

ΠΡΑΣΙΝΟ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΔΙΕΞΟΔΟ ΑΠΟ ΤΗ ΚΡΙΣΗ

αναζωογόνηση της οικονομίας, δημιουργία θέσεων εργασίας, ενδυνάμωση κοινωνικής συνοχής, προστασία περιβάλλοντος και πολιτιστικής κληρονομιάς.



ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΕ ΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Νίκος Χρυσόγελος

Ευρωβουλευτής των Πράσινων

www.chrysogelos.gr



Ομάδα των Πράσινων ΙΕΕΣ
στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

ΠΡΑΣΙΝΟ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΔΙΕΞΟΔΟ
ΑΠΟ ΤΗ ΚΡΙΣΗ

αναζωογόνηση της οικονομίας, δημιουργία θέσεων εργασίας, ενδυνάμωση κοινωνικής συνοχής, προστασία περιβάλλοντος και πολιτιστικής κληρονομιάς.



ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΕ ΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Νίκος Χρυσόγελος

Ευρωβουλευτής των Πράσινων

www.chrysogelos.gr



Ομάδα των Πράσινων ΙΕΕΣ
στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο



Μια έκδοση του ευρωβουλευτή Νίκου Χρυσόγελου

Έκδοση

Νίκος Χρυσόγελος

Ευρωβουλευτής των Πράσινων στο Ευρωκοινοβούλιο

www.chrysogelos.gr,

www.prasinoi.gr

nikos.chrysogelos@europarl.europa.eu

Απρίλιος 2014

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά στην πηγή

Κείμενα: Μιχάλης Θεοδωρόπουλος, Νίκος Χρυσόγελος

**Σελιδοποίηση, σχεδιασμός:
Αριστείδης Παπαδάκης, Πόπη Μπαξεβάνη**

**Χρηματοδότηση από την ομάδα των Πράσινων στο Ευρωπαϊκό
Κοινοβούλιο**



Περιεχόμενα

I. Εισαγωγή: βασικά χαρακτηριστικά, προβλήματα, τάσεις.....	5
II. Η πολιτική των ελληνικών κυβερνήσεων για τη ναυπηγοεπισκευή	8
III. Πράσινη πρόταση για τα ναυπηγεία.....	10
IV. Πρωτοβουλίες Νίκου Χρυσόγελου για ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο..	19
V. Δυνατότητες χρηματοδότησης προγραμμάτων – αναδιάρθρωσης.....	23
VI. Ανακύκλωση πλοίων με περιβαλλοντικούς όρους.....	29
VII. Συμπεράσματα.....	32

I. Εισαγωγή: Βασικά χαρακτηριστικά, προβλήματα, τάσεις

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα μαραζώνει. Αν και μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις παγκοσμίως, η χώρα **αδυνατεί να εκμεταλλευτεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της εθνικής ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγικής της βιομηχανίας**, όπως υψηλή τεχνογνωσία και ποιότητα υπηρεσιών. Μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων επισκευής και κατασκευής πλοίων έχει μετακινηθεί σε χώρες όπως η Κίνα, η Κορέα, η Τουρκία, η Ρουμανία, η Κροατία, λόγω διαφόρων λόγων.

Τουρκία και Ρουμανία προσελκύουν δραστηριότητες επισκευής και κατασκευής πλοίων λόγω των χαμηλών αμοιβών των εργαζομένων και συντονισμένης πολιτικής επενδύσεων. Τα ελληνικά και ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν μπορούν να ανταγωνιστούν σε επίπεδο αμοιβών τα ναυπηγεία στην Τουρκία, Ρουμανία ή Άπω Ανατολή, όπου το κόστος είναι 3 - 4 φορές χαμηλότερο. Πλέον το 90% των εργασιών που αναλαμβάνονταν κάποτε από την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη έχει μετακινηθεί τώρα κάπου αλλού.

Χώρες όπως η Κίνα και η Κορέα, εκτός από τις χαμηλές αμοιβές των εργαζομένων προσφέρουν τη δυνατότητα τόσο στις ναυτιλιακές εταιρίες όσο και στα ναυπηγεία να έχουν εύκολη πρόσβαση σε τραπεζικό δανεισμό όσο και σε κρατικές ενισχύσεις και έτσι προσελκύουν σημαντικό ποσοστό των πλοίων που ναυπηγούνται.

Η υψηλή ανεργία στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής

Η ραγδαία μείωση της παραγωγικής δραστηριότητας τα τελευταία 30 χρόνια έχει οδηγήσει στην ανεργία τη συντριπτική πλειοψηφία των εργαζομένων, με την ανεργία στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία να ανέρχεται στο 95%. Κι όμως, μέχρι το 1985 τα ελληνικά ναυπηγεία απασχολούσαν περίπου 15.000 άτομα, ενώ σε όλη την εφοδιαστική αλυσίδα απασχολούνταν 20.000-30.000 επιπλέον άτομα. Σήμερα έχουν απομείνει λιγότεροι από 4.500 εργαζόμενοι, πολύ από αυτούς παραμένουν απλήρωτοι για μήνες και ο κλάδος βυθίζεται όλο και περισσότερο στην κρίση. Το μεγαλύτερο ναυπηγείο, τα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ, εφάρμοσε σύστημα εργασίας μιας ημέρας την εβδομάδα από τον Απρίλιο 2012.

Η κατάσταση της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας

Η ναυπηγική, ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία κι αυτή του εφοδιασμού πλοίων απασχολεί σήμερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο 500.000 εργαζόμενους και παρουσιάζει ένα ετήσιο κύκλο εργασιών ύψους 72 δις ευρώ.

Η Ευρωπαϊκή ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία αποτελείται από περίπου 300 ναυπηγεία, εκ των οποίων το 80% μπορεί να θεωρηθεί ως “μικρά και μεσαία”, δηλαδή μπορούν να κατασκευάσουν πλοία μήκους μέχρι 60-150 μέτρων. Τα υπόλοιπα, μπορεί να θεωρηθούν ως μεγάλα. Το 90% των παραγγελιών στην ευρωπαϊκή βιομηχανία προορίζεται για εξαγωγές.

Η βιομηχανία εξοπλισμού σκαφών και εφοδιασμού (διαχείριση φορτίων, επικοινωνίες, αυτοματισμοί, ηλεκτρονικά συστήματα κα) αποτελείται από περίπου 7.500 εταιρίες, από τις οποίες το μεγαλύτερο ποσοστό μπορεί να θεωρηθεί ως “μικρές και μεσαίες”. Το 70% περίπου της παραγωγής προορίζεται για εξαγωγές. Πολλά από τα πλοία που κατασκευάζονται σε ναυπηγεία της Ασίας έχουν εξοπλισμό που προέρχεται από την Ευρώπη.

Η οικονομική κρίση, η αύξηση του κόστους των καυσίμων, η υπερβάλλουσα χωρητικότητα των υπαρχόντων φορτηγών πλοίων, η μείωση της μεταφοράς φορτίων είχαν ως αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια τη δραματική μείωση σε παγκόσμιο επίπεδο των παραγγελιών ναυπήγησης νέων πλοίων. Οι παραγγελίες έπεσαν από τα 85 mln cgt, παραγγελίες ρεκόρ πριν την έναρξη της κρίσης σε 16 mln cgt, με μέσο ετήσιο όρο 30-40 παλιότερα. Ενώ η δυναμικότητα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων παρέμεινε, την ίδια περίοδο, σχετικά σταθερή, παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση της δυναμικότητας των ναυπηγείων σε Κίνα και Κορέα, με αποτέλεσμα η δυναμικότητα των ναυπηγείων σε παγκόσμιο επίπεδο να φτάσει τα 60 mln cgt, αυξάνοντας κατακόρυφα τον ανταγωνισμό.

Ακόμα και στις ειδικές κατασκευές που είχαν εξειδικευθεί ορισμένα ευρωπαϊκά ναυπηγεία (κρουαζιερόπλοια, σκάφη ανεφοδιασμού για off-shore εγκαταστάσεις, κα) παρατηρείται σημαντική μείωση των παραγγελιών (κατά 30%) , κυρίως εξαιτίας της επέκτασης στους τομείς αυτούς των ναυπηγείων της Ασίας.

Συνολικά, λόγω κρίσης, έχουν επηρεαστεί περίπου 50.000 θέσεις εργασίας σε διαφορετικούς τομείς που σχετίζονται με τη ναυπηγοεπισκευή, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει χάσει την αποτελεσματικότητά της σε αυτόν τον κλάδο και παρατηρούνται φαινόμενα μετεγκατάστασης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εφόσον παραμείνουν οι παραγγελίες στο σημερινό επίπεδο, είναι πιθανόν το 2014

μπορεί να κλείσει ένα επιπλέον 11% της υπάρχουσας σήμερα δυναμικότητας του κλάδου.

Τα κύρια προβλήματα του ευρωπαϊκού ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου - παρά το γεγονός ότι είναι στην πρωτοπορία της έρευνας, της καινοτομίας και των περιβαλλοντικών εφαρμογών - σχετίζονται τόσο με την γενικότερη οικονομική κρίση, τον υπερβολικό αριθμό φορτηγών πλοίων που κατασκευάστηκαν τα προηγούμενα χρόνια, την αδυναμία του να ανταγωνιστεί τις πολύ χαμηλές αμοιβές των εργαζομένων στα ναυπηγεία χωρών της Ασίας (κάτι τέτοιο θα ήταν καταστροφικό για το ευρωπαϊκό κοινωνικό μοντέλο), την απουσία απλόχερης κρατικής ενίσχυσης των ναυπηγείων, όπως γίνεται στην Κίνα, την Κορέα κι άλλες περιοχές. Σημαντικά προβλήματα δημιουργούν η δυσκολία παροχής εγγυήσεων από τις τράπεζες, καθώς και η έλλειψη εξειδικευμένου και κατάλληλα καταρτισμένου προσωπικού.

II. Η πολιτική των ελληνικών κυβερνήσεων για τη ναυπηγοεπισκευή

Οι ελληνικές κυβερνήσεις για χρόνια ακολουθούσαν **μια εσφαλμένη πολιτική ανάκαμψης του κλάδου βασιζόμενη σε κρατικές επιδοτήσεις και αναθέσεις εξοπλιστικών προγραμμάτων** – το αναπτυξιακό δηλαδή μοντέλο που ευθύνεται σε σημαντικό βαθμό για την οδυνηρή κατάσταση των δημοσιονομικών της χώρας σήμερα. Και είναι αυτό ακριβώς το εσφαλμένο μοντέλο ανάπτυξης που στερεί στο μεγαλύτερο ναυπηγείο της χώρας και της Ανατολικής Μεσογείου, τα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ, την δυνατότητα να ορθοποδήσει, καθώς το πρόστιμο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για παράνομες κρατικές ενισχύσεις πριν από το 2000, ανέρχεται σήμερα, μαζί με τους τόκους, σε 550 εκ. ευρώ περίπου.

Η συμφωνία της ελληνικής κυβέρνησης με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη μη καταβολή του προστίμου έγινε υπό δυσβάσταχτους όρους και εμποδίζει τα Ελληνικά Ναυπηγεία να έχουν εμπορική κι επισκευαστική δραστηριότητα. Απαγορεύτηκε, επίσης, η χρήση ενός συγκριτικού πλεονεκτήματος της ναυπηγικής αυτής βιομηχανίας, δηλαδή της δεξαμενή δυναμικότητας 500.000 τόνων που είναι η μεγαλύτερη στην Ευρώπη, επιτρέποντας μόνο αναθέσεις έργου από το Πολεμικό Ναυτικό καθώς το ναυπηγείο χαρακτηρίζεται στρατιωτικό.

Το τελευταία χρόνια οι διαδοχικές **ελληνικές κυβερνήσεις επέμεναν στην στρατιωτικοποίηση της παραγωγής των ελληνικών ναυπηγείων**, μεταξύ άλλων μέσω της ενοποίησης της Νεώριον Ναυπηγεία Ελευσίνας με τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. Το σχέδιο είναι σύμφωνο με την πρωτοβουλία LeaderShip 2015 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για ενοποίηση της ναυπηγικής βιομηχανίας με έμφαση στην παραγωγή ναυτικών αμυντικών προμηθειών. Προβάλλονταν από ορισμένους ως η μόνη βιώσιμη λύση για την επιβίωση του τομέα μέσω της κατασκευής φρεγατών πολλαπλών χρήσεων FREMM από τη Γαλλία με κόστος € 2,2 δις και κατασκευής 2 υποβρυχίων τύπου 214 με κόστος €1 δις.

Η επιπλέον στρατιωτικοποίηση δεν αποτελεί λύση

Πολλά από τα εξοπλιστικά προγράμματα έχουν ταυτιστεί με σκάνδαλα, με ξέπλυμα βρώμικου χρήματος, με μίζες. Χαρακτηριστική, αλλά όχι η μόνη, είναι η περίπτωση του πρώην υπουργού Άμυνας Άκη Τσοχατζόπουλο, ο

οποίος ήταν υπεύθυνος για τη σύμβαση για τα U-216 υποβρύχια, που χτίστηκαν από τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. Δεν θα ήταν ,πάντως, λογικό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να θεσμοθετήσει τη διαφθορά μέσω μη ελεγχόμενων από τα κοινοβούλια αμυντικών συμβάσεων και να στρατιωτικοποιήσει την παραγωγή στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, ενώ υπάρχουν άλλες εναλλακτικές λύσεις όπως φαίνεται και από την Στρατηγική LeaderShip 2020.

Τα ναυπηγεία δεν μπορεί να επιβιώσουν βασιζόμενα είτε στην περαιτέρω στρατιωτικοποίηση της βιομηχανικής παραγωγής στην Ελλάδα είτε στον ανταγωνισμό με άλλες χώρες στη βάση των χαμηλών αμοιβών των εργαζομένων. Μπορούν, αντιθέτως, να επιβιώσουν και να αναζωογονηθούν στη βάση της καινοτομίας και της προσφοράς ποιοτικών υπηρεσιών, ιδιαίτερα σε πράσινους τομείς, προϊόντα και υπηρεσίες.

Η υπόθεση του προστίμου στα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ

Όσον αφορά το πρόστιμο και τον περιορισμό της “Ελληνικά Ναυπηγεία” να παράγουν μόνο πολεμικά πλοία, προτείνουμε μια συμφωνία για μερική αποπληρωμή του προστίμου, ώστε να επιτευχθεί η άρση της απαγόρευσης, και να προωθηθεί η πράσινη μεταστροφή των ναυπηγείων. Η μερική αποπληρωμή του προστίμου θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί από τα έσοδα που θα προκύψουν από τις ποικίλες δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν στο πλαίσιο της πράσινης μεταστροφής του ναυπηγείου.

III. Πράσινη πρόταση για τα ναυπηγεία

Όπως και σε άλλες περιπτώσεις, η επιβίωση αυτού του κλάδου της οικονομίας μπορεί να προέλθει από την “πράσινη στροφή” του. Η περαιτέρω στρατιωτικοποίηση του μπορεί να αποφευχθεί. Στην Ελλάδα της κρίσης, είναι απαραίτητο, ο κύριος όγκος εργασιών και η βιωσιμότητα των ναυπηγείων να βασιστεί σε εξοπλιστικές δαπάνες και δη από αντισταθμιστικά οφέλη, τα οποία κατά παράβαση του κανονισμού ανταγωνισμού δεν υπόκεινται σε κανένα έλεγχο καθώς δεν ανήκουν σε καμία τυπική αγορά.

Ένα πράσινο σχέδιο για τα ναυπηγεία

Προτείνουμε ένα εναλλακτικό σχέδιο διάσωσης του τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας που βασίζεται στην **πράσινη παραγωγή και τις επενδύσεις στην πράσινη καινοτομία και τεχνολογία** με την συμβολή τόσο δημόσιων πόρων από τα ευρωπαϊκά ταμεία όσο και ιδιωτικών επενδύσεων.

Υπάρχει μεγάλη ανάγκη να διαμορφωθεί μέσα από διάλογο ένα κοινό και **συγκεκριμένο σχέδιο, με πρωτοβουλίες, χρονοδιαγράμματα και στόχους που θα δώσει τη δυνατότητα να αναπτυχθούν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας**. Η απόκτηση τεχνογνωσίας και η κατάλληλη προετοιμασία, μπορεί να προέλθει μέσα και από τη συνεργασία με ελληνικά πανεπιστήμια αλλά και με άλλους ευρωπαϊκούς φορείς.

Η πράσινη στροφή της οικονομίας, στο πλαίσιο ενός συνεκτικού σχεδίου μεταρρυθμίσεων καθώς και συμφωνίας για συνεργασία μεταξύ των σχετιζόμενων φορέων, μπορεί να προσφέρει λύση στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών όσο και τα ναυπηγεία και γενικότερα οι επιχειρήσεις που σχετίζονται με τις ναυπηγοεπισκευές και κατασκευές πλοίων.

Το πρασίνισμα των πλοίων, των λιμανιών, των ναυπηγείων και της ναυτιλίας είναι τομείς που μπορούν να συμμετάσχουν σε μια πράσινη στροφή της οικονομίας που συνδυάζει οικονομική δραστηριότητα με καινοτομία, κοινωνική και περιβαλλοντική υπευθυνότητα και δημιουργία θέσεων

εργασίας. Υπάρχει, εξάλλου, νομοθετική υποχρέωση για πρασίνισμα των πλοίων και περιβαλλοντική διαχείριση των λιμανιών¹.

1. Το μέλλον της ναυτιλίας θα είναι πράσινο!

Συνδυάζοντας την περιβαλλοντική προστασία με την αναζωογόνηση της οικονομίας και τη δημιουργία θέσεων εργασίας

Τα ρυπογόνα καύσιμα των πλοίων έχουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον αλλά και στη δημόσια υγεία. Η νέα Οδηγία, που υιοθέτησε πρόσφατα το Ευρωκοινοβούλιο, θα βελτιώσει την ποιότητα του αέρα στις ευρωπαϊκές ακτές, ιδιαίτερα τα λιμάνια και τα νησιά. Υπολογίζεται ότι θα συμβάλει στη μείωση των περίπου 50.000 πρόωρων θανάτων οι οποίοι αποδίδονται ετησίως στην ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλούν τα πλοία. Είναι ίσως και το πιο σημαντικό μεταρρυθμιστικό έργο της παρούσας κοινοβουλευτικής θητείας στο χώρο της υγείας.

Οι αλλαγές αυτές που προωθεί η νομοθεσία μπορεί να συμβάλλουν και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε όσα ναυπηγεία έχουν ήδη προετοιμαστεί ή μπορούν σύντομα να προετοιμαστούν για να παράσχουν τις υπηρεσίες των τεχνολογικών αλλαγών που απαιτούνται, ώστε τα σκάφη να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις της νομοθεσίας.

Αποδεικνύεται για άλλη μια φορά ότι οι οικολογικές λύσεις είναι πιο οικονομικές: Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, **η χρηματική αξία του πιθανού οφέλους για την υγεία ξεπερνά το κόστος μείωσης των εκπομπών θαλάσσιων μεταφορών κατά 2 έως 25 φορές.** Η Επιτροπή υπολογίζει τη χρηματική αξία του **οφέλους για την υγεία σε 8 έως 16 δις ευρώ** και το **κόστος σε 0.6 έως 3.7 δις ευρώ.**

Η χρηματική αξία του οφέλους για το περιβάλλον δεν έχει ακόμη υπολογιστεί. Αλλά στη Φινλανδία για παράδειγμα οι όξινες βροχοπτώσεις θα μειωθούν κατά 60% σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα.

Η περιβαλλοντική νομοθεσία σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, οι διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις για την ανταγωνιστικότητα και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων, σε συνδυασμό με την προώθηση στρατηγικών βιώσιμης εξόδου από την οικονομική κρίση μέσω της πράσινης καινοτομίας και της έρευνας οδηγούν στο πρασίνισμα των λιμένων και της ναυτιλίας.

Η νέα νομοθεσία σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο σε όλη αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία, τη διαχείριση αποβλήτων και έρματος καθώς και την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων θα επηρεάσει αναμφίβολα τον κλάδο της ναυτιλίας αλλά αν σχεδιαστεί σωστά μπορεί να αποτελέσει ένα μοχλό ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας του κλάδου. Στο Στρατηγικό Πλαίσιο σχετικά με τη Ναυτιλία που ισχύει στην ΕΕ, και αναλυτικά στη Λευκή Βίβλο της ΕΕ για τις Μεταφορές (2011), προβλέπεται:

- Μείωση των εκπομπών CO₂ στην ΕΕ από καύσιμα πλοίων κατά 40% -50% έως το 2050.
- Στροφή του 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών πάνω από 300 χλμ. σε άλλους τρόπους μεταφοράς όπως ο σιδηρόδρομος ή πλωτές μεταφορές μέχρι το 2030, και πάνω από 50% έως το 2050 και δημιουργία της κατάλληλης υποδομής, ενός δικτύου πλήρως λειτουργικού και πολυτροπικού/TEN-T, Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών 'core network'.
- Ανάπτυξη πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών και εξασφάλιση του ηγετικού ρόλου της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας των μεταφορών.
- Μετακίνηση προς την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Η Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου υιοθέτησε, την Τρίτη 11 Σεπτεμβρίου 2012 νέα αναθεωρημένη ευρωπαϊκή νομοθεσία για τη μείωση της ρύπανσης από το περιεχόμενο στα ναυτιλιακά καύσιμα θείου. Η τελική νομοθετική συμφωνία εισάγει νέα αυστηρότερα όρια για τις εκπομπές θείου από τα πλοία στις Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών Θείου (Sulphur Emission Control Areas) μέχρι το 2015 και για όλες τις θάλασσες στην ΕΕ μέχρι το αργότερο το 2020.

Οι νέες αυτές ρυθμίσεις προσαρμόζουν την ευρωπαϊκή νομοθεσία στα όρια που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του Ι.Μ.Ο (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός). Το γενικό όριο περιεκτικότητας σε θείο στις ευρωπαϊκές θάλασσες θα μειωθεί από 3,5% σε 0,5% μέχρι το 2020. Ειδικότερα, στις "Περιοχές Ελέγχου των Εκπομπών Θείου" (ΠΕΕΘ) - Βαλτική & Βόρεια Θάλασσα και Μάγχη - το καύσιμο που χρησιμοποιείται θα πρέπει να πληροί το νέο διεθνές πρότυπο του 0,1% μέχρι το 2015.

Αν οι εκπομπές οξειδίου του θείου από πλοία δεν μειωθούν, προβλέπεται να ξεπεράσουν τις συνδυασμένες εκπομπές από τις χερσαίες περιοχές πριν το 2020. Οι χερσαίες εκπομπές έχουν μειωθεί κατά 90% σε σχέση με το σημείο κορύφωσής τους - χαρακτηριστικά, η ανώτατη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε θείο στα καύσιμα για οχήματα ξηράς είναι 10 ppm, 100 φορές λιγότερο από το όριο που υιοθετήθηκε χθες για τα καύσιμα των πλοίων.

Η συμφωνία του IMO και η πρόταση της Επιτροπής βοηθούν ήδη στον περιορισμό των συνεπειών για την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων

μεταφορών, επιτρέποντας μεθόδους μείωσης των εκπομπών (τις λεγόμενες "πλυντρίδες") ή την ανάμιξη του πετρελαίου με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG). Επιτρέπεται, δηλαδή, στις ναυτιλιακές εταιρείες να επιλέγουν τον οικονομικότερο τρόπο συμμόρφωσης προς τις οριακές τιμές, λαμβάνοντας υπόψη την ηλικία και το μέγεθος των σκαφών, καθώς και τις διαδρομές που αυτά αναμένεται να εξυπηρετήσουν.

Επί πλέον, στο ψηφισθέν νομοθετικό κείμενο ζητείται από την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης των αυστηρότερων ορίων ΠΕΕΘ (Περιοχές Ελέγχου των Εκπομπών οξειδίων του Θείου SO_x) στα χωρικά ύδατα των κρατών μελών της ΕΕ, δηλαδή εντός 12 ναυτικών μιλίων από τις ακτογραμμές τους.

Η οικονομική κρίση έχει οδηγήσει σε οπισθοχώρηση – λάθος – την συζήτηση για προστασία του περιβάλλοντος, όμως η συζήτηση για μια πιο πράσινη οικονομία και πράσινες επενδύσεις μπορούν να επαναφέρουν με έναν πιο συνεκτικό τρόπο το θέμα περιβάλλον στο προσκήνιο συνδέοντας το με την στρατηγική για έξοδο από την κρίση, ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής και βιώσιμη ευημερία. Επενδύσεις ύψους 6 δισεκατομμυρίων ευρώ, που είχαν σχεδιαστεί προ της κρίσης για τους τομείς που σχετίζονται με τα θέματα που συζητάμε, θα πρέπει να επενδυθούν αλλά σε μια πιο πράσινη στρατηγική για τα λιμάνια, τη ναυτιλία, τα ναυπηγεία και τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις. Πρόσφατα η SAR και η Transport & Environment εξέδωσαν τα αποτελέσματα έρευνας² που εκπόνησε για λογαριασμό τους η CE Delft που καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αν οι πλοιοκτήτες επενδύσουν σε σύγχρονα συστήματα για την παρακολούθηση της κατανάλωσης των καυσίμων τους/εκπομπών των πλοίων τους, θα μπορούσαν όχι μόνο να μειώσουν τις εκπομπές (CO₂, αλλά και SO_x + NO_x) αλλά και να έχουν κέρδος της τάξης των 5-9 εκατ. ευρώ το χρόνο.

Η στροφή της οικονομίας σε πράσινες καινοτόμες κατευθύνσεις πρέπει και μπορεί να είναι το κύριο εργαλείο δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας και κοινωνικά χρήσιμων οικονομικών δραστηριοτήτων. Η ναυτιλία, τα λιμάνια και τα ναυπηγεία είναι τομείς που μπορούν να συμμετάσχουν σε μια πράσινη στροφή της οικονομίας που συνδυάζει την οικονομική δραστηριότητα με την καινοτομία, την κοινωνική και περιβαλλοντική υπευθυνότητα και την δημιουργία θέσεων εργασίας.

Απαντώντας σε σχετική ερώτησή μου η Κομισιόν επιβεβαιώνει ότι:

2. <http://www.transportenvironment.org/publications/advanced-methods-monitoring-reporting-and-verifying-shipping-emissions-save-money>

1. Έχει δρομολογήσει διαδικασίες μέσω της αναθεώρησης της πρωτοβουλίας LeaderSHIP, έτσι ώστε να στηριχτεί αυτός ο σημαντικός για την απασχόληση και την οικονομία κλάδος.
2. Η διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων σε συναφείς «πράσινες» δραστηριότητες, ιδίως στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως είναι η παραγωγή συστημάτων αιολικής ενέργειας, είναι σημαντική για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Ευρώπης.
3. Μπορούσε να παράσχει στήριξη σε επιχειρηματικές πρωτοβουλίες μέσω του Ταμείου Συνοχής 2007-2013, των δανείων και χρηματοπιστωτικών διευκολύνσεων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, του Εργαλείου Διευκόλυνσης Καταμερισμού των Χρηματοπιστωτικών Κινδύνων και του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Έρευνας FP7.
4. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση (ΕΤΠ) έχει ήδη παράσχει βοήθεια σε εργαζομένους που απολύθηκαν στον ναυπηγικό τομέα και στους προμηθευτές του τομέα αυτού στη Δανία και την Πολωνία. Η Ελλάδα δεν φαίνεται να έχει προσφύγει στο ταμείο αυτό.
5. Τα περιβαλλοντικά αποδοτικά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και των οχηματαγωγών πλοίων, μπορούν να τύχουν χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ή και από τα διαρθρωτικά ταμεία ή και για μερική χρηματοδότηση από το πρόγραμμα Marco Polo.
6. Τα αποτελέσματα των ερευνητικών προγραμμάτων σχετικά με τις (θαλάσσιες) Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας αναμένεται να οδηγήσουν στην παραγωγή καινοτόμων επενδυτικών σχεδίων που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν θέσεις εργασίας στα ναυπηγεία. Επιπλέον, τα ερευνητικά προγράμματα-πλαίσια της ΕΕ στηρίζουν μια σειρά έργων για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής συμπεριφοράς και της βελτίωση των μηχανών των πλοίων.

Δυνατότητες αναζωογόνησης των ναυπηγείων

Η Ε.Ε. αναλαμβάνει σχετικές πρωτοβουλίες για το πρασίνισμα της ναυπηγικής βιομηχανίας και τη μεταστροφή των ναυπηγείων. Προς το παρόν η Ελλάδα είναι απύσχα. Οι ευκαιρίες, οι προκλήσεις και οι δυνατότητες που υπάρχουν στο πρασίνισμα της ναυτιλίας αλλά και σε άλλους τομείς (ΑΠΕ, προστασία περιβάλλοντος) μπορούν να συνδυαστούν με πολιτικές για τα ναυπηγεία εφόσον συνδυαστούν σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που θα έχει την αποδοχή όλων των φορέων και την πολιτική στήριξη του Ελληνικού κράτους. Ένα τέτοιο σχέδιο θα οδηγήσει σε ουσιαστική ανάπτυξη με Ελληνική προστιθέμενη αξία και εξασφάλιση θέσεων εργασίας και δημιουργία νέων, ενώ θα προσελκύσει εκτός των ιδιωτικών επενδύσεων και χρηματοδότηση από πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το πρασίνισμα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Οι τομείς δραστηριοποίησης των ναυπηγείων μπορεί να αφορούν σε τρία επίπεδα:

(α) **Αναζωογόνηση παραδοσιακών δραστηριοτήτων του κλάδου** (ναυπηγοεπισκευή), κάτι όμως που απαιτεί αποτελεσματική κεντρική διοίκηση και αλλαγές σε επίπεδο προωθούμενων πολιτικών, που δεν εξαρτώνται μόνο από τους φορείς του κλάδου, καθώς και συμφωνία για συνθήκες δίκαιης εργασιακής ειρήνης.

(β) **Προετοιμασία για στροφή του κλάδου σε κατασκευές πλοίων που θα ανταποκρίνονται στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις της νέας ευρωπαϊκής νομοθεσίας** για μειωμένες εκπομπές οξειδίων του αζώτου, οξειδίων του θείου³ και διοξειδίου του άνθρακα αλλά και στις ανάγκες σύνδεσης των νησιών με σύγχρονα και κατάλληλα πλοία όλο το χρόνο. Μια τέτοια κατεύθυνση απαιτεί καλύτερο συντονισμό μεταξύ περιφερειακών αρχών, ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών κι άλλων περιοχών, καθώς και συνέργειες μεταξύ πολιτικών για την απασχόληση, τη βιομηχανία, την προστασία του περιβάλλοντος, τη θαλάσσια στρατηγική, την περιφερειακή ανάπτυξη.

(γ) **Προσθήκη δίπλα στις παραδοσιακές δραστηριότητες των ναυπηγείων νέων, συμπληρωματικών προϊόντων και υπηρεσιών πράσινης καινοτομίας και τεχνολογίας**, όπως κατασκευή και συντήρηση πλωτών και κινητών υπερκτιών κατασκευών για ανανεώσιμες πηγές

3. http://www.chrysogelos.gr/index.php?option=com_k2&view=item&id=1185%3Afuture-ship&Itemid=75&lang=el

ενέργειας, συστημάτων αφαλάτωσης με χρήση ΑΠΕ, καθώς κι ανακύκλωσης πλοίων με υψηλές όμως περιβαλλοντικές προδιαγραφές.

Ενδεικτικά: δράσεις / έργα που προτείνονται:

- Ανάπτυξη και εφαρμογή τεχνολογιών που σχετίζονται όχι μόνο με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, αλλά και στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου, που σήμερα αποτελεί το 40-65% των λειτουργικών εξόδων των δρομολόγια, οδηγώντας ναυτιλιακές εταιρείες στο χείλος της χρεοκοπίας.
- Αντικατάσταση των υπαρχόντων πλοίων με σκάφη νέας τεχνολογίας κατάλληλης για τα νησιά, ιδίως για διασύνδεση γειτονικών και άγονων νησιών που θα έχουν μειωμένη κατανάλωση καυσίμου, μέσω της αξιοποίησης μερικώς ή πλήρως των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.
- Κατασκευή αμφίδρομων οχηματογωγών πλοίων ανοιχτού και κλειστού καταστρώματος.
- Κατασκευή ειδικών σκαφών απορρύπανσης των λιμένων και των περιοχών όπου έχουν συσσωρευτεί ρύποι σε ιζήματα του βυθού, όπως στον Σαρωνικό κόλπο. Παρόμοια πρόταση έχει κατατεθεί στο πλαίσιο της διαβούλευσης στο πλαίσιο του προγράμματος LIFE “Συμμετοχική Περιβαλλοντική Αναγέννηση σε πόλεις – λιμάνια – Ο κόλπος της Ελευσίνας το 2020”⁴ που υλοποίησε το Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS σε συνεργασία με τον Δήμο Ελευσίνας.
- Κατασκευή οικολογικών πλωτών συστημάτων αφαλάτωσης με χρήση ΑΠΕ για την παραγωγή αφαλατωμένου νερού, λύσεις μικρής και μεσαίας κλίμακας για τη λειψυδρία στα νησιά και άγονες περιοχές που παρέχουν φθινό πόσιμο νερό και έχουν εν δυνάμει μια σημαντική αγορά στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Η κατασκευή πλωτών μονάδων αφαλάτωσης που αναπτύχθηκε στην Ελλάδα έχει βραβευθεί διεθνώς ως πράσινη καινοτομία τεχνολογία, ενώ η ελληνική προστιθέμενη αξία των συστημάτων αυτών είναι πάνω από 75%.
- Κατασκευή πλωτών συστημάτων ανεμογεννητριών (off-shore) για την παραγωγή ενέργειας, ένας τομέας που αναπτύσσεται ραγδαία διεθνώς. Τα ναυπηγεία και οι Μικρο-Μεσαίες Επιχειρήσεις θα μπορούσαν να παίξουν

4. <http://www.scribd.com/doc/17603394/Eliefsina2020SxedioDrasisTELIKO>

σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη τεχνολογίας, στις εφαρμογές - παραγωγή αλλά και στη συντήρηση των συστημάτων.

- Κατασκευή πλωτών σκαφών για τη συλλογή και μεταφορά των ειδικών αποβλήτων από τα νησιά (Μπαταρίες, ηλεκτρικές/ηλεκτρονικές συσκευές, ορυκτέλαια) και ίσως μεταφοράς προς ανακύκλωση μετά από μια πρώτη επί τόπου στο πλοίο συμπίεση – δεματοποίηση συσκευασιών από τα νησιά σε μονάδες ανακύκλωσης σε αστικά κέντρα, ώστε να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της διαχείρισης των “αποβλήτων συσκευασίας κι άλλων προϊόντων” στον νησιωτικό χώρο.

- Κατασκευή συστημάτων υδατοκαλλιέργειας ανοικτής θάλασσας με βάση ενεργειακά αυτόνομες με τη χρήση ΑΠΕ πλωτές εξέδρες, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το τεράστιο και εντεινόμενο πρόβλημα στην Ελλάδα και σε παγκόσμιο επίπεδο για χωροθέτηση νέων ιχθυοτροφείων, με παράλληλη προστασία περιβάλλοντος.

Η στροφή των ναυπηγείων προς πράσινες και καινοτόμες κατασκευές μπορεί να ενταχθεί σε ένα ευρύτερο σχέδιο πράσινης μεταρρύθμισης και αναζωογόνησης κρίσιμων τομέων της οικονομίας και αναπροσανατολισμού των πόρων με στόχο να διασφαλιστεί ή να αυξηθεί η απασχόληση.

Παραδείγματα ανάπτυξης πράσινων τεχνολογιών

από Ναυπηγεία άλλων χωρών

Το 1980, χιλιάδες εργάτες του ναυπηγείου στο Γκντανσκ στην Πολωνία κατέβηκαν σε απεργιακές κινητοποιήσεις οι οποίες επεκτάθηκαν σε ολόκληρη τη χώρα και οδήγησαν στην πτώση της κομμουνιστικής κυβέρνησης και στην άνοδο στην εξουσία του αρχηγού του κινήματος της Αλληλεγγύης και του βραβευμένου με Νόμπελ Ειρήνης, Λεχ Βαλέσα. Σήμερα, το ναυπηγείο του Γκντανσκ, παραμένει επίκαιρο και βιώσιμο, προωθώντας αυτήν τη φορά μια διαφορετικού είδους επανάσταση: τη μεταστροφή στις πράσινες τεχνολογίες αιχμής.

Στη Μεγάλη Βρετανία, τα ναυπηγεία Harland and Wolff Heavy Industries έχουν αναλάβει την κατασκευή 60 τουρμπινών 3.0 MW για την παράκτια αιολική φάρμα Robin Rigg στη Σκωτία, πλατφόρμας και θερμομονωτικού περιβλήματος παράκτιου μετασχηματιστή αιολικής ενέργειας αλλά επίσης και την παροχή υπηρεσιών συναρμολόγησης και ελέγχου λεπτομερειών επιχείρησης του παράκτιου αιολικού πάρκου Ormond.

Στη Νότια Κορέα, τα Ναυπηγεία της Daewoo δραστηριοποιήθηκαν στην κατασκευή επίγειων ανεμογεννητριών 3.0 MW αλλά και παράκτιων 7.0MW, ενώ τα ναυπηγεία της Hyundai επεκτάθηκαν σε Φωτοβολταϊκά, Ανεμογεννήτριες αλλά και Παραγωγή Παλιρροϊκής Ενέργειας. Οι αντίστοιχες μονάδες της Samsung στοχεύουν το 10% της παγκόσμιας αγοράς αιολικών συστημάτων με ετήσια παραγωγή 1600 μονάδων.

Τέλος, στον Καναδά, τα ναυπηγεία Renewable Energy Composite Solutions (RECS), θυγατρική εταιρεία της Christensen Shipyards, έχουν αναλάβει κατασκευές, όπως: πτερύγια ανεμογεννητριών, πλωτήρες κυματικής κίνησης και παλιρροϊκές τουρμπίνες.

IV. Πρωτοβουλίες Νίκου Χρυσόγελου για ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο

- Συστηματική συνεργασία του (είναι και Περιφερειακός Σύμβουλος Ν Αιγαίου με τον ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟ ΑΝΕΜΟ) [με τους εργαζόμενους και τη διοίκηση του ναυπηγείου ΝΕΩΡΙΟΥ](#) αλλά και με φορείς της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Περάματος.
- Με πρόσκλησή του οργανώθηκε από το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιώς και το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Πειραιώς, στις 10 Μαρτίου 2012, [ημερίδα διαβούλευσης](#) με φορείς του κλάδου⁵ με στόχο να συζητηθεί ένα σχέδιο δράσης και σειρά πρωτοβουλιών που μπορούν αναληφθούν για την αναζωογόνηση του κλάδου και τη δημιουργία βιώσιμων θέσεων εργασίας, μέσα από συνέργιες μεταξύ φορέων (επιμελητήρια, επαγγελματίες, εργαζόμενοι, περιφέρειες, πανεπιστήμια), αξιοποιώντας και τις δυνατότητες που υπάρχουν σε ευρωπαϊκό επίπεδο για χρηματοδοτήσεις.
- Συζήτηση των θεμάτων του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου, μεταξύ άλλων, με τον επικεφαλής της Task Force της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ελλάδα, κ **Reichenbach** κατά τη διάρκεια της συζήτησης για την ελληνική κρίση, που οργανώθηκε την Τετάρτη 11/4, στις Βρυξέλλες, από τους πρασίνους ευρωβουλευτές (μεταξύ των οποίων και ο Νίκος Χρυσόγελος), που συγκροτούν την ομάδα εργασίας για μια πράσινη οικονομία, ένα Πράσινο Νιου Ντηλ (Green New Deal). Ο Νίκος Χρυσόγελος αναφέρθηκε στην ανάγκη στήριξης από ευρωπαϊκούς πόρους της προσπάθειας επαναπροσανατολισμού και προσαρμογής του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου με στόχο την κατασκευή πράσινων τεχνολογιών αλλά και περιβαλλοντικά / ενεργειακά αποτελεσματικών μηχανών και πλοίων, ιδιαίτερα για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών.
- Υποβολή **ερώτησης⁶ προς την Κομισιόν** και απάντηση του αντιπροέδρου της Κομισιόν για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη⁷

5. Προτάσεις αντιμετώπισης της ανεργίας στη ναυπηγοεπισκευή με αξιοποίηση και κατασκευών σε πράσινους τομείς και καινοτόμες κατασκευές

6. http://www.chrysogelos.gr/index.php?option=com_k2&view=item&id=959:questions-for-the-shipbuilding-industry&Itemid=62&lang=el

- Διοργάνωση ημερίδας παρέμβασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στις Βρυξέλλες, για τη στήριξη του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου (27 και 28 Ιουνίου 2012)⁸. Στην Διημερίδα "Πράσινη Στροφή της Ναυτιλίας, των Λιμανιών, της Ακτοπλοΐας και της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας. Ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών" συμμετείχαν εκπρόσωποι σχετικών Διευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Γεν. Διευθύνσεις Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας, Μεταφορών, Θαλάσσιων Μεταφορών), προγραμμάτων της ΕΕ σχετικών με θαλάσσιες μεταφορές, ναυτιλία, ευρωπαϊκών ναυπηγείων, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμανιών καθώς και 3 μεγάλων ευρωπαϊκών λιμανιών, ερευνητικών κέντρων καθώς και ευρωπαϊκών περιβαλλοντικών δικτύων που δραστηριοποιούνται σε θέματα πρασίνισματος της ναυτιλίας. Συμμετοχή εκπροσώπων Ευρωπαϊκού Δικτύου Μικρών Νησιών καθώς και Οργανισμού Θαλάσσιων Περιφερειών της Ευρώπης. Συμμετείχε και η Επίτροπος Θαλασσιών Υποθέσεων και Αλιείας, Μαρία Δαμανάκη. Έλαβαν, επίσης, μέρος 30 εκπρόσωποι ελληνικών επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων – εργαζόμενοι στα ναυπηγεία Σύρου, Σκαραμαγκά και Περάματος, συνδικαλιστές από τον χώρο του μετάλλου, επαγγελματίες από τον χώρο των ναυπηγείων, εκπρόσωποι εργατικών κέντρων κι επαγγελματικών επιμελητηρίων, εκπρόσωποι πανεπιστημίων, νησιωτικών αυτοδιοικήσεων αλλά και περιβαλλοντικών οργανώσεων.
- Συμμετοχή στην 3η συνάντηση (23 Ιανουαρίου 2013) της ομάδας εργασίας ευρωβουλευτών για τα θέματα των ναυπηγείων, κατά την οποία ανταλλάχθηκαν απόψεις με ευρωπαϊκούς φορείς, ναυπηγεία, ειδικούς, εκπροσώπους εργαζομένων. Κύριοι ομιλητές ήταν ο Douwe Cunningham, Γενικός Γραμματέας του SEA Europe (European Ships and Maritime Equipment Association) και ο Ulrich Eckelmann (Γενικός Γραμματέας του Συνδικάτου Εργαζομένων IndustriAll-European). Κατά τη διάρκεια της συνάντησης παρουσιάστηκε και συζητήθηκε η έκθεση "Shipbuilding Market Monitoring Report" για την κατάσταση

7. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2012-003696&language=EL>

8. Η επιβίωση των ναυπηγείων και των ακτοπλοϊκών συνδέσεων περνάει μέσα από την πράσινη οικονομία. Ευρωπαϊκή υποχρέωση το πρασίνισμα πλοίων και λιμανιών
 - Πράσινος μετασχηματισμός της ναυπηγικής βιομηχανίας
 - ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ - ΕΙΔΙΚΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Πράσινη Στροφή της Ναυτιλίας, των Λιμανιών, της Ακτοπλοΐας και της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας. Ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών : <http://oikologoiprasinoi.eu/cms/special-newsletter-tribute-shipping-ports-aktopolioia-shipyards/>

του ναυτιλιακού και ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα. Βασικά ευρήματα της έκθεσης.

- **Συμμετοχή σε συνάντηση εργασίας (22/1/2013)** με θέμα **"Βιώσιμη ναυτιλία, ακτοπλοΐα μηδενικών εκπομπών"**, που διοργάνωσε ο Γερμανός Πράσινος Ευρωβουλευτής Michael Cramer. Συμμετείχαν εκπρόσωποι σκανδιναβικής ναυτιλιακής εταιρίας που σχεδιάζει κατασκευή πλοίου που θα κινείται με ΑΠΕ και υδρογόνο και θα εκπέμπει μηδενικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου, εκπρόσωποι περιφερειακών αρχών, της Γεν. Δνσης Μεταφορών της ΕΕ, επιστήμονες.
- Συμμετοχή και σύντομη ομιλία στην εκδήλωση που οργανώθηκε στις Βρυξέλλες (20/2/2013) για να παρουσιαστεί από τον αντιπρόεδρο της Κομισιόν και Επίτροπο Βιομηχανίας κ **Tajani** και να συζητηθεί η **Στρατηγική LeaderShip 2020 για τον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο**.

Στην συνάντηση υψηλού επιπέδου, που οργανώθηκε από την Κομισιόν συμμετείχαν εκπρόσωποι Δ/νσεων της Κομισιόν, περιφερειών, κρατών - μελών, βιομηχανιών, συνδικάτων, επιστημονικών φορέων καθώς και 4 ευρωβουλευτές. Οι μόνες ελληνικές συμμετοχές ήταν του Νίκου Χρυσόγελου και του καθηγητή του Παν/μίου Αιγαίου Νικήτα Νικητάκου.

Στην παρέμβασή του ο Νίκος Χρυσόγελος επισήμανε ότι *"Για να μην καταρρεύσει ο κλάδος της ναυπηγοεπισκευής στην Ευρώπη, μια και απασχολεί εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενους, απαιτείται η συνεργασία των ευρωπαϊκών θεσμών, της βιομηχανίας, των συνδικάτων, κοινωνικών και περιβαλλοντικών φορέων καθώς και θαλάσσιων περιφερειών και ενδιαφερόμενων Κρατών - Μελών στο πλαίσιο μιας συμφωνημένης και συνεκτικής πολιτικής που θα στηρίζεται σε τρεις πυλώνες:*

- *Κατασκευή πλοίων που θα έχουν χαμηλή κατανάλωση ενέργειας ή θα χρησιμοποιούν ανανεώσιμη ενέργεια και θα ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις για ελαχιστοποίηση ή μηδενισμό εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κι ατμοσφαιρικών ρύπων.*
- *Κατασκευή τμημάτων της πράσινης τεχνολογίας (πχ πυλώνες για ανεμογεννήτριες).*

9. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-116_en.htm?locale=en

- Ανακύκλωση πλοίων με υψηλές περιβαλλοντικές και κοινωνικές προδιαγραφές, όταν σήμερα η διάλυση των πλοίων γίνεται με απαράδεκτες από άποψη περιβάλλοντος κι ασφαλείς διαδικασίες”.

Χρειάζεται καλύτερος συντονισμός μεταξύ περιφερειακών αρχών, ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών κι άλλων περιοχών, καθώς και συνέργειες μεταξύ πολιτικών για την απασχόληση, τη βιομηχανία, την προστασία του περιβάλλοντος, τη θαλάσσια στρατηγική, την περιφερειακή ανάπτυξη”.

- **Υποστήριξη της πράσινης έκθεσης για ανακύκλωση πλοίων με ασφαλή, περιβαλλοντικά υπεύθυνη διαδικασία σε όλο τον κόσμο.** Πρωτοβουλία των Πράσινων στο Ευρωκοινοβούλιο για την ανακύκλωση των πλοίων με περιβαλλοντικά και κοινωνικά υπεύθυνες διαδικασίες. Πολλά πλοία εγκαταλείπονται σε λιμάνια ή παράκτιες περιοχές, ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσης, όπως σήμερα. Οι Πράσινοι προτείνουν ειδικά μέτρα και κίνητρα με έκθεση και πρότασή τους (Carl Schlyter) στην Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Παρέμβαση και Νίκου Χρυσόγελου στη σχετική συζήτηση.
- **Υποστήριξη της πράσινης έκθεσης για μια νέα αναθεωρημένη ευρωπαϊκή νομοθεσία για τη μείωση της ρύπανσης από θείο στα καύσιμα.** Το Ευρωκοινοβούλιο αποφάσισε «καθαρότερα» καύσιμα για τα πλοία. Η Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου υιοθέτησε, την Τρίτη 11 Σεπτεμβρίου 2012 νέα αναθεωρημένη ευρωπαϊκή νομοθεσία για τη μείωση της ρύπανσης από το περιεχόμενο στα ναυτιλιακά καύσιμα θείο. Η νέα νομοθεσία, δήλωσε ο Νίκος Χρυσόγελος, προσφέρει μια μεγάλη ευκαιρία για νέες δραστηριότητες και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στον ναυπηγο-επισκευαστικό κλάδο, ενώ θα συμβάλει στη μείωση των περίπου 50.000 πρόωρων θανάτων οι οποίοι αποδίδονται ετησίως στην ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλούν τα πλοία.
- Από κοινού με άλλους ευρωβουλευτές αποστολή επιστολής προς τους Επιτρόπους Geoghegan-Quinn, Kallas και Tajani, ώστε να περιληφθούν στο ερευνητικό πρόγραμμα “Horizon 2020” θέματα έρευνας γύρω από την περιβαλλοντική και ενεργειακή αναβάθμιση των πλοίων.

V. Δυνατότητες χρηματοδότησης προγραμμάτων και αναδιάρθρωσης

Το τελευταίο διάστημα υπάρχει συντονισμένη προσπάθεια από την Ευρωπαϊκή Ένωση να αντιμετωπιστούν ολιστικά οι δομικές αλλαγές που συντελούνται στον χώρο της ναυπηγοεπισκευής, καθώς η Ευρώπη αντιπροσωπεύει μόνο το 5% της παγκόσμιας αγοράς, ποσοστό που διαρκώς συρρικνώνεται. Η λύση στην κρίση του κλάδου πρέπει να είναι συλλογική και πρωτίστως πανευρωπαϊκή. Ακολουθούν σχετικές πρωτοβουλίες και προγράμματα:

Κρατικές ενισχύσεις στην ναυπηγική βιομηχανία

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με ανακοίνωση της στις 7/12/2011 **άλλαξε τον κανονισμό ανταγωνιστικότητας όσον αφορά τις κρατικές επιδοτήσεις στην ναυπηγική βιομηχανία** και από την 1/1/2012 τις επέτρεψε για 2 χρόνια (δηλαδή μέχρι 31/12/2013). Συγκεκριμένα, το πεδίο εφαρμογής επεκτάθηκε και περιέλαβε **επιχορηγήσεις για την καινοτομία και την κατασκευή πλωτών και κινητών υπεράκτιων κατασκευών** όπου αποσαφηνίζεται η χρήση τους για **εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας**.

Λευκή βίβλος για παραγωγή πλοίων με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα

Η Κομισιόν με την πρόσφατη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές **στηρίζει την παραγωγή πλοίων με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και χρηματοδοτεί ερευνητικά προγράμματα στα οποία συμμετέχουν ναυπηγεία και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη ναυπηγοεπισκευή με αξιοσημείωτο ποσοστό συμμετοχής μικρομεσαίων επιχειρήσεων**.

Τα προγράμματα αυτά θέτουν τις βάσεις για την υλοποίηση καινοτόμων ιδεών και την παραγωγή τεχνολογίας για νέες πράσινες τεχνολογίες.

Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

Επενδύσεις για την μετατροπή της παραγωγής των ναυπηγείων και ιδιαίτερα για την **παραγωγή περιβαλλοντικά αποδοτικών πλοίων** δικαιούνται χρηματοδότηση από την **Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων**, σύμφωνα με τη νέα πολιτική δανεισμού μεταφορών. Προτεραιότητα δίνεται σε καθαρές τεχνολογίες, αύξηση της αποδοτικότητας σε καύσιμο, μεθόδους ασφαλούς και περιβαλλοντικά αποδοτικής διάλυσης πλοίων. Τα προγράμματα που μπορεί να χρηματοδοτηθούν από την ΕΤΕπ πρέπει να υπερβαίνουν τα 50.000.000 ευρώ.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση

Πόροι για τη μείωση των επιπτώσεων από τις αλλαγές στον κλάδο λόγω της παγκοσμιοποίησης μπορεί να αναζητηθούν από το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση**. Το συγκεκριμένο Ταμείο ενεργοποιείται από την Επιτροπή έπειτα από αίτηση κράτους-μέλους για να παράσχει πρόσθετη στήριξη στους εργαζόμενους που υφίστανται τις συνέπειες των μεγάλων διαρθρωτικών αλλαγών στη μορφή του παγκόσμιου εμπορίου. Ο προϋπολογισμός τους φτάνει τα 500 εκατομμύρια ευρώ.

Μέχρι σήμερα το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση** έχει χρησιμοποιηθεί από διάφορες χώρες για να υποστηρίξει εργαζόμενους που έχασαν την εργασία τους, όπως πχ για Δανούς, Ισπανούς και Βρετανούς που εργάζονταν σε ναυπηγεία. Η Ελλάδα παρά τα υψηλά επίπεδα ανεργίας δεν έχει χρησιμοποιήσει πόρους από το Ταμείο αυτό¹⁰. Το θέμα της μη-αξιοποίησης από την Ελλάδα των πόρων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση για να στηριχθούν οι άνεργοι στη χώρας μας είχε φέρει με ερώτηση προς την Κομισιόν¹¹ ο **Νίκος Χρυσόγελος**, ευρωβουλευτής των Πράσινων / Ομάδα των Πράσινων στο Ευρωκοινοβούλιο.

Το Ταμείο διέθεσε **πόρους 20 εκ ευρώ μετά από δύο αιτήσεις της Δανίας για επανένταξη στην αγορά εργασίας των εργατών του ναυπηγείου Odense Steel Shipyard** που έχασαν τη δουλειά τους εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Με απόφασή της, η Ολομέλεια του

10. Αναξιόπιοι ευρωπαϊκοί πόροι από την Ελλάδα

11. Η ερώτηση του Νίκου Χρυσόγελου και η απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: http://www.chrysogelos.gr/index.php?option=com_k2&view=item&id=1060:ship-building-sector&Itemid=62&lang=en

Ευρωκοινοβουλίου, την Τρίτη 11 Σεπτεμβρίου 2012, ενέκρινε οικονομική βοήθεια ύψους 6,5 εκ. ευρώ από τους πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση για προγράμματα επανεκπαίδευσης και εύρεσης νέας απασχόλησης, για 550 άνεργους Δανούς από τον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο. Οι σχετικές αιτήσεις είχαν υποβληθεί στα τέλη του 2011.

Οι αποφάσεις αυτές, αν και δεν απαντούν στο συνολικό πρόβλημα της απασχόλησης, είναι όμως μια συγκεκριμένη βοήθεια προς τους άνεργους σε κλάδους που πλήττονται από την ανεργία και στη δική μας χώρα.

Το πρόγραμμα που εγκρίθηκε για τους 550 Δανούς που απολύθηκαν το 2011 από τα Ναυπηγεία της Odense αλλά και για τους προμηθευτές τους, λόγω της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης στην αγορά εργασίας, περιλαμβάνει δέσμη συντονισμένων μέτρων για την παροχή υπηρεσιών σε προσωπική βάση¹². Πρόκειται για ένα πρόγραμμα ύψους 6.5 εκ. ευρώ στο οποίο οι Δανικές αρχές θα συμβάλλουν με άλλα 3.5 εκ. ευρώ. Είναι σχετικά δαπανηρό (η στήριξη του ΕΤΠ για κάθε εργαζόμενο ανέρχεται σε 11.737 ευρώ), γιατί ακριβώς περιλαμβάνει μέτρα που είναι συμπληρωματικά και καινοτόμα σε σχέση με αυτά που παρέχονται συνήθως από τα γραφεία εύρεσης εργασίας και προσαρμοσμένα να συνδράμουν εργαζομένους υψηλής εξειδίκευσης σε μια δύσκολη αγορά εργασίας. Είναι δε το δεύτερο πρόγραμμα που εγκρίνεται στα τελευταία δύο χρόνια για τους απολυμένους από το ναυπηγείο αυτό. Πόρους από το Ταμείο έχουν αξιοποιηθεί για τους εργαζόμενους και άλλων ευρωπαϊκών ναυπηγείων (Ισπανία, Βρετανία κ)

Σύμφωνα με όσα ανακοίνωσε ο αντιπρόεδρος της Κομισιόν στο πλαίσιο της Στρατηγικής LeaderShip 2020 ίσως χρησιμοποιηθεί το Ταμείο αυτό και για την στήριξη πολιτικών στη διάρκεια αναδιάρθρωσης και όχι μόνο για την μείωση των επιπτώσεων μετά την αναδιάρθρωση σε επιχειρήσεις του κλάδου.

12. Μεταξύ άλλων προβλέπει κύκλο μαθημάτων και διευκρίνιση στόχων, επαγγελματική κατάρτιση στην ενεργειακή τεχνολογία, κατασκευές και αρχιτεκτονική τοπίου, ρομποτική, τεχνολογία πρόνοιας, γενική εκπαίδευση, διδασκαλία σε επιχειρήσεις, ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας, έλεγχο ιδεών, μαθήματα επιχειρηματικότητας, ανάπτυξη προϊόντων, διαφήμιση και προώθηση σήματος, ανάλυση της αγοράς και μελέτες σκοπιμότητας, περιπτώσεις νεοσύστατων επιχειρήσεων, καθοδήγηση από μέντορα, δάνεια για νέες επιχειρήσεις και επίδομα διαβίωσης (103 ευρώ ανά εργαζόμενο για κάθε ημέρα ενεργού συμμετοχής)

Άλλες ευρωπαϊκές πηγές χρηματοδότησης

Πόροι μπορεί, επίσης, να προέλθουν το **Ταμείο Συνοχής** και το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης**, τον επαναπρογραμματισμό των αδιάθετων πόρων του **ΕΣΠΑ** αλλά και **νέες χρηματοδοτήσεις που θα κατευθυνθούν στη δημιουργία θέσεων εργασίας για νέους**. Ειδικότερα το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο χρηματοδοτεί δράσεις κατάρτισης σε πράσινες τεχνολογίες αλλά και δίκτυα – clusters πράσινων τεχνολογιών, τα οποία αποτελούνται από ερευνητικά ινστιτούτα, επιχειρήσεις και συλλογικούς φορείς. Ένα επιτυχημένο δίκτυο στον τομέα της πράσινης μεταστροφής των ναυπηγείων είναι το **Eco-REFITec** με 13 εταίρους σε 9 κράτη μέλη¹³.

Τι προβλέπει / επιδιώκει η Στρατηγική LeaderShip 2020

Μεταξύ άλλων η Στρατηγική LeaderShip 2020 δίνει έμφαση:

- **Στη βελτίωση της εκπαίδευσης και των δεξιοτήτων των εργαζομένων** στον κλάδο, την προσέλκυση νέων συμπεριλαμβανομένων και γυναικών, βελτίωση του ίματζ του επαγγέλματος, τήρηση των κανόνων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Από την Κομισιόν εξετάζεται, επίσης, η αξιοποίηση των πόρων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση [7] στην αρχή της αναδιάρθρωσης επιχειρήσεων και όχι στο τέλος. Σήμερα το Ταμείο χρησιμοποιείται για τη στήριξη ανέργων. Θα πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιηθεί πριν κλείσει οι επιχειρήσεις, για να γίνουν με κοινωνικά ήπιο τρόπο οι αλλαγές που απαιτούνται, κυρίως στα θέματα εκπαίδευσης του προσωπικού, αναβάθμισης των δεξιοτήτων και ικανοτήτων του. Είναι γεγονός ότι η ναυπηγοεπισκευή παρουσιάζει ελλείψεις σε εξειδικευμένο προσωπικό, ενώ συχνά απασχολεί συχνά εργαζόμενους από τρίτες χώρες. Πολλές από τις μονάδες στην Ευρώπη έχουν έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και έτσι δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που υπάρχουν για κατασκευή, για παράδειγμα, πλοίων υψηλών ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιδόσεων.

13. Eco-REFITec <http://eco-refitec.eu/>

- **Βελτίωση της πρόσβασης στην αγοράς και δίκαιες συνθήκες στις αγορές.** Σε πολλές χώρες η ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στηρίζεται με εθνικές χρηματοδοτήσεις ή τραπεζικές εγγυήσεις, κάτι που μόνο κατ' εξαίρεση μπορεί να γίνει στην ΕΕ (υπάρχει σχετική απόφαση της Κομισιόν για το καθεστώς εθνικών χρηματοδοτήσεων των ναυπηγείων για ορισμένες δραστηριότητες, όπως πλωτές πλατφόρμες, off – shore αιολικά κα). Προσπάθειες σε διεθνές επίπεδο (OECD) για τη διαμόρφωση ενός δίκαιου πλαισίου για την ναυπηγική βιομηχανία δεν έχουν αποδώσει μέχρι σήμερα. Περισσότερες προσπάθειες απαιτούνται για να υιοθετηθούν οι αρχές της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για τις συνθήκες υγιεινής κι ασφάλειας στην εργασία στον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο και ιδιαίτερα σε αυτόν της διάλυσης πλοίων. Τα Κράτη -Μέλη έχουν, επίσης, δυνατότητες να θέσουν όρους και προϋποθέσεις που ευνοούν περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιδόσεις, συνθήκες εργασίας κατά τα συμβόλαια προμήθειας προϊόντων ή υπηρεσιών (πχ ακτοπλοϊκές συνδέσεις) ιδιαίτερα στους τομείς των μεταφορών, της άμυνας, της ενέργειας και του περιβάλλοντος.
- **Πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις.** Σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στην ΕΕ, τα ναυπηγεία και οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν εύκολη πρόσβαση σε εθνικές και τραπεζικές χρηματοδοτήσεις στην Ασία. Σήμερα οι ευρωπαϊκές τράπεζες είναι αντιμέτωπες με την κρίση και είναι δύσκολη η εξασφάλιση δανείων για την κατασκευή νέων πλοίων ή παροχή εγγυήσεων. Παρόλο αυτά, για ορισμένα σχέδια, ιδιαίτερα αυτά που σχετίζονται με κατασκευή νέων ενεργειακά και περιβαλλοντικά αποτελεσματικών σκαφών, τον πράσινο επανασχεδιασμό παλιότερων σκαφών ή την κατασκευή καινοτόμων σκαφών που βασίζονται σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων μπορεί να παράσχει δάνεια (ιδιαίτερα για σχέδια που ξεπερνούν τα 50.000.000 ευρώ). Υπάρχει επίσης δυνατότητα πρόσβασης στα λεγόμενα “ομόλογα έργου-Europe 2020. Project Bond Initiative”. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο συζητιέται, επίσης, η δημιουργία ενός “Ευρωπαϊκού Σχήματος παροχής εγγυήσεων” προς τις ναυτιλιακές εταιρίες ή/και τα ναυπηγεία για να αντιμετωπιστεί η δυσκολία παροχής τέτοιων εγγυήσεων από τις τράπεζες.
- Προτείνεται, πάντως, η **συνεργασία Περιφερειών, ναυπηγείων και ναυτιλιακών φορέων, ιδιαίτερα μέσα από “Μπλε Συμπράξεις Ιδιωτικού – Δημοσίου” (Blue PPP) πολλών χρόνων, για την πρόσβαση σε συν-χρηματοδοτήσεις από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά – Επενδυτικά Ταμεία, ιδιαίτερα το**

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, για τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών υποδομών, όπως σκάφη, συστήματα επικοινωνίας και IT, άλλες υποδομών, ιδιαίτερα για “πράσινα” πλοία. Οι Συμβάσεις αυτές μπορούν να αφορούν τόσο μη – κερδοσκοπικές συνεργασίες (πχ με συνεταιρισμούς) όσο και εν δυνάμει εμπορικές συνεργασίες, υπό κάποιες προϋποθέσεις. Ο Νίκος Χρυσόγελος έχει προτείνει τη δημιουργία τέτοιων συμπράξεων, βασισμένων σε μελέτες βιωσιμότητας, μεταξύ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου ή κι άλλων νησιωτικών περιφερειών με τα ναυπηγεία και με ιδιώτες ή νησιωτικούς ναυτιλιακούς συνεταιρισμούς για την κατασκευή πλοίων που θα κινούνται με ανανεώσιμες πηγές και θα συνδέουν σε τακτική βάση τα νησιά μεταξύ τους αλλά και με τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας. Μια τέτοια πρόταση εξετάζεται στο πλαίσιο του σχεδιασμού του νεο-ιδρυθέντος Ενεργειακού κι Αναπτυξιακού Συνεταιρισμού Σίφνου για την κατασκευή και δρομολόγηση ενός σκάφους που θα συνδέει το νησί με γειτονικά νησιά.

- **Ενίσχυση έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας.** Η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία πρωτοπορεί στις περιβαλλοντικές εφαρμογές στα σκάφη και έχει μπροστά της ευρύ πεδίο έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομιών για να εφαρμοστεί στην πράξη η ευρωπαϊκή πολιτική για την μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και των ατμοσφαιρικών ρύπων (οξειδία αζώτου και θείου) καθώς και την επίτευξη της ενεργειακής αναβάθμισης των σκαφών για λόγους περιβαλλοντικούς αλλά και οικονομικούς, μια και αποτελούν πλέον σημαντικό παράγοντα επιβάρυνσης του κόστους των ακτοπλοϊκών συνδέσεων αλλά και των θαλάσσιων μεταφορών. Εξήντα φορείς συμμετέχουν στην τεχνολογική πλατφόρμα WATERBORNE Technology που έχει ως στόχο την προώθηση της σχετικής έρευνας.

VI. Ανακύκλωση πλοίων με περιβαλλοντικούς όρους σε όλο τον κόσμο

Η πρωτοβουλία των Πράσινων στο Ευρωκοινοβούλιο για την ανακύκλωση των πλοίων με περιβαλλοντικά και κοινωνικά υπεύθυνες διαδικασίες είχε σχετική επιτυχία.

Οι Πράσινοι πρότειναν ειδικά μέτρα και κίνητρα με έκθεση και πρότασή του Σουηδού ευρωβουλευτή Carl Schlyter¹⁴ σχετικά με Ειδικό Κανονισμό για την Ανακύκλωση των πλοίων αλλά και Πρόταση Απόφασης του Συμβουλίου της Ευρώπης¹⁵ για προώθηση της υπογραφής της Διεθνούς Σύμβασης του Hong Kong για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων. Η έκθεση που παρουσιάστηκε την Τετάρτη 28 Νοεμβρίου 2012 στην Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας κι Ασφάλειας Τροφίμων του Ευρωκοινοβουλίου υπερψηφίστηκε με μεγάλη πλειοψηφία. Παρέμβαση έκανε και ο Νίκος Χρυσόγελος κατά τη σχετική συζήτηση.

Στις 18 Απριλίου 2013 η Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου υπερψήφισε την έκθεση αν και δεν ψήφισε όλες τις προτάσεις των Πράσινων για το πώς θα αναπτυχθούν αποτελεσματικά εργαλεία υλοποίησης της πολιτικής υπεύθυνης ανακύκλωσης των σκαφών. Η Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου υπερψήφισε τον Μάρτιο 2014 το αποτέλεσμα του τριλόγου μεταξύ Ευρωκοινοβουλίου, Κομισιόν και Συμβουλίου.

Δυνατότητα επέκτασης δραστηριότητας ορισμένων ευρωπαϊκών ναυπηγείων στην ανακύκλωση πλοίων με περιβαλλοντικούς όρους

Πολλά πλοία εγκαταλείπονται σε λιμάνια ή παράκτιες περιοχές, ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσης, όπως σήμερα. Από την άλλη πάνω από 1000 μεγάλα παλαιά εμπορικά πλοία, δεξαμενόπλοια και cargo, ανακυκλώνονται κάθε χρόνο για την ανάκτηση του μετάλλου. Περίπου 2.000.000 τόνοι χάλυβα προέρχονται από την διάλυση των πλοίων με ευρωπαϊκή σημαία (που αντιστοιχεί στο 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας), αξίας πάνω από 600.000.000 ευρώ. Όμως η πλειοψηφία τους (το 90%) οδηγούνται για διάλυση σε εγκαταστάσεις σε παραλίες με παλίστρια σε χώρες της Νότιας Ασίας, Μπαγκλαντές, Ινδία και Πακιστάν, χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ, όπου επικρατούν συνθήκες που προκαλούν σοβαρή ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή των εργαζομένων (δείτε

14. COM(2012)0118 - C7-0082/2012

15. COM(2012)0120

σχετικό βίντεο)¹⁶. Κάτι τέτοιο προκαλεί, επίσης, αθέμιτο ανταγωνισμό και οδηγεί σε κλείσιμο πολλών ευρωπαϊκών κι άλλων ναυπηγείων που τηρούν προδιαγραφές ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Οι εγκαταστάσεις αυτές στην πλειοψηφία τους δεν διαθέτουν στοιχειώδη μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και για την ασφάλεια των εργαζομένων, τα οποία είναι απαραίτητα για τη διαχείριση των επικίνδυνων υλικών που περιέχουν τα πλοία στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Μεταξύ των υλικών αυτών περιλαμβάνονται εύφλεκτα υλικά, αμίαντος, πολυβινυλοχλωρίδιο (PVC), χημικά για προστασία από πυρκαγιές, πολυχλωριωμένα διφαινύλια (PCB), τριβουτυλοκασσίτερος αλλά και λασπώδη κατάλοιπα πετρελαίου.

Χρησιμοποιείται η μέθοδος της προσάραξης σε υψηλή παλίρροια, χωρίς να λαμβάνεται πρόνοια για την απομάκρυνση των επιβλαβών ουσιών από το πλοίο πριν την διάλυση. Κακά αμειβόμενο, φτηνό εργατικό δυναμικό εργάζεται υπό απaráδεκτες συνθήκες εργασίας. Αυξάνεται έτσι ο αριθμός των ατυχημάτων, τίθεται σε κίνδυνο η υγεία των εργαζομένων και η δημόσια υγεία, και προκαλείται εκτεταμένη περιβαλλοντική ρύπανση.

Σήμερα, η ανακύκλωση των πλοίων διέπεται από τον κανονισμό για τις μεταφορές αποβλήτων, ο οποίος απαγορεύει την εξαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων σε χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ. Ωστόσο, η ισχύουσα νομοθεσία δεν έχει καταρτιστεί ειδικά για πλοία και συχνά καταστρατηγείται. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη επαρκούς ικανότητας ανακύκλωσης των χωρών του ΟΟΣΑ – επιπλέον όμως είναι δύσκολο να προσδιοριστεί τότε ένα πλοίο καθίσταται απόβλητο και ποια χώρα εξαγει το πλοίο.

Η Σύμβαση της Βασιλείας, επίσης, δεν έχει καταρτιστεί ειδικά για πλοία και συχνά καταστρατηγείται. Από το 2009 έχει ψηφιστεί η νέα Διεθνής Συνθήκη του Χονγκ Κονγκ¹⁷, η οποία, όμως, δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ, αφού πρέπει να κυρωθεί τουλάχιστον από 15 χώρες που είναι σημαντικές σε ότι αφορά τον αριθμό των πλοίων τους και την ανακύκλωση. Στόχος της πρωτοβουλίας ήταν να καλυφθούν οι ελλείψεις της νομοθεσίας και να τεθούν αυστηροί όροι για τη διάλυση - ανακύκλωση των ευρωπαϊκών πλοίων σε όλο τον κόσμο.

Ήδη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε¹⁸ τον Μάρτιο 2013 νέους κανόνες προκειμένου να διασφαλιστεί η ανακύκλωση των ευρωπαϊκών πλοίων μόνο

16. <http://www.youtube.com/watch?v=6gu7yvFD4oc>

17. <http://www.imo.org/ourwork/environment/shiprecycling/pages/Default.aspx>

18. <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>

στις εγκαταστάσεις που είναι ασφαλείς για τους εργαζομένους και περιβαλλοντικά υγιείς, οι οποίοι θα πρέπει να εφαρμοστούν το ταχύτερο δυνατόν, χωρίς να αναμένεται πρώτα να τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση του Χόνγκ Κονγκ.

Στόχος των προτάσεων στην Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωκοινοβουλίου είναι να καλυφθούν οι ελλείψεις της νομοθεσίας και να καταστεί δυνατή, υπό αυστηρούς όρους, η ανακύκλωση των πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ σε χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ. Η πρόταση των Πράσινων – μέσω του εισηγητή Carl Schlyter- ήταν να εξειδικευθούν οι όροι του Κανονισμού, ώστε η πρωτοβουλία της ΕΕ να εφαρμοστεί και να μη μείνει στα χαρτιά:

- Προτείνεται συγκεκριμένος κατάλογος επικίνδυνων υλικών που τα ευρωπαϊκά πλοία οφείλουν να συντάξουν και πιστοποιήσουν, η ποσότητα των οποίων (περιλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου, του πετρελαίου εξωτερικής καύσης, κλπ) πρέπει να μειώνεται πριν από την παράδοση του πλοίου στην εγκατάσταση ανακύκλωσης.
- Η ανακύκλωση των ευρωπαϊκών πλοίων θα γίνεται μόνο στις διεθνώς εγκεκριμένες εγκαταστάσεις διεθνούς καταλόγου, που πρέπει να πληρούν αυστηρότερες απαιτήσεις από αυτές που προβλέπονται στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ.
- Για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης απαιτείται από τους πλοιοκτήτες να αναφέρονται στις εθνικές αρχές όταν πρόκειται να στείλουν ένα πλοίο για ανακύκλωση.
- Οι αυστηρές κυρώσεις που προβλέπει η πρόταση της Επιτροπής - οι οποίες εκτιμάται ότι δεν θα βοηθήσουν για τη συμμόρφωση των πλοιοκτητών - αντικαθίστανται με κίνητρο χρηματοδότησης της διαφοράς τιμής από τη διάλυση στις νόμιμες εγκαταστάσεις.

Η ασφαλής και περιβαλλοντικά αποδεκτή ανακύκλωση των πλοίων πρέπει να συνδεθεί με την εκτεταμένη “ευθύνη του παραγωγού” για όλο τον κύκλο ζωής ενός προϊόντος, κάτι που σημαίνει ότι η ευθύνη ασφαλούς και περιβαλλοντικά αποδεκτής ανακύκλωσης του πλοίου θα πρέπει να μεταφέρεται μαζί με την πώληση του πλοίου στον εκάστοτε ιδιοκτήτη του. Κάτι τέτοιο θα συμβάλλει και στην αναζωογόνηση των ευρωπαϊκών ναυπηγείων που σήμερα δεν μπορούν να ανταγωνιστούν από άποψη κόστους μονάδες διάλυσης που δεν τηρούν καμία προδιαγραφή. Η Ευρώπη

πρέπει να δείξει ότι παραμένει στην περιβαλλοντική πρωτοπορία, να θεσπίσει διεθνείς κανόνες και μηχανισμούς εφαρμογής τους.

VI .Συμπεράσματα

Υπάρχει μεγάλη ανάγκη να διαμορφωθεί μέσα από διάλογο **ένα κοινό και συγκεκριμένο σχέδιο, με πρωτοβουλίες, χρονοδιαγράμματα και στόχους που θα δώσει τη δυνατότητα να αναπτυχθούν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας** με δεδομένο ότι ο κλάδος δεν μπορεί να ανταγωνιστεί το χαμηλό κόστος άλλων ναυπηγείων (Τουρκία, Ρουμανία, Άπω Ανατολή).

Η απόκτηση τεχνογνωσίας και η κατάλληλη προετοιμασία, μπορεί να προέλθει μέσα και από τη συνεργασία με ελληνικά πανεπιστήμια αλλά και με άλλους ευρωπαϊκούς φορείς.



Ομάδα των Πρασίνων ΙΕΕΣ
στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο