



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Δ/νση : Ακτή Βασιλειάδη

Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Τηλ. : 213 137 1464

Fax : 213 137 4336

E-mail : ke@yna.gov.gr

Πειραιάς, 23 Ιουνίου 2017

Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/ 46093 /2017/182

ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων

Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν.: Βουλευτή κ. Ν. Κούζηλο

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (01)

Συνημμένα (03)

Σύνολο (04)

ΘΕΜΑ: Απάντηση της αριθ. πρωτ. 5988/30-05-2017 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Ν. Κούζηλου.

Σε απάντηση της εν θέματι Ερώτησης και αναφορικά με το πρώτο ερώτημα, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο μας έχει απαντήσει με το αριθ. πρωτ. 1500.1/44254/2017/175/19-6-2017 έγγραφο (αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται) επί της αριθ.πρωτ. 5869/25-5-2017 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Μ. Κόνσολα.

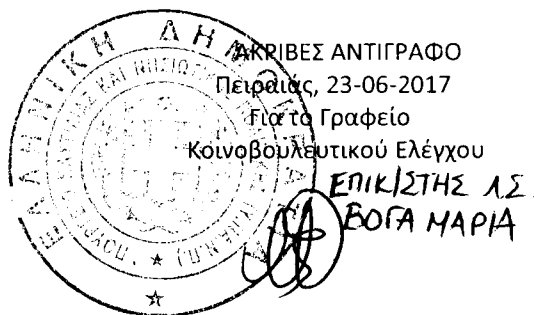
Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα σημειώνεται ότι δεν έχουν εκδοθεί κανονιστικές πράξεις από τη ΔΑΛ.

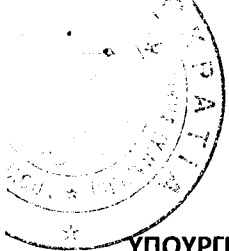
Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Παναγιώτης Κουρουμπλής

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΛΠΝΕ/Γρ. κ. ΓΓΛΛΠΝΕ
3. ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΛΠΝΕ/Γρ. κας ΓΔΛΛΠΝΕ
4. ΥΝΑΝΠ/ΔΑΛ





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Δ/νση : Ακτή Βασιλειάδη

Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Τηλ. : 213 137 1464

Fax : 213 137 4336

E-mail : ke@yna.gov.gr

Πειραιάς, 19 Ιουνίου 2017

Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/44254/2017/175

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

Κοιν.: Βουλευτή κ. Μ. Κόνσολα

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (03)

Σύνολο (03)

ΘΕΜΑ: Απάντηση της αριθ. πρωτ. 5869/25-05-2017 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Μ. Κόνσολα.

Η εν θέματι Ερώτηση, κατατέθηκε 25-5-17, μια ημέρα πριν δημοσιευτεί Δελτίο Τύπου από το Υπουργείο μας, στο οποίο καταγράφεται η **πραγματικότητα**, τόσο για το περιστατικό με το Κ/Ζ όσο και για την προσπάθεια του Υπουργείου από τις αρχές του 2016, για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

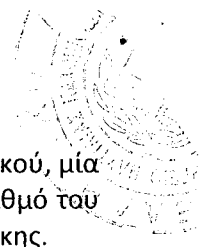
Αναφορικά με τη καθυστέρηση κρουαζιερόπλοιου μήκους 300 μέτρων, το πρωί της Κυριακής 21-5-17 στο λιμάνι του Πειραιά, επαναλαμβάνουμε ότι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Πλοηγικού Σταθμού Πειραιά, το πλοίο ήταν υποχρεωμένο να παραμείνει αρόδο, γιατί βάσει του ΔΚΑΣ, είχαν προτεραιότητα τα πλοία της Ακτοπλοΐας, τα οποία αναχωρούσαν εκείνη την ώρα και έβγαιναν από το λιμάνι. Ο διαθέσιμος πλοηγός πήγε εγκαίρως στο συγκεκριμένο πλοίο και ενημερώθηκε από το Κέντρο Θαλάσσιας Κυκλοφορίας ότι θα υπήρχε καθυστέρηση, λόγω του απόπλου των πλοίων της ακτοπλοΐας, που έβγαιναν από το λιμάνι. Έτσι ο πλοηγός διατέθηκε στα εμπορικά πλοία που περίμεναν πλοήγηση στον εμπορικό σταθμό. Όταν, στις 07.35 πμ, βγήκαν από το λιμάνι τα πλοία που είχαν προτεραιότητα βάσει του ΔΚΑΣ, ο πλοηγός επιβιβάστηκε στο κρουαζιερόπλοιο, το οποίο έδεσε στις 08.21 πμ. Είναι προφανές ότι «οι επιβάτες δεν παρέμειναν επί 4 ώρες στο πλοίο» όπως αναφέρεται στην Ερώτηση.

Σε κάθε περίπτωση το προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας Πειραιά, παρά τις δυσκολίες της Υπηρεσίας, εξυπηρετεί κατά προτεραιότητα την κρουαζιέρα. Τυχόν καθυστερήσεις, αφορούν στις πλοηγήσεις των εμπορικών πλοίων, ιδιαίτερα στην περιοχή της Ελευσίνας, αλλά θα αντιμετωπιστούν πλήρως με την ολοκλήρωση του προγράμματος αναβάθμισης της Πλοηγικής Υπηρεσίας από την ΓΓΛΠΝΕ.

Όσον αφορά την υποστελέχωση της Πλοηγικής Υπηρεσίας πολύ σωστά σημειώνεται στο κείμενο της Ερώτησης, ότι «η οργανική σύνθεση των δεκατριών πλοηγικών σταθμών σε όλη την Ελλάδα από 222 άτομα που ήταν, έχει μειωθεί στα 110». Η προηγούμενη πολιτική ηγεσία Ν.Δ – ΠΑΣΟΚ θα πρέπει να εξηγήσει τους λόγους που μειώθηκαν οι οργανικές θέσεις, ανεπίτρεπτα και απερίσκεπτα το 2014.

Η Πλοηγική Υπηρεσία είναι μια εξαιρετικά σημαντική υπηρεσία, διαρκούς προσφοράς στους κεντρικούς λιμένες της χώρας. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες της είναι νευραλγικής σημασίας και για τα πλοία και για τα λιμάνια. Τα τελευταία χρόνια με ευθύνη των Κυβερνήσεων Ν.Δ – ΠΑΣΟΚ έχει υποστελεχωθεί και δεν έχει ενισχυθεί όπως θα έπρεπε.

Η τελευταία φορά που είχαν γίνει προσλήψεις στην Πλοηγική Υπηρεσία ήταν το 2008. Κατά συνέπεια η Υπηρεσία υποβαθμιζόταν συστηματικά. Ενώ όπως προαναφέρθηκε είχε οργανική σύνθεση διακόσια είκοσι δύο άτομα, με το Προεδρικό Διάταγμα 103/2014, της προηγούμενης Κυβέρνησης, το σύνολο των οργανικών θέσεων του ναυτικού προσωπικού που υπηρετεί στην Πλοηγική Υπηρεσία -οι Πλοηγοί, οι Κυβερνήτες, οι Μηχανοδηγοί, οι Πρυμνοδέτες- μειώθηκε από διακόσιες είκοσι δύο στις εκατόν δέκα για όλη την Ελλάδα .



Τα τελευταία δύο χρόνια, για τις λίγες κενές οργανικές θέσεις που υπήρχαν:

1. Ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες για την πλήρωση τριών κενών οργανικών θέσεων μόνιμου προσωπικού, μία θέση του κλάδου Κυβερνητών Πλοηγίδων και μία θέση του κλάδου Πρυμνοδετών στον Πλοηγικό Σταθμό του Πειραιά, καθώς και μία θέση του κλάδου Μηχανοδηγών Πλοηγίδων στον Πλοηγικό Σταθμό Θεσσαλονίκης.
2. Καλύφθηκαν τρεις κενές οργανικές θέσεις πλοηγών του κλάδου Αρχιπλοηγών και Πλοηγών στους Πλοηγικούς Σταθμούς Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Σύρου.
3. Ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες και εκδόθηκε η σχετική προκήρυξη για την πρόσληψη 4 πλοηγών δυο εκ των οποίων θα διατεθούν στον Πειραιά.
4. Μετά από συντονισμένες ενέργειες από το 2016, η Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων προωθεί την αύξηση των οργανικών θέσεων στην Πλοηγική Υπηρεσία. Οι περισσότερες θα διατεθούν στον Πειραιά όπου οι ανάγκες είναι μεγάλες.

Παράλληλα όπως έχουμε ήδη ενημερώσει με σχετικά Δελτία Τύπου, ξεκίνησαν και κινούνται σε δύο κατευθύνσεις οι διαδικασίες για τον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου στόλου της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, τελευταία φορά που πραγματοποιήθηκε προμήθεια για την ανανέωση σκαφών ήταν το 2003, ο εξοπλισμός της πλοηγικής ήταν πεπαλαιωμένος και η συντήρησή του προβληματική. Το 2015 δόθηκε εντολή να γίνουν έκτακτες επιθεωρήσεις πλωτών μέσων (πλοηγίδων) από τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης πλοίων. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώθηκε, τα πορίσματα αξιολογήθηκαν αρμοδίως και κατόπιν αυτών δρομολογήθηκε η διαδικασία για τη ναυπήγηση των 7 σκαφών. Την παρούσα χρονική περίοδο ολοκληρώνεται η προβλεπόμενη από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, διαδικασία του 'τεχνικού διαλόγου', για την ολοκλήρωση σύνταξης των τεχνικών προδιαγραφών. Επίσης είναι σε εξέλιξη οι διαγωνιστικές διαδικασίες για την αγορά και εγκατάσταση δέκα (10) μηχανών.

Αυτές οι ενέργειες, που είχαν να γίνουν πολλά χρόνια και γίνονται τώρα με τη δική μας Κυβέρνηση, πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της κατεύθυνσης της Κυβέρνησής μας για διατήρηση του Δημόσιου χαρακτήρα της πλοηγικής.

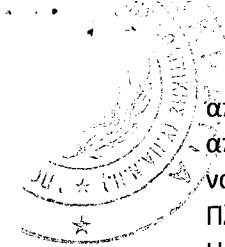
Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι στη βάση του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, η πλοήγηση αποτελεί μια λιμενική υπηρεσία ιδιαίτερης φύσης, με χαρακτήρα δημοσίου συμφέροντος ενώ αναγνωρίζεται γενικά η σημασία της για τους λιμένες και τα πλοία, την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφορών, την ασφάλεια, το περιβάλλον κ.λπ.

Η πλοήγηση καλείται λοιπόν ως υπηρεσία να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις και προσφέρεται με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Για τους λόγους αυτούς, η πλοήγηση αντιμετωπίστηκε στο πλαίσιο της πρότασης του Κανονισμού, κατά τις διαπραγματεύσεις, αλλά και στο τελικό κείμενο ως μια ιδιαίτερη υπηρεσία. Για την αποφυγή δυνητικών συγκρούσεων συμφερόντων ανάμεσα στη μέριμνα περί δημοσίου συμφέροντος και σε εμπορικούς λόγους, το κεφάλαιο II του εν λόγω Κανονισμού θεωρείται ότι δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στην πλοήγηση.

Σημειώνεται τέλος ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών -DG for Mobility and Transport), ανέθεσε μελέτη για την παροχή πλοηγικών υπηρεσιών (Study on Pilotage Exemption Certificates, 2012) στην εταιρία Price Waterhouse Cooper από την οποία προκύπτει ότι στη συντριπτική πλειοψηφία οι υπηρεσίες πλοήγησης παρέχονται από δημόσιο φορέα. Στην μελέτη αυτή περιέχονται τα εξής ενδιαφέροντα στοιχεία:

Οι λόγοι που οι υπηρεσίες πλοήγησης – κατά συντριπτική πλειοψηφία – συνεχίζουν να παρέχονται από δημόσιο φορέα σχετίζονται με την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και τους κινδύνους οι οποίοι ενδεχομένως να προκύψουν για αυτό. Ενδεικτικά, αναφέρουμε τους εξής:

- Οι πλοηγοί δεν έχουν υποχρέωση μόνο προς τα πλοία στα οποία παρέχουν πλοήγηση, αλλά και γενικότερα προς την πολιτεία, εφόσον φροντίζουν και για την ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας εντός και πέραν του λιμένα. Πρέπει να έχουν ως κύριο κριτήριο την ασφάλεια της κυκλοφορίας στον λιμένα, υπό όλες τις συνθήκες και όχι την αύξηση των εσόδων του ιδιωτικού φορέα.
- Το κίνητρο του εμπορικού ανταγωνισμού ενδέχεται να επηρεάσει την αντικειμενική κρίση των πλοηγών για τους οποίους το μοναδικό κριτήριο είναι η ορθή ναυτική κρίση και η δημόσια ασφάλεια.
- Η επιδίωξη του οικονομικού κέρδους που συνεπάγεται ο ελεύθερος ανταγωνισμός στην πλοήγηση, αφενός μπορεί να οδηγήσει στην επιλογή μόνο των εύκολων και γρήγορων πλοηγήσεων με



αποτέλεσμα να προκαλούνται καθυστερήσεις στην διακίνηση των πλοίων που έχουν ειδικές απαιτήσεις, αφετέρου, να καθυστερεί η αναβάθμιση των ανθρώπινων και υλικών πόρων προκειμένου να μειωθούν οι δαπάνες. Αντίστοιχες απόψεις έχει εκφράσει και η Ευρωπαϊκή Ένωση Θαλάσσιων Πλοηγών (European Maritime Pilot's Association – EMPA).

Η μελέτη κατέγραψε για τρεις συνήθεις τύπους πλοίων τα τέλη πλοήγησης που χρεώνουν οι κυριότεροι λιμένες χωρών της ΕΕ. Με βάση την απογραφή αυτή, τα τέλη πλοήγησης που χρεώνουν οι ελληνικοί λιμένες είναι μέσα στην πεντάδα των χωρών με τα χαμηλότερα τέλη –για όλους τους τύπους πλοίων. Κύριοι ανταγωνιστές σε αυτή την κατηγορία είναι χώρες όπως η Βουλγαρία, Κύπρος, Μάλτα, Κροατία και Σλοβενία. Αντίθετα, οι χώρες της βόρειας Ευρώπης – κατά κανόνα - χρεώνουν τα υψηλότερα τέλη πλοήγησης.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Παναγιώτης Κουρουμπλής

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓ
3. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓΛΠΝΕ
4. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΔΟΥ
5. ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΠΝΕ/Γρ. κας ΓΔΛΠΝΕ
6. ΥΝΑΝΠ/ΙΛΛΠΝΕ/ΑΤΠΥ
7. ΥΝΑΝΠ/ΔΔΥ

