



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ.
ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ
ΓΡ. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Πειραιάς, 23 Μαρτίου 2011
Αριθ. Πρωτ.: 6611/166

23 ΜΑΡ. 2011

**ΠΡΟΣ: ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ**

Ταχ. Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλέφωνο : 210 4191464
FAX : 210 4064336

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Β. Αποστολάτο

ΘΕΜΑ: «Ενέργειες για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας»

ΣΧΕΤ: Η με αριθ. πρωτ. 12202/28-02-2011 Ερώτηση του Βουλευτή κ. Β. Αποστολάτου.

Σε απάντηση της αναφερόμενης στο ανωτέρω σχετικό Ερώτησης, η οποία κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Από τη σύγκριση των στοιχείων δύναμης του ελληνικού εμπορικού στόλου για τα έτη 2009-2010, της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.), για πλοία άνω των 100 κοχ, αλλά και των τηρούμενων από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας αντίστοιχων στοιχείων, προκύπτει μία μείωση της τάξης του 0,8% σε αριθμό πλοίων και παράλληλα αύξηση κατά 4,2% της ολικής χωρητικότητας. Η διαφορά αυτή οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στην εκροή που εμφανίζει το εθνικό νηολόγιο στην κατηγορία των πλοίων ενδομεταφορών (ακτοπλοϊκά επιβατηγά, φορτηγά, δεξαμενόπλοια), καθώς και στον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων. Αντίθετα, η κατηγορία των ποντοπόρων πλοίων, εμφανίζει θετικό ισοζύγιο εγγραφών - διαγραφών τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε ολική χωρητικότητα. Σημειώνεται ότι ένα σημαντικό ποσοστό (46%) των πλοίων της κατηγορίας αυτής που εξήλθαν από το ελληνικό νηολόγιο οδηγήθηκε στα διαλυτήρια.

2. Ειδικότερα, κατά το έτος 2010, αμφότερες οι κατηγορίες φορτηγών πλοίων και δεξαμενοπλοίων παρουσίασαν αύξηση κατά 0,77 εκατομμύρια gt (7,8%) και 0,90 εκατομμύρια gt (3,3%), αντίστοιχα, σε αντίθεση με την κατηγορία των επιβατηγών πλοίων που σημείωσε απώλεια 0,09 εκατομμύρια gt (5,9%). Επισημαίνεται ότι από τη σύγκριση του Μέσου Όρου Ηλικίας (ΜΟΗ) εγγραφών/διαγραφών των ποντοπόρων πλοίων, καταδεικνύεται σαφής τάση ανανέωσης του υπό ελληνική σημαία στόλου (ΜΟΗ εγγραφέντων 2 έτη, ΜΟΗ διαγραφέντων 17 έτη), πράγμα το οποίο συνεπάγεται τόσο την ποιοτική ενίσχυση του ελληνικού νηολογίου, όσο και τη διασφάλιση βέλτιστων συνθηκών εργασίας για τους υπηρετούντες ναυτικούς.

3. Η ελληνική πολιτεία αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα του κεφαλαίου της εμπορικής μας ναυτιλίας και ιδιαίτερα της ποντοπόρου, η οποία δραστηριοποιούμενη ανά την υφήλιο εξασφαλίζει διεθνές κύρος και παράγει πλούτο για την ελληνική οικονομία και κοινωνία, μεριμνά συνεχώς για την επαύξηση αυτού, προσαρμόζοντας κατάλληλα, όποτε απαιτείται, το ισχύον ιδιαίτερο

νομοθετικό πλαίσιο (άρθρο 13 ν.δ. 2687/1953 - εγκριτικές πράξεις νηολόγησης) στις εκάστοτε ισχύουσες συνθήκες δραστηριοποίησης στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

4. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η συνεχιζόμενη σε γενικές γραμμές ενίσχυση του εθνικού νηολογίου, κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση χρονικής περιόδου συμπίπτει με την οικονομική κρίση, η οποία έχει αναπόφευκτα επηρεάσει και τον ευαίσθητο ναυτιλιακό κλάδο.

5. Πέραν των ανωτέρω, με τη σύσταση του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας επιδιώκεται η αποκατάσταση της ενότητας των θεμάτων ναυτιλίας υπό τον ίδιο φορέα. Η απόφαση αυτή της Κυβέρνησης ικανοποιεί την πλειοψηφία των εταίρων της ναυτιλιακής κοινότητας, καθώς και των φορέων του χώρου των λιμενικών επιχειρήσεων, αφού στοχεύει -μεταξύ άλλων- και στην άρση δυσλειτουργιών που παρατηρήθηκαν επί μακρόν. Επιπρόσθετα, η επαναφορά της έδρας του αρμοδίου Υπουργείου στον Πειραιά συνάδει με την ναυτική παράδοση του ιστορικού αυτού λιμανιού.

6. Στόχος της ανακατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, είναι αφενός η ανάδειξη των στοιχείων και των παραγόντων που έχουν δώσει στην ελληνική ναυτιλία πρωταγωνιστικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο και αφετέρου η ορθή επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων μας και των χιλιάδων χιλιομέτρων της ακτογραμμής της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό, εφαρμόζονται πολιτικές για την κοινωνική συνοχή και την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς και για τη δημιουργία του απαραίτητου νομοθετικού, λειτουργικού και επιχειρησιακού περιβάλλοντος, ώστε το λιμενικό μας σύστημα να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες προκλήσεις, μετατρέποντας τη δυσμενή παρούσα οικονομική συγκυρία σε ευκαιρία για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

7. Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι προωθήθηκαν οι τομές που απαιτούνται στο πνεύμα της κυβερνητικής πολιτικής, προκειμένου η ελληνική ναυτιλία να γίνει βραχίονας ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και να συμβάλλει αποφασιστικά και καθοριστικά στην ανάπτυξη, στην κοινωνική συνοχή, στην ευμάρεια και στη διαμόρφωση του διεθνούς κύρους της χώρας μας, αλλά ταυτόχρονα να καταστεί και πιο αποτελεσματικός ο σχεδιασμός και ο συντονισμός των επιχειρήσεων από ενιαίο κέντρο για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση νέων απειλών στα ανατολικά θαλάσσια σύνορά μας, που αποτελούν και σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ./Γρ. κ. Υπουργού
2. Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ./ΔΝΠΑ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Πειραιάς 23-3-2011

Για το Γραφείο

Κοινοβουλευτικού Ελέγχου


ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ
Αιθουλασπιότης Α.Σ.