

Θα επιτραπεί στον ΟΛΠ-COSCO να προχωρήσει στην κατασκευή του 4ου προβλήτα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο Κερατσίνι, δηλαδή στην υλοποίηση μιας επένδυσης που θα επιβαρύνει περιβαλλοντικά την πόλη και θα αφαιρέσει ζωτικό χώρο από τη ναυπηγοεπισκευή;

Μετά από 10 χρόνια συνεχούς μεγέθυνσης που έφερε το λιμάνι του Πειραιά από τη 93η στην 26η θέση σε ολόκληρο τον κόσμο, η δυναμικότητα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων πλησιάζει τα όριά της. Κατά το 2019 εξυπηρετήθηκαν πάνω από 5,65 TEU (containers). Για το λόγο αυτό η Διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς πρότεινε εγκαίρως την κατασκευή μίας τέταρτης προβλήτας που θα αυξήσει τη συνολική ετήσια δυναμικότητα στα 10 εκατ. TEU και θα επιτρέψει στο λιμάνι να διατηρήσει την αναπτυξιακή του δυναμική. Είναι μία νέα επένδυση, που θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας τόσο κατά το διάστημα της υλοποίησης και πολύ περισσότερες κατά τη διάρκεια της λειτουργίας και θα ενισχύσει την ελκυστικότητα και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδος, διατηρώντας μεγάλους όγκους φορτίων στον Πειραιά, που διαφορετικά μπορεί να εκτραπούν σε άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της περιοχής. Η επιβάρυνση δε στο περιβάλλον θα είναι η μικρότερη δυνατή γιατί αφενός ο τέταρτος προβλήτας θα λειτουργήσει στην θέση του υφιστάμενου τερματικού αυτοκινήτων (που θα μετατοπιστεί προς τα ανατολικά) και αφετέρου η συντριπτική πλειοψηφία των φορτίων δεν αφορά εισαγωγές αλλά μεταφόρτωση σε άλλα πλοία και μεταφορά σε άλλα λιμάνια. Επίσης στον νέο προβλήτα θα χρησιμοποιηθεί ο πιο υψηλής τεχνολογίας και φιλικός προς το περιβάλλον εξοπλισμός, δηλαδή ηλεκτροκινούμενα μηχανήματα ώστε να μειώνεται το ενεργειακό αποτύπωμα και να περιορίζονται οι αέριοι ρύποι.

Με ποιο τρόπο προτίθεται ο κ. Υπουργός Οικονομικών να διασφαλίσει το δημόσιο συμφέρον μέσω της πραγματικής και μη εικονικής τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων Cosco πριν από την παραχώρηση προς αυτήν του επιπλέον ποσοστού 16% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ ΑΕ ;

Όπως σε κάθε περίπτωση σύναψης σύμβασης μεταξύ του ΕΔ και ιδιώτη Επενδυτή η προάσπιση του Δημοσίου Συμφέροντος επιτυγχάνεται με:

(α) τη διασφάλιση τήρησης των υποχρεώσεων αλλά και του σεβασμού των συμβατικών δικαιωμάτων και από τα δύο μέρη.

(β) μέσω της προσπάθειας επίλυσης οποιονδήποτε ζητημάτων ανακύπτουν κατά την εκτέλεσή της σύμβασης, προκειμένου να αποφευχθεί η ανώμαλη εξέλιξη της συμβατικής σχέσης που μπορεί να οδηγήσει τελικώς σε σημαντικές ζημιές του ΕΔ

(γ) την συνδρομή του επενδυτή από το ΕΔ κατά τα ήδη αναφερόμενα στη ΣΠ, σύμφωνα με την οποία:

«19.4 Το Ελληνικό Δημόσιο θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια, για να συνεργαστεί με τον ΟΛΠ και να τον συνδράμει καλή τη πίστει στη λήψη των εγκρίσεων, αδειών ή/και αδειών χρήσης, που απαιτούνται για τη λειτουργία των Στοιχείων Παραχώρησης, σε κάθε περίπτωση σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες νόμους.

19.5 Το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύεται ότι ούτε το ίδιο, ούτε κανένας Κυβερνητικός Φορέας του δεν θα προχωρήσει σε ενέργεια, η οποία συνειδητά θα παρακωλύει την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης από τον ΟΛΠ, ή/και θα ενεργήσει με πρωταρχικό σκοπό να αποτρέψει ουσιωδώς ή να επηρεάσει αρνητικά:

(α) την ικανότητα του ΟΛΠ να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης·

(β) την ικανότητα του ΟΛΠ να λειτουργεί, να χρησιμοποιεί ή να εκμεταλλεύεται τον Λιμένα Πειραιά σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση (περιλαμβανομένου, ενδεικτικά, του δικαιώματος επιβολής και είσπραξης Λιμενικών Τελών από χρήστες του Χώρου του Λιμένα)· ή/και

(γ) την ανεμπόδιστη πρόσβαση χρηστών στον Χώρο του Λιμένα.»

Σε καμία περίπτωση δεν δικαιούται κανείς να μιλά για εικονικές επενδύσεις όταν ο Όμιλος COSCO έχει έως σήμερα επενδύσει άμεσα στην Ελλάδα περισσότερα από 1,2 δις ευρώ, ενώ παράλληλα η ΟΛΠ ΑΕ έχει συμβασιοποιήσει ήδη τα 230 από τα συνολικά 293 εκ ευρώ των Υποχρεωτικών Επενδύσεων και έχει αναλάβει επιπλέον επενδύσεις ύψους 200 εκ. ευρώ που περιλαμβάνονται στο Master Plan του Λιμένας (για Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας, Logistics Center, Κτίρια Στάθμευσης Αυτοκινήτων κ.α), χωρίς την ύπαρξη συμβατικής προς τούτο υποχρέωσης.

Σε ποιες ενέργειες έχουν προχωρήσει για την αντιμετώπιση των βλαπτικών πρακτικών, πρόσθετων και υπέρμετρων χρεώσεων-μονοπωλιακής λογικής-από τον ΟΛΠ-Cosco που καταγγέλλονται από τους χρήστες του Λιμένα Πειραιά;

Η δομή των τιμολογίων και οι λιμενικές υπηρεσίες δεν έχουν μεταβληθεί από την περίοδο προ του 2016 όπου μεταβλήθηκε η μετοχική σύνθεση και ο ΟΛΠ από δημόσια εταιρία μετατράπηκε σε ιδιωτική ΑΕ. Το σύνολο των Τιμολογίων του ΟΛΠ είναι ελεύθερα προσβάσιμα στην ιστοσελίδα και ανανεώνονται όποτε υπάρχει απαίτηση. Αναφορικά με την τιμολογιακή πολιτική, ο ΟΛΠ εφαρμόζει τις αρχές μη διάκρισης και εύλογων χρεώσεων σε συνάφεια με το κόστος των προσφερόμενων υπηρεσιών. Σε όλες τις περιπτώσεις τροποποίησης (α) εξετάζεται το άμεσο και έμμεσο κόστος υπηρεσίας και (β) πραγματοποιείται συνάντηση και συζήτηση με πελάτες είτε με προγραμματισμένες ευρείες συναντήσεις είτε με κατ' ιδίαν επικοινωνία. Σε όλες τις περιπτώσεις τροποποίησης ενημερώνονται προκαταρκτικά οι πελάτες και οι φορείς εκπροσώπησής τους, τόσο για τις τροποποιήσεις όσο και το χρόνο εφαρμογής.

Πρόσφατα παραδείγματα είναι:

Διαδικτυακή συνάντηση της 2/12/2020 για την πρόθεση εφαρμογής ISPS στη σύνδεση Πειραιά – Κρήτης στα πλαίσια της σχετικής διεθνούς Συνθήκης και των εφαρμοζόμενων χρεώσεων με συμμετοχή των εμπλεκόμενων εταιρειών

Ενημέρωση με email της 11/8/2020 για τροποποίηση αναφορικά με τα χρονικά πλαίσια αίτησης διάθεσης εργατικών ομάδων, φορτοεκφορτωτικών μέσων και έναρξης εργασιών όπου οι αιτήσεις για το Σαββατοκύριακο δεν διαφοροποιούνται

από τα χρονικά πλαίσια των εργασίμων ημερών και το οποίο αποτελούσε πάγιο αίτημα των χρηστών.

Ενημέρωση των εταιρειών κρουαζιέρας το 2018 για τις νέες εφαρμοζόμενες τιμές επί πλοίων και επιβατών με έναρξη ισχύος το 2020 ανταποκρινόμενοι σε πάγιο αίτημα για έγκαιρη ενημέρωση επί της τιμολογιακής πολιτικής κατόπιν συζητήσεων με όλους τις εταιρείες.

Συνάντηση με όλους χρήστες του Car Terminal στις 10/11/2017 για τη συζήτηση της νέας προτεινόμενης τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόστηκε τον Μάρτιο του 2018 με παράλληλη δέσμευση για σταθερή τιμολογιακή πολιτική επί 3 έτη η οποία τηρήθηκε απαρέγκλιτα.

Κατά συνέπεια, η ΟΛΠ ΑΕ εφαρμόζει στο ακέραιο τις επιταγές της Εθνικής και Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, τηρεί απαρέγκλιτα τους όρους και περιορισμούς που τίθενται από τη ΣΠ του 2016 αναφορικά με την τιμολογιακή του πολιτική, εφαρμόζει αυτή την τιμολογιακή πολιτική λελογισμένα, πάντα συνδεδεμένη με το κόστος και βρίσκεται σε μόνιμη και σταθερή επικοινωνία με τους χρήστες και τους πελάτες για την αποφυγή πρακτικών που βλάπτουν τα συμφέροντα των πελατών και της εθνικής οικονομίας που σε τελική ανάλυση θα οδηγούσε μείωση του εμπορευματικού και επιβατικού έργου για το ίδιο το λιμάνι και την Εταιρεία.

Σε ποιες άμεσες θεσμικές ενέργειες ελέγχου, τήρησης ή μη, των συμβατικών υποχρεώσεων της Cosco προτίθενται να προχωρήσουν μετά τις καταγγελίες του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.).

Το σύστημα ελέγχου της τήρησης των υποχρεώσεων της ΟΛΠ ΑΕ και του μετόχου πλειοψηφίας καθορίστηκε και περιγράφεται στα συμβατικά κείμενα της αποκρατικοποίησης που συντάχθηκαν και υπεγράφησαν από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και είναι αυτό που εφαρμόζεται απαρέγκλιτα, όπως άλλωστε έχει υποχρέωση η Ελληνική Πολιτεία, έως σήμερα. Πιο συγκεκριμένα στη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΠ ΑΕ και του ΕΔ αναφέρεται ότι:

“2.4 Κάθε αναφορά της παρούσας Σύμβασης σε Κυβερνητικό Φορέα του ΕΑ θα συνιστά αναφορά στο Ελληνικό Δημόσιο ή/και (αναλόγως της περίπτωσης) σε κάθε αντίστοιχο φορέα, σώμα, οργανισμό ή αρχή του Ελληνικού Δημοσίου, που φέρει, σύμφωνα με τους νόμους και διοικητικούς κανονισμούς του Ελληνικού Δημοσίου, την ευθύνη για τα αντίστοιχα μέτρα, λειτουργίες, αρμοδιότητες ή ρυθμιστικές εξουσίες ή/και που έχει τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στους σχετικούς νόμους ή κανονισμούς, όπως κατά καιρούς ισχύουν. Δίχως να περιορίζεται η γενική εφαρμογή των ανωτέρω, κάθε τέτοια αναφορά θα λογίζεται ότι περιλαμβάνει τη ΡΑΛ, τη Λιμενική Αρχή, την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, αναφερόμενη ως Ε.Σ.Α.Λ., που συστάθηκε σύμφωνα με τον Νόμο 2932/2001 (ΦΕΚ Α΄ 145/27.6.2001), ή όποια άλλη αρχή που είναι αρμόδια σύμφωνα με το κατά περίπτωση εφαρμοστέο δίκαιο και τις αντίστοιχες διαδόχους αρχές αυτών. Μέσα σε ένα (1) μήνα από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, το Ελληνικό Δημόσιο θα υποβάλει στον ΟΛΠ διεξοδικό κατάλογο, που θα προσδιορίζει όλες τις ευθύνες σε σχέση με τα δικαιώματα και υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, καθώς και τον υπεύθυνο φορέα, οργανισμό ή αρχή, και θα ενημερώνει αυτόν τον κατάλογο όποτε πραγματοποιούνται αλλαγές σε σχέση με το

αρχικό περιεχόμενό του (νοουμένου ότι αναφορές στον υπεύθυνο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ θα συνιστούν αναφορά στον Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ που ορίζεται κάθε φορά σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 2.4), με τη διευκρίνιση ότι τυχόν αδυναμία ή καθυστέρηση του Ελληνικού Δημοσίου να παραδώσει ή να ενημερώσει αυτόν τον κατάλογο δεν θα δικαιολογεί επ' ουδενί αδυναμία του ΟΛΠ να συμμορφωθεί με διατάξεις της παρούσας Σύμβασης ή/και των εφαρμοστέων νόμων.”

Ο σχετικός κατάλογος με την ανάθεση αρμοδιοτήτων αναφορικά με την παρακολούθηση τήρησης των υποχρεώσεων της ΟΛΠ ΑΕ σε κάθε δημόσιο φορέα έχει γίνει με την από 30-3-2017 κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Οικονομικών. Συνεπώς οι ενέργειες και έλεγχοι για την διαπίστωση της τήρησης ή μην των υποχρεώσεων της ΟΛΠ ΑΕ από τη ΣΠ διενεργούνται από τις κατά περίπτωση αρμόδιες αρχές ως ανωτέρω.

3. Πώς εξελίσσεται η υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων ύψους 55 εκατ. στη ναυπηγοεπισκευή, για τις οποίες υπάρχουν καταγγελίες για σοβαρές καθυστερήσεις, με δεδομένο ότι το 2021 θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα όσα προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης ;

Σχετικά με την υλοποίηση της επένδυσης “ΥΕ11 – Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών) με Κόστος Αναφοράς: 55,000,000.00€ αναφέρουμε τα εξής:

Η συγκεκριμένη επένδυση έχει συμβασιοποιηθεί στο 100% και από αυτό έχει ολοκληρωθεί ποσοστό περίπου 57%. Πιο συγκεκριμένα:

Έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες της Α' φάσης βελτίωσης υποδομών, έχουν επισκευαστεί και λειτουργούν οι πλωτές δεξαμενές Πειραιάς I και Πειραιάς II και έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί η νέα πλωτή δεξαμενή Πειραιάς III.

Για το έργο της Β' φάσης βελτίωσης των υποδομών, προϋπολογισμού μελέτης περίπου 22.000.000,00€, υπεγράφη την 03/12/2020 εργολαβική σύμβαση και η ανάδοχος του έργου “Κοιν/ξία P&C Developments SA – ΕΡΓΟΤΕΜ SA” θα ξεκινήσει άμεσα την υλοποίηση του έργου. Η κατασκευή του έργου θα εκτελεστεί λαμβάνοντας ως προτεραιότητα τη μικρότερη δυνατή όχληση της επιχειρησιακής λειτουργίας και ταυτόχρονα την ασφάλεια των χρηστών του χώρου.

5. Θα επιτρέψουν στον ΟΛΠ-Cosco να προχωρήσει στην ίδρυση ναυπηγείου, παρά τις αντίθετες προβλέψεις νόμου 4404/2016, θέτοντας σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων του κλάδου;

Στη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΛΠ (η «Σύμβαση Παραχώρησης»), καθώς και στον κυρωτικό νόμο 4404/2016 (ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016) αυτής, δεν υπάρχει καμία διάταξη που να απαγορεύει την ίδρυση ναυπηγείου εκ μέρους του Οργανισμού. Αντιθέτως, κάτι τέτοιο επιτρέπεται και μάλιστα ακόμη και σε περιοχές όπου μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης (10.08.2016) δεν επιτρεπόταν να λάβει χώρα κάτι τέτοιο. Περαιτέρω, επισημαίνουμε την υπ' αριθ. 766/2020 Απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, σύμφωνα με την οποία ακυρώνεται η απόφαση της Περιφέρειας Αττικής, με την οποία απερρίφθη η σχετική αίτηση του ΟΛΠ για άδεια εγκατάστασης

ναυπηγείου στην περιοχή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του Περάματος, και αποφαίνεται ότι η Περιφέρεια οφείλει, συμμορφούμενη με την εν λόγω Απόφαση του ΣτΕ, να εκδώσει νέα απόφαση στηριζόμενη στις διατάξεις της βιομηχανικής νομοθεσίας.

Επί του εν λόγω ζητήματος της ίδρυσης ναυπηγείου από τον ΟΛΠ η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) έχει απλώς γνωμοδοτήσει, χωρίς να έχει αποφανθεί σχετικά και τελικώς επί του θέματος. Τέλος, θα θέλαμε να τονίσουμε ότι δεν υπάρχει, σε καμία περίπτωση, θέμα παραβίασης των διατάξεων του ελεύθερου ανταγωνισμού και, ειδικότερα, κατάχρησης της δεσπόζουσας θέσης του Οργανισμού, καθώς δεν έχει λάβει χώρα καμία σχετική παράνομη – καταχρηστική ενέργεια εκ μέρους του ΟΛΠ και, σε κάθε περίπτωση, δε θα μπορούσε να έχει λάβει χώρα κάτι τέτοιο εκ των προτέρων και με βεβαιότητα, επίσης, δεν πρόκειται να λάβει χώρα ουδέποτε στο μέλλον.

Θα επιτρέψουν στον ΟΛΠ-COSCO τη λειτουργία OneStopService, που θα έχει αποτέλεσμα, είτε τη λειτουργία στην πράξη ναυπηγείου χωρίς άδεια, με συνέπεια την πλήρη καταστροφή του παραγωγικού ιστού του Πειραιά, είτε την πλήρη νόθευση του ανταγωνισμού επισκευαστικών δραστηριοτήτων στον Πειραιά και ευρύτερα, αφού ο ΟΛΠ/COSCO θα αξιοποιεί καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση του ως διαχειριστής του πρώτου λιμένα της χώρας ;

Η εν λόγω σχεδιαζόμενη δραστηριότητα του ΟΛΠ (“ONE STOP SERVICE”), δεν σχετίζεται επουδενί με την από μέρους μας άσκηση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, οι οποίες θα εκτελούνται αποκλειστικά από τις εκάστοτε ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις – συνεργεία. Εν προκειμένω, η εταιρεία μας (λειτουργώντας για λογαριασμό / εκ μέρους των εκάστοτε πελατών μας) θα αποτελεί τον Διαχειριστή του Έργου (Project Manager), ήτοι τον υπεύθυνο για τη διαχείριση και το συντονισμό της έγκαιρης διεκπεραίωσης – ολοκλήρωσης των εργασιών που θα εκτελούνται αποκλειστικά από τις προαναφερόμενες ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, οι οποίες θα περιλαμβάνονται στην σχετική «Ομάδα Προμηθευτών» και θα επιλέγονται από τον Οργανισμό μέσω μίας δίκαιης διαδικασίας αξιολόγησης, βασιζόμενη στις αρχές της ίσης μεταχείρισης, της διαφάνειας και της μη διάκρισης.

Περαιτέρω, η ως άνω περιγραφόμενη δραστηριότητα είναι απολύτως σύννομη και σύμφωνη με τη Σύμβαση Παραχώρησης, τον κυρωτικό νόμο 4404/2016 αυτής, το Καταστατικό του Οργανισμού, τους εσωτερικούς του κανονισμούς, καθώς και εν γένει την Ελληνική και Ευρωπαϊκή έννομη τάξη. Ο σχηματισμός δε της προαναφερόμενης «Ομάδας Προμηθευτών» αποτελεί πάγια πρακτική ακόμη και σε δημόσιους φορείς (πολλώ δε μάλλον σε μια ιδιωτική εταιρία) και θα λαμβάνει χώρα μέσω μίας ξεκάθαρης διαδικασίας περιέχουσα απολύτως διαφανή κριτήρια αξιολόγησης και επιλογής και βασιζόμενη στις αρχές της ίσης μεταχείρισης, του υγιούς ανταγωνισμού και της μη διάκρισης. Άλλωστε η δημιουργία της εν λόγω «Ομάδας Προμηθευτών», οι οποίοι εξειδικεύονται στην εκτέλεση εργασιών επισκευής πλοίων, δεν έχει καμία απολύτως σχέση και δεν στοχεύει (όπως θέλουν κάποιοι να το παρουσιάσουν), σε καμία περίπτωση, να υποκαταστήσει ή να καταστρατηγήσει το Ειδικό Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων του ν. 3551/2007 (ΦΕΚ Α' 76/02.04.2007), στο οποίο οφείλουν να εγγράφονται βάσει νόμου όλες οι ανωτέρω επιχειρήσεις.

Επιπροσθέτως, θα θέλαμε να τονίσουμε ότι οι χρήστες (ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, διαχειριστές πλοίων κ.λπ.) δύνανται και θα δύνανται να επιλέγουν ελεύθερα τον τρόπο δραστηριοποίησής τους στο Λιμένα, ανάλογα με το συμφέρον και τις ανάγκες τους. Δηλαδή, με τη σχεδιαζόμενη δραστηριότητά μας, ουσιαστικά θα παρέχεται στους χρήστες του λιμένα μία επιπλέον επιλογή – δυνατότητα, χωρίς να αλλάζει τίποτε άλλο σε σχέση με αυτά που ίσχυαν και ισχύουν στο λιμένα Πειραιά μέχρι σήμερα.

Τέλος, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Δικαίου του Ανταγωνισμού, η δεσπόζουσα θέση μίας επιχείρησης δεν αποτελεί από μόνη της αντι-ανταγωνιστικό γεγονός, παρά μόνο η καταχρηστική εκμετάλλευση αυτής (της δεσπόζουσας θέσης), κάτι που δύναται να λάβει χώρα σε περίπτωση που η δεσπόζουσα εταιρεία εκμεταλλεύεται, με συγκεκριμένες (εν τοις πράγμασι και όχι υποθετικές) ενέργειες, τη θέση της, ώστε να περιορίσει ή να εξαλείψει τον ανταγωνισμό. Τέτοιες πράξεις δεν έχουν λάβει χώρα εκ μέρους της εταιρείας μας και, σε κάθε περίπτωση, δε θα μπορούσαν να έχουν λάβει χώρα εκ των προτέρων, ενώ ούτε πρόκειται να λάβουν χώρα εκ μέρους του ΟΛΠ ουδέποτε στο μέλλον.

Αντιθέτως, πέραν των ως άνω αναφερόμενων σχετικά με τη διαδικασία δημιουργίας της «Ομάδας Προμηθευτών», στο πλαίσιο της οποίας όλοι οι υποψήφιοι ξεκινούν από την ίδια αφετηρία και έχουν ίσες ευκαιρίες συμμετοχής και εισαγωγής, ο ΟΛΠ τηρούσε, τηρεί και θα συνεχίσει να τηρεί απαρέγκλιτα το σύνολο των διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης, του κυρωτικού νόμου αυτής, των εσωτερικών του Κανονισμών, καθώς και της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής έννομης τάξης εν γένει και, ειδικότερα, μεταξύ άλλων, θα συνεχίσει, ως προς όλους τους χρήστες του λιμένα (είτε αυτοί αποτελούν μέλη της Ομάδας Προμηθευτών είτε όχι), να παρέχει απρόσκοπτη πρόσβαση στις σχετικές εγκαταστάσεις, υποδομές, ανωδομές και υπηρεσίες του λιμένα Πειραιά, να τηρεί τις αρχές της ισότιμης πρόσβασης, της αντικειμενικότητας, της αναλογικότητας, της ίσης μεταχείρισης και της μη διάκρισης, να προάγει τον ανταγωνισμό, να τηρεί τους όρους των υφιστάμενων Υποπαραχωρήσεων για ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος και να εφαρμόζει αμερόληπτη και δίκαιη τιμολογιακή πολιτική.

Συνεπώς, βάσει των ως άνω, προκύπτει ότι η σχεδιαζόμενη πρωτοβουλία μας δεν θα έχει καμία βλαπτική – αρνητική συνέπεια στη σχετική αγορά, αλλά, αντιθέτως, θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό και θα αναπτύξει τη δραστηριότητα της ναυπηγοεπισκευής στο λιμένα Πειραιά αξιοποιώντας το Brand name της COSCO SHIPPING, που έχει ισχυρή επιρροή στην παγκόσμια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία (αυξάνοντας τον κύκλο εργασιών των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων και δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας).

Ως προς το ζήτημα της «διέλευσης μεγάλων και πολλών φορτηγών οχημάτων από τον οδικό άξονα της πόλης» λεκτέα τα ακόλουθα:

Οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά του ΟΛΠ είναι παντελώς έωλες, καθότι καθόλο το διάστημα κατασκευής του έργου και συγκεκριμένα από τις 9.11.2020 έως και τις μόλις 180 οχήματα συνολικά και μάλιστα σε περίοδο όπου επικρατούσαν τα μέτρα απαγόρευσης της κυκλοφορίας, πράγμα που σημαίνει ότι η όποια επιβάρυνση ήταν εκ των πραγμάτων σχεδόν μηδενική.

Ήδη τις τελευταίες περίπου 10 ημέρες (δηλαδή από την 30.11.2020) τα φορτηγά που εξυπηρετούν τις ανάγκες του έργου σταμάτησαν οποιαδήποτε διέλευση από τους οδικούς άξονες του Πειραιά και διέρχονται πλέον αποκλειστικά από την χερσαία λιμενική ζώνη, καθώς αυτό κατέστη δυνατόν μόνο τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή και εντός ορισμένου διαστήματος κατά τη διάρκεια της ημέρας (08:00 – 14:30), λόγω του lock down και της μειωμένης ακτοπλοϊκής κίνησης.

Από τις εγκριτικές αποφάσεις για την εκτέλεση του έργου της Νότιας Επέκτασης του Προβλήτα Κρουαζιέρας της ΟΛΠ Α.Ε., δηλαδή τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους του έργου, καθώς και την εγκεκριμένη από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας Αττικής τεχνική μελέτη, προκύπτει με απόλυτη σαφήνεια ότι η μεταφορά αδρανών υλικών δια ξηράς όχι μόνο δεν απαγορεύεται, αλλά προκρίνεται σε σχέση με την δια θαλάσσης μεταφορά, στο βαθμό και όπου αυτό είναι εφικτό.

Σε εφαρμογή των ανωτέρω εγκρίσεων και εντός του αδειοδοτικού πλαισίου του έργου, η ΟΛΠ Α.Ε. υπέβαλε σχέδιο κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο Δήμο Πειραιά με στόχο να δημιουργηθεί όσο το δυνατό μικρότερη συμφόρηση στους δρόμους της πόλης, όπου και συνάντησε την απολύτως αναιτιολόγητη άρνηση του Δήμου να εγκρίνει τη μελέτη αυτή. Σε κάθε περίπτωση διατηρούμε ανοιχτούς τους διαύλους επικοινωνίας με τις Δημοτικές Αρχές για την εξεύρεση της καλύτερης δυνατής λύσης.

Κατά τα λοιπά αναφερόμαστε για το εν λόγω ζήτημα και στην από 13.11.2020 με α.π.(ΟΛΠ) 22612 επιστολή μας προς τους κ.κ. Υπουργούς Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Οικονομικών και την ΡΑΛ.

Ως προς το ζήτημα των «εκτελούμενων εργασιών δίπλα στο Ταφικό Μνημείο του Θεμιστοκλή» λεκτέα τα ακόλουθα:

Οι εν λόγω εργασίες χερσαίας επίχωσης εκτελούνται σύμφωνα με τις εγκριτικές πράξεις του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΚΣΤ' ΕΠΚΑ, 1η ΕΒΑ, Εφ. Εναλ. Αρχαιοτήτων), δηλαδή σε απόσταση πλέον των 100 μέτρων από το μνημείο και σύμφωνα με τους εκεί αναφερόμενους ειδικότερους όρους προκειμένου να διασφαλισθεί η προστασία του μνημείου. Επίσης τελούν υπό την επίβλεψη αρχαιολόγων της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων οι οποίοι έχουν προσληφθεί από την ανάδοχο εταιρεία του έργου (ΤΕΚΑΛ ΑΕ) σε εκτέλεση του από 11/02/2020 με αριθμό πρωτοκόλλου ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΕΑ/ΤΕΑΧΜΕ/72319/49752/ 913/296 εγγράφου της Εφορείας Ενάλιων Αρχαιοτήτων στην αρμοδιότητα των οποίων είναι και η επίβλεψη των εργασιών σχετικές με το ταφικό μνημείο του Θεμιστοκλή. Η ΟΛΠ Α.Ε. προτίθεται όχι μόνο να προστατεύσει το μνημείο αλλά και να το αναδείξει, ώστε με την ολοκλήρωση του έργου να προβάλλεται καλύτερα στους επισκέπτες της περιοχής.

Ως προς το ζήτημα της έγκρισης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) λεκτέα τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 6.5 της προαναφερθείσας Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ ΑΕ και ΕΔ που κυρώθηκε με το ν. 4404/2016:

«6.5 Προς αποφυγή αμφιβολίας, συμφωνείται ότι:

(α) η κατάρτιση, υποβολή και έγκριση του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης ή/και του Αρχικού ΣΑΛ δεν θα αποτελεί προϋπόθεση για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση ή την υλοποίηση οποιωνδήποτε έργων, είτε αυτά υφίστανται τώρα είτε όχι και είτε αναλαμβάνονται από τον ΟΛΠ είτε όχι, με σκοπό τη συμμόρφωσή του ΟΛΠ με τις υποχρεώσεις του βάσει του Άρθρου 7 ή/και 8 ή άλλως (σε κάθε περίπτωση, συνολικά αποκαλούνται τα Αρχικά Έργα), αλλά μόνο στο βαθμό που τα εν λόγω Αρχικά Έργα:

(i) συνάδουν και μπορούν να εναρμονιστούν με τις υφιστάμενες ΕΣΑΛ και τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) (οι Υφιστάμενες Εγκρίσεις)·

(ii) δεν κατασκευάζονται σε συνθήκες που θα αναιρούσαν τις απαγορεύσεις που παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β)·

(iii) στον βαθμό που συνιστούν Υποχρεωτικές Επενδύσεις, έχουν συμμορφωθεί με τις διαδικασίες που παρατίθενται στο Άρθρο 7· και

(iv) έχουν λάβει, κατά τα άλλα, όλες τις άδειες και εγκρίσεις που απαιτούν οι ισχύοντες νόμοι·»

Επίσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο δέκατο ένατο του Ν. 2932/2001 για τις αρμοδιότητες της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων:

«ε) ...Δεν απαιτείται αξιολόγηση και έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, εφόσον, μετά την έγκρισή του, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α` του ν. 4014/ 2011 (Α` 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένος, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος.»

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 3 της ΚΥΑ α.π. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/107017/2006 οι επιβατικοί/ εμπορικοί λιμένες, όπως ο λιμένας Πειραιώς, δεν αναφέρονται στο Παράρτημα Ι της προαναφερόμενης ΚΥΑ όπου περιγράφονται τα σχέδια και προγράμματα για τα οποία απαιτείται η διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης.

Τέλος, με την υπ. αριθμ. 766/2020 απόφαση του 5ου Τμήματος του ΣτΕ επιβεβαιώθηκε ότι οι αποφάσεις της ΕΣΑΛ, τις οποίες κύρωσε ο ν. 4081/2012 (άρθρο 15ο), αποτελούν αδιαμφισβήτητα το εν ισχύ χωροταξικό πλαίσιο στον οποίο εντάσσεται ο στρατηγικός σχεδιασμός για την ανάπτυξη του λιμένα επί του παρόντος και το οποίο παραμένει ισχυρό έως την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος που θα τροποποιεί το εν λόγω πλαίσιο. Επισημαίνεται ότι όλα τα έργα των Υποχρεωτικών Επενδύσεων της ΟΛΠ ΑΕ που εκτελούνται σήμερα βρίσκονται εντός του υφιστάμενου χωροταξικού και στρατηγικού σχεδιασμού, όπως ακριβώς τίθεται η προϋπόθεση της παρα. 6.5 (α)(i) της ΣΠ, ενώ για τις Μη Υποχρεωτικές Επενδύσεις που δεν συμμορφώνονται με τη προαναφερθείσα προϋπόθεση (πχ Ξενοδοχεία, τα οποία δεν προβλέπονται στις προηγούμενες αποφάσεις της ΕΣΑΛ) για αυτά θα αναμένεται η έγκριση της ΣΜΠΕ (η οποία θα τροποποιήσει τον στρατηγικό περιβαλλοντικό και χωροταξικό σχεδιασμό για να τα περιλάβει) και η έκδοση του

νέου ΠΔ όρων δόμησης και χρήσεων γης που θα έχει λάβει υπόψιν τα συμπεράσματά της.

Από τα ανωτέρω προκύπτει με σαφήνεια ότι σε όλες τις «Υποχρεωτικές Επενδύσεις Λιμένα Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου – Προτεραιότητας Ι» (Παράγραφος 7.3 και Παράρτημα 7.2 της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ, Ν 4404/2016), η έγκριση του Master Plan (και κατ' επέκταση της ΣΜΠΕ) δεν αποτελεί προϋπόθεση για την κατασκευή τους.

Παρά ταύτα, δηλαδή παρά το γεγονός ότι η ΟΛΠ Α.Ε. δεν είχε υποχρέωση προς σύνταξη και υποβολή ΣΜΠΕ για την εκτέλεση των έργων των υποχρεωτικών Επενδύσεων, υπέβαλε Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στην Αρχή Σχεδιασμού (ΤΑΙΠΕΔ) την 1.4.2020 με τον α.π. 7032 (ΟΛΠ) και επικαιροποίηση αυτής με βάση τις παρατηρήσεις της Αρχής Σχεδιασμού την 7.5.2020 η οποία και διαβιβάστηκε αρμοδίως στο ΥΠΕΝ την 15.5.2020. Κύριος στόχος της ως άνω ΣΜΠΕ είναι να εξετάσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στρατηγικού χαρακτήρα από τη μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα, όπως αυτή θα διαμορφωθεί όμως έχοντας ως αφετηρία τις Υποχρεωτικές Επενδύσεις και τα ήδη αδειοδοτημένα έργα, μιας και γι' αυτά το πλαίσιο έχει τεθεί από τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ και τον κυρωτικό νομο 4404/2016..

Θα προχωρήσει στα αναγκαία βήματα για την εφαρμογή της Κοινοτικής νομοθεσίας στην διαχείριση των αποβλήτων πλοίων (ΕΚ 2017/352, ΕΚ 2000/59), η οποία έρχεται σε αντίθεση με συγκεκριμένες προβλέψεις του Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων του ΟΛΠ-COSCO; Ειδικότερα, θα προχωρήσει στη δημοσίευση της Οδηγίας 03/2020 της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων προκειμένου αυτή να τεθεί σε ισχύ, η οποία παράτπουα δεν δημοσιεύεται καθώς η νομοθεσία καθιστά υποχρεωτική τη δημοσίευση των πράξεων της Αρχής;

Το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων της ΟΛΠ Α.Ε. συντάχθηκε από την ΟΛΠ Α.Ε. με βάση τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και εγκρίθηκε με την υπ. αρ. 3122.3-1.2/48774/2020/27-07-2020 Απ. ΥΝΑΝΠI τηρώντας όλες τις προβλεπόμενες διαδικασίες σύμφωνα με το αρ. 5 της ΚΥΑ 81111.41-09/2009 συμπεριλαμβανομένων και των γνωμοδοτήσεων της Περιφέρειας Αττικής και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής

– Με ποιο τρόπο ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων θα υποχρεώσει τον ΟΛΠ-Cosco να εφαρμόσει την εγκύκλιο 46/2018 και μάλιστα με αναδρομική ισχύ, με την οποία εντάσσεται το εργατοτεχνικό προσωπικό στους προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ στο λιμάνι του Πειραιά στο καθεστώς των Βαρών και Ανθυγιεινών Επαγγελμάτων;

Η εγκύκλιος 46/2018 του κ. Διοικητή του Ε.Φ.Κ.Α. εντάσσει τους εργατοτεχνίτες που απασχολούνται στους προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ Πειραιά στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα και συνεπώς ούτε για την ΟΛΠ Α.Ε, ούτε για την ΣΕΠ Α.Ε. δεν τίθεται ζήτημα, αφού δεν αναφέρεται σε καμία από τις δύο εταιρίες.

Γνωρίζουμε ότι, μετά την έκδοση της εγκυκλίου, υποκαταστήματα του Ε.Φ.Κ.Α. έχουν εκδώσει (ΠΕΕ) και (ΠΕΠΕΕ) σε βάρος εργοδοτών που δραστηριοποιούνται

στους προβλήτες αυτούς, οι οποίοι με την σειρά τους έχουν προσφύγει στα διοικητικά Δικαστήρια θεωρώντας μη νόμιμη την εγκύκλιο.

Προς το παρόν δεν έχει εκδοθεί δικαστική απόφαση. Όμως, σε κάθε περίπτωση, θεωρούμε ότι η Επιτροπή Βαρέων και Ανθυγιεινών Επαγγελματιών θα πρέπει να επιληφθεί του θέματος αυτού, ώστε να αποσαφηνίσει τα πράγματα τηρώντας την νόμιμη διαδικασία.

-Θα επιβάλλουν την τήρηση της νομοθεσίας αναφορικά με την υποχρέωση του ΟΛΠ να προχωρήσει στη συνεδρίαση του Συμβουλίου Χρηστών Λιμένος ΟΛΠ με βάση τα όσα προβλέπει ο Νόμος 4504/17;

Πραγματοποιήθηκε συνάντηση Χρηστών Λιμένα στις 28/8/2019. Κατά την περίοδο του 2020 δεν πραγματοποιήθηκε συνάντηση λόγω της πανδημίας.

Σημειώνουμε όμως, ότι έχουν απαντηθεί επιστολές των Φορέων (είτε συμμετέχουν είτε όχι στο Συμβούλιο) καθώς και ερωτήσεις της ΡΑΛ για τα αναφερόμενα στην Ερώτηση των Βουλευτών θέματα που έχουν τεθεί από τους Φορείς.