



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΝΕΟΚΛΗΣ Δ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ
Βουλευτής Π.Ε. Λακωνίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Σπάρτη, 8 Απριλίου 2021

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Προς: Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ.Γιάννη Πλακιωτάκη

Θέμα: «Καθορισμός ζωνών διέλευσης πλοίων από το Στενό των Κυθήρων και τοποθέτηση ειδικού ραντάρ (VTS Traffic Maritime)»

Αξιότιμε κ.Υπουργέ,

Αφορμή για την παρούσα ερώτηση αποτελεί η πρόσφατη σύγκρουση δύο Φ/Γ πλοίων στον Λακωνικό κόλπο και η αναφυσείσα αγωνία των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής των Βατίκων και της Ελαφονήσου σχετικά με την ασφάλεια διέλευσης των πλοίων, την πιθανότητα νέων ατυχημάτων και την ανάγκη οριοθέτησης κανόνων σχετικά με τη διέλευση τους από το Στενό των Κυθήρων, όπως επίσης και την ανάγκη ανάσχεσης του κινδύνου απώλειας ανθρώπινης ζωής.

Αυτήν την ανάγκη αυστηρού καθορισμού επιτάσσει σήμερα και η διακοπή της διέλευσης πλοίων από τη διώρυγα της Κορίνθου, γεγονός που αυξάνει τον αριθμό των πλοίων και συνεπώς τη συχνότητα διέλευσης.

Το Στενό των Κυθήρων είναι ένα πέρασμα στο οποίο έχουμε καταγεγραμμένα συμβάντα ατυχημάτων, όπως το τελευταίο στις 13 Μαρτίου μεταξύ των Φ/Γ πλοίων KIVELI (με σημαία Λιβερίας) και AFINA (με σημαία Μάλτας), όπως επίσης και προσαράξεις πλοίων (βλ. το «SAFFET BEY» RO-RO CARGO με σημαία Τουρκίας τον Σεπτέμβριο του 2016 στον Άγιο Νικόλαο –Νεάπολης και τον Ιούνιο του 2017 το Φ/Γ πλοίο «St.Gregory», με σημαία Μπαχάμες στον Κότρωνα – Ανατολικής Μάνης).

Τα παραπάνω δημιουργούν την αδήριτη ανάγκη πραγματοποίησης δύο ενεργειών:

1. Την οριοθέτηση μίας Ζώνης Κυκλοφορίας στο Στενό των Κυθήρων
2. Τη δημιουργία Κέντρου Ελέγχου και Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων, το οποίο θα βοηθούσε αφενός την ναυσιπλοΐα των πλοίων, αφετέρου θα μείωνε σημαντικά τον κίνδυνο ατυχήματος, καθώς κάθε πλοίο θα είναι υποχρεωμένο να ακολουθεί την ζώνη που προβλέπεται ανάλογα με την κατεύθυνση του και σε καμία περίπτωση δε θα μπορεί να εισέρχεται στην αντίθετη ζώνη διέλευσης

Συγκεκριμένα και πιο αναλυτικά για:

Α. Τη Ζώνη Κυκλοφορίας (separation zone), ήτοι το Σύστημα Διαχωρισμού Κυκλοφορίας Πλοίων:

1. Ο κανόνας αυτός εφαρμόζεται στα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας, που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό και δεν απαλλάσσει όμως κανένα πλοίο από την υποχρέωση εφαρμογής οποιουδήποτε άλλου κανόνα, που ισχύει.
2. Κάθε πλοίο που χρησιμοποιεί ένα σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας πρέπει:
 - 2.1. Να πλέει μέσα στην αντίστοιχη λωρίδα κυκλοφορίας και προς τη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής που ισχύει για τη λωρίδα αυτή.
 - 2.2. Να παραμένει, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, μακριά από τη γραμμή διαχωρισμού της κυκλοφορίας ή της ζώνης διαχωρισμού.
 - 2.3. Κανονικά να εισέρχεται ή να εξέρχεται από κάποια λωρίδα κυκλοφορίας στο σημείο όπου αυτή τελειώνει. Όταν όμως εισέρχεται ή εξέρχεται από οποιαδήποτε πλευρά, τότε πρέπει να το κάνει αυτό κατά την πρακτικά μικρότερη δυνατή γωνία, ως προς τη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής.

3. Κάθε πλοίο πρέπει να αποφεύγει, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, να διασχίζει (διασταυρώνει) λωρίδες κυκλοφορίας. Αν όμως είναι υποχρεωμένο να το κάνει, τότε θα τις διασχίζει με πορεία που θα είναι, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, πλησιέστερη προς την ορθή γωνία, σε σχέση με τη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής.
4. Ένα πλοίο δεν θα χρησιμοποιεί τη ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας, όταν μπορεί να χρησιμοποιεί ασφαλώς την κατάλληλη λωρίδα κυκλοφορίας μέσα στο γειτονικό σύστημα διαχωρισμού κυκλοφορίας. Πάντως, πλοία με μήκος κάτω από 20 μέτρων, ιστιοφόρα πλοία και πλοία ασχολούμενα με την αλιεία, μπορούν να χρησιμοποιούν τη ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας.

Β. Για το Κέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης Κυκλοφορίας των πλοίων:

Σκοπός του είναι να επικοινωνεί - αλληλεπιδρά άμεσα με τα πλοία, μέσω VHF και να αντιδρά σε διάφορες καταστάσεις που δημιουργούνται στην περιοχή αρμοδιότητάς του.

Κύριο μέλημα της υπηρεσίας είναι η ασφαλής διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η προστασία της ανθρώπινης ζωής, των πλοίων και του περιβάλλοντος.

Τι προϋποθέσεις χρειάζονται για τη λειτουργία του:

1. Κτιριακή εγκατάσταση και τον εξοπλισμό VTS - radar – VHF, με τα συνακόλουθα υποστηρικτικά ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα
2. Κατάλληλο εκπαιδευμένο - πιστοποιημένο προσωπικό που θα το στελεχώσει.

Το ραντάρ θα δίνει άμεση εικόνα σε πραγματικό χρόνο του πλοίου. Αν και τα πλοία φέρουν το AIS (Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης), εν τούτοις έχουν την ευχέρεια απενεργοποίησής τους.

Αντίθετα το VTS Traffic Maritime με το Radar και το VHF θα παρακολουθεί ήδη από τα 40 ναυτικά μίλια τα πλοία, θα αποτυπώνει την πορεία τους και τα πλοία θα έχουν την υποχρέωση να αναφέρουν όλα τα στοιχεία τους, καθώς και την ώρα

εισόδου και εξόδου. Με αυτόν τον τρόπο θα μηδενίζεται ο κίνδυνος ατυχήματος. Επίσης μπορεί να ελέγχει και τα πλοία που εισέρχονται και εξέρχονται στον Κόλπο των Βατίκων και στον ευρύτερο Λακωνικό κόλπο για ανεφοδιασμό - αγκυροβόλιο.

Όλα τα παραπάνω αποκτούν βαρύνουσα σημασία για την ευρύτερη περιοχή, καθώς η αποφυγή οποιουδήποτε ατυχήματος, το οποίο θα επιβάρυνε το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον θα την οδηγούσε σε οικονομική καταστροφή, καθώς βασική πηγή εσόδων αποτελεί η τουριστική δραστηριότητα. Επίσης στην περιοχή βρίσκεται το Παυλοπετρί, μία από τις αρχαιότερες βυθισμένες πολιτείες στον κόσμο, η οποία εκτείνεται σε περίπου 50 στρέμματα και περιλαμβάνει ακέραιες κατόψεις κτιριακών συγκροτημάτων, αυλές, δρόμους, θαλαμοειδείς και κιβωτιόσχημους τάφους.

Τούτων αναφερθέντων ερωτάσθε κ.Υπουργέ:

Προτίθεται το Υπουργείο σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς να προωθήσει μία ουσιαστική επίλυση για την ανάσχεση του κινδύνου ατυχημάτων στο Στενό των Κυθήρων και στην ευρύτερη περιοχή του λακωνικού κόλπου;

Με εκτίμηση,

ΝΕΟΚΛΗΣ Δ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ

Βουλευτής Π.Ε. Λακωνίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ