



14 Ιουν. 2017

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Πειραιάς, 14 Ιουνίου 2017
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/ 43247 /2017/162

Δ/νση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ. : 213 137 1464
Fax : 213 137 4336
E-mail : ke@yna.gov.gr

ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν.: 1. Υπουργείο Εξωτερικών (Γρ. κ. Υπουργού)
2. Βουλευτή κ. Ν. Κούζηλο

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (02)
Σύνολο (02)

ΘΕΜΑ: Απάντηση της αριθ. πρωτ. 5749/22-5-2017 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Ν. Κούζηλου.

Σε απάντηση των διαλαμβανόμενων στην εν θέματι Ερώτηση και αναφορικά με τη δημιουργία θαλασσίων διαδρόμων και συστημάτων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας (traffic separation schemes) στο Αιγαίο, σας γνωρίζουμε ότι πάγια θέση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας μας αποτελεί ότι η ομαλή και απρόσκοπτη δραστηριοποίηση της διεθνούς ναυτιλίας προϋποθέτει τη δραστηριοποίησή της εντός ενός σαφούς πλαισίου που προδιαγράφεται από το διεθνές δίκαιο [Δ.Σ. για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), Δ.Σ. για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κίνησης (FAL), Δ.Σ. για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREGs) κλπ].

Τα συστήματα θαλασσίων διαδρομών καθώς και τα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας αποτελούν, μεταξύ άλλων, συστατικά στοιχεία των συστημάτων πορειογράφησης (ships' routing systems) που δύνανται να αναπτύσσονται σε μια συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή αφενός για την διασφάλιση των όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας στην εν λόγω περιοχή, αφετέρου για τη διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε αυτή. Επομένως, οι βασικοί λόγοι που δύνανται να οδηγήσουν στη δημιουργία ενός συστήματος πορειογράφησης είναι η ανάγκη για βελτίωση του επιπέδου της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας σε συγκλίνουσες θαλάσσιες περιοχές (στενά, δίαυλοι κλπ) καθώς και σε περιοχές όπου η πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι αυξημένη, με αποτέλεσμα οι κινήσεις ενός πλοίου να είναι περιορισμένες είτε εξαιτίας του περιορισμένου χώρου είτε εξαιτίας εμποδίων που δυσχεραίνουν την ναυσιπλοΐα, κλπ.

Η δημιουργία των συστημάτων πορειογράφησης προβλέπεται στο Κεφάλαιο V της SOLAS και συγκεκριμένα στον Κανονισμό 10, όπου, μεταξύ άλλων, καθορίζεται ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) είναι το όργανο το οποίο επιλαμβάνεται για την ανάπτυξη κατευθυντηρίων οδηγιών, κριτηρίων και κανονισμών για τα συστήματα πορειογράφησης σε διεθνές επίπεδο. Παράλληλα, επισημαίνεται ότι για τυχόν συστήματα πορειογράφησης τα οποία προτείνεται να δημιουργηθούν σε περιοχές που δύο ή περισσότερα κράτη έχουν κοινό συμφέρον, ο Οργανισμός θα εξασφαλίζει ότι πριν την υιοθέτησή τους θα φροντίζει να ενημερώνει για τις λεπτομέρειες της πρότασης τα εν λόγω κράτη καθώς και τις γειτνιάζουσες με το σύστημα πορειογράφησης χώρες (Κανονισμός 10, παράγραφος 5).

Επιπρόσθετα, στον ίδιο Κανονισμό της SOLAS (Κανονισμός 10 παράγραφος 6), αναφέρεται ότι τα κράτη θα πρέπει να τηρούν απαρέγκλιτα τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό όσον αφορά ένα σύστημα πορειογράφησης και ως εκ τούτου θα πρέπει να εποπτεύουν την κίνηση σε αυτά, χρησιμοποιώντας κάθε δυνατό μέσο για την ορθή χρήση του υιοθετηθέντος συστήματος πορειογράφησης.

Κατά τον τρόπο αυτό, στον κανονισμό 11 του Κεφ. V της SOLAS περιγράφεται η ανάπτυξη της δομής συστημάτων αναφορών πλοίων (ship reporting systems) για τη συνεισφορά στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλασσίου Περιβάλλοντος.

Επισημαίνεται ότι στην παρούσα φάση η χώρα μας έχει θεσπίσει συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή του Σαρωνικού κόλπου και στην περιοχή του Θερμαϊκού κόλπου με απώτερο σκοπό να διευκολύνεται η θαλάσσια κυκλοφορία των πλοίων, εξαιτίας της πυκνής κίνησης στις υπόψη περιοχές.

Στο πλαίσιο αυτό, η αξιολόγηση τυχόν προτάσεων οι οποίες κατατείνουν στη διαμόρφωση διαδρόμων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας θα πρέπει να διενεργείται λαμβάνοντας υπόψη τις πραγματικές ανάγκες των παρακτίων κρατών οι οποίες υπαγορεύονται πρωτίστως από: (α) τη σκοπιμότητα προαγωγής της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και της υλοποίησης του μεταφορικού έργου διά θαλάσσης ως θεμελιώδους παράγοντα της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης και (β) την ανάγκη σταθμισμένης σχέσης κόστους – οφέλους και επαρκούς τεκμηρίωσης των προτεινόμενων μέτρων. Σε κάθε περίπτωση ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός παραμένει το κατάλληλο Όργανο για την τελική αξιολόγηση των παραμέτρων αυτών, όπως επισημάνθηκε και ανωτέρω.

Συναφώς, επισημαίνεται ότι υπό το πρίσμα της ναυτιλιακής πολιτικής αποτελεί πάγια θέση της χώρας μας ότι αντενδείκνυται επί της αρχής η τυχόν πολιτικοποίηση των αμιγώς τεχνικού χαρακτήρα διαβουλεύσεων εντός του πλαισίου του ΙΜΟ.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Παναγιώτης Κουρουμπλής

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓ
3. ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. Α/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
4. ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. Β' Υ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
5. ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. ΔΚΒ'
6. ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΔΑΝ-ΔΠΝ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Πειραιάς, 14-06-2017

Για το Γραφείο

Κοινοβουλευτικού Ελέγχου



ΣΤΑΥΡΙΑΝΑΚΗ ΜΑΡΙΑ
ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΣ Α.Σ.