



**GREENPEACE**



Σχολιασμός νομοσχεδίου σε διαβούλευση: [«Όροι αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας στις παραθαλάσσιες περιοχές και άλλες διατάξεις»](#) ειδικά σε σχέση με τον καθορισμό ζώνης λιμένος Αλεξανδρούπολης.

### **Άρθρο 28 - Καθορισμός Θαλάσσιας Ζώνης Λιμένος Αλεξανδρούπολης**

Με την προτεινόμενη διάταξη, καθορίζεται, για πρώτη όπως φαίνεται φορά, θαλάσσια ζώνη λιμένα Αλεξανδρούπολης, με την οποία επεκτείνεται η ήδη καθορισμένη χερσαία ζώνη (ΦΕΚ Β 447/1966, Δ 903/2001, ΑΑΠ 369/2008, πρβλ. και τον συναφή καθορισμό περιοχής αγκυροβολίας με το ΦΕΚ Β 6355/2023). Επισημαίνεται ότι, για λόγους που δεν διευκρινίζονται στο μέχρι σήμερα (2.2.2024) διαθέσιμο συνοδευτικό υλικό, ο καθορισμός αυτός γίνεται με διάταξη τυπικού νόμου, και δεν ακολουθείται η προβλεπόμενη διαδικασία (πρβλ. άρθ. 18-27 ν. 2971/2001, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν).

Ειδικότερα, το ζήτημα αυτό αποσιωπάται στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, στην οποία, μεταξύ άλλων, έπρεπε να απαντηθεί και το εξής ερώτημα: «γιατί δεν είναι δυνατό (ενν. το εν λόγω ζήτημα) να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας» (ερώτημα 5). Η αποσιώπηση των πραγματικών σκοπών της ρύθμισης, οι οποίοι θα γίνουν προφανείς σε λίγο, δημιουργεί προβληματισμό για την διαφάνεια και την ποιότητα του νομοθετικού έργου. Ακόμα περισσότερο, με τον τρόπο αυτόν, επιδιώκεται ο περιορισμός της πρόσβασης στην δικαιοσύνη, μολονότι η χωροταξική «αναδιάρθρωση» της θαλάσσιας περιοχής νοτίως της Αλεξανδρούπολης έχει σοβαρές περιβαλλοντικές συνέπειες.

Η διάταξη πρέπει να αποσυρθεί, κυρίως διότι αντιτίθεται στο ενωσιακό δίκαιο. Ο καθορισμός της θαλάσσιας ζώνης αποτελεί «σχέδιο» ή «πρόγραμμα» με την έννοια τόσο της περίπτωσης (α) όσο και της περίπτωσης (β) του άρθρου 3 παρ. 2 της Οδηγίας 2001/42. Ειδικότερα, αποτελεί σχέδιο ή πρόγραμμα που εκπονείται για την «ενέργεια...μεταφορές...χωροταξία» και καθορίζει «το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων που απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ» [ενδεικτικά, τα έργα αυτά είναι οι «εμπορικοί λιμένες, ... εξωτερικοί λιμένες (εκτός των αποβαθρών για τα πορθμεία) όπου μπορούν να προσεγγίσουν σκάφη άνω των 1 350 τόνων», οι «αγωγοί ... μεταφοράς αερίου», καθώς και η κατασκευή «λιμενικών εγκαταστάσεων»] [Παράρτημα I, σημεία 8 β) και 16 α), και παράρτημα II, σημείο 10 ε) της οδηγίας 2011/92, που έχει αντικαταστήσει την οδηγία 85/337]. Η παραπάνω υποχρέωση δεν αναιρείται από το γεγονός ότι ο εν λόγω καθορισμός επιχειρείται με διάταξη νόμου. Διότι, κατά πρώτον, η ρύθμιση του συγκεκριμένου θέματος με διάταξη νόμου και όχι με προεδρικό διάταγμα αντίκειται στην συνταγματική αρχή της διάκρισης των εξουσιών. Σε κάθε περίπτωση η επιλογή της νομοθετικής οδού, κατά πάγια νομολογία του ΔΕΕ και του ΣΤΕ, δεν απαλλάσσει το νομοθέτη από την

υποχρέωση να συνοδεύει την προτεινόμενη από αυτόν διάταξη από τις απαιτούμενες κατά τα άνω μελέτες, ώστε τα μέλη του Κοινοβουλίου, με επίγνωση των συνεπειών που αυτή επάγεται για το περιβάλλον, να την υιοθετήσουν ή όχι (βλ. αντί πολλών ΔΕΕ C-105/09 και C-110/09 και ΣΤΕ ΟΛ 547/2022).

Επιπροσθέτως, ο προτεινόμενος καθορισμός της θαλάσσιας ζώνης αποτελεί σχέδιο ή πρόγραμμα το οποίο «λόγω των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν σε ορισμένους τόπους» απαιτεί «εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ» [σημείο (β) του άρθ. 3 παρ. 2 της Οδηγίας 2001/42]. Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσιωπά το γεγονός ότι η προτεινόμενη «θαλάσσια ζώνη» επεκτείνεται εντός του δικτύου Natura 2000, και ειδικότερα εντός του Τόπου Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ) «Θαλάσσια Περιοχή Θράκης». Με άλλα λόγια, η ρύθμιση θεσπίζει χρήσεις εντός προστατευόμενης περιοχής, χωρίς την προηγούμενη «δέουσα» εκτίμηση των επιπτώσεών της στο ευαίσθητο οικοσύστημα της περιοχής. Πολύ περισσότερο που, κατά κατά παράβαση των σχετικών προθεσμιών που τίθενται από το ενωσιακό δίκαιο, η χώρα μας δεν έχει ακόμη καθορίσει το καθεστώς διαχείρισης και τους όρους προστασίας της εν λόγω περιοχής Natura 2000, ούτε έχει προβεί στον απαιτούμενο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό της θαλάσσιας έκτασης που αφορά η ρύθμιση. Για τον λόγο αυτόν άλλωστε εκκρεμεί και η παραπομπή της στο ΔΕΕ για μη συμμόρφωση.

Τέλος, επειδή η θαλάσσια ζώνη γεινιάζει με την πλωτή μονάδα (FSRU) του ΑΣΦΑ Αλεξανδρούπολης, η οποία υπάγεται στην Οδηγία Seveso III, η προτεινόμενη ρύθμιση δεν μπορεί να υιοθετηθεί πριν συνεκτιμηθεί η χωροθέτηση δραστηριοτήτων (όπως οι λιμενικές μεταφορές) κοντά στην μονάδα αυτή, καθώς και η ανάγκη να τηρούνται μακροπρόθεσμα οι απαραίτητες αποστάσεις ασφαλείας μεταξύ της μονάδας αυτής και των δικτύων μεταφορών (πρβλ. άρθ. 13 οδηγίας 2012/18). Με δεδομένο ότι εκκρεμεί η επικαιροποίηση της μελέτης ασφαλείας της πλωτής μονάδας, η συνεκτίμηση αυτή δεν έχει λάβει χώρα.

Οι περιβαλλοντικές οργανώσεις:

- Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης
- Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρεία
- Greenpeace
- MEDASSET
- WWF Ελλάς