος.

Έτσι, το Πρόγραμμα MED POL IV συνεχίζει να ασχολείται με τη θαλάσσια και παράκτια αξιολόγηση και έλεγχο της ρύπανσης, κάνοντας χρήση παρόμοιων τεχνικών (όπως παρακολούθηση, ανάπτυξη ικανοτήτων, εκτιμήσεις, εκπόνηση των Σχεδίων Διαχείρισης) που ολοκληρώθηκαν κατά το παρελθόν και μάλιστα επιτυχώς, όπως αναφέρεται. Μια σειρά από σημαντικά θέματα που δεν είναι επαρκή και

συμπεριλαμβάνονται στην εν λόγω φάση, καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της MED POL III. Κατά την περίοδο 2006-2007, οι δραστηριότητες της Φάσης III προβλέπεται λοιπόν να συνεχιστούν με ορισμένες σταδιακές αλλαγές ως προς τους στόχους της φάσης IV.

#### Γενικοί στόχοι της φάσης MED POL IV :

- ▼ Διευκολύνει την εφαρμογή της Σύμβασης της Βαρκελώνης και των πρωτοκόλλων αυτής από τα εμπλεκόμενα μέρη, κυρίως σε ότι σχετίζεται με τη μείωση και την εξάλειψη της ρύπανσης από χερσαίες πηγές. Παράλληλα, γίνεται αξιολόγηση όλων των πηγών και των φορτίων που προκαλούν ρύπανση στη Μεσόγειο.
- ▼ Επιπρόσθετα, προβαίνει σε αξιολογήσεις για την ποιότητα του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος και ενισχύει τις εμπλεκόμενες χώρες με τη δημιουργία υποδομών και τη λήψη μέτρων για την εφαρμογή εθνικών Σχεδίων Δράσης.
- ▼ Παρακολουθεί επίσης την υλοποίηση αυτών των σχεδίων δράσης, προωθεί τη συμμετοχή σε ανάλογα περιβαλλοντικά προγράμματα και λαμβάνει μέτρα για τον έλεγχο της ρύπανσης και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους.
- ▼ Έλεγχος και αξιολόγηση
- ▼ Αναλαμβάνει και ασχολείται με τον έλεγχο των πηγών ρύπανσης σε λεκάνες απορροής ποταμών και σε σχέση με τις εισροές στο θαλάσσιο περιβάλλον. Αρχικά θα καλύπτει μόνο τις εκβολές των ποταμών όμως σταδιακά θα προχωρεί και με το ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης.

Στην ανάλυση που ακολουθεί, λαμβάνει υπόψη σχετικούς οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες, προκειμένου να γίνει εκτίμηση της κατάστασης του περιβάλλοντος και να αναδειχτούν τα αίτια πιθανής υποβάθμισης αυτού. Στα πλαίσια αυτά, προωθείται ο αυστηρότερος έλεγχος επί των οικολογικών ζητημάτων, τα οποία και συνδέονται με τις επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και τη βιοποικιλότητα των θαλασσών.

Φυσικά, προς επίτευξη του στόχου, κρίνεται αναγκαία η συνεργασία, η πληροφόρηση και η συμμετοχή του κοινού σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και μεταφοράς της τεχνολογικής γνώσης μεταξύ των κρατών. Παράλληλα, εντατικοποιείται η συνεργασία μεταξύ των επιστημονικών φορέων, με στόχο την καλύτερη αξιοποίηση των εξειδικευμένων γνώσεων προς λήψη υγιών και βιώσιμων αποφάσεων.

Τέλος, παρακολουθούνται οι επιδράσεις της θαλάσσιας ρύπανσης στους τομείς της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης της υδατοκαλλιέργειας<sup>15</sup> και των δραστηριοτήτων και μεθόδων αφαλάτωσης του θαλασσινού νερού. Η εξέταση των δράσεων και η αξιολόγησή τους, πραγματοποιούνται στα πλαίσια θεμάτων που έχουν να κάνουν με την παραγωγή ενέργειας και τις θαλάσσιες μεταφορές, σε συνεργασία και με άλλους αρμόδιους διεθνείς και περιφερειακούς οργανισμούς.

**Γενικά, το Πρόγραμμα MED POL αποτελεί μια σταδιακή μετάβαση από την εκτίμηση της ρύπανσης στον έλεγχο της ρύπανσης και αποτελεί ένα σπουδαίο εργαλείο για τις κυβερνήσεις στην προσπάθειά τους να εφαρμόσουν τα νέα κείμενα και τις συμφωνίες και να ελέγξουν σε ικανοποιητικά επίπεδα τη θαλάσσια ρύπανση.**

Τα αποτελέσματα των προηγούμενων φάσεων, δύναται να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

✚ Κατά τη διάρκεια της **Φάσης I (1975-1980) και Φάσης II (1981-1995)**, οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν στην παροχή αρωγής προς όλα τα εργαστήρια της περιοχής της Μεσογείου και στις ερευνητικές δραστηριότητες, στη θέσπιση εθνικών προγραμμάτων παρακολούθησης, στην εκτίμηση της κατάστασης της Μεσογείου και στη διαμόρφωση των μέτρων ελέγχου της ρύπανσης.

---

<sup>15</sup> Σύμφωνα με ορισμό που προσδίδει στον όρο της υδατοκαλλιέργειας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία και ασχολείται με την Κοινή Αλιευτική Πολιτική: « Νοείται η εκτροφή υδροβίων οργανισμών μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται τα ψάρια, τα μαλάκια, τα καρκινοειδή και τα υδρόβια φυτά. Ο κλάδος της υδατοκαλλιέργειας στη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ-27) παράγει συνολικά 1,3 εκατ. τόνους αλιευτικών προϊόντων κάθε χρόνο, συνολικής αξίας 3 δισ. ευρώ περίπου.

Αυτό το ποσό αντιστοιχεί περίπου στο ένα τρίτο της συνολικής αξίας της αλιευτικής παραγωγής της ΕΕ και στο ένα πέμπτο του όγκου της. Σε ορισμένα κράτη μέλη η αξία των προϊόντων της υδατοκαλλιέργειας είναι μεγαλύτερη από αυτή των προϊόντων της αλιείας. Σε άλλες, η υδατοκαλλιέργεια αντιπροσωπεύει σημαντικό μέρος της συνολικής τους παραγωγής.»

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/aquaculture\\_processing\\_el.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/aquaculture_processing_el.htm)

Ειδικότερα, κατά τη Φάση I έγινε εφαρμογή 7 πιλοτικών σχεδίων, καθώς και η παροχή βοήθειας που αφορούσε σε 9 εκατομμύρια δολάρια από τις ΗΠΑ, έτσι ώστε όλα τα εργαστήρια της περιοχής να συμμετάσχουν στις δραστηριότητες του προγράμματος, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης, της αγοράς και της συντήρησης των αναλυτικών οργάνων.

✚ **Στη Φάση II**, τα εκάστοτε εθνικά προγράμματα παρακολούθησης έχουν ήδη καθιερωθεί στις χώρες της Μεσογείου και λειτουργεί ένα πλήρες σύστημα διασφάλισης της ποιότητας των θαλάσσιων υδάτων, καλύπτοντας ασκήσεις, εκπαίδευση, συντήρηση των μέσων, ορθή εργαστηριακή πρακτική και αναλυτικές μεθόδους αναφοράς.

Το ερευνητικό πρόγραμμα απασχόλησε συνολικά 500 ερευνητικά έργα σε 16 χώρες της Μεσογείου, με βασική ενασχόληση την εξέταση των χημικών ρύπων σε ζώντες οργανισμούς και μικροοργανισμών στο νερό της θάλασσας. Παράλληλα, έγινε και η αναγκαία προετοιμασία των 15 μέτρων ελέγχου της ρύπανσης, που εγκρίθηκε από τα συμβαλλόμενα μέρη κατά τη Σύμβαση της Βαρκελώνης.

✚ Με την ολοκλήρωση της **Φάσης III (1995-2005)**, έμφαση δόθηκε στον τρόπο Διαχείρισης των μέτρων και μεθόδων εφαρμογής ελέγχου της ρύπανσης. Ταυτόχρονα, προωθήθηκε η στήριξη των μεσογειακών χωρών αναφορικά με την παρακολούθηση των τάσεων και των βιολογικών επιπτώσεων της θαλάσσιας ρύπανσης.

Ο σκοπός και η συνέχιση του Προγράμματος, όπως επίσης και η επιτυχία που σημειώνει η δράση του, οφείλονται στο ακόλουθο τρίπτυχο:

**Αξιολόγηση:** αναφέρεται στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις τάσεις οι οποίες εντοπίζονται στα επίπεδα των ρύπων και οι επιδράσεις των προσμείξεων, δηλαδή η βιολογική παρακολούθηση των επιπτώσεων από την άλλη. Ταυτόχρονα, πραγματοποιείται απογραφή των πηγών ρύπανσης και των φορτίων, με τη δημιουργία της αντίστοιχης βάσης δεδομένων.

**Έλεγχος:** αφορά στη συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των εκάστοτε Σχεδίων Δράσης που υιοθετούνται. Στόχος είναι ο

εντοπισμός παραλείψεων και η διόρθωση αυτών μέσω των κατάλληλων ενεργειών. Ο έλεγχος στηρίζεται τόσο στην εθνική όσο και στη διεθνή νομοθεσία.

**Βοήθεια:** πρόκειται για τον σχεδιασμό του προγράμματος παρακολούθησης, την παροχή εξοπλισμού και εκπαίδευσης για την ανάλυση και ερμηνεία των δεδομένων.

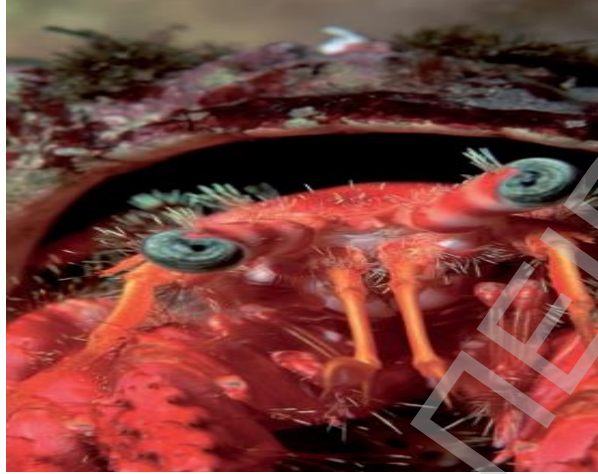
Σύμφωνα με έκθεση της **Greenpeace**, η Μεσόγειος θάλασσα αποτελεί μια περιοχή με αναπτυγμένη τη δραστηριοποίηση της βιομηχανίας πετρελαίου. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς πως μόνο στις αρχές της δεκαετίας του 1990, λειτουργούσαν περίπου 116 πλατφόρμες για την εξυπηρέτηση δεξαμενοπλοίων στη Μεσόγειο.

Ετησίως, γύρω στα 2.000 βαπόρια διακινούνται στα νερά της Μεσογείου, εκ των οποίων τα 200 με 300 είναι δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν λάδια, πετρέλαιο και παράγωγα αυτού. Κάπου 370 εκατ. τόνοι πετρελαίου διακινούνται στη Μεσόγειο σε ετήσια βάση, αντιπροσωπεύοντας το 20% της παγκόσμιας θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου. Συνέπεια του τεράστιου αυτού όγκου διακίνησης είναι ο αυξημένος κίνδυνος πρόκλησης ατυχημάτων. Κατά μέσο όρο, η πρόκληση ατυχήματος αγγίζει περίπου τα 60 ετησίως, από τα οποία τα 15 περιλαμβάνουν τη συμμετοχή πλοίων. Μάλιστα, το 60% των ατυχημάτων συμβαίνει κοντά σε εγκαταστάσεις παραλαβής χημικών και πετρελαίου.

Συνέπειες από την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης είναι οι ακόλουθες βασικές:

- ✦ Υποβάθμιση της Βιοποικιλότητας:
- ✦ Κίνδυνος για τις Θαλάσσιες Χελώνες
- ✦ Υπό εξαφάνιση ο τόννος. Ήδη από το 1999 ο πληθυσμός είχε μειωθεί κατά 80%.
- ✦ Απειλούνται οι υπάρχουσες ιχθυοκαλλιέργειες και μειώνεται η επένδυση προς τον κλάδο αυτό. Ειδικότερα, στον Κόλπο του Αστακού έχουν βρεθεί υψηλές ποσότητες τοξικών μετάλλων οι οποίες και επηρεάζουν την πορεία του οικοσυστήματος στην περιοχή.
- ✦ Σε κίνδυνο τα δελφίνια και οι φώκιες
- ✦ Κλιματικές αλλαγές, με περισσότερο αισθητή εκείνη της αύξησης της θερμοκρασίας

- ✦ Υφεση στον Τουρισμό
- ✦ Εμφάνιση μεταλλαγμένων ειδών και με άγνωστες ακόμη επιδράσεις στο οικοσύστημα όπου εμφανίζονται:



Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της εμφάνισης και ραγδαίας εξάπλωσης του αποκαλούμενου ως **jellyfish (Rhopilema nomadica)**, που ως τώρα έχει αποφέρει μόνο αρνητικά αποτελέσματα και εμφανίζεται στην ακριβώς παραπάνω εικόνα.

Στην εικόνα της επόμενης σελίδας, παραθέτουμε τους βασικούς θαλάσσιους άξονες όπου και είναι αισθητή η παρουσία απειλούμενων ειδών:

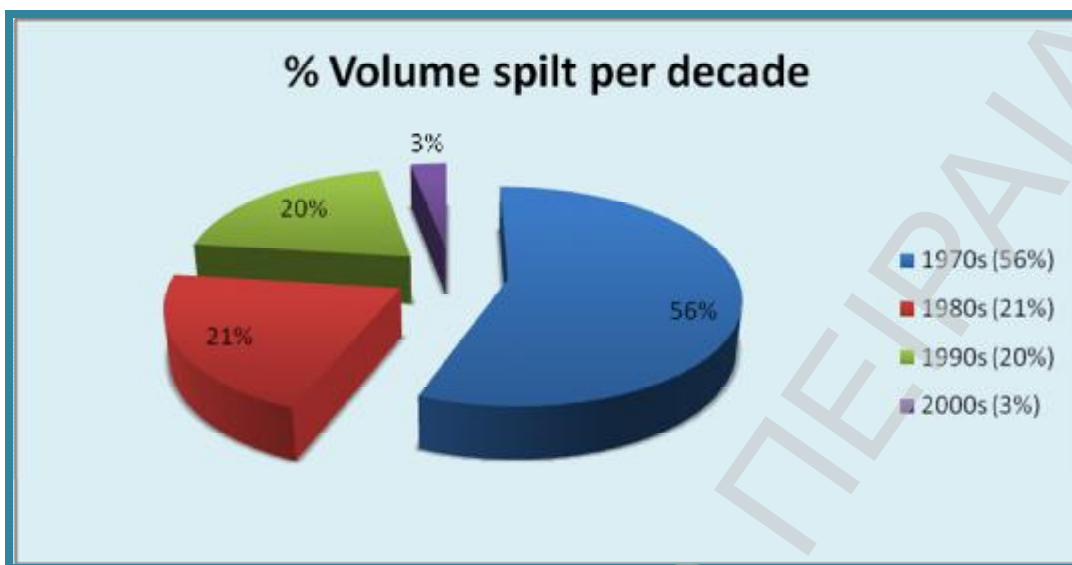




Αναλυτικότερα:

- Στο Ιόνιο **Πέλαγος**, μεταξύ Πελοποννήσου και Κρήτης, εντοπίζονται φάλαινες. Η περιοχή αυτή αποτελεί το βαθύτερο σημείο της Μεσογείου, όπου και συνυπάρχουν χελώνες και μεγάλος αριθμός προστατευόμενων κοραλλιογενών περιοχών.
- Στα νότια παράλια της Κρήτης φιλοξενούνται μικροβιολογικές κοινότητες.
- Ο Κόλπος του Σαρωνικού αποτελεί μια περιοχή όπου και αναπτύσσονται τα δελφίνια και ένα σπάνιο είδος μπακαλιάρου.
- Δελφίνια και Φώκιες μπορούμε να βρούμε και στις Σποράδες.
- Το Θρακικό Πέλαγος είναι γεμάτο από μπακαλιάρo, γαρίδες και γαύρο. Παράλληλα, συναντώνται και δελφίνια και φώκιες.
- Ένα σπάνιο είδος φώκιας συναντάται μόνο στο Βόρειο Αιγαίο.
- Τέλος, δελφίνια και θαλάσσιες χελώνες κάνουν την εμφάνισή τους στα παράλια μεταξύ Κρήτης και Τουρκίας.

Γενικά, η απόρριψη πετρελαίου στη θάλασσα τα τελευταία 40 χρόνια, παρουσιάζει την παρακάτω εικόνα:



ΠΗΓΗ: “ Ocean Orbit ”, The Newsletter of the International Tanker Owners Pollution Limited (ITOPF), September 2008.

Γίνεται εμφανές πως με το πέρασμα των δεκαετιών, οι απορρίψεις πετρελαίου και των παραγώγων του εμφανίζονται με ολοένα και μικρότερο ρυθμό. Έτσι, κατά τη δεκαετία 2000, ο όγκος έχει μειωθεί στο 3%, που αποτελεί ένα επιστέγασμα των προσπαθειών που καταβάλλονται. Σε σύγκριση μάλιστα με τη δεκαετία του 1970, όπου το ποσοστό αυτό έφτανε στο 56%, μιλάμε για μια μείωση της τάξης του 94,6% δηλαδή για απόλυτη σχεδόν επιτυχία των εφαρμοζόμενων πολιτικών και δράσεων, καθώς και των ακολουθούμενων μεθόδων.

Πιο εξειδικευμένα, σε ότι αφορά αποκλειστικά τον Ελλαδικό χώρο μπορούμε να καταλήξουμε σε κάποιες βασικές εκτιμήσεις για τη μελλοντική πορεία των πραγμάτων σε ότι αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος:

Οι προκλήσεις του μέλλοντος εστιάζονται στο γεγονός ότι βάσει υπολογισμών αναμένεται αύξηση της τάξης του 50% στον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων για την περίοδο 2000 – 2020. Συνεπάγεται λοιπόν πως η αύξηση αυτή θα επηρεάσει και την κίνηση στα ελληνικά λιμάνια, καθώς και τις αναγκαίες υποδομές για την ορθή διαχείριση των αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων



φορτίου, που αντιστοίχως προβλέπεται να παρουσιάσουν αύξηση στις παραδιδόμενες ποσότητες. Οπότε επιβαλλόμενη κρίνεται η βελτίωση των υπηρεσιών διαχείρισης αποβλήτων, η χρήση εκσυγχρονισμένων μέσων και μεθόδων, ώστε να αποφεύγονται περιστατικά συμφόρησης στα λιμάνια και να επιτυγχάνεται ταυτόχρονα ένα όσο το δυνατόν αποδοτικότερο αποτέλεσμα. Κατά αυτό τον τρόπο, η χώρα μας οφείλει να περιέλθει σε αντίστοιχα Προγράμματα και υιοθέτηση ανάλογων τεχνικών οι οποίες θα αποφέρουν αναβάθμιση των υπηρεσιών, με στόχο να είμαστε σε θέση να ανταπεξέλθουμε στον έντονο ανταγωνισμό ξένων λιμανιών.

**Επιπρόσθετα, οι προβλέψεις της Ε.Ε. βάσει και αντίστοιχων Οδηγιών που έχουν εκδοθεί, κάνουν λόγο για υποκατάσταση των συμβατικών καυσίμων στο 6% της κατανάλωσης ως το 2010.** Έτσι, γίνεται στροφή προς εναλλακτικές μορφές καυσίμων. Στη χώρα μας έχει ήδη ψηφιστεί ο **Νόμος 3423/ 2005** για την ανάπτυξη των βιοκαυσίμων και αναπτύσσονται μονάδες παραγωγής βιοκαυσίμων. Το 2006 λειτουργούσε στη χώρα μας μόνο ένα εργοστάσιο παραγωγής βιοκαυσίμων στο Κιλκίς<sup>16</sup>. Η ακολουθούμενη διαδικασία έχει ως εξής: το εν λόγω εργοστάσιο πουλούσε όλη την παραγωγή βιοντίζελ, είτε στα ΕΛ.ΠΕ. είτε στα διυλιστήρια της MOTOR OIL. Εν συνεχεία, τα διυλιστήρια προχωρούσαν σε ανάμειξη του βιοντίζελ με το ντίζελ κίνησης σε ποσοστό 2%, σύμφωνα με όσα ορίζονται και από τις Κοινοτικές πρακτικές. Το προκύπτον καύσιμο διοχετευόταν κανονικά στην αγορά ως ντίζελ κίνησης με την πρόσμειξη του οικολογικού ντίζελ. Έτσι, για να λειτουργήσει για παράδειγμα ο κινητήρας ενός οχήματος με το «οικοντίζελ 2%», δε χρειαζόταν καμία απολύτως μετατροπή.

Φυσικά στο προσεχές μέλλον όπου τα βιοκαύσιμα προβλέπεται να χρησιμοποιούνται ως αποκλειστικό καύσιμο ενός κινητήρα, οι τεχνικές μετατροπές που θα χρειάζονται στα πλοία θα είναι αρκετές και δε γνωρίζουμε εάν θα συμφέρουν οικονομικά.

---

<sup>16</sup> Εργοστάσιο Παραγωγής Βιοκαυσίμων με την επωνυμία «ΕΛΒΥ», ιδιοκτησίας κ.Μ.Μαρουλάκη, με έδρα το Σταυροχώρι Κιλκίς και με δυναμικότητα περίπου 35.000 τόνων.

Προκειμένου να καταλήξουμε σε συμπεράσματα και να είμαστε σε θέση να αναλογιστούμε τις εξελίξεις στο χώρο της Λιμενικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα, δε γίνεται να τη δούμε αποκομμένη από τον υπόλοιπο κόσμο και τις προοπτικές που προβλέπονται σε αυτήν. **Η ανάλυση που ακολουθεί είναι βασισμένη σε εκτιμήσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την υιοθέτηση και υλοποίηση Αναπτυξιακού Σχεδίου της περιόδου 2008 – 2015.**

Ειδικότερα, από το Υπουργείο λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στην Παγκόσμια Οικονομία:

- Αύξηση της αγοραστικής δύναμης των χωρών της Μαύρης Θάλασσας, που συνεπάγεται αυξημένη κίνηση πλοίων στις ελληνικές θάλασσες και επομένως υψηλότερος κίνδυνος για απόρριψη αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου ή εμφάνιση ατυχήματος.
- Αυξανόμενη τάση συγχωνεύσεων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα τη δημιουργία και την ανάληψη μεγαλύτερων επιχειρηματικών εγχειρημάτων.
- Οικονομική ανάπτυξη Κίνας, Ινδίας και χωρών Άπω Ανατολής.

Αναλυτικότερα, η ανάπτυξη του ΑΕΠ και του κατά κεφαλήν εισοδήματος με ορίζοντα ως και το 2050, αναμένεται να διαμορφωθεί ως εξής:

**Table A: Projected real growth in GDP and income per capita: 2005-50 (%pa)**

Country	GDP in US \$ terms	GDP in domestic currency or at PPPs	Population	GDP per capita at PPPs
India	7.6	5.2	0.8	4.3
Indonesia	7.3	4.8	0.6	4.2
China	6.3	3.9	0.1	3.8
Turkey	5.6	4.2	0.7	3.4
Brazil	5.4	3.9	0.7	3.2
Mexico	4.8	3.9	0.6	3.3
Russia	4.6	2.7	-0.5	3.3
S. Korea	3.3	2.4	-0.1	2.6
Canada	2.6	2.6	0.6	1.9
Australia	2.6	2.7	0.7	2.0
US	2.4	2.4	0.6	1.8
Spain	2.3	2.2	0.0	2.2
UK	1.9	2.2	0.3	2.0
France	1.9	2.2	0.1	2.1
Italy	1.5	1.6	-0.3	1.9
Germany	1.5	1.8	-0.1	1.9
Japan	1.2	1.6	-0.3	1.9

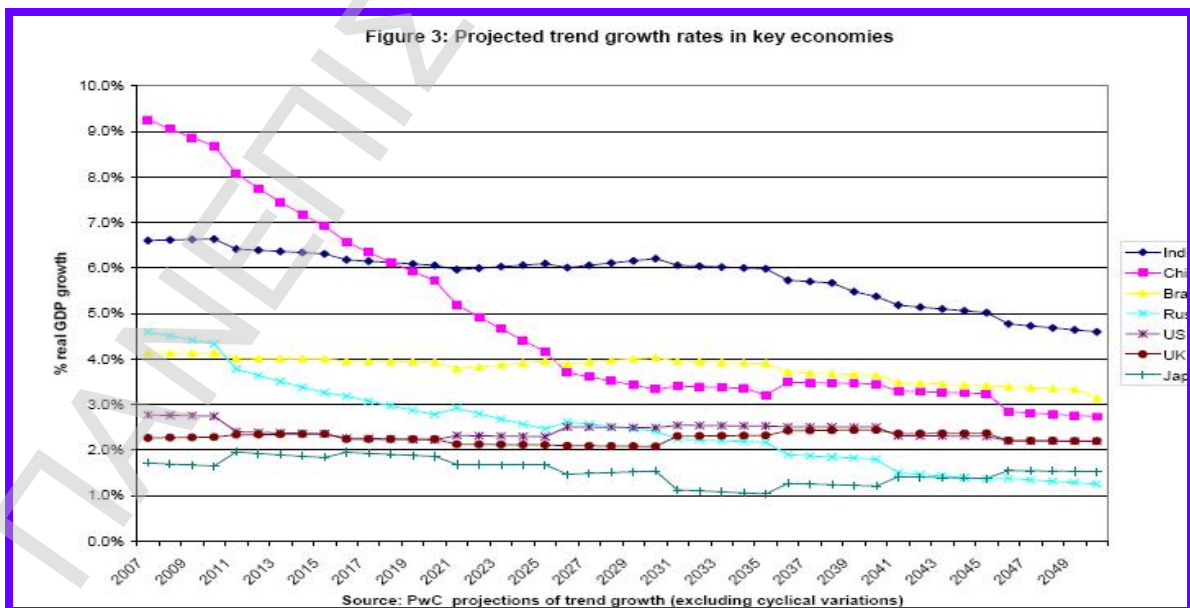
Source: PricewaterhouseCoopers GDP growth estimates (rounded to nearest 0.1%), population growth projections from the UN

Πρέπει να διευκρινιστεί πως στον ανωτέρω πίνακα το PPP (Purchasing Power Parity) είναι η λεγόμενη **Ισοτιμία Αγοραστικής Δύναμης**. Πρόκειται για ένα οικονομικό εργαλείο που συνδέει το επίπεδο πληθωρισμού με την συναλλαγματική ισοτιμία των διαφόρων νομισμάτων. Στηρίζεται στο ότι η ποσοστιαία διαφορά στη συναλλαγματική ισοτιμία των νομισμάτων δύο χωρών είναι ανάλογη με τη διαφορά του επιπέδου πληθωρισμού τους, τουλάχιστον σε μακροχρόνια βάση.

Παρότι η προβλεπτική ικανότητα του δείκτη τίθεται υπό αμφισβήτηση, ωστόσο βοηθά στη κατανόηση της μακροχρόνιας τάσης εξέλιξης των συναλλαγματικών ισοτιμιών μεταξύ των νομισμάτων, είτε υπό καθεστώς σταθερής ισοτιμίας είτε υπό καθεστώς κυμαινόμενης ισοτιμίας ( αν και λόγω ενιαίων νομισμάτων σχετικά, τείνουμε προς καθεστώς σταθερής ισοτιμίας ).

Από τον πίνακα παρατηρούμε πως τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στο ΑΕΠ αναμένεται να παρουσιάσει η Ινδία. Μάλιστα, παρότι φαίνεται να έχει και την υψηλότερη ποσοστιαία αύξηση σε πληθυσμό, παρόλα αυτά το κατά κεφαλήν εισόδημά της διατηρεί τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης. Λογικό είναι λοιπόν, μια τέτοια εξέλιξη να επηρεάσει θετικά και τις επενδύσεις προς τη Λιμενική Βιομηχανία, καθώς η Ινδία θεωρείται ως μια άκρως εμπορική χώρα.

Τα ποσοστά εμπορικής ανάπτυξης ανάμεσα σε βασικές οικονομίες, μπορούν εύκολα να φανούν από το διάγραμμα που ακολουθεί:



ΠΗΓΗ: « The World in 2050 », PriceWaterhouseCoopers ( March 2008 )

Όπως βλέπουμε, τα σκήπτρα φαίνεται να κρατούν οι Ινδίες. Ακολουθούν η Βραζιλία και η Κίνα, ενώ θεαματική πτώση προβλέπεται να παρουσιάσει η Ιαπωνία καταλαμβάνοντας μάλιστα και την τελευταία θέση.

Γενικά, οι ήδη εξελισσόμενες μεταβολές που συντελούνται στην παγκόσμια οικονομική σκηνή, επιδρούν στη διαμόρφωση της μελλοντικής κατάστασης. Οπότε, ως και το 2050 οι προοπτικές ως προς τα κυριότερα σημεία τους, διαγράφονται ως εξής:

- Η οικονομία της Κίνας αναμένεται να ξεπεράσει αυτή των ΗΠΑ γύρω στο 2025 και να μετατραπεί σε παγκόσμια υπερδύναμη. Σημαντικός είναι και ο ρόλος που διαδραματίζει η συνεχής υποτίμηση του δολαρίου.
- Η οικονομία της Ινδίας προβλέπεται ως το 2050 να αυξηθεί κατά 90% του μεγέθους της αμερικάνικης οικονομίας.
- Το Μεξικό, η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδονησία και η Τουρκία θα παρουσιάσουν μικρή άνοδο της τάξης του 3-8%.
- Μέχρι το 2050, η οικονομία της Ιαπωνίας φαίνεται να είναι σε λίγο χαμηλότερα επίπεδα από αυτά της Βραζιλίας και όχι σε πολύ υψηλότερα από αυτά της Ρωσίας και του Μεξικού. Η οικονομία της Κίνας θα ξεπεράσει αυτή της Ιαπωνίας γύρω στο 2010 και κατά το 2025 η Ιαπωνική οικονομία θα ξεπεραστεί και από αυτή της Ινδίας.
- Η Γερμανία, η Γαλλία και η Αγγλία θα βρίσκονται σε λίγο χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με τις οικονομίες της Ρωσίας, της Ινδονησίας και του Μεξικού.
- Σε παρόμοια επίπεδα ανάπτυξης προβλέπεται να βρίσκονται οι οικονομίες της Ιταλίας και της Τουρκίας μέχρι το 2050.

Γίνεται λοιπόν προφανές ότι πιθανές μεταβολές αυτού του είδους και μεγέθους, θα επηρεάσουν αντίστοιχα όλους τους χρηματοοικονομικούς και εμπορικούς παράγοντες. Κατ' επέκταση, θα μεταβληθεί η υπάρχουσα δομή και οργάνωση της ναυτιλίας, καθώς και των υποδομών και υπηρεσιών που τη στηρίζουν. Η Λιμενική Βιομηχανία της Ελλάδας θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω μέσω νέων επενδύσεων, που θα συμβαδίζουν με τις εξελίξεις. Αναγκαία κρίνεται όχι μόνο η επέκταση και αναβάθμιση των ήδη υπάρχοντων λιμενικών υποδομών και δομών· αλλά ακόμη και η

δημιουργία νέων τερματικών σε περισσότερα σημεία και με εμφανέστερο το στοιχείο της τεχνολογικής και ποιοτικής αναβάθμισης και της καινοτομίας, με βασικό γνώμονα την προστασία του Περιβάλλοντος.

Παράλληλα, το Υπουργείο λαμβάνει υπόψη παραμέτρους που σχετίζονται με τις διεθνείς τάσεις στα λιμάνια. Κατά αντίστοιχο τρόπο λοιπόν, οι Ελληνικοί Λιμενικοί Οργανισμοί θα πρέπει:

- Να προσαρμοστούν σε όρους υποδομών, οργάνωσης και λειτουργίας και να εναρμονιστούν στο διεθνές περιβάλλον.
- Να παρέχουν υπηρεσίες οι οποίες και θα μεγιστοποιούν το κοινωνικό όφελος ή τουλάχιστον θα εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος ή τις όποιες εξωτερικές αντι-οικονομίες που είναι δυνατόν να προκαλούν.
- Να επιλέξουν ένα τέτοιο τρόπο λειτουργίας ώστε να διασφαλίζεται η ανταγωνιστικότητα. Αξίζει δε να σημειωθεί πως το πιο διαδεδομένο και σύγχρονο Μοντέλο Διαχείρισης είναι εκείνο της διαμόρφωσης τερματικών σταθμών που λειτουργούν από Παγκόσμιους Διαχειριστές (Global Operators). Με αυτό τον τρόπο παρέχεται η δυνατότητα ενιαίου συντονισμού των στρατηγικών ανταγωνισμού και υπάρχει κέρδος από τις δημιουργούμενες οικονομίες κλίμακας.

Ωστόσο, σκοπός των διαφόρων εναλλακτικών μοντέλων διαχείρισης είναι η εξασφάλιση και διατήρηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στα λιμάνια.

Βασιζόμενη σε στατιστικά στοιχεία του ελληνικού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ο ναυτιλιακός κλάδος της χώρας μας:

- Διατηρεί πρωταγωνιστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο, καθώς οι ελληνικές εταιρίες διαχειρίζονται το 18% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ τα ελληνόκτητα πλοία αποτελούν το 50% περίπου του στόλου του συνόλου των χωρών της Ε.Ε.
- Διαχειρίζεται το 23% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων για τη μεταφορά ξηρού φορτίου και το 20%, περίπου του στόλου των tanker, το 25%, περίπου

των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου προς τις ΗΠΑ και το 25% των εξαγωγών των ΗΠΑ.

Τα ανωτέρω στοιχεία φανερώνουν πως η χώρα μας αποτελεί εγγύηση διεθνούς ισχύος και σε αυτά τα πλαίσια θα πρέπει να εξακολουθεί να βαδίζει. Σαφώς και η διακίνηση μεγάλου όγκου εμπορευμάτων και πετρελαίου αποτελεί παράγοντα που δυσχεραίνει την απόλυτα επιτυχή έκβαση των διαδικασιών. Επιπλέον, η ύπαρξη πολλών λιμανιών και μαρίνων στην Ελλάδα φέρνει στην επιφάνεια τα εμπόδια που εμφανίζονται κατά την εφαρμογή των όποιων διαδικασιών, καθώς ο συντονισμός των ενεργειών είναι αρκετά δύσκολος και από την άλλη πλευρά η υλοποίηση των εκάστοτε δράσεων θα πρέπει να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει το κάθε λιμάνι και των απαιτήσεων των χρηστών που εξυπηρετεί.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς και τις προσδοκίες για τις εξελίξεις στον κλάδο της Ναυτιλίας, **η Εθνική Λιμενική Πολιτική και ο Στρατηγικός Σχεδιασμός που προτάσσει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την περίοδο 2008 – 2015**, διαμορφώνονται και αναπτύσσονται γύρω από τον εξής βασικό άξονα δράσης:

- ✚ ***Στόχος είναι η αναβάθμιση και η αξιοποίηση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών και η δημιουργία νέων, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η ταχύτερη, ελκυστικότερη και οικονομικότερη διακίνηση επιβατών και αγαθών.***

Προς επίτευξη του ανωτέρω σκοπού και των προεκτάσεων αυτού, έχουν τεθεί προς υλοποίηση οι κάτωθι προτεραιότητες:

- ✚ **Βελτίωση της παραγωγικότητας, αποδοτικότητας και ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών μέσω:**
  - Εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των υποδομών και του εξοπλισμού
  - Ανάληψη επενδύσεων που αφορούν την καινοτομία και το ανθρώπινο κεφάλαιο
  - Αναβάθμιση του λειτουργικού πλαισίου εν γένει



- ✦ **Προσαρμογή του λιμενικού συστήματος στις διεθνείς προδιαγραφές και τις σύγχρονες ανάγκες του εμπορίου και των μεταφορών:**
  - Ενοποίηση λιμένων στη βάση συνεργειών λειτουργίας
  - Ανάπτυξη μεταφορικών δικτύων
  - Αξιοποίηση του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου
  - Προώθηση συνδυασμένων μεταφορών
  - Αύξηση της διακίνησης containers
- ✦ **Τόνωση και αξιοποίηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, ώστε να δημιουργηθεί ευνοϊκό περιβάλλον για την προσέλκυση φορτίων και συνακόλουθα για τη διεύρυνση των εμπορικών μας αγορών**
- ✦ **Δημιουργία των προϋποθέσεων ώστε οι εξαγωγές και εισαγωγές των αγαθών να γίνονται με ταχύτερο και οικονομικότερο τρόπο**

Έχοντας κατά νου την εθνική στρατηγική επιδίωξη και την ενδυνάμωση της θέσης του λιμένος του Πειραιά κυρίως, μέσα από:

- Την αύξηση της δυναμικότητας
- Τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών

**ο ΟΛΠ έχει ήδη σχεδιάσει και εγκρίνει ένα φιλόδοξο επενδυτικό σχέδιο με ορίζοντα την επόμενη επταετία, το οποίο ξεπερνά - μόνο για το Σ.ΕΜΠΟ - τα 430 εκ. ευρώ.**

**Το προσδοκώμενο αποτέλεσμα είναι ο τριπλασιασμός της δυναμικότητας του λιμανιού, καθώς αναμένεται να φτάσει τα 4,7 εκ. TEU. Φυσικά μια τέτοια εξέλιξη θα επιφέρει ανάλογες μεταβολές στον όγκο των παραλαμβανόμενων αποβλήτων και φυσικά στις υποδομές που θα απαιτούνται, ώστε να είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν στις αυξημένες απαιτήσεις.**

**Από την άλλη πλευρά ο ΟΛΘ, επιχειρώντας να υπερβεί τις συνθήκες που διαμόρφωσαν οι καθυστερήσεις επενδύσεων και με στρατηγική επιδίωξη ο λιμένας της Θεσσαλονίκης να υλοποιήσει στην πράξη τις δυνατότητές του, πραγματοποιεί ήδη την πρώτη φάση προγράμματος επενδύσεων. Το συνολικό κόστος της**

επένδυσης προϋπολογίζεται στο ποσό των 280 εκ. ευρώ. Το αποτέλεσμα αναμένεται να είναι ο τριπλασιασμός της δυναμικότητας του λιμένος, καθώς αναμένεται να φτάσει τα 1,2 εκ. TEU.

Στη Νίκαια, άρχισε ο διάλογος για το Μέλλον της Ευρώπης, με αντικείμενο τη συγκέντρωση απόψεων από τους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το πώς αυτή πρέπει να προχωρήσει. Ο συγκερασμός των απόψεων αυτών είναι, ίσως, το μεγαλύτερο στοίχημα της σύγχρονης Ευρώπης, ενώ η επόμενη διακυβερνητική διάσκεψη προγραμματίστηκε το 2004. Έτσι, με ανακοίνωσή της η Επιτροπή στις 10/ 02/ 2004, αναφέρεται στην « **Οικοδόμηση του κοινού μέλλοντός μας, πολιτικές προκλήσεις και δημοσιονομικά μέσα της διευρυμένης Ένωσης - 2007-2013** » ( COM (2004) 101-τελικό ). Η Επιτροπή επικεντρώνει το ενδιαφέρον της σε τομείς δράσης όπως, η απασχόληση, η οικονομική ανάπτυξη, η αειφόρος ανάπτυξη, η ασφάλεια και ένας αποτελεσματικός ρόλος της Ε.Ε. στον κόσμο και κάνει έκκληση για την υλοποίηση αυτών των στόχων μέσω χρηματοδότησης αυτών των δράσεων.

Οι μεγάλες κατηγορίες δαπανών, μειώνονται σε πέντε από οκτώ που ήταν μέχρι σήμερα. Αυτή η εξέλιξη, μετατρέπει το σύστημα σε λιγότερο αυστηρό και καθιστά δυνατή την αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση των πόρων. Οι τομείς αυτοί, των οποίων το σύνολο των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων ανέρχεται σε 1.025 δις ευρώ από το 2007 έως το 2013, είναι οι εξής:

- ◆ Η βιώσιμη ανάπτυξη η οποία διαιρείται σε δύο συνιστώσες:
  - ανταγωνιστικότητα για την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση.
  - συνοχή για τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης και της απασχόλησης.
- Η βιώσιμη ανάπτυξη και η διατήρηση των φυσικών πόρων,
- ◆ Η ιθαγένεια, η ελευθερία, η ασφάλεια και η δικαιοσύνη,
- Η Ευρωπαϊκή Ένωση ως παγκόσμιος εταίρος: αυτός ο τομέας συγκεντρώνει όλες τις εξωτερικές δράσεις, συμπεριλαμβανομένων των προενταξιακών μέσων, την ένταξη του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης (ETA) στον προϋπολογισμό της Ένωσης, καθώς και τα τρέχοντα αποθεματικά που προορίζονται για τη χορήγηση έκτακτων ενισχύσεων και την εγγύηση δανείων,

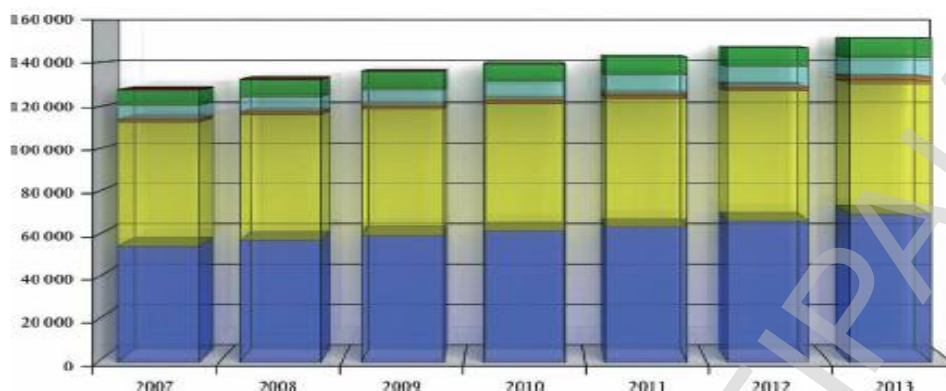


- Η διοίκηση: ο τομέας αυτός περιλαμβάνει τις δαπάνες των λοιπών κοινοτικών οργάνων εκτός από την Επιτροπή, τις συντάξεις και τα Ευρωπαϊκά Σχολεία. Το νέο στοιχείο είναι ότι οι διοικητικές δαπάνες της Επιτροπής λαμβάνονται υπόψη απευθείας στους αντίστοιχους επιχειρησιακούς τομείς και όχι στο πλαίσιο αυτού του τομέα. Η Επιτροπή προτείνει επίσης ότι από το 2013, οι δημοσιονομικές προοπτικές θα καταρτίζονται για περίοδο 5 ετών. Η χρηματοδότηση στηρίζεται στην επίτευξη των στόχων για Σύγκλιση, Ανταγωνιστικότητα και Απασχόληση, Οικονομική, Κοινωνική και Εδαφική Συνοχή.

Ειδικότερα, ως προς τον τομέα των Μεταφορών και εμμέσως τη Λιμενική Παραγωγή και Βιομηχανία, διατυπώνεται ο στόχος διασύνδεσης της Ευρώπης μέσω κοινοτικών δικτύων. Το κόστος λόγω της υπερφόρτωσης τους εκτιμάται στο 1% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος ( ΑΕγχΠ ) και η βελτίωση των διασυνδέσεων μπορεί να προσφέρει ένα επιπλέον ποσό ίσο με το 0,23% του ΑΕγχΠ. Το συνολικό κόστος εκτιμάται σε 600 δις ευρώ. Υπάρχει ένας κατάλογος 26 έργων προτεραιότητας από τώρα μέχρι το 2020, των οποίων το κόστος ανέρχεται σε 220 δις ευρώ. Οι πιο σημαντικές εκταμιεύσεις θα γίνουν κατά την περίοδο 2007-2013.

Διαγραμματικά, η κατάσταση που επικρατεί κατά την τρέχουσα σχετικά χρονική περίοδο και οι εξελίξεις που διαγράφονται, παρουσιάζονται στην επόμενη σελίδα.

## 2. ΠΟΛΥΤΕΤΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ



(σε εκατ. ευρώ σε τρέχουσες τιμές)

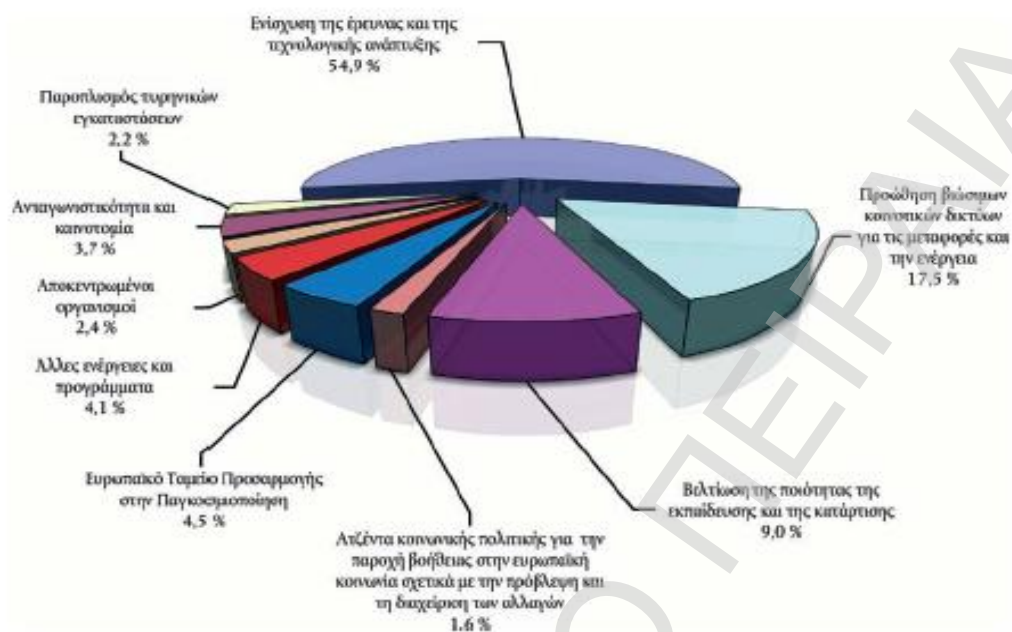
ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Σύνολο 2007-2013
<b>1. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ</b>	54 405	57 275	59 700	61 782	63 614	66 604	69 621	433 001
Αναπτυξιακότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση	8 918	10 386	11 272	12 388	12 987	14 203	15 433	85 587
Συνολή για την ανάπτυξη και την απασχόληση	45 487	46 889	48 428	49 394	50 627	52 401	54 188	347 414
<b>2. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ</b>	58 351	58 800	59 252	59 726	60 191	60 663	61 142	418 125
Εκ των οποίων: Δαπάνες σχετικές με την αγορά και άμεσες πληρωμές	45 759	46 217	46 679	47 146	47 617	48 093	48 574	330 085
<b>3. ΙΘΑΓΕΝΕΙΑ, ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ</b>	1 273	1 362	1 523	1 693	1 889	2 105	2 376	12 221
Ελευθέρια, Ασφάλεια και Δικαιοσύνη	637	747	872	1 025	1 206	1 406	1 661	7 554
Ιθαγένεια	636	615	651	668	683	699	715	4 667
<b>4. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ</b>	6 578	7 002	7 440	7 893	8 430	8 997	9 595	55 935
<b>5. ΔΙΟΙΚΗΣΗ (*)</b>	7 039	7 380	7 699	8 008	8 334	8 670	9 095	56 225
<b>6. ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ</b>	445	207	210					862
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</b>	126 491	132 026	135 824	139 102	142 458	147 039	151 829	974 769
ως ποσοστό του ΑΕΕ	1,06 %	1,06 %	1,05 %	1,03 %	1,01 %	1,00 %	1,00 %	1,03 %
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ</b>	122 190	129 681	123 858	133 505	133 452	140 200	142 408	925 294
ως ποσοστό του ΑΕΕ	1,02 %	1,04 %	0,95 %	0,99 %	0,95 %	0,96 %	0,94 %	0,98 %
Δαπάνη στο περιβάλλον	0,22 %	0,20 %	0,29 %	0,25 %	0,29 %	0,28 %	0,30 %	0,26 %
Ανώτατο όριο των ιδίων πόρων ως ποσοστό του ΑΕΕ	1,24 %	1,24 %	1,24 %	1,24 %	1,24 %	1,24 %	1,24 %	1,24 %

(\*) Οι δαπάνες για τις συντάξεις που περιλαμβάνονται κάτω από το ανώτατο όριο αυτού του τμήματος υπολογίζονται καθαρές χωρίς τις εισφορές του προσωπικού στο αντίστοιχο καθεστώς, αντάς του ορίου των 500 εκατ. ευρώ σε τιμές 2004 για την περίοδο 2007-2013.

ΠΗΓΗ: « Γενικός Προϋπολογισμός της Ε.Ε. για το οικονομικό έτος 2008 », Ευρωπαϊκή Επιτροπή ( Ιαν.2008 )

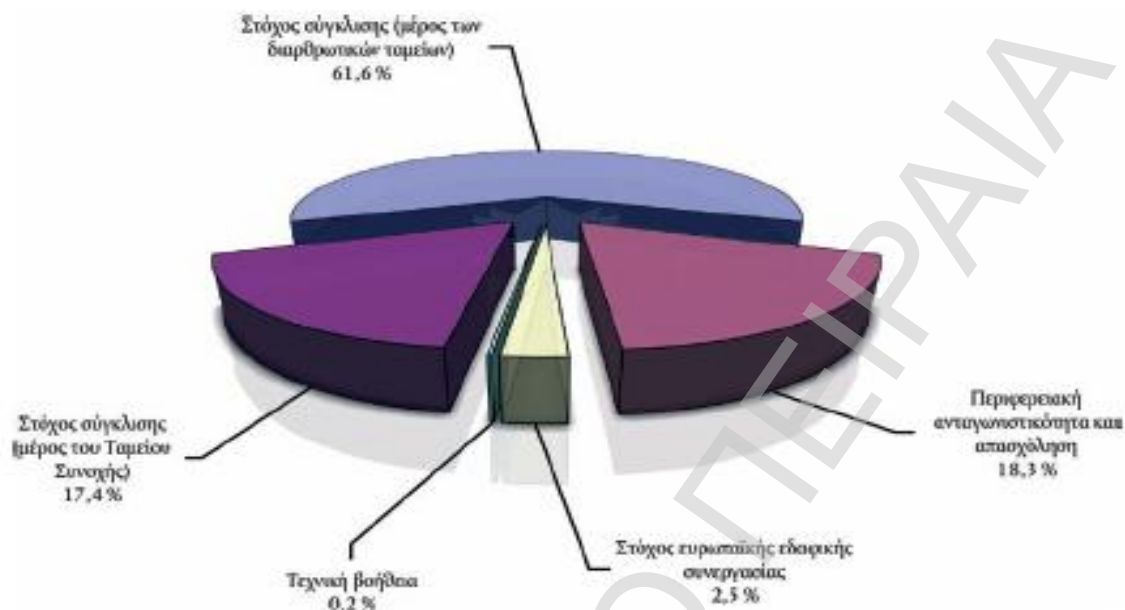
Πιο συγκεκριμένα, η Λιμενική Πολιτική συντάσσεται στην υλοποίηση των στόχων και κατευθύνσεων που έχει θέσει η Συνθήκη της Λισαβόνας, δηλαδή επίτευξη και αναβάθμιση της Ανταγωνιστικότητας και της Απασχόλησης. Οπότε, το ενδιαφέρον στους Κοινοτικούς και Κρατικούς Προϋπολογισμούς εστιάζεται κυρίως σε αυτούς τους τομείς δράσης, χωρίς βέβαια να αποκλείεται και περίπτωση ή δυνατότητα χρηματοδότησης από άλλους συναφείς τομείς. Σχηματικά λοιπόν:

## 2.6. Υποτομέας 1α: Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση



Υποτομέας 1α: Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση	Προϋπολογισμός 2003	
	ευρώ	%
Ανταγωνιστικότητα και καινοτομία	411 845 800	3,7 %
Παροχή τερητικών εγκαταστάσεων	248 000 000	2,2 %
Ενίσχυση της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης	6 090 262 000	54,9 %
Προώθηση βιώσιμων κοινωτικών δικτύων για τις μεταφορές και την ενέργεια	1 941 925 200	17,5 %
Βελτίωση της ποιότητας της εκπαίδευσης και της κατάρτισης	997 278 000	9,0 %
Ατζέντα κοινωνικής πολιτικής για την παροχή βοήθειας στην ευρωπαϊκή κοινωνία σχετικά με την πρόβλεψη και τη διαχείριση των αλλαγών	1 73 720 000	1,6 %
Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση	500 000 000	4,5 %
Άλλες ενέργειες και προγράμματα	453 440 000	4,1 %
Αποκεντρωμένοι οργανισμοί	269 529 000	2,4 %
<b>Σύνολο</b>	<b>11 086 000 000</b>	<b>100,0 %</b>

## 2.7. Υποτομέας 1β: Συνοχή για την ανάπτυξη και την απασχόληση

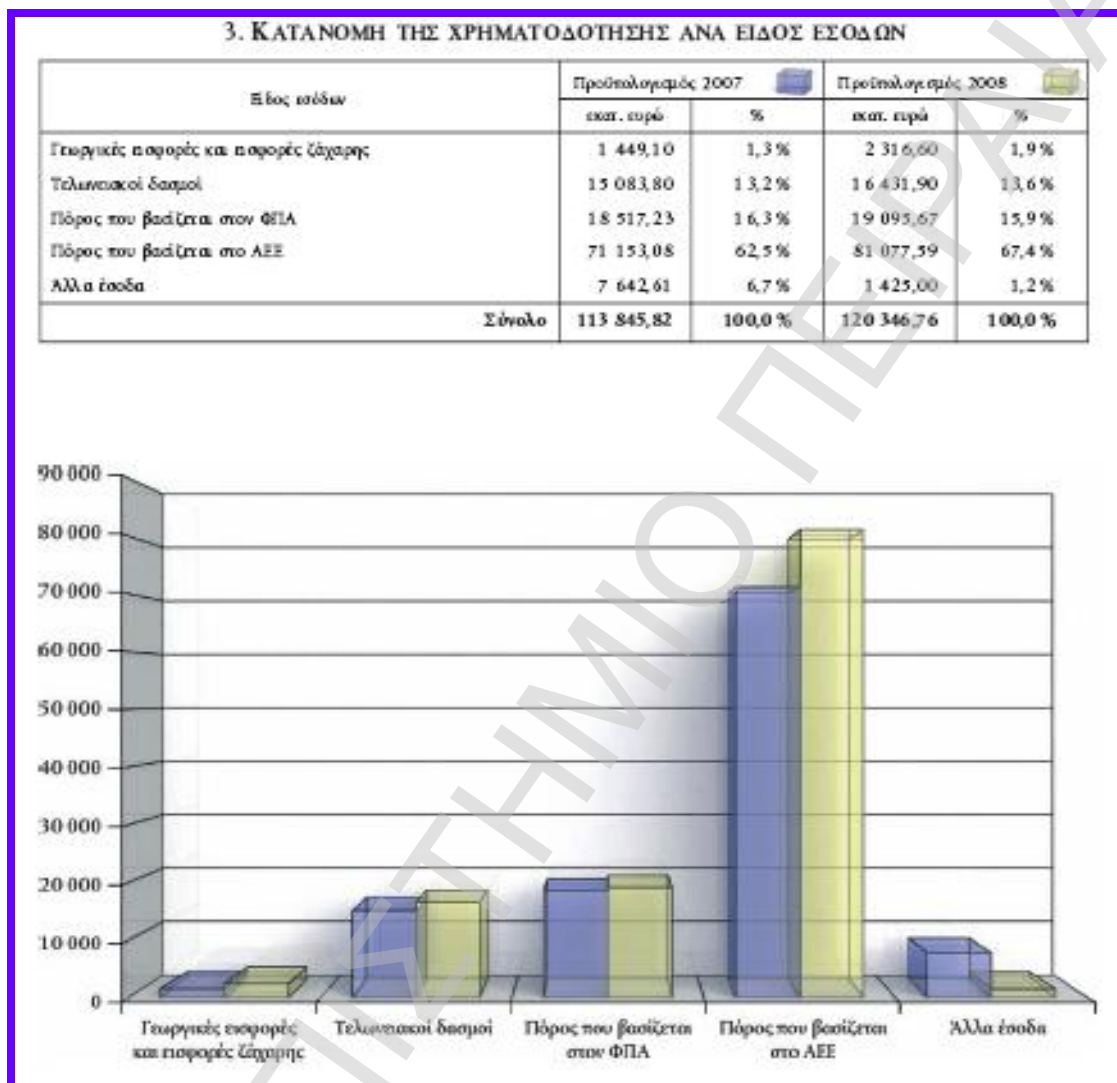


Υποτομέας 1β: Συνοχή για την ανάπτυξη και την απασχόληση	Προϋπολογισμός 2008	
	ευρώ	%
Διαρθρωτικά ταμεία	38 722 889 467	82,6 %
— Στόχος σύγκλισης (μέρος των διαρθρωτικών ταμείων)	28 882 049 203	61,6 %
— Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση	8 592 457 050	18,3 %
— Στόχος ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας	1 162 228 995	2,5 %
— Τεχνική βοήθεια	86 154 219	0,2 %
Ταμείο Συνοχής	8 155 051 978	17,4 %
— Στόχος σύγκλισης (μέρος του Ταμείου Συνοχής)	8 155 051 978	17,4 %
<b>Σύνολο</b>	<b>46 877 941 445</b>	<b>100,0 %</b>
Εκ των οποίων στόχος σύγκλισης	37 037 101 181	79,0 %

ΠΗΓΗ: « Γενικός Προϋπολογισμός της Ε.Ε. για το οικονομικό έτος 2008 », Ευρωπαϊκή Επιτροπή ( Ιαν.2008 )

Πιο συγκεκριμένα, το αναμενόμενο κόστος, όσον αφορά στον τομέα της Ανταγωνιστικότητας και της Απασχόλησης, εκτιμάται να κυμανθεί για την περίοδο 2007 – 2013 γύρω στα 60 δις έως 133 δις ευρώ συνολικά.

Ως προς τις πηγές εσόδων, έχει ήδη γίνει αναφορά στην παρούσα εργασία και παρακάτω παρουσιάζονται τόσο διαγραμματικά όσο και αριθμητικά οι πόροι χρηματοδότησης για το έτος 2008:



ΠΗΓΗ: « Γενικός Προϋπολογισμός της Ε.Ε. για το οικονομικό έτος 2008 », Ευρωπαϊκή Επιτροπή ( Ιαν.2008 )

Προκειμένου λοιπόν η Ευρώπη και οι περιφέρειές της να γίνουν περισσότερο ελκυστικοί τόποι για επενδύσεις και απασχόληση και η λιμενική βιομηχανία να αναβαθμιστεί, οι υποδομές των μεταφορών κρίνεται αναγκαίο να επεκταθούν και να βελτιωθούν. Για το σκοπό αυτό τα κράτη μέλη θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στα 30 έργα που παρουσιάζουν ευρωπαϊκό ενδιαφέρον πραγματοποιώντας επενδύσεις και στις δευτερεύουσες συνδέσεις. Επιπλέον, πρέπει να ενισχυθεί η δυνατότητα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές καθώς και η σύνδεση των απομονωμένων περιοχών με



το **Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών ( RTE-T )**. Το ίδιο ισχύει για την περιβαλλοντική διάσταση των δικτύων μεταφορών και την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Αξίζει να επισημανθεί πως, λέγοντας Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών νοούνται τόσο οι υποδομές (οδοί, σιδηροδρομικές γραμμές, πλωτές οδοί, λιμένες, αερολιμένες, μέσα πλοήγησης, σταθμοί μεταφόρτωσης, αγωγοί μεταφοράς προϊόντων), όσο και οι υπηρεσίες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία αυτών των υποδομών.

Η εκτεταμένη παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης και των αναμενόμενων εξελίξεων που έγινε στις προηγούμενες σελίδες, φανερώνει πως οι μεταβολές στον τρόπο λειτουργίας των λιμανιών πραγματοποιούνται με γοργούς ρυθμούς. Φυσικά η Ελλάδα ως μία κατεξοχήν ναυτική χώρα και με ισχυρή παρουσία στον κλάδο της ναυτιλίας διεθνώς, δεν θα ήταν δυνατό να μείνει ανέπαφη των εξελίξεων. Οι Προοπτικές μπορούν να απεικονιστούν στο ακόλουθο διάγραμμα ροής λογικών αποτελεσμάτων:



Ως γνωστόν, οι όποιες εξελίξεις στον λιμενικό κλάδο καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τις διεθνείς εξελίξεις στον κλάδο της Ναυτιλίας και της Οικονομίας. Σύμφωνα με άρθρο που δημοσιεύτηκε στις **8 Οκτωβρίου 2009** στην Εφημερίδα «**Ναυτεμπορική**» :

- Η πορεία των οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών, συγκριτικά με εκείνες των ανεπτυγμένων, είναι θετική παρότι κινείται με πιο αργούς ρυθμούς.

- Η Κινέζικη ανάπτυξη αναμένεται να αγγίξει το 9% το 2010, ενώ παράλληλα υπάρχουν ενδείξεις ότι και η κερδοφορία βαίνει ολοένα και αυξανόμενη.

- Βάσει της αναμενόμενης έκβασης των πραγμάτων, η Cosco δια του εκπροσώπου της δηλώνει:

*«οι ανάγκες της βιομηχανικής παραγωγής της Κίνας σε πρώτες ύλες θα εκτοξεύσουν μέχρι το τέλος του έτους τον δείκτη Balite της ναυλαγοράς κατά 80% στις 4.000 μονάδες»,*

μέγεθος που αποτελεί όριο αναμενόμενης διακύμανσης, σύμφωνα και με σχετική αναφορά του ναυλομεσιτικού οίκου 'G. Moundreas' σε εβδομαδιαία ανάλυσή του.

Το μέγεθος αυτό είναι σχεδόν ίσο με εκείνο στο οποίο είχε φθάσει ο δείκτης BDI κατά την προηγούμενη έξαρση των κινεζικών εισαγωγών μεταλλευμάτων μέχρι τον Ιούνιο, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι κύριος καθοριστικός παράγοντας για την κατεύθυνση της ναυλαγοράς παραμένει ακόμα η Κίνα.

- Όμως και η Ινδία, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ) αναμένεται να επιταχύνει την ανάπτυξη στο 6,4% το 2010. Η προοπτική αυτή είναι βασισμένη σε αύξηση των εισαγωγών άνθρακα που δύναται να αυξηθούν κατά 140 εκ. τόνους/χρόνο μέχρι το 2012.

- Σε όρους Supramax οι ανωτέρω εξελίξεις μεταφράζονται με πρόσθετες ανάγκες για 300 πλοία μέχρι το 2012. Σύμφωνα με τη G. Moundreas ο αριθμός είναι το 50% περίπου του Supramax orderbook της περιόδου 2010-2013. Σε βραχυχρόνιο ορίζοντα, όπως προτείνουν αναλυτές, η παραπάνω εξάρτηση από τις αναδυόμενες οικονομίες πρέπει να μειωθεί έως το 2010, μέσω ταχύτερης ανάπτυξης και συνεισφοράς των ΗΠΑ, της Ε.Ε. και της Ιαπωνίας στη ζήτηση τονάζ.

Γενικά, αναλυτές επιμένουν πως είναι επιβεβλημένη η άσκηση μιας **επιθετικής πολιτικής όσον αφορά τις ακυρώσεις και αποσύρσεις πλοίων**. Χάρη στην υιοθέτηση μιας τέτοιας πρακτικής, είναι δυνατόν να επέλθει εξισορρόπηση της αγοράς και να διαμορφωθούν τα ναύλα σε ικανοποιητικά επίπεδα. Μια τέτοια εξέλιξη αναμένεται να

αποφέρει θετικά αποτελέσματα εντός σύντομου σχετικά χρονικού διαστήματος, βάσει και εκτιμήσεων της Διεύθυνσης Οικονομικής Ανάλυσης της ΕΤΕ<sup>17</sup>.

Η διεθνής κρίση επηρέασε βέβαια και τον κλάδο της Ναυτιλίας, που παρουσίασε έντονη μεταβλητότητα, ειδικά τον τελευταίο ενάμιση χρόνο. Η ναυτιλιακή κρίση εντοπίζεται με την ύφεση της διεθνούς ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες, με εξαίρεση την Κίνα. Παράλληλα, το κλίμα σχετικά με τις επιδράσεις από την είσοδο στην αγορά ενός εξαιρετικά υψηλού αριθμού νεότευκτων πλοίων - εξαιτίας του πρωτόγνωρου επιπέδου παραγγελιών κατά την τελευταία διετία, καθώς και οι χρηματοοικονομικές δυσχέρειες με την έλλειψη ρευστότητας - φανερώνει την ύπαρξη κρίσης στο ναυτιλιακό χώρο.

Το ευχάριστο πάντως είναι και σε ότι αφορά τη χώρα μας, πως η ελληνική πλοιοκτησία σε συνολικό επίπεδο εξακολουθεί να επιβεβαιώνει τον ηγετικό της ρόλο. Ο ελληνόκτητος στόλος παραμένει ο μεγαλύτερος στον κόσμο αντιπροσωπεύοντας το 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας, παρά τον σφοδρό ανταγωνισμό από άλλες χώρες και ιδιαίτερα από την Άπω Ανατολή. Η στρατηγική που ακολούθησαν οι Έλληνες Εφοπλιστές με την έναρξη της κρίσης, υπήρξε άμεση και αποτελεσματική. Έδρασαν κατά προνοητικό τρόπο και προέβησαν σε σημαντικές πωλήσεις παλαιότερων πλοίων πριν από το ξέσπασμα της κατακόρυφης πτώσης των τιμών τους στα τέλη του 2008. Επιπλέον, οι Έλληνες μαζί με τους Κινέζους, έχουν χαρακτηριστεί ως οι πιο ενεργοί στην εκμετάλλευση αγοραστικών ευκαιριών, όσον αφορά στην αγορά νεότευκτων πλοίων κατά το α' εξάμηνο του 2009.

Ως γνωστόν, η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία αποτελεί το σημαντικότερο ίσως πυλώνα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία και συνιστά μαζί με τον τουρισμό τους δύο βασικότερους εξαγωγικούς κλάδους της. Η ανάπτυξη και επέκταση της ελληνικής Ναυτιλίας έχει σημαντικές επιδράσεις στον τρόπο λειτουργίας των λιμενικών οργανισμών και στην απαιτούμενη εναρμόνιση των υποδομών τους στις απαιτήσεις των χρηστών. Υψηλότερη ζήτηση για παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, συνεπάγεται αυτομάτως ανάγκη για μεγαλύτερη χωρητικότητα πλοίων και άρα δημιουργία

<sup>17</sup> Η ανάλυση είναι βασισμένη σε Ειδική Μελέτη της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος με τίτλο: «Οι Προοπτικές της Ποντοπόρου Ναυτιλίας παραμένουν θετικές παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία», των Οικονομικών Συμβούλων του Ομίλου της Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος: κ.κ. Παύλου Μυλωνά, Νίκου Μαγγίνα, Ευαγγελίας Πατέλη.



μεγαλύτερων πλοίων ή χρήση περισσότερων από τα ήδη υπάρχοντα. Κατά συνέπεια, αναμένεται αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων ή αυξημένη κίνηση στα λιμάνια. Οπότε, οι λιμενικές υποδομές θα πρέπει να είναι οι κατάλληλες. Τα ελληνικά λιμάνια οφείλουν να εκσυγχρονιστούν εγκαίρως και να επεκταθούν εγκαίρως. Παράλληλα, αναγκαία κρίνεται η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων, μέσω της χρήσης σύγχρονων μεθόδων και την υιοθέτηση ολοένα και πιο εξελιγμένων τεχνολογιών. Φυσικά, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, θα πρέπει προηγουμένως να έχουν γίνει όλες οι αναγκαίες μελέτες και οι εκτιμήσεις των εξελίξεων, στα πλαίσια των οποίων θα βασιστεί ο σχεδιασμός των ανάλογων δράσεων.

Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως οι προοπτικές για τον κλάδο συνδέονται στενά με τις διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις, με αποτέλεσμα η σημαντική επιδείνωση των οικονομικών συνθηκών διεθνώς από τα μέσα του 2007 - σε συνδυασμό με την προσδοκώμενη αύξηση της μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου λόγω υψηλών παραγγελιών πλοίων - να αυξήσει το βαθμό αβεβαιότητας σχετικά με τις βραχυπρόθεσμες προοπτικές στο χώρο της Ναυτιλίας.

Παρόλο που η διεθνής οικονομική αβεβαιότητα έχει αυξηθεί, επικρατεί ισχυρή ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες που ωθεί υψηλότερα τις τιμές των ναύλων. Όσο και να φαίνεται παράξενο, η αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών διανύει την τελευταία τετραετία μία από τις ιστορικά καλύτερες περιόδους της. Η ισχυρή διεθνής ζήτηση για βασικά εμπορεύματα (κυρίως μεταλλεύματα, άνθρακα, τρόφιμα αλλά και πετρέλαιο), πρωτίστως από τις οικονομίες της Βραζιλίας, Ρωσίας, Ινδίας και Κίνας, το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο ενδιάμεσων και τελικών αγαθών και ο υψηλός βαθμός μακροοικονομικής σταθερότητας διεθνώς οδήγησαν σε άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου διά θαλάσσης. Συγκεκριμένα, ο μέσος ρυθμός της τετραετίας υπερέβη το 8,3% ετησίως σε όγκο, συγκριτικά με τον μέσο ρυθμό πραγματικής οικονομικής ανάπτυξης παγκοσμίως, που είναι της τάξης του 4,4%.

Από την πλευρά της Προσφοράς, τα χαρακτηριστικά της εντοπίζονται στην αργή προσαρμογή της διαθέσιμης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, η οποία υστερεί σημαντικά της ζήτησης. Ταυτόχρονα, η ύπαρξη φαινομένων συνωστισμού και

καθυστέρησης των παραδόσεων στα λιμάνια ώθησαν υψηλότερα τους ναύλους. Ως εκ τούτου, το επίπεδο των ναύλων αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 45% τα τελευταία 4 χρόνια και διαμορφώθηκε το 2007 σε επίπεδα κατά 180% υψηλότερα σε σχέση με τις αρχές του 2004 και κατά 260% υψηλότερα από το μέσο όρο της δεκαετίας.

Συγκεκριμένα, η **αγορά ξηρού φορτίου**, όπως και αυτή των **εμπορευματοκιβωτίων**, επιδεικνύει αξιοσημείωτο δυναμισμό, με τους ναύλους να κινούνται σε ιστορικά υψηλά επίπεδα. Οι εν λόγω αγορές είναι σημαντικά εξαρτώμενες από την πορεία των οικονομιών των BRICs, οι οποίες κατέχουν το 52% περίπου των εμπορευμάτων που διακινούνται παγκοσμίως, συγκριτικά με 35% που ήταν στις αρχές της δεκαετίας. Ο υψηλός ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης αυτών των χωρών, ο οποίος υπήρξε υπερτριπλάσιος του αντίστοιχου των αναπτυσσόμενων οικονομιών κατά την τελευταία τετραετία, αποτέλεσε τη βασική κινητήρια δύναμη πίσω από την ισχυρή αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου ξηρού φορτίου τα τελευταία χρόνια.

Σχετικά με τους ναύλους των **δεξαμενόπλοιων** που ήταν σε καθοδική τροχιά από τις αρχές του 2005 έως τα μέσα του 2007, έχουν παρουσιάσει σημαντική αύξηση φθάνοντας στο δεύτερο τρίμηνο του 2008 σε νέα ιστορικά υψηλά επίπεδα. Βασικοί λόγοι για αυτή την ανάκαμψη είναι η ισχυρή αύξηση των τιμών του πετρελαίου, με τις οποίες οι ναύλοι εμφανίζουν εμπειρικά υψηλή συσχέτιση λόγω θετικής τους σχέσης με την αξία του μεταφερόμενου φορτίου καθώς και λόγω αυξημένου μεταφορικού κόστους. Επίδραση άσκησε και το γεγονός της μειωμένης διαθεσιμότητας πλοίων βραχυπρόθεσμα, εξαιτίας της συμφόρησης των λιμανιών, της αυξημένης ζήτησης χωρητικότητας σε δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, καθώς και των πολυάριθμων αποσύρσεων δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος για μετατροπή τους σε πλοία ξηρού φορτίου το 2007.

Κατά την χρονική περίοδο 2009-2010 εντοπίζεται σημαντική εισροή νέας χωρητικότητας που επηρεάζει τη ζήτηση. Η μεσοπρόθεσμη πρόκληση που καλείται να αντιμετωπίσει η Ναυτιλία είναι η μεγάλη εισροή νεότευκτων πλοίων εντός των προσεχών ετών. Μια τέτοια υπερπροσφορά χωρητικότητας και με σταθερή τη ζήτηση, θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της μεταφορικής παραγωγής και μάλιστα με χαμηλότερα ναύλα. Η κατάσταση θα είναι καλύτερη στην περίπτωση που θα μειωθεί

ταυτόχρονα, σε υψηλότερα όμως επίπεδα και η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες. Οπότε και θα επέλθει μείωση των ναύλων, αλλά ο όγκος των μεταφορικών υπηρεσιών θα είναι μειωμένος.

Οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές του **κλάδου ξηρού φορτίου** παραμένουν **θετικές**, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των αναλυτών, καθώς προβλέπεται ομαλή αύξηση της ζήτησης για βασικά εμπορεύματα, οι αναδυόμενες οικονομίες αναπτύσσονται συνεχώς και οι καταναλωτικές ανάγκες αυξάνονται αντιστοίχως. Η μαζική εισροή των νέων πλοίων αναμένεται να οδηγήσει σε μια διόρθωση των ναύλων κατά τη διετία 2010-2011 η οποία ωστόσο δεν αναμένεται να υπερβεί σωρευτικά το επίπεδο του 20% .

Αναφορικά με τον **κλάδο υγρού φορτίου** εμφανίζεται να είναι περισσότερο **ευάλωτος** στην αναμενόμενη αύξηση της μεταφορικής χωρητικότητας. Κατά το χρονικό διάστημα 2009-2010 αναμένεται σημαντική εισροή νέων δεξαμενόπλοιων, η οποία θα αντισταθμιστεί μόνο μερικώς από την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος, μέσω της συνέχισης της μετατροπής τους σε πλοία ξηρού φορτίου. Οπότε και περιμένουμε μια μείωση των τιμών των ναύλων που εκτιμάται σωρευτικά στο 40% για τη διετία 2009-2010. Ακόμη όμως και κατόπιν μιας τέτοιας εξέλιξης, το ύψος των ναύλων θα είναι περίπου 160% υψηλότερα από το μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας.

Στο τοπίο αυτών των εκβάσεων, ο ελληνόκτητος ναυτιλιακός κλάδος ενισχύει την ανταγωνιστική του θέση διεθνώς. Οι Έλληνες εφοπλιστές ενίσχυσαν την ηγετική θέση τους στην αγορά προβαίνοντας σε ένα εντυπωσιακό επενδυτικό πρόγραμμα, η συνολική του αξία υπερβαίνει τα 90 δις ευρώ και κορυφώθηκε την τελευταία διετία. Χάρη σε αυτό, ενισχύεται η ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση του ελληνικού στόλου δημιουργώντας ευνοϊκές προοπτικές για το μέλλον του κλάδου σε μακροχρόνια βάση. Μέσω αυτού του προγράμματος η μέση ηλικία του ελληνικού στόλου μειώθηκε το 2007 κάτω από το διεθνή μέσο όρο, δηλαδή στα 14 έτη συγκριτικά με 14,6 έτη που είναι η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου και μάλιστα για πρώτη φορά την τελευταία επταετία.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δείχνουν μια **ευελιξία** παρόλο το βάρος της οικονομικής κρίσης και διαφοροποιώντας σε σημαντικό βαθμό, ιδίως κατά την

τελευταία διετία, τη διάρθρωση των παραγγελιών τους. Αναλυτικότερα, προτίμησαν το μεγαλύτερο μέρος του στόλου τους να αποτελείται από πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, δε δίστασαν στην αύξηση της μέσης χωρητικότητας των παραγγελθέντων πλοίων και τον σταδιακό περιορισμό των παραγγελιών δεξαμενόπλοιων, το μερίδιο των οποίων περιορίστηκε στο 36% του ελληνόκτητου στόλου το 2007 από 39% το 1997.

Η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός του ελληνόκτητου στόλου προβλέπεται ότι θα συνεχιστεί και στα επόμενα χρόνια, καθώς το μέγεθος παραγγελιών πλοίων της τελευταίας διετίας, σε όρους χωρητικότητας, ανέρχεται σε **66 εκατ. dwt**, που αντιστοιχεί σε ποσοστό 32% της τρέχουσας συνολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου και σε ποσοστό 17,5% των συνολικών διεθνών παραγγελιών. Ειδικότερα, η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου αναμένεται να έχει αυξηθεί κατά 28% έως τα τέλη του 2010, ενώ η μέση ηλικία του στόλου αναμένεται να μειωθεί κάτω από τα 11 έτη το 2011. Σε συνδυασμό με την ποιοτική του αναβάθμιση σε όρους μέσης ηλικίας πλοίων, τέτοιες εξελίξεις θα επιτρέψουν στην Ελληνική Ναυτιλία την άσκηση Λιμενικής Πολιτικής σε περισσότερο ανταγωνιστικά επίπεδα και την ώθηση σε δράσεις αιφόρου ανάπτυξης, με ταυτόχρονο σεβασμό στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Αναλύοντας τη συνεισφορά της Ναυτιλίας στον τομέα της οικονομίας είναι σαφώς μεγάλη σε διεθνές επίπεδο. Στα πλαίσια των προαναφερόμενων προσδοκιών σχετικά με τις επερχόμενες εξελίξεις και **υπό την προϋπόθεση άσκησης μη επεκτατικής οικονομικής πολιτικής**, τότε αναμένεται μέση ετήσια μείωση των εσόδων (κάτι που αντικατοπτρίζεται στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών) της τάξης του 4% για τη διετία 2009-2010, ενώ για την περίοδο 2011-2014 αναμένεται ανάκαμψη με μέσο ετήσιο ρυθμό 6%. Οι εκτιμήσεις αυτές σχετίζονται με μια σταθεροποίηση της συνολικής συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ρυθμό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο επίπεδο του 0,2% κατά μέσο όρο την επόμενη τριετία.

Τέλος, η ΕΤΕ εκτιμά ότι το συνολικό επίπεδο των ακυρώσεων παραγγελιών πλοίων θα ανέλθει τελικά στο 40% του συνόλου των παραγγελιών, δηλαδή σε όρους μεταφορικής ικανότητας αντιστοιχεί σε 100 εκατ. dwt και συγκριτικά με ένα τρέχον

εκτιμώμενο μέγεθος στόλου της τάξης των 418 εκατ. dwt. Φυσικά, δε πρέπει να λησμονούνται και οι διαλύσεις πλοίων που αγγίζουν τα 70 εκατ. dwt , πλοίων ηλικίας άνω των 25 ετών. Το ύψος των διαλύσεων αυτών μαζί με τις ακυρώσεις παραγγελιών, δείχνουν να επαρκούν για να επιτρέψουν μια σταδιακή ανάκαμψη της μεταφορικής χωρητικότητας του στόλου ξηρού φορτίου προς τον 10ετή μέσο όρο χρήσης που είναι κάπου στο 87%, μέχρι το 2011.

Όσον αφορά στη Διαχείριση Θαλάσσιου Έρματος, έχει προκύψει ένα ζήτημα στο 2009 σχετικά με πλοία που βρίσκονται υπό κατασκευή εντός του έτους ή μετά και έχουν χωρητικότητα θαλάσσιου έρματος λιγότερη από 5.000 m<sup>3</sup>. Και για αυτά τα πλοία προβλέπεται η εγκατάσταση κατάλληλου μηχανισμού διαχείρισης έρματος. Μάλιστα, εκτιμάται ότι θα εφαρμοστεί συνολικά εντός του 2009, σε περίπου 540 πλοία υπό κατασκευή.

Αναλυτικότερα, η διαχείριση θαλάσσιου έρματος οφείλει να είναι σύμφωνη με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Ballast capacity	Year of ship construction*			
	Before 2009	2009+	2009-2011	2012+
< 1500 m <sup>3</sup>	Ballast water exchange or treatment until 2016 Ballast water treatment only from 2016	Ballast water treatment only		
1500 – 5000 m <sup>3</sup>	Ballast water exchange or treatment until 2014 Ballast water treatment only from 2014	Ballast water treatment only		
> 5000 m <sup>3</sup>	Ballast water exchange or treatment until 2016 Ballast water treatment only from 2016		Ballast water exchange or treatment until 2016 Ballast water treatment only from 2016	Ballast water treatment only

ΠΗΓΗ: “ Ballast Water Treatment Technology ”, Lloyd’s Register – September 2008.

## 4.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:

Τα διάφορα συμπεράσματα έχουν ήδη διατυπωθεί στις σελίδες της παρούσας εργασίας. Ωστόσο, θα δοθεί ξανά έμφαση στα βασικότερα σημεία και θα παρουσιαστούν αυτά συνοπτικά.

Καταρχάς, οι τάσεις στην παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο, καθορίζουν τις εξελίξεις και τις μεταβολές στον τομέα των Μεταφορών, άρα και της Λιμενικής Βιομηχανίας. Αυτός είναι και ο λόγος που η ανάλυση για τα Ελληνικά Λιμάνια δεν έγινε κατά τρόπο αποκομμένο από τις Διεθνείς Εξελίξεις. Πιο συγκεκριμένα, ο ρόλος των λιμανιών εν γένει και ειδικότερα για την Ελλάδα, έχει διαφοροποιηθεί στη σύγχρονη εποχή και συντάσσεται με τους όρους του ανταγωνισμού. Η παγκοσμιοποίηση, ο φιλελευθερισμός του εμπορίου και οι νέες απαιτήσεις των χρηστών, έχουν μετατρέψει το λιμάνι σε κέντρο παροχής υπηρεσιών προς ολόκληρη τη μεταφορική αλυσίδα από τον παραγωγό ως τον παραλήπτη. Έτσι, τα λιμάνια αποκτούν ολοένα και περισσότερο τον έλεγχο της μεταφοράς προς την ενδοχώρα, στοχεύοντας στην παροχή door-to-door υπηρεσιών.

Δεν πρέπει επίσης να λησμονούμε το γεγονός ότι οι μεταβολές στο μέγεθος και την τεχνολογία των πλοίων επέδρασαν σημαντικά στη συνειδητοποίηση για αναγκαιότητα μεταβολής των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Τίθεται λοιπόν ζήτημα νέων επενδύσεων, καθώς και το είδος και ο προσανατολισμός αυτών. Φυσικά και ο τρόπος διαχείρισης των αποβλήτων όπως και ο αυξανόμενος όγκος αυτών, έχουν επιφέρει νέα δεδομένα στα οποία ο ελληνικός ναυτιλιακός κόσμος οφείλει να προσαρμοστεί το ταχύτερο δυνατό και να ανταποκριθεί αποτελεσματικά.

Το έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, η ανάγκη για αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και η εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας, επιδιώκεται μέσα από τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμενικών τερματικών σταθμών ακόμη και μέσα στο ίδιο το λιμάνι. Οπότε, από τη μια πλευρά παρατηρείται το φαινόμενο της συγκέντρωσης στα λιμάνια και από την άλλη, η ανάπτυξη περισσότερων δικτύων. Οι πολυεθνικές εταιρείες οδήγησαν σε ολιγοψωνιστική αγορά και διαμόρφωσαν **οριζόντια ολοκλήρωση**· οι ναυτιλιακές εταιρείες, που αποτελούν και

τους κύριους χρήστες των λιμανιών, μετατρέπονται ομοίως σε ολιγοψωνιστές του λιμενικού προϊόντος. Παράλληλα, δεν είναι λίγες οι ναυτιλιακές εταιρείες που διεκδικούν τερματικά για αποκλειστική χρήση και μετατρέπονται έτσι σε παραγωγούς του λιμενικού προϊόντος, αναπτύσσοντας κατά αυτό τον τρόπο και **κάθετη ολοκλήρωση** στη λιμενική παραγωγή. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της κινεζικής COSCO στο λιμάνι του Πειραιά, με τις επακόλουθες συνέπειες.

Η δομή της Λιμενικής Βιομηχανίας και Παραγωγής, έχει αλλάξει ριζικά και έχει πλέον τοποθετηθεί σε νέα βάση. Η χώρα μας ως μία κατεξοχήν χώρα με ναυτική παράδοση, συγκαταλέγεται ως γνωστόν μεταξύ των δυνάμεων που είναι σε θέση να ασκήσει ισχυρή δύναμη και επιρροή στον κλάδο της Ναυτιλίας. Ο ανταγωνισμός επιβάλλει την επιλογή εξειδικευμένων τερματικών σταθμών, ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν τις βέλτιστες δυνατές υπηρεσίες με το χαμηλότερο κόστος, στον ελάχιστο χρόνο και με την καλύτερη ποιότητα και ασφάλεια. Οι βασικές μορφές ανταγωνισμού που έχουν αναπτυχθεί:

- **Ενδολιμενικός Ανταγωνισμός** ( μέσα στο ίδιο το λιμάνι )
- **Διαλιμενικός Ανταγωνισμός** ( μεταξύ διαφορετικών λιμανιών )
- **Ανταγωνισμός μεταξύ των Λιμενικών Αρχών** ( αφορά ιδίως σε εθνικό, τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο για υποδομές μέσα και γύρω από το λιμάνι )

Σημαντικός είναι και ο ρόλος των λιμανιών ως ελεγκτών της ρύπανσης. Χάρη σε σύγχρονα και τεχνολογικώς άρτια συστήματα που οφείλουν να διαθέτουν, αποτελούν διασφαλιστές στην προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, έχουν αναλάβει την ευθύνη της προστασίας των χρηστών τους και του φορτίου αυτών, οπότε και είναι αναγκασμένα συνεχώς να αναπτύσσουν τα αναγκαία μέτρα προστασίας και αποτροπής παράνομων πράξεων.

Τα λιμάνια αποτελούν βασικό παράγοντα στήριξης της διεθνούς οικονομίας και έχουν χαρακτηριστεί ως ‘ παγκόσμια χωριά ’. Στην Ευρώπη μόνο, κατά μέσο όρο τα λιμάνια, διαχειρίζονται ετησίως γύρω στα 11 εκατ. πλοία, 3,5 δις τόνους αγαθών και 350 εκατ. επιβάτες. Τα λιμάνια και οι αντίστοιχες υπηρεσίες, δημιουργούν προστιθέμενη αξία της τάξης των 20 δις € ενώ γενικά όλο το ναυτιλιακό cluster δημιουργεί προστιθέμενη αξία κάπου 111 δις € σε ετήσια βάση και μόνο όσον αφορά

την Ευρώπη. Τα μεγέθη λοιπόν είναι τεράστια και η συμβολή της Ελληνικής Λιμενικής Βιομηχανίας και Παραγωγής στην ανάπτυξη της οικονομίας είναι επίσης μεγάλη. Από τη στιγμή λοιπόν που η χώρα μας υποδέχεται μεγάλο αριθμό πλοίων, τα οποία και αποφέρουν τεράστια έσοδα υπολογιστικά, αλλά και σε επίπεδο προβολής, είναι προς το συμφέρον μας να παρέχουμε όσο το δυνατόν πιο ανταγωνιστικές λιμενικές υπηρεσίες.

Προκειμένου όμως η Λιμενική Βιομηχανία να αποφέρει τέτοιου ύψους αποδόσεις και κέρδη, θα πρέπει να διατεθούν ανάλογα κεφάλαια σε επενδύσεις υποδομών και εκσυγχρονισμού. Τα λιμάνια οφείλουν και πρέπει να συμβαδίζουν με τις γενικότερες εμπορικές εξελίξεις και απαιτήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Ως γνωστόν, οι λιμενικές επενδύσεις ανήκουν στην κατηγορία υψηλής κεφαλαιοποίησης και ρίσκου αντίστοιχου των υψηλών αναμενόμενων αποδόσεων. Οπότε και η συνδρομή του χρηματοοικονομικού κλάδου κρίνεται ως αναγκαία σε μια προσπάθεια επιλογής και αξιολόγησης των καταλληλότερων χρηματοδοτικών εργαλείων και των τρόπων αποπληρωμής των πηγών χρηματοδότησης.

Σύμφωνα και με τον **Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων ( ESPO – European Sea Port Organization )**, το 2007 χαρακτηρίστηκε ως ‘συμβουλευτικό’ έτος για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Λιμενικής και Ναυτιλιακής Πολιτικής γενικότερα. Παρότι η Ε.Ε. γιόρταζε τα 15 χρόνια από τη Συνθήκη της Ρώμης, μόλις πρόσφατα άρχισε να ασχολείται με το ζήτημα της Λιμενικής Βιομηχανίας και ακόμη πιο πρόσφατα η ελληνική πραγματικότητα συνειδητοποίησε τους κινδύνους που απειλούν το Περιβάλλον και την αναγκαιότητα προς λήψη άμεσων μέτρων. Πλέον διευρύνεται ο ρόλος των λιμανιών και η κριτική και ο έλεγχος που θα ασκούνται θα είναι αυστηρότεροι. Ο ESPO ήδη έχει υπό τον ‘έλεγχό’ του πάνω από 800 διαφορετικά λιμάνια σε 23 περίπου ευρωπαϊκές χώρες· ενώ αναμένονται ακόμη τα αποτελέσματα από την υιοθέτηση των αρχών σύμφωνα με την **Πράσινη Βίβλο**, με την οποία δόθηκε περαιτέρω έμφαση στους εξής τομείς:

1. ***Ολοκλήρωση και προώθηση των λιμενικών υποδομών, στα πλαίσια του Διευρωπαϊκού Μεταφορικού Δικτύου ( T-TEN ).***
2. ***Χρηματοδότηση και χρέωση των λιμενικών υπηρεσιών.***
3. ***Πρόσβαση της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες.***



Γενικά, χάρη και στις ραγδαίες εξελίξεις με τον ανταγωνισμό να κορυφώνεται, ο ESPO προσπαθεί συνεχώς να συμβαδίζει με τις διεθνείς μεταβολές και να διευρύνει το ρόλο των λιμανιών. Έτσι, έμφαση δίνεται πλέον και σε ζητήματα αναπτυξιακά, περιβαλλοντικά, εργατικά, τεχνολογικά. Ταυτόχρονα, λαμβάνεται σοβαρά υπόψη και ο ανταγωνισμός με λιμάνια εκτός Ευρώπης, καθώς και οι ανάγκες δημιουργίας νέων λιμανιών. Προς αυτή την κατεύθυνση προσανατολίζεται ο ESPO σε συνεργασία και με το **Ευρωπαϊκό Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο ( EESC – European Economic and Social Committee )**:

- Διασφαλίζοντας ισόρροπη ανάπτυξη των λιμανιών και ενισχύοντας τις συνδυασμένες μεταφορές.
- Διαμορφώνοντας ένα συνεχώς και πιο ξεκάθαρο χρηματοδοτικό πλαίσιο με σκοπό την προώθηση των λιμενικών επενδύσεων.
- Διευκρινίζοντας τις διαδικασίες πρόσβασης όσον αφορά στη παροχή των λιμενικών υπηρεσιών.
- Επιλύοντας λειτουργικά προβλήματα, ιδίως καθυστερήσεων, που μειώνουν την αποδοτικότητα.
- Προωθώντας ασφαλείς εργατικές συνθήκες.
- Ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα και αποτελεσματικότητα της Λιμενικής Βιομηχανίας και Παραγωγής.

Καθώς λοιπόν τα ελληνικά λιμάνια τείνουν να αποκτήσουν όλα μια όμοια δομή, σύμφωνα και με τις διεθνείς οδηγίες, εν τούτοις κατορθώνουν να διατηρούν ταυτοχρόνως την αρχική τους ιδιοσυγκρασία, εφόσον το καθένα λιμάνι απευθύνεται τελικά σε διαφορετικούς χρήστες και εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες και απαιτήσεις. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός φαίνεται να εντείνεται και να εξαπλώνεται σε περιφερειακό επίπεδο. Δηλαδή, στο είδος των παροχών που παρουσιάζονται στην ευρύτερη περιοχή γύρω από το λιμάνι και στο κατά πόσο αυτές οι παροχές διευκολύνουν ολόκληρη τη μεταφορική αλυσίδα.

Πιο συγκεκριμένα και σε ότι σχετίζεται με τη Διαχείριση Αποβλήτων, το εκάστοτε ακολουθούμενο Σύστημα Επεξεργασίας Λυμάτων του πλοίου αποτελεί σημαντική διαδικασία για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, καθώς έχει

διαπιστωθεί πως απορρίμεις μεγάλων ποσοτήτων λυμάτων, προκαλούν τις παρακάτω συνέπειες στο Περιβάλλον:

- § Μείωση του οξυγόνου στο νερό εξαιτίας της κατανάλωσής του από μικροοργανισμούς στη φάση της αποσύνθεσης των οργανικών υλικών, τα οποία και περιέχονται στα λύματα. Το γεγονός αυτό δύναται να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στους θαλάσσιους οργανισμούς σε περιοχές όπως είναι οι κλειστές θάλασσες και η Μεσόγειος, όπου ο χρόνος ανανέωσης των νερών είναι μεγάλος.
- § Εμφάνιση Παθογόνων Μικροοργανισμών από τα απορριφθέντα στη θάλασσα λύματα και τα οποία θέτουν σε κίνδυνο το θαλάσσιο περιβάλλον, επιδρούν αρνητικά στην αλιεία και τη δημόσια υγεία.
- § Δημιουργία Ευτροφισμού στα νερά στην επιφάνεια της θάλασσας, διότι διάφορες ουσίες που εμπεριέχονται στα λύματα προκαλούν μεγάλη αύξηση των φυτικών και ζωικών οργανισμών, με αποτέλεσμα να διαταράσσεται η ισορροπία του θαλάσσιου οικοσυστήματος και να αποτρέπονται δραστηριότητες αναψυχής και τουρισμού.
- § Δημιουργία Χημικών Ενώσεων στο στάδιο της επεξεργασίας λυμάτων ή που ήδη ενυπάρχουν σε αυτά.

*Προς αποτροπή τέτοιας μορφής ρύπανσης έχει υιοθετηθεί από τα ελληνικά λιμάνια το Παράρτημα IV της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78. Σε αυτήν περιλαμβάνονται Κανονισμοί και Οδηγίες για την επεξεργασία και απόρριψη των λυμάτων στη θάλασσα, προβλέπονται Επιθεωρήσεις των πλοίων και τίθενται ορισμένες βασικές απαιτήσεις ώστε να εκδοθεί στο πλοίο «Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από τα Λύματα».*

*Το αναθεωρημένο Παράρτημα ίσχυσε την 1<sup>η</sup> Αυγούστου 2005 για τα νέα πλοία και θα τεθεί σε ισχύ από την 1<sup>η</sup> Αυγούστου 2010 για τα υπάρχοντα, με εθελοντική όμως εφαρμογή.*

Με στόχο την εντατικοποίηση των προσπαθειών και τη δημιουργία ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος, η HELMEPA προσέφερε Πινακίδα με απλές Οδηγίες

για τη σωστή Λειτουργία και Συντήρηση του Συστήματος Επεξεργασίας Λυμάτων. Η εν λόγω πινακίδα προωθήθηκε στα πλοία ώστε να τοποθετηθεί στο χώρο όπου είναι εγκατεστημένο το Σύστημα Επεξεργασίας Λυμάτων.

**Από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2009 έχει ξεκινήσει η εθελοντική εφαρμογή των νέων απαιτήσεων σχετικά με τη μεταφορά συσκευασμένων φορτίων, τα οποία και χαρακτηρίζονται ως θαλάσσιοι ρυπαντές. Η υποχρεωτική εφαρμογή όμως θα ξεκινήσει από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2010 με την παράλληλη είσοδο του αναθεωρημένου Παραρτήματος III της MARPOL και της τροποποίησης 34-08 του Κώδικα Θαλάσσιας Μεταφοράς Επικίνδυνων Φορτίων, γνωστού ως Κώδικα IMDG.**

Πιο συγκεκριμένα, φορτία που χαρακτηρίζονται ως θαλάσσιοι ρυπαντές και συγχρόνως κατατάσσονται σε μία από τις κλάσεις επικινδυνότητας 1 έως 8 του Κώδικα IMDG (εκρηκτικά, αέρια, εύφλεκτα υγρά, εύφλεκτα στερεά, οξειδωτικά, τοξικά και μολυσματικά, ραδιενεργά ή διαβρωτικά υλικά ), πρέπει να μεταφέρονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κάθε κλάσης. Αν όμως δεν κατατάσσονται σε κάποια από αυτές, τότε πρέπει να μεταφέρονται με την ένδειξη: ***Περιβαλλοντικά Επικίνδυνη Ουσία (Environmentally Hazardous Substance)***.

Ο χαρακτηρισμός μιας ουσίας ως θαλάσσιου ρυπαντή γίνεται με την ένδειξη ***P*** στο Ευρετήριο του Κώδικα ***IMGD*** και στην περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοια ένδειξη, τότε ο παραγωγός ή ο αποστολέας έχει από μόνος του αξιολογήσει και κατατάξει την ουσία ως θαλάσσιο ρυπαντή.

Ο τρόπος αντιμετώπισης της ενδεχόμενης θαλάσσιας ρύπανσης από ρυπαντές διαφέρει σημαντικά από αυτή του πετρελαίου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για ουσίες με διαφορετική θαλάσσια συμπεριφορά, που δε μένουν πάντα στην επιφάνεια σχηματίζοντας κηλίδα. Αντίθετα, μπορούν να εξατμίζονται γρήγορα, να βυθίζονται ή και να αιωρούνται στη μάζα του νερού.

Κριτήρια για τον χαρακτηρισμό μιας ουσίας ως θαλάσσιου ρυπαντή θεωρούνται τα παρακάτω βασικά:

1. **Τοξικότητα:** αναφέρεται στη συγκέντρωση μιας ουσίας στο νερό που προκαλεί θάνατο στο 50% των ψαριών εντός 96 ωρών. Προκειμένου να συμβεί αυτό, αρκεί η αναλογία ουσίας / νερού να είναι μικρότερη από 1 *mg/lit*. Στην περίπτωση που η αναλογία είναι από 1 έως 10 *mg/lit*, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα δύο επόμενα κριτήρια που ακολουθούν.
2. **Βιοσυσώρευση:** αποκαλείται η ιδιότητα μιας ουσίας να συγκεντρώνεται μέσα στο νερό σε θαλάσσιους οργανισμούς, οι οποίοι κατέχουν υψηλή θέση στη τροφική αλυσίδα.
3. **Αποικοδόμηση:** αποκαλείται η φυσική αποσύνθεση μιας ουσίας, είτε από μικροοργανισμούς που ζουν στη θάλασσα είτε μέσω χημικών διεργασιών όπως είναι η υδρόλυση και η οξείδωση. Σε γενικές γραμμές, μια ουσία θεωρείται γρήγορα αποικοδομήσιμη στο θαλάσσιο περιβάλλον, όταν χάνει τουλάχιστον 70% της μάζας της σε διάστημα 28 ημερών μετά την εισαγωγή της στη θάλασσα.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει σε προγενέστερο κομμάτι της ανάλυσής μας, οι λιμενικές υπηρεσίες που παρέχονται στα διάφορα λιμάνια της χώρας μας, όσον αφορά στη Διαχείριση Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου, είναι διαφοροποιημένες. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει το κάθε λιμάνι, στον εξοπλισμό που διαθέτει και τους ανάλογη χωρητικότητα υποδοχής, στο μέγεθος των πλοίων που συνήθως προσεγγίζουν το κάθε λιμάνι και στις απαιτήσεις των χρηστών που εξυπηρετούν και οι οποίες είναι δυνατόν να είναι εξειδικευμένες. Παράλληλα, βασικό ρόλο διαδραματίζει η επιλογή της Εταιρείας που πρόκειται να διαχειρίζεται τα Απόβλητα, το είδος και η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει και βεβαίως το κόστος χρέωσης. Κάθε Λιμενικός Οργανισμός κατόπιν σχετικής Προκήρυξης και Διαγωνισμού, επιλέγει την καταλληλότερη και πιο συμφέρουσα Εταιρεία Διαχείρισης

Αποβλήτων, οπότε και οι ειδικότεροι όροι αναλύονται στις εκάστοτε υπογεγραμμένες Συμβάσεις.

Συμπερασματικά, καταλήγουμε στις ακόλουθες διαπιστώσεις:

■ Στην Ελλάδα ο ρυθμός Προσαρμογής στην Κοινοτική Οδηγία 2000/59 ΕΚ είναι χαμηλός κατά μέσο όρο. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς πως σε αρκετά ελληνικά λιμάνια και ιδίως σε αυτά της Κρήτης (Άγιος Νικόλαος) δεν υπάρχουν καν υποδομές παραλαβής αποβλήτων.

■ Εξακολουθεί να υπάρχει ελλιπής παροχή πληροφόρησης και κατάλληλης εκπαίδευσης και κατάρτισης των εμπλεκόμενων φορέων. Προσπάθειες σαφώς και βρίσκονται προς μία θετική κατεύθυνση, όμως χρειάζεται ακόμη περισσότερη οργάνωση και συντονισμός των ενεργειών. Η έλλειψη εμπειρίας και τεχνογνωσίας, σε συνδυασμό με τις γραφειοκρατικές διαδικασίες, αποτελούν παράγοντες οι οποίοι έχουν επηρεάσει αρνητικά την προστασία του περιβάλλοντος.

■ Αναφορικά με τις Ιδιωτικές Εταιρείες που αναλαμβάνουν τη Διαχείριση Αποβλήτων Πλοίου και Καταλοίπων Φορτίου, πρόκειται για εταιρείες που δημιουργούν Ολιγοπωλιακή Αγορά. Το αποτέλεσμα είναι η πρόκληση ανταγωνισμού κυρίως σε επίπεδο τιμών. Από την άλλη πλευρά, γνωρίζουμε πως ο συνεχής ανταγωνισμός σε ζητήματα τιμολογιακής πολιτικής είναι δυνατό να αποβεί σε βάρος των Εταιρειών, προκαλώντας τους Ζημίες. Προς αποφυγή τέτοιας έκβασης, που θα οδηγούσε σε «πόλεμο τιμών» με τελικούς κερδισμένους τους καταναλωτές, οι Εταιρείες αυτές έρχονται σε σιωπηλή συμφωνία ως προς τα όρια των λιμενικών χρεώσεών τους.

■ Το ύψος των τιμολογίων καθορίζεται από τις παρεχόμενες υπηρεσίες και την ποιότητα αυτών, καθώς επίσης προβλέπονται και επιπλέον χρεώσεις σε περιπτώσεις που απαιτούνται εξειδικευμένες εργασίες και εξοπλισμός ή αφορούν σε υπαιτιότητα του χρήστη.

■ Επιτρέπεται και επιβάλλεται ο έλεγχος της Λειτουργίας των Εταιρειών Διαχείρισης Αποβλήτων από Κρατικούς φορείς και τις Λιμενικές Αρχές σε θέματα που σχετίζονται με:

- Τον έλεγχο των εκδιδόμενων αδειών λειτουργίας
- Τις καθοριζόμενες διατάξεις, σε ότι αφορά τις ακολουθούμενες και νόμιμες διαδικασίες επεξεργασίας

- Τη θέσπιση περιβαλλοντικών ορίων στις εκπομπές αερίων
- Τη διενέργεια εκτεταμένων περιβαλλοντικών ελέγχων
- Την παρακολούθηση υποχρεωτικών ενεργειών επεξεργασίας και διάθεσης αποβλήτων
- Τον έλεγχο των τιμολογίων

■ Ειδικότερα σε ότι σχετίζεται με τον καθορισμό του ύψους των λιμενικών τελών, αυτά πρέπει να ορίζονται κατά δίκαιο τρόπο και στα πλαίσια της αρχής: «ο ρυπαίνων πληρώνει».

■ Πρέπει να λάβουμε σοβαρά υπόψη μας το γεγονός ότι και η ύπαρξη ναυαγίου και μάλιστα κατά τις περιπτώσεις που πρόκειται για πλοία φορτωμένα, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι αρνητικές. Σύμφωνα με πρόσφατη αποκάλυψη, προερχόμενη από παράγοντες της Ιταλικής Μαφίας και όπως αναφέρει το πρακτορείο Reuters, οι ιταλικές αρχές βρήκαν το κουφάρι ενός πλοίου που βυθίστηκε από τη μαφία, και που περιέχει 180 τουλάχιστον βαρέλια με τοξικά απόβλητα. Το εν λόγω ναυάγιο, πιστεύεται πως είναι μόλις ένα από τα τριάντα περίπου, που βρίσκονται βυθισμένα σε διάφορα σημεία στις νότιες ακτές της γειτονικής Ιταλίας.

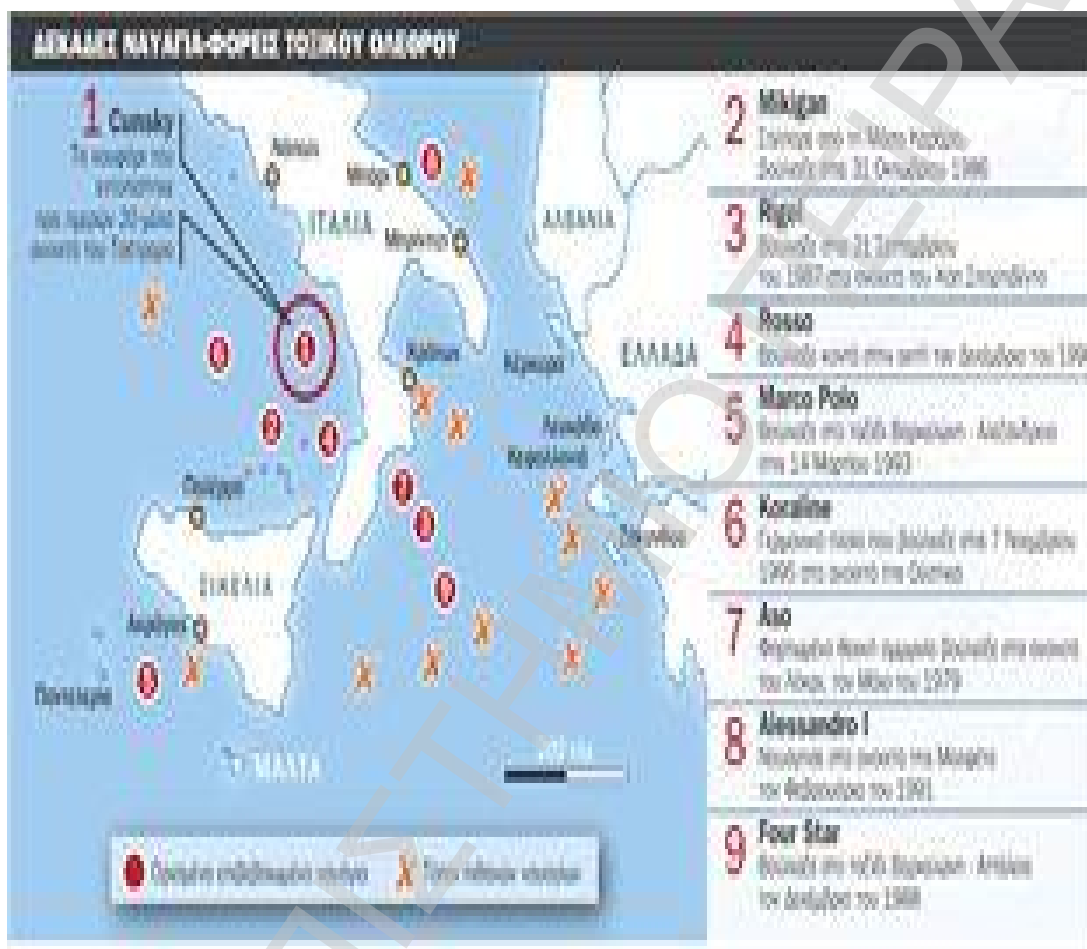
Ο επικεφαλής της Περιβαλλοντικής Υπηρεσίας της Καλαβρίας, δήλωσε σχετικά:

*«Μπορεί να υπάρχει πρόβλημα με τις τοξίνες και τα βαριά μέταλλα...είναι ένα ζήτημα που πρέπει να απασχολήσει ολόκληρη τη διεθνή κοινότητα»*

Η τοποθεσία του ναυαγίου αποκαλύφθηκε στις αρχές από τον Francesco Fonti, πρώην μέλος της τρομερής εγκληματικής οργάνωσης της Καλαβρίας Ndrangheta, που ομολόγησε τη χρήση εκρηκτικών, προκειμένου να βυθίσει τόσο αυτό όσο και δυο ακόμη πλοία.

Οι ερευνητές πιστεύουν πως υπάρχουν τουλάχιστον 32, βυθισμένα από τη μαφία πλοία, από την εποχή του 1980, οπότε και άρχισαν να ισχύουν οι αυστηροί νόμοι για το περιβάλλον, που κατέστησε την απόρριψη τοξικών αποβλήτων, μια λίαν κερδοφόρα ενασχόληση για τη μαφία.

Η Μεσόγειος αποτελεί το 0.7% των παγκοσμίων θαλασσών. Αν σε αυτό το μικρό κομμάτι υπάρχουν πάνω από 30 ναυάγια με τοξικά απόβλητα, μπορούμε να φανταστούμε πόσα θα υπάρχουν αλλού....!



ΠΗΓΗ:<http://asset.tovima.gr/assetservice/Image.ashx?c=12305326&r=0&p=0&t=0&q=100&v=1&s=1&w=1000>

Και ελληνικά πλοία φορτωμένα με τοξικά ή και ραδιενεργά βιομηχανικά απόβλητα φαίνεται ότι βυθίστηκαν σκοπίμως στη Μεσόγειο από την αποκαλούμενη «οικο-μαφία» (eco-mafia) της Ιταλίας, προφανώς με τη συνεργασία πληρωμάτων και πλοιοκτητών που «πάρκαραν» τις πλωτές «χημικές βόμβες» τους σε προσυμφωνημένα σημεία, από τις ακτές της Καλαβρίας στον ιταλικό Νότο έως και τα ανοιχτά των νησιών του Ιονίου Πελάγους στην Ελλάδα. Οι σύγχρονοι μαφιόζοι «μπουρλοτιέρηδες» - όπως αποκαλούνται - τα έστειλαν ανενόχλητοι και με το αζημίωτο στον βυθό, μολύνοντας για πάντα το μεσογειακό οικοσύστημα. Με άλλα λόγια, οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες τους,

πιθανώς εμπλεκόμενοι και οι ίδιοι στο κύκλωμα, δεν ανέφεραν τη βύθισή τους, ούτε αξίωσαν κάποια αποζημίωση από τις ασφαλιστικές εταιρείες, προκειμένου προφανώς να αποφύγουν περαιτέρω έρευνα των αρχών.

Διεθνείς περιβαλλοντικές οργανώσεις, όπως η **WWF** και η Greenpeace, αλλά και τοπικές οικολογικές οργανώσεις, όπως η ιταλική Legambiente, συντάσσουν εδώ και χρόνια λίστες με τα «εξαφανισμένα» σκάφη, τα οποία είναι γνωστό ότι «χάθηκαν» ενώ μετέφεραν χημικά και πυρηνικά απόβλητα, όχι μόνο στην Ιταλία, αλλά και στα ανοιχτά των ελληνικών και φυσικά των τουρκικών ακτών.

Εννοείται ότι οι θαλάσσιες «εξαφανίσεις» είναι μόνο ένα σκέλος της τοξικής δραστηριότητας της ιταλικής Μαφίας. Ήδη από παλαιότερες έρευνες των ιταλικών αρχών είναι γνωστό ότι η Μαφία της Νάπολι, η **Καμόρα**, θάβει συστηματικά στην ιταλική ενδοχώρα μεγάλες ποσότητες επικίνδυνων τοξικών αποβλήτων, ακόμη και σε κατοικημένες περιοχές.

Η ιταλική «eco-mafia» - όπως αποκαλείται - «διεκπεραιώνει» ετησίως άνω του 30% των βιομηχανικών αποβλήτων της Ευρώπης, δηλαδή περίπου 35 εκατ. τόνους, με κέρδη τουλάχιστον 7 δις ευρώ.

Οι ακτές της Σομαλίας από καιρό έχουν μετατραπεί σε τόπο συγκέντρωσης κάθε είδους τοξικών αποβλήτων. Το κόστος «διάθεσης» ή αλλιώς απόρριψης στη Σομαλία είναι μόλις 2,50 δολάρια ανά τόνο, ενώ στην Ευρώπη είναι γύρω στα 1.000 δολάρια. Όσο υπήρχε κυβέρνηση, οι ξένες εταιρείες δωροδοκούσαν τους Σομαλούς υπουργούς. Τώρα, με το χάος που επικρατεί, η Μαφία απλώς πετάει το φορτίο του θανάτου στη θάλασσα και στις ακτές.

Από τα παραπάνω, εξάγεται το συμπέρασμα πως ο κλάδος των αποβλήτων αποτελεί μια άκρως προσοδοφόρα αγορά για το παράνομο εμπόριο και για τους μη ευσυνείδητους επιχειρηματίες. Το γεγονός αυτό επιτάσσει από το νομοθέτη να ορίζει διατάξεις αυστηρές και την ύπαρξη κυρώσεων για τους παραβάτες. Ταυτόχρονα, ύψιστης σημασίας θεωρείται η συχνή παρακολούθηση των πλοίων και οι Επιθεωρήσεις και οι έλεγχοι της τεχνολογικής κατάστασης των πλοίων, του είδους και της ποσότητας



του φορτίου τους, όπως επίσης και των Πιστοποιημένων Εγγράφων που αυτά οφείλουν να διαθέτουν.

Επιπρόσθετα, το ύψος των χρεώσεων για την παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου από τις εκάστοτε εταιρείες στα λιμάνια, δεν θα πρέπει να είναι αποτρεπτικό. Το επωμιζόμενο κόστος θα πρέπει να κυμαίνεται σε λογικά πλαίσια, ώστε να αποτρέπει την παράνομη απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα και ταυτόχρονα να παρέχει κάποια κίνητρα μέσω συστήματος εκπτώσεων, όπως και πράγματι έτσι γίνεται.

Επιπλέον, σχετικά με τα δύο παγκοσμίως κυρίαρχα Συστήματα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης, που είναι το Πρότυπο ISO 14001 (International Organization for Standardization) και ο Κανονισμός EMAS (Eco-Management and Audit Scheme). Η υιοθέτηση και των δύο είναι εθελοντική, ωστόσο οι βασικές διαφορές τους συνοψίζονται στον Πίνακα που ακολουθεί<sup>18</sup>:

<b>ISO</b>	<b>EMAS</b>
<b>Παγκόσμια Αναγνώριση</b>	<b>Αναγνώριση μόνο στην Ε.Ε.</b>
<b>Δεν απαιτεί την καταγραφή σε κατάλογο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των σχετικών νομοθετημάτων</b>	<b>Απαιτεί την καταγραφή σε κατάλογο</b>
<b>Ετήσιος Έλεγχος συμμόρφωσης του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης</b>	<b>Καθορισμός της περιόδου επανελέγχου από τους Επιθεωρητές Περιβάλλοντος, το ελάχιστο κάθε τρία χρόνια</b>
<b>Δεν απαιτεί περιβαλλοντική δήλωση</b>	<b>Απαιτεί περιβαλλοντική δήλωση</b>
<b>Η Περιβαλλοντική Πολιτική του Οργανισμού είναι ανακοινώσιμη στο κοινό</b>	<b>Η Περιβαλλοντική Πολιτική πρέπει να δημοσιεύεται μεταξύ άλλων και στα πλαίσια της περιβαλλοντικής δήλωσης</b>
<b>Λιγότερες απαιτήσεις</b>	<b>Περισσότερες απαιτήσεις, αλλά πληρέστερο</b>

<sup>18</sup> « Περιβάλλον και Δίκαιο », του Κ.Αραβώση - Δρ. Επιχειρησιακής Έρευνας, Εντεταλμένου Καθηγητή Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Τεύχος 4, σελ.: 718 – 731, 2002

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι πως τα ανωτέρω Συστήματα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης αποτελούν εργαλεία για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης. Απαραίτητη προϋπόθεση για την πραγματοποίηση του σκοπού, αποτελεί η συμμετοχή όλων των αρμοδίων παραγόντων. Οπότε, η πρόκληση στην οποία καλείται να αντεπεξέλθει η ελληνική Λιμενική Βιομηχανία και ο κόσμος της Ναυτιλίας είναι η προώθηση δομικών αλλαγών στον τρόπο λειτουργίας τους και να μην εφαρμόζουν τα συστήματα μόνο για την τυπική απόκτηση του Πιστοποιητικού. Στόχος πρέπει να είναι η ουσιαστική κατανόηση των ωφελειών που προκύπτουν από τα Συστήματα αυτά και ο συνεχής εκσυγχρονισμός τους και όχι η εκπλήρωση των ελάχιστων προδιαγραφών που θέτουν οι Οδηγίες.

Το τι τελικά θα συμβεί στη Λιμενική Βιομηχανία και Παραγωγή, καθώς και την αντίστοιχη περιβαλλοντική διαχείριση θαλάσσιων αποβλήτων, εξαρτάται σίγουρα σε μεγάλο βαθμό από τις απρόβλεπτες μεταβολές που συντελούνται στην παγκόσμια σκηνή. Εξάλλου, όπως είχε πει και ο Σωκράτης:

*« Ο κόσμος υπάρχει επειδή μεταβάλλεται »*

Θεωρώ πως το ζήτημα είναι να μη μένουμε αμέτοχοι των εξελίξεων· αντιθέτως, να προσπαθούμε όχι μόνο να συμβαδίζουμε με αυτές, αλλά και να τις προβλέπουμε και ακόμη καλύτερα, να τις ξεπερνούμε εάν κάτι τέτοιο καθίσταται εφικτό. Ακολουθώντας λοιπόν τα λόγια του Μαχάτμα Γκάντι, την ίδια νοοτροπία μπορούμε και οφείλουμε να ακολουθήσουμε στην αναβάθμιση της λιμενικής πολιτικής:

*« Πρέπει να είσαι η αλλαγή που εύχεσαι να δεις στον κόσμο »*

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Ι**  
**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ  
ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ .....

(αναγράφεται ο λιμένας προορισμού και κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 6 της παρούσας Κ.Υ.Α)

1. Ονομασία, κωδικός κλήσης και, κατά περίπτωση, αριθμός αναγνώρισης ΔΝΟ του πλοίου :
2. Κράτος σημαίας :
3. Προβλεπόμενη ώρα κατάπλου (ΠΩΚ) :
4. Προβλεπόμενη ώρα απόπλου (ΠΩΑ) :
5. Προηγούμενος λιμένας κατάπλου :
6. Επόμενος λιμένας κατάπλου :
7. Τελευταίος λιμένας παράδοσης των αποβλήτων που παράγονται στο πλοίο και ημερομηνία κατά την οποία πραγματοποιήθηκε η παράδοση αυτή :
8. Παραδίδετε

όλα  μερικά  καθόλου

από τα απόβλητά σας στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής :

9. Τύπος και ποσότητα αποβλήτων και καυαλοίων προς παράδοση ή/και προς παραμονή επί του πλοίου, και εκατοστιαίο ποσοστό της μέγιστης ικανότητας αποθήκευσης :
- Αν παραδίδετε όλα τα απόβλητα, συμπληρώστε κατάλληλα την δεύτερη στήλη.  
Αν παραδίδετε μερικά ή καθόλου απόβλητα, συμπληρώστε όλες τις στήλες.

ΤΥΠΟΣ	ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗ (m <sup>3</sup> )	ΜΕΓΙΣΤΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (m <sup>3</sup> )	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (m <sup>3</sup> )	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΑΔΟΘΟΥΝ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΑΧΘΟΥΝ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΟΜΕΝΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ(m <sup>3</sup> )
<b>1. Πετρελαιοειδή απόβλητα</b>					
Κατάλοιπα πετρελαίου (sludge)					
Υδατα υδρο-Συλλεκτών (Bilge Water)					
<b>2. Απορρίμματα</b>					
Από τρόφιμα					
Πλαστικά					
Λοιπά					
<b>3. Απόβλητα συσφιζόμενα με το φορτίο (να προσδιοριστούν)</b>					
<b>4. Κατάλοιπα φορτίου ** (να προσδιοριστούν)</b>					

(\*) Σημειώστε το αντίστοιχο τετραγωνίδιο  
(\*\*) Οι ποσότητες επιτρέπεται να είναι κατ'εκτίμηση

**Σημειώσεις:**

1. Οι ανωτέρω πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τους Ελέγχους Αρχής Λιμένος (port State Control) και άλλους σκοπούς επιθεώρησης.
2. Στο άρ. 6 της ΚΥΑ 3418/2002 καθορίζονται οι φορείς στους οποίους κοινοποιείται το έγγραφο
3. Το παρόν έγγραφο συμπληρώνεται υποχρεωτικά εκτός αν το πλοίο καλύπτεται από εξαίρεση σύμφωνα με το αρ. 9 της παρούσας ΚΥΑ

Βεβαιώνω ότι

- Οι ως άνω λεπτομέρειες είναι ακριβείς και ορθές
- Επί του πλοίου υφίσταται επαρκής ικανότητα αποθήκευσης όλων των αποβλήτων που θα παραχθούν μεταξύ της κοινοποίησης και του επόμενου λιμένα στον οποίο θα παραδοθούν.

Ημερομηνία.....

Ωρα.....

Υπογραφή.....



## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΙΙ

Εγγραφή Τύπου: «ΠΛΟΙΟ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑΔΩΣΕΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ»

ΑΑ	Περιγραφή Πεδίων	Υποχρεωτικό Πεδίο	Μήκος Πεδίου	Παρατηρήσεις
1	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΑΙ	30	
2	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΑΙ	3	ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ <sup>(1)</sup>
3	ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΑΙ	4	ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ <sup>(1)</sup>
4	ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΣΗΜΑ (Δ.Δ.Σ.)	ΝΑΙ	10	
5	ΑΡΙΘΜΟΣ Ι.Μ.Ο.	ΝΑΙ		Αριθμητικό πεδίο της μορφής 2 147.000 000
6	ΔΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥ	ΝΑΙ	5	ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ <sup>(1)</sup>
7	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ	ΝΑΙ	4	ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ <sup>(1)</sup>
8	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΔΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΝΑΙ		0=ΔΕ, ΔΤ, κλπ.
9	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ	ΝΑΙ	6	ΗΗΗΗΜΜΕΕΕΕ
10	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΠΛΟΥ		6	ΗΗΗΗΜΜΕΕΕΕ
11	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ		4	ΩΩΛΛ (24ωρη βίση)
12	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΑΠΟΠΛΟΥ		4	ΩΩΛΛ (24ωρη βίση)
13	ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	ΝΑΙ	1	1=ΟΛΑ 2=ΜΕΡΙΚΑ 3=ΚΑΘΟΛΟΥ
14	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
15	ΜΕΓΙΣΤΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ			Χωρητικότητα σε m <sup>3</sup>
16	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
17	ΔΙΜΕΝΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ			ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ <sup>(1)</sup>
18	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΑΧΘΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΟ ΔΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
19	ΠΑΡΑΔΟΣΗ BILGE WATER	ΝΑΙ	1	1=ΟΛΑ 2=ΜΕΡΙΚΑ 3=ΚΑΘΟΛΟΥ
20	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ BILGE WATER ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
21	ΜΕΓΙΣΤΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ BILGE WATER			Χωρητικότητα σε m <sup>3</sup>
22	BILGE WATER ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
23	ΔΙΜΕΝΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ BILGE WATER			ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ <sup>(1)</sup>
24	BILGE WATER ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΑΧΘΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΟ ΔΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
25	ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΡΟΦΙΜΑ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
26	ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΠΛΑΣΤΙΚΑ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
27	ΛΟΙΠΑ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ			
28	ΑΠΟΒΑΝΤΑ ΣΥΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ	ΝΑΙ		
29	ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΝΑΙ	1	1=ΟΛΑ 2=ΜΕΡΙΚΑ 3=ΚΑΘΟΛΟΥ
30	ΠΡΟΣΔΟΡΙΣΜΟΣ ΑΠΟΒΑΝΤΩΝ			
31	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
32	ΜΕΓΙΣΤΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ			Χωρητικότητα σε m <sup>3</sup>
33	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
34	ΔΙΜΕΝΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ			ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ <sup>(1)</sup>
35	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΑΧΘΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΟ ΔΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
36	ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΝΑΙ	1	1=ΟΛΑ 2=ΜΕΡΙΚΑ 3=ΚΑΘΟΛΟΥ
37	ΠΡΟΣΔΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ			
38	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
39	ΜΕΓΙΣΤΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ			Χωρητικότητα σε m <sup>3</sup>
40	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
41	ΔΙΜΕΝΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ			ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ <sup>(1)</sup>
42	ΚΑΤΑΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΑΧΘΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΟ ΔΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ			Η ποσότητα σε m <sup>3</sup>
43	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΕΙ ΤΗΝ ΔΗΛΩΣΗ			

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ VII

### ΕΓΓΡΑΦΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο Πλοίαρχος του πλοίου που έχει αντιμετωπίσει δυσκολίες για την παράδοση αποβλήτων σε εγκαταστάσεις ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων πρέπει να προωθήσει τις ακόλουθες πληροφορίες, μαζί με κάθε συμπληρωματικό έγγραφο, στην αρμόδια Αρχή του Κράτους Σημείας, αν είναι εφικτό στις αρμόδιες Αρχές του Κράτους Λιμένα. Το Κράτος Σημείας πρέπει να ενημερώσει τον IMO και το Κράτος Λιμένα του συμβάντος. Το Κράτος Λιμένα πρέπει να ερευνήσει την αναφορά και να ανταποκριθεί κατάλληλα ενημερώνοντας τον IMO και κάνοντας αναφορά στο Κράτος Σημείας σχετικά με τα αποτελέσματα της έρευνας.

#### **1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ**

- 1.1 Όνομα πλοίου: \_\_\_\_\_
- 1.2 Πλοιοκτήτης ή Διαχειριστής: \_\_\_\_\_
- 1.3 Διακριτικοί αριθμοί ή γράμματα: \_\_\_\_\_
- 1.4 IMO Number: \_\_\_\_\_
- 1.5 Gross tonnage: \_\_\_\_\_
- 1.6 Λιμένας Νηολόγησης: \_\_\_\_\_
- 1.7 Κράτος Σημείας: \_\_\_\_\_
- 1.8 Κατηγορία πλοίου:
- Δεξαμενόπλοιο  Δεξαμενόπλοιο χημικών
- Φορτηγό μεταφοράς χύμα φορτίου  Πλοίο μεταφοράς άλλης κατηγορίας φορτίου  Επιβατικό πλοίο  Άλλο (προσδιορίστε) \_\_\_\_\_

#### **2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ**

- 2.1 Χώρα: \_\_\_\_\_
- 2.2 Όνομα της περιοχής του λιμένα: \_\_\_\_\_
- 2.3 Τοποθεσία/ Όνομα λιμένα: \_\_\_\_\_  
(πχ προβλήτας/σταθμός/αποβάθρα)
- 2.4 Όνομα της εταιρείας διαχείρισης  
Των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων (αν έχει εφαρμογή): \_\_\_\_\_
- 2.5 Είδος λιμένα:
- Λιμένας εκφόρτωσης  Λιμένας Φόρτωσης  Ναυπηγοεπισκευαστική βάση
- Άλλο (Προσδιορίστε) \_\_\_\_\_
- 2.6 Ημερομηνία άφιξης: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ (ημ/μην/έτος)
- 2.7 Ημερομηνία συμβάντος: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ (ημ/μην/έτος)
- 2.8 Ημερομηνία αναχώρησης: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ (ημ/μην/έτος)

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



## ΕΛΛΗΝΙΚΗ:

1. Β. Τσελέντης, « Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία », Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα – 2008.
2. Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π. Βλάχος, « Ναυτιλιακή Οικονομική », Εκδόσεις J.J.Hellas, Β Έκδοση – 2006.
3. Α. Πάλλης – Κ. Χλωμούδης, « Προς μία Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική. Η Λιμενική Βιομηχανία στην Προοπτική της Αειφόρου Κινητικότητας », Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα – 2001.
4. Κυβερνητική Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) Αριθμού 8111.1/41/09, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αρ. φύλλου 412, Τεύχος Β, 6 Μαρτίου 2009.
5. Κυβερνητική Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) Αριθμού 3418/07/2002, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αρ. φύλλου 712, Τεύχος Β, 11 Ιουνίου 2002.
6. « Εθνική Λιμενική Πολιτική », Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας – Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ( Ιανουάριος 2006 )
7. « Γενικός Προϋπολογισμός της Ε.Ε. για το οικονομικό έτος 2008 », Ευρωπαϊκή Επιτροπή ( Ιανουάριος 2008 )
8. « Παρουσίαση των νέων Δημοσιονομικών κανόνων και δυνατοτήτων χρηματοδότησης κατά την περίοδο 2007 – 2013 », Ευρωπαϊκή Επιτροπή ( 2007 )
9. « Προϋπολογισμός 2008 – Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο », Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε., 14.03.2008 )
10. « Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2008 », Τράπεζα της Ελλάδος – Ευρωσύστημα, Απρίλιος 2009.
11. « Ελληνικοί Λιμένες. Το Αναπτυξιακό Σχέδιο 2008 – 2015 », Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Πειραιάς – 2008.
12. « Μόνιμη Εγκύκλιος ΓΓΛΠ/ΔΛΠ για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου – 1<sup>η</sup> », ΥΕΝ – Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής – Τμήμα Γ, Αριθ. Πρωτ.: 8136.16/01/09, Πειραιάς – 28 Ιουλίου 2009.
13. « HELMERA NEWS », Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Έκδοση Νο 194, Απρίλιος – Ιούνιος 2009.

**EENH:**

14. “ Annual Report 2007 – 2008 ”, European Sea Ports Organization (ESPO), April 2008.
15. “ Oil Tanker Spill Statistics: 2008 ”, The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), 2009.
16. “ Fate of Marine Oil Spills ”, Technical Information Paper of ITOPF, No 2 – 2002.
17. “ Are HNS Spills more dangerous than Oil Spills? ”, a White Paper for the Interspill Conference 8 & 4<sup>th</sup> IMO R&D Forum – Prepared by: Karen Purnell, Managing Director of ITOPF, Marseille – May 2009.
18. “ The Oil Spill Response to the SEA DIAMOND Incident ”, Paper for presentation at Interspill 2009. Prepared by: Michael L. O’ Brien, Senior Technical Advisor of ITOPF and Vassilios Mamaloukas – Frangoulis, Marine Environment Director, Environmental Protection Engineering S.A. Piraeus – Greece.
19. “ Global Climate Scenarios for 2030 and beyond ”, JRC Reference Reports, 2007.
20. “ European experiences in applying Environmental Management Systems in Ports – The application of PERS in the ports of Thessaloniki and Piraeus, Greece ”, Prepared by: George Palantzas, Christopher Wooldridge, Aristotelis Naniopoulos, Sotiris Theofanis for the Conference: *Environmental Stewardship in Transportation*, 17 – 19 July 2005, North Carolina – USA.
21. “ Strategic Action Programme for the Conservation of Biological Diversity (SAP BIO) in the Mediterranean Region ”, United Nations Environmental Programme (UNEP) – Mediterranean Action Plan – Regional Activity Center for Specially Protected Areas.
22. “ Toward Ecological Quality Objectives for the Mediterranean Sea ”, Fouad Abousamra – MEDPOL Programme Officer, 2008.
23. “ Port State Control: Making Headway. The Paris Memorandum of understanding on Port State Control ”, Annual Report PARIS MOU – 2008.
24. “ Ballast Water Treatment Technology ”, Lloyd’s Register, September 2008.

25. ‘ Public Financing and Charging Practices of Seaports in the E.U.’, Institute of Shipping Economics and Logistics – ISL ( June 2006 ).
26. ‘ Foreign Direct Investment and Financing for Development: trends and selected issues’, UNCTAD ( February 2008 ).
27. ‘ Maritime Security: ISPS code implementation, costs and related financing ’, UNCTAD ( March 2007 ).
28. ‘ Financial Policies ’, United Nations – Department for Economic and Social Affairs ( UNDESA, 2007 ).
29. ‘ World Economic Situation and Prospects 2008 ’, United Nations ( 2008 ).
30. ‘ Crossroads of Transport Networks ’, ESPO ( 2004 ).
31. ‘ Factual Report on the European Port Sector ’, ESPO ( 2004 – 2005 ).
32. ‘ The World in 2050 ’, PriceWaterhouseCoopers ( March 2008 )

#### **ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ:**

1. <http://news.bbc.co.uk/>
2. [http:// europa.eu/scadplus/](http://europa.eu/scadplus/)
3. <http://www.eib.org/about/index.htm>
4. <http://eur-lex.europa.eu/el/tools.contact.htm>
5. <http://www.eesym.gr>
6. <http://ppi.worldbank.org>
7. <http://www.thehindubusinessline.com>
8. <http://www.infosoc.gr>
9. <http://www.euwi.net/>
10. <http://water.europa.eu/en/welcome>
11. <http://www.semide.net/>
12. <http://kronos.minenv.gr/emwis/>
13. <http://www.ncmr.ariadne-t.gr/>
14. <http://www.minenv.gr/>
15. <http://www.minenv.gr/medeuwi/>
16. <http://www.biodiv-chm.gr/>

17. <http://www.aegean.gr/environment/eda/Envirohelp/greece/regulations/ww27.html>
18. [http://www.elinyae.gr/el/category\\_details.jsp?cat\\_id=923](http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=923)
19. <http://www.eltepe.gr/>
20. <http://www.imo.org/>
21. <http://www.econews.gr/tag/imdg/>
22. <http://www.minenv.gr/>
23. <http://www.yen.gr/wide/home.html>
24. <http://www.et.gr/>
25. <http://news.pathfinder.gr/finance/shipping/393051.html>
26. <http://www.nmsc.gov.au/>
27. [http://eng.bankofgreece.gr/announcements/text\\_release.asp?relid=1810](http://eng.bankofgreece.gr/announcements/text_release.asp?relid=1810)
28. <http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Publications/default.aspx>
29. <http://www.imf.org/external/index.htm>
30. <http://www.worldbank.org/>
31. <http://www.opec.org/library/world%20oil%20outlook/WorldOilOutlook09.htm>
32. <http://www.wto.org/>
33. [http://www.espo.be/EU\\_Ports \\$26\\$ Facts.aspx](http://www.espo.be/EU_Ports_$26$ Facts.aspx)
34. [http://www.eesc.europa.eu/index\\_en.asp](http://www.eesc.europa.eu/index_en.asp)
35. <http://www.itopf.com/>
36. <http://www.naftikachronika.gr/>
37. <http://www.oceans.greenpeace.org>
38. <http://www.eedsa.gr>
39. <http://www.antipollution.gr>
40. <http://www.epe.gr>
41. <http://www.arzim.gr>
42. <http://www.gws.gr>
43. <http://www.hec.gr>
44. [http://www.wintergeo\\_consulting.com](http://www.wintergeo_consulting.com)
45. <http://www.fortes-env.gr>
46. <http://www.northaegianslops.com>
47. <http://www.polyeco.gr>
48. <http://www.cinar.gr>

49. <http://www.mareprotect.gr>

50. [www.google.gr](http://www.google.gr)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ