

Πειραιάς, 21/03/2013

Από: Κοντογιώργη Χρυσάνθη
Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
Τηλ.: 210/45.50.242
Fax.: 210/45.50.181
e-mail: kontogiorgich@olp.gr

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Στην συνέχεια, αναπτύσσονται τα θέματα που συζητήθηκαν στην συνάντηση της Sustainable Development Committee της ESPO, που πραγματοποιήθηκε στις 14 Μαρτίου 2013 στο Δουβλίνο.

1. Ship Recycling Regulation.

Πραγματοποιήθηκε συζήτηση σχετικά με την πρόταση κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανακύκλωση πλοίων η οποία περιλαμβάνει την επιβολή εισφοράς ανακύκλωσης στα πλοία που προσεγγίζουν στα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται για τα πλοία που βρίσκονται υπό Ευρωπαϊκή σημαία να πληρώνουν υποχρεωτικά εισφορά ανακύκλωσης σε κάθε προσέγγιση σε Ευρωπαϊκό λιμάνι ώστε να συμμετέχουν επαρκώς στο κόστος ανακύκλωσής τους, ενώ για τα πλοία που δεν βρίσκονται υπό Ευρωπαϊκή σημαία, θα πρέπει να συμμετέχουν επαρκώς στο κόστος ανακύκλωσής τους στην περίπτωση που επιλέξουν να ανακυκλωθούν σε Ευρωπαϊκές εγκαταστάσεις. Στην συγκεκριμένη διαδικασία ορίζεται ο ρόλος των φορέων διαχείρισης των λιμένων, οι οποίοι θα εισπράττουν το τέλος από τα πλοία και θα το μεταβιβάζουν στο Ταμείο Ανακύκλωσης που θα συσταθεί για την συνολική διαχείριση της ανακύκλωσης πλοίων.

Η επίσημη θέση της ESPO για την συγκεκριμένη πρόταση Κανονισμού είναι η ακόλουθη:

Δεν πρέπει να υπάρχει σύνδεση μεταξύ του ρόλου του φορέα διαχείρισης του λιμανιού και της ανακύκλωσης πλοίων, η οποία θα

πρέπει να αποτελεί ευθύνη των πλοιοκτητών/διαχειριστών και των εγκαταστάσεων διάλυσης πλοίων.

Επιπλέον, αν ένα τέτοιο τέλος επιβληθεί αναμένεται να επιβαρύνει σημαντικά τους φορείς διαχείρισης των λιμένων από διαχειριστικής και τεχνικής άποψης. Επιπρόσθετα ένα σημαντικό πρόβλημα που δημιουργείται με τον προτεινόμενο μηχανισμό είσπραξης είναι ότι ο καθορισμός των λιμενικών τελών διαφέρει από χώρα σε χώρα και σε κάθε περίπτωση αυτά, αφορούν το σύνολο των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το πλοίο. Σε πολλές δε, περιπτώσεις τα λιμενικά τέλη καθορίζονται μέσω ιδιωτικών συμβολαίων γεγονός που καθιστά πολύ δύσκολη τη διαδικασία διαπραγμάτευσης όσον αφορά την προτεινόμενη πρόσθετη επιβάρυνση.

Επιπροσθέτως, η συγκεκριμένη διαδικασία, εκτιμάται ότι θα αυξήσει το κόστος των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών προς τα πλοία από τα Ευρωπαϊκά λιμάνια έως και 25%. Επίσης, θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ο κίνδυνος να μειωθεί η ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών λιμανιών σε σχέση με τα γειτονικά μη Ευρωπαϊκά λιμάνια και αυτό θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ'όψιν, ιδιαίτερα για τις περιοχές της Μεσογείου, της Βαλτικής και της Μαύρης θάλασσας. Γενικά, η θέση της ESPO είναι ότι ο προτεινόμενος κανονισμός θα στρεβλώσει την αγορά άνισα και καλεί τα μέλη της να καταψηφίσουν τα σχετικά άρθρα του προτεινόμενου κανονισμού.

Στην συνάντηση διατυπώθηκαν απόψεις υπέρ της συγκεκριμένης θέσης της ESPO.

2. *Clean fuels for transport legislative package .*

Η συζήτηση επικεντρώθηκε στο LNG BUNKERING. Στην παρούσα φάση στην Στοκχόλμη υπάρχει ήδη σταθμός ανεφοδιασμού και σύμβαση με συγκεκριμένη γραμμή ferry το οποίο έχει κάνει και τις απαραίτητες τροποποιήσεις. Ωστόσο, η συγκεκριμένη διαδικασία δεν έχει τεθεί ακόμη σε λειτουργία γιατί μελετώνται θέματα ασφάλειας. Το βασικό θέμα είναι ότι το συγκεκριμένο πλοίο παραμένει στο λιμάνι για μία ώρα κατά τη διάρκεια της οποίας επιβάτες επιβιβάζονται και αποβιβάζονται και έτσι προκύπτουν σημαντικά θέματα ασφάλειας για

την εφαρμογή. Έως τώρα έχει δοθεί LNG στο πλοίο, αλλά με χρήση βυτιοφόρου οχήματος μέσω ξηράς, ενώ ο σκοπός είναι ο εφοδιασμός των πλοίων να πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης με πλοία εφοδιασμού.

Επίσης, τα μέλη της Επιτροπής ενημερώθηκαν ότι και στο λιμάνι του Στο Γκέτεμποργκ σχεδιάζεται η κατασκευή Terminal LNG με σκοπό να αναπτυχθεί η δυνατότητα εφοδιασμού πλοίων, αλλά βρίσκονται στην φάση μελέτης.

Στην συζήτηση διατυπώθηκαν οι ακόλουθες απόψεις:

- Θα πρέπει να μελετηθούν ιδιαίτερα τα θέματα ασφάλειας για την εφαρμογή του LNG bunkering.
- Όσον αφορά στην χρήση της συγκεκριμένης λύσης από τα λιμάνια, θα πρέπει να υπάρχει συσχετισμός με την ζήτηση της αγοράς, όπως και με την αντίστοιχη περίπτωση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηρά. (OPS).
- Εναλλακτικές τεχνικές λύσεις μπορούν να εφαρμοσθούν όπως οι κινητοί σταθμοί εφοδιασμού.
- Στα περισσότερα βόρεια Ευρωπαϊκά λιμάνια (Αμβούργο, Αμβέρσα, Ρότερνταμ κλπ) υπάρχουν terminals LNG και μελετάται η δυνατότητα δημιουργίας σταθμών ανεφοδιασμού πλοίων.
- Θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να μελετηθεί η τεχνικοοικονομική βιωσιμότητα της προτεινόμενης λύσης.
- Σχετικά με τη ζήτηση και το κόστος τέθηκε το ζήτημα για τα λιμάνια που δεν έχουν υποδομές LNG ανεφοδιασμού αλλά ωστόσο υπάρχει ζήτηση, όπως στην περίπτωσης κυρίως που εξυπηρετούνται γραμμές πλοίων μεταφοράς επιβατών.
- Η EMSA έχει εκπονήσει μια σχετική μελέτη για το LNG Bunkering η οποία θα διανεμηθεί σε όλους τους ενδιαφερόμενους.

3. Review of the ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT Directive

Συζητήθηκε το θέμα της πρότασης τροποποίησης της Οδηγίας 2011/92 η οποία αφορά στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων και η

επίδραση των προτεινόμενων αλλαγών στα λιμάνια. Η τροποποίηση αφορά κυρίως τα ακόλουθα σημεία:

- Θέσπιση συγκεκριμένων κριτηρίων που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εκπόνηση των μελετών.
- Θέσπιση κριτηρίων για την εξαίρεση έργου από τη συγκεκριμένη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης.
- Θέματα ενημέρωσης και διαβούλευσης με το κοινό.
- Παράμετροι παρακολούθησης.

Ακολούθησε συζήτηση και ανταλλάχθηκαν απόψεις από την εμπειρία των λιμανιών σχετικά με το τι κάνουν σήμερα. επί του θέματος ενώ, το λιμάνι του Ρότερνταμ και Ένωση Βρετανικών Λιμένων γνωστοποίησαν στα μέλη της Επιτροπής, εγγράφως τις απόψεις τους.

Σε γενικές γραμμές οι απόψεις που διατυπώθηκαν συνέκλιναν στο ότι οι προτεινόμενες διαδικασίες αναμένεται να αυξήσουν τόσο το κόστος όσο και την χρονική διάρκεια εκπόνησης και έγκρισης των ΕΙΑ. Τα κύρια σημεία στα οποία επικεντρώθηκε η συζήτηση είναι τα ακόλουθα:

- Η προσθήκη πολλών και νέων κριτηρίων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εκπόνηση όπως το climate change, natural & manmade disasters etc, κάνουν πιο περίπλοκη την εκπόνηση ΕΙΑ ενώ σε πολλές περιπτώσεις αυτές οι παράμετροι θα πρέπει να αποτελούν από μόνοι τους αντικείμενο μελέτης. Επίσης με αυτό τον τρόπο αυξάνεται και το κόστος.
- Προσδιορισμός στα πλαίσια της ΕΙΑ εναλλακτικών λύσεων (alternatives) του έργου.
- Η καθιέρωση διαδικασίας ανασκόπησης της ΕΙΑ από πιστοποιημένο άτομο.
- Ιδιαίτερη βαρύτητα στον συνυπολογισμό και της λοιπής Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας, γεγονός που μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα όσον αφορά στον όγκο του μελετητικού αντικειμένου αλλά και στην αλληλοεπικάλυψη ήδη ισχύουσες άδειες ή προγράμματα παρακολούθησης.
- Συσχετισμός της συγκεκριμένης διαδικασίας με την ισχύουσα Εθνική Νομοθεσία κάθε Κράτους Μέλους αλλά και με την μελέτη

εκτίμησης του Περιβαλλοντικού στρατηγικού σχεδιασμού (Strategic Environmental Assessment) που έχει κάθε λιμάνι (σε επίπεδο Masterplans.)

- Προσδιορισμός του όρου «σημαντική επίπτωση» καθώς και προσδιορισμός μεγάλων και μικρών έργων.
- Η πρόβλεψη επικαιροποίησης των δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την εκπόνηση της ΕΙΑ, μπορεί να δημιουργήσει θέματα σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης και υλοποίησης κλπ. Επιπροσθέτως η επικαιροποίηση αποτελεί ένα κομμάτι της παρακολούθησης (monitoring) που στις περισσότερες περιπτώσεις αποτελεί Εθνική Νομοθετική υποχρέωση για κάθε λιμάνι.
- Αναφορά για ενιαία αντιμετώπιση των έργων με δεδομένο ότι επηρεάζουν στο σύνολο την περιβαλλοντική απόδοση και όχι μεμονωμένα. Πχ ένα μικρό έργο μπορεί έχει σημαντικές επιπτώσεις ενώ ένα μεγάλο μικρές.
- Τέλος αναφέρθηκε το παράδειγμα των εκβαθύνσεων και κατά πόσο αυτές θα πρέπει να θεωρούνται νέα έργα και να περνούν από τη διαδικασία ΕΙΑ, πρόβλημα χρονικής καθυστέρησης για την έγκριση, αντιμετώπιση θεμάτων με την τοπική κοινωνία κλπ.

4. *Dredging Working Document.*

Πραγματοποιήθηκε συζήτηση επί της αναφοράς του European Dredging Association σχετικά με την Βιώσιμη διαχείριση των υλικών εκβαθύνσεων. Στην συγκεκριμένη αναφορά παρουσιάζονται οι πρακτικές αντιμετώπισης και διαχείρισης των εκβαθύνσεων στα πλαίσια των Διεθνών Κανονισμών και της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Επίσης, γίνεται αναφορά στην μεθοδολογία αλλά και τα κριτήρια που τίθενται για την ιεράρχηση των εργασιών εκβαθύνσεων.

Στα πλαίσια της συζήτησης προέκυψε το συμπέρασμα ότι η συγκεκριμένη αναφορά αποτελεί περισσότερο καταγραφή των εφαρμοζόμενων πρακτικών και δεν προσθέτει κάποια νέα πληροφορία

στην εμπειρία των λιμανιών επί του θέματος ώστε να υιοθετηθεί από την ESPO.

5. GHG Emissions from ships.

Ο Γραμματέας της Επιτροπής ενημέρωσε ότι δεν υπάρχει κάτι νεότερο σχετικά και ότι θα πρέπει να αποφασισθεί σε επίπεδο ESPO, αν θα γίνει κάποια δράση σε εθελοντικό επίπεδο και προς ποια κατεύθυνση.

6. Climate Change adaptation.

Έγινε συζήτηση επί του εγγράφου που είχε αποσταλεί και περιελάμβανε αναφορά σχετικά με τα αποτελέσματα της συνάντησης που είχε υλοποιηθεί στις 4-5 Μαρτίου 2013 στις Βρυξέλες με θέμα «Assessing climate change risks for Sea ports». Υπήρξε ενδιαφέρον για το θέμα ιδιαίτερα για τον συσχετισμό των επιπτώσεων της Κλιματικής Αλλαγής με την λειτουργία των λιμανιών και την εκτίμηση των κινδύνων που μπορούν να προκύψουν ως αποτέλεσμα της Κλιματικής Αλλαγής. Όσον αφορά στους κινδύνους που προκύπτουν από την κλιματική αλλαγή, αναφέρθηκαν παραδείγματα όπως η ενίσχυση παλίρροιας, ανέμων, καταιγίδων, κυματισμού, η αλλαγή της στάθμης της θάλασσας και της θερμοκρασίας κλπ.

Η συζήτηση επικεντρώθηκε στους τρόπους αντιμετώπισης αυτών των κινδύνων και τα νέα έργα που απαιτούνται αλλά και στην ανάγκη ανάλυσης του κόστους που απαιτείται για την αντίστοιχη λιμενική υποδομή, ενώ συμφωνήθηκε ότι θα πρέπει το συγκεκριμένο θέμα να αποτελέσει αντικείμενο επιπλέον μελέτης.

7. Ecoports administration topics.

Πρόταση για ενίσχυση της διασύνδεσης και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των Ecoports status λιμένων. Συζητήθηκε το θέμα της τήρησης της αρχής της εμπιστευτικότητας μεταξύ των λιμανιών και προτάθηκε η πρόσβαση στις πληροφορίες των λιμανιών να γίνεται μέσω των εκπροσώπων (πχ οι contact persons του οδηγού καλών πρακτικών), που θα δηλώνονται και όχι αυτόματα μέσω της ηλεκτρονικής βάσης των Ecoports.

Έχει ξεκινήσει η διαδικασία περιβαλλοντικής αναθεώρησης 2013 για τα λιμάνια της ESPO, η οποία περιλαμβάνει την περιοδική αναθεώρηση του top-10 προτεραιοτήτων για τα περιβαλλοντικά ζητήματα που αφορούν τα Ευρωπαϊκά λιμάνια, η διαδικασία αυτή γίνεται on line μέσω της ιστοσελίδας των Ecorports. Ζητήθηκε από τα μέλη της Επιτροπής να συμπληρώσουν το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο έως τις 15 Απριλίου 2013 και να προτρέψουν και άλλα λιμάνια σε Εθνικό επίπεδο να συμμετάσχουν στη διαδικασία.

8. Green Guide and Annexes.

Με σκοπό την αναθεώρηση του Παραρτήματος I-καλών πρακτικών του Green Guide ζητήθηκε από τα μέλη της Επιτροπής να αποστείλουν το συντομότερο δυνατόν τουλάχιστον 5 καλές πρακτικές που εφαρμόζουν τα λιμάνια που εκπροσωπούν.

9. Greenport Conference 2013.

Συζητήθηκαν οι θεματικές ενότητες με βάση το προτεινόμενο πρόγραμμα του Συνεδρίου Greenport που θα πραγματοποιηθεί των Οκτώβριο στην Αμβέρσα.

Οι προτεινόμενες θεματικές ενότητες είναι οι εξής:

1. Air quality management in ports.
2. Waste and materials management in port areas.
3. Environmental externalities and community relation management.

Η συζήτηση επικεντρώθηκε στην τρίτη ενότητα, πάνω στην οποία ζητήθηκαν διευκρινίσεις σχετικά με το περιεχόμενό της. Διευκρινίσθηκε από τον Γραμματέα ότι η συγκεκριμένη ενότητα αφορά κυρίως στην επίδραση της λιμενικής δραστηριότητας στην τοπική κοινωνία και προτάθηκε στην συγκεκριμένη ενότητα να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη θεμάτων καλών πρακτικών, προγραμμάτων παρακολούθησης κλπ.

Ζητήθηκε από τα μέλη της Επιτροπής η συμμετοχή τους σε οργανωτικό επίπεδο αλλά και η ενεργή συμμετοχή τους στο συνέδριο, ενώ επισημάνθηκε ότι η συμμετοχή των λιμανιών θα ενισχύσει την ανταλλαγή εμπειριών για συγκεκριμένα περιβαλλοντικά θέματα που απασχολούν τα Ευρωπαϊκά λιμάνια.

10. Θέματα σε αναμονή:

- ***Review of the Port Reception facilities directive.***

Τα μέλη της Επιτροπής ενημερώθηκαν ότι σχετικά με την αναθεώρηση της Οδηγίας για διαχείριση των αποβλήτων πλοίων, δεν υπάρχει κάποια πρόοδος σε σχέση με την προηγούμενη συνάντηση του Οκτωβρίου. Η ενημέρωση που υπάρχει είναι ότι γίνεται συζήτηση για τη δυνατότητα ενσωμάτωσης της εν λόγω οδηγίας στην Οδηγία σχετικά με το Port Policy. Ωστόσο, έγινε σύντομη αναφορά από τα μέλη της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή συγκεκριμένου μοντέλου υπολογισμού των τιμολογίων, τον περιφερειακό σχεδιασμό και την εφαρμογή του αναθεωρημένου ANNEX V της MARPOL 73/78, τα οποία ο Γραμματέας είπε ότι θα τα θέσει υπόψη της ομάδας εργασίας της νέας οδηγίας ενεργοποιηθεί εκ νέου το θέμα.

- ***Review of the thematic strategy on air quality*** (δεν προστέθηκε κάποια νέα πληροφορία).

- ***Maritime Spatial planning and integrated Coastal Zone management*** (δεν προστέθηκε κάποια νέα πληροφορία)

Παραμένω στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε επιπλέον πληροφορία ή διευκρίνιση χρειασθείτε.

Η Προϊσταμένη
Τμήματος Προστασίας Περιβάλλοντος
Χρυσάνθη Κοντογιώργη