



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση
Λιμένων»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θέμα:

**Οι Πολιτικές και το Θεσμικό Πλαίσιο για τη Συλλογή
και τη Διαχείριση Αποβλήτων και Καταλοίπων
Φορτίου Πλοίων στην Ελλάδα**

**Policies and Legal Framework for Collection and
Handling of Ship – generated Waste and Cargo
Residues in Greece**

Φανούριος Λυριντζάκης (Α.Μ.: ΔΛΜ-19-010)

Επιβλέπουσα: Δρ. Θεοδώρα Γιαντσή, Ε.Δι.Π. Ε.Μ.Π.

Αθήνα

Ιούνιος 2024

Δήλωση Συγγραφέα Μεταπτυχιακής Εργασίας

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Φανούριος Λυριντζάκης του Σταύρου με αριθμό μητρώου ΔΛΜ-19-010 φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση Λιμένων του Τμήματος του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Ο Δηλών



Μέλη Τριμελούς Επιτροπής

Ευχαριστίες

Ολοκληρώνοντας τον κύκλο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», θα ήθελα αρχικά να ευχαριστήσω τη Διεύθυνση του Προγράμματος, το Διδακτικό Προσωπικό και τη Γραμματεία για την άψογη οργάνωση και το υψηλότατο επίπεδο των γνώσεων που παρείχαν τόσο σε εμένα όσο και στους υπόλοιπους αγαπητούς συναδέλφους και συμφοιτητές μου.

Ασφαλώς ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα από καρδιάς να απευθύνω προς την Επιβλέπουσα Καθηγήτρια μου, την εξαιρετική Επιστήμονα, Δρ. Θεοδώρα Γιαντσή, η οποία με παρότρυνε να συνεχίσω και με κινητοποίησε προς την εκπλήρωση του στόχου μου, ιδιαίτερα όταν αντιμετώπισα δυσκολίες και εμπόδια. Η Δρ. Γιαντσή με τίμησε με τις συμβουλές της, την άψογη συνεργασία και το πλήρως αξιόπιστο και ενημερωμένο διδακτικό υλικό που συνεχώς μου παρείχε.

Επίσης ευχαριστώ θερμά όλους όσους ήρθα σε επικοινωνία, καθώς με βοήθησαν όχι μόνο να συγκεντρώσω στοιχεία και πληροφορίες αλλά και να κατανοήσω βαθύτερα τις θεματικές του απαιτητικού αντικειμένου που επέλεξα να ασχοληθώ. Ευχαριστώ λοιπόν τον κ. Θεόδωρο Μέξη και την κα. Αναστασία Τζιότζιου για τον χρόνο που αφιέρωσαν και για την πολύτιμη συμβολή τους.

Τέλος ευχαριστώ τους γονείς μου, τα αδέρφια μου, τους φίλους μου, τους συγγενείς μου, τους συνεργάτες μου και την Μίρνα για τη διαρκή βοήθεια, παρότρυνση, παραίνεση και εμπύχωση στην εκπλήρωση των στόχων μου. Χωρίς αυτούς κανένα επίτευγμά μου δεν έχει αξία.

Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία αναλύθηκαν οι πολιτικές και το θεσμικό πλαίσιο για τη συλλογή και τη διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων στην Ελλάδα. Οι λιμένες είναι το μέρος υποδοχής των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου από τα πλοία και οι φορείς που τους διαχειρίζονται έχουν ευθύνη στην παραλαβή, στη συλλογή και στην επεξεργασία των αποβλήτων των πλοίων και των καταλοίπων φορτίου. Λόγω του δαιδαλώδους θεσμικού πλαισίου, το οποίο απορρέει από τις διεθνείς, ευρωπαϊκές και ελληνικές πολιτικές, επιλέχθηκε να δοθεί περισσότερη έμφαση στα εξής: Πρώτον στη βασική νομοθεσία που διέπει τις εγκαταστάσεις υποδοχής των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου πλοίων στους λιμένες της Ελλάδας· δεύτερον στην αγορά των παρόχων που παρέχουν, κατόπιν διαδικασιών και έναντι αμοιβής, την υπηρεσία συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, αντί των φορέων διαχείρισης των ελληνικών λιμένων, προς τα πλοία/χρήστες· και τρίτον στους προβληματισμούς που ανακύπτουν και σχετίζονται με τα προαναφερθέντα.

Οι κύριοι άξονες της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση και η ανάλυση των πιο ουσιωδών νομοθεσιών του θεσμικού πλαισίου για την παράδοση και την παράκτια διαχείριση των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων στην Ελλάδα, καθώς και οι προκλήσεις που τίθενται στην αγορά της παροχής της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας. Επίσης καταβλήθηκε προσπάθεια να αναδειχθούν οι πιο σημαντικές και ρηξικέλευθες ρυθμιστικές πτυχές των τελευταίων ετών. Συμπληρωματικά διατυπώθηκαν ουσιαστικές αναφορές στις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές λιμενικές πολιτικές και στο Διεθνές, Ευρωπαϊκό και Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για τη συλλογή και διαχείριση των απόβλητων και κατάλοιπων φορτίου πλοίων όπως ισχύει σήμερα, καθώς και στα κύρια προβλήματα που παρατηρούνται κατά την εφαρμογή του. Όπως είναι φυσικό, τόσο το ευρωπαϊκό όσο και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο έχουν υποστεί τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, ενώ η διεθνή σχετική νομοθεσία συνεχώς εξελίσσεται. Από τις αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο διαφαίνονται θετικές προοπτικές για την ανάπτυξη του κλάδου, ενώ η μέγιστη βελτιστοποίηση των αλλαγών μπορεί να ταχθεί προς όφελος τόσο των χρηστών όσο και των παρόχων των υπηρεσιών και φυσικά του περιβάλλοντος.

Επιπρόσθετα αποτυπώθηκε η υφιστάμενη κατάσταση στην Ελλάδα, μιας χώρας με πολλούς μικρούς λιμένες και με πολλούς φορείς διαχείρισης λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία έγκειται στα νοτιοανατολικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επισημάνθηκαν λοιπόν στην παρούσα εργασία οι πιο αξιοσημείωτες ελληνικές λιμενικές πολιτικές αναφορικά με το θέμα και ασκήθηκε κριτική για τα ζητήματα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη ελληνική αγορά.

Ας σημειωθεί ακόμη ότι εξετάστηκαν στην παρούσα εργασία, ως μελέτες περιπτώσεων, οι αποφάσεις έντεκα (11) φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων στην Ελλάδα για να διαπιστωθεί αν, από το 2019 που εφαρμόζεται ο Κανονισμός 2017/352, έχουν υλοποιηθεί περισσότερα βήματα προς την κατεύθυνση του μοντέλου της (δυσνητικά υπό όρους) απελευθέρωσης της αγοράς ανάδειξης παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων ή προς την κατεύθυνση του μοντέλου περιορισμού των παρόχων. Επίσης εκτέθηκαν και αναλύθηκαν οι Αποφάσεις 245/2022, 1558/2022 και 378/2023 του Συμβουλίου της Επικρατείας (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο της Ελλάδας), οι οποίες εμπειρεύουν τη (μέχρι και σήμερα) δημοσιευμένη κρίση των Δικαστικών Αρχών περί της νομιμότητας, ορισμένων εκ των ανωτέρω, αποφάσεων των φορέων.

Τέλος οι αναγνώστες δύνανται να εντρυφήσουν σε ζητήματα ανταγωνισμού μέσω της παράθεσης των δημοσιευμένων στοιχείων και των πληροφοριών της εκκρεμούς, από το 2021, έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού στον κλάδο της διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Επιδιώχθηκε η λεπτομερής καταγραφή και ο σχολιασμός των, σε κάποιες περιπτώσεις συγκρουόμενων, προσεγγίσεων των εμπλεκόμενων μερών και καταγράφηκαν τα πορίσματα της πρωτογενούς έρευνας επί των προβληματισμών που ξεχώρισαν στο πλαίσιο της ανωτέρω κλαδική έρευνας, από όσους επιχειρηματολόγησαν πως αδικούνται από τη σημερινή κατάσταση που επικρατεί στην αγορά.

Οι πάροχοι πρέπει να μεταχειρίζονται ισότιμα, δίκαια και χωρίς αμεροληψίες κατά τη διεξαγωγή των διαδικασιών για τη χορήγηση άσκησης δικαιώματος δραστηριοποίησης στις λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας των φορέων διαχείρισης λιμένων όταν επιλέγεται το μοντέλο των πολλαπλών παρόχων, καθώς και κατά τη διεξαγωγή των διαγωνισμών για την κατάρτιση σχετικής σύμβασης με τον εκάστοτε φορέα διαχείρισης του λιμένα, όταν επιλέγεται το μοντέλο του περιορισμού των παρόχων. Η αυξημένη διαφάνεια και η ενίσχυση του ανταγωνισμού πρέπει να βρίσκονται πάντοτε στον πυρήνα της στοχοθεσίας του ελληνικού κράτους. Οι νέες νομοθεσίες μπορούν να προσφέρουν πλεονεκτήματα προς αυτή την κατεύθυνση. Περαιτέρω η παρουσίαση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου και η ανάδειξη των αδυναμιών του εκκινεί τον ουσιαστικό διάλογο για την ταχύτερη εξεύρεση λύσεων. Η ανάλυση των νέων νομοθεσιών και των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κρίνεται ικανή να συνεισφέρει όχι μόνο στη διαμόρφωση ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού θεσμικού πλαισίου στην Ελλάδα για την υποδοχή των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, αλλά και στη χάραξη μιας προσοδοφόρας και επωφελούς ελληνικής λιμενικής πολιτικής για τη συγκεκριμένη πολύ σημαντική λιμενική υπηρεσία.

Λέξεις – Κλειδιά: Θεσμικό Πλαίσιο, Απόβλητα και Κατάλοιπα Φορτίου Πλοίων, Λιμένας, Λιμενική Εγκατάσταση, Φορέας Διαχείρισης, Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων, Πάροχοι, Υπουργική Απόφαση, Οδηγίες, Κανονισμοί, Νόμοι, Διεθνή Σύμβαση Marpol, 73/78, Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Abstract

In this thesis the policies and the legal framework for the collection and handling of ship - generated waste and cargo residues in Greece were analysed. Ports are the place of reception of ship - generated waste and cargo residues and the authorities that manage them are responsible for the reception, collection and treatment of ship - generated waste and cargo residues. Due to the complexity of the legal framework arising from International, European and Greek policies, it was chosen to focus more on the following: Firstly, on the basic legislation that governs the reception facilities for ship - generated waste and cargo residues in Greek ports; secondly, on the market for providers who provide, after procedures and for a fee, the service of collecting and handling waste and cargo residues from ships, in place of the Greek port management authorities, to ships/users; and thirdly, on the concerns that arise and are related to the aforementioned.

The main aspects of this thesis are the presentation and analysis of the most essential legislation of the legal framework for the delivery and coastal management of ship - generated waste and cargo residues in Greece, as well as the challenges posed in the market for the provision of this port service. An attempt was also made to highlight the most important and groundbreaking regulatory aspects of recent years. In addition, substantial references were made on the International and European port policies and on the International, European and Greek legal framework for the collection and management of ship - generated waste and cargo residues as it is currently in force, as well as on the main problems observed during its implementation. Of course, both the European and the national legal framework have been subject to amendments and revisions, while international legislation in this area is constantly evolving. The changes in the legal framework show positive prospects for the development of the industry, while the maximum optimisation of the changes can benefit both users and service providers and, of course, the environment.

In addition, the current situation in Greece was described; Greece is a country with many small ports and with many port and port facility management authorities, which lies on the south-eastern border of the European Union. Therefore, in this thesis the most notable Greek port policies on the subject were highlighted and the issues related to the specific Greek market were criticized.

It should also be noted that the actions of eleven (11) port facility management authorities in Greece were examined in this thesis, as case studies, to determine whether, since 2019 when Regulation 2017/352 became applicable, more steps have been taken towards the model of (potentially conditional) liberalisation of the market for the provision of delivery, reception and

management of ship - generated waste and cargo residues or towards the model of restriction of providers. Also, the Decisions 245/2022, 1558/2022 and 378/2023 of the Council of State (Supreme Administrative Court of Greece) were presented and analysed, which contain the (up to now) published judgment of the Judicial Authorities concerning the legality of, some of the above, decisions of the port authorities.

Finally, readers can be familiarised with competition issues by the presentation of published data and information from the pending, as of 2021, Hellenic Competition Commission investigation into the management of ship - generated waste and cargo residues. A detailed documentation and commentary of the, in some cases conflicting, approaches of the parties involved was attempted and the findings of the primary research were presented on the concerns that stood out in the context of the above sectoral research, by those who argued that they are not being treated fairly by the current market situation.

Providers of port services must be treated equally, fairly and without discrimination when the procedures for obtaining authorisation are carried out to operate in the port facilities, under the responsibility of the port managing authorities, when the multiple provider model is chosen, as well as when the tendering procedure is carried out for the conclusion of a contract with the relevant port managing authority, when the provider limitation model is chosen. Increased transparency and enhanced competition must always be at the core of the Greek state's agenda. The new legislation can offer advantages towards this direction. Furthermore, the presentation of the current legal framework and the highlighting of its weaknesses initiates a meaningful dialogue to find solutions more rapidly. The analysis of the new legislation and policies of the European Union is considered capable of contributing not only to the development of a modern and effective legal framework in Greece for the reception of ship - generated waste and cargo residues, but also to the elaboration of a profitable and beneficial Greek port policy for this very significant port service.

Keywords: Legal Framework, Ship - Generated Waste and Cargo Residues, Port, Port Facility, Management Authority, Ship Generated Waste Reception and Management Plan, Providers, Operators, Ministerial Decision, Directives, Regulations, Laws, Marpol International Convention, 73/78, Hellenic Competition Commission.

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες	vii
Περίληψη	ix
Abstract.....	xii
Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή	1
1.1 Αντικείμενο – Σκοπός της διπλωματικής.....	1
1.2 Διάρθρωση της διπλωματικής.....	1
1.3 Μεθοδολογία εκπόνησης της διπλωματικής.....	3
Κεφάλαιο 2. Το θεσμικό πλαίσιο.....	5
2.1 Προοιμιακές σκέψεις	5
2.2 Βασικές έννοιες και ορισμοί.....	10
2.3 Διεθνές θεσμικό πλαίσιο	13
2.4 Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο	25
2.4.1 Η προϊσχύουσα Οδηγία 2000/59	27
2.4.2 Η ισχύουσα Οδηγία 2019/883.....	33
2.4.3 Η ευρωπαϊκή αγορά των παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων – Ο Κανονισμός 2017/352 και οι ευρωπαϊκές πολιτικές που οδήγησαν στη θέσπισή του.....	48
2.4.4 Άλλες νομοθεσίες της ΕΕ.....	74
2.5 Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο	77
2.5.1 Η προϊσχύουσα ΚΥΑ 8111/2009	79
2.5.2 Η ισχύουσα ΚΥΑ 3122/2021	82
2.5.3 Η κατάργηση του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017.....	95
Κεφάλαιο 3. Η ελληνική λιμενική πολιτική για την υπηρεσία παροχής ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων	101
3.1 Η διακυβέρνηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος	101
3.2 Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων	108
Κεφάλαιο 4. Η ελληνική αγορά των παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων ...	115
4.1 Οι αποφάσεις ελληνικών φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352.....	115
4.1.1 Η περίπτωση της Σ.Ε.Π. Α.Ε.....	116

4.1.2 Η περίπτωση της Ο.Λ.Θ. Α.Ε.	118
4.1.3 Η περίπτωση της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.	124
4.1.4 Η περίπτωση της Ο.Λ.Η. Α.Ε.	144
4.1.5 Η περίπτωση της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	150
4.1.6 Η περίπτωση της Ο.Λ.Ε. Α.Ε.	165
4.1.7 Η περίπτωση της Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε.	168
4.1.8 Η περίπτωση της Ο.Λ.Κ. Α.Ε.	172
4.1.9 Η περίπτωση της Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	180
4.1.10 Η περίπτωση της Ο.Λ.Β. Α.Ε.	188
4.1.11 Η περίπτωση του Δ.Λ.Τ. Σύρου.	190
4.2 Νομολογία από το Συμβούλιο της Επικρατείας για τις αποφάσεις ορισμένων ελληνικών φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων περί περιορισμού των παρόχων.	190
4.2.1 Η Απόφαση 1245/2022 του ΣΤΕ για την Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.	191
4.2.2 Η Απόφαση 1558/2022 του ΣΤΕ για την Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε.	193
4.2.3 Η Απόφαση 378/2023 του ΣΤΕ για την Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	200
Κεφάλαιο 5. Η υπό εξέλιξη κλαδική έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού στον κλάδο της διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων	207
5.1 Η τηλεδιαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού – Η πρώτη δημόσια διαβούλευση	211
5.2 Η προσέγγιση της ΕΛΙΜΕ – Εν γένει νομικά αποδεκτή από τη νομολογία του ΣΤΕ	213
5.2.1 Οι κυριότεροι λόγοι επιλογής του μοντέλου περιορισμού στον αριθμό των παρόχων από την πλειοψηφία των φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων	216
5.3 Η προσέγγιση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας – Η Απόφαση 2964/2020 του ΣΤΕ και η Απόφαση 180/2020 της ΡΑΛ	222
5.4 Η προσέγγιση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας.	230
5.5 Η προσέγγιση των παρόχων υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων.	233
Κεφάλαιο 6. Συμπεράσματα.	251
Βιβλιογραφία	255
Πίνακας 1. Εγκριτικές αποφάσεις των Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων των δεκατριών (13) Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. στην Ελλάδα	89

Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή

1.1 Αντικείμενο – Σκοπός της διπλωματικής

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας είναι εν γένει η ανάλυση των πολιτικών και του θεσμικού πλαισίου για τη συλλογή και τη διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, το αντικείμενο της εργασίας είναι η μελέτη της βασικής νομοθεσίας που ισχύει για τις εγκαταστάσεις υποδοχής των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου πλοίων στους λιμένες της Ελλάδας και η διερεύνηση των διεθνών, ευρωπαϊκών και ελληνικών πολιτικών που οδήγησαν στη ψήφισή του. Παράλληλα επιχειρήθηκε να μελετηθεί, να εξεταστεί και να σχολιαστεί εκτενώς η ελληνική αγορά των παρόχων (κυρίως είναι ιδιωτικές εταιρείες) συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Το συγκεκριμένο πρωτότυπο εγχείρημα δεν έχει επιχειρηθεί (με ημερομηνία αναφοράς την 26^η Ιουνίου 2024) στο πλαίσιο άλλης μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας στην Ελλάδα (από όσες είναι δημοσιευμένες στο Διαδίκτυο μέχρι και την ανωτέρω ημερομηνία αναφοράς) σε ανάλογο βαθμό, τρόπο προσέγγισης και μεθοδολογία εκπόνησης. Συνοψίζοντας, σκοπείται να γίνουν κατανοητές, τόσο στον μέσο αναγνώστη όσο και στον έμπειρο ερευνητή, οι διαστάσεις του θέματος και οι τιθέμενοι, επίκαιροι προβληματισμοί, ώστε να δοθεί η απαραίτητη ώθηση στην εξέλιξη της επιστημονικής έρευνας για το εξεταζόμενο αντικείμενο.

1.2 Διάρθρωση της διπλωματικής

Η ανάλυση του θέματος της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε σε έξι (6) Κεφάλαια.

Στο 1^ο Κεφάλαιο εντοπίζεται το αντικείμενο, ο σκοπός, η μεθοδολογία εκπόνησης και η περιγραφή της δομής της παρούσας εργασίας.

Στο 2^ο Κεφάλαιο καταγράφηκαν ορισμένες προλογικές σκέψεις για το θέμα της παρούσας εργασίας και προσεγγίστηκε ολοκληρωμένα το Διεθνές, Ευρωπαϊκό και Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για τη συλλογή και τη διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, με έμφαση στην αγορά των παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Επίσης επισημάνθηκαν οι πολιτικές από πλευράς διεθνών και ευρωπαϊκών οργάνων και θεσμών που οδήγησαν στη θέσπιση του πιο σημαντικού νομοθετικού πλαισίου (μέχρι και σήμερα) για την λιμενική υπηρεσία

της συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων και για τη ρύθμιση της πρόσβασης στη σχετική αγορά.

Στο 3^ο Κεφάλαιο εστιάστηκε το ενδιαφέρον στην Ελληνική λιμενική πολιτική για την υπηρεσία παροχής ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίου. Αναλύθηκε, συνοπτικά, ο τρόπος διακυβέρνησης του Ελληνικού λιμενικού συστήματος και η συσχέτισή του με την υπό εξέταση υπηρεσία της συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Ταυτόχρονα δόθηκε έμφαση στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων και επιδιώχθηκε να καταστεί σαφές πως η κατάργηση των αποφασιστικών αρμοδιοτήτων της ασκεί έντονη επίδραση στη σημερινή αποτύπωση της κατάστασης στην υπό εξέταση αγορά.

Στο 4^ο Κεφάλαιο επιχειρήθηκε η διεξοδική μελέτη της ελληνικής αγοράς των παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων μέσω των αποφάσεων έντεκα (11) ελληνικών φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352. Το ανωτέρω Κεφάλαιο ολοκληρώθηκε με τη Νομολογία από το Συμβούλιο της Επικρατείας για τις αποφάσεις ορισμένων ελληνικών φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων σχετικά με την επιλογή τους για περιορισμό των παρόχων.

Στο 5^ο Κεφάλαιο αναδείχθηκε η εν εξελίξει έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού στον κλάδο της διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Η κατηγοριοποίηση και η περιγραφή των απόψεων όλων των ενδιαφερόμενων μερών, που έλαβαν μέρος στην πρώτη δημόσια τηλεδιαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για το επίμαχο θέμα, συνέδραμε στη βαθύτερη κατανόηση των προβλημάτων και στη συνειδητοποίηση της ανάγκης αναζήτησης λύσεων σε αυτά.

Στο 6^ο Κεφάλαιο ο συγγραφέας της παρούσας εργασίας κατέληξε στα συμπεράσματα που εξήχθησαν από την ανάλυση του θέματος. Η κριτική του θεσμικού πλαισίου, των πολιτικών, των φαινομένων που επικρατούν στη λιμενική υπηρεσία της παροχής ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων και της προκείμενης ελληνικής αγοράς των παρόχων μπορεί να αποτελέσει το εναρκτήριο σημείο για τη βελτίωση της ποιότητας της υπηρεσίας, για τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, της προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και για τη μείωση του κόστους, που αναπόφευκτα επιβαρύνει τον τελικό χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες διενεργούνται αποκλειστικά μέσω των λιμένων.

1.3 Μεθοδολογία εκπόνησης της διπλωματικής

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας βασίστηκε πρώτον στη δευτερογενή έρευνα, μέσω της αναλυτικής και ουσιαστικής ανασκόπησης της βιβλιογραφίας, τόσο σε ελληνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, και δεύτερον στην πρωτογενή έρευνα μέσω επικοινωνιών με ορισμένους Φορείς Διαχείρισης Λιμένων, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και διάφορες υπαγόμενες σε αυτό οργανικές μονάδες, μερικούς παρόχους της υπό εξέταση λιμενικής υπηρεσίας, τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας και τις σχετικές Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές, οι οποίες είναι η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων και η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Τα δεδομένα και τα στοιχεία που αντλήθηκαν κρίθηκαν πως είναι από αξιόπιστες και έγκυρες πηγές. Οι επαφές που έγιναν με όσα από τα εμπλεκόμενα μέρη ανταποκρίθηκαν, επέτρεψαν να ελεγχθεί αποτελεσματικότερα η διαδικασία συγκέντρωσης των δεδομένων και να επιτευχθεί έτσι ομαλότερα η προσαρμογή τους στις ανάγκες της παρούσας εργασίας. Αν μη τι άλλο και η δευτερογενής έρευνα που έλαβε χώρα οδήγησε στη συλλογή πολυάριθμων χρήσιμων δεδομένων, τα οποία υποστήριξαν τη συγκριτική ανάλυση διαφορετικών προσεγγίσεων και σχολών σκέψης.

Επίσης επιδιώχθηκε μέσω των παρατιθέμενων Δικαστικών Αποφάσεων να διαπιστωθεί αν οι αποφάσεις ορισμένων φορέων διαχείρισης λιμένων για την αιτιολογημένη επιλογή του μοντέλου του περιορισμού των παρόχων συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων (οι οποίες αντανακλούν τις αποφάσεις της πλειοψηφίας των φορέων διαχείρισης λιμένων) είναι σύνομες με βάση την κρίση των Δικαστικών Αρχών και να εξεταστεί με ποιο σκεπτικό έγινε από τους Ανώτατους Δικαστικούς Λειτουργούς η υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στους νομικούς κανόνες.

Τα στοιχεία λοιπόν που συγκεντρώθηκαν από τις βιβλιογραφικές πηγές και από την πρωτογενή έρευνα συνέδραμαν στην ανάδειξη καίριων προβληματισμών και στην κατ' επέκταση βαθύτερη διερεύνησή τους, που συνιστά τον πιο σημαντικό παράγοντα για να εκκινήσει η διαδικασία εξεύρεσης προτάσεων και λύσεων. Με αυτόν τον τρόπο η παρούσα εργασία συνεπικουρεί στην εξέλιξη της επιστημονικής έρευνας και φιλοδοξεί να ενισχύσει τον διάλογο μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, προκειμένου τα εκατέρωθεν συμφέροντα να συγκλίνουν προς ένα (όσο το δυνατόν) κοινό, και επωφελές για όλους, όραμα για την λιμενική υπηρεσία της συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων.

Κεφάλαιο 2. Το θεσμικό πλαίσιο

2.1 Προοιμιακές σκέψεις

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους θαλάσσιους λιμένες, τόσο για το εμπόριό της με τον υπόλοιπο κόσμο όσο και εντός της εσωτερικής αγοράς της. Το 74% των εισαγόμενων και των εξαγόμενων εμπορευμάτων και το 37% των εμπορικών συναλλαγών, μέσα στην Ένωση, διακινούνται μέσω των θαλάσσιων λιμένων, οι οποίοι εξασφαλίζουν την εδαφική συνέχεια της Ενώσεως, εξυπηρετώντας την περιφερειακή και την τοπική ναυτιλία που συνδέει περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές. Αποτελούν τους κόμβους από όπου μπορούν να οργανωθούν οι πολυτροπικές εφοδιαστικές ροές του διευρωπαϊκού δικτύου, με αξιοποίηση των συνδέσεων των λιμένων με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τους σιδηροδρόμους και την εσωτερική ναυσιπλοΐα, για να μειωθεί στο μέγιστο δυνατόν ο κυκλοφοριακός οδικός φόρτος και η κατανάλωση ενέργειας. Ως εκ τούτου, η ύπαρξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, επαρκούς επιπέδου εξυπηρέτησης, από πλευράς υπηρεσιών, και οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού είναι ζωτικής σημασίας για να παραμείνει ανταγωνιστική η Ευρωπαϊκή Ένωση στις παγκόσμιες αγορές, να βελτιώσει το δυναμικό της ανάπτυξης και να δημιουργήσει ένα σύστημα μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο βιώσιμο και χωρίς αποκλεισμούς, ώστε να υποστηριχθεί η εσωτερική αγορά, επιτυγχάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την πλήρη ενσωμάτωση των λιμένων σε αλυσίδες αδιάκοπης μεταφοράς και εφοδιαστικής ροής, την αποτελεσματικότερη ανάπτυξη και λειτουργία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών βιομηχανιών στις παγκόσμιες αγορές, την προστασία των παροχών υπηρεσιών ενάντια σε αβεβαιότητες και τη δημιουργία κλίματος πιο ελκυστικού σε δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις. Επί τη βάση των ανωτέρω στόχων, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχουν στοχοθετήσει τη δημιουργία ενός πλαισίου που θα βελτιώνει την απόδοση όλων των λιμένων και θα συμβάλει στην αντιμετώπιση των αλλαγών στις απαιτήσεις των μεταφορών, αποτελώντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, αναπόσπαστο κομμάτι ενός από τους βασικούς στόχους της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για μια αποδοτική από πλευράς πόρων ανάπτυξη, η οποία θα τονώσει την αύξηση του όγκου του εμπορίου και της διακίνησης εμπορευμάτων¹.

¹ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

Στον τομέα των διεθνών συμφωνιών, οι συμβάσεις συνιστούν έγγραφα υπογεγραμμένα από κράτη μέλη διεθνών οργανισμών και στη συνέχεια εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη με την ενσωμάτωσή τους από τις εθνικές έννομες τάξεις. Διεθνής σύμβαση ή συνθήκη εννοείται κάθε συμβατική σχέση που συνάπτεται μεταξύ υποκειμένων του διεθνούς δικαίου και αποσκοπεί στην παραγωγή έννομων αποτελεσμάτων. Στην περίπτωση της ΕΕ, απαιτείται ένα πρόσθετο βήμα, το οποίο περιλαμβάνει την έγκριση της συμφωνίας από το θεσμικό πλαίσιο της. Στην Ελλάδα, ως κράτος-μέλος της ΕΕ από το 1981², τα ιεραρχικά βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν: τη Διεθνή Σύμβαση, τις νομικές πράξεις της ΕΕ (όπως Κανονισμός, Οδηγία ή Απόφαση³) και τέλος τις εθνικές νομικές πράξεις με τη μορφή Νόμου ή Προεδρικού Διατάγματος ή (Κοινής) Απόφασης ή συνδυασμού των ανωτέρω. Στην περίπτωση της νομοθεσίας περί αποβλήτων πλοίων, η διαδικασία είναι πιο περίπλοκη λόγω του γεγονότος ότι η διαχείριση των αποβλήτων επί των πλοίων υπόκειται στις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization, στο εξής IMO) μέχρι την παράκτια παράδοσή τους, όπου και άλλες συμβάσεις ή νομοθετικές πράξεις τίθενται σε ισχύ⁴.

Στη σύγχρονη εποχή η περιβαλλοντική ευαισθησία επεκτείνεται σε ποικίλους τομείς και εκφάνσεις της καθημερινότητας, μια από τις οποίες είναι φυσικά η οικολογική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η συλλογή και διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων είναι καίριας σημασίας ευθύνη του λιμένα, για να συμβαδίζει με τις Πολιτικές, τις Οδηγίες και τους Κανονισμούς της ΕΕ. Αρκετές επιβλαβείς ουσίες και απόβλητα κάθε είδους καταλήγουν συχνά στη θάλασσα, υποβαθμίζοντας το θαλάσσιο περιβάλλον και δημιουργώντας αδυναμίες στο ζήτημα της περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Οι ροές αποβλήτων που παράγονται στα πλοία κατά τη διαδρομή και κατά τη διάρκεια των φορτοεκφορτωτικών εργασιών διέπονται από τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78 των Ηνωμένων Εθνών για τα απόβλητα. Η αποτελεσματική παράδοση στην ξηρά και η τελική τους διάθεση αποτελεί υποχρέωση των κρατών μελών. Για να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα και η ασφαλής παράδοση στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής (Port Reception Facilities), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσαν την Οδηγία 2000/59/ΕΕ για τα απόβλητα και τα κατάλοιπα φορτίου πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη τα διεθνή μέτρα του IMO. Η κύρια διαφορά μεταξύ της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78 και της Οδηγίας 2000/59/ΕΕ είναι ότι η πρώτη επικεντρώνεται κυρίως στις εργασίες επί του σκάφους, ενώ η δεύτερη ρύθμιζε τις δραστηριότητες στη ξηρά. Η εφαρμογή της Σύμβασης MARPOL 73/78 και της Οδηγίας 2000/59/ΕΕ στην Ελλάδα, υλοποιήθηκε από την Κοινή Υπουργική

² Για την Ελλάδα στην Ε.Ε.: https://greece.representation.ec.europa.eu/shetika-me-emas/i-ellada-stin-ee_el

³ Βλ. αναλυτικότερα για τη νομολογία τους τη θεματική ενότητα 2.4.

⁴ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

Απόφαση 8111.1/41/2009. Τόσο η Οδηγία όσο και η ΚΥΑ εν τέλει καταργήθηκαν και ισχύουν πλέον νεότερα νομοθετικά κείμενα. Τον Ιανουάριο του 2018 δημοσιεύθηκε πρόταση για νέα Οδηγία, η οποία τελικά ψηφίστηκε και οδήγησε στην έκδοση της Οδηγίας 2019/883. Όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και τους κοινούς κανόνες για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια, οι λιμένες της ΕΕ διέπονται από τον πολύ σημαντικό Κανονισμό 2017/352, που θεσπίζει το σχετικό πλαίσιο για τους λιμένες. Στην Ελλάδα, η ρυθμιστική αρχή που διασφάλιζε την εφαρμογή του Κανονισμού στον τομέα των λιμένων ήταν η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)⁵.

Προβληματίζει στην Ελλάδα, το αν ακολουθούνται οι ορθές πρακτικές στις διαδικασίες χορήγησης δικαιώματος παροχής της υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου και στις διαδικασίες επιλογής του περιορισμού των παρόχων, διότι δεν πρέπει να υπάρχει απόκλιση από την ορθή πολιτική που έχει ορίσει η ΕΕ μέσω του νομοθετικού της έργου.

Λιμενική Πολιτική (Port Policy) χαρακτηρίζεται γενικά η πολιτική που εφαρμόζει το κάθε κράτος ειδικά προς τους εθνικούς λιμένες του, καθώς και η όλη συμπεριφορά δημιουργίας διακυβέρνησης και ανάπτυξης λιμενικής υποδομής στην επικράτειά του. Στρατηγική είναι ο τρόπος της χρήσης και σύζευξης των υπαρχόντων μέσων για την επίτευξη των εταιρικών ή των εθνικών πολιτικών στόχων από τους οποίους πηγάζουν οι (αντικειμενικοί) στόχοι της εταιρείας ή του εθνικού θέματος (για την υποστήριξη των εθνικών συμφερόντων) εν όψει υπάρχουσας ή δυνητικής σύγκρουσης (υπαρκτών ή δυνητικών αντιπάλων). Αποτελεί επιστήμη και τέχνη και βασίζεται στην εμπειρία και στο ταλέντο. Μία ολοκληρωμένη προσέγγιση της στρατηγικής περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο άξονες: την τρέχουσα στρατηγική, η οποία συνδυάζεται με ορατούς, απτούς και άμεσους στόχους και τη μελλοντική στρατηγική σχεδίαση, η οποία συνδυάζεται με ευρύτερους στόχους, μη προσδιορισμένους με ακρίβεια, βασιζόμενους στο στρατηγικό όραμα, τυπικά βάθους 15-ετίας⁶.

Παρά την έμφαση που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση σε περιβαλλοντικά θέματα, πολλά ζητήματα που σχετίζονται με τη διαχείριση αποβλήτων εξακολουθούν να παραμένουν άλυτα, συμπεριλαμβανομένων διαφορετικών ορισμών για ίδιους ή παρόμοιους όρους, καθώς και για περίπλοκες διαδικασίες επεξεργασίας και διάθεσης όλων των ειδών των αποβλήτων. Ο χρόνος που απαιτείται για την υιοθέτηση των μέτρων από το ένα νομικό σύστημα στο άλλο συμβάλλει στην έλλειψη ρυθμίσεων ή σε νέες ρήτρες και διαδικασίες, με αποτέλεσμα τροποποιήσεις και καθυστερήσεις, καθιστώντας έτσι ορισμένα μέτρα

⁵ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁶ Θεοδώρα Γιαντσή, *Εθνική Λιμενική Πολιτική και Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», Αθήνα, Μάρτιος 2020.

παρωχημένα και αναποτελεσματικά. Οι διαφορές στη τελική εφαρμογή μεταξύ των κρατών μελών προσθέτουν πρόσθετη πολυπλοκότητα και σύγχυση. Τα τρέχοντα πρότυπα που θέτει η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για τη βέλτιστη περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων είναι υψηλά, με αποτέλεσμα την ελαχιστοποίηση της διάθεσης και απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα⁷.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, ένας πρόσθετος παράγοντας περιπλοκότητας για τη διαχείριση των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου αποτελεί το δαιδαλώδες τοπίο του εθνικού λιμενικού συστήματος. Λόγω της γεωμορφολογίας της χώρας, όπου υπάρχουν περισσότερα από 3.000 νησιά και λειτουργούν περισσότερες από 1.000 καταγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, η υιοθέτηση, η εφαρμογή και η εποπτεία ενός συστήματος για τη διαχείριση της συλλογής, επεξεργασίας και τελικής διάθεσης των αποβλήτων πλοίων είναι μια πολύ δύσκολη υπόθεση, στην οποία εμπλέκονται πολλοί ενδιαφερόμενοι φορείς, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών και δημοτικών αρχών, περιφερειών, Υπουργείων και, περισσότερο στο παρελθόν από ότι σήμερα, της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων⁸.

Ο κλάδος της διαχείρισης των, στερεών ειδικά, αποβλήτων πλοίων είναι ένας κλάδος με πολλές απαιτήσεις και προκλήσεις. Είναι ιδιαίτερα σημαντικός κλάδος, μιας και συνεισφέρει ενεργά στην προστασία του περιβάλλοντος και στην κυκλική οικονομία. Η διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων είναι γενικότερα μια λιμενική υπηρεσία πολύ σημαντική για τη προστασία του περιβάλλοντος.

Το βασικό νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την εν λόγω λιμενική υπηρεσία είναι η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, η Οδηγία 2019/883, η οποία αντικατέστησε την Οδηγία 2000/59 και ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με την ΚΥΑ 3122/2021, και ο Κανονισμός 2017/352. Η Οδηγία 2019/883 αφορά τον τρόπο παροχής της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας, ενώ ο Κανονισμός 2017/352 αφορά τον τρόπο ανάθεσης της υπηρεσίας. Η ΔΣ MARPOL είναι η κύρια Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία λόγω της λειτουργίας τους ή και λόγω των ναυτικών ατυχημάτων. Η MARPOL ορίζει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ασκείται η διαχείριση των αποβλήτων πλοίων, καθώς θέτει αυστηρές προϋποθέσεις και απαιτήσεις. Στην παρούσα φάση περιέχει έξι Παραρτήματα, το καθένα από τα οποία αφορά τη ρύπανση από συγκεκριμένα υλικά. Ο Κανονισμός 2017/352 εφαρμόζεται σε επτά λιμενικές υπηρεσίες, εκ των οποίων είναι και η συλλογή αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού οι αρμόδιοι φορείς έχουν τις εξής επιλογές: Να θεσπίζουν ελάχιστες απαιτήσεις για την

⁷ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

⁸ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

παροχή λιμενικών υπηρεσιών· να περιορίζουν τον αριθμό των παρόχων· να αναλάβουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· να θεσπίσουν περιορισμούς σχετικά με τους εγχώριους φορείς. Ο Κανονισμός σύμφωνα με το άρθρο 1 αυτού, εφαρμόζεται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, όπως απαριθμούνται σε Παράρτημα του Κανονισμού 2013/1315. Πλήθος ελληνικών λιμένων, οι οποίοι έχουν υποχρέωση εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352 εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτού προβαίνοντας σε σχετικές ανακοινώσεις. Από τις ανακοινώσεις αυτές προκύπτουν διάφορα μοντέλα. Κάποιοι λιμένες λοιπόν εφαρμόζουν τον ορισμό ελάχιστων απαιτήσεων με κατάρτιση καταλόγου παρόχων, ενώ οι περισσότεροι προβαίνουν σε περιορισμό του αριθμού των παρόχων για διάφορους λόγους που θα αναλυθούν και θα αξιολογηθούν στην παρούσα εργασία.

Η διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων είναι μια λιμενική υπηρεσία για την οποία πρέπει να υφίσταται ετοιμότητα οποιαδήποτε ώρα του 24ωρου και οποιαδήποτε μέρα του έτους. Ανεξαρτήτου του είδους των αποβλήτων και της ποσότητας πρέπει ο πάροχος να ανταπεξέλθει σε οποιοδήποτε αίτημα του πλοίου ανά πάσα στιγμή. Τα εμπλεκόμενα μέρη, που είναι οι φορείς διαχείρισης λιμένων, οι πάροχοι και οι χρήστες, οφείλουν να τηρούν τις διατάξεις των νομοθετικών κειμένων, προκειμένου η εν λόγω λιμενική υπηρεσία να παρέχεται άρτια. Για την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας απαιτείται υψηλό κόστος επένδυσης τόσο σε εγκαταστάσεις, εξοπλισμό, μέσα όσο και σε ανθρώπινο δυναμικό. Το ιδιαίτερα αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο έχει συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων και στη μείωση των αποβλήτων που απορρίπτονται στη θάλασσα. Οι φορείς διαχείρισης λιμένων πρέπει να εξασφαλίζουν κατάλληλες εγκαταστάσεις, προκειμένου κάθε αίτημα του χρήστη να εκτελείται με πλήρη επιτυχία. Αυτό το επιτυγχάνουν με εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων. Οι πάροχοι οφείλουν να διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις προκειμένου να παραλαμβάνουν κάθε είδους απόβλητο και να το διαχειρίζονται σύμφωνα πάντοτε με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. Οφείλουν να επενδύουν σε εξοπλισμό, μέσα και ανθρώπινο δυναμικό για να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις μιας τόσο σημαντικής λιμενικής υπηρεσίας. Επιπροσθέτως οφείλουν να βρίσκονται πάντοτε σε ετοιμότητα για την εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένος. Υποχρεούνται να παραλαμβάνουν κάθε είδους απόβλητο, ανεξάρτητα με την παραδιδόμενη ποσότητα. Οι χρήστες οφείλουν να παραδίδουν τα απόβλητά τους σε λιμένες που διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις, παρόχους καθώς και Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων πλοίων. Από την άλλη οι φορείς διαχείρισης λιμένων εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για όλα τα είδη των αποβλήτων, επαρκών για την κάλυψη των αναγκών των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον εκάστοτε λιμένα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση των πλοίων. Η παροχή των ανωτέρω υπηρεσιών

μπορεί να παρέχεται απευθείας από τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης του λιμένος ή/και από έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών και παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, κατά τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 2017/352 και στην Οδηγία 2019/883. Ο πλοίαρχος πλοίου που καταπλέει σε ελληνικό λιμένα, παραδίδει προτού αποπλεύσει από τον εν λόγω λιμένα όλα τα απόβλητα του πλοίου σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες απόρριψης που προβλέπονται στη Σύμβαση MARPOL. Τέλος, είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό πως κάθε απόβλητο χρήζει ειδικής μεταχείρισης.

2.2 Βασικές έννοιες και ορισμοί

Καταρχάς, προκειμένου να γίνει πιο ομαλή η εισαγωγή του αναγνώστη της παρούσας διπλωματικής εργασίας στο θέμα που εξετάζεται, κρίνεται χρήσιμο να επεξηγηθούν συνοπτικά οι πιο βασικές έννοιες και να καταγραφούν οι σχετικοί ορισμοί. Οι ορισμοί αντλούνται από την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και πιο συγκεκριμένα από το άρθρο 2 της ΚΥΑ 3122/2021⁹. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο άρθρο λοιπόν οι βασικές έννοιες του εξεταζόμενου θέματος είναι οι εξής:

- Το «πλοίο»: Πρόκειται για σκάφος κάθε τύπου που λειτουργεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών, των σκαφών αναψυχής, των υδροπτερυγών, των αερόστρωμνων σκαφών, των καταδυόμενων και των πλωτών ναυπηγημάτων.
- Η «σύμβαση MARPOL»: Πρόκειται για διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία.
- Τα «απόβλητα από πλοία»: Είναι όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά τη λειτουργία του πλοίου ή κατά τις εργασίες φόρτωσης, εκφόρτωσης και καθαρισμού, και τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραρτημάτων I, II, IV, V και VI της σύμβασης MARPOL, καθώς επίσης και τα απόβλητα που αλιεύονται παθητικά.
- Τα «απόβλητα που αλιεύονται παθητικά»: Πρόκειται για τα απόβλητα που συλλέγονται στα δίχτυα κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων.
- Τα «κατάλοιπα φορτίου»: Είναι τα υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού του φορτίου τα οποία παραμένουν επί του πλοίου στο κατάστρωμα ή στους χώρους φορτίου ή σε δεξαμενές μετά τη φόρτωση και την εκφόρτωση, συμπεριλαμβανομένων υπερχειλίσεων και διαρροών κατά

⁹ ΚΥΑ 3122/2021 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία: <https://www.elinyae.gr/index.php/ethniki-nomothesia/ya-31223-157116420212021-fek-4790b-18102021>

τη φόρτωση ή εκφόρτωση, σε υγρή ή ξηρά κατάσταση ή συμπαρασυρόμενα σε νερό πλύσης, εξαιρουμένης της σκόνης φορτίου που παραμένει στο κατάστρωμα μετά τη σάρωση ή της σκόνης στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου.

- Η «λιμενική εγκατάσταση παραλαβής»: Πρόκειται για κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση, ικανή να παρέχει την υπηρεσία παραλαβής των αποβλήτων από πλοία.
- Το «αλιευτικό σκάφος»: Είναι κάθε πλοίο που είναι εξοπλισμένο ή χρησιμοποιείται εμπορικά για την αλίευση ψαριών ή άλλων έμβιων πόρων από τη θάλασσα.
- Το «σκάφος αναψυχής»: Πρόκειται για κάθε τύπο πλοίου, με μήκος κύτους 2,5 μέτρων ή μεγαλύτερο, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσής του, το οποίο χρησιμοποιείται για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς και δεν χρησιμοποιείται για εμπορική δραστηριότητα.
- Ο «λιμένας»: Είναι η θέση ή η γεωγραφική περιοχή διαμορφωμένη από βελτιωτικά έργα και εγκαταστάσεις σχεδιασμένη κατά τρόπον ώστε να επιτρέπει κυρίως την υποδοχή πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής αγκυροβολίου εντός της δικαιοδοσίας του λιμένα.
- Η «επαρκής ικανότητα αποθήκευσης»: Πρόκειται για την επαρκή ικανότητα αποθήκευσης των αποβλήτων επί του πλοίου από τη στιγμή του απόπλου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων που είναι πιθανό να παραχθούν κατά τη διάρκεια του δρομολογίου.
- Η «τακτική γραμμή»: Είναι η γραμμή βάσει δημοσιευμένου ή προγραμματισμένου πίνακα αναχωρήσεων και αφίξεων μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή οι επαναλαμβανόμενες διελεύσεις που συνιστούν αναγνωρισμένο χρονοδιάγραμμα.
- Οι «τακτικοί ελλιμενισμοί»: Πρόκειται για τα επαναλαμβανόμενα δρομολόγια του ίδιου πλοίου που συνιστούν σταθερό πρόγραμμα μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή η σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες στάσεις.
- Οι «συχνοί ελλιμενισμοί»: Είναι οι κατάπλοι πλοίου στον ίδιο λιμένα, οι οποίοι πραγματοποιούνται τουλάχιστον μία φορά ανά δεκαπενθήμερο.
- Οι «θαλάσσιες εμπορικές μεταφορές μικρών αποστάσεων»: Είναι η μεταφορά φορτίου ή/και επιβατών μέσω θάλασσας μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στα γεωγραφικά όρια της Ευρώπης ή μεταξύ αυτών των λιμένων και των λιμένων που βρίσκονται σε μη ευρωπαϊκές χώρες με ακτές στις μεσόγειες θάλασσες στα σύνορα της Ευρώπης.
- Το «GISIS» (Global Integrated Ship Information System): Πρόκειται για το παγκόσμιο ολοκληρωμένο σύστημα ναυτιλιακών πληροφοριών που έχει συσταθεί από τον IMO. Απαιτείται τα συμβαλλόμενα μέρη να διατηρούν επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και να κοινοποιούν τις πληροφορίες αυτές

στον IMO. Για τον σκοπό αυτό, ο IMO έχει δημιουργήσει βάση δεδομένων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής εντός του οικείου παγκόσμιου ολοκληρωμένου συστήματος ναυτιλιακών πληροφοριών («GISIS»)¹⁰.

- Η «επεξεργασία»: Είναι οι εργασίες ανάκτησης ή διάθεσης, στις οποίες περιλαμβάνεται η προετοιμασία πριν από την ανάκτηση ή τη διάθεση.
- Το «άμεσο τέλος»: Πρόκειται για το καταβαλλόμενο τέλος για την παροχή των υπηρεσιών λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής και απολύτως εξαρτώμενο από το είδος και την ποσότητα των αποβλήτων.
- Το «έμμεσο τέλος»: Είναι το καταβαλλόμενο τέλος για την παροχή των υπηρεσιών λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, ανεξαρτήτως της πραγματικής παράδοσης αποβλήτων από πλοία.
- Ο «φορέας διαχείρισης λιμένων»: Είναι ο οποιοσδήποτε φορέας που διαχειρίζεται τους λιμένες της περιοχής αρμοδιότητάς του (όπως ενδεικτικά Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε., Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, δημοτικά λιμενικά γραφεία, Ο.Τ.Α., Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε., Ιδιωτικές Επιχειρήσεις). Στον όρο αυτόν περιλαμβάνονται και οι πάσης φύσης επιχειρήσεις που διαθέτουν ιδιωτικές παράκτιες εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν πλοία, στα οποία εφαρμόζεται η ΚΥΑ 3122/2021.
- Ο «πάροχος υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων»: Πρόκειται για κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων πλοίων, στο οποίο έχουν ανατεθεί οι εν λόγω υπηρεσίες από τον φορέα διαχείρισης λιμένων για τα πλοία που καταπλέουν στην περιοχή αρμοδιότητάς του.
- Η «Εθνική Αρμόδια Αρχή για το σύστημα της Ένωσης SafeSeaNet (EASSN)»: Είναι το Τμήμα Θαλάσσιας Επιτήρησης και Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.
- Η «αρμόδια Υπηρεσία»: Είναι η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (πλέον ονομάζεται Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων).
- Η «βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων»: Πρόκειται για τη βάση δεδομένων που αναπτύσσεται, τηρείται και ενημερώνεται από την Επιτροπή, με την οποία συνδέονται όλα τα κράτη μέλη και η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων που προβλέπεται από την Οδηγία 2019/883. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων βασίζεται στη βάση

¹⁰ Απολογική σκέψη 42 της Οδηγίας 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0883>

δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 24 του Π.Δ. 16/2011 (Α΄ 36), όπως εκάστοτε ισχύει, και έχει παρόμοιες λειτουργίες με αυτή τη βάση δεδομένων.

- Το «αγκυροβόλιο»: Είναι η καθορισμένη θαλάσσια περιοχή πλησίον λιμένα, που βρίσκεται εκτός της περιοχής αρμοδιότητας φορέα διαχείρισης λιμένα και εντός αρμοδιότητας της οικείας Λιμενικής Αρχής, στην οποία επιτρέπεται η βραχυχρόνια αγκυροβολία πλοίων και η διενέργεια πράξεων, όπως ανεφοδιασμού, αλλαγής πληρωμάτων, παραλαβής τροφοεφοδίων κ.λπ.

2.3 Διεθνές θεσμικό πλαίσιο

Τα θαλάσσια οικοσυστήματα είναι τα μεγαλύτερα υδάτινα οικοσυστήματα του πλανήτη. Η προστασία τους είναι θέμα τεράστιας κοινωνικής, πολιτικής και οικονομικής σημασίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν σημαντικά στη ρύπανση των θαλασσών. Ο ΙΜΟ αναπτύσσει από το 1973 μια σειρά μέτρων για τη μείωση της ρύπανσης από τη ναυτιλία. Η δημιουργία κατάλληλων εγκαταστάσεων ευκολιών υποδοχής αποβλήτων λιμένων για τα απόβλητα των πλοίων καθώς και η δημιουργία συστημάτων παροχής κινήτρων, ώστε τα πλοία να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις αυτές, αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για τη μείωση των απορρίψεων αποβλήτων πλοίων στη θάλασσα. Το παγκόσμιο ενδιαφέρον για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από λύματα, απόβλητα και κυρίως από πετρέλαιο αυξήθηκε σταδιακά λόγω των ατυχημάτων σε πετρελαιοφόρα καθώς και εξαιτίας της κυκλοφορίας διαρκώς αυξανόμενου στόλου πλοίων παγκοσμίως. Η θαλάσσια ρύπανση δεν μπορεί να λογίζεται πλέον ως μία ακώλυτη χρήση της ελευθερίας των θαλασσών, ενώ δεν στηρίζεται αποκλειστικά στην ευθύνη του κράτους της σημαίας αλλά αφορά τη διεθνή νομοθεσία και συνεργασία για την ενίσχυση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Το κόστος καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης συναρτάται από τον ρυθμό αύξησής της. Συνεπώς όσο μεγαλύτερο είναι το κόστος αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης, τόσο μειώνονται τα οφέλη που αντλεί η παγκόσμια κοινότητα από τις πολλαπλές χρήσεις της, όπως είναι για παράδειγμα η αναψυχή και η αλιεία. Ο προβληματισμός της παγκόσμιας κοινότητας έγκειται κυρίως στα εμπορικά πλοία, ιδίως στα δεξαμενόπλοια, καθώς μεταφέρουν τεράστιες ποσότητες φορτίου.

Το ζήτημα της ρύπανσης των θαλασσών από πετρέλαιο έλαβε σημαντικές διαστάσεις και οδήγησε πολλά κράτη στην επιθυμία να θεσμοθετήσουν διάφορους κανονισμούς, προκειμένου να ελέγξουν τις εκροές πετρελαίου στα χωρικά τους ύδατα. Ως επακόλουθο έλαβε χώρα το 1954 σχετική διάσκεψη στο Ηνωμένο Βασίλειο για τη ρύπανση των θαλασσών από πετρελαιοειδή. Η

συγκεκριμένη διάσκεψη κατέληξε στη «Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο», με τη γνωστή ονομασία «OILPOL». Έναρξη ισχύος της Συνθήκης ήταν η 26^η Ιουλίου 1958. Ο IMO ασκούσε τις λειτουργίες της Συνθήκης. Τροποποιήσεις επί της Συνθήκης έγιναν το 1962, 1969 και 1971. Πρωταρχικά στη Συνθήκη δόθηκε βάση στην εκροή πετρελαιοειδών αποβλήτων από τους χώρους των μηχανημάτων και στη ρύπανση που προκαλείται από τις στερεότυπες διαδικασίες βυτιοφόρων. Αυτές θεωρήθηκαν ως οι δύο θεμελιώδεις αιτίες της ρύπανσης πετρελαίου από πλοία. Στα πετρελαιοειδή συγκαταλέγονται το ακατέργαστο πετρέλαιο, το βαρύ πετρέλαιο diesel, το πετρέλαιο καυσίμων και το λάδι λίπανσης¹¹.

Στη Σύμβαση OILPOL περιλήφθηκαν δύο τρόποι για την επίλυση του προβλήματος της ρύπανσης των θαλασσών από πετρέλαιο. Ο πρώτος τρόπος ήταν η δημιουργία «απαγορευμένων ζωνών». Έγινε επέκταση στα 50 μίλια από το κοντινότερο έδαφος αναφορικά με το όριο απαγόρευσης της εκροής πετρελαίου ή μειγμάτων του, που περιλαμβάνουν περισσότερα από 100 μέρη πετρελαίου ανά εκατομμύριο. Ο δεύτερος τρόπος ήταν η απαίτηση προς τα συμβαλλόμενα μέρη να λάβουν τα αναγκαία και εύλογα μέτρα ώστε να διαμορφωθούν λιμενικές εγκαταστάσεις εντός των εδαφικών ζωνών τους, για να ελαχιστοποιηθεί η ρύπανση των θαλασσών από τις πετρελαιοκηλίδες και τα υπολείμματα αυτών¹².

Το εμπόριο του πετρελαίου τα επόμενα χρόνια αυξήθηκε ραγδαία και οι πρακτικές στον βιομηχανικό τομέα εξελίχθηκαν αισθητά. Έτσι, εμφανίστηκε η ανάγκη για περισσότερη δράση από πλευράς του IMO. Η πρώτη τροποποίηση λοιπόν της Σύμβασης OILPOL έγινε το 1962 και είχε ως περιεχόμενο την επέκταση της ισχύς εφαρμογής της και σε χαμηλότερης χωρητικότητας σκάφη. Επίσης διευρύνθηκαν οι απαγορευμένες ζώνες¹³.

Ένα περιστατικό που συνέβη το 1967 σήμανε σημαντικές εξελίξεις στο ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Το βυτιοφόρο Torrey Canyon όταν εισήλθε στο Αγγλικό Κανάλι προσάραξε και αυτό είχε σαν επίπτωση να εκχυθεί στη θάλασσα το συνολικό φορτίο του, των 120.000 τόνων ακατέργαστου πετρελαίου. Το συγκεκριμένο γεγονός ήταν το σοβαρότερο περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο έως τη δεδομένη χρονική στιγμή και όπως ήταν φυσικό σηματοδότησε πλήθος τεχνικών και νομικών εξελίξεων για να δύναται να αντιμετωπιστεί με ένα εύστοχο σχέδιο δράσης. Ο IMO συγκάλεσε έκτακτη

¹¹ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 20.

¹² Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 20.

¹³ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 21.

σύνοδο του Συμβουλίου του και προχώρησε σε νεότερες τροποποιήσεις τα επόμενα έτη¹⁴.

Το 1969 ο IMO πρόσθεσε κανονισμούς για να περιοριστεί περισσότερο η λειτουργική εκροή πετρελαίου τόσο από τα πετρελαιοφόρα όσο και από τους χώρους μηχανημάτων όλων των σκαφών. Επιπρόσθετα ο IMO αποφάσισε την διεξαγωγή μιας Διεθνούς Διάσκεψης το 1973, για να επιτευχθεί νεότερη διεθνή συμφωνία που θα καθορίζει αυστηρότερους περιορισμούς στα σκάφη για την αποφυγή της ρύπανσης της θάλασσας, του εδάφους και του αέρα. Η Διάσκεψη πραγματοποιήθηκε και υπεγράφη νέα Διεθνή Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, η οποία και αποτελούσε τη σημαντικότερη απειλή κατά του θαλάσσιου οικοσυστήματος¹⁵. Οι λόγοι που αναδείχθηκε η ανάγκη για θέσπιση νέας Σύμβασης ήταν πως η Σύμβαση OILPOL ήταν αναποτελεσματική ως προς την επίτευξη των στόχων της. Σημαντική αδυναμία της ήταν πως η παροχή ευκολιών υποδοχής αφέθηκε στην ευθύνη της Λιμενικής Αρχής και δεν ήταν προαπαιτούμενο για τη συμμόρφωση στην OILPOL. Λόγω της μη υποχρεωτικότητας, δεν παρατηρήθηκε μαζική εγκατάσταση ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων υπό το πρίσμα της OILPOL. Οι εξελίξεις συνεπώς οδήγησαν στη θέσπιση της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973¹⁶.

Πολλές διατάξεις της Συνθήκης OILPOL και των τροποποιήσεών της στο Παράστημα I σχετικά με το πετρέλαιο, ενσωματώθηκαν και στη Σύμβαση του 1973. Πλέον όμως υπήρχε η επιδίωξη να μελετηθούν και να περιοριστούν και άλλες κατηγορίες ρύπανσης από τα πλοία. Εξαιτίας αυτού προέκυψαν Παραρτήματα που κατέγραφαν τις χημικές ουσίες, τα λύματα, τα απορρίμματα και τις επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονταν σε συσκευασμένη μορφή. Η απαιτούμενη προϋπόθεση για να τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση του 1973 ήταν να επικυρωθεί από 15 κράτη, των οποίων ο εμπορικός στόλος συνδυαστικά έπρεπε να συνιστά περισσότερο από το 50% της παγκόσμιας ακαθάριστης χωρητικότητας. Το παράδοξο ήταν πως παρότι κάθε κράτος μπορούσε να συμβληθεί στη Σύμβαση, έως το 1976 συμβαλλόμενα μέρη ήταν μόνο τρεις χώρες, η Κένυα, η Τυνησία και η Ιορδανία, οι οποίες εκπροσώπευαν λιγότερο από το 1% του στόλου της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας¹⁷.

Το ζήτημα της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης από ατυχήματα δεξαμενόπλοιων επανήλθε στην επικαιρότητα τον Φεβρουάριο του 1978, όταν ο IMO έκρινε πως απαιτείται η σύγκληση διάσκεψης για την υιοθέτηση

¹⁴ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 21.

¹⁵ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 21.

¹⁶ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων που καταπλέουν στον Λιμένα του Ηρακλείου*, Δεκέμβριος 2022, σελ. 33.

¹⁷ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 22.

νεότερων μέτρων. Τα νέα μέτρα που ψηφίστηκαν καθόρισαν τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των πετρελαιοφόρων. Αναθεωρείται λοιπόν η Σύμβαση με το Πρωτόκολλο του 1978, και έτσι προκύπτει η «Διεθνή Σύμβαση (Δ.Σ.) MARPOL 73/78»¹⁸.

Η ΔΣ MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) επιβάλλει στα συμβαλλόμενα μέρη την υποχρέωση να διαθέτουν εγκαταστάσεις για την παραλαβή αποβλήτων που παράγονται στα πλοία. Τα λιμάνια αποτελούν σημαντικά κέντρα της παγκόσμιας οικονομίας. Δεδομένου ότι περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν 9 δισεκατομμύρια τόνους φορτίου, τα λιμάνια αποτελούν κόμβους παγκόσμιας οικονομικής σημασίας. Πάνω από 100.000 εμπορικά πλοία μεταφέρουν κάθε είδους φορτία. Η ανεξέλεγκτη θαλάσσια ρύπανση έχει σοβαρές επιπτώσεις όχι μόνο στα θαλάσσια οικοσυστήματα, αλλά και σε ποικίλους άλλους οικονομικούς τομείς (π.χ στον τουρισμό και στην αλιεία). Το 40-80% της θαλάσσιας ρύπανσης προέρχεται από απορρίψεις αποβλήτων. Την πιο κοινή απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί λοιπόν η ρύπανση από πετρέλαιο. Περίπου το 40-80% της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία προέρχεται από παράνομες απορρίψεις αποβλήτων. Τυπικά παραδείγματα των παραγόμενων ελαιωδών αποβλήτων πλοίων αποτελούν τα σεντινόνερα και τα βαρέα πετρελαιοειδή κατάλοιπα από το μηχανοστάσιο, το θαλάσσερμα, συχνά ρυπασμένο από πετρελαιοειδή και τα ξεπλύματα δεξαμενών δεξαμενοπλοίων. Όλα τα είδη αποβλήτων θα πρέπει να μην απορρίπτονται ανεξέλεγκτα. Παρότι η ναυτιλία περιλαμβάνει ένα σημαντικό αριθμό εμπλεκόμενων, το θαλάσσιο περιβάλλον συχνά ρυπαίνεται σκοπίμως. Αυτό συμβαίνει γιατί η ανεξέλεγκτη απόρριψη αποβλήτων είναι πολλές φορές φθηνότερη από την περιβαλλοντική ορθή διαχείρισή τους και επειδή είναι ευκολότερη και ταχύτερη συγκριτικά με την τήρηση της δέουσας διαδικασίας διάθεσης των αποβλήτων σε ευκολίες υποδοχής. Με πρωτοβουλία λοιπόν του IMO, τα Ηνωμένα Έθνη θέσπισαν τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78, ένα αυστηρό, ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Κάθε συμβαλλόμενο στη Συνθήκη μέρος αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει ευκολίες υποδοχής των αποβλήτων πλοίων στους λιμένες του.

Ένα ενδιαφέρον ιστορικό γεγονός είναι πως για να μπορέσει να εκκινήσει η ισχύς της ΔΣ MARPOL έπρεπε να επιτραπεί στις Η.Π.Α. να λάβουν την ιδιότητα του συμβαλλόμενου μέρους με την επίτευξη έστω κάποιας αρχικής συμφωνίας. Αυτό συντελέστηκε όταν δόθηκε η άδεια στις Η.Π.Α. να γίνουν συμβαλλόμενο μέλος, αφού το συγκεκριμένο κράτος αποδέχτηκε καταρχήν αποκλειστικά το Παράρτημα I της Σύμβασης, που αφορούσε το πετρέλαιο, εν αντιθέσει με το Παράρτημα II που σχετιζόταν με τις χημικές ουσίες. Για το δεύτερο Παράρτημα

¹⁸ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων που καταπλέουν στον Λιμένα του Ηρακλείου*, Δεκέμβριος 2022, σελ. 33.

είχε κριθεί πως δεν θα δεσμεύει τις Η.Π.Α. για τρία έτη από την έναρξη ισχύος της Σύμβασης. Με αυτόν τον τρόπο οι Η.Π.Α. επωφελήθηκαν χρονικά ώστε να υπερκεράσουν τεχνικά εμπόδια που δημιουργούσε το Παράρτημα II και που θα ήταν η αιτία να μην επικύρωναν τη Σύμβαση. Τελικά η Διεθνής Σύμβαση MARPOL, που στοχεύει στην αποφυγή της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη πετρελαίου, χημικών, αποβλήτων και άλλων επιβλαβών ουσιών από πλοία, τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983¹⁹.

Η συνηθέστερα εμφανιζόμενη επιβλαβής ουσία είναι, όπως αναφέρθηκε, το πετρέλαιο. Αξίζει να αναφερθεί πως περισσότερη ποσότητα πετρελαίου απορρίπτεται από τα πλοία υπό συνθήκες κανονικής λειτουργίας παρά όταν συμβαίνει κάποιο ατύχημα. Εξαιτίας αυτής της παραδοχής η Σύμβαση MARPOL έχει ως πεδίο εφαρμογής και τις δυο περιπτώσεις ρύπανσης, δηλαδή και της ρύπανσης που προκαλείται από την επιχειρησιακή λειτουργία των πλοίων αλλά και της ρύπανσης που προκαλείται από ατύχημα. Τα κράτη μέλη της ΔΣ MARPOL υποχρεούνται να διενεργούν επιθεωρήσεις στα πλοία που βρίσκονται στους λιμένες και τη θάλασσα, να κατοχυρώνουν την ύπαρξη κατάλληλων και επαρκών διευκολύνσεων υποδοχής των αποβλήτων πλοίων στους λιμένες και να διώκουν τα πλοία που προξενούν ρύπανση. Το πνεύμα της ΔΣ MARPOL είναι περισσότερο προληπτικό παρά κατασταλτικό. Τα άρθρα και τα πρωτόκολλα της αποτελούν το γενικό πλαίσιο ενώ στα Παραρτήματα (Annexes) εντοπίζονται αναλυτικοί κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης²⁰.

Η ΔΣ MARPOL 73/78 περιλαμβάνει 20 άρθρα και 2 πρωτόκολλα, ενώ επίσης αποτελείται επί του παρόντος από έξι Παραρτήματα, που εμπεριέχουν αναλυτικά τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης (τόσο της τυχαίας όσο και από συνήθεις εργασίες) της θάλασσας από συγκεκριμένες κατηγορίες αποβλήτων. Μόνο τα Παραρτήματα I και II είναι υποχρεωτικής εφαρμογής για τα συμβαλλόμενα κράτη μέλη, τα οποία επιβάλλεται να θέσουν σε ισχύ τις απαιτήσεις των αναφερθέντων Παραρτημάτων. Στα περισσότερα Παραρτήματα περιλαμβάνονται ειδικές περιοχές, εντός των οποίων εφαρμόζονται αυστηροί έλεγχοι στις λειτουργικές απορρίψεις πλοίων. Η Μεσόγειος θάλασσα είναι μια από αυτές τις περιοχές. Η πλειοψηφία των χωρών μελών του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) έχουν επικυρώσει τη ΔΣ MARPOL 73/78. Όλα τα πλοία με σημαία κράτους μέλους της ΔΣ MARPOL υπόκεινται στις απαιτήσεις της, ανεξαρτήτως του που πλέουν, ενώ τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για όλα τα εγγεγραμμένα στο νηολόγιο τους σκάφη. Προαιρετικής εφαρμογής τυγχάνουν τα υπόλοιπα, και τα

¹⁹ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 22, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁰ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 23.

κράτη έχουν τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζουν πότε και μέχρι ποιο μέτρο θα τα εφαρμόσουν²¹.

Σύμφωνα με τη ανωτέρω Σύμβαση, οι ροές αποβλήτων που παράγονται στα πλοία εν πλω και κατά τη διάρκεια των εργασιών φορτίου πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία είτε επί του σκάφους είτε μέσω παράδοσης στην ξηρά. Τα ισχύοντα Παραρτήματα, μέχρι και σήμερα, είναι τα ακόλουθα²²:

- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: Κανονισμοί για τη πρόληψη της ρύπανσης από πετρελαιοειδή (ANNEX I, REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL). Τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: Κανονισμοί για έλεγχο ρύπανσης από υγρές τοξικές ουσίες χύδην (ANNEX II, REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUIDS SUBSTANCES IN BULK). Τέθηκε σε ισχύ στις 6 Απριλίου 1987.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III (Αναθεωρημένο): Κανονισμοί για πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες μεταφερόμενες δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή (ANNEX III, REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS). Τέθηκε σε ισχύ στις 1 Ιουλίου 1992.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης από λύματα πλοίων (ANNEX IV, REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS). Τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 2003.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης από απορρίμματα πλοίων (ANNEX V, REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS). Τέθηκε σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 1988.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI: Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης του αέρα από πλοία (ANNEX VI, REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION (αφορά ουσίες που καταστρέφουν την στοιβάδα του όζοντος και αέριες εκπομπές). Τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005.

Όλα τα Παραρτήματα (εκτός από το Παράρτημα III) απαιτούν την ύπαρξη ευκολιών υποδοχής για κάθε τύπου αποβλήτου για να ικανοποιούνται οι ανάγκες των πλοίων που καταπλέουν συνήθως στον λιμένα. Σε περίπτωση όμως που καταστραφεί η συσκευασία και διαρρεύσει το περιεχόμενο, με βάση

²¹ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 23.

²² Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

το Παράρτημα V απαιτείται η ύπαρξη ευκολιών υποδοχής²³. Για την παράδοση των συσκευασμένων επιβλαβών ουσιών του Παραρτήματος III καθ' ύλην αρμόδιος είναι ο πλοίαρχος του πλοίου και έχει το δικαίωμα να παραδώσει τα συγκεκριμένα απόβλητα όπου ίδιος επιθυμεί²⁴. Θα πρέπει να τονιστεί πως αυτά τα υπολείμματα και οι κατεστραμμένες συσκευασίες, όπου τέτοια υπολείμματα περιέχονται, απαιτούν κατάλληλες προφυλάξεις, για την ασφάλεια του ανθρώπου και την αποφυγή ρύπανσης του περιβάλλοντος²⁵.

Το Παράρτημα I (για τα πετρελαιοειδή) περιλαμβάνει όλα τα είδη αποβλήτων από την μεταφορά του πετρελαίου, για παράδειγμα τα καύσιμα, τα κατάλοιπα μηχανοστασίου, το θαλάσσερμα και τα υπολείμματα φορτίου (εκπλύσεις δεξαμενών). Ως "oil" ορίζονται τα πετρελαιοειδή σε κάθε μορφή που περιλαμβάνουν αργό πετρέλαιο, μαζούτ, κατάλοιπα και προϊόντα διυλίσεως εκτός από τα πετροχημικά, τα φυτικά και ζωικά έλαια. Ως πετρελαιοειδές μίγμα (oil mixture) ορίζεται το μίγμα των ανωτέρω πετρελαιοειδών κάθε περιεκτικότητας. Τα πετρελαιοειδή απόβλητα των πλοίων, μπορούν να ενταχθούν στις παρακάτω κύριες κατηγορίες:

- Χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια
- Υπολείμματα καυσίμου
- Κατάλοιπα
- Σεντινόνερα
- Ακάθαρτο θαλάσσερμα (dirty ballast)
- Εκπλύματα δεξαμενών (oil tank washings)²⁶

Στο Παράρτημα II (για τις επικίνδυνες ουσίες χύδην) αναφέρονται τα χημικά κατάλοιπα που προέρχονται από μεταφορά χημικών χύδην, όπως κατάλοιπα και μίγματα που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες. Οι ουσίες αυτές ανάλογα με την επικινδυνότητά τους διακρίνονται στις παρακάτω τέσσερις κατηγορίες:

- Κατηγορία X: Επικίνδυνες υγρές ουσίες οι οποίες, αν απορριφθούν στη θάλασσα κατά τη διάρκεια καθαρισμού δεξαμενών ή απόρριψης έρματος, εκτιμάται ότι θα αποτελέσουν μεγάλο κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους

²³ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων που καταπλέουν στον Λιμένα του Ηρακλείου*, Δεκέμβριος 2022, σελ. 34.

²⁴ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019.

²⁵ Μαρία Λοϊζίδου, *Διαχείριση Αποβλήτων στα Λιμάνια: Θεσμικό Πλαίσιο και Υποδομές*, Δεκέμβριος 2018, Σελ. 13.

²⁶ Μαρία Λοϊζίδου, *Διαχείριση Αποβλήτων στα Λιμάνια: Θεσμικό Πλαίσιο και Υποδομές*, Δεκέμβριος 2018, Σελ. 10.

είτε για την ανθρώπινη υγεία, και επομένως δικαιολογούν την απαγόρευση της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον.

- Κατηγορία Y: Επικίνδυνες υγρές ουσίες οι οποίες, αν απορριφθούν στη θάλασσα κατά τη διάρκεια καθαρισμού δεξαμενών ή απόρριψης έρματος, εκτιμάται ότι θα αποτελέσουν κίνδυνο είτε για τους θαλάσσιους πόρους είτε για την ανθρώπινη υγεία, ή θα προξενήσουν βλάβη σε περιουσίες ή άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας, και επομένως δικαιολογούν τον περιορισμό στην ποιότητα και ποσότητα της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον.

- Κατηγορία Z: Επικίνδυνες υγρές ουσίες οι οποίες, αν απορριφθούν στη θάλασσα κατά τη διάρκεια καθαρισμού δεξαμενών ή απόρριψης έρματος, εκτιμάται ότι θα αποτελέσουν μικρό κίνδυνο είτε για τις θαλάσσιες πηγές είτε για την ανθρώπινη υγεία, και επομένως δικαιολογούν λιγότερο αυστηρούς περιορισμούς στην ποιότητα και ποσότητα της απόρριψης στο θαλάσσιο περιβάλλον.

- Άλλες Ουσίες: Ουσίες οι οποίες έχουν αξιολογηθεί ότι δεν εμπíπτουν στις κατηγορίες X, Y ή Z, επειδή δεν εκτιμάται ότι παρουσιάζουν κίνδυνο για τις θαλάσσιες πηγές, την ανθρώπινη υγεία, σε περιουσίες ή άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας, κατά την απόρριψή τους στη θάλασσα κατά τη διάρκεια διεργασιών καθαρισμού δεξαμενών ή απόρριψης έρματος. Η απόρριψη έρματος ή νερού υδροσυλλεκτών ή άλλων υπολειμμάτων ή μιγμάτων που περιέχουν αυτές τις ουσίες, δεν υπόκεινται στις απαιτήσεις του Παραρτήματος II της MARPOL 73/78²⁷.

Τα λύματα του Παραρτήματος IV είναι τα υγρά αστικά απόβλητα συγκεντρωμένα σε δεξαμενές προς απόρριψη εκτός των 12 ναυτικών μιλίων ή σε ευκολίες υποδοχής λιμένα. Τα μερικά επεξεργασμένα λύματα απορρίπτονται εκτός των 4 (6) ναυτικών μιλίων ή σε ευκολίες υποδοχής λιμένα. Ως «λύματα» ή «black waters» νοούνται τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία και περιλαμβάνουν τις αποχετεύσεις, κυρίως από τουαλέτες, καθώς και τυχόν άλλα απόβλητα που αναμιγνύονται με τα ανωτέρω. Άλλα απόβλητα που παράγονται στα πλοία (π.χ. από ντουζιέρες, μαγειρεία, πλυντήρια, νιπτήρες κ.α.) ονομάζονται «φαιόχρωα ύδατα» ή «grey waters»²⁸.

Επίσης σημειώνεται ότι το Παράρτημα V (για τα στερεά απόβλητα - απορρίμματα) χωρίζεται σε 9 υποκατηγορίες. Αυτές είναι οι εξής: τα πλαστικά, τα απορρίμματα τροφίμων, τα οικιακά απόβλητα (π.χ. προϊόντα από χαρτί, κουρέλια, γυαλί, μέταλλα, μπουκάλια, κλπ.), τα μαγειρικά ελαία, οι στάχτες αποτεφρωτήρων, τα λειτουργικά απόβλητα, τα κατάλοιπα φορτίου, τα σφάγια

²⁷ Μαρία Λοϊζίδου, *Διαχείριση Αποβλήτων στα Λιμάνια: Θεσμικό Πλαίσιο και Υποδομές*, Δεκέμβριος 2018, Σελ. 11-12.

²⁸ Μαρία Λοϊζίδου, *Διαχείριση Αποβλήτων στα Λιμάνια: Θεσμικό Πλαίσιο και Υποδομές*, Δεκέμβριος 2018, Σελ. 14.

ζώων και τα αλιευτικά εργαλεία²⁹. Ως πλαστικά ορίζονται τα στερεά υλικά, τα οποία περιέχουν ένα ουσιαστικό συστατικό ή περισσότερα πολυμερή υψηλής μοριακής μάζα και τα οποία σχηματίζονται κατά τη διάρκεια είτε κατά την παρασκευή του πολυμερούς ή την κατασκευή σε ένα τελικό προϊόν με θέρμανση και/ή πίεση. Τα πλαστικά έχουν ιδιότητες του υλικού που κυμαίνονται από σκληρό και εύθραυστο σε μαλακό και ελαστικό. Ως «όλα τα πλαστικά» νοούνται όλα τα απορρίμματα που αποτελούνται από ή περιλαμβάνουν πλαστικά, σε οποιαδήποτε μορφή, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών σχοινιών, των συνθετικών διχτύων, των πλαστικών σακουλών σκουπιδιών και της τέφρας του αποτεφρωτή από τα πλαστικά προϊόντα³⁰.

Ως κατάλοιπα τροφίμων ορίζονται τα αλλοιωμένα ή μη αλλοιωμένες ουσίες τροφίμων και επίσης τα φρούτα, τα λαχανικά, τα γαλακτοκομικά προϊόντα, τα πουλερικά, τα προϊόντα με βάση το κρέας (ζωικάυτοπροϊόντα) και τα υπολείμματα τροφών που παράγονται στο πλοίο. Ως οικιακά απορρίμματα νοούνται όλα τα απορρίμματα που δεν καλύπτονται στα άλλα Παραρτήματα της MARPOL 73/78 και δημιουργούνται στους χώρους ενδιαίτησης (accommodation) και διαμονής των πλοίων. Στα οικιακά απορρίμματα δεν περιλαμβάνονται εκείνα που αναφέρονται σε άλλες κατηγορίες (π.χ. κατάλοιπα τροφίμων, πλαστικά). Ως βρώσιμα έλαια ορίζονται τα έλαια και τα ζωικά λίπη που χρησιμοποιούνται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την παρασκευή ή το μαγείρεμα των τροφίμων, αλλά δεν περιλαμβάνει το ίδιο το τρόφιμο που παρασκευάζεται χρησιμοποιώντας αυτά τα έλαια. Ως στάχτη αποτεφρωτήρα νοείται η στάχτη και το κλίνκερ που προκύπτουν από τους αποτεφρωτήρες που χρησιμοποιούνται από τα πλοία για την καύση των απορριμμάτων. Ως λειτουργικά απόβλητα θεωρούνται όλα τα στερεά απόβλητα (συμπεριλαμβανομένων των λασπών) που δεν καλύπτονται από άλλα Παραρτήματα της ΔΣ MARPOL 73/78, που συλλέγονται επί του σκάφους κατά τη διάρκεια της κανονικής συντήρησης ή της λειτουργίας του πλοίου, ή που προκύπτουν από τον χειρισμό, την συσκευασία και τη στοιβασία του φορτίου όπως σκουριές, υλικά συντήρησης, στουπιά, χρώματα, υλικά συσκευασίας κλπ. Λειτουργικά απόβλητα επίσης θεωρούνται τα καθαριστικά και τα πρόσθετά τους, που χρησιμοποιούνται για τον καθαρισμό των υπολειμμάτων φορτίου και τα εξωτερικά νερά πλύσης. Ως κατάλοιπα φορτίου ορίζονται τα υπολείμματα οποιουδήποτε φορτίου, τα οποία δεν καλύπτονται από άλλα Παραρτήματα της ΔΣ Marpol 73/78 και τα οποία παραμένουν στο κατάστρωμα ή στα κύπη των πλοίων και που προκύπτουν κατά την διάρκεια της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης, ή από την περίσσεια ή τη διαρροή φορτίου, καθώς και τα υπολείμματα που παρασύρονται από το νερό πλύσης. Στα κατάλοιπα φορτίου δεν περιλαμβάνεται η σκόνη φορτίου που απομένει στο κατάστρωμα μετά

²⁹ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019.

³⁰ Μαρία Λοϊζίδου, *Διαχείριση Αποβλήτων στα Λιμάνια: Θεσμικό Πλαίσιο και Υποδομές*, Δεκέμβριος 2018, Σελ. 16.

σκούπισμα ή η σκόνη στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου. Ως πτώματα ζώων νοούνται τα σώματα των ζώων τα οποία μεταφέρονται επί του σκάφους ως φορτίο και πεθαίνουν ή θανατώνονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ως αλιευτικός εξοπλισμός νοείται κάθε φυσική συσκευή ή μέρος αυτής ή συνδυασμός των στοιχείων που μπορεί να τοποθετηθεί πάνω ή μέσα στο νερό ή στην επιφάνεια της θάλασσας με επιδιωκόμενο σκοπό την καταγραφή, τον έλεγχο ή για επακόλουθη σύλληψη ή για τη συγκομιδή οργανισμών που ζουν στο θαλάσσιο περιβάλλον και σε περιβάλλον γλυκού νερού³¹. Τέλος στο Παράρτημα VI (αέρια ρύπανση) αναφέρονται ευκολίες υποδοχής που πρέπει να προβλέπονται για ουσίες που καταστρέφουν το όζον και για υπολείμματα καθαρισμού καυσαερίων.

Η ΔΣ MARPOL έχει κατοχυρωθεί στην ελληνική νομοθεσία με τον Νόμο 1269/1982³². Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO, έχοντας ως στόχο την ορθή εφαρμογή της ΔΣ MARPOL 73/78, έχει εκδώσει εγχειρίδια και οδηγίες για τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων, τα οποία και αναθεωρούνται συνεχώς. Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL αποτελεί λοιπόν την κύρια Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των πλοίων. Όλα τα κράτη-μέλη της ΕΕ έχουν υπογράψει τη Σύμβαση. Η ΔΣ MARPOL 73/78 προβλέπει τη διασφάλιση ύπαρξης και λειτουργίας επαρκών ευκολιών υποδοχής καταλοίπων πλοίων. Μολαταύτα, δεν ορίζεται με λεπτομέρεια τόσο η οργάνωση των ευκολιών υποδοχής, οι οποίες αποτελούν συνάρτηση του μεγέθους και του τύπου των πλοίων που καταπλέουν, όσο και ο τρόπος της διαχείρισης των αποβλήτων, τα οποία καθορίζονται από τη νομοθεσία κάθε χώρας. Είναι προφανές ότι ενδεχόμενη αδυναμία των κρατών μελών να διασφαλίσουν την ύπαρξη και λειτουργία επαρκών ευκολιών υποδοχής, συνιστά κατά πρώτον αθέτηση διεθνών υποχρεώσεων και κατά δεύτερο λόγο αυξάνει τον κίνδυνο παράνομων απορρίψεων από τα πλοία³³.

Επιδιώχθηκε με τα Παραρτήματα της ΔΣ MARPOL 73/78 να καλυφθούν όλοι οι τύποι των παραγόμενων στα πλοία αποβλήτων, που θεωρούνταν τότε πως έβλαπταν αρκετά το θαλάσσιο περιβάλλον. Εντούτοις τα επόμενα χρόνια εμφανίστηκαν νέοι τύποι αποβλήτων και εκπομπών, που πρέπει να τεθούν υπό περιορισμό. Το Παράρτημα VI συνεπώς τέθηκε σε ισχύ το 2005 αφού σύγχρονα παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα (λόγου χάριν η όξινη βροχή, η κλιματική αλλαγή, η φθορά της στοιβάδας του όζοντος και η αύξηση των αέριων ρύπων) επέβαλαν μια δυσμενή συνθήκη που ώθησε τη ναυτιλιακή κοινότητα στη μείωση των αέριων ρύπων. Προβλέπεται πλέον παροχή

³¹ Μαρία Λοϊζίδου, *Διαχείριση Αποβλήτων στα Λιμάνια: Θεσμικό Πλαίσιο και Υποδομές*, Δεκέμβριος 2018, Σελ. 17-21.

³² Ν. 1269/1982 για την κύρωση της ΔΣ MARPOL: <https://www.elinyae.gr/ethniki-nomothesia/n-12691982-fek-89a-2171982>

³³ Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 8.

ευκολιών υποδοχής για ουσίες που καταστρέφουν τη στοιβάδα του όζοντος, όπως οι χλωροφθωράνθρακες (CFCs)³⁴.

Ενδεχομένως στο μέλλον να προστεθεί στη νομοθεσία και η απαίτηση ύπαρξης ευκολιών υποδοχής υπολειμμάτων δεξαμενών θαλασσέρματος πλοίων, λόγω των προβλημάτων μεταβολών των τοπικών οικοσυστημάτων που οφείλονται στη μεταφορά ξένων μικροοργανισμών από το θαλάσσερμα των πλοίων. Η παγκόσμια κοινότητα τα τελευταία χρόνια έχει στρέψει το ενδιαφέρον της σε αυτό το πρόβλημα³⁵.

Για την ασφαλή παράδοση στη ξηρά των αποβλήτων πλοίου απαιτείται η ύπαρξη ενός Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης αυτών ανά λιμένα καθώς και εν τοις πράγμασι επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής των αποβλήτων. Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO εκδίδει συνεχώς οδηγίες και εγχειρίδια για τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων. Για τη διευκόλυνση των κρατών μελών στην ενσωμάτωση της MARPOL 73/78 στους εθνικά τους δίκαια, δημοσιεύθηκε η Εγκύκλιος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού «MEPC.1/Circ.834»³⁶. Επόμενη αναθεώρηση των οδηγιών και των εγχειριδίων ήταν η «MEPC.2/Circ.231-12-2017». Όσον αφορά τη τελευταία τροποποίηση επί της Δ.Σ. MARPOL 73/78 από τη συγκεκριμένη Επιτροπή, αυτή έλαβε χώρα στις 10 Ιουνίου 2022 με τη «MEPC.343(78)»³⁷.

Σύμφωνα με τη ΔΣ MARPOL 73/78 πρέπει να τηρείται η αρχή της ελαχιστοποίησης παραγωγής αποβλήτων και να αυξάνεται ο ρυθμός υποδοχής στην πλησιέστερη ξηρά. Όταν ένα πλοίο αφικνείται σε έναν λιμένα, υποχρεούται να παραδίδει τα απόβλητα και τα κατάλοιπα φορτίου του, σε έναν χώρο, που είναι ειδικά προσαρμοσμένος για τον συγκεκριμένο σκοπό. Συνεπώς κάθε κράτος που υιοθετεί τη ΔΣ MARPOL, πρέπει να τηρήσει την υποχρέωση ύπαρξης επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου στους λιμένες του. Οι ανάγκες των πλοίων απαιτείται να εκπληρώνονται και οποιαδήποτε αδικαιολόγητη καθυστέρηση για τα πλοία που χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις πρέπει να εκλείπει. Η παροχή σχετικών δεδομένων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής από τον IMO, εξασφαλίζεται μέσω της Βάσης Δεδομένων Διευκόλυνσης Λιμενικής Υποδοχής στο Παγκόσμιο Ολοκληρωμένο Σύστημα Πληροφοριών Ναυτιλίας (GISIS). Τα κράτη μέλη της MARPOL ενημερώνουν τον IMO για κάθε συμβάν ανεπάρκειας

³⁴ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ. 24-25.

³⁵ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ.25.

³⁶ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³⁷ RESOLUTION, MEPC.343(78), 2022: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.343\(78\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.343(78).pdf)

ευκολιών υποδοχής, ώστε ο IMO να το γνωστοποιεί στα συμβαλλόμενα μέρη και έτσι να εντοπίζεται από όλους τους εμπλεκόμενους η σχετική ανεπάρκεια³⁸.

Κάθε εθνική στρατηγική διαχείρισης αποβλήτων πλοίων θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να τηρεί τις διατάξεις της ΔΣ MARPOL 73/78. Η συγκεκριμένη Σύμβαση επιδεικνύει μηδενική ανοχή στις παράνομες απορρίψεις αποβλήτων και θέτει όρους για την ορθή διαχείριση αποβλήτων πλοίων. Οι προκλήσεις που τίθενται είναι με ποιους τρόπους θα μπορούσε να υπάρξει μηδενική ανοχή στις παράνομες απορρίψεις αποβλήτων από τα πλοία, εφόσον αυτά δεν διαθέτουν δυνατότητες διαχείρισης τους και με ποιους τρόπους θα μπορούσε το κάθε πλοίο να πληροί τις απαιτήσεις της ΔΣ MARPOL 73/78, αφού από μόνο του αποτελεί μια βιομηχανική μονάδα, η οποία παράγει ακόμη και δεκάδες τόνους αποβλήτων ημερησίως. Η λύση έγκειται λοιπόν στη δημιουργία μονάδων παροχής λιμενικών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων (Port Reception Facilities, εν συντομία PRFs), εγκαταστάσεων δηλαδή στις οποίες τα πλοία υποχρεούνται να παραδίδουν τα απόβλητά τους με σκοπό την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση τους. Συνεπώς, όλα τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να παρέχουν ένα επαρκές δίκτυο PRFs για τους λιμένες τους. Οι υπηρεσίες παροχής ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων αποτελούν το βασικότερη παράγοντα για την επιτυχή εφαρμογή των διατάξεων της ΔΣ MARPOL 73/78.

Θα πρέπει συνεπώς στις λιμενικές εγκαταστάσεις να πληρούνται τουλάχιστον τα ακόλουθα κριτήρια: Να υφίσταται ανταπόκριση στις επιχειρησιακές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, να δύνανται να παραλαμβάνονται (και ακολούθως να διαχειρίζονται) όλοι οι τύποι και οι ποσότητες αποβλήτων των πλοίων που συνήθως καταπλέουν στο λιμένα και να μην προκαλούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στα πλοία. Τα πλοία υποχρεούνται να παραδίδουν τα απόβλητά τους στις εγκαταστάσεις αυτές, αναλαμβάνοντας το κόστος συντήρησης και λειτουργίας τους, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, εφαρμόζονται συστήματα χρέωσης τελών στα καταπλέοντα σκάφη. Υφίστανται διαφορές ανάμεσα σε διαφορετικές χώρες, καθώς και ανάμεσα σε διαφορετικούς λιμένες μέσα στην ίδια χώρα. Απαντώνται γενικώς τρία διαφορετικά εφαρμοζόμενα συστήματα χρέωσης: Αρχικά του έμμεσου τέλους, όπου το πλοίο πληρώνει ακόμη και αν δεν παραδώσει απόβλητα, στη συνέχεια του άμεσου τέλους, όπου το πλοίο πληρώνει ανάλογα τις ποσότητες που παραδίδει και το του σταθερού τέλους, το οποίο αποτελεί συνδυασμό των ανωτέρω δύο. Ο κύριος στόχος έγκειται στην παροχή (ή επιβολή) κινήτρων στα πλοία, ώστε να παραδίδουν τα απόβλητα που παράγουν και να μην τα απορρίπτουν στη θάλασσα.

Επιπλέον από 1^η Ιανουαρίου 2018 τέθηκε εν μέρει σε ισχύ ο Κώδικας για τα Διεθνή Θαλάσσια Επικίνδυνα Εμπορεύματα (International Maritime Dangerous

³⁸ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.70 βλ. και τις εκεί παραπομπές.

Goods, IMDG Code). Ο Κώδικας αυτός διαχωρίζει τα επικίνδυνα εμπορεύματα σε εννέα (9) κλάσεις, που είναι οι ακόλουθες: Στην κλάση 1 τα εκρηκτικά, στην κλάση 2 τα αέρια, στην κλάση 3 τα εύφλεκτα υγρά, στην κλάση 4 τα εύφλεκτα στερεά και άλλες εύφλεκτες ουσίες, στην κλάση 5 οι οξειδωτικές ουσίες και τα οργανικά υπεροξειδία, στην κλάση 6 οι τοξικές και οι μολυσματικές ουσίες, στην κλάση 7 το ραδιενεργό υλικό, στην κλάση 8 οι διαβρωτικές ουσίες και στην κλάση 9 οι διάφορες επικίνδυνες ουσίες και τα αντικείμενα. Άξια αναφοράς είναι επίσης η Σύμβαση για την Διαχείριση του Έρματος και των ιζημάτων των πλοίων, η οποία εγκρίθηκε στις 13 Φεβρουαρίου 2004 και τέθηκε σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου 2017³⁹.

Τέλος, μέρος του διεθνούς θεσμικού πλαισίου είναι και η Διεθνή Συνθήκη SOLAS. Θεσπίστηκε το 1974 και σχετίζεται με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα. Περιλαμβάνει 12 κεφάλαια με κανονισμούς, μεταξύ άλλων, για τη μεταφορά φορτίων και επικίνδυνων αγαθών καθώς και για την πρόληψη και την ασφάλεια από ατυχήματα που προκαλούνται από πυρκαγιά και από άλλους παράγοντες. Η SOLAS έχει ασκήσει επιρροή στο Παράρτημα III της MARPOL, καθώς προβλέπει κανονισμούς για τη σήμανση, ταξινόμηση, συσκευασία, τεκμηρίωση, επισήμανση με πινακίδες και στοιβάσια των επικίνδυνων εμπορευμάτων⁴⁰.

2.4 Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο

Παραδοσιακά η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδεικνύει έντονη ευαισθησία όσον αφορά τα περιβαλλοντικά ζητήματα. Μια σειρά από Κανονισμούς, Οδηγίες και Αποφάσεις έχουν τεθεί σε ισχύ προκειμένου να διασφαλιστούν υψηλά περιβαλλοντικά πρότυπα. Ο αντίκτυπος της εφαρμογής κάθε νομοθετικής διάταξης εξετάζεται συνεχώς. Όταν εκδίδονται νέες νομοθετικές διατάξεις καταργούνται οι παλιές ή τροποποιούνται με τα κράτη μέλη να είναι υποχρεωμένα να εφαρμόσουν τις νέες διατάξεις στο εσωτερικό τους δίκαιο⁴¹.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ως νομοθετικά μέτρα θεσπίζει τις Αποφάσεις, τις Οδηγίες και τους Κανονισμούς. Οι Κανονισμοί (Regulations) είναι δεσμευτικές νομοθετικές πράξεις, με την εφαρμογή τους σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να είναι υποχρεωτική. Από τη στιγμή που θεσμοθετηθούν από το Συμβούλιο Υπουργών και δημοσιευθούν στην Επίσημη Εφημερίδα γίνονται δεσμευτικοί για την Ελλάδα. Η ισχύς τους είναι άμεση και δεν απαιτείται λήψη νομοθετικών μέτρων από κράτη μέλη της ΕΕ για εναρμονιστούν με αυτούς. Οι

³⁹ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁴⁰ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ.26-27.

⁴¹ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

Οδηγίες (Directives) από την άλλη είναι νομοθετικές πράξεις που ορίζουν έναν στόχο, τον οποίο πρέπει να επιτύχουν όλες οι χώρες της ΕΕ, ωστόσο εναπόκειται σε κάθε χώρα να θεσπίσει τους δικούς της εσωτερικούς νόμους για την επίτευξη των στόχων αυτών. Το άρθρο 288 της Συνθήκης για την λειτουργία της ΕΕ αναφέρει ότι οι Οδηγίες είναι δεσμευτικές για τις χώρες στις οποίες απευθύνεται (μία ή περισσότερες ή όλες τους) όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά δεν θίγει την αρμοδιότητα των εθνικών αρχών ως προς τον τύπο και τα μέσα. Ωστόσο, σε αντίθεση με τον Κανονισμό που, αφού τεθεί σε ισχύ, εφαρμόζεται άμεσα στο εθνικό δίκαιο των χωρών της ΕΕ, η Οδηγία δεν έχει άμεση εφαρμογή στις χώρες της ΕΕ, καθώς πρέπει πρώτα να μεταφερθεί (ενσωματωθεί) στο εθνικό, εσωτερικό δίκαιο. Οι Αποφάσεις (Decisions) λειτουργούν δεσμευτικά για τα κράτη μέλη και αναφέρονται τις περισσότερες φορές στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών, στην κύρωση Διεθνών Συμβάσεων ή στη σύσταση επιτροπών για την επίλυση ποικίλων προβλημάτων⁴². Εκτός των νομοθετικών πράξεων, η ΕΕ επεκτείνει τις πολιτικές της για τους λιμένες και σε δράσεις και πολιτικές που αναπτύσσονται σε διεθνές, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο καθώς και στη χρηματοδότηση δράσεων με προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας.

Κάθε δράση που λαμβάνει χώρα σε επίπεδο ευρωπαϊκής κοινότητας βασίζεται στις Συνθήκες, οι οποίες αποτελούν δεσμευτικές συμφωνίες ανάμεσα στα κράτη-μέλη. Αυτές θέτουν τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τους κανόνες λειτουργίας για όλους τους ευρωπαϊκούς θεσμούς, τους μηχανισμούς λήψης αποφάσεων και την εν γένει σχέση ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα μέλη της. Αποτελούν το βασικό, πρωτογενές δίκαιο, ενώ το σώμα δικαίου που προκύπτει εξ αυτών, είναι το δευτερογενές, ήτοι οι νομοθετικές πράξεις που υιοθετούνται κατ' ακολουθίαν νομοθετικών διαδικασιών, όπως αυτές διατυπώνονται στις Συνθήκες. Οι Κανονισμοί αποτελούν μια κατηγορία δεσμευτικών, καθ' ολοκληρίαν, νομοθετικών πράξεων, οι οποίες τυγχάνουν αυτομάτου και αμέσου εφαρμογής σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με το που τίθενται σε ισχύ, χωρίς την προϋπόθεση ενσωμάτωσης στην εθνική νομοθεσία⁴³. Η σημασία του ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου είναι γενικότερα πολύ μεγάλη, καθώς περίπου το 70% των νόμων που ψηφίζονται στο Ελληνικό Κοινοβούλιο έχουν ευρωπαϊκή προέλευση.

⁴² Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντιδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, σελ.27.

⁴³ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

2.4.1 Η προϊσχύουσα Οδηγία 2000/59

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελούμενη από είκοσι επτά (27) κράτη μέλη, έχει θέση ως προτεραιότητά της την προστασία των ωκεανών και του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου εκδίδει Οδηγίες που υποχρεώνουν εμμέσως τα κράτη μέλη να χαράξουν μια κοινή πολιτική πρόληψης και καταστολής της ρύπανσης από τα πλοία, βάσει της ΔΣ MARPOL. Ο έλεγχος του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης επιτυγχάνεται λοιπόν και μέσω των Οδηγιών, καθώς τα κράτη οφείλουν να υιοθετήσουν τα αναγκαία νομοθετικά μέτρα για να συμμορφωθούν με το περιεχόμενο των σχετικών Οδηγιών. Όταν η Ελλάδα λαμβάνει τα απαραίτητα νομοθετικά μέτρα που προβλέπονται στις Οδηγίες για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος τότε συμμορφώνεται με αυτές και αναδεικνύει την ύψιστη σημασία τους⁴⁴.

Η Ένωση χαρακτηρίζεται από περιφερειακές διαφορές σε επίπεδο λιμένων, όπως καταδείχθηκε επίσης στην εκτίμηση εδαφικών επιπτώσεων, που διενεργήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι λιμένες διαφέρουν ανάλογα με τη γεωγραφική θέση, το μέγεθος, τη διοικητική οργάνωση και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους και χαρακτηρίζονται από τον τύπο των πλοίων που καταπλέουν συνήθως σε αυτούς. Επιπλέον, τα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων αντικατοπτρίζουν τις διαφορές σε επίπεδο δήμων και σε επίπεδο υποδομών των επόμενων σταδίων της αλυσίδας διαχείρισης αποβλήτων⁴⁵.

Προκειμένου να μειωθούν οι απορρίψεις αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσαν την Οδηγία 2000/59/ΕΚ⁴⁶ στα πρότυπα που έθεσε η Σύμβαση MARPOL 73/78⁴⁷. Επιδίωξη της ΕΕ ήταν να μεταφέρει με τη συγκεκριμένη Οδηγία τη Σύμβαση MAPROL στο ενωσιακό δίκαιο, περιορίζοντας την απόρριψη αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που καταπλέουν εντός των λιμένων της Κοινότητας. Επίσης η ΕΕ απέβλεπε στην ενίσχυση της συλλογής αποβλήτων και στη βελτίωση των χρήσεων των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Είναι αναπόφευκτη η

⁴⁴ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.74 βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁴⁵ Αιτιολογική σκέψη 51 της Οδηγίας 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0883>

⁴⁶ Οδηγία 2000/59 σχετικά με τις σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:32000L0059>

⁴⁷ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

κοινή προσέγγιση του ζητήματος από την ΕΕ, επειδή η μεμονωμένη δράση δεν δύναται να επιλύσει το πρόβλημα⁴⁸.

Η Οδηγία 2000/59 αναφερόταν μόνο στα Παραρτήματα I, IV και V της MARPOL 73/78 για τα απόβλητα και τα κατάλοιπα φορτίου και εφαρμοζόταν σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, που προσεγγίζουν ή δραστηριοποιούνται σε λιμένα κράτους μέλους (με εξαίρεση κάθε πολεμικό πλοίο, βοηθητικό ναυτικό ή άλλο πλοίο που ανήκει σε κράτος ή το οποίο εκμεταλλεύεται κράτος και χρησιμοποιείται, προς το παρόν, μόνο σε κυβερνητικές μη εμπορικές υπηρεσίες) και σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών που συνήθως επισκέπτονται τα πλοία που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του. Άρα βασική προϋπόθεση εφαρμογής είναι το πλοίο να καταπλέει σε λιμένα κράτους μέλους. Τα απόβλητα και τα κατάλοιπα των άλλων Παραρτημάτων αντιμετωπίζονταν διαφορετικά σε άλλες Οδηγίες και Κανονισμούς της ΕΕ⁴⁹.

Η υποχρέωση για την εκπόνηση Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων περιλαμβανόταν στην ως άνω Οδηγία⁵⁰. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη υποχρέωση, αυτή υφίσταται προκειμένου οι λιμένες, αναπτύσσοντας και εφαρμόζοντας ένα Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, δηλαδή τους χρήστες κάθε λιμένα ή των εκπροσώπων τους, να εντοπίζουν και να ικανοποιούν τις ανάγκες των πλοίων που καταπλέουν σε αυτούς με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος. Κατόπιν της διαβούλευσης, το Σχέδιο πρέπει να αξιολογηθεί και να εγκριθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους⁵¹. Σύμφωνα με την Οδηγία τα εν λόγω Σχέδια έπρεπε να αναθεωρούνται κάθε τρία έτη⁵².

Παρότι η ΔΣ MARPOL 73/78 ρυθμίζει τις απορρίψεις των πλοίων στη θάλασσα, η Οδηγία 2000/59 εστίαζε τόσο στις υποχρεώσεις παράδοσης αποβλήτων, όσο και στη βελτίωση της χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Με την Οδηγία αυτή ρυθμίζονταν ποικίλα θέματα σχετικά με τις λιμενικές ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων και υπολειμμάτων φορτίου και εισάγονταν αυστηροί κανόνες υποχρεωτικής παράδοσης αποβλήτων. Η Οδηγία περιείχε 19 άρθρα και 2 Παραρτήματα. Το Παράρτημα I εισήγαγε απαιτήσεις για προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων σε λιμένες και το

⁴⁸ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.74-75 βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁴⁹ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

⁵⁰ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

⁵¹ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.78 βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁵² Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

Παράρτημα II διευκρίνιζε τις πληροφορίες προς κοινοποίηση, πριν την είσοδο των πλοίων στους λιμένες. Η έναρξη ισχύος της ήταν στις 28 Δεκεμβρίου 2000, με τα κράτη μέλη να υποχρεούνται να την ενσωματώσουν στην εσωτερική τους έννομη τάξη έως τις 28 Δεκεμβρίου 2002⁵³.

Επιγραμματικά, οι ρυθμίσεις κινούνταν στις ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Καθιερωνόταν η επιβολή της υποχρέωσης παράδοσης καταλοίπων σε ευκολίες υποδοχής για κάθε κατηγορία και τύπο πλοίου που δεν θα διαθέτει κατάλληλο εξοπλισμό επεξεργασίας ή επαρκή χωρητικότητα ασφαλούς αποθήκευσης των παραγομένων λειτουργικών καταλοίπων του μέχρι τον επόμενο λιμένα προορισμού του.
- Εισήχθη η υποχρέωση έγκαιρης ενημέρωσης (τουλάχιστον 24 ώρες) της Αρχής του Λιμένα από τον πλοίαρχο κάθε προσεγγίζοντος σκάφους, με μόνη εξαίρεση από την υποχρέωση αναφοράς των αλιευτικών και επιβατηγών σκαφών αναψυχής καθώς και των δρομολογιακών πλοίων της ακτοπλοΐας αναφορικά με τις ποσότητες και το είδος αποβλήτων προς παράδοση. Πρόκειται για το λεγόμενο έντυπο κοινοποίησης. Τα πλοία που ταξιδεύουν προγραμματισμένα με τακτικούς και συχνούς ελλιμενισμούς, αν αποδεικνύουν πως έχουν μεριμνήσει για την παράδοση των αποβλήτων και την πληρωμή των τελών κατά μήκος του λιμένος της διαδρομής τους, απαλλάσσονταν από την υποχρέωση κοινοποίησης. Ακόμα και σε περίπτωση μη παράδοσης, πρέπει να γίνεται συμπλήρωση του ίδιου εντύπου με στοιχεία που αφορούν την χωρητικότητα δεξαμενής, τα απόβλητα που παραμένουν, την εκτιμώμενη παραγόμενη ποσότητα μέχρι τον επόμενο λιμένα, κ.ά.
- Διασφαλίστηκε η ύπαρξη ευκολιών υποδοχής ακόμη και σε λιμάνια μικρού μεγέθους και περιορίστηκε η δυνατότητα χορήγησης αποκλίσεων ή εξαιρέσεων από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας.
- Επεκτάθηκαν οι συναφείς απαιτήσεις σε σύγκριση με τα αντίστοιχα Παραρτήματα της ΔΣ MARPOL 73/78.
- Διασφαλίστηκε η οικονομική βιωσιμότητα των ευκολιών υποδοχής καταλοίπων με την καθιέρωση εμμέσου συστήματος χρέωσης των παρεχομένων υπηρεσιών (no special fee system), μέσω πάγιας χρέωσης για τις ευκολίες ενσωματωμένης στα λιμενικά τέλη, ανεξάρτητα από την παροχή ή μη, της σχετικής εξυπηρέτησης προς το πλοίο. Σημειώνεται ότι η συγκεκριμένη πρόβλεψη είναι συμβατή με την αρχή “ο ρυπαίνων πληρώνει”, σε αντιδιαστολή με το λιγότερο αποτελεσματικό άμεσο σύστημα χρέωσης (direct fee system). Σύμφωνα με την αρχή “ο ρυπαίνων πληρώνει”, το πρόσωπο που επιβαρύνεται με το κόστος των μέτρων για τη μείωση της ρύπανσης είναι αποκλειστικά ο ρυπαίνων. Σύμφωνα με το άμεσο τέλος, το πλοίο καταβάλλει το χρηματικό ποσό

⁵³ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.76, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

που αναλογεί στην ποσότητα των αποβλήτων που παραδίδει, με αποτέλεσμα να προκύπτουν διαφοροποιήσεις στο ύψος των επιβαλλόμενων τελών ανάλογα με το είδος των αποβλήτων, την επεξεργασία που ίσως χρειάζεται να γίνει για αυτά καθώς και την κατηγορία, τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου. Το σύστημα εμμέσου χρέωσης εξασφαλίζει την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας (τουλάχιστον κατά 30%) και αποτελεί κίνητρο εξάλειψης των φαινομένων ρύπανσης της θάλασσας από ηθελημένες απορρίψεις.

- Όσα πλοία δεν συντάσσονται με τις απαιτήσεις για τη διάθεση των αποβλήτων τους και αυτό αποδειχθεί μέσω του συστήματος επιθεώρησης, τότε τους απαγορεύεται να αποπλεύσουν μέχρι τη διάθεση τους στον λιμένα.

Τα κράτη μέλη, μέσω των φορέων διαχείρισης λιμένων, είχαν τη δυνατότητα να λαμβάνουν αποφάσεις για την λειτουργία και τον σχεδιασμό των συστημάτων κάλυψης του κόστους, το ύψος των τελών και την εκπόνηση προγραμμάτων διακίνησης και παραλαβής αποβλήτων στους λιμένες. Η ΕΕ να μεν διενεργεί ελέγχους για την εφαρμογή του νόμου και την λήψη των απαραίτητων μέτρων, ωστόσο διατηρείται η διακριτική ευχέρεια των κρατών στην εφαρμογή αρχών και κοινών ρυθμίσεων⁵⁴.

Η Οδηγία 2000/59 ίσχυε για όλα τα πλοία και για κάθε λιμένα της ΕΕ που αυτά βρίσκονται, ενώ η MARPOL ισχύει αποκλειστικά στα πλοία με σημαία συμβαλλόμενου μέρους της Συνθήκης. Επιπρόσθετα παρατηρήθηκαν διαφορές στα συγκεκριμένα νομοθετικά κείμενα ως προς τις έννοιες που χρησιμοποιήθηκαν. Για παράδειγμα η έννοια των «αποβλήτων που σχετίζονται με το φορτίο» της Οδηγίας, που στη MARPOL τροποποιήθηκε και προσδιορίστηκε ως «λειτουργικά απόβλητα». Είναι φυσικό λοιπόν οι διαφορετικοί ορισμοί και η μη ταύτιση των εννοιών να δημιουργήσει σύγχυση μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης τόσο των πλοίων όσο και των λιμένων, ως προς την αφομοίωση των εννοιών. Ακόμη εντοπίστηκαν προσθήκες στην Οδηγία που δεν περιλαμβάνονταν στη MARPOL, όπως η απαίτηση διεξαγωγής μεταγενέστερης επεξεργασίας και μεταχείρισης απορριμμάτων, όπως επεξεργασία, ανακύκλωση, ανάκτηση ενέργειας ή διάθεση. Άλλες προσθήκες στην Οδηγία ήταν η υποχρέωση εφαρμογής Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, η καθολική απαγόρευση απορριμμάτων στη θάλασσα, η απαίτηση για την εκ των προτέρων κοινοποίηση των αποβλήτων και η καταβολή τέλους από τα πλοία για το κόστος της υπηρεσίας της συλλογής και επεξεργασίας των αποβλήτων⁵⁵.

⁵⁴ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.75-76, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁵⁵ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.82-83, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή της εγκυκλίου MEPC/834 του 2014 από τα κράτη μέλη και με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε κατά την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής της Οδηγίας 2000/59 κατά τα τελευταία 15 έτη, η Επιτροπή αποφάσισε να αποσαφηνίσει ορισμένες από τις βασικές διατάξεις της Οδηγίας μέσω ανακοίνωσης της Επιτροπής (2016/C 115/05) με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές για την ερμηνεία της Οδηγίας 2000/59/EK». Η EcoSYS (πρόκειται για ερευνητική και συμβουλευτική εταιρεία) εκπόνησε για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μια μελέτη που αξιολογεί τον αντίκτυπο και τις προκλήσεις της εφαρμογής της Οδηγίας 2000/59. Τα 2 βασικά προβλήματα που εντοπίστηκαν ήταν τα απόβλητα που απορρίπτονται στη θάλασσα και ο διοικητικός φόρτος. Το πρώτο πρόβλημα οφειλόταν στη σημαντική διαφορά μεταξύ του όγκου των αποβλήτων που παράγονται επί του πλοίου και του όγκου των αποβλήτων που παραδίδονται στην ακτή. Σημαντική ποσότητα αποβλήτων πλοίων απορρίπτεται στη θάλασσα, γεγονός που ερχόταν σε ευθεία αντίθεση με τις διατάξεις της MARPOL 73/78 και που δημιουργεί φυσικά αρνητικό αντίκτυπο στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μεγάλες ποσότητες αποβλήτων εικάζεται πως απορρίπτονται παράνομα, με αποτέλεσμα να προκύπτουν αρνητικές επιπτώσεις. Ένας μη τεκμηριωμένος όγκος αποβλήτων επεξεργάζεται επί του πλοίου⁵⁶. Το CE Delft επίσης (πρόκειται για ερευνητικό και συμβουλευτικό οργανισμό) διεξήγαγε μελέτη για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα που παρουσιάζει μια ανασκόπηση των τεχνολογιών και των μεθόδων που χρησιμοποιούνται για τη μείωση των αποβλήτων που παράγονται στη θάλασσα. Προτείνονταν διάφορα μέτρα για την εξάλειψη της απόρριψης των αποβλήτων στη θάλασσα. Ένα από αυτά τα μέτρα περιλάμβανε την εξάλειψη του άμεσου και του έμμεσου κόστους της παράδοσης των αποβλήτων στην ακτή, της επεξεργασίας και της τελικής διάθεσης των αποβλήτων. Επίσης ένα ακόμη μέτρο ήταν η αύξηση της διαχείρισης και της επεξεργασίας των αποβλήτων⁵⁷.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της εκ των υστέρων αξιολόγησης της Οδηγίας 2000/59 διαπίστωσε ότι η Οδηγία συνέβαλε θετικά στην σημαντική αύξηση του όγκου των αποβλήτων που παραδίδονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής και ιδιαίτερα μέσω της εφαρμογής του έμμεσου τέλους. Παρά τις θετικές επιπτώσεις της Οδηγίας στον περιορισμό της ρύπανσης, η εκ των υστέρων αξιολόγηση κατέδειξε επίσης ότι «η Οδηγία 2000/59 δεν υπήρξε πλήρως αποτελεσματική λόγω έλλειψης συνοχής με το πλαίσιο της σύμβασης MARPOL. Επιπλέον, τα κράτη μέλη ανέπτυξαν διαφορετικές ερμηνείες των

⁵⁶ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁵⁷ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

βασικών εννοιών της εν λόγω Οδηγίας.» Μεταξύ άλλων διαπιστώθηκαν τα εξής:

- Δεν διευκρινίστηκε με σαφήνεια ο όρος «επάρκεια» των εγκαταστάσεων υποδοχής. Μια λιμενική εγκατάσταση χαρακτηρίζεται επαρκής, όταν μπορεί να δέχεται τις ποσότητες όλων των κατηγοριών των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου πλοίων με βάση τις λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, τη γεωγραφική θέση και το μέγεθος του λιμένα, τα είδη των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν, λαμβάνοντας πάντα υπόψη και τις εξαιρέσεις που προβλέπονταν στο άρθρο 9 της Οδηγίας, σχετικά με τα πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς⁵⁸.
- Η περιορισμένη καταγραφή και παρακολούθηση του παραδιδόμενου όγκου των αποβλήτων.
- Η περιορισμένη διαβούλευση κατά τη σύνταξη των Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης των αποβλήτων με τους χρήστες του λιμανιού.
- Δεν λαμβάνεται υπόψη στα αναφερθέντα Σχέδια η αρχή της «ιεράρχησης των αποβλήτων» (waste hierarchy). Σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων δίνεται προτεραιότητα στην πρόληψη, επαναχρησιμοποίηση και στην ανακύκλωση των αποβλήτων ως προς άλλες μορφές ανάκτησης και διάθεσης των αποβλήτων και απαιτείται η καθιέρωση χωριστής συλλογής των αποβλήτων⁵⁹. Η χωριστή συλλογή των αποβλήτων από τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταλελειμμένων αλιευτικών εργαλείων, είναι αναγκαία προκειμένου να διασφαλίζεται η περαιτέρω ανάκτησή τους ώστε να καταστεί δυνατή η προετοιμασία τους για επαναχρησιμοποίηση ή ανακύκλωση στα επόμενα στάδια της αλυσίδας διαχείρισης των αποβλήτων και προκειμένου να αποτρέπεται η πρόκληση ζημίας στη θαλάσσια άγρια πανίδα και στα θαλάσσια περιβάλλοντα⁶⁰.
- Η εφαρμογή διαφορετικών συστημάτων ανάκτησης κόστους λειτουργίας, με αποτέλεσμα την μη βέλτιστη αποτελεσματικότητα και διαφάνεια.
- Το έντυπο κοινοποίησης δεν ήταν συμβατό με τους Κανονισμούς του IMO.
- Η εφαρμογή διαφορετικών διαδικασιών για τη χορήγηση εξαιρέσεων.

⁵⁸ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.77-78, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁵⁹ Άρθρο 4 Ν.4819/2021 για τη διαχείριση των αποβλήτων: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/735799/nomos-4819-2021>

⁶⁰ Αιτιολογική σκέψη 17 της Οδηγίας 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0883>

- Η περιορισμένη αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων, μεταξύ άλλων λόγω της περιορισμένης χρήσης του εντύπου κοινοποίησης.
- Η περιορισμένη συνεργασία στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών.

Για τους ανωτέρω αναφερόμενους λόγους κρίθηκε επιβεβλημένη η κατάργηση της Οδηγίας 2000/59 και η αντικατάσταση με νέα, βελτιωμένη νομοθετική πράξη. Με την πάροδο του χρόνου λοιπόν η Οδηγία 2000/59 τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ 2007/71/EK Οδηγία, της 13^{ης} Δεκεμβρίου 2007, και στη συνέχεια με την υπ' αριθμ 2015/2087/EK (προκειμένου, μεταξύ άλλων, να συμβαδίζει με την εγκύκλιο MEPC 644 και την MEPC 645 του IMO αλλά και να προστεθεί το Παράρτημα V της MARPOL), ώσπου τελικά καταργήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου του 2019, η οποία αναλύεται στην αμέσως επόμενη θεματική ενότητα⁶¹.

2.4.2 Η ισχύουσα Οδηγία 2019/883

Τον Ιανουάριο του 2018 δημοσιεύτηκε η πρόταση Οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων από πλοία, με την ψήφιση της οποίας θα γινόταν κατάργηση της Οδηγίας 2000/59⁶². Προέκυψε η ανάγκη, με την πάροδο του χρόνου, αναθεώρησης της Οδηγίας 2000/59 λόγω της μη ολικής καθιέρωσης των προτύπων που χάραζε η MARPOL, όπως επισημάνθηκε. Οι διαδικασίες παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης πρέπει να είναι πάντα σύμφωνες με την ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική⁶³. Οι διαφορετικές ερμηνείες της προϊσχύουσας Οδηγίας από τα κράτη μέλη ως προς το βαθμό της επάρκειας των λιμενικών εγκαταστάσεων και ως προς την υποχρεωτικότητα παράδοσης όλων των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, οδηγούσε σε προβλήματα και στην μη αποτελεσματική ενσωμάτωση της παροχής της λιμενικής υπηρεσίας της συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου στη νομοθεσία της ΕΕ.

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης για την αναθεώρηση της Οδηγίας εξετάστηκαν τέσσερις επιλογές πολιτικής. Αυτές ήταν η βασική γραμμή, η ελάχιστη αναθεώρηση, η ευθυγράμμιση με τη MARPOL, το καθεστώς EUPRF (παροχή ευκολιών υποδοχής) για όλες τις απορρίψεις και διάφορες άλλες εναλλακτικές επιλογές για τα θαλάσσια απορρίμματα. Εν τέλει επιλέχθηκαν η

⁶¹ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.76, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁶² Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

⁶³ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

αποσαφήνιση της σχέσης με τη Σύμβαση MARPOL, η απλούστευση του νομοθετικού πλαισίου και η μείωση του διοικητικού φόρτου⁶⁴.

Η πρόταση για τη νέα Οδηγία αξιολογήθηκε, από τη Διδάκτωρ Ε.Δι.Π. Ε.Μ.Π. Ερευνήτρια Πολιτικό Μηχανικό και ειδική στα ζητήματα λιμένων Θεοδώρα Γιαντσή, η οποία έκρινε πως βρίσκεται πιο κοντά (από την Οδηγία 2000/59) στις κατευθυντήριες γραμμές της ΔΣ MARPOL 73/78⁶⁵. Ωστόσο πλήρη εναρμόνιση με την MARPOL δεν μπόρεσε να επιτευχθεί, καθώς η MARPOL επικεντρώνεται στις δραστηριότητες στη θάλασσα, ενώ η Οδηγία εστιάζει στις επιχειρήσεις στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Με αυτόν τον τρόπο όμως ασκείται πίεση στα κράτη μέλη της ΕΕ να συμμορφώνονται με τις διεθνείς υποχρεώσεις ανεξάρτητα με την μη πλήρη ευθυγράμμιση της Οδηγίας 2019/883 με τη MARPOL⁶⁶. Οι σημαντικότερες αλλαγές που εντοπίστηκαν από ειδικούς ερευνητές του οικείου κλάδου και εισήχθησαν στην επιστημονική συζήτηση ήταν οι παρακάτω⁶⁷:

- Στη νέα Οδηγία περιλαμβάνονται η παραλαβή αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου των Παραρτημάτων I, II, IV, V και VI της MARPOL 73/78. (Τα Παραρτήματα II και VI δεν συμπεριλαμβάνονταν στην Οδηγία 2000/59).
- Γίνονται αλλαγές στους ορισμούς, στους όρους, και στην μορφή (φόρμα) των Παραρτημάτων της Οδηγίας ώστε να είναι σε συμφωνία με τον IMO για τη μείωση του διοικητικού φόρτου.
- Επιβάλλεται η ύπαρξη εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων σε όλους τους λιμένες και όχι σε ορισμένους όπως ίσχυε, καθώς ήταν στην διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους.
- Γίνονται αλλαγές στις επιθεωρήσεις.
- Τα τέλη αντικαθίστανται από συστήματα ανάκτησης του κόστους.
- Ενσωματώνεται η Σύμβαση για την Διαχείριση του Έρματος του IMO, σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωκοινοβουλίου. Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία, η οποία εκδόθηκε στις 13 Φεβρουαρίου 2004 από τον IMO και τέθηκε σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου 2017, όλα τα πλοία υποχρεούνται να διεξάγουν διαδικασίες

⁶⁴ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

⁶⁵ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019.

⁶⁶ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.86, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁶⁷ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019 και Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

διαχείρισης του έρματος σύμφωνα με τα πρότυπα του ΙΜΟ και απαιτείται οι λιμένες και οι τερματικοί σταθμοί που προορίζονται για τον καθαρισμό και την επισκευή των δεξαμενών έρματος να διαθέτουν επαρκείς εγκαταστάσεις για την υποδοχή των ιζημάτων⁶⁸.

- Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη μείωση της ρίψης απορριμμάτων στην θάλασσα.
- Τέλος σημειώνεται ότι τα απόβλητα ναυπηγείων δεν θα συμπεριλαμβάνονται στη νέα Οδηγία.

Η Οδηγία 2000/59 εν τέλει καταργήθηκε και πλέον ισχύει η Οδηγία 2019/883⁶⁹, η οποία εμπεριέχει συνολικά 26 άρθρα και 5 Παραρτήματα. Η νέα Οδηγία ναι μεν έχει παρόμοια βάση διαδικασιών με την καταργηθείσα Οδηγία, αλλά παρατηρούνται τροποποιήσεις και προσθήκες, όπως επισημάνθηκε και ανωτέρω, ώστε να συμβαδίζει το θεσμικό πλαίσιο με τις νέες εξελίξεις. Εντοπίζονται λοιπόν διαφορές στους ορισμούς, στην εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων (που υποβάλλεται πλέον ηλεκτρονικά), στο σύστημα κάλυψης του κόστους, στις εξαιρέσεις, στις επιθεωρήσεις και στις κυρώσεις. Επιπλέον καθιερώνονται υποχρεώσεις που δεν υπήρχαν στη MARPOL αναφορικά με τα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, τα συστήματα ανάκτησης του κόστους και τα κριτήρια απόρριψης για τα απόβλητα των πλοίων, προκειμένου αυτές να μπορούν να εκπληρώνονται σε μεγαλύτερο βαθμό⁷⁰.

Επιπρόσθετα έχουν τροποποιηθεί το αντικείμενο (άρθρο 1), το πεδίο εφαρμογής και αρκετοί από τους ορισμούς (άρθρα 2 και 3), ενώ έχουν προστεθεί και νέοι ορισμοί⁷¹. Σκοπός της Οδηγίας είναι η προστασία του περιβάλλοντος από τις αρνητικές συνέπειες των απορρίψεων αποβλήτων από πλοία που χρησιμοποιούν λιμένες της Ένωσης και, παράλληλα, η διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, με τη βελτίωση της διάθεσης και χρήσης επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και της παράδοσης αποβλήτων στις εν λόγω εγκαταστάσεις⁷².

Πιο αναλυτικά, τροποποιούνται και εμπλουτίζονται κάποιοι ορισμοί. Συνεπώς διαπιστώνονται τα εξής⁷³:

⁶⁸ Αιτιολογική σκέψη 24 της Οδηγίας 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία.

⁶⁹ Οδηγία 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0883>

⁷⁰ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.86, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁷¹ Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 11.

⁷² Άρθρο 1 της Οδηγίας 2019/883.

⁷³ Άρθρο 2 της Οδηγίας 2019/883.

- Εμπλουτίζεται ο ορισμός του «πλοίου» καθώς συμπεριλαμβάνει πλέον τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής.
- Εμπλουτίζεται ο ορισμός καταλοίπων φορτίου με την φράση «σε υγρή ή ξηρά κατάσταση ή συμπαρασυρόμενα σε νερό πλύσης, εξαιρουμένης της σκόνης φορτίου που παραμένει στο κατάστρωμα μετά τη σάρωση ή της σκόνης στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου».
- Τροποποιείται ο ορισμός για τη «λιμενική εγκατάσταση παραλαβής». Πλέον είναι κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση, ικανή να παρέχει την υπηρεσία παραλαβής των αποβλήτων από πλοία.
- Τροποποιείται ο ορισμός «σκάφος αναψυχής» και περιλαμβάνει πλέον κάθε τύπο πλοίου, με μήκος κύτους 2,5 μέτρων ή μεγαλύτερο, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσής του, το οποίο χρησιμοποιείται για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς και δεν χρησιμοποιείται για εμπορική δραστηριότητα.
- Απουσιάζουν οι ορισμοί στην Οδηγία για τον «φορέα διαχείρισης λιμένων» και για τον «ανάδοχο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων».
- Εισάγεται ορισμός για τα «απόβλητα που αλιεύονται παθητικά». Είναι τα απόβλητα που συλλέγονται στα δίχτυα κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων. Αυτό συντελείται καθώς κάθε χρόνο, σημαντική ποσότητα πλαστικών εισέρχεται στις θάλασσες και στους ωκεανούς στην Ένωση. Παρότι, στις περισσότερες θαλάσσιες περιοχές, τα θαλάσσια απορρίμματα προέρχονται στην πλειονότητά τους από δραστηριότητες στην ξηρά, η ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων των κλάδων της αλιείας και της αναψυχής, συμβάλλουν επίσης σημαντικά στις απορρίψεις αποβλήτων, όπως και πλαστικών υλών και εγκαταλελειμμένων αλιευτικών εργαλείων, που καταλήγουν απευθείας στη θάλασσα⁷⁴.
- Επεξηγείται η έννοια της «επαρκούς ικανότητας αποθήκευσης». Επαρκής ικανότητα αποθήκευσης των αποβλήτων επί του πλοίου θεωρείται πως υφίσταται από τη στιγμή του απόπλου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων που είναι πιθανό να παραχθούν κατά τη διάρκεια του δρομολογίου.
- Επεξηγείται η έννοια της «τακτικής γραμμής». Πρόκειται για τη γραμμή βάσει δημοσιευμένου ή προγραμματισμένου πίνακα αναχωρήσεων και αφίξεων μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή επαναλαμβανόμενες διελεύσεις που συνιστούν αναγνωρισμένο χρονοδιάγραμμα.
- Διευκρινίζονται ποιοι θεωρούνται «τακτικοί ελλιμενισμοί». Είναι τα επαναλαμβανόμενα δρομολόγια του ίδιου πλοίου που συνιστούν σταθερό

⁷⁴Απιολογική σκέψη 18 της Οδηγίας 2019/883.

πρόγραμμα μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες στάσεις.

- Διευκρινίζονται ποιοι θεωρούνται «συχνοί ελλιμενισμοί». Είναι οι κατάπλοι πλοίου στον ίδιο λιμένα, οι οποίοι κατάπλοι πραγματοποιούνται τουλάχιστον μία φορά ανά δεκαπενθήμερο.

Σχετικά με το πεδίο εφαρμογής, η Οδηγία 2019/883 εφαρμόζεται σε⁷⁵:

- όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε λιμένα κράτους μέλους, πλην των πλοίων που εκτελούν τις λιμενικές υπηρεσίες κατά την έννοια της παρ. 2 του άρθρου 1 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352⁷⁶ και πλην των πολεμικών πλοίων ή βοηθητικών σκαφών ή άλλων πλοίων που ανήκουν στο κράτος ή που τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται προς το παρόν αποκλειστικά σε κυβερνητική μη εμπορική βάση και
- σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών, στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω στοιχείου.

Σύμφωνα με την Οδηγία, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να εξαιρούν την περιοχή αγκυροβολίου από τους λιμένες τους για την εφαρμογή συγκεκριμένων διατάξεων της Οδηγίας, προκειμένου να εξαλειφθεί η άσκοπη καθυστέρηση των πλοίων⁷⁷.

Επίσης στο άρθρο 4, που τιτλοφορεί ως λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, αποσαφηνίζεται η έννοια της «επάρκειας», ενώ ενισχύεται η διαχείριση των αποβλήτων από πλοία με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο, ιδιαίτερα μέσω της χωριστής συλλογής, ώστε να διευκολύνονται η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση των αποβλήτων⁷⁸. Μια λιμενική εγκατάσταση είναι επαρκής όταν έχει την ικανότητα να δεχτεί τους τύπους και τις ποσότητες των αποβλήτων από τα πλοία που χρησιμοποιούν συνήθως τον εν λόγω λιμένα, λαμβάνοντας υπόψη τις επιχειρησιακές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, το μέγεθος και τη γεωγραφική θέση του εν λόγω λιμένα, των τύπων των πλοίων που καταπλέουν στον εν λόγω λιμένα και τις εξαιρέσεις του άρθρου 9⁷⁹, στις οποίες θα γίνει αναφορά στη συνέχεια. Η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση, όπως

⁷⁵ Άρθρο 3 της Οδηγίας 2019/883.

⁷⁶ Ακολουθεί ανάλυση του συγκεκριμένου Κανονισμού στην αμέσως επόμενη θεματική ενότητα, ήτοι την 2.4.3.

⁷⁷ Άρθρο 3 παρ. 1 εδάφιο γ' της Οδηγίας 2019/883.

⁷⁸ Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 11-12.

⁷⁹ Άρθρο 4 της Οδηγίας 2019/883.

προσδιορίζεται στην ενοποιημένη καθοδήγηση του IMO και στις κατευθυντήριες γραμμές του για τη διασφάλιση της καταλληλότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, σύμφωνα και με το ψήφισμα MEPC.83 (44)⁸⁰. Η επάρκεια αφορά τόσο τις λειτουργικές συνθήκες της εγκατάστασης με βάση τις ανάγκες των χρηστών, όσο και την περιβαλλοντική διαχείριση των εγκαταστάσεων, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης για τα απόβλητα. Ενδέχεται όμως σε ορισμένες περιπτώσεις, να είναι δύσκολο να εκτιμηθεί εάν μια λιμενική εγκατάσταση παραλαβής που βρίσκεται εκτός της Ένωσης πληροί τη σχετική προδιαγραφή⁸¹.

Το άρθρο 5 για τα Προγράμματα Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, δηλαδή για τα λεγόμενα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων εισάγει την απαίτηση για πιο διευρυμένη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και ιδίως με τους χρήστες του λιμένα ή των εκπροσώπων τους, και κατά περίπτωση των τοπικών αρμόδιων αρχών, των φορέων εκμετάλλευσης της λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, των οργανώσεων που εφαρμόζουν υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού και εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι κατάλληλο Πρόγραμμα Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων βρίσκεται σε ισχύ και εφαρμογή. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα πρέπει να διενεργούνται τόσο κατά τη διάρκεια της αρχικής κατάρτισης του Σχεδίου, με ανάρτηση του Σχεδίου στην ιστοσελίδα του φορέα διαχείρισης του λιμένα διάρκειας τουλάχιστον ενός (1) μηνός, όσο και μετά την έγκρισή του. Μια σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με την προηγούμενη Οδηγία αφορά την κατάρτιση ξεχωριστού Παραρτήματος με συγκεκριμένες πληροφορίες για τους φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων (Τεύχος Πληροφοριών Λιμένα). Η διάρκεια ισχύος ανέρχεται πλέον έως 5 έτη, αντί 3 που ίσχυε. Τέλος, υπάρχει η δυνατότητα εξαίρεσης των μικρών μη εμπορικών λιμένων από τις υποχρεώσεις του άρθρου 5 της Οδηγίας, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις⁸². Για να διασφαλιστεί η επάρκεια λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη, η εφαρμογή και η εκ νέου αξιολόγηση του Προγράμματος Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, βάσει διαβούλευσης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Για πρακτικούς και οργανωτικούς λόγους, ενδέχεται ορισμένοι γειτονικοί λιμένες που βρίσκονται στην ίδια γεωγραφική περιφέρεια να θελήσουν να καταρτίσουν κοινό Πρόγραμμα, το οποίο θα καλύπτει τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής σε κάθε λιμένα που καλύπτει το Πρόγραμμα και, παράλληλα, θα προβλέπει κοινό διοικητικό πλαίσιο⁸³.

⁸⁰ RESOLUTION, MEPC.83(44), 2000: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.83\(44\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.83(44).pdf)

⁸¹ Αιτιολογική σκέψη 25 της Οδηγίας 2019/883.

⁸² Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 12.

⁸³ Αιτιολογική σκέψη 28 της Οδηγίας 2019/883.

Η εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων (Άρθρο 6) γίνεται με βάση το πρότυπο του Παραρτήματος 2, το οποίο είναι πολύ πιο αναλυτικό (προστίθενται κατηγορίες αποβλήτων), και υλοποιείται με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω της Εθνικής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας (ΕΕΝΘ)⁸⁴. Η διαδικασία αντιδιαστέλλεται με εκείνη που ίσχυε βάσει της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ, καθώς τότε η διαδικασία γινόταν με συμπλήρωση εντύπου και όχι με ηλεκτρονικό τρόπο⁸⁵.

Το άρθρο 7, αναφορικά με την παράδοση αποβλήτων από πλοία, έχει τροποποιηθεί σημαντικά, παραμένει ωστόσο η υποχρεωτικότητα της παράδοσης όλων των αποβλήτων από τα πλοία πριν τον απόπλου σύμφωνα με τους κανόνες της σύμβασης MARPOL. Με την παράδοση, ο φορέας διαχείρισης ή ο πάροχος συμπληρώνει και εκδίδει την απόδειξη παράδοσης αποβλήτων⁸⁶, η οποία θα πρέπει να διατηρείται επί του πλοίου για 2 έτη. Υπάρχει η δυνατότητα για απόπλου χωρίς παράδοση αποβλήτων υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις και ιδίως εφόσον προκύπτει ότι υπάρχει επαρκής ειδική ικανότητα αποθήκευσης για το σύνολο των αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν. Σε κάθε περίπτωση, η αρμόδια Λιμενική Αρχή μπορεί να απαιτήσει από το πλοίο να παραδώσει τα απόβλητά του⁸⁷. Εισάγονται λοιπόν νέοι τρόποι για την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων. Μπορεί να κοινοποιεί τα στοιχεία για τα απόβλητα, εκτός από τον πλοίαρχο, και ο φορέας εκμετάλλευσης πλοίου καθώς και ο πράκτορας. Τα στοιχεία της εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων υποβάλλονται ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 13 της Οδηγίας 2019/883, σύμφωνα με τις Οδηγίες 2002/59⁸⁸ και 2010/65⁸⁹. Τα στοιχεία της εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων είναι διαθέσιμα επί του πλοίου, κατά προτίμηση σε ηλεκτρονική μορφή, τουλάχιστον έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου και τίθενται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, εφόσον ζητηθούν. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 7 εξετάζονται και γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές επιβολής, χωρίς καθυστέρηση.

⁸⁴ Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 12.

⁸⁵ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.86, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

⁸⁶ Παράρτημα 3 της Οδηγίας 2019/883, τυποποιημένο υπόδειγμα απόδειξης παράδοσης αποβλήτων.

⁸⁷ Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 12.

⁸⁸ Οδηγία 2002/59:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32002L0059>

[https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32002L0059)

⁸⁹ Οδηγία 2010/65:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0065>

[https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0065)

Το έντυπο της Οδηγίας απαιτεί περισσότερες πληροφορίες με την υποβολή αναφορών και την ανταλλαγή πληροφοριών να βασίζονται στο σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της ΕΕ (SafeSeaNet), το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 3 και στο Παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας 2002/59⁹⁰. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ακόλουθες πληροφορίες υποβάλλονται ηλεκτρονικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, σύμφωνα με την Οδηγία 2010/65:

α) Οι πληροφορίες για τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου κάθε πλοίου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2002/59, το οποίο ελλιμενίζεται σε λιμένα της Ένωσης, καθώς και πληροφορίες για τον αναγνωριστικό κωδικό του οικείου λιμένα.

β) Οι πληροφορίες από την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων.

γ) Οι πληροφορίες από την απόδειξη παράδοσης αποβλήτων.

δ) Οι πληροφορίες από το πιστοποιητικό εξαίρεσης.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 (π.χ. η θέση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, ο κατάλογος των αποβλήτων πλοίων που διαχειρίζεται συνήθως ο λιμένας κ.α.) διατίθενται ηλεκτρονικά μέσω του SafeSeaNet. Ειρήσθω εν παρόδω ο ΙΜΟ προβλέπει την αναφορά καταγγελθεισών ανεπαρκειών των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας, τα πλοία θα πρέπει να αναφέρουν τις εν λόγω ανεπάρκειες στην αρχή του κράτους σημαίας, το οποίο με τη σειρά του πρέπει να ενημερώνει τον ΙΜΟ και το κράτος λιμένα που αφορούν οι περιστάσεις. Το κράτος λιμένα οφείλει να εξετάσει την αναφορά και να ανταποκριθεί αναλόγως, ενημερώνοντας τον ΙΜΟ και το αναφέρον κράτος σημαίας. Η αναφορά των εν λόγω πληροφοριών σχετικά με καταγγελθείσες ανεπάρκειες απευθείας στο σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που προβλέπεται στην Οδηγία (το SafeSeaNet), θα επιτρέπει την επακόλουθη διαβίβαση των πληροφοριών στο GISIS (παγκόσμιο ολοκληρωμένο σύστημα ναυτιλιακών πληροφοριών του ΙΜΟ), απαλλάσσοντας έτσι τα κράτη μέλη ως κράτη σημαίας και κράτη λιμένα από την υποχρέωση αναφοράς στον ΙΜΟ⁹¹.

Επίσης βάσει του άρθρου 7 της Οδηγίας, το πλοίο δύναται να μεταβεί στον επόμενο λιμένα κατάπλου χωρίς να παραδώσει τα απόβλητα, εάν από τις πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με τα Παραρτήματα 2⁹² και 3 προκύπτει ότι υπάρχει επαρκής ειδική ικανότητα αποθήκευσης για το σύνολο των αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν κατά το

⁹⁰ Άρθρο 13 της Οδηγίας 2019/883.

⁹¹ Αιτιολογική σκέψη 43 της Οδηγίας 2019/883.

⁹² Παράρτημα 2 της Οδηγίας 2019/883, τυποποιημένο υπόδειγμα του εντύπου εκ των προτέρων κοινοποίησης παράδοσης αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.

προβλεπόμενο δρομολόγιο του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου· ή από τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες επί πλοίων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2002/59 προκύπτει ότι υπάρχει επαρκής ειδική ικανότητα αποθήκευσης για το σύνολο των αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν κατά το προβλεπόμενο δρομολόγιο του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου· ή το πλοίο καταπλέει σε αγκυροβόλιο μόνο για λιγότερο από 24 ώρες ή υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες. Ένα από τα κύρια εμπόδια λοιπόν στην αποτελεσματική επιβολή της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης υπήρξε η διαφορετική ερμηνεία και εφαρμογή από τα κράτη μέλη της εξαίρεσης με βάση την επαρκή ικανότητα αποθήκευσης. Προκειμένου η εφαρμογή της εξαίρεσης αυτής να μην υπονομεύει τον κύριο σκοπό της Οδηγίας 2019/883, η εξαίρεση, σύμφωνα με τον νομοθέτη της ΕΕ, θα πρέπει να διευκρινιστεί περαιτέρω στα εθνικά δίκαια, ειδικότερα όσον αφορά τον επόμενο λιμένα κατάπλου, και η επαρκής ικανότητα αποθήκευσης θα πρέπει να καθορίζεται με εναρμονισμένο τρόπο, βάσει κοινής μεθοδολογίας και κοινών κριτηρίων. Σε περίπτωση που είναι δύσκολο να διαπιστωθεί κατά πόσον διατίθενται κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής σε λιμένες εκτός της Ένωσης, είναι απαραίτητο η αρμόδια αρχή να εξετάζει προσεκτικά την εφαρμογή της εξαίρεσης⁹³.

Το άρθρο 8, σχετικά με τα συστήματα κάλυψης του κόστους, επίσης έχει τροποποιηθεί σημαντικά⁹⁴ σε σχέση με την προηγούμενη Οδηγία, καθώς εισάγεται το νέο Παράρτημα 4⁹⁵. Με την εξαίρεση των καταλοίπων φορτίου, εφαρμόζεται έμμεσο τέλος χρέωσης το οποίο καλύπτει το έμμεσο διοικητικό κόστος και σημαντικό μέρος των άμεσων λειτουργικών δαπανών, που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 30% του συνολικού άμεσου κόστους για την πραγματική παράδοση αποβλήτων κατά το παρελθόν έτος. Γίνεται αναφορά στο κόστος συλλογής και επεξεργασίας των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά (να μην επιβαρύνουν μόνο τους χρήστες του λιμένα), των καταλοίπων καθαρισμού δεξαμενών που περιέχουν υψηλού ιξώδους εμμένουσες πλέουσες ουσίες και των αποβλήτων από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων. Τα κατάλοιπα φορτίου παραμένουν ιδιοκτησία του κυρίου του φορτίου μετά την εκφόρτωση του φορτίου στον τερματικό σταθμό και συχνά ενδέχεται να έχουν οικονομική αξία. Για τον λόγο αυτό, τα κατάλοιπα φορτίου δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται στα συστήματα κάλυψης του κόστους και στην εφαρμογή του έμμεσου τέλους. Τα έξοδα παράδοσης καταλοίπων φορτίου θα πρέπει να καταβάλλονται από τον χρήστη της λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, όπως ορίζεται στους συμβατικούς διακανονισμούς μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ή σε άλλους τοπικούς διακανονισμούς. Τα κατάλοιπα φορτίου περιλαμβάνουν επίσης τα υπολείμματα ελαιωδών ή επιβλαβών υγρών φορτίων μετά από εργασίες καθαρισμού, για τα οποία ισχύουν οι κανόνες απορρίψεων των Παραρτημάτων I και II της Σύμβασης MARPOL και τα οποία, υπό όρους

⁹³ Απολογιστική σκέψη 38 της Οδηγίας 2019/883.

⁹⁴ Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 12.

⁹⁵ Παράρτημα 4 της Οδηγίας 2019/883, κατηγορίες δαπανών και καθαρών εσόδων που αφορούν τη λειτουργία και διοίκηση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.

που καθορίζονται στα εν λόγω Παραρτήματα, δεν χρειάζεται να παραδίδονται στον λιμένα για να αποφεύγονται άσκοπες λειτουργικές δαπάνες των πλοίων και συμφόρηση των λιμένων⁹⁶. Επίσης παρέχεται κίνητρο για την παράδοση αποβλήτων του Παραρτήματος V της MARPOL και των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά (πλην των καταλοίπων φορτίου), καθώς δεν επιβάλλεται άμεσο τέλος για τα απόβλητα αυτά, υπό τη συνδρομή ορισμένων προϋποθέσεων. Οι ριζικές αλλαγές και προσθήκες στο σύστημα κάλυψης του κόστους και κατ'επέκταση στα τέλη της υπηρεσίας είναι λεπτομερέστερα οι εξής⁹⁷:

- Τα συστήματα κάλυψης του κόστους δεν παρέχουν κίνητρο στα πλοία να μην απορρίπτουν τα απόβλητά τους στη θάλασσα. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν όλες τις ακόλουθες αρχές στον σχεδιασμό και στη λειτουργία των συστημάτων κάλυψης του κόστους:
 - α) Τα πλοία καταβάλλουν έμμεσο τέλος, ανεξαρτήτως της παράδοσης αποβλήτων σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής.
 - β) Το έμμεσο τέλος καλύπτει: i) το έμμεσο διοικητικό κόστος, ii) σημαντικό μέρος των άμεσων λειτουργικών δαπανών, όπως ορίζει το Παράρτημα 4, το οποίο αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 30% του συνολικού άμεσου κόστους για την πραγματική παράδοση αποβλήτων κατά το παρελθόν έτος, με δυνατότητα να λαμβάνεται επίσης υπόψη το κόστος που συνδέεται με τον αναμενόμενο όγκο κυκλοφορίας για το επόμενο έτος.
 - γ) Προκειμένου να παρασχεθεί μέγιστο κίνητρο για την παράδοση αποβλήτων του Παραρτήματος V (Απορρίμματα) της σύμβασης MARPOL πλην των καταλοίπων φορτίου, δεν επιβάλλεται άμεσο τέλος για τα απόβλητα αυτά, προκειμένου να διασφαλίζεται δικαίωμα παράδοσης χωρίς πρόσθετες χρεώσεις βάσει του όγκου των παραδιδόμενων αποβλήτων, εκτός όταν ο συγκεκριμένος όγκος παραδιδόμενων αποβλήτων υπερβαίνει τη μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων που αναφέρεται στο έντυπο που περιλαμβάνεται του παραρτήματος. Τα απόβλητα που αλιεύονται παθητικά καλύπτονται από αυτό το καθεστώς, περιλαμβανομένου δε και του δικαιώματος παράδοσης.
 - δ) Προκειμένου οι δαπάνες συλλογής και επεξεργασίας των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά να μη βαρύνουν αποκλειστικά και μόνον τους χρήστες του λιμένα, τα κράτη μέλη καλύπτουν, κατά περίπτωση, τις εν λόγω δαπάνες με τα έσοδα που προκύπτουν από εναλλακτικά συστήματα χρηματοδότησης, μεταξύ άλλων από συστήματα διαχείρισης αποβλήτων και από διαθέσιμους ενωσιακούς, εθνικούς ή περιφερειακούς πόρους.
 - ε) Προκειμένου να ενθαρρύνουν την παράδοση καταλοίπων καθαρισμού δεξαμενών που περιέχουν υψηλού ιξώδους εμμένουσες πλέουσες ουσίες, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν κατάλληλα οικονομικά κίνητρα για την εν λόγω παράδοση.
 - στ) Το έμμεσο τέλος δεν περιλαμβάνει τα απόβλητα από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων, των οποίων το κόστος καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων που παραδίδονται.

⁹⁶ Αιτιολογική σκέψη 34 της Οδηγίας 2019/883.

⁹⁷ Άρθρο 8 της Οδηγίας 2019/883.

- Το μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται, ενδεχομένως, από το έμμεσο τέλος, καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων που παραδίδονται πραγματικά από το πλοίο.
- Τα τέλη μπορούν να διαφοροποιούνται με βάση τα εξής: α) την κατηγορία, τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου, β) την παροχή υπηρεσιών σε πλοία εκτός του κανονικού ωραρίου λειτουργίας στον λιμένα, ή γ) την επικινδυνότητα των αποβλήτων.
- Τα τέλη μειώνονται με βάση τα εξής: α) το είδος εμπορικής δραστηριότητας που εκτελεί το πλοίο, ιδίως όταν το πλοίο εκτελεί θαλάσσιες εμπορικές μεταφορές μικρών αποστάσεων, β) όταν λόγω του σχεδιασμού, του εξοπλισμού και της λειτουργίας του πλοίου αποδεικνύεται ότι το πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων και διαχειρίζεται τα απόβλητά του με βιώσιμο και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο.
- Έως τις 28 Ιουνίου 2020, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να καθορίσει τα κριτήρια προσδιορισμού για το αν το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο παραπάνω στοιχείο.
- Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα επιβαλλόμενα τέλη είναι δίκαια (δηλαδή καθορίζονται με διαφάνεια, είναι εύκολα αναγνωρίσιμα, δεν εισάγουν διακρίσεις και αντιστοιχούν στο κόστος των εγκαταστάσεων, υπηρεσιών που διατίθενται και, κατά περίπτωση, χρησιμοποιούνται), το ύψος των τελών και η βάση υπολογισμού τους κοινοποιούνται σε επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας και, κατά περίπτωση, σε γλώσσα που χρησιμοποιείται διεθνώς, στους χρήστες των λιμένων και στο Πρόγραμμα Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.
- Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συλλογή δεδομένων παρακολούθησης σχετικά με τον όγκο και την ποσότητα των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά και υποβάλλουν αυτά τα δεδομένα παρακολούθησης στην Επιτροπή. Η Επιτροπή, βάσει των εν λόγω δεδομένων παρακολούθησης, δημοσιεύει έκθεση έως την 31^η Δεκεμβρίου 2022 και εν συνεχεία, ανά δύο έτη.

Συνοψίζοντας τις αλλαγές στο σύστημα κάλυψης του κόστους, η Οδηγία 2000/59 καθιέρωνε την εφαρμογή ενός συνδυασμένου συστήματος ανάκτησης του κόστους, το οποίο ενσωμάτωνε έναν έμμεσο μηχανισμό ανάκτησης κόστους και ένα επιπρόσθετο άμεσο τέλος, ενώ η Οδηγία 2019/883 προβλέπει ένα συνδυασμένο σύστημα ανάκτησης για τα απόβλητα από τα πλοία, μέσω του οποίου υιοθετείται ένα έμμεσο τέλος, σε συνδυασμό με ένα άμεσο τέλος, που είναι ανάλογα του όγκου των αποβλήτων, το οποίο επιβάλλεται αποκλειστικά στη περίπτωση που εκείνος υπερβαίνει τη μέγιστη χωρητικότητα αποκλειστικής αποθήκευσης. Άρα για ότι δεν επαρκεί το έμμεσο τέλος, απευθείας επιβαρύνεται με άμεσο τέλος με κριτήριο το είδος των αποβλήτων και τις παραδιδόμενες ποσότητες στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής⁹⁸.

Στο άρθρο 9 της Οδηγίας εισάγονται περισσότερες λεπτομέρειες σε σχέση με τις εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες

⁹⁸ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.89, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

για εκ των προτέρων κοινοποίηση, για την παράδοση των αποβλήτων και για τα συστήματα κάλυψης του κόστους. Οι εξαιρέσεις έχουν πληρέστερο περιεχόμενο από ότι γινόταν στην Οδηγία 2000/59 και προϋποθέτουν την κατάθεση αίτησης εξαίρεσης από τον πλοίαρχο ή τον νόμιμο εκπρόσωπο της πλοιοκτήτριας ή διαχειρίστριας του πλοίου εταιρείας ή άλλο νομίμως εξουσιοδοτημένου προσώπου προς τη Λιμενική Αρχή του λιμένα που απευθύνεται η εξαίρεση⁹⁹. Οι όροι των εξαιρέσεων που πρέπει να πληρούνται είναι¹⁰⁰:

- Το πλοίο να εκτελεί τακτική γραμμή με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς·
- Να υπάρχει διακανονισμός που εγγυάται την παράδοση των αποβλήτων και την καταβολή του τέλους σε λιμένα ευρισκόμενο στη διαδρομή του πλοίου ο οποίος: i) αποδεικνύεται από υπογεγραμμένη σύμβαση με λιμένα ή ανάδοχο στον τομέα των αποβλήτων και από αποδείξεις παράδοσης αποβλήτων ii) έχει κοινοποιηθεί σε όλους τους λιμένες που βρίσκονται στη διαδρομή του πλοίου· και iii) έχει γίνει δεκτός από τον λιμένα όπου πραγματοποιούνται η παράδοση και η καταβολή, που μπορεί να είναι λιμένας της Ένωσης ή άλλος λιμένας, στον οποίο διατίθενται επαρκείς εγκαταστάσεις, όπως αποδεικνύεται βάσει των πληροφοριών που υποβάλλονται ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 13¹⁰¹ και στο GISIS·
- Η εξαίρεση να μην επιφέρει αρνητικό αντίκτυπο στην ασφάλεια στη θάλασσα, στην υγεία, στη διαβίωση στο πλοίο ή στις συνθήκες εργασίας ή στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Εάν χορηγηθεί η εξαίρεση, το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας εκδίδει πιστοποιητικό εξαίρεσης, βάσει του μορφοτύπου που προβλέπεται στο Παράρτημα 5¹⁰² της Οδηγίας 2019/883, στο οποίο επιβεβαιώνεται ότι το πλοίο πληροί τους αναγκαίους όρους και απαιτήσεις για την εφαρμογή της εξαίρεσης και αναφέρεται η διάρκεια της εξαίρεσης. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν τις πληροφορίες του πιστοποιητικού εξαίρεσης ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 13. Επίσης εξασφαλίζουν την αποτελεσματική παρακολούθηση και επιβολή των διακανονισμών για την παράδοση και την καταβολή του τέλους, οι οποίοι ισχύουν για τα εξαιρούμενα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες τους. Παρά τη χορηγηθείσα εξαίρεση, ένα πλοίο δεν μεταβαίνει στον επόμενο λιμένα κατάπλου, εάν δεν υπάρχει επαρκής ειδική ικανότητα αποθήκευσης για το σύνολο των αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και που θα συσσωρευθούν

⁹⁹ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.90-91, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

¹⁰⁰ Άρθρο 9 της Οδηγίας 2019/883.

¹⁰¹ Άρθρο 13 της Οδηγίας 2019/883 για την υποβολή αναφορών και ανταλλαγή πληροφοριών.

¹⁰² Παράρτημα 5 της Οδηγίας 2019/883 για το πιστοποιητικό εξαίρεσης.

κατά το προβλεπόμενο δρομολόγιο του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου.

Απαιτείται περαιτέρω εναρμόνιση του καθεστώτος εξαιρέσεων στις έννομες τάξεις των κρατών μελών για τα πλοία τακτικών γραμμών με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς, και ιδιαίτερα αποσαφήνιση των χρησιμοποιούμενων όρων και των όρων που διέπουν τις εν λόγω εξαιρέσεις, σύμφωνα με τον νομοθέτη της ΕΕ. Έχει διαπιστωθεί από την ΕΕ πως η έλλειψη εναρμόνισης των όρων και της εφαρμογής των εξαιρέσεων έχει ως αποτέλεσμα περιττό διοικητικό φόρτο για τα πλοία και τους λιμένες¹⁰³.

Όσον αφορά τις επιθεωρήσεις θεσμοθετείται η υποχρέωση αιφνίδιων επιθεωρήσεων, καθώς οριοθετείται ο στόχος των συνολικών επιθεωρήσεων που αντιστοιχεί στο 15% τουλάχιστον του συνολικού αριθμού μεμονωμένων πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες¹⁰⁴. Η υποβολή των αναφορών γίνεται με ηλεκτρονικό τρόπο¹⁰⁵. Κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων το ενδιαφέρον εστιάζεται στα πλοία που δεν τηρούν τις απαιτήσεις κοινοποίησης ή υπάρχουν ενδείξεις μη παράδοσης των αποβλήτων τους. Αναλυτικότερα, έχει προστεθεί ένα εξ ολοκλήρου ένα νέο τμήμα με την Οδηγία 883/2019 που ονομάζεται «Επιβολή»¹⁰⁶. Ειδικότερα στο άρθρο 14 προβλέπεται η καταχώριση των επιθεωρήσεων. Οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει της παρούσας Οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με περιπτώσεις μη συμμόρφωσης και διαταγές απαγόρευσης απόπλου, διαβιβάζονται χωρίς καθυστέρηση στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μόλις ολοκληρωθεί η έκθεση επιθεώρησης και αρθεί η διαταγή απαγόρευσης απόπλου ή αν χορηγηθεί εξαίρεση. Οι λιμενικές αρχές και οι αρμόδιες αρχές για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής διασφαλίζουν ότι το προσωπικό, στο σύνολό του, λαμβάνει την αναγκαία κατάρτιση για να αποκτήσει τις γνώσεις που είναι απαραίτητες για την εργασία του όταν διαχειρίζεται απόβλητα, με ιδιαίτερη προσοχή στις πτυχές υγείας και ασφάλειας που αφορούν τον χειρισμό επικίνδυνων υλικών, και επιδιώκουν οι απαιτήσεις κατάρτισης να επικαιροποιούνται τακτικά, προκειμένου να ανταποκρίνονται στις προκλήσεις της τεχνολογικής καινοτομίας¹⁰⁷. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες για επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των εθνικών διατάξεων που υιοθετούνται δυνάμει της Οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές¹⁰⁸.

¹⁰³ Αιτιολογική σκέψη 39 της Οδηγίας 2019/883.

¹⁰⁴ Άρθρο 11 της Οδηγίας 2019/883.

¹⁰⁵ Άρθρο 12 της Οδηγίας 2019/883.

¹⁰⁶ Τμήμα 4 της Οδηγίας 2019/883.

¹⁰⁷ Άρθρο 15 της Οδηγίας 2019/883.

¹⁰⁸ Άρθρο 16 της Οδηγίας 2019/883.

Ομοίως, παρατηρούνται διαφορές και προσθήκες στα Παραρτήματα¹⁰⁹. Στο Παράρτημα 1 καθιερώνονται απαιτήσεις για τα Προγράμματα Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων. Υιοθετείται σύστημα ανάλυσης κόστους αντί του συστήματος χρέωσης τελών που ίσχυε, υφίστανται σημεία επαφής λιμένα αντί των υπευθύνων υλοποίησης σχεδίου, προβλέπονται μέθοδοι διαχείρισης ροών αποβλήτων στον λιμένα αντί της περιγραφής του τρόπου με τον οποίο διατίθενται τα απόβλητα πλοίου και δεν περιλαμβάνονται οι πληροφορίες που διατίθενται σε όλους τους χρήστες του λιμένα που απαιτούσε το Παράρτημα 1 της Οδηγίας 2000/59. Στο Παράρτημα 2 αλλάζει το έγγραφο του τυποποιημένου υποδείγματος και γίνεται έντυπο για την εκ των προτέρων κοινοποίηση παράδοσης αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής έναντι του προϊσχύοντος εντύπου με τίτλο «Πληροφορίες προς κοινοποίηση πριν από την είσοδο στον λιμένα». Έχουν γίνει προσθήκες στα είδη των αποβλήτων και στα στοιχεία του πλοίου με βάση την MARPOL ώστε να συμβαδίζουν με το αναθεωρημένο Παράρτημα V της MARPOL και για να προστεθεί η κατηγορία των αποβλήτων ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού και των καταλοίπων φορτίου που χωρίζονται πλέον σε 2 κατηγορίες, στα επιβλαβή για το θαλάσσιο περιβάλλον (HME) και στα μη επιβλαβή (non HME). Στο Παράρτημα 3, όπως επισημάνθηκε, καθιερώνεται τυποποιημένο υπόδειγμα απόδειξης παράδοσης αποβλήτων, που δεν υπήρχε στην προηγούμενη Οδηγία και το οποίο παραδίδει ο διορισμένος εκπρόσωπος του φορέα της λιμενικής εγκατάστασης παραλαβής, αφού το συμπληρώσει, στον πλοίαρχο του πλοίου. Στο Παράρτημα 4 πρέπει να τηρούνται κατηγορίες δαπανών και καθαρών εσόδων που αφορούν την λειτουργία και διοίκηση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Τέλος στο Παράρτημα 5 θεσμοθετείται το πιστοποιητικό εξαίρεσης κατά το άρθρο 9 της Οδηγίας, το οποίο δεν υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια.

Η παροχή υπηρεσιών λιμενικών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων θα πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα χερσαία και πλωτά μέσα συλλογής, δοκιμασμένα επιχειρησιακά σχέδια και διασφάλιση της ιχνηλασιμότητας της διαδικασίας συλλογής, μεταφοράς και διαχείρισης μέσω ψηφιακής πλατφόρμας. Η εφαρμοζόμενη ακολουθία ενεργειών που εφαρμόζεται, σε ένα σύστημα χρέωσης έμμεσων λιμενικών τελών, είναι η ακόλουθη: Αρχικά ο πλοίαρχος (ή ο εκπρόσωπος) του πλοίου κοινοποιεί στις αρμόδιες αρχές τα έντυπα που παρέχει τις δέουσες πληροφορίες προς κοινοποίηση πριν την είσοδο στον λιμένα, όπου αναγράφονται τουλάχιστον οι ποσότητες και ο τύπος αποβλήτων που βρίσκονται επί του πλοίου, ο προηγούμενος λιμένας κατάπλου, ο τελευταίος λιμένας στον οποίο παραδόθηκαν απόβλητα και ο επόμενος λιμένας κατάπλου. Έπειτα ο πλοίαρχος (ή ο εκπρόσωπος) του πλοίου πληρώνει την ανάλογη εγγύηση, η οποία εξαρτάται από το μέγεθος του πλοίου. Μετά τη συλλογή αποβλήτων, το πλοίο λαμβάνει την ανάλογη

¹⁰⁹ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.91-92, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

απόδειξη. Στη συνέχεια το πλοίο ενημερώνει και τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών υποδοχής αποβλήτων προς προγραμματισμό της παράδοσης των αποβλήτων. Εάν το πλοίο έχει καταπλεύσει στον προβλήτα, τα πετρελαιοειδή απόβλητα παραλαμβάνονται με βυτιοφόρο όχημα, εκτός εάν οι ποσότητες είναι πολύ μεγάλες όπου η παραλαβή πραγματοποιείται με δεξαμενόπλοιο. Εάν το πλοίο έχει καταπλεύσει στο αγκυροβόλιο, τα πετρελαιοειδή απόβλητα παραλαμβάνονται με δεξαμενόπλοιο. Με το πέρας της συλλογής, παρέχεται στο πλοίο απόδειξη παραλαβής αποβλήτων, η οποία και επιδεικνύεται στις Αρχές προ του απόπλου. Τέλος λαμβάνει χώρα η επεξεργασία, όπου το βυτιοφόρο (ή το δεξαμενόπλοιο) μεταφέρει τα πετρελαιοειδή απόβλητα στη μονάδα επεξεργασίας. Τα απόβλητα υπόκεινται σε επεξεργασία, προς ανάκτηση των υδρογονανθράκων και καθαρισμό του νερού. Οι ανακτώμενοι υδρογονάνθρακες οδηγούνται στο διυλιστήριο. Τα απόβλητα λιπαντικά έλαια που συλλέγονται, παραδίδονται για αναζωογόνηση στο εγκεκριμένο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης αποβλήτων λιπαντικών ελαίων. Τα λύματα που συλλέγονται, παραδίδονται στην πλησιέστερη μονάδα επεξεργασίας αστικών λυμάτων.

Τα κράτη μέλη έπρεπε να θέσουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την Οδηγία έως τις 28 Ιουνίου 2021¹¹⁰ και να ανακοινώσουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων. Η ελληνική νομοθεσία ενσωμάτωσε την συγκεκριμένη Οδηγία με την Υ.Α. 3122.3- 15/71164/2021/2021 (ΦΕΚ 4790/Β` 18.10.2021)¹¹¹, για την οποία γίνεται λόγος στη θεματική ενότητα του ελληνικού θεσμικού πλαισίου¹¹².

Στο μεταξύ εκδόθηκαν από την Επιτροπή οι τέσσερις Εκτελεστικοί Κανονισμοί που αφορούν στην Οδηγία¹¹³:

1. Ο Κανονισμός 2022/89 για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της Οδηγίας 2019/883 όσον αφορά τη μέθοδο που πρέπει να χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επαρκούς ειδικής ικανότητας αποθήκευσης.
2. Ο Κανονισμός 2022/90 για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της Οδηγίας 2019/883 όσον αφορά τα λεπτομερή στοιχεία του ενωσιακού μηχανισμού στόχευσης με βάση τον κίνδυνο για την επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση.

¹¹⁰ Άρθρο 24 της Οδηγίας 2019/883.

¹¹¹ ΚΥΑ 3122/2021 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία: <https://www.elinyae.gr/index.php/ethniki-nomothesia/ya-31223-157116420212021-fek-4790b-18102021>

¹¹² Βλ. θεματική ενότητα 2.5.2.

¹¹³ Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 14.

3. Ο Κανονισμός 2022/91 για τον καθορισμό των κριτηρίων προσδιορισμού ότι ένα πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων και διαχειρίζεται τα απόβλητά του με βιώσιμο και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο.

4. Ο Κανονισμός 2022/92 για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της Οδηγίας 2019/883 όσον αφορά τις μεθόδους περί των δεδομένων παρακολούθησης και τον μορφότυπο υποβολής των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά.

2.4.3 Η ευρωπαϊκή αγορά των παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων – Ο Κανονισμός 2017/352 και οι ευρωπαϊκές πολιτικές που οδήγησαν στη θέσπισή του

Ο Κανονισμός 2017/352¹¹⁴ επιδιώκει να διαταράξει την παγιωμένη γνωστή τακτική των δημοσίων συμβάσεων όπου είναι αναγκαίο, καθώς αποβλέπει στην (δυσνητικά υπό όρους) απελευθέρωση των υπαγόμενων λιμενικών υπηρεσιών και στην πρόταξη της δραστηριοποίησης πολλαπλών παρόχων. Αποτελεί μια βασική αντίθεση, διότι θέτει τον άξονα της αναδιαμόρφωσης της συνήθους πορείας της διαγωνιστικής διαδικασίας που καταλήγει σε έναν πάροχο. Προβλέπει όμως και τη δυνατότητα αιτιολογημένης προσφυγής στην επιλογή του περιορισμού των παρόχων για πολύ συγκεκριμένους λόγους, οι οποίοι πρέπει να αιτιολογούνται και να αποδεικνύονται επαρκώς.

Ο Αναπληρωτής Καθηγητής, Αντιπρόεδρος της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Frederick και Δικηγόρος Παναγιώτης Δέγλερης τόνισε σε ομιλία¹¹⁵ του πως βασικός στόχος είναι να φτιαχτεί ένα πλήρες δίκτυο υποδομών σε όλη την ευρωπαϊκή επικράτεια ενώνοντας όλο το υπάρχον μωσαϊκό ευρωπαϊκών δρόμων, σιδηροδρόμων, πλωτών οδών, αεροδρομίων, λιμένων με τη θαλάσσια εσωτερική ναυσιπλοΐα, συνθέτοντας ένα ολοκληρωμένο δίκτυο που να καλύπτει όλα τα κράτη μέλη και βέβαια αναγνωρίζοντας ότι η έλλειψη συνεκτικής υποδομής μεταφορών συνιστά σοβαρό εμπόδιο στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς με κριτήρια τη διαλειτουργικότητα, τη διατροπικότητα και τη διασύνδεση. Η επιλογή της ΕΕ τίθεται μέσω της απελευθέρωσης. Επιτυγχάνεται από το σύστημα της αδειοδότησης, που σημαίνει πως καθορίζονται ελάχιστες απαιτήσεις για να μπορούν περισσότεροι πάροχοι να παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες. Μόνο κατ'εξάιρεση επιτρέπει ο Κανονισμός να γίνει δημόσια σύμβαση για κάποιους εξαιρετικούς λόγους. Ο σκοπός της ολοκλήρωσης είναι να καταπολεμηθούν οι ανισότητες. Η λέξη απελευθέρωση και ιδεολογικά και πολιτικά στο πλαίσιο του

¹¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0352>

¹¹⁵ Παναγιώτης Δέγλερης, *Σκέψεις και Προβληματισμοί σχετικά με την Εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 352/2017*, Λάρισα, Απρίλιος 2023.

ενωσιακού δικαίου διαστέλλεται με την έννοια της δημόσια διαγωνιστικής σύμβασης που καταλήγει σε έναν πάροχο. Επισήμανε πως καλώς ή κακώς σε όλη την Ευρώπη, αν γίνει μια χαρτογράφηση, θα γίνει αντιληπτό πως υπάρχουν και έχουν διαμορφωθεί για δεκαετίες συγκεκριμένα μονοπώλια σε επίπεδο στερεών και υγρών αποβλήτων. Το φαινόμενο των μονοπωλίων έχει παρατηρηθεί από την ΕΕ, ήδη έχει ανοίξει φάκελος στην Επιτροπή Ανταγωνισμού¹¹⁶ και πολλές υποθέσεις θα επεξεργαστούν από το Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο της Ελλάδας, δηλαδή το Συμβούλιο της Επικρατείας¹¹⁷. Αναμένεται με πολύ ενδιαφέρον η εξέλιξη μιας και αναδεικνύεται ένα νέο μοντέλο που ταραξίζει τον εφησυχασμό του ενός κυρίαρχου που πολλές φορές μπορεί και να γίνει και μονοπώλιο μέσω δημόσιας σύμβασης¹¹⁸.

Η ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα των πολλαπλών δυσκολιών διαμόρφωσης κοινοτικών πολιτικών. Για σχεδόν τέσσερις δεκαετίες πρυτάνευσε η αντίληψη ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής του ευρωπαϊκού χώρου, χωρίς την παρουσία υπερεθνικής πολιτικής. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η πρόοδος της οικονομικής και πολιτικής ενοποίησης και οι μεταβολές στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο δημιουργούν νέες προϋποθέσεις λειτουργίας των ευρωπαϊκών λιμένων. Ακολούθησαν δύο δεκαετίες διαπραγματεύσεων και η, ασυνήθιστη για την Ευρωπαϊκή ενοποιητική διαδικασία, απόρριψη δυο διαδοχικών πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την διαμόρφωση μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής. Το 2017 η υπερψήφιση του Κανονισμού 2017/352 για τις λιμενικές υπηρεσίες δίνει τη σκυτάλη σε μια νέα περίοδο¹¹⁹.

Σχεδόν 20 χρόνια πριν από τη τελική ψήφιση του Κανονισμού 2017/352, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε εκδώσει ανακοίνωση με θέμα την «Ενίσχυση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Κλειδί για τις ευρωπαϊκές μεταφορές». Η ανακοίνωση αυτή αργότερα ονομάστηκε κοινώς η πρώτη «Δέσμη μέτρων για τους λιμένες». Μέσω της «Δέσμη μέτρων για τους λιμένες I» είχε αρχικά επιδιωχθεί να εφαρμοστεί μια προσέγγιση ενίσχυση της διαφάνειας στα λιμενικά τέλη. Μια άλλη ιστορική ακρογωνιαίος λίθος της ανακοίνωσης ήταν η πρόταση για μια «Οδηγία για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών». Προκειμένου να αρθούν οι υφιστάμενοι εμπορικοί φραγμοί, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε ήδη προτείνει εκείνη την εποχή να συνδυαστούν τα ζητήματα της διαφάνειας των οικονομικών σχέσεων (συμπεριλαμβανομένης της κρατικής χρηματοδότησης) με ένα εξαιρετικά

¹¹⁶ Ακολουθεί εκτενής ανάλυση στο Κεφάλαιο 5.

¹¹⁷ Αναλύονται σχετικές αποφάσεις του ΣτΕ στη θεματική ενότητα 4.2.

¹¹⁸ Παναγιώτης Δέγλερης, *Σκέψεις και Προβληματισμοί σχετικά με την Εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 352/2017*, Λάρισα, Απρίλιος 2023.

¹¹⁹ Αθανάσιος Πάλλης και Κωνσταντίνος Χλωμούδης, *Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική: Το Μετέωρο Ευρωπαϊκό βήμα και οι αποκλίνουσες εθνικές επιλογές*, Αθήνα 2021, σελ.1, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

αμφιλεγόμενο καθεστώς για τη χορήγηση παραχωρήσεων σε φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και άλλους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών, συνοδευόμενο από εξίσου αμφιλεγόμενες διατάξεις σχετικά με το δικαίωμα του πληρώματος ενός πλοίου να συμμετέχει σε μεταφορές φορτίου μέσω της «αυτοεξυπηρέτησης». Η πρόταση οδήγησε σε έντονο πολιτικό διάλογο. Τελικά, η «Λιμενική δέσμη I» και (η μόνο ελαφρώς τροποποιημένη) «Λιμενική δέσμη II» απορρίφθηκαν ανοιχτά από την πλειοψηφία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το 2003 και το 2004¹²⁰.

Η αρχική κριτική επικεντρώθηκε κυρίως στις διατάξεις για την πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες. Αντίθετα, οι (περιορισμένοι) κανόνες για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια είχαν ήδη λάβει επαρκή πολιτική υποστήριξη. Μετά την αποτυχία και των δύο «πακέτων λιμένων», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέφρασε την πρόθεσή της να εκδώσει άμεσα κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια στους λιμένες, ανεξάρτητα από οποιοσδήποτε πτυχές της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών. Στη συνέχεια, επικαιροποιημένες πρωτοβουλίες αντιμετώπισαν, και πάλι, την πολιτική επιθυμία να μειωθούν οι νομικές αβεβαιότητες σε σχέση με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών αλλά και με την οικονομική διαφάνεια στη χρηματοδότηση των λιμένων. Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε το 2013¹²¹ έναν Κανονισμό για τη διαφάνεια των λιμένων, ο οποίος πρότεινε (και πάλι) να συνδυάσει μέτρα για την ενίσχυση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών με πτυχές της διαφάνειας (τόσο σε σχέση με τη δημόσια χρηματοδότηση όσο και με τα λιμενικά τέλη). Η πρωτοβουλία αυτή απέσπασε παρόμοια κριτική και εν τέλει απόρριψη από τους ενδιαφερόμενους φορείς, όπως είχαν ήδη λάβει οι δύο προηγούμενες «Δέσμες μέτρων για τους λιμένες». Παρ' όλα αυτά, ο δρόμος του πολιτικού συμβιβασμού κατά τα επόμενα χρόνια θα οδηγούσε με επιτυχία στην ψήφιση του Κανονισμού 2017/352¹²².

Δεδομένης της ιστορικής εξέλιξης και της νομικής του συνέχειας, ο Κανονισμός 2017/352 έχει επίσης χαρακτηριστεί ως «Δέσμη μέτρων για τους λιμένες III». Τέθηκε σε ισχύ τον Μάρτιο του 2019 και σηματοδοτεί ένα πραγματικά σημαντικό ορόσημο στην προσπάθεια της ΕΕ να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμενικών υπηρεσιών μέσω της εισαγωγής ρυθμιζόμενου ανταγωνισμού όσον αφορά τη συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (καθώς και άλλων λιμενικών υπηρεσιών όπως ο εφοδιασμός με καύσιμο και ενέργεια, η διακίνηση φορτίων, η πρόσδεση, οι υπηρεσίες επιβατών, η πλοήγηση, η ρυμούλκηση και

¹²⁰ Henning Jessen, *Eric Van Hooydonk: The EU Seaports Regulation*, Book Review, February 2021, σελ. 120.

¹²¹ Πρόταση Κανονισμού για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, Μάιος 2013.

¹²² Henning Jessen, *Eric Van Hooydonk: The EU Seaports Regulation*, Book Review, February 2021, σελ. 120.

η βυθοκόρηση). Η «Δέσμη μέτρων για τους λιμένες III» επιδιώκει να δημιουργήσει ένα σταθερό νομικό πλαίσιο για τις επενδύσεις σε λιμένες και να συμβάλει σε ένα κλίμα ευνοϊκό για τις επενδύσεις ώστε να προκύψει η ανάπτυξη των λιμένων σύμφωνα με τις τρέχουσες και μελλοντικές απαιτήσεις μεταφορών και εφοδιαστικής. Ως εκ τούτου, η τρίτη «Δέσμη μέτρων για τους λιμένες» είναι μάλλον ένα νομικό μέσο για την απελευθέρωση και τη τυποποίηση των λιμενικών υπηρεσιών σε ολόκληρη την ΕΕ, ιδίως στον τομέα της οικονομικής διαφάνειας. Η τρίτη δέσμη μέτρων για τους λιμένες εισήγαγε επιτέλους ένα πολυπόθητο, εναρμονισμένο νομικό πλαίσιο για τους λιμένες της ΕΕ, το οποίο παρέχει τώρα πολύ μεγαλύτερη νομική σαφήνεια ως σε σύγκριση με τις δεκαετίες πριν από το 2019¹²³. Η διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και η εισαγωγή χρηματοοικονομικής διαφάνειας και αυτονομίας των θαλάσσιων λιμένων θα βελτιώσουν την ποιότητα και αποδοτικότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες του λιμένα και θα συμβάλουν στη δημιουργία ενός κλίματος ευνοϊκότερου για επενδύσεις στους λιμένες. Με αυτόν τον τρόπο θα συμβάλουν στη μείωση του κόστους για τους χρήστες των μεταφορών, στην προώθηση θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και στον καλύτερο συνδυασμό των θαλάσσιων μεταφορών με τις σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και οδικές μεταφορές¹²⁴.

Στόχοι του Κανονισμού αποτελούν, αφενός η αποτροπή της πρόσθετης επιβάρυνσης των λιμένων που ήδη λειτουργούν αποτελεσματικά και αφετέρου η δημιουργία κατάλληλων προϋποθέσεων έτσι ώστε οι λοιποί λιμένες να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τις διαρθρωτικές τους δυσκολίες. Ο Κανονισμός επίσης αποβλέπει στην αντιμετώπιση και εξάλειψη των μονοπωλιακών πρακτικών και των στρεβλώσεων της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες, εν γένει, προωθώντας κοινούς κανόνες ανταγωνισμού και διαφάνειας. Απώτερος στόχος είναι η δημιουργία ενός φιλοεπενδυτικού κλίματος στους λιμένες, που με την σειρά του θα συμβάλλει στην μείωση του κόστους για τους χρήστες και στην προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς (ναυτιλία μικρών αποστάσεων, εσωτερικές πλωτές μεταφορές κ.ά.)¹²⁵. Οι λιμενικές υπηρεσίες πρέπει να είναι σύγχρονες για να αξιοποιούνται αποτελεσματικά οι λιμένες και να αναπτύσσονται, ανταποκρινόμενοι στις εξελισσόμενες απαιτήσεις. Επιπρόσθετα οι διατάξεις του Κανονισμού προωθούν την καθιέρωση ενός σαφούς πλαισίου δίκαιων πολιτικών σχετικά με τη χρέωση λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών. Ο διαχειριστικός φορέας οφείλει να μην εισάγει διακρίσεις στους όρους πρόσβασης, στα μέσα, στις εγκαταστάσεις και

¹²³ Henning Jessen, *Eric Van Hooydonk: The EU Seaports Regulation*, Book Review, February 2021, σελ. 121.

¹²⁴ Αιτιολογική σκέψη 4 του Κανονισμού 2017/352.

¹²⁵ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, βλ. και τις εκεί παραπομπές, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

στον εξοπλισμό¹²⁶ και να στοχεύει στη διασφάλιση λιμενικής δομής, πλήρως εναρμονισμένης με τους κανόνες του ελεύθερου και μη αθέμιτου ανταγωνισμού. Ο Κανονισμός είναι η πρώτη νομοθετική πράξη της ΕΕ ειδικά για τους λιμένες και καταπολεμά τον αθέμιτο ανταγωνισμό για να παρέχονται συνεχώς οικονομικά πλεονεκτήματα, που θα οδηγήσουν σε ισότιμους όρους ανταγωνιστικότητας.

Με τον Κανονισμό 2017/352 αναδεικνύεται η στόχευση για το υπό όρους άνοιγμα της αγοράς και για την εμπλοκή περισσότερων παρόχων (όπου δύναται να συμβεί) στη λιμενική υπηρεσία (μεταξύ άλλων) της παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων με ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Το πλεονεκτήματα που διαφαίνονται είναι αρκετά. Ειδικότερα αυξάνονται οι επενδύσεις αφού περιορίζονται οι νομικές αβεβαιότητες, μειώνονται οι τιμές για χάρη του ελεύθερου ανταγωνισμού, βελτιώνεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, αυξάνεται η ανταγωνιστικότητα των λιμένων, περιορίζονται τα παράπονα από τους χρήστες και ελαχιστοποιούνται οι καθυστερήσεις στην παροχή της υπηρεσίας εξαιτίας του έντονου ανταγωνισμού που δύναται να επικρατήσει. Μπορεί να καταστεί επωφελής για τους διαχειριστικούς φορείς των λιμένων, για τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και για τους χρήστες. Επιδιώκεται να λυθούν πολλά από τα εκφραζόμενα προβλήματα αδιαφάνειας στα λιμάνια της Ένωσης, άρα και της Ελλάδας, τα οποία υποστηρίζεται πως προκαλούνται από μονοπωλιακές πρακτικές και έλλειψη διαβουλεύσεων. Η αύξηση των επενδύσεων και οι περισσότερες θέσεις εργασίας είναι επιτεύξιμοι, υλοποιήσιμοι, εφικτοί και ρεαλιστικοί στόχοι με βάση τη σχετική στοχοθεσία της ΕΕ.

Ο Κανονισμός καθιστά σαφές πως η μετάβαση σε μία ανταγωνιστική και διαφανή αγορά της συλλογής αποβλήτων με όλα τα οφέλη που οι ιδιότητες αυτές προσδίδουν σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο κράτους από την αύξηση των επενδύσεων και των θέσεων εργασίας, χρήζει ειδικών χειρισμών και αναπροσαρμογών σε θέματα οργάνωσης. Η εξασφάλιση ενός πλαισίου για την παροχή της υπηρεσίας καθώς και η εξασφάλιση ενός κατάλληλου περιβάλλοντος για την προσέλκυση των απαραίτητων επενδύσεων σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών αποτελούν τους πυλώνες επί των οποίων έχει δομηθεί ο Κανονισμός, με συνέπεια την ανάγκη για απρόσκοπτη εφαρμογή του από τα κράτη μέλη, μεταξύ των οποίων φυσικά και η Ελλάδα.

Ο Κανονισμός 2017/352 λοιπόν τέθηκε σε ισχύ την 24^η Μαρτίου του 2019¹²⁷. Ο Κανονισμός δεν θίγει τους εθνικούς κοινωνικούς και εργασιακούς κανόνες¹²⁸ και τη νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες ή τις συμβάσεις παραχώρησης. Επίσης δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις παροχής λιμενικών

¹²⁶ Άρθρο 3 του Κανονισμού 2017/352.

¹²⁷ Άρθρο 22 του Κανονισμού 2017/352.

¹²⁸ Άρθρο 9 παρ. 1 του Κανονισμού 2017/352.

υπηρεσιών οι οποίες υπογράφηκαν πριν από τις 15 Φεβρουαρίου 2017 και είναι ορισμένου χρόνου, ενώ για τις συμβάσεις που υπογράφηκαν πριν από τις 15 Φεβρουαρίου 2017 και είναι αορίστου χρόνου πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να συμμορφώνονται έως την 1^η Ιουλίου 2025¹²⁹. Έχει άμεση ισχύ για όλα τα κράτη μέλη, χωρίς να απαιτείται ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία. Με τον εν λόγω Κανονισμό σκοπείται η διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών και η εισαγωγή χρηματοοικονομικής διαφάνειας και αυτονομίας στους θαλάσσιους λιμένες με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες των λιμένων και την δημιουργία ενός κλίματος ευνοϊκότερου για τις επενδύσεις στους λιμένες της ΕΕ.

Ο Κανονισμός εφαρμόζεται¹³⁰ στους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Trans-European Transport Network–TEN-T), όπως αυτοί απαριθμούνται στο παράρτημα 2 του Κανονισμού 2013/1315¹³¹ της ΕΕ. Με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ το 1992, μεταξύ άλλων θεσμοθετήθηκαν και τα «Διευρωπαϊκά Δίκτυα» στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Τα δίκτυα αυτά αποτελούσαν και αποτελούν μηχανισμούς που δημιουργήθηκαν για να συμβάλουν τόσο στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και της απασχόλησης όσο και στην προσπάθεια επίτευξης των στόχων για το περιβάλλον και την βιώσιμη ανάπτυξη¹³².

Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών συμβάλλουν στην επίτευξη μειζόνων στόχων της Ένωσης, όπως παρατίθενται, μεταξύ άλλων, στη στρατηγική Ευρώπη 2020 και τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών-Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» («Λευκή Βίβλος»). Μείζονες στόχοι είναι η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής, της κοινωνικής και της εδαφικής συνοχής. Οι ειδικοί στόχοι, μεταξύ άλλων, επιτρέπουν επίσης την αδιάλειπτη, ασφαλή και βιώσιμη κινητικότητα προσώπων και εμπορευμάτων, διασφαλίζουν την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης και συμβάλλουν στην περαιτέρω οικονομική μεγέθυνση και ανταγωνιστικότητα σε παγκόσμια προοπτική. Αυτοί οι ειδικοί στόχοι θα πρέπει να επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με αποδοτική και βιώσιμη αξιοποίηση των πόρων. Όπως ορίζεται στη Λευκή Βίβλο, η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα των μεταφορών είναι δυνατόν να βελτιωθούν αισθητά εάν εξασφαλισθεί

¹²⁹ Άρθρο 21 του Κανονισμού 2017/352.

¹³⁰ Άρθρο 1 παρ.4 του Κανονισμού 2017/352.

¹³¹ Κανονισμός 2013/1315 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex%3A32013R1315>

¹³² Νικόλαος Παπανικολόπουλος, *Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και οι χαμένες ευκαιρίες της Αλεξανδρούπολης*, Δεκέμβριος 2022.

καλύτερη ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς σε όλο το δίκτυο, όσον αφορά τις υποδομές, τις ροές πληροφοριών και τις διαδικασίες¹³³. Στη Λευκή Βίβλο επίσης για τις μεταφορές, στο κομμάτι που αφορούσε τους βασικούς άξονες για την ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική συμπεριλαμβάνονταν: Η ενίσχυση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, η ενδυνάμωση του υγιούς λιμενικού ανταγωνισμού μέσω της ενίσχυσης της διαφάνειας στην χρηματοδότηση και στις κρατικές ενισχύσεις που παρέχονται στους λιμένες, η εσωτερική του παραγόμενου εξωτερικού κόστους από τους λιμένες και η ενίσχυση του ρόλου των λιμένων ως σημεία εισόδου στον Ευρωπαϊκό χώρο και ως τμήματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Η Λευκή Βίβλος αναφέρει ρητά την πρόθεση της Επιτροπής να επανεξετάσει τους περιορισμούς που αφορούν την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και να ενισχύσει τη διαφάνεια στη χρηματοδότηση λιμένων, διευκρινίζοντας τον προορισμό της δημόσιας χρηματοδότησης στις διάφορες λιμενικές δραστηριότητες, με σκοπό την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού¹³⁴.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα άρχισε να δομεί την πολιτική της σε μία ενιαία προσέγγιση στις θαλάσσιες μεταφορές και στους λιμένες προς την κατεύθυνση μίας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής λιμένων, τονίζοντας τη σημασία και τη σοβαρότητα της για την εσωτερική αγορά, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας 1990. Αρχικά, το 1997 τέθηκε σε ισχύ η «Πράσινη Βίβλος» (Port Package) για τους θαλάσσιους λιμένες και τη θαλάσσια υποδομή αποτελώντας τη βάση για μία συζήτηση σχετικά με την ανάπτυξη της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής λιμένων¹³⁵. Η Πράσινη Βίβλος για τα λιμάνια και τις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί ορόσημο στην ιστορία της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, καθώς είχε ως στόχο να ξεκινήσει τη συζήτηση σε θέματα που σχετίζονται με την αποδοτικότητα των θαλάσσιων λιμένων, την ένταξή τους στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στην ΕΕ. Ακόμη επεσήμανε τον σημαντικό ρόλο των λιμένων στο ΔΕΔ-Ν (Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών), συνηγόρησε υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την ένταξή στο πολύ-τροπικό (intermodal) σύστημα μεταφορών, έδωσε έμφαση στη θαλάσσια ασφάλεια, επικεντρώθηκε στα οικονομικά των λιμένων και ήρε την έλλειψη διαφάνειας στους λιμενικούς λογαριασμούς. Η Επιτροπή τέλος πρότεινε ορισμένα πιθανά μέτρα τα οποία μπορούσαν να εφαρμοστούν στο πλαίσιο των υφιστάμενων τότε πολιτικών, και προσδιόριζε άλλους τομείς πολιτικής, ιδίως στο πλαίσιο της χρέωσης λιμένων και της πρόσβασης στην αγορά, στην οποία έπρεπε να εξεταστούν νέες

¹³³ Αιτιολογική σκέψη 4 του Κανονισμού 2013/1315.

¹³⁴ Πρόταση Κανονισμού για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, Μάιος 2013, σελ. 3.

¹³⁵ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

πρωτοβουλίες. Η Πράσινη Βίβλος δεν είναι πλέον σε ισχύ. Συμπληρωματικά η Επιτροπή πρότεινε το 2007 μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θεμελιώνεται στη σαφή παραδοχή ότι όλα τα θέματα που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης διασυνδέονται και ότι οι πολιτικές που συνδέονται με τη θάλασσα πρέπει να αναπτύσσονται συνεκτικά για την επίτευξη επιθυμητών αποτελεσμάτων. Πρόκειται για την Μπλε Βίβλο¹³⁶.

Οι ανωτέρω πράξεις της ΕΕ (δηλαδή η Λευκή, η Πράσινη και η Μπλε Βίβλος) εντάσσονται στο ήπιο δίκαιο («soft law»), καθώς περιλαμβάνουν ρυθμίσεις οι οποίες σκοπούν στην αλλαγή της συμπεριφοράς των αποδεκτών τους, στερούνται όμως νομικής δεσμευτικότητας, δηλαδή δεν γεννούν νομική υποχρέωση ή δικαίωμα και χαρακτηρίζονται από ένα βαθμό τυποποίησης, ικανό να τους προσδώσει μια επίφαση και νομιμοποίηση κανόνων δικαίου ή νομικών πράξεων. Τα δύο πρώτα κριτήρια διαχωρίζουν το ήπιο δίκαιο από το «σκληρό» δίκαιο, ενώ το τρίτο επιτρέπει τη διάκρισή του από το μη δίκαιο, δηλαδή από συνήθειες ή κοινωνικούς κανόνες που δεν ενδιαφέρουν το δίκαιο¹³⁷.

Μετά από σχεδόν 10 έτη, με την Επικοινωνία (2007), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τόνισε τη ζωτική σημασία των θαλάσσιων ακτών και των θαλασσών για την Ευρώπη, ως παράγοντες ευμάρειας και οικονομικής ευημερίας, εμπορικούς δρόμους, ρυθμιστές του κλίματος, πηγή τροφής, ενέργειας και πόρων καθώς και αγαπημένο χώρο κατοικίας και ψυχαγωγίας των πολιτών της, υπογραμμίζοντας ότι προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα των κλάδων θα αποτελέσει η εξασφάλιση της αειφόρου χρήσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Συμπληρωματικά, το ίδιο έτος, εκδόθηκε Επικοινωνία περί λιμενικής πολιτικής, ως προς τη διαμόρφωση ενός αποδοτικού συστήματος λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις μελλοντικές προκλήσεις που δημιουργούνται από τις ανάγκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μεταφορές και για τον καθορισμό ενός σχεδίου δράσης, με στόχο, μεταξύ άλλων, την εξασφάλιση της πλήρους αξιοποίησης των δυνατοτήτων των ευρωπαϊκών λιμένων και την ενίσχυση της μεταξύ τους συνεργασίας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο και δη σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Επικοινωνία (ή Ανακοίνωση) ως κανονιστικό κείμενο αποτελεί ένα εκ των ευρέως διαδεδομένων εργαλείων «soft law», τα οποία χρησιμοποιούνται, μεταξύ άλλων, για την αξιολόγηση καταστάσεων και εξελίξεων ενδιαφέροντος, για τον εντοπισμό και αξιολόγηση ζητημάτων, και για την παρουσίαση τομεακών πολιτικών και πρωτοβουλιών. Με την Επικοινωνία, η Κοινότητα ή ο φορέας σε εθνικό επίπεδο, δύναται επιπρόσθετα να αποσαφηνίσει θέματα που αφορούν

¹³⁶ Θεοδώρα Γιαντσή, *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τα Λιμάνια - Δράσεις*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», Αθήνα, Μάρτιος 2020.

¹³⁷ Ευγενία Πρεβεδούρου, *Οι πράξεις του ήπιου δικαίου. Τυπολογία και δικαστικός έλεγχος*, 2021, σελ.1.

σε ενεστώσες πολιτικές ή να παράσχει ένα πλαίσιο εξειδίκευσης και ερμηνείας της εκάστοτε πρωτοβουλίας, κατάστασης ή πρόκλησης. Επιπροσθέτως, η Επικοινωνία μπορεί να αναφέρεται ή/και να σχηματοποιεί μέτρα και προγραμματισμούς σε θέματα οργάνωσης αναφορικά με την εσωτερική συστηματοποίηση, ή σε άλλα τεχνικά ζητήματα. Έγγραφα, όπως η Επικοινωνία διευκολύνουν τις υφιστάμενες ρυθμιστικές πολιτικές, συνδράμοντας με προστιθέμενη αξία κατά τρόπο πιο επιβοηθητικό, αλλά και αποτελεσματικό στην πλησμονή πιο γενικευμένων και αφηρημένων νομικών κανόνων και επιταγών¹³⁸.

Πέντε έτη αργότερα, σε Επικοινωνία δημοσιευθείσα την 3^η Οκτωβρίου 2012, με τίτλο «Ενιαία αγορά Πράξη II: Μαζί για μια νέα ανάπτυξη», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπενθύμισε ότι η ελκυστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα, την αποδοτικότητα και την αξιοπιστία των λιμενικών υπηρεσιών και την ανάγκη αντιμετώπισης των ζητημάτων σχετικά με τη διαφάνεια της δημόσιας χρηματοδότησης και των λιμενικών τελών, καθώς και από τις προσπάθειες απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών στους λιμένες και αναθεώρησης των περιορισμών ως προς την παροχή υπηρεσιών σε αυτούς. Υπογράμμισε, επιπροσθέτως, την ανάγκη καθιέρωσης σαφούς πλαισίου διατάξεων, οι οποίες δεν εισάγουν διακρίσεις, σχετικών με τη χρηματοδότηση και τη χρέωση λιμενικών υποδομών, δεδομένου ότι η διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων επιτρέπει το δίκαιο και αποτελεσματικό έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων, αποτρέποντας, ως εκ τούτου, τη στρέβλωση της αγοράς. Η σχετική κινητικότητα της Επιτροπής συνεχίστηκε και το επόμενο έτος, στο οποίο δημοσιεύθηκε νέα Επικοινωνία αναφερόμενη στους λιμένες ως κινητήρες οικονομικής ανάπτυξης, όπου υπογραμμίστηκε η σημασία των λιμένων στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών βιομηχανιών στις παγκόσμιες αγορές, δημιουργώντας παράλληλα προστιθέμενη αξία και θέσεις εργασίας σε όλες τις παράκτιες περιφέρειες της Ένωσης. Στη σχετική Επικοινωνία υπογραμμιζόταν ότι για να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών και να βελτιωθούν η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητα των αλυσίδων μεταφορών και εφοδιαστικής, είναι ουσιώδους σημασίας να υλοποιηθούν οι δράσεις διοικητικής απλούστευσης των διαδικασιών¹³⁹.

¹³⁸ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

¹³⁹ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

Σημαντικά και επίκαιρα αποτέλεσαν και τα σχόλια επακόλουθης Επικοινωνίας της Επιτροπής (το 2013), η οποία ουσία υπήρξε προπομπός του Κανονισμού 2017/352, στην οποία τονιζόταν ότι η επάρκεια και αποτελεσματικότητα των λιμενικών υπηρεσιών αποτελούν μείζονος σημασίας παράγοντες για την απόδοση των θαλάσσιων λιμένων του Διευρωπαϊκού Συστήματος Μεταφορών. Με την ανωτέρω επικοινωνία η Επιτροπή, προέβη σε μία σειρά διαπιστώσεων των παραγόντων που ενδεχομένως, να αποτρέπουν τη βέλτιστη οργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών. Μεταξύ αυτών, οι εξής¹⁴⁰:

- i. Πολλές από τις λιμενικές υπηρεσίες υπόκεινται σε ασθενείς ανταγωνιστικές πιέσεις λόγω περιορισμών πρόσβασης στην αγορά.
- ii. Τα μονοπώλια και τα oligοπώλια, παρόλο που δικαιολογούνται σε αρκετές περιπτώσεις, μπορεί να οδηγήσουν σε καταχρήσεις της αγοράς.
- iii. Σε ορισμένους λιμένες, οι χρήστες αντιμετωπίζουν υψηλό διοικητικό φόρτο λόγω έλλειψης συντονισμού εντός των λιμένων.
- iv. Επικρατούν ασαφείς χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ των δημόσιων αρχών, των λιμενικών αρχών και των παροχών λιμενικών υπηρεσιών.
- v. Παρατηρείται περιορισμένη αυτονομία των λιμένων ως προς τον καθορισμό τελών υποδομών και οι αδιαφανείς δεσμοί με το κόστος που συνδέεται με την πρόσβαση στις λιμενικές υποδομές.

Συνεχίζοντας, η πολιτική του TEN-T (Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών) στοχεύει να εφαρμόσει την ανάπτυξη ενός πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στο οποίο συμπεριλαμβάνονται οι λιμένες και οι ναυτιλιακές γραμμές. Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις υποδομές μεταφορών έχει ως στόχο να διευκολύνει τις μεταφορές εντός της Ευρώπης και να μειώσει τις περιφερειακές, οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες, μέσα από την ανάπτυξη διασυνδεδεμένων υποδομών αεροπορικών, οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών. Η πολιτική αυτή, έως και σήμερα, διέπεται από τον Κανονισμό 2013/1315, ο οποίος καθορίζει προσανατολισμούς σχετικά με τις εθνικές και ενωσιακές επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών¹⁴¹. Οι στόχοι του TEN-T είναι η αύξηση της ασφάλειας, η βελτίωση της χρήσης των υποδομών, η μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των μεταφορών και η αύξηση της ενεργειακής απόδοσης¹⁴². Ο Κανονισμός 2013/1315:

¹⁴⁰ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

¹⁴¹ Χρήστος Σταϊκούρας, *Τέσσερις πρωτοβουλίες για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών της ΕΕ*, Οκτώβριος 2023.

¹⁴² Ιωάννης Σουλτάνης, *Γεωγραφική Αποτύπωση Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος*, Οκτώβριος 2022, σελ. 26.

- Θεσπίζει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, που περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και αποτελείται από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο, το οποίο συγκροτείται επί τη βάση του εκτεταμένου δικτύου. Το κεντρικό δίκτυο, αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας και στην ανάγκη συνδυασμένων μεταφορών. Συμβάλλει, ιδίως, στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας και στην εξασφάλιση προτύπων υψηλής ασφάλειας, καθώς και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Το εκτεταμένο δίκτυο θα διασφαλίσει την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιφερειών στην ΕΕ.
- Καθορίζει έργα κοινού ενδιαφέροντος και προσδιορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για τη διαχείριση των υποδομών του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.
- Καθορίζει τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.
- Προβλέπει μέτρα υλοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Η εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος εξαρτάται από τον βαθμό ωριμότητάς τους, τη συμμόρφωσή τους προς τις ενωσιακές και εθνικές νομικές διαδικασίες και τη διαθεσιμότητα των χρηματοοικονομικών πόρων, με επιφύλαξη της ανάληψης δέσμευσης για χρηματοδότηση από κράτος μέλος ή από την Ένωση¹⁴³.

Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 7 του Κανονισμού 2017/352 οι θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης διενεργούνται ως επί το πλείστον μέσω των θαλάσσιων λιμένων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 2013/1315. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του Κανονισμού 2017/352 κατά τρόπο αναλογικό, χωρίς την επιβολή τυχόν περιττού φόρτου σε άλλους λιμένες, ο Κανονισμός θα πρέπει να εφαρμοστεί στους θαλάσσιους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, καθένας εκ των οποίων παίζει σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών είτε επειδή διαχειρίζεται άνω του 0,1 % του συνόλου των εμπορευμάτων της ΕΕ ή του συνολικού αριθμού επιβατών, είτε επειδή βελτιώνει την προσβασιμότητα νησιωτικών ή περιφερειακών περιοχών. Ωστόσο, ο Κανονισμός θα πρέπει να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αποφασίζουν αν θα εφαρμόζουν ή όχι τον παρόντα Κανονισμό σε θαλάσσιους λιμένες του ολοκληρωμένου δικτύου που βρίσκονται στις εξόχως απόκεντρες περιοχές. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να εισαγάγουν παρεκκλίσεις προκειμένου να αποφεύγεται δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση στους θαλάσσιους λιμένες

¹⁴³ Θεοδώρα Γιαντσή, *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τα Λιμάνια - Δράσεις*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», Αθήνα, Μάρτιος 2020.

του ολοκληρωμένου δικτύου, η ετήσια εμπορευματική κίνηση των οπείων δεν δικαιολογεί την πλήρη εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352¹⁴⁴.

Η λιμενική βιομηχανία, και ειδικά ορισμένες από τις υπηρεσίες που την απαρτίζουν, προσομοιάζουν, ως προς ορισμένα χαρακτηριστικά, με τις λεγόμενες βιομηχανίες δικτύου, όπως η λειτουργία εξειδικευμένης υποδομής, το υψηλό κόστος ενέργειας και τα *de jure* ή *de facto* μονοπώλια. Υπό το πρίσμα του ανταγωνισμού, και πιθανώς ένας από τους βασικούς παράγοντες που συνεισέφεραν στη διαδικασία απελευθέρωσης των σχετικών αγορών τόσο χρονικά όσο και στο εύρος πεδίου υπαγωγής, αφορά στη δυνατότητα μιας στρατηγικά τοποθετημένης εταιρείας λειτουργίας λιμένα να μπορεί να εκμεταλλευθεί τόσο την υποδομή όσο και να ελέγξει την αγορά ακόμα και να παρέχει η ίδια ή να υποπαραχωρεί ένα μεγάλο εύρος λιμενικών υπηρεσιών. Σε σύγκριση με βιομηχανίες δικτύου, όπως η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες και ο σιδηρόδρομος, στις οποίες συντελέστηκαν δομικές αλλαγές λόγω της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η απελευθέρωση του κλάδου των λιμενικών υπηρεσιών αποτέλεσε μια ιδιαίτερα μακροχρόνια διαδικασία που διήρκεσε περί τα 20 έτη. Η αναγκαιότητα ανοίγματος αγορών στη ροή αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων αποτελεί κινητήρια δύναμη, εμπειρικλείουσα μία έντονη ανάγκη για κανονιστική μεταρρύθμιση. Στο πλαίσιο αυτό, ο νομοθέτης προσπαθεί να ενισχύσει τον ανταγωνισμό και να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες στην αγορά, απαγορεύοντας ή θέτοντας όρια σε ορισμένες μορφές επιχειρηματικής δραστηριότητας και συναλλαγών που αποτελούν φραγμούς. Σε κάθε περίπτωση ο ανταγωνισμός δύναται να αποτελέσει το μέσο που μπορεί να παρέχει τα εχέγγυα για να λειτουργήσει μία αγορά αποτελεσματικά με οφέλη για τους χρήστες και τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, παρέχοντας υψηλής ποιότητας αγαθά, και καινοτόμες υπηρεσίες¹⁴⁵.

Για την σύνταξη του Κανονισμού 2017/352 συνεκτιμήθηκαν 57 θέσεις-απόψεις. Ισχύει συνεπώς για όλους τους λιμένες του Πανευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (329 λιμένες σε σύνολο 1200 λιμένων) ανεξαρτήτως μοντέλου διαχείρισης (π.χ. *tools*, *landlord*, *private* κλπ.)¹⁴⁶. Επίσης μπορεί να μην εφαρμοσθεί στους εξόχως απόμακρους λιμένες ενώ μπορούν να ενταχθούν σε αυτόν και άλλοι λιμένες εκτός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (άρθρο 1

¹⁴⁴ Αιτιολογική σκέψη 7 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁴⁵ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

¹⁴⁶ Θεοδώρα Γιαντσή, *Κανονισμός 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», Αθήνα, Μάρτιος 2020.

παρ. 5 και παρ. 6 του Κανονισμού 2017/352). Στην Ελλάδα δεσμεύει τους λιμένες που εντάσσονται στο Κεντρικό (Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα και Πειραιάς) και στο Εκτεταμένο δίκτυο (Βόλος, Ελευσίνα, Καβάλα, Καλαμάτα, Κατάκολο, Κέρκυρα, Κυλλήνη, Λαύριο Σούνιο, Μύκονος, Μυτιλήνη, Νάξος, Πάρος, Ραφήνα, Ρόδος, Σαντορίνη, Σκιάθος, Σύρος, Χαλκίδα, Χανιά και Χίος), βάσει του Κανονισμού 2013/1315. Στο εκτεταμένο δίκτυο φαίνεται να εντάσσονται στο μέλλον λόγω αναθεώρησης οι λιμένες Αίγινας, Αλεξανδρούπολης, Αργοστολίου, Βαθύ Σάμου, Γαυρίου (Άνδρος), Θάσου, Κως, Ληξουρίου, Παλούκια Σαλαμίνας, Πόρος Κεφαλληνίας, Πόρος Τροιζίνας, Ρεθύμνου, Τήνου, Ζακύνθου, Σητείας και Φανερωμένης Σαλαμίνας. Στο Κεντρικό δίκτυο θα προστεθεί ο λιμένας των Αγίων Θεοδώρων (Κόρινθος). Δεν θα περιλαμβάνονται στο Εκτεταμένο Δίκτυο οι λιμένες της Χαλκίδας, Χανίων, Καλαμάτας και Κατάκολου. Μέσω της αναθεωρημένης πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ θα επιδιωχθεί η δημιουργία ενός αξιόπιστου και αδιάλειπτου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών υψηλής ποιότητας που θα διασφαλίζει τη βιώσιμη συνδεσιμότητα σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση χωρίς φυσικά κενά, σημεία συμφόρησης ή ελλείποντες κρίκους έως το 2050. Το δίκτυο αυτό θα συμβάλει στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της ΕΕ καθώς και στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Θα πρέπει να αναπτυχθεί βαθμιαία σε επιμέρους στάδια, με ενδιάμεσες προθεσμίες το 2030 και το 2040.

Ο Κανονισμός 2017/352 ενσωματώνει ένα κεντρικό πλέγμα κανόνων κυβερνητικής, υπερέχον του εθνικού δικαίου, εντός του οποίου όλα τα επερχόμενα κανονιστικά κείμενα και ρυθμιστικές αποφάσεις θα πρέπει να κείτονται, αλλά και να εξειδικεύσουν, ερειδόμενα στην αρχή της υπεροχής του Ευρωπαϊκού δικαίου. Στο πλαίσιο τούτο, ο ευρωπαίος νομοθέτης στο προοίμιο του Κανονισμού πραγματοποιεί απευθείας αναφορά στις γενικές αρχές των Συνθηκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τις οποίες οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να παράσχουν τις υπηρεσίες τους σε θαλάσσιους λιμένες που εμπίπτουν στον Κανονισμό. Ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα η εν λόγω ελευθερία να ασκείται υπό ορισμένους όρους. Σημειώνεται ότι σε πολλούς λιμένες, η πρόσβαση στην αγορά για παρόχους υπηρεσιών διακίνησης φορτίων και υπηρεσιών επιβατών χορηγείται μέσω δημόσιων συμβάσεων. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβεβαίωσε ότι οι αρμόδιες αρχές, όταν συνάπτουν αυτές τις συμβάσεις, δεσμεύονται από τις αρχές της διαφάνειας και της αποφυγής των διακρίσεων¹⁴⁷.

¹⁴⁷ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

Μεταξύ των λιμενικών υπηρεσιών, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού, είναι λοιπόν και η λιμενική υπηρεσία της συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου είτε εντός της ζώνης λιμένα είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς τον λιμένα. Κατά τους ορισμούς του Κανονισμού, η συλλογή αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου νοείται η παραλαβή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου από οποιαδήποτε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση ικανή να δέχεται απόβλητα ή κατάλοιπα φορτίου¹⁴⁸. Αναλυτικά, οι λιμενικές υπηρεσίες που συγκαταλέγονται στο πεδίο ισχύος του Κανονισμού είναι¹⁴⁹:

- Ο εφοδιασμός με καύσιμο
- Η διακίνηση φορτίων
- Η πρόσδεση
- Οι υπηρεσίες επιβατών
- Η συλλογή των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων
- Η πλοήγηση για τους πλοηγούς, οι οποίοι καθοδηγούν τα πλοία φροντίζοντας για την ασφαλή είσοδο και πλεύση τους εντός του λιμένα και
- Η ρυμούλκηση.

Στις υπηρεσίες της διακίνησης φορτίων, των υπηρεσιών επιβατών και της πλοήγησης δεν εφαρμόζεται το Κεφάλαιο II του Κανονισμού¹⁵⁰. Ο Κανονισμός ισχύει με την επιφύλαξη¹⁵¹ των Οδηγιών 2014/23/ΕΕ¹⁵² και 2014/24/ΕΕ¹⁵³ και της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ¹⁵⁴.

Ως προς την πρόσβαση στην αγορά της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων, αυτή μπορεί να υπόκειται σε ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τους παρόχους της υπηρεσίας αυτής, σε περιορισμούς αναφορικά με τον αριθμό των παρόχων που δύναται να δραστηριοποιηθούν σε κάθε λιμένα, σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και σε περιορισμούς αναφορικά με τους εγχώριους φορείς¹⁵⁵. Ιδιαίτερη σημασία έχει η παρ. 2 του άρθρου 3 που προβλέπει πως τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν στο πλαίσιο του εθνικού τους δικαίου να μην επιβάλουν καμία από τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σε μία ή σε περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών.

Ως προς τις ελάχιστες απαιτήσεις, που εντοπίζονται στο άρθρο 4 του Κανονισμού, θεσπίζεται περιοριστικός κατάλογος των εν λόγω απαιτήσεων που μπορεί να απαιτηθούν από τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης του λιμένα ή

¹⁴⁸ Άρθρο 2 ορισμός 10 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁴⁹ Άρθρο 1 παρ.2 στοιχεία α) έως ζ) του Κανονισμού 2017/352.

¹⁵⁰ Άρθρο 10 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁵¹ Άρθρο 10 παρ.7 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁵² Οδηγία 2014/23 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex%3A32014L0023>

¹⁵³ Οδηγία 2014/24 σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0024>

¹⁵⁴ Οδηγία 2014/25 σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0025>

¹⁵⁵ Άρθρο 3 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

από την αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους και οι οποίες αφορούν μεταξύ άλλων την χρηματοοικονομική επάρκεια του παρόχου, τον εξοπλισμό, τα επαγγελματικά προσόντα και ούτω καθεξής. Σε κάθε περίπτωση όμως οι απαιτήσεις αυτές πρέπει να είναι διαφανείς, αντικειμενικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Ο φορέας διαχείρισης μπορεί να αρνηθεί την πρόσβαση στην παροχή της εν λόγω υπηρεσίας σε όποιον πάροχο (συμπεριλαμβανομένων των υπεργολάβων) δεν πληροί τις εν λόγω ελάχιστες απαιτήσεις. Η αιτιολογημένη απάντηση¹⁵⁶ του φορέα προς τον πάροχο θα πρέπει να γίνει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από την υποβολή της σχετικής αίτησης του παρόχου και σε κάθε περίπτωση εντός 4 μηνών από την αίτηση αυτή¹⁵⁷.

Ελάχιστες απαιτήσεις, για τους παρόχους, θεωρούνται αποκλειστικά εκείνες που αφορούν τα κάτωθι¹⁵⁸:

- Τα καθορισμένα επαγγελματικά προσόντα του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και των εργαζομένων που διαχειρίζονται τις δραστηριότητες του παρόχου της λιμενικής υπηρεσίας.
- Την οικονομική επάρκεια του παρόχου.
- Τον κατάλληλο εξοπλισμό για την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας και την ικανότητα διατήρησής του σε επίπεδα που απαιτούνται.
- Τη διαθεσιμότητα της υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες, όλο το χρόνο νυχθημερόν και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, χωρίς διακοπές και σε κάθε σημείο πλεύρισης.
- Τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ως προς την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών ή την ασφάλεια και προστασία του λιμένα ή της πρόσβασης σε αυτόν, των εγκαταστάσεών του, του εξοπλισμού και των εργατών και άλλων προσώπων.
- Τη συμμόρφωση του παρόχου της υπηρεσίας με τις τοπικές, εθνικές και διεθνείς περιβαλλοντικές απαιτήσεις.
- Τη συμμόρφωση του παρόχου της υπηρεσίας με το κοινωνικό κι εργατικό δίκαιο που ισχύει στο κράτος μέλος του οικείου λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των όρων των εν ισχύι συλλογικών συμβάσεων, των απαιτήσεων επάνδρωσης και των απαιτήσεων σχετικά με τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών, καθώς και με τους ισχύοντες κανόνες για τις επιθεωρήσεις εργασίας.
- Τη τήρηση των εχέγγυων αξιοπιστίας του παρόχου της υπηρεσίας, όπως τα καθορίζει η εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία, λαμβανομένων υπόψη τυχόν

¹⁵⁶ Άρθρο 5 παρ.4 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁵⁷ Άρθρο 5 παρ.2 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁵⁸ Άρθρο 4 παρ.2 του Κανονισμού 2017/352.

επιτακτικών λόγων αμφισβήτησης της αξιοπιστίας του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών.

Ακολουθεί η ανάλυση του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352, το οποίο έχει ιδιαίτερη σημασία, εξαιτίας του ότι εμπεριέχει την επιλογή που εφαρμόζουν κατά κόρον οι περισσότεροι φορείς διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων στην Ελλάδα και η οποία έχει γίνει δεκτή και νομολογιακά¹⁵⁹. Αναφορικά λοιπόν με τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων που μπορούν να δραστηριοποιηθούν σε έναν λιμένα, στο άρθρο 6 του Κανονισμού προβλέπονται περιοριστικά οι περιπτώσεις στις οποίες μπορεί να λάβει χώρα ένας τέτοιος περιορισμός. Τέτοιες περιπτώσεις στις οποίες δικαιολογείται περιορισμός των παρόχων είναι μεταξύ άλλων τα χαρακτηριστικά των λιμενικών υποδομών εντός συγκεκριμένων λιμένων, η ασφάλεια, η προστασία και η περιβαλλοντική προβιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών και ούτω καθεξής¹⁶⁰. Προτού όμως ένας φορέας διαχείρισης προβεί στη λήψη απόφασης για περιορισμό των παρόχων λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων ή καταλοίπων φορτίου, θα πρέπει πρώτα να προβεί στη δημοσίευση σχετικής πρότασης τουλάχιστον 3 μήνες πριν την λήψη της σχετικής απόφασης, προκειμένου κάθε ενδιαφερόμενο μέρος να έχει τη δυνατότητα να διατυπώσει τυχόν παρατηρήσεις επί του εν λόγω περιορισμού¹⁶¹. Επιπλέον μετά τη λήψη της απόφασης περιορισμού θα πρέπει να ακολουθεί μια διαφανής διαδικασία επιλογής, η οποία είναι ανοιχτή σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που πληρούν τις τυχόν τιθέμενες ελάχιστες απαιτήσεις. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είτε υποψήφιοι πάροχοι θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες ώστε να μπορούν να υποβάλλουν την αίτησή τους.¹⁶² Ειδικά στις περιπτώσεις που η εν λόγω λιμενική υπηρεσία παρέχεται από τον ίδιο τον φορέα διαχείρισης ή από ελεγχόμενη από αυτόν οντότητα θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα από το κράτος για την αποφυγή σύγκρουσης συμφερόντων και ειδικά σε αυτή την περίπτωση αν η λήψη τέτοιων μέτρων δεν υπάρχει στον συγκεκριμένο λιμένα, τότε οι πάροχοι θα πρέπει να είναι τουλάχιστον δυο (2), εκτός εάν δικαιολογείται περιορισμός ακόμη και σε έναν πάροχο¹⁶³. Ο κατ' άρθρο 6 του Κανονισμού περιορισμός παρόχων πρέπει να γίνει ακόμη και σε έναν (1) πάροχο αν τούτο δικαιολογείται από μια από τις περιοριστικά αναφερόμενες στον Κανονισμό περιπτώσεις. Είναι κρίσιμο να γίνει αντιληπτό πως κάθε λιμένας έχει διαφορετικές απαιτήσεις. Οι λιμένες διαφέρουν μεταξύ τους ως προς τον χαρακτήρα τους, δηλαδή αν είναι εμπορικός, αν είναι επιβατικός ή/και αν έχει διαφορετικές ζώνες μέσα στον ίδιο τον λιμένα. Επίσης διαφέρουν στη γεωγραφική τους θέση, στο μέγεθός τους, στα είδη των πλοίων που

¹⁵⁹ Βλ. περισσότερα στο Κεφάλαιο 4, θεματική ενότητα 4.2.

¹⁶⁰ Αρκεί να συντρέχει ένας από τους αναφερόμενους στο άρθρο 6 λόγους για να υλοποιηθεί ο περιορισμός των παρόχων.

¹⁶¹ Άρθρο 6 παρ.2 και παρ.3 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁶² Άρθρο 6 παρ.4 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁶³ Άρθρο 6 παρ.6 του Κανονισμού 2017/352.

προσεγγίζουν στους λιμένες, στις εγκαταστάσεις τους κλπ. Επομένως κάθε διαχειριστικός φορέας του λιμένα, γνωρίζοντας τις ανάγκες του, τα χαρακτηριστικά του και τις ιδιαιτερότητές του, αποφασίζει τον τρόπο ανάθεσης μεταξύ των επιλογών που του δίνει ο Κανονισμός, συμπεριλαμβανομένου και του άρθρου 6 περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών. Βεβαίως στο άρθρο 6 υπάρχουν πολύ συγκεκριμένα λόγιοι για τον περιορισμό των παρόχων και είναι οι εξής¹⁶⁴:

- Η σπανιότητα ή αποκλειστική χρήση της γης ή της παράκτιας ζώνης υπό την προϋπόθεση ότι ο περιορισμός είναι σύμφωνος με τις αποφάσεις ή τα σχέδια που συμφωνήθηκαν από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα και, κατά περίπτωση, από κάθε άλλη δημόσια αρχή που είναι αρμόδια σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο·
- Η απουσία τέτοιου περιορισμού εμποδίζει την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως προβλέπονται στο άρθρο 7 του Κανονισμού, μεταξύ άλλων όταν η απουσία αυτή οδηγεί σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες σχετικά με την εκπλήρωση τέτοιου είδους υποχρεώσεων για τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα, την αρμόδια αρχή ή τους χρήστες του λιμένα·
- Η απουσία τέτοιου περιορισμού αντιβαίνει στην ανάγκη να εξασφαλισθούν η ασφάλεια, η προστασία και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών·
- Λόγω των χαρακτηριστικών των λιμενικών υποδομών ή του είδους της κυκλοφορίας στον λιμένα, η δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών στον λιμένα δεν θα ήταν δυνατή·
- Όταν έχει διαπιστωθεί, σύμφωνα με το άρθρο 35 της Οδηγίας 2014/25, ότι ένας λιμενικός τομέας ή υποτομέας, μαζί με τις λιμενικές του υπηρεσίες, ασκεί εντός κράτους μέλους δραστηριότητα η οποία είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 34 της Οδηγίας αυτής. Σε αυτήν την περίπτωση δεν εφαρμόζονται οι παράγραφοι 2 και 3 του παρόντος άρθρου σχετικά με τη δημοσίευση της πρότασης και της απόφασης περιορισμού και με τη διαβούλευση που λαμβάνει χώρα με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Τα προαναφερθέντα είναι κριτήρια που μπορούν να εφαρμοστούν στην επίκληση του άρθρου 6, το οποίο είναι περιεκτικό και εμπεριέχει και τη διαδικασία της διαβούλευσης, όπως αναφέρθηκε. Η διαβούλευση ενισχύεται και από το άρθρο 15¹⁶⁵, στο οποίο τονίζεται πως ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα διαβουλεύεται με τους χρήστες του λιμένα και άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς για σημαντικά ζητήματα που εμπíπτουν στην αρμοδιότητά του και αφορούν τον συντονισμό των λιμενικών υπηρεσιών εντός της ζώνης του λιμένα· τα μέτρα για τη βελτίωση των συνδέσεων με την

¹⁶⁴ Άρθρο 6 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁶⁵ Άρθρο 15 παρ.2 του Κανονισμού 2017/352.

ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων για την ανάπτυξη και βελτίωση της απόδοσης των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών· την αποτελεσματικότητα των διοικητικών διαδικασιών στον λιμένα και τα μέτρα απλούστευσής τους· τα περιβαλλοντικά θέματα· τη χωροταξία· και τα μέτρα για την εγγύηση της ασφάλειας στη ζώνη του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, της υγείας και της ασφάλειας των λιμενεργατών.

Ο Κανονισμός προβλέπει επίσης τη δυνατότητα επιβολής στους παρόχους υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα πρέπει όμως σε κάθε περίπτωση να διασφαλίζεται ισότιμη πρόσβαση όλων των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που είναι εγκατεστημένοι στην ΕΕ και να μην εισάγονται διακρίσεις¹⁶⁶. Η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποτελεί απόφαση του κράτους μέλους και αφορά τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή την αρμόδια αρχή, προκειμένου να εξασφαλίζεται¹⁶⁷:

- Η διαθεσιμότητα της λιμενικής υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες, σε κάθε θέση πλεύρισης και διαρκώς,
- η διαθεσιμότητα της λιμενικής υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις,
- η οικονομική προσιτότητα της υπηρεσίας σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών,
- η ασφάλεια, προστασία και περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών,
- η παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών στο κοινό και
- η εδαφική συνοχή

Η δυνατότητα του εγχώριου φορέα στοιχειοθετείται στο άρθρο 8. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή μπορεί είτε να παρέχει την υπηρεσία ο ίδιος είτε μέσω νομικά ξεχωριστής οντότητας, στην οποία ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιών του και έτσι θεωρείται εγχώριος φορέας¹⁶⁸. Ο εγχώριος φορέας δραστηριοποιείται αποκλειστικά στον λιμένα ή στους λιμένες, που του ανατέθηκε η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας¹⁶⁹. Πρέπει να διεξάγεται και σχετική διαβούλευση με τους χρήστες του λιμένα σχετικά με την πολιτική χρεώσεων του διαχειριστικού φορέα του λιμένα. Η διαβούλευση αυτή περιλαμβάνει τυχόν ουσιώδεις αλλαγές στα τέλη λιμενικών υποδομών και στα τέλη λιμενικών υπηρεσιών στην περίπτωση που εγχώριοι φορείς παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας¹⁷⁰.

¹⁶⁶ Άρθρο 7 παρ.2 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁶⁷ Άρθρο 7 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁶⁸ Άρθρο 8 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁶⁹ Άρθρο 8 παρ.3 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁷⁰ Άρθρο 15 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

Ακόμη δίνεται στον Κανονισμό ιδιαίτερη έμφαση στην κατάρτιση του προσωπικού, καθώς προβλέπεται πως οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών διασφαλίζουν ότι οι εργαζόμενοι τους λαμβάνουν την αναγκαία κατάρτιση για να αποκτήσουν τις γνώσεις που είναι απαραίτητες για την εργασία τους. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση σε θέματα υγείας και ασφάλειας και οι απαιτήσεις κατάρτισης επικαιροποιούνται τακτικά προκειμένου να ανταποκρίνονται στις προκλήσεις της τεχνολογικής καινοτομίας¹⁷¹.

Συμπληρωματικά προβλέπεται στον Κανονισμό η υποχρέωση ύπαρξης από κάθε κράτος μέλος αποτελεσματικής διαδικασίας για τη διεκπεραίωση καταγγελιών που αφορούν την εφαρμογή του Κανονισμού¹⁷². Η διεκπεραίωση των καταγγελιών πρέπει να γίνεται κατά τρόπο που αποφεύγεται η σύγκρουση συμφερόντων, να είναι αμερόληπτη, ανεξάρτητη από κάθε διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή πάροχο λιμενικών υπηρεσιών και να σέβεται δεόντως το δικαίωμα στην ελευθερία του επιχειρείν¹⁷³.

Στην Ελλάδα αρμόδιος τέτοιος φορέας για την εξέταση των σχετικών καταγγελιών είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ) και πιο συγκεκριμένα η Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων. Στο ελληνικό Δημόσιο, στις Ανεξάρτητες Αρχές και στις Δικαστικές Αρχές εναπόκειται η παρακολούθηση της πιστής τήρησης των κανόνων αυτών με γνώμονα πρωτίστως την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αλλά και την προώθηση του υγιούς ανταγωνισμού. Βέβαια σύμφωνα με τον Κανονισμό, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τον ουσιαστικό λειτουργικό διαχωρισμό μεταξύ της διεκπεραίωσης των καταγγελιών, αφενός, και της κυριότητας και της διαχείρισης των λιμένων, της παροχής λιμενικών υπηρεσιών και της χρήσης των λιμένων, αφετέρου¹⁷⁴. Φαίνεται να προκύπτουν προβλήματα εφαρμογής της συγκεκριμένης διάταξης στην Ελλάδα, καθώς η προηγούμενη αρμόδια αρχή ήταν η Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, ενώ η κατάργηση της συγκεκριμένης αρμοδιότητας¹⁷⁵ οδήγησε στη πλέον αρμόδια Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων, η οποία όμως υπάγεται στο ΥΝΑΝΠ, που διοικεί και εκμεταλλεύεται τους ελληνικούς λιμένες, στο όνομα του ελληνικού κράτους, μέσω των δια νόμων θεσμοθετημένων φορέων διαχείρισης λιμένων¹⁷⁶. Ως εκ τούτου ίσως δεν τηρείται, με τα ισχύοντα δεδομένα, η λειτουργική ανεξαρτησία και ο λειτουργικός διαχωρισμός μεταξύ της διεκπεραίωσης των καταγγελιών, αφενός, και της κυριότητας και της

¹⁷¹ Άρθρο 14 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁷² Άρθρο 16 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁷³ Άρθρο 16 παρ.2 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁷⁴ Άρθρο 16 παρ.2 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁷⁵ Βλ. και θεματική ενότητα 3.2.

¹⁷⁶ Βλ. και θεματική ενότητα 3.1.

διαχείρισης των λιμένων, της παροχής λιμενικών υπηρεσιών και της χρήσης των λιμένων, αφετέρου, όπως απαιτεί ο Κανονισμός 2017/352¹⁷⁷.

Οι υπεύθυνες για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών αρχές έχουν, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, την εξουσία να λαμβάνουν αποφάσεις που έχουν δεσμευτικά αποτελέσματα και υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, όταν συντρέχει περίπτωση¹⁷⁸.

Η ανάλυση των διατάξεων του Κανονισμού 2017/352 οδηγεί στο συμπέρασμα των τεσσάρων (4) εναλλακτικών επιλογών για την ανάδειξη παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Ειδικότερα:

1. Στην 1^η επιλογή θεσπίζονται ελάχιστες απαιτήσεις. Ο φορέας διαχείρισης δημοσιεύει τις ελάχιστες απαιτήσεις τουλάχιστον τρεις μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος τους. Το ίδιο ισχύει για τυχόν τροποποίησή τους. Μετά την παρέλευση του τριμήνου, οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλουν σχετική αίτηση στον φορέα με συνημμένα τα απαιτούμενα έγγραφα. Ο φορέας, αιτιολογημένα, χορηγεί ή αρνείται το δικαίωμα παροχής της εν λόγω υπηρεσίας, βάσει των ελάχιστων απαιτήσεων, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, το οποίο δεν πρέπει να υπερβαίνει τους τέσσερις μήνες.
2. Στην 2^η επιλογή περιορίζεται ο αριθμός των παρόχων. Αρχικά, ο φορέας δημοσιεύει την πρόταση για περιορισμό του αριθμού των παρόχων, μαζί με την αιτιολόγησή της, τουλάχιστον 3 μήνες, από τη λήψη της σχετικής απόφασης. Ο φορέας στη συνέχεια δημοσιεύει την απόφαση για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων. Αποφασίζεται, η διαδικασία επιλογής, η οποία είναι ανοιχτή προς όλους, δεν εισάγει διακρίσεις και είναι διαφανής. Δίνεται προθεσμία, υπό κανονικές συνθήκες, 30 ημερών, στους ενδιαφερόμενους για την κατάθεση των αιτήσεών τους.
3. Στην 3^η επιλογή θεσπίζονται ελάχιστες απαιτήσεις και περιορίζεται ο αριθμός των παρόχων. Ο Φορέας κοινοποιεί τις ελάχιστες απαιτήσεις καθώς και την πρόθεση περιορισμού του αριθμού των παρόχων, τουλάχιστον 3 μήνες πριν από τη λήψη της σχετικής απόφασης. Στη συνέχεια δημοσιεύει την απόφαση για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων και αποφασίζεται η διαδικασία επιλογής. Δίνεται προθεσμία, υπό κανονικές συνθήκες, 30 ημερών, στους ενδιαφερόμενους για την κατάθεση των αιτήσεών τους.
4. Στην 4^η επιλογή παραχωρείται το δικαίωμα στους παρόχους της λιμενικής υπηρεσίας χωρίς ελάχιστες απαιτήσεις ή περιορισμό του αριθμού των παρόχων. Σε αυτή την περίπτωση οι υποψήφιοι υποβάλλουν κατά βούληση αποδεικτικά στοιχεία για το ότι μπορούν να διεκπεραιώσουν την λιμενική υπηρεσία. Θεωρείται η πλέον «δύσκολα» διαχειρίσιμη περίπτωση από μεριάς του φορέα, καθώς δεν υπάρχουν εξ αρχής θεσπισμένοι όροι και κανόνες. Ένα γενικό κριτήριο, θα μπορούσε να είναι για παράδειγμα, η δυνατότητα υλοποίησης του εγκεκριμένου Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.

¹⁷⁷ Βλ. και θεματική ενότητα 5.5.

¹⁷⁸ Άρθρο 16 παρ.6 του Κανονισμού 2017/352.

Η χρηματοοικονομική διαφάνεια και αυτονομία καταλαμβάνει το Κεφάλαιο III του Κανονισμού. Σχετικά με τη χρηματοοικονομική σχέση μεταξύ δημόσιων αρχών και διαχειριστικού φορέα λιμένα πρέπει να είναι διαφανής ώστε να φαίνονται σαφώς¹⁷⁹:

- οι δημόσιοι πόροι που διατίθενται απευθείας ή μέσω διαμεσολαβητών στους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα από τις δημόσιες αρχές ή/και από τις δημόσιες αρχές μέσω δημοσίων επιχειρήσεων ή χρηματοπιστωτικών ορφανισμών·
- το πού χρησιμοποιούνται αυτοί οι δημόσιοι πόροι·
- τα τέλη που αποδίδονται από εγχώριο φορέα σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Στα άρθρα 12 και 13 του Κανονισμού πραγματοποιείται αναφορά στα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικών υποδομών αντίστοιχα. Σύμφωνα με τις διατάξεις των εν λόγω άρθρων, η δομή και το επίπεδο των τελών λιμενικών υποδομών προσδιορίζονται ανάλογα με την εμπορική στρατηγική και τα επενδυτικά σχέδια του λιμένα και συμμορφώνονται προς τους κανόνες του ανταγωνισμού, πληρώνοντας κατά περίπτωση τις γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής κάθε κράτους μέλους για τους λιμένες. Επιπρόσθετα, ορίζεται ρητά ότι γίνεται αποδεκτή η διαμόρφωση ειδικών τελών λιμενικών υποδομών που συνδέονται με την αποτελεσματικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών, τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων¹⁸⁰ και τις υψηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις. Για το σκοπό αυτό, τα τέλη λιμενικών υποδομών δύνανται να λαμβάνουν υπόψη το εξωτερικό κόστος (εσωτερίκευση εξωτερικού κόστους), ενώ πραγματοποιείται και πρόβλεψη¹⁸¹ να ζητείται τακτικά η γνώμη των χρηστών των λιμένων και άλλων εμπλεκόμενων σχετικά με κομβικά ζητήματα, που σχετίζονται με την ορθή ανάπτυξη του λιμένα, την πολιτική του περί χρεώσεων, την απόδοση του και την ικανότητα του να προσελκύει και να δημιουργεί οικονομικές δραστηριότητες¹⁸².

Σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 1 του Κανονισμού, τα τέλη για τις λιμενικές υπηρεσίες που παρέχονται από εγχώριο φορέα, στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα τέλη που εισπράττονται από παρόχους λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθορίζονται κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και ο οποίος δεν εισάγει διακρίσεις, και είναι αναλογικά με το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας. Επίσης η πληρωμή των τελών για τις λιμενικές

¹⁷⁹ Σύνοψη του Κανονισμού 2017/352 από ΕΕ, *Λιμένες: παροχή υπηρεσιών και χρηματοοικονομική διαφάνεια*, Ιούλιος 2020: <https://eur-lex.europa.eu/EL/legal-content/summary/ports-provision-of-services-and-financial-transparency.html> και Άρθρο 11 παρ. 1 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁸⁰ Αιτιολογική σκέψη 49 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁸¹ Αιτιολογική σκέψη 52 του Κανονισμού 2017/352

¹⁸² Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

υπηρεσίες μπορεί να ενσωματωθεί σε άλλες πληρωμές, όπως η πληρωμή των τελών λιμενικών υποδομών. Σε αυτήν την περίπτωση, ο πάροχος λιμενικών υπηρεσιών και, κατά περίπτωση, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα εξασφαλίζει ότι το ποσό για το τέλος της λιμενικής υπηρεσίας παραμένει εύκολα αναγνωρίσιμο από τον χρήστη της λιμενικής υπηρεσίας¹⁸³.

Προχωρώντας στο άρθρο 13 παρ.1, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την είσπραξη τέλους λιμενικών υποδομών. Αυτό δεν εμποδίζει τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών οι οποίοι χρησιμοποιούν τις λιμενικές υποδομές να εισπράττουν τέλη για τις λιμενικές υποδομές. Όπως και στην παρ.2 του άρθρου 12, έτσι και στην παρ.2 του άρθρου 13 προβλέπεται πως η πληρωμή των τελών για τις λιμενικές υποδομές μπορεί να ενσωματωθεί σε άλλες πληρωμές, όπως στην πληρωμή των τελών λιμενικών υπηρεσιών. Σε αυτήν την περίπτωση, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα διασφαλίζει ότι το ποσό για το τέλος της λιμενικής υποδομής παραμένει εύκολα αναγνωρίσιμο από τον χρήστη της λιμενικής υποδομής.

Στο ζήτημα των ποινών ρυθμίζεται πως τα κράτη μέλη καθορίζουν σύστημα κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης του Κανονισμού και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές¹⁸⁴.

Στην Ελλάδα τα έτη 2018 και 2019 επικρατούσε (πιθανόν να συνεχίζει να επικρατεί σήμερα μέσω της επιλογής του περιορισμού των παρόχων από την πλειοψηφία των φορέων διαχείρισης λιμένων¹⁸⁵) ένας συγκεκριμένος τρόπος ανάληψης της υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων με διαδικασίες υποβολής προσφορών από αναδόχους. Ο μειοδότης και ο φορέας διαχείρισης υπέγραψαν σύμβαση υποπαραχώρησης της λιμενικής υπηρεσίας για συγκεκριμένο χρηματικό ποσό που εκτιμάται ως εισόδημα από τις παρεχόμενες υπηρεσίες για περίοδο συνήθως όχι μεγαλύτερη των 3 ετών. Μετά τη λήξη της σύμβασης, διεξάγεται νέα διαδικασία διαγωνισμού και αναθέωση του Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων. Οι εξειδικευμένοι ερευνητές εντόπισαν πως δημιουργήθηκαν έτσι συνθήκες μονοπωλίου και ολιγοπωλίου στην αγορά σε αντίθεση με το τι συμβαίνει στα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια που δραστηριοποιούνται περισσότερο του ενός πάροχοι, οι οποίοι συλλέγουν τα απόβλητα για κάθε Παράρτημα της ΔΣ MARPOL. Θεωρούν πως το μονοπώλιο είναι ένα σημαντικό πρόβλημα που επιμένει στην ελληνική αγορά, λόγω της μη εξυπηρέτησης του σκοπού της απελευθέρωσης που προτάσσει το ενωσιακό δίκαιο¹⁸⁶.

Η περιβαλλοντική διαχείριση των λιμενικών αποβλήτων γίνεται στην Ελλάδα ουσιαστικά από ελάχιστους παρόχους. Οι πάροχοι έχουν χωριστεί σε παρόχους για υγρά απόβλητα και σε παρόχους για στερεά απόβλητα. Έχουν

¹⁸³ Άρθρο 12 παρ.2 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁸⁴ Άρθρο 19 παρ.1 του Κανονισμού 2017/352.

¹⁸⁵ Βλ. θεματική ενότητα 4.1

¹⁸⁶ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019 και Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

διατυπωθεί παράπονα πως οι περισσότεροι διαγωνισμοί είναι προσχηματικοί, καθώς καθορίζονται υπερβολικές απαιτήσεις σε εμπειρία, μέσα και υποδομές, καθιστώντας έτσι αδύνατη την είσοδο μικρότερων παρόχων και το άνοιγμα της αγοράς. Το ΣΤΕ έκρινε παρόλα αυτά πως η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας κατά την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης διαθέτει ευρεία διακριτική ευχέρεια να διαμορφώσει εντός του πλαισίου των ρυθμίσεων των άρθρων 39 και 40 του Ν. 4413/2016 τα κριτήρια ποιοτικής επιλογής των υποψηφίων οικονομικών φορέων. Ελέγχονται, όμως κατά το ΣΤΕ, τα θεσπιζόμενα κριτήρια ποιοτικής επιλογής από την άποψη της τήρησης της αρχής της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων καθώς και της αρχής της αναλογικότητας¹⁸⁷. Υπάρχουν επίσης διαμαρτυρίες πως το μοντέλο του περιορισμού των παρόχων, όταν δεν αιτιολογείται επαρκώς, είναι αντίθετο στον Κανονισμό 2017/352 και δημιουργούνται έτσι ζητήματα σε εθνικό επίπεδο, σχετικά με την συμμόρφωση της Ελλάδας στην ευρωπαϊκή νομοθεσία για τη σύννομη διαδικασία ανάδειξης παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων.

Στους μεγάλους ελληνικούς λιμένες η παραχώρηση της υπηρεσίας γίνεται μέσω δημόσιου διαγωνισμού, αφού οι περισσότεροι λιμένες έχουν ως κύριο ή μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέσω του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, (ΤΑΙΠΕΔ). Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) ιδρύθηκε το 2011 με τον Ν. 3986/2011 (ΦΕΚ 152 Α'/01.07.2011) με αρχικό σκοπό την ανάπτυξη και αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων του Ελληνικού Δημοσίου, καθώς και περιουσιακών στοιχείων Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) ή των δημοσίων επιχειρήσεων των οποίων το μετοχικό κεφάλαιο ανήκει εξ ολοκλήρου, άμεσα ή έμμεσα, στο Δημόσιο ή σε Ν.Π.Δ.Δ., τα οποία μεταβιβάζονται για τον σκοπό αυτό στο ΤΑΙΠΕΔ. Με την τροποποίηση του ιδρυτικού νόμου του ΤΑΙΠΕΔ (3986/2011) στους σκοπούς του Ταμείου προβλέπεται η ωρίμαση Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας που έχουν ενταχθεί στο «Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας» (Πρόγραμμα) του Ν. 4799/2021 (Α' 78), η διενέργεια των σχετικών διαγωνιστικών διαδικασιών και η παρακολούθηση της εκτέλεσης των έργων που ανατίθενται στο πλαίσιο αυτών. Μοναδικός μέτοχος του ΤΑΙΠΕΔ είναι η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας ΑΕ (ΕΕΣΥΠ), ευρύτερα γνωστή ως Υπερταμείο¹⁸⁸.

Η νέα διαδικασία ανάδειξης των παρόχων που κατοχυρώνεται στον Κανονισμό 2017/352 δημιουργεί στέρεες πεποιθήσεις στους ειδικούς πως μπορεί να επιφέρει ουσιώδη πλεονεκτήματα και να βελτιώσει την ποιότητα της υπηρεσίας με πολλά περιβαλλοντικά οφέλη. Προσδοκάται η λύση πολλών προβλημάτων που σχετίζονταν με μια έντονα μονοπωλιακή αγορά¹⁸⁹. Δίνεται η ευκαιρία και σε άλλες εταιρείες διαχείρισης αποβλήτων να δραστηριοποιηθούν στους λιμένες, αυξάνοντας τις επενδύσεις, βελτιώνοντας την τεχνολογία και τις πρακτικές για την προσφορά προστιθέμενης αξίας στην ελληνική οικονομία. Οι χρονοβόρες και επίπονες διαγωνιστικές διαδικασίες δύναται να μείνουν στο

¹⁸⁷ Βλ. περισσότερα στη θεματική ενότητα 4.2.

¹⁸⁸ Περί Ιδρυτικού Νόμου του ΤΑΙΠΕΔ: <https://hradf.com/idritikos-nomos/>

¹⁸⁹ Theodora Giantsi, Georgia Koumanioti, Angeliki Pardali, What is changing in the Port Greek Industry After the Enforcement of the Regulation 352/2017 EU, Chios, June 2018.

παρελθόν. Ενδέχεται ωστόσο οι μικροί περιφερειακοί λιμένες να δυσκολεύονται να βρουν ανάδοχο, επειδή έχουν μικρή κίνηση. Η ενδεχόμενη αύξηση όμως του πλήθους των δραστηριοποιούμενων παρόχων θα δώσει περισσότερες επιλογές στους μικρούς λιμένες, με ρεαλιστική δυνατότητα δραστηριοποίησης και ένταξης στην αγορά και για τις τοπικές, μικρότερες εταιρείες παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων.

Υφίσταται συνεπώς η ανάγκη να μην παραβιάζονται οι διατάξεις περί παράνομων συμπράξεων και κατάχρησης εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης στην αγορά των παρόχων της υπηρεσίας της συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Πρέπει να τηρείται η ισότιμη μεταχείριση, ο ελεύθερος ανταγωνισμός και η διαφάνεια. Ο Κανονισμός 2017/352 θεσπίζει λοιπόν πλαίσιο για την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής των αποβλήτων χωρίς γραφειοκρατικά εμπόδια, αποβλέποντας στην επιτρεπτή αποφυγή διαμόρφωσης μονοπωλίων, ολιγοπωλίων και στρεβλώσεων στην αγορά.

Ο Κανονισμός 2017/352 τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 2020/697 για να παρέχει ευελιξία στον φορέα διαχείρισης του λιμένα ή στην αρμόδια αρχή όσον αφορά την άρση των τελών λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19. Η τροποποίηση μέσω του Κανονισμού 2020/697 θέσπισε έναν νέο μεταβατικό κανόνα δίνοντας στον φορέα διαχείρισης ενός λιμένα ή στην αρμόδια αρχή τη δυνατότητα να λάβει απόφαση για άρση, αναστολή, μείωση ή αναβολή της είσπραξης τελών λιμενικών υποδομών για την περίοδο από την 1^η Μαρτίου 2020 μέχρι την 31^η Οκτωβρίου 2020 εξαιτίας της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 που είχε σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών¹⁹⁰.

Όπως προκύπτει από τις υπερνομοθετικές αρχές του ενωσιακού δικαίου, δηλαδή της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και του δημοσίου συμφέροντος, οι όποιοι άμεσοι ή έμμεσοι περιορισμοί στην παροχή των λιμενικών υπηρεσιών δεν αρκεί να προβλέπονται κατά το γράμμα τους από τον Κανονισμό, αλλά επιπλέον για να είναι σύμφωνα με το πνεύμα του Κανονισμού. Απαιτείται (σωρευτικά) καταρχάς να στηρίζονται σε αντικειμενικά, κριτήρια, άμεσα συνδεδεμένα με την παροχή της υπηρεσίας (για παράδειγμα η υποδομή του λιμένα, η φύση και ο αριθμός των πλοίων που προσεγγίζουν, η ποσότητα και το είδος των αποβλήτων κατά κατηγορίες MARPOL). Επίσης πρέπει να είναι αναγκαίοι για την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες στο απαιτούμενο επίπεδο, και να επιβάλουν τους λιγότερο επαχθείς περιορισμούς στην ελευθερία του ανταγωνισμού. Ειδάλλως οι συγκεκριμένοι περιορισμοί θα είναι αντίθετοι προς το πνεύμα του Κανονισμού και επομένως ανίσχυροι και άκυροι. Όπως προκύπτει από το γράμμα του άρθρου 6 και το πνεύμα του όλου Κανονισμού ο περιορισμός του

¹⁹⁰ Σύνοψη του Κανονισμού 2017/352 από ΕΕ, *Λιμένες: παροχή υπηρεσιών και χρηματοοικονομική διαφάνεια*, Ιούλιος 2020: <https://eur-lex.europa.eu/EL/legal-content/summary/ports-provision-of-services-and-financial-transparency.html>

αριθμού των παρόχων πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία τον καθιστούν πρόσφορο και κατάλληλο για την παροχή της υπηρεσίας, ανάλογα με την υποδομή του λιμένα, το είδος και τον αριθμό των πλοίων που ελλιμενίζονται σε αυτόν. Είναι αυτονόητο ότι ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων θα πρέπει να αιτιολογείται ειδικά. Δεν αρκεί να είναι πρόσφορο μέσο για την καλύτερη παροχή της λιμενικής υπηρεσίας αλλά και αναγκαίο, με την έννοια ότι δεν υπάρχει άλλος τρόπος που να εξασφαλίζει το ζητούμενο αποτέλεσμα χωρίς να θίγει τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Έχει υποστηριχθεί η άποψη πως οι λόγοι της αύξησης των εσόδων του λιμένα και της αποφυγής του διοικητικού φόρτου δεν είναι επαρκείς για να οδηγήσουν σε περιορισμό των παρόχων διότι αφενός και πρωτίστως δεν προβλέπονται στο άρθρο 6 του Κανονισμού 2017/352, αφετέρου και δευτερευόντως δεν σχετίζονται με τον πυρήνα της ελευθερίας του ανταγωνισμού και με το κατάλληλο επίπεδο της. Αν όμως τα προαναφερθέντα οδηγούν τον φορέα σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες τότε αιτιολογώντας το πλήρως και επαρκώς, δύναται να αποφασίσει τον περιορισμό.

Υφίσταται πάντως και η προσέγγιση, από πλευράς των φορέων διαχείρισης ελληνικών λιμενικών εγκαταστάσεων¹⁹¹, που υποστηρίζει πως και μεν ο Κανονισμός εισάγει την αρχή της ελευθερίας για την παροχή υπηρεσιών, στο πλαίσιο ενός καθεστώτος ρυθμιζόμενης πρόσβασης, εντός του οποίου η ελευθερία παροχής υπηρεσιών μπορεί να περιοριστεί, εφόσον τούτο δικαιολογείται και υπό τις συγκεκριμένες ουσιαστικές και διαδικαστικές προϋποθέσεις που ο ίδιος προβλέπει, ωστόσο αυτό δεν σημαίνει ότι καθιερώνεται οποιαδήποτε υποχρέωση «απελευθέρωσης» των λιμενικών υπηρεσιών ή «πλήρους ανταγωνισμού» όσον αφορά στις υπηρεσίες που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του. Στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων που τελικά υιοθετήθηκε, η ρυθμιστική εποπτεία των παρόχων υπηρεσιών που κατέχουν μονοπωλιακή θέση προτεινόταν να έχει πιο περιορισμένο πεδίο εφαρμογής, να ισχύει δηλαδή μόνο σε αγορές για τις οποίες δεν έχει διοργανωθεί δημόσιος διαγωνισμός. Σημειώνεται ότι εξετάστηκε αλλά απορρίφθηκε από την Επιτροπή μια δέσμη μέτρων «πλήρους ανταγωνισμού και αυτονομίας λιμένων», που θα απαιτούσε δύο τουλάχιστον ανταγωνιστικούς και ανεξάρτητους φορείς εκμετάλλευσης για κάθε λιμενική υπηρεσία, όπου ο αριθμός των φορέων εκμετάλλευσης περιορίζεται λόγω ανεπάρκειας χώρου¹⁹². Ο Κανονισμός δεν υποχρεώνει την επιβολή συγκεκριμένου μοντέλου οργάνωσης της πρόσβασης στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του. Εντούτοις, σύμφωνα με το άρθρο 3, ο εκάστοτε φορέας διαχείρισης ή αρμόδια αρχή δύναται να επιλέξει, κατ' εφαρμογή πάντοτε των ειδικότερων άρθρων του Κανονισμού και υπό τις προϋποθέσεις εφαρμογής αυτών, το μοντέλο εκείνο οργάνωσης και

¹⁹¹ Βλ. Κεφάλαιο 4 και θεματική ενότητα 5.2.

¹⁹² Πρόταση Κανονισμού για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, Μάιος 2013, σελ. 7.

πρόσβασης στην παροχή των λιμενικών υπηρεσιών που είναι καταλληλότερο για τον ίδιο, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητές και τα χαρακτηριστικά του, και ειδικότερα: τις ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών (άρθρα 4-5), τους περιορισμούς στον αριθμό των παρόχων (άρθρο 6), τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 7) και τους περιορισμούς σχετικά με τους εγχώριους φορείς (άρθρο 8). Όπως εξηγεί και η αιτιολογική σκέψη 24 του Κανονισμού, «η Ένωση έχει ευρύ φάσμα θαλάσσιων λιμένων με διαφορετικά μοντέλα για την οργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών. Συνεπώς δεν θα ήταν πρόσφορο να επιβληθεί ένα ενιαίο μοντέλο. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή θα πρέπει να μπορούν να περιορίζουν τον αριθμό των παρόχων μιας δεδομένης λιμενικής υπηρεσίας όποτε αυτό δικαιολογείται από έναν ή περισσότερους λόγους».

Είναι εύλογο πως η αποτελεσματικότητα των λιμένων θα ενισχυθεί μέσω διαφανών και ανοικτών διαδικασιών. Τα τελευταία έτη ενισχύεται η σχολή σκέψης που υποστηρίζει πως πρέπει να δοθούν δίκαιες ευκαιρίες σε όλους τους δυνητικούς φορείς παροχής λιμενικών υπηρεσιών ώστε να έχουν τη δυνατότητα να εισέλθουν στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ. Ο ανταγωνισμός θα βελτιώσει τις προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες, θα μειώσει το κόστος χρήσης των λιμένων και θα δώσει νέα ώθηση στην κοινοτική ναυτιλία.

Εν κατακλείδι, ο Κανονισμός παρέχει το γενικό θεσμικό πλαίσιο, το οποίο καλούνται να εφαρμόσουν τα κράτη μέλη. Στο πλαίσιο των γενικών επιταγών του, οι εθνικοί νομοθέτες καλούνται, με τη σειρά τους, να παράσχουν όπου χρειάζεται διευκρινίσεις, διασαφηνίσεις, επεξηγήσεις ή και νομοθετικές αναπροσαρμογές με σκοπό τη βέλτιστη συμμόρφωση όλων των εμπλεκόμενων στις επιταγές αυτές. Επιπρόσθετα, στον Κανονισμό εφιστάται η προσοχή των εθνικών νομοθετών για τη θέσπιση νέων κανόνων που θα εξασφαλίσουν τη διαφάνεια των λιμενικών τελών και της δημόσιας χρηματοδότησης των λιμένων, γεγονός που θα οδηγήσει σε καλύτερη χρήση των δημόσιων πόρων και σε αποτελεσματική και δίκαιη εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εφιστάται επίσης η προσοχή και για την προσβασιμότητα στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρώπη, με κύριο κανόνα την αδειοδότηση των παρόχων που πληρούν προκαθορισμένα κριτήρια και τη ταυτόχρονη δραστηριοποίηση τους σε καθεστώς ανταγωνισμού¹⁹³.

Στο πλαίσιο της αναβάθμισης του τομέα της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών, της προστασίας των παρόχων των εν λόγω υπηρεσιών από

¹⁹³ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

αβεβαιότητες στην αγορά, της δημιουργίας ενός κλίματος πιο ευνοϊκού για να καταστούν οι επενδύσεις πιο αποδοτικές, των ελάχιστων προϋποθέσεων που μπορούν να επιβληθούν για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και των περιπτώσεων όπου ο αριθμός των παροχών είναι δυνατόν να περιοριστεί, ο Κανονισμός θέτει τις βάσεις για ένα δομημένο πλαίσιο λειτουργίας με βάση της αρχές της ασφάλειας δικαίου και της διαφάνειας. Ο Κανονισμός 2017/352, πλέον του ότι αποτελεί την πρώτη ευρωπαϊκή κανονιστική πράξη ρύθμισης των λιμενικών υπηρεσιών φέρει ένα πρόσθετο ειδικό βάρος: πληροί τις νομοτεχνικές συνθήκες του εθνικού νόμου, αλλά είναι και ευρύτερο από αυτόν, εξάλλου η έννοια του νόμου είναι μία έννοια που ελλείπει στην ευρωπαϊκή δικαιοταξία. Για την εγκυρότητά του, στην εγχώρια σφαίρα επιρροής, δεν απαιτείται μεταβατική πράξη ενσωμάτωσης του εθνικού νομοθέτη. Αυτό με τη σειρά του σημαίνει ότι δεσμεύει όχι μόνο το Κράτος ως νομικό θεσμοθέτημα, αλλά και τα δικαιοδοτικά όργανα, τη Διοίκηση, και τους ιδιώτες. Ως εκ τούτου, ο Κανονισμός, ως η κατ' εξοχήν νομοθετική πράξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση χάρουσας άμεσης εφαρμογής, δεν ισχύει μόνο για τα κράτη μέλη, αλλά και στα κράτη μέλη. Ειδικότερα, τα δικαιοδοτικά όργανα, οφείλουν να εφαρμόζουν τους ίδιους τους Κανονισμούς και να αφήνουν εκτός εφαρμογής τυχόν αντιφατική εθνική νομοθεσία, δεδομένου ότι αποτελούν (χωρίς να χάνουν τον χαρακτήρα τους ως κανόνων κοινοτικού δικαίου) αναπόσπαστο μέρος της ισχύουσας ενδοκρατικής νομοδικαϊκής τάξης¹⁹⁴.

2.4.4 Άλλες νομοθεσίες της ΕΕ

Το θαλάσσιο περιβάλλον προστατεύεται επίσης με διάφορες άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ που είναι οι εξής: α) η Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19^{ης} Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και για την κατάργηση ορισμένων Οδηγιών, β) η Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Ιουνίου 2008, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (Οδηγία – πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική), γ) ο Κανονισμός 1069/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 για τον καθορισμό υγειονομικών κανόνων όσον αφορά τα ζωικά υποπροϊόντα και τα παράγωγα προϊόντα που δεν προορίζονται για κατανάλωση από τον άνθρωπο και για την κατάργηση του Κανονισμού 1774/2002 και δ) η Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

¹⁹⁴ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος μέλος λιμένα¹⁹⁵.

Συμπληρωματικά για την Οδηγία 2008/98/ΕΚ¹⁹⁶, άξιο αναφοράς είναι πως εισάγει την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Θέτει ποσοτικούς στόχους για την πρόληψη παραγωγής απορριμμάτων, τη χωριστή συλλογή υλικών όπως τουλάχιστον το χαρτί, τα μέταλλα, το πλαστικό, το γυαλί. Επιπλέον εισάγει όρους αναφορικά με την αποτέφρωση και τα βιολογικά απόβλητα. Η Οδηγία αφορά κυρίως τη διαχείριση των αποβλήτων. Θεσπίζει την ιεραρχία δράσεων για το σχεδιασμό της διαχείρισης των απορριμμάτων (πρόληψη, επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση, ανάκτηση, διάθεση), προβλέπει τη θέση στόχων πρόληψης της παραγωγής των απορριμμάτων, καθώς και τη χωριστή συλλογή υλικών όπως τουλάχιστον το χαρτί, τα μέταλλα, το πλαστικό, το γυαλί από το 2015 και θέτει στόχους ανακύκλωσης¹⁹⁷.

Εκτενέστερα για την Οδηγία 2009/16/ΕΚ¹⁹⁸, μέσω αυτής καθορίζεται το πλαίσιο των επιθεωρήσεων των πλοίων με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσής τους προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφάλειας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας. Θεσπίζονται κοινά κριτήρια για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και εναρμονίζονται οι διαδικασίες επιθεώρησης και κράτησης πλοίων με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του Μνημονίου Συμφωνίας (Μ.Σ.) των Παρισίων. Τέλος εφαρμόζεται εντός της Κοινότητας ένα σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα βασιζόμενο σε επιθεωρήσεις που εκτελούνται εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, με στόχο την επιθεώρηση των πλοίων με συχνότητα που εξαρτάται από την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, ώστε τα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο να υποβάλλονται σε ενδελεχέστερη επιθεώρηση, διεξαγόμενη σε συχνότερα χρονικά διαστήματα¹⁹⁹.

Επιπρόσθετα εφαρμόζεται και η Οδηγία 2010/65/ΕΕ²⁰⁰ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η οποία απλουστεύει και εναρμονίζει τις

¹⁹⁵ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

¹⁹⁶ Οδηγία 2008/98 για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων Οδηγιών: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32008L0098>

¹⁹⁷ Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων που καταπλέουν στον Λιμένα Θεσσαλονίκης, Μάιος 2020, σελ. 28, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

¹⁹⁸ Οδηγία 2009/16 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0016>

¹⁹⁹ Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων που καταπλέουν στον Λιμένα Θεσσαλονίκης, Μάιος 2020, σελ. 28.

²⁰⁰ Οδηγία 2010/65 σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex:32010L0065>

διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές, με τη γενίκευση της ηλεκτρονικής διαβίβασης πληροφοριών και τον εξορθολογισμό των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων. Αφορά τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών. Η συγκεκριμένη Οδηγία περιλαμβάνει γενικές απαιτήσεις που πρέπει να τηρηθούν από τα κράτη μέλη πάνω στο θέμα των πληροφοριών που κοινοποιούνται από τα πλοία. Μεταξύ αυτών των θεμάτων είναι η εκ των προτέρων κοινοποίηση των αποβλήτων των πλοίων. Με τη δήλωση της Βαλέτας σχετικά με τις προτεραιότητες της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2020, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στα συμπεράσματά του της 8^{ης} Ιουνίου 2017, η Επιτροπή κλήθηκε να προτείνει κατάλληλη συνέχεια στην αναθεώρηση της εν λόγω Οδηγίας. Από τις 25 Οκτωβρίου 2017 έως τις 18 Ιανουαρίου 2018 διενεργήθηκε από την Επιτροπή δημόσια διαβούλευση σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία. Στις 17 Μαΐου 2018, η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση Κανονισμού για τη σύσταση ενιαίας ευρωπαϊκής ναυτιλιακής θυρίδας και την κατάργηση της Οδηγίας 2010/65/ΕΕ²⁰¹. Τα κράτη μέλη της ΕΕ όφειλαν, βάσει αυτής, να προβούν σε αποδοχή της ηλεκτρονικής υποβολής των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων, μέσω μιας ενιαίας θυρίδας, με καταληκτική ημερομηνία την 1^η Ιουνίου του 2015. Στην εθνική αυτή ενιαία θυρίδα δηλώνονταν κάθε φορά όλες οι πληροφορίες, προκειμένου να είναι προσβάσιμες στις διάφορες αρμόδιες αρχές και στα κράτη μέλη. Επιπλέον τα κράτη μέλη πρέπει να φροντίζουν τη διάθεση των πληροφοριών, μέσω της υποβολής δηλώσεων, στα εθνικά τους συστήματα SafeSeaNet και να καθιστούν, έστω μερικές εκ των πληροφοριών, προσβάσιμες στις άλλες χώρες της ΕΕ, μέσω του ίδιου συστήματος. Περαιτέρω, καθίσταται απαραίτητη η αποδοχή ειδικών εντύπων εκ μέρους τους, τα οποία εκδίδονται από τον ΙΜΟ για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυσιπλοΐας, γνωστά ως έντυπα FAL, για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων. Από την υποχρέωση παροχής πληροφοριών απαλλάσσονται, με βάση το άρθρο 9 της Οδηγίας 2010/65, τα πλοία του πεδίου εφαρμογής της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ που πλέουν μεταξύ λιμένων στο τελωνειακό έδαφος της ΕΕ, χωρίς να προέρχονται από, να προσεγγίζουν ή να κατευθύνονται σε λιμένα εκτός της ΕΕ²⁰². Τροποποιήθηκε εν τέλει από την Οδηγία 2019/883. Η τροποποίηση της αφορά το Παράρτημα Α και περιλαμβάνει τυπική αντικατάσταση του πλοίου του τίτλου από «Κοινοποίηση αποβλήτων και καταλοίπων» που συνοδεύεται από την επεξήγηση του άρθρου 6 της Οδηγίας 2000/59 σε τίτλο «Κοινοποίηση αποβλήτων από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων» που

²⁰¹ Αιτιολογική σκέψη 41 της Οδηγίας 2019/883.

²⁰² Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.84, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

αντιστοίχως συνοδεύεται από την επεξήγηση των άρθρων 6, 7 και 9 της Οδηγίας 2019/883²⁰³.

Τέλος ισχύουν η Οδηγία 94/62/EK για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίες (όπου ορίζονται συγκεκριμένοι στόχοι για την ανακύκλωση των υλικών συσκευασίας) και η Οδηγία 1999/31/EK περί της υγειονομικής ταφής αποβλήτων²⁰⁴.

2.5 Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο

Κατά το άρθρο 24 του Συντάγματος, η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός²⁰⁵. Για τη διαφύλαξη του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας. Το κράτος είναι λοιπόν υπεύθυνο για τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος και έχει την υποχρέωση να επιμελείται την λήψη προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων για τη προστασία του περιβάλλοντος, εντός του οποίου εμπεριέχεται η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου πλοίων. Η αρχή της αειφορίας αποτελεί την πιο σημαντική γενική αρχή του δικαίου προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία βρίσκει έρεισμα στο διεθνές και το ευρωπαϊκό δίκαιο, καθώς και στους σχετικούς κανόνες δικαίου του ελληνικού Συντάγματος και της εγχώριας έννομης τάξης. Πυρήνας της αρχής της αειφορίας είναι πως κάθε ανθρώπινη παρέμβαση στο περιβάλλον πρέπει να γίνεται με τρόπο που δεν διαταράζει την ισόρροπη σχέση μεταξύ εκμετάλλευσης φυσικών πόρων και εξέλιξης των οικοσυστημάτων χάριν και των επομένων γενεών. Στο πλαίσιο αυτό το ελληνικό κράτος έχει θεσμοθετήσει σειρά νόμων, υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων²⁰⁶.

Όπως επισημάνθηκε και σε προηγούμενο σημείο, η ΔΣ MARPOL 73/38 ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο μέσω του Ν. 1269/1982. Εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ακόμα και στις πλατφόρμες, εξαιρουμένων των πολεμικών πλοίων. Στην ελληνική έννομη τάξη οι τροποποιήσεις του Παραρτήματος V της ΔΣ MARPOL που αφορούν στα απορρίμματα και αναφέρονται στην απόφαση MEPC.277(70), της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO, της 28^{ης} Οκτωβρίου του 2016, γίνονται αποδεκτές με την Αποφ. 2263.1-6/36291/2017/2017 (ΦΕΚ 1846/Β` 26.5.2017). Μάλιστα οι τελευταίες τροποποιήσεις του Παραρτήματος εισήχθησαν με τις κατευθυντήριες

²⁰³ Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων που καταπλέουν στον Λιμένα Θεσσαλονίκης, Μάιος 2020, σελ. 29.

²⁰⁴ Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων που καταπλέουν στον Λιμένα Θεσσαλονίκης, Μάιος 2020, σελ. 29.

²⁰⁵ Άρθρο 24 παρ. 1 εδάφιο α' του Συντάγματος: <https://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-24/>

²⁰⁶ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.56, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

γραμμές ΜΕΡС.312(74) και την απόφαση ΜΕΡС.314(74) και ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με την Υ.Α. 2263.1-2/17146/2020/2020 (ΦΕΚ 976/Β` 21.3.2020)²⁰⁷.

Για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σημαντικός είναι και ο Ν. 855/1978 (ΦΕΚ 235/Α`/23.12.1978). Με τον Νόμο αυτό κυρώνεται η Διεθνής Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 «για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση» και καθορίζονται τα μέτρα και οι προϋποθέσεις όσον αφορά την προστασία ολόκληρης της Μεσογείου Θάλασσας, με εξαίρεση τα εσωτερικά ύδατα των 60 συμβαλλομένων μερών, έναντι της ρύπανσης από την απόρριψη αποβλήτων και υγρών καυσίμων, εκούσια ή λόγω ατυχήματος. Με βάση το άρθρο 2 του Ν. 855/1978, ως ρύπανση νοείται η εισαγωγή από τον άνθρωπο, αμέσως ή εμμέσως, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, οι οποίες έχουν βλαβερές επιπτώσεις, όπως ζημία στους ζωντανούς οργανισμούς, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρεμπόδιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης και της αλιείας, χειροτέρευση της ποιότητας των θαλάσσιων υδάτων και υποβάθμιση των χώρων ψυχαγωγίας. Μάλιστα στον συγκεκριμένο Νόμο υπάγεται, μεταξύ άλλων, και η ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία. Επιπλέον από αυτόν απορρέει η ευθύνη του υπαιτίου της ζημίας, ο οποίος υποχρεούται σε αποκατάσταση των δαπανών προς αποτροπή και εξουδετέρωση της προκληθείσας περιβαλλοντικής ρύπανσης. Μαζί με αυτόν ευθύνονται αντικειμενικά και εις ολόκληρον, βάσει του άρθρου 4 του Παραρτήματος Ι: επί πλοίων και δεξαμενόπλοιων, ο Πλοίαρχος, ο Πλοιοκτήτης, ο Εφοπλιστής, ο εν Ελλάδι διαχειριστής του πλοίου, για τα δε πλοία που ανήκουν σε Ανώνυμες Ναυτικές Εταιρείες ευθύνεται μέχρι και ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας και επί οποιασδήποτε άλλης εγκατάστασης, ο ιδιοκτήτης, ο εκμεταλλεόμενος αυτήν, εάν δε αυτή ανήκει σε Ανώνυμη Εταιρεία ευθύνεται και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής ως και ο νόμιμος εκπρόσωπος της ρυπαίνουσας εταιρείας²⁰⁸.

Η Οδηγία 2008/98/ΕΚ²⁰⁹ σχετικά με τη διαχείριση αποβλήτων ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το Ν. 4042/2012²¹⁰. Επίσης με τον Νόμο 4470/2017²¹¹ θεσπίζονται διατάξεις για την διασφάλιση του ότι στα λιμάνια και στους τερματικούς σταθμούς, όπου λαμβάνει χώρα καθαρισμός ή επισκευή δεξαμενών έρματος, υπάρχουν επαρκείς ευκολίες για την υποδοχή ιζημάτων. Οι εν λόγω ευκολίες λειτουργούν χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία και εξασφαλίζουν πως η διάθεση των εν λόγω

²⁰⁷ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.62, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁰⁸ Ευανθία Κορακάκη, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία*, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.59-60, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁰⁹ Οδηγία 2008/98 για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων Οδηγιών: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32008L0098>

²¹⁰ Νόμος 4042/2012: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/115637/nomos-4042-2012>

²¹¹ Νόμος 4470/2017: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/264585/nomos-4470-2017>

ιζημάτων δεν βλάπτει ή ζημιώνει την ανθρώπινη υγεία, την περιουσία και τους φυσικούς πόρους.

Περαιτέρω με τον Νόμο 4819/2021²¹² ενσωματώνονται στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο οι Οδηγίες 2018/851 και 2018/852. Θεσπίζεται ενιαίο πλαίσιο για τη διαχείριση των αποβλήτων με έμφαση στην πρόληψη, την προετοιμασία για την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωσή τους. Οι παραγωγοί επικινδύνων αποβλήτων καθώς και οι οργανισμοί και οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη συλλογή, μεταφορά και επεξεργασία αποβλήτων τηρούν χρονολογικά αρχεία και καταχωρούν τα σχετικά στοιχεία στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων (ΗΜΑ). Ταυτόχρονα τίθεται η υποχρέωση των φορέων λειτουργίας επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων για την οργάνωση χωριστής συλλογής των αποβλήτων συσκευασίας σε διακριτά ρεύματα²¹³.

Το ενδιαφέρον στις επόμενες θεματικές ενότητες του παρόντος υποκεφαλαίου περισσότερο επικεντρώνεται στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίων πλοίων στους λιμένες της Ελλάδας, καθώς και στην αγορά των παρόχων που προσφέρουν έναντι αμοιβής στους φορείς διαχείρισης των ελληνικών λιμενικών εγκαταστάσεων την λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων.

2.5.1 Η προϊσχύουσα ΚΥΑ 8111/2009

Η εφαρμογή της Οδηγίας 2000/59 στην Ελλάδα πραγματοποιήθηκε κυρίως με την Κοινή Υπουργική Απόφαση 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ 412B/6.3.2009)²¹⁴. Για την εφαρμογή της συγκεκριμένης ΚΥΑ το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ) είχε εκδώσει διευκρινιστικές εγκυκλίους. Υπόχρεοι στο να διαθέτουν εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων πλοίων ήταν οι λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος²¹⁵. Επίσης υπόχρεοι ήταν οι τουριστικοί και οι ιδιωτικοί λιμένες²¹⁶. Είναι ευρέως διαδεδομένο ότι η ναυτιλία παρέχει τον πιο οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς προϊόντων και προσώπων διεθνώς εν συγκρίσει με τις χερσαίες ή εναέριας μεταφορές. Εντούτοις όλα τα είδη σκαφών παράγουν «ρύπανση», δηλαδή απορρίμματα και απόβλητα που

²¹² Ν.4819/2021: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/735799/nomos-4819-2021>

²¹³ Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, σελ. 15-16.

²¹⁴ Υ.Α. 8111.1/41/09/2009 (ΦΕΚ 412/B` 6.3.2009): <https://www.elinyae.gr/ethniki-nomothesia/ya-8111141092009-fek-412b-632009>

²¹⁵ Παράρτημα ΙΙΙ ΚΥΑ 8111/2009 Παράρτημα ΙΙΙ και ΚΥΑ 8315.2/02/07 ΦΕΚ(B202).

²¹⁶ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019 και Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

επιβαρύνουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Για την παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων από τις λιμενικές εγκαταστάσεις καθιερώθηκε από τη ΚΥΑ 8111/2009 η κατάρτιση και η εφαρμογή για κάθε λιμένα, κατάλληλου Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων²¹⁷. Το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων των πλοίων αποσκοπεί στην ενίσχυση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτό επιτυγχάνεται πρώτον με τον περιορισμό κυρίως της παράνομης απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα και δεύτερον με τον παραλαβή αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια. Αξίζει να τονιστεί ότι το εκάστοτε Σχέδιο εφαρμόζεται για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας που βρίσκονται σε ελληνικό λιμένα.

Τα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων συντάσσονται με αρμοδιότητα των φορέων διαχείρισης των λιμένων και αποτελούν αδιάρρηκτο κομμάτι του κανονισμού λειτουργίας. Το Σχέδιο λαμβάνει υπόψη και συντάσσεται ανάλογα του μεγέθους, της γεωγραφικής θέσης και των ιδιαίτερων στοιχείων του κάθε λιμανιού αλλά και με κριτήρια το είδος και τις ποσότητες των αποβλήτων που παράγουν τα πλοία και τα κατάλοιπα των φορτίων τους. Επηρεάζει αδιαμφισβήτητα και ο τύπος των πλοίων. Για τα υπόχρεα λιμάνια απαιτείται ολοκληρωμένος περιφερειακός σχεδιασμός με σκοπό να βρεθούν ικανοί ανάδοχοι που θα μπορούν να εφαρμόσουν αποτελεσματικά το Σχέδιο. Επίσης, στο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων περιγράφεται όλη η διαδικασία παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων δηλαδή η παραλαβή, συλλογή, μεταφορά, προσωρινή αποθήκευση, επεξεργασία, και οριστική διάθεση αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία στους λιμένες, τηρώντας κάθε φορά την προβλεπόμενη τελωνειακή διαδικασία. Περαιτέρω, στο άρθρο 8 της ΚΥΑ 8111/2009 προβλεπόταν η επιβολή τέλους παράδοσης αποβλήτων των πλοίων που κάνουν χρήση του λιμένα. Με την ΚΥΑ 3122.3-15/79639/16/2016 (ΦΕΚ 3085/Β/28.9.2016) τροποποιήθηκε το Παράρτημα ΙΙ της προϊσχύουσας ΚΥΑ, προκειμένου να επέλθει αλλαγή σε κάποιες πληροφορίες που θα πρέπει να κοινοποιεί κάθε πλοίο στους λιμένες, σχετικά με τα απόβλητά του²¹⁸.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων ήταν περιφερειακά καθώς παρατηρήθηκε πως ενσωμάτωναν γειτονικές μικρότερες λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή του κυρίου λιμένα ακόμη και αν αυτές δεν υπάγονται στη διαχείριση του ίδιου φορέα διαχείρισης. Με αυτό τον τρόπο τα πλοία μπορούν να παραδίδουν απόβλητα σε πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις στην Ελλάδα. Η διάρκεια των συγκεκριμένων Σχεδίων οριζόταν σε τρία έτη. Επικυρώνονταν από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και αξιολογούνταν από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Για τη μεγιστοποίηση της ποιότητας των υπηρεσιών, οι φορείς

²¹⁷ Άρθρο 5 της ΚΥΑ 8111/2009 με γνώμονα τις απαιτήσεις των άρθρων 4, 6, 7, 10 και 12.

²¹⁸ Ευανθία Κορακάκη, Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία, Χίος, Απρίλιος 2023, σελ.93 βλ. και τις εκεί παραπομπές.

διαχείρισης λιμένων, στις περισσότερες περιπτώσεις, παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές μέσω ιδιωτικών εταιρειών με τεχνογνωσία στον συγκεκριμένο τομέα²¹⁹.

Η δωδεκαετή εφαρμογή της προϊσχύουσας ΚΥΑ στους ελληνικούς λιμένες, οδήγησε σε ορισμένες διαπιστώσεις και παρατηρήσεις. Αρχικά παρατηρήθηκε πως η έλλειψη γνώσεων των στελεχών των λιμένων για την εκπόνηση ενός κατάλληλου Σχεδίου οδηγούσε συχνά στην κατάρτιση τους από τεχνικές εταιρείες, οι οποίες αναλαμβάνουν τις απαραίτητες διαδικασίες για να διευκολύνουν τους λιμένες. Αν όμως διαπιστωνόταν πως κάποια Σχέδια ήταν ελλιπή, τότε δεν ευνοούταν ο εντοπισμός αθέμιτων πρακτικών, η εξεύρεση ανάγκης για αναθεώρησή τους και η παροχή αξιοποιήσιμων στοιχείων προς τις Λιμενικές Αρχές. Για να μπορούν να συντονιστούν τα υπόχρεα λιμάνια κρίθηκε σκόπιμο να διαμορφωθεί μια ενιαία περιφερειακή στρατηγική για την εξεύρεση συνεργασίας στην υπηρεσία της συλλογής αποβλήτων με εξυπηρέτηση των μικρότερων λιμένων από τον κεντρικό. Με ιδιωτικά κεφάλαια δύναται να αναβαθμιστούν οι σχετικές με τα απόβλητα υποδομές. Ένα είδος πρότυπου Σχεδίου θα συνέδραμε τα μικρά λιμάνια, που δυσκολεύονται να βρουν αναδόχους και έρχονται πολλές φορές αντιμέτωπα με πρόστιμα και κυρώσεις. Η περιφερειακή στρατηγική είναι εφικτό να χαραχθεί με την εκπόνηση μελέτης και χρειάζεται να συμπεριλάβει την εκπόνηση Σχεδίου ως παράρτημα της σύμβασης. Επίσης το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μέσω εύχρηστης διαδικτυακής εφαρμογής, όπου θα μπορούν οι φορείς ή οι ανάδοχοι να καταχωρούν στοιχεία σχετικά με τη διαδικασία, θα αξιολογεί συνεχώς την εφαρμογή του εκάστοτε Σχεδίου και της κείμενης νομοθεσίας, αξιοποιώντας έτσι τις πληροφορίες ωφέλιμα και λυσιτελώς.

Επιπροσθέτως ανέκυψαν προβλήματα σε μικρά λιμάνια με ελάχιστα έσοδα, που συνδέονταν με φαινόμενα έλλειψης αναδόχων για την παραλαβή των αποβλήτων. Η λύση εντοπίστηκε σε Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων που εντάσσονται σε οικονομικά επιδοτούμενα προγράμματα για συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες. Έτσι δεν πλήττεται το περιβάλλον και οι μικρές λιμένες αποφεύγουν την επιβολή κυρώσεων. Παραχωρείται με αυτόν τον τρόπο η υπηρεσία συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων από τον κεντρικό λιμένα και στους γειτονικούς μικρούς λιμένες μειωμένου επιχειρηματικού ενδιαφέροντος. Δυστυχώς, τέτοιου είδους δράσεις έχουν μικρές πιθανότητες να πραγματοποιηθούν, διότι κατά κύριο λόγο το πάγιο τέλος που πληρώνουν τα πλοία δεν είναι ανταποδοτικό και γίνονται ελάχιστες παραδόσεις αποβλήτων.

Το φαινόμενο της αλλαγής του αναδόχου που οδηγεί στην υποχρέωση υποβολής νέου Σχεδίου για έγκριση, υποχρέωση που βαρύνει τον φορέα, οδήγησε στη διαπίστωση πως δεν υπάρχει κάποιο όφελος από την συγκεκριμένη νεότερη υποβολή του Σχεδίου. Θα ήταν πιο ωφέλιμο το Σχέδιο να επικαιροποιείται μόνο όταν γίνονται καιρικές αλλαγές όπως ενδεικτικά

²¹⁹ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

αλλαγές στο μέγεθος και στη λειτουργία του λιμένα, στην διαδικασία παραλαβής αποβλήτων κ.α.

Ένα από τα σημαντικότερα θέματα που επισκίαζε την εποπτική ιδιότητα των αρμοδίων υπηρεσιών στον τομέα των αποβλήτων ήταν η έλλειψη σύγχρονων μέσων διακίνησης εγγράφων, ανταλλαγής πληροφορησης και υποβολής στατιστικών στοιχείων. Εξαιτίας αυτού, γινόταν δύσκολος ο υπολογισμός των αναμενόμενων αποβλήτων που παράγονται, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνονταν η έγκαιρη συλλογή και η διαχείρισή τους. Δεν ήταν έτσι εφικτή η άμεση αποστολή στοιχείων από και προς τις αρμόδιες υπηρεσίες, οι οποίες πρέπει να διενεργούν αυστηρούς ελέγχους. Η δυσκολία της ανταλλαγής πληροφοριών καθιστούσε αδύνατη τη διαπίστωση για το αν χρειάζεται να αναθεωρηθεί η νομοθεσία. Ο έλεγχος λοιπόν ήταν αναποτελεσματικός και καθιστούσε αδύνατο τον εντοπισμό αθέμιτων πρακτικών.

Επίσης τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν αναφορικά με τα τέλη ήταν αρχικά η αδυναμία άσκησης εξορθολογισμένης τιμολογιακής πολιτικής στο θέμα των αποβλήτων. Γενικά, το ύψος των τελών καθοριζόταν από την πιο συμφέρουσα οικονομική προσφορά, όπως διαμορφώνεται από το ενδιαφέρον και τις προσφορές των υποψηφίων αναδόχων, την προβλεπόμενη διαβούλευση με τους χρήστες του λιμένα και τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, κάτι το οποίο συμβαίνει μέχρι και σήμερα. Οι φορείς διαχείρισης λιμένων δυσκολευόταν κατά την αξιολόγηση τόσο της αρχικής προσφερόμενης τιμής όσο και των προτάσεων αναθεώρησης των τιμολογίων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων (π.χ. τιμή/τονοχιλιόμετρο). Παρότι υπήρχε αποκλειστικότητα στην παροχή της υπηρεσίας εντός του λιμένα για την παραλαβή 24/7 αποβλήτων κάθε τύπου, επιτρέπονταν προσαυξήσεις, των τιμολογίων όταν η υπηρεσία παρεχόταν εκτός 8ωρου.

Εν τέλει λοιπόν καταργήθηκε η ΚΥΑ 8111/49/2009 και πλέον εφαρμόζεται η Υ.Α. 3122.3-15/71164/2021/2021 (ΦΕΚ 4790/Β` 18.10.2021), για την οποία γίνεται εκτενής λόγος στην επόμενη θεματική ενότητα.

2.5.2 Η ισχύουσα ΚΥΑ 3122/2021

Το προϊσχύον θεσμικό πλαίσιο οδήγησε την Ελλάδα και τα υπόλοιπα κράτη μέλη της ΕΕ στην προσπάθεια αντιμετώπισης πολλών δυσκολιών και προκλήσεων. Είχε εντοπιστεί η ανάγκη επικαιροποίησης του νομοθετικού πλαισίου, το οποίο βρισκόταν σε διαβούλευση ήδη από το 2018, με σκοπό τη ριζική τροποποίησή του. Είχε τονιστεί από τους ειδικούς πως μια νέα τροποποιημένη Κοινή Υπουργική Απόφαση ήταν αναγκαία για το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο προκειμένου να ενσωματωθεί και να κατοχυρωθεί, μεταξύ άλλων, η υποχρέωση όλων των λιμένων να καταρτίζουν Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και να δέχονται απόβλητα από το παράρτημα VI της MARPOL. Η πρόταση της νέας Οδηγίας (δηλαδή της Οδηγίας 2019/883) περιλάμβανε επίσης και την υποχρέωση συλλογής των αποβλήτων του Παραρτήματος II της MARPOL. Είχε κριθεί πως η πρόταση της νέας Οδηγίας είναι προς τη σωστή κατεύθυνση μιας και είναι σύμφωνη με τις αρχές του ΙΜΟ, διευκολύνοντας τα πλοία όσον αφορά τη διαδικασία παράδοσης αποβλήτων

στη ξηρά. Η τήρηση της ΔΣ MARPOL αναμενόταν να οδηγήσει σε μείωση του διοικητικού φόρτου. Από την άλλη πλευρά είχε διατυπωθεί το επιχείρημα, από τους επιστημονικούς ερευνητές, πως η υποχρέωση διατήρησης εγκαταστάσεων υποδοχής για όλους τους λιμένες αναμένεται να αυξήσει τον διοικητικό φόρτο και το κόστος των λιμενικών υποδομών, ωστόσο αυτό θα δημιουργήσει οφέλη πρόσθετων επενδύσεων, νέων θέσεων εργασίας και φιλικών πολιτικών προς το περιβάλλον. Τέλος επισημάνθηκε πως θα αυξηθεί ο όγκος των παραδόσεων αποβλήτων στην ξηρά, καθώς προτάθηκαν τα συστήματα ανάκτησης του κόστους με την εισαγωγή ενός έμμεσου και ενός άμεσου τέλους για την παραλαβή και την επεξεργασία των αποβλήτων που θα βαρύνει τα πλοία. Από αυτή την υποχρέωση εξαιρούνταν τα κατάλοιπα φορτίου πλοίων²²⁰.

Δημοσιεύθηκε λοιπόν στο ΦΕΚ (Αρ. Φύλλου 4790 Τεύχος Β' 18 Οκτωβρίου 2021) η Απόφαση αριθμού 3122.3-15/71164/2021 με τίτλο «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου 2019 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της Οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ». Οι φορείς διαχείρισης λιμένων εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για όλα τα είδη των αποβλήτων, επαρκών για την κάλυψη των αναγκών των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση των πλοίων. Οι φορείς διαχείρισης εξακολουθούν να έχουν τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 41 του ν. 4819/2021 (Α' 129), όπως εκάστοτε ισχύει²²¹. Κατά τη συγκεκριμένη διάταξη, οι αρχικοί παραγωγοί ή άλλοι κάτοχοι αποβλήτων πραγματοποιούν οι ίδιοι την επεξεργασία των αποβλήτων ή αναθέτουν την επεξεργασία σε έμπορο ή σε οργανισμό ή σε επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων ή μέσω διακανονισμού με δημόσιο ή ιδιωτικό οργανισμό συλλογής αποβλήτων²²² και όταν τα απόβλητα μεταφέρονται από τον αρχικό παραγωγό ή κάτοχο σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα, για προκαταρκτική επεξεργασία, αυτό δεν συνεπάγεται, κατά γενικό κανόνα, απαλλαγή από την ευθύνη για τη διεξαγωγή μιας εργασίας πλήρους ανάκτησης ή διάθεσης.

Αφενός η ΚΥΑ 3122/2021 θεσπίζει τις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών, δηλαδή των φορέων διαχείρισης, των παρόχων που παρέχουν την συγκεκριμένη λιμενική υπηρεσία στους λιμένες της χώρας, των πλοίων, των δημοσίων φορέων και των λιμενικών αρχών. Στις 18 Οκτωβρίου 2021 τέθηκε

²²⁰ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²²¹ Myota.gr, *Οι υποχρεώσεις των δήμων για την διαχείριση αποβλήτων στα λιμάνια*, Οκτώβριος 2021.

²²² Τηρείται η ιεράρχηση στην πρόληψη και στη διαχείριση αποβλήτων και η διαχείριση των αποβλήτων πραγματοποιείται επίσης χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ανθρώπινη υγεία και χωρίς να βλάπτεται το περιβάλλον.

λοιπόν σε ισχύ η Απόφαση 3122/2021 των συναρμοδίων Υπουργών Οικονομικών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εσωτερικών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δυνάμει της οποίας ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο η Οδηγία 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για παράδοση αποβλήτων από πλοία και αφετέρου καταργήθηκε η προϊσχύσασα Υπουργική Απόφαση 8111/2009, δυνάμει της οποίας είχε ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο η προηγούμενη Οδηγία, ήτοι η Οδηγία 2000/59. Σκοπός της ΚΥΑ, και της Οδηγίας φυσικά είναι, η εισαγωγή ρυθμίσεων για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και την εξασφάλιση της διάθεσης επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων για την παράδοση και την παραλαβή αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων.

Αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής²²³ σημειώνεται πως η ΚΥΑ τυγχάνει εφαρμογής σε όλα τα πλοία που καταπλέουν ή λειτουργούν σε ελληνικούς λιμένες, ανεξαρτήτως της σημαίας αυτών, πλην συγκεκριμένων πλοίων όπως είναι τα πλοία που παρέχουν τις λιμενικές υπηρεσίες της παρ. 2 του άρθρου 1 του Κανονισμού 2017/352²²⁴, των πολεμικών πλοίων και βοηθητικών σκαφών και των κρατικών πλοίων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε κυβερνητική και μη εμπορική βάση. Παρότι τα πλοία αυτά εξαιρούνται ναί μεν από το πεδίο εφαρμογής της ΚΥΑ, θεσπίζεται όμως η υποχρέωση και τα πλοία οφείλουν στο μέτρο που αυτό είναι ευλόγως εφικτό να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της ΚΥΑ και με τα προβλεπόμενα στα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων των αρμοδίων φορέων διαχείρισης, τα οποία εγκρίνονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής²²⁵. Σε ότι αφορά τους λιμένες, η ΚΥΑ εφαρμόζεται σε όλους τους ελληνικούς λιμένες και όχι μόνο στους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, όπως ισχύει για τον Κανονισμό 2017/352. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δύναται να εξαιρείται ένα αγκυροβόλιο από τους σκοπούς εφαρμογής της εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων, της παράδοσης αποβλήτων από πλοίων και των συστημάτων κάλυψης του κόστους των λιμενικών εγκαταστάσεων, όταν η παράδοση αποβλήτων στο εν λόγω αγκυροβόλιο προκαλεί άσκοπη καθυστέρηση των πλοίων ή εγκυμονεί κινδύνους για την προστασία του περιβάλλοντος²²⁶.

Σε σχέση με τις βασικές υποχρεώσεις των ενδιαφερόμενων μερών που τίθενται στην ΚΥΑ, σε ότι αφορά τους φορείς διαχείρισης καθιερώνονται αρκετές υποχρεώσεις²²⁷. Αφενός πρέπει οι φορείς διαχείρισης λιμένων να διασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για όλα τα είδη των

²²³ Άρθρο 3 παρ. 1 της ΚΥΑ 3122/2021.

²²⁴ Οι λιμενικές υπηρεσίες είναι ο εφοδιασμός με καύσιμο, η διακίνηση φορτίων, η πρόσδεση, οι υπηρεσίες επιβατών, η συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, η πλοήγηση και η ρυμούλκηση.

²²⁵ Άρθρο 3 παρ. 2 της ΚΥΑ 3122/2021.

²²⁶ Άρθρο 3 παρ. 3 της ΚΥΑ 3122/2021.

²²⁷ Άρθρο 4 της ΚΥΑ 3122/2021.

αποβλήτων, επαρκών για την κάλυψη των αναγκών των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση αυτών. Λαμβάνονται πάντα υπόψη από τους φορείς διαχείρισης, οι λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, το μέγεθος και η γεωγραφική θέση του σχετικού λιμένα, των τύπων των πλοίων που καταπλέουν στον λιμένα και των τυχόν εξαιρέσεων. Επίσης οι φορείς θα πρέπει να καθιστούν εφικτή τη διαχείριση των αποβλήτων με τρόπο περιβαλλοντικά ορθό και να εξασφαλίζουν τη χωριστή συλλογή των αποβλήτων, προκειμένου να διευκολύνεται η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωσή τους. Θα πρέπει ακόμη να διασφαλίζουν ότι οι επιχειρήσεις παράδοσης και παραλαβής αποβλήτων διενεργούνται με επαρκή μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη κινδύνων κατά προσώπων και κατά του περιβάλλοντος. Η παροχή των υπηρεσιών για την παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων μπορεί να παρέχεται απευθείας από τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης λιμένα ή/και από έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων κατά τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 2017/352. Τυχόν καταγγελίες ανεπάρκειας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής εξετάζονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και στη συνέχεια, εφόσον κριθεί απαραίτητο, ενημερώνεται ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ). Κάθε μέρος που συμμετέχει στην παράδοση ή στην παραλαβή αποβλήτων από πλοία δύναται να αξιώσει αποζημίωση για ζημίες που προκλήθηκαν από αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Επιπρόσθετα διατηρήθηκε η υποχρέωση των φορέων διαχείρισης να καταρτίζουν και να υποβάλλουν, προς την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθώς και προς τις Υπηρεσίες Περιβάλλοντος της Αποκεντρωμένης Διοίκησης και της Περιφέρειας, το Σχέδιο για την Παραλαβή και Διαχείριση Αποβλήτων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένου του αγκυροβολίου) που διαχειρίζονται κατόπιν προηγούμενων διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και αφού εγκριθεί το συγκεκριμένο Σχέδιο από το ΥΝΑΝΠ θα πρέπει να προβαίνουν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την υλοποίησή του²²⁸. Η εισαγωγή της υποχρέωσης συλλογής και διαχείρισης των αποβλήτων του Παραρτήματος ΙΙ και ΙV οδήγησε σε αναθεώρηση των έως τότε υφιστάμενων Σχεδίων. Ακόμη σχηματίστηκε η εντύπωση πως θα μειωθεί ο διοικητικός φόρτος και η γραφειοκρατία λόγω της επέκτασης ισχύος των Σχεδίων από τρία σε πέντε έτη.

Με βάση τις προβλέψεις της ΚΥΑ, οι φορείς διαχείρισης λιμένων καταρτίζουν λοιπόν Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, στα οποία καθορίζουν τις προδιαγραφές παροχής της εν λόγω υπηρεσίας, οι οποίες αφορούν το τύπο και την χωρητικότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων, τις κατηγορίες των αποβλήτων, τις διαδικασίες της παραλαβής και της συλλογής από τα πλοία, το σύστημα ανάκτησης κόστους, τις διαδικασίες εξαίρεσης, τις διαδικασίες καταγγελίας και ανεπάρκειας καθώς και πολλά άλλα ζητήματα. Με βάση τις προδιαγραφές που καθορίζονται στα Σχέδια, ανατίθεται και η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας σε εξουσιοδοτημένους και αδειοδοτημένους παρόχους, μέσω

²²⁸ Άρθρο 5 της ΚΥΑ 3122/2021.

διαδικασιών επιλογής παρόχων που εφαρμόζει ο κάθε λιμένας. Ήτοι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων καταρτίζεται και εφαρμόζεται για κάθε λιμένα συμπεριλαμβανομένου του αγκυροβολίου, με μέριμνα και ευθύνη του φορέα διαχείρισης αυτού, κατάλληλο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και ιδίως με τους χρήστες του λιμένα και τους εκπροσώπους αυτών, τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ α' βαθμού) και τα εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα πρέπει να διενεργούνται τόσο κατά τη διάρκεια της αρχικής κατάρτισης του Σχεδίου, με ανάρτηση του Σχεδίου στην ιστοσελίδα του φορέα διαχείρισης του λιμένα διάρκειας τουλάχιστον ενός (1) μηνός, όσο και μετά την έγκρισή του. Έκθεση διαβούλευσης θα κατατίθεται από το φορέα διαχείρισης στις συναρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων²²⁹ (230).

Για λόγους έγκαιρης ενημέρωσης των φορέων εκμετάλλευσης των πλοίων και διευκόλυνσης της διαδικασίας παραλαβής των αποβλήτων, οι αρμόδιοι φορείς διαχείρισης, καταρτούν ξεχωριστό παράρτημα του Σχεδίου το οποίο περιέχει τις παρακάτω πληροφορίες:

α) Τη θέση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για κάθε θέση πρόσδεσης και, κατά περίπτωση, του ωραρίου λειτουργίας τους,

β) Τον κατάλογο των αποβλήτων πλοίων τα οποία διαχειρίζεται συνήθως ο λιμένας, ο οποίος πρέπει να περιλαμβάνει όλων των ειδών τα απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν το λιμένα,

γ) Τον κατάλογο των σημείων επαφής, των φορέων εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και των παρεχόμενων υπηρεσιών,

δ) Την περιγραφή των διαδικασιών παράδοσης των αποβλήτων,

ε) Την περιγραφή του συστήματος κάλυψης του κόστους, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των συστημάτων διαχείρισης των αποβλήτων και των σχετικών πόρων, όπως αναφέρονται στο Παράρτημα 4 της ΚΥΑ²³¹.

Τα Σχέδια είναι δυνατόν, κατόπιν συμφωνίας των αρμόδιων φορέων διαχείρισης λιμένων, να καταρτίζονται και συμπληρώνονται σε περιφερειακό

²²⁹ Άρθρο 5 παρ.1 της ΚΥΑ 3122/2021.

²³⁰ Πλέον ονομάζεται Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων.

²³¹ Άρθρο 5 παρ.2 της ΚΥΑ 3122/2021.

επίπεδο, για περισσότερους του ενός λιμένες, με τη δέουσα συμμετοχή του κάθε λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται για κάθε επιμέρους λιμένα ποιες εγκαταστάσεις παραλαβής είναι απαραίτητες και ποιες είναι διαθέσιμες²³². Οι μικροί μη εμπορικοί λιμένες, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από σπάνια ή χαμηλή κυκλοφορία μόνο σκαφών αναψυχής, μπορούν να εξαιρούνται από τις παραγράφους 1 έως 3, εάν οι οικείες λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής εντάσσονται στο σύστημα διαχείρισης αποβλήτων του οποίου η διαχείριση ασκείται από τον σχετικό δήμο ή για λογαριασμό του και εξασφαλίζεται ότι οι πληροφορίες σχετικά με το σύστημα διαχείρισης αποβλήτων τίθενται στη διάθεση των χρηστών των εν λόγω λιμένων²³³. Η έγκριση των Σχεδίων ισχύει για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το οποίο ορίζεται στην εγκριτική απόφαση και δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε (5) χρόνια²³⁴.

Τα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων των λιμένων, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του Κανονισμού Λειτουργίας τους και πρέπει να είναι διαθέσιμα σε κάθε ενδιαφερόμενο. Για τους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών αναρτώνται υποχρεωτικά στις αντίστοιχες ιστοσελίδες των φορέων διαχείρισης των λιμένων τόσο στην ελληνική όσο και στην αγγλική γλώσσα²³⁵. Ειδικά για τους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, οι αρμόδιοι φορείς διαχείρισης, υποχρεούνται να αναρτούν στην ιστοσελίδα τους τα στοιχεία του παρόχου ή των παρόχων παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων που δραστηριοποιούνται εντός του λιμένα τους σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 2017/352, όπου αυτός εφαρμόζεται. Με μέριμνα του φορέα, τα ως άνω στοιχεία βρίσκονται αναρτημένα στην ιστοσελίδα του τόσο στην ελληνική όσο και στην αγγλική γλώσσα. Τα στοιχεία αυτά δεν αποτελούν μέρος του Σχεδίου και η διαδικασία εγκρίσεως του Σχεδίου δεν παρακωλύεται από την μη ύπαρξη αυτών²³⁶.

Τα Σχέδια επανυποβάλλονται προς έγκριση από τους αρμόδιους φορείς διαχείρισης λιμένων στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Όταν προκύπτει αλλαγή του φορέα διαχείρισης του λιμένα,

β) Όταν υφίσταται σημαντική αύξηση ή μείωση του αριθμού ή του τύπου των πλοίων που καταπλέουν στον λιμένα,

²³² Άρθρο 5 παρ.3 της ΚΥΑ 3122/2021.

²³³ Άρθρο 5 παρ.4 της ΚΥΑ 3122/2021.

²³⁴ Άρθρο 5 παρ.7 εδάφιο α' της ΚΥΑ 3122/2021.

²³⁵ Άρθρο 5 παρ. 11 της ΚΥΑ 3122/2021.

²³⁶ Άρθρο 5 παρ. 12 της ΚΥΑ 3122/2021.

γ) Όταν υφίσταται σημαντική αλλαγή της διαδικασίας παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου,

δ) Όταν συμβαίνουν διαρθρωτικές αλλαγές της κυκλοφορίας στον λιμένα,

ε) Όταν κατασκευάζονται νέες υποδομές στον λιμένα,

στ) Όταν προκύπτουν αλλαγές στη ζήτηση και στην παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και η επεξεργασία γίνεται με νέες τεχνικές επί του πλοίου,

ζ) Όταν αλλάζει το σύστημα χρέωσης τελών²³⁷.

Τέλος, τα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον τα εξής στοιχεία:

α) Την εκτίμηση της ανάγκης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, με βάση τις ανάγκες των πλοίων που συνήθως καταπλέουν στον λιμένα,

β) Την περιγραφή του τύπου και της χωρητικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής,

γ) Την περιγραφή των διαδικασιών παραλαβής και συλλογής των αποβλήτων από τα πλοία,

δ) Την περιγραφή του συστήματος ανάκτησης του κόστους,

ε) Την περιγραφή της διαδικασίας για την αναφορά καταγγελλόμενων ανεπαρκειών στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής,

στ) Την περιγραφή της διαδικασίας εκτέλεσης διαβουλεύσεων με τους χρήστες του λιμένα, τους αναδόχους στον τομέα των αποβλήτων, τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη, και

²³⁷ Άρθρο 5 παρ.8 της ΚΥΑ 3122/2021.

ζ) Την επισκόπηση του τύπου και των ποσοτήτων αποβλήτων που παραλαμβάνονται από πλοία και διακινούνται στις εγκαταστάσεις²³⁸.

Κατόπιν επικοινωνίας του συγγραφέα της παρούσας διπλωματικής εργασίας με τον Εισηγητή της Διεύθυνσης Λιμενικών Υποδομών του ΥΝΑΝΠ, Θεόδωρο Μέξη (ο οποίος ασχολείται κυρίως με ζητήματα εφαρμογής της ΚΥΑ 3122/2021), ελήφθησαν δεδομένα και στοιχεία αναφορικά με την αποτύπωση της τωρινής κατάστασης²³⁹ των εγκεκριμένων Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. στην Ελλάδα. Δεν κατέστη δυνατό να χορηγηθούν αντίστοιχες πληροφορίες και για τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Τα κατωτέρω στοιχεία εμπεριέχουν τα ονόματα των φορέων διαχείρισης, τον αριθμό πρωτοκόλλου της εγκριτικής απόφασης του εκάστοτε Σχεδίου καθώς και την ημερομηνία λήξης ισχύος του σχετικού Σχεδίου. Αναλυτικά τα δεδομένα είναι τα εξής:

Α/Α	Φορέας Διαχείρισης	Α.Π. ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ
1	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε.	3122.3-1.2/48774/2020/27-07-2020	27/07/23
2	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α.Ε.	3122.3-1.1/8636/2021/03-02-2021	03/02/24
3	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	3122.3-1.8/51954/2021/16-07-2021	16/07/24
4	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε.	3122.3-1.4/51911/2021/16-07-2021	16/07/24
5	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.	3122.3-1.2/52492/2021/19-07-2021	19/07/24
6	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε.	3122.3-1.7/58768/2021/13-08-2021	13/08/24
7	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	3122.3-1.12/61109/2021/24-08-2021	24/08/24
8	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.	3122.3-1.2/66413/2021/14-09-2021	14/09/24

²³⁸ Παράρτημα 1 της ΚΥΑ 3122/2021 για τις απαιτήσεις των Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.

²³⁹ Ημερομηνία αναφοράς: 16 Απριλίου 2024

9	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ Α.Ε.	3122.3- 1.1/72226/2021/04-10- 2021	04/10/24
10	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.	3122.3- 1.5/72555/2021/05-10- 2021	05/10/24
11	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.	3122.3- 1.2/11164/2022/16-02- 2022	16/02/25
12	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	3122.3- 1.6/41486/2022/10-06- 2022	10/06/25
13	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.	3122.3- 1.9/89230/2022/15-12- 2022	15/12/25

Πίνακας 1. Εγκριτικές αποφάσεις των Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων των δεκατριών (13) Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. στην Ελλάδα²⁴⁰.

Ο εκπρόσωπος του ΥΝΑΝΠ επισήμανε πως στα ανωτέρω Σχέδια έχουν ιδιαίτερη πρακτική εφαρμογή τα εδάφια β' και γ' της παρ. 7 του άρθρου 5 της ΚΥΑ 3122/2021. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη διάταξη για το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της εμπρόθεσμης υποβολής αιτήματος για την επανέγκριση του Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και της ολοκλήρωσης της εν λόγω διαδικασίας με την έκδοση της σχετικής απόφασης, το υφιστάμενο εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων διατηρείται σε ισχύ, εφόσον δεν συντρέχουν οι περιπτώσεις που περιγράφονται στην παρ. 8²⁴¹. Ως εμπρόθεσμη υποβολή ορίζεται αυτή που διενεργείται τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν τη λήξη ισχύος της υφιστάμενης έγκρισης. Από τα χορηγηθέντα στοιχεία παρατηρείται πως από τους δεκατρείς (13) μεγάλους ελληνικούς λιμένες της λίστας, μόνο η ΟΛΠ ΑΕ και η ΟΛΑ ΑΕ δεν έχουν εγκεκριμένο Σχέδιο. Επεξηγείται πως η ΟΛΠ ΑΕ και η ΟΛΑ ΑΕ δεν κατέθεσαν το νεότερο Σχέδιο εμπρόθεσμα, με αποτέλεσμα να εκκρεμεί η έκδοση της νέας Απόφασης²⁴². Επίσης ενώ σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 5 εδάφιο α' της ΚΥΑ 3122/2021, η έγκριση των Σχεδίων δύναται πλέον να φτάσει έως και τα πέντε (5) χρόνια, οι εγκριτικές αποφάσεις του ΥΝΑΝΠ για τα Σχέδια των Οργανισμών δεν ξεπερνούν την τριετία σε κανέναν Οργανισμό Λιμένος Α.Ε.²⁴³, γεγονός που στηρίζεται πιθανόν σε κάποια αιτιολογική βάση. Στην επικοινωνία με τον εκπρόσωπο του ΥΝΑΝΠ δεν κατορθώθηκε να απαντηθεί ο σχετικός προβληματισμός. Μια εικασία του γράφοντος είναι πως ενδεχομένως σε

²⁴⁰ Πηγή: Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών του ΥΝΑΝΠ, Απρίλιος 2024.

²⁴¹ Σχετικά με τις περιπτώσεις που πρέπει να γίνεται επανυποβολή των Σχεδίων προς έγκριση.

²⁴² Υπενθυμίζεται πως ημερομηνία αναφοράς είναι η 16^η Απριλίου 2024.

²⁴³ Ακόμη και αυτών που κατατέθηκαν με την νέα ΚΥΑ σε ισχύ.

κάποιους Οργανισμούς να οφείλεται στο γεγονός πως τα Σχέδια κατατέθηκαν με την προϊσχύουσα ΚΥΑ σε ισχύ, κατά την οποία η έγκριση δεν μπορούσε να υπερβαίνει τα τρία χρόνια²⁴⁴. Άλλωστε στο άρθρο 22 παρ. 1 της ΚΥΑ 3122/2021 προβλέπεται πως τα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης αποβλήτων που έχουν εγκριθεί μέχρι την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της συγκεκριμένης απόφασης, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης τους. Στους Οργανισμούς όμως που ενδεχομένως τα Σχέδια να κατατέθηκαν με την ισχύουσα ΚΥΑ σε ισχύ, ενδεχομένως να οφείλεται στο σύνηθες φαινόμενο των επανεγκρίσεων Σχεδίων που δεν τροποποιούνται ή τροποποιούνται σε ελάχιστα σημεία²⁴⁵. Εξάλλου σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 5 της ΚΥΑ, σε περίπτωση που κατά τη διάρκεια της ισχύος του Σχεδίου, δεν έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές, όπως αυτές ορίζονται στις παρ. 8 και 9 του άρθρου 5, η επανέγκριση του Σχεδίου μπορεί να περιλαμβάνει επικύρωση του ήδη υφιστάμενου Σχεδίου. Η εν λόγω διαδικασία πραγματοποιείται σύμφωνα με αυτήν της παρ. 5 και ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης υποβάλλει συμπληρωματικό παράρτημα το οποίο περιέχει στατιστικά στοιχεία που αφορούν την πραγματική χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και τις ποσότητες των αποβλήτων που παραδόθηκαν από τα πλοία για κάθε ένα από τα έτη ισχύος του σχεδίου. Η τριετής ισχύ που, προς το παρόν, ορίζεται από το ΥΝΑΝΠ στα πρότυπα της προϊσχύουσας ΚΥΑ (είτε από τον Υπουργό για τους λιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού 2017/352 είτε από τον Γενικό Γραμματέα Ναυτιλίας και Λιμένων για τους λοιπούς λιμένες) δεσμεύει έτσι τους φορείς διαχείρισης να ερευνούν αν πρέπει να επικαιροποιήσουν τα Σχέδια τους λόγω σημαντικών αλλαγών, προκειμένου αυτά να επανεγκριθούν. Ενδεχομένως η συγκεκριμένη επιλογή να θεωρείται καλύτερη συγκριτικά με το να μένουν οι φορείς αδρανείς για μεγάλο χρονικό διάστημα και να καθίστανται έτσι τα Σχέδια παρωχημένα και αναποτελεσματικά στις νεότερες περιβαλλοντικές εξελίξεις και προκλήσεις.

Αναφορικά με τα πλοία και τους πλοιάρχους, προβλέπεται φυσικά η υποχρέωση προτού αποπλεύσουν από ελληνικό λιμένα να παραδίδουν τα απόβλητα τους σύμφωνα με τους κανόνες απόρριψης που προβλέπονται στη ΔΣ MARPOL, εκτός φυσικά εάν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής κάποιας από τις εξαιρέσεις του άρθρου 7 και του άρθρου 9 της ΚΥΑ. Θα πρέπει να διατηρούν επί του πλοίου για τουλάχιστον δύο (2) έτη τις αποδείξεις παράδοσης αποβλήτων²⁴⁶ από ελληνικό λιμένα και τέλος οφείλουν να καταβάλλουν τα

²⁴⁴ Οργανισμοί από 3 έως 10 στον ανωτέρω πίνακα.

²⁴⁵ Πιθανόν, Οργανισμοί από 11 έως 13 στον ανωτέρω πίνακα, διότι δεν είναι γνωστές οι ημερομηνίες κατάθεσης των Σχεδίων παρά μόνο οι ημερομηνίες των εγκρίσεων τους. Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 22 της ΚΥΑ 3122/2021, «Τυχόν αιτήματα έγκρισης ή επικαιροποίησης σχεδίων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων τα οποία έχουν κατατεθεί μέχρι την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της παρούσας απόφασης και δεν έχουν τύχει έγκρισης, εξακολουθούν να διέπονται από τις διατάξεις της ισχύουσας κατά το χρόνο υποβολής τους νομοθεσίας».

²⁴⁶ Παράρτημα 3 της ΚΥΑ 3122/2021.

προβλεπόμενα τέλη, εκτός εάν έχουν λάβει κάποια εξαίρεση δυνάμει των προαναφερθεισών διατάξεων. Η εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων (συμπλήρωση δηλαδή του εντύπου του Παραρτήματος 2 της ΚΥΑ τουλάχιστον 24 ώρες πριν από την άφιξη εάν είναι γνωστός ο λιμένας κατάπλου, μεταξύ άλλων περιπτώσεων) προβλέπεται στο άρθρο 6 της ΚΥΑ και η διαδικασία για την παράδοση αποβλήτων κατοχυρώνεται στο άρθρο 7.

Επίσης οι φορείς διαχείρισης θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι το κόστος λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, πλην των καταλοίπων φορτίου πλοίων, καλύπτεται από την είσπραξη τέλους από τα πλοία εφαρμόζοντας πάντα τις αρχές που προβλέπονται στο άρθρο 8 της ΚΥΑ αναφορικά με τον σχεδιασμό και την λειτουργία των συστημάτων του κάλυψης του κόστους των λιμενικών εγκαταστάσεων. Θα πρέπει να μεριμνούν για τη δέουσα ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων μερών αναφορικά με τις υποχρεώσεις τους που πηγάζουν από την ΚΥΑ. Οι φορείς διαχείρισης οφείλουν να διαβιβάζουν στη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων του ΥΝΑΝΠ τυχόν καταγγελίες που λαμβάνουν για ανεπάρκεια λιμενικών εγκαταστάσεων στην λιμενική εγκατάσταση που διαχειρίζονται.

Για τα τέλη αναλυτικότερα προβλέπεται ότι θα πρέπει να επιβάλλονται για την κάλυψη του κόστους λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων, να είναι δίκαια, να καθορίζονται με διαφάνεια, να είναι εύκολα αναγνωρίσιμα, να μην εισάγουν διακρίσεις και να αντιστοιχούν στο κόστος των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών που διαθέτει ο λιμένας και κατά περίπτωση χρησιμοποιούνται²⁴⁷. Τα τέλη διακρίνονται σε έμμεση τέλη, τα οποία επιβάλλονται στα πλοία ανεξαρτήτως της παράδοσης ή μη αποβλήτων, και σε άμεσα τέλη, τα οποία επιβάλλονται όταν δεν καλύπτεται το κόστος από το έμμεσο τέλος έτσι ώστε για το υπολειπόμενο κόστος να εφαρμοστεί το άμεσο τέλος με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων που παραδίδονται πραγματικά από το πλοίο²⁴⁸. Ο σκοπός της εισαγωγής του έμμεσου τέλους είναι προκειμένου να δίνεται ένα κίνητρο παράδοσης των αποβλήτων και να μην απορρίπτονται αυτά στη θάλασσα. Το έμμεσο τέλος καλύπτει το έμμεσο διοικητικό κόστος και σημαντικό μέρος των άμεσων λειτουργικών δαπανών, το οποίο αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 30% του συνολικού άμεσου κόστους για την πραγματική παράδοση αποβλήτων κατά το παρελθόν έτος, με δυνατότητα να λαμβάνεται επίσης υπόψη το κόστος που συνδέεται με τον αναμενόμενο όγκο κυκλοφορίας για το επόμενο έτος²⁴⁹. Τα έμμεσα τέλη για τους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών των Οικονομικών και της Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής²⁵⁰. Προκειμένου να παρασχεθεί μέγιστο κίνητρο για την παράδοση αποβλήτων του Παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL πλην των καταλοίπων φορτίου, δεν επιβάλλεται άμεσο τέλος για τα απόβλητα αυτά, προκειμένου να διασφαλίζεται δικαίωμα παράδοσης χωρίς πρόσθετες χρεώσεις βάσει του όγκου των παραδιδόμενων αποβλήτων, εκτός όταν αυτός ο όγκος παραδιδόμενων αποβλήτων υπερβαίνει

²⁴⁷ Άρθρο 8 της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁴⁸ Άρθρο 8 παρ.3 της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁴⁹ Άρθρο 8 παρ.2 περίπτωση β' υποπερίπτωση ii' της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁵⁰ Άρθρο 8 παρ.7 της ΚΥΑ 3122/2021.

τη μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων²⁵¹. Επίσης προβλέπεται ότι τα τέλη μπορούν να διαφοροποιούνται με βάση τον τύπο, την κατηγορία και το μέγεθος του πλοίου, την παροχή της υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων εκτός ωραρίου λειτουργίας του λιμένα καθώς και με βάση την επικινδυνότητα των αποβλήτων που παραδίδονται²⁵². Λαμβάνει χώρα υποχρεωτική μείωση των τελών με βάση το είδος της δραστηριότητας που εκτελεί ένα πλοίο ιδίως για τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες εμπορικές μεταφορές μικρών αποστάσεων, καθώς και όταν βάσει του σχεδιασμού του εξοπλισμού και της λειτουργίας του πλοίου αποδεικνύεται ότι το πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων και διαχειρίζεται τα απόβλητα με τρόπο βιώσιμο και περιβαλλοντικά ορθό²⁵³. Το σύστημα χρέωσης τελών πρέπει να ενθαρρύνει λοιπόν την παράδοση των αποβλήτων των πλοίων στις λιμενικές εγκαταστάσεις, αντί της απόρριψής τους στη θάλασσα. Τα τέλη πρέπει είναι απλά στην εφαρμογή, να μην δημιουργούν εσκεμμένα διακρίσεις και να έχουν κοινοποιηθεί με κάθε πρόσφορο μέσο στους χρήστες²⁵⁴ (π.χ ανάρτηση στο site του φορέα). Το ύψος των τελών τις περισσότερες φορές ορίζεται με βάση την πλέον συμφέρουσα οικονομική προσφορά του παρόχου της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας.

Οι εξαιρέσεις των πλοίων από τις υποχρεώσεις της εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων, της παράδοσης αποβλήτων (η οποία μπορεί να αφορά και όλες τις κατηγορίες των αποβλήτων που παράγονται στο πλοίο) και των συστημάτων κάλυψης του κόστους των λιμενικών εγκαταστάσεων ρυθμίζονται, όπως αναφέρθηκε, στο άρθρο 9 της ΚΥΑ. Σαφέστερα, τα πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς εξαιρούνται από τις προαναφερθείσες υποχρεώσεις αν πληρούνται και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 9. Ως πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς θεωρούνται τα πάσης φύσης επιβατηγά (Ε/Γ) και επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοία που εκτελούν προγραμματισμένους πλόες και τα πλοία που καταπλέουν τουλάχιστον μία (1) φορά ανά δεκαπενθήμερο στο λιμένα διακανονισμού παράδοσης αποβλήτων και καταβολής τελών²⁵⁵.

Αναφορικά με τις λιμενικές αρχές θεσπίζονται οι επιθεωρήσεις και η υποχρέωση επιθεωρήσεων²⁵⁶. Οι Λιμενικές Αρχές μεριμνούν ώστε όλα τα πλοία να είναι δυνατόν να υπόκεινται σε επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων αιφνίδιων επιθεωρήσεων, για την επαλήθευση της συμμόρφωσής τους με την παρούσα απόφαση. Η Λιμενική αρχή θα πρέπει να προβαίνει σε επιθεωρήσεις στον χώρο αρμοδιότητάς της σε τουλάχιστον ποσοστό 20% (έναντι 15% της Οδηγίας 2019/883) των συνολικού αριθμού πλοίων που καταπλέουν στον λιμένα²⁵⁷.

²⁵¹ Άρθρο 8 παρ.2 περίπτωση γ' της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁵² Άρθρο 8 παρ.4 της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁵³ Άρθρο 8 παρ.5 της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁵⁴ Άρθρο 8 παρ.6 της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁵⁵ Άρθρο 9 παρ.2 της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁵⁶ Άρθρο 10 και Άρθρο 11 της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁵⁷ Άρθρο 11 παρ.1 της ΚΥΑ 3122/2021.

Στο άρθρο 16 ανακεφαλαιώνονται οι υποχρεώσεις τόσο των φορέων διαχείρισης λιμένων όσο και των παρόχων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Μεταξύ άλλων, οι φορείς διαχείρισης των λιμένων και οι πάροχοι παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων μεριμνούν ώστε η επεξεργασία, η ανάκτηση και η τελική διάθεση των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και των καταλοίπων φορτίου να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον Ν. 4819/2021²⁵⁸. Σύμφωνα με το προϊσχύον ελληνικό θεσμικό πλαίσιο δεν υπήρχε υποχρέωση διαχωρισμού των απορριμμάτων. Ως εκ τούτου, οι πάροχοι υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης στερεών αποβλήτων δεν διαχώριζαν τα απορρίμματα (κυρίως από το παράρτημα V), μειώνοντας έτσι τους εθνικούς δείκτες ανακύκλωσης²⁵⁹. Πλέον όμως προβλέπεται ο επιμέρους διαχωρισμός. Όσον αφορά τα ανακυκλώσιμα απόβλητα που παράγονται στα πλοία αυτά, αποτελούν μέρος του Σχεδίου κάθε λιμένα και προβλέπεται ξεχωριστή ανά ρεύμα διαχείριση σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία για τις ανακυκλώσιμες συσκευές, το γυαλί, το πλαστικό, το αλουμίνιο και τις μπαταρίες συσσωρευτές, για τα απόβλητα ηλεκτρονικού εξοπλισμού και για τα απόβλητα ελαίου μεταξύ άλλων. Για τη διαχείρισή τους προδιαγράφεται συνεργασία του εκάστοτε παρόχου της λιμενικής υπηρεσίας με το αντίστοιχο ανά ρεύμα αποβλήτου αδειοδοτημένο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης. Κύρια προϋπόθεση για την εφαρμογή της περιγραφόμενης διαδικασίας είναι η ξεχωριστή παράδοση τους από τα πλοία, δηλαδή να μην παραδίδονται αναμειγμένα με άλλα απόβλητα, αλλά να παραδίδονται ξεχωριστά με κάθε κατηγορία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ορθή παραλαβή και διαχείριση των ανακυκλώσιμων αποβλήτων προϋποθέτει πάντοτε τον κατάλληλο εξοπλισμό. Η συλλογή και η μεταφορά στα σημεία εναλλακτικής διαχείρισης εμπεριέχει ένα κόστος, το οποίο θα πρέπει να καλυφθεί από τον παραγωγό των αποβλήτων των πλοίων ή σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να αντισταθμιστεί με κατάλληλο κίνητρο από τα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης. Για παράδειγμα αντίστοιχο κίνητρο εφαρμόζεται στα απόβλητα έλαια σε πολλές περιπτώσεις λιμένων και το πλοίο δεν έχει έτσι κόστος για τη παράδοσή τους. Το σύνολο των στοιχείων που βεβαιώνει την ορθή παραλαβή και διαχείριση των ανακυκλώσιμων αποβλήτων καταχωρούνται στην ετήσια έκθεση αποβλήτων λιμένων, που με τη σειρά τους καταχωρούνται στο ηλεκτρονικό μητρώο αποβλήτων του Υπουργείου Περιβάλλοντος.

Πολύ συχνή είναι η περίπτωση στους ελληνικούς λιμένες να υφίστανται οι τρεις τύποι λιμενικών εγκαταστάσεων είτε αυτοτελώς είτε συνδυαστικά, δηλαδή σταθερές, πλωτές και κινητές λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι ικανές να παραλαμβάνουν τα απόβλητα από τα πλοία. Χαρακτηριστικά όπως οι ποσότητες των αποβλήτων που παράγονται, η απαιτούμενη χωρητικότητα και

²⁵⁸ Άρθρο 16 παρ.2 εδάφιο α' της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁵⁹ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019 και Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

η ποιότητα καθορίζονται και εξειδικεύονται στα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι χερσαίες εγκαταστάσεις για τη διαχείριση των αποβλήτων, ειδικά των υγρών αποβλήτων, βρίσκονται εντός της λιμενικής ζώνης και ανήκουν στον φορέα διαχείρισης του λιμένα. Σε ορισμένες λιμενικές αρχές (όπως για παράδειγμα στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς), η κατασκευή και η λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων έχει ανατεθεί σε πάροχο μέσω υποπαραχώρησης. Οι πλωτές και οι κινητές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων μπορεί να είναι είτε ιδιωτικές είτε να ανήκουν στην κυριότητα του δημοσίου φορέα διαχείρισης του λιμένα. Σε κάθε περίπτωση κυριότητας πρέπει να διατίθεται άδεια για τη συγκεκριμένη λειτουργία των κινητών εγκαταστάσεων²⁶⁰.

Καταλήγοντας για την ΚΥΑ 3122/2021, οι φορείς διαχείρισης είναι υπόχρεοι στην καταβολή αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην παράδοση ή την παραλαβή αποβλήτων που παράγονται στα πλοία ή καταλοίπων φορτίου. Για τους παραβάτες των διατάξεων της ΚΥΑ γίνεται παραπομπή στο ΠΔ 55/1998 και συγκεκριμένα στο άρθρο 13 αυτού όπως ισχύει, όπου προβλέπονται ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις²⁶¹.

2.5.3 Η κατάργηση του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017

Το ελληνικό σύστημα συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων βασίζεται κυρίως σε διαδικασία υποβολής προσφορών μέσω διαγωνιστικών διαδικασιών²⁶². Στη βιβλιογραφία είχε επισημανθεί πως έως το 2017 η επιλογή αναδόχου παρόχου της συγκεκριμένης υπηρεσίας γινόταν μέσω μειοδοτικού διαγωνισμού για 2 κατηγορίες αποβλήτων (υγρά και στερεά)²⁶³. Ο πάροχος που μειοδοτεί και ο φορέας διαχείρισης υπέγραφαν σύμβαση υποπαραχώρησης της υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων από τα πλοία για συγκεκριμένο χρηματικό ποσό που λογίζεται ως εισόδημα από τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Η χρονική περίοδος της παρεχόμενης υπηρεσίας δεν ήταν συνήθως μεγαλύτερη των τριών ετών. Μετά τη λήξη της σύμβασης ακολουθούσε η διεξαγωγή νέας διαγωνιστικής διαδικασίας και γινόταν αναθεώρηση του Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων. Η συγκεκριμένη διαδικασία συνήθως διαρκούσε μεγάλο χρονικό διάστημα. Δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο της παροχής των υπηρεσιών από τον υφιστάμενο πάροχο βάσει Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων που δεν είναι σε ισχύ. Το συγκεκριμένο σύνθημα φαινόμενο οφείλεται στην καθυστέρηση της

²⁶⁰ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁶¹ Άρθρο 21 της ΚΥΑ 3122/2021.

²⁶² Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁶³ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019.

ολοκλήρωσης της διαγωνιστικής διαδικασίας²⁶⁴. Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων²⁶⁵ ήταν η αρμόδια Αρχή για την επίλυση των διαφορών μεταξύ των φορέων διαχείρισης λιμένων και των ενδιαφερόμενων μερών και ως τέτοια λάμβανε πλήθος καταγγελιών και παραπόνων κατά τη διάρκεια των διαγωνισμών για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας.

Οι απόψεις των ειδικών συγκλίνουν στο ότι στην ελληνική αγορά φαίνεται να συναντώνται χαρακτηριστικά ενός ολιγοπωλίου, καθώς από το 2018 δραστηριοποιούνται τέσσερις μεγάλοι πάροχοι υπηρεσιών αποβλήτων. Οι επιστημονικοί ερευνητές επισήμαναν πως ένας πάροχος ειδικεύεται στη συλλογή υγρών αποβλήτων, δύο πάροχοι στη συλλογή στερεών αποβλήτων και ένας πάροχος και στις δυο κατηγορίες²⁶⁶.

Προτάθηκε η δραστηριοποίηση περισσότερων του ενός αναδόχου ανά τύπο αποβλήτου (λίστα συμβατών εταιρειών), προκειμένου οι χρήστες (πλοία) να έχουν τη δυνατότητα να διαπραγματεύονται τις τιμές των υπηρεσιών που τους παρέχονται χωρίς τη διεξαγωγή διαγωνισμού. Σε αντίθεση με την ελληνική αγορά, στους περισσότερους ευρωπαϊκούς λιμένες υφίστανται περισσότεροι του ενός πάροχοι που συλλέγουν απόβλητα για κάθε Παράρτημα της MARPOL. Η συγκεκριμένη διαπίστωση έχει προκύψει από ερευνητές για τους λιμένες του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας, της Χάρβης, της Βαλένθιας και της Τεργέστης το έτος 2018²⁶⁷.

Στην ελληνική αγορά τα κύρια ζητήματα που απασχολούν είναι ο περιορισμός του υγιούς ανταγωνισμού και η μη επίτευξη του περιβαλλοντικού στόχου της ανακύκλωσης. Όσον αφορά το ζήτημα του ανταγωνισμού, στο οποίο εστιάζει το ενδιαφέρον περισσότερο στην παρούσα εργασία, οι ειδικοί έχουν εκφράσει την πεποίθηση πως υφίστανται εμπόδια εισόδου στην αγορά και πως παρακωλύεται με αυτόν τον τρόπο η αύξηση των περιβαλλοντικών κερδών²⁶⁸. Πριν την θέσπιση του άρθρου 105 του Νόμου 4504/2017, οι πάροχοι υπέβαλλαν προσφορές για κάθε κατηγορία αποβλήτων ξεχωριστά και μόνο ένας πάροχος ανά λιμένα επιτρεπόταν να λειτουργεί ανά κατηγορία αποβλήτων²⁶⁹.

Εν τέλει, λίγο πριν από το 2018, τέθηκε σε ισχύ ο Νόμος 4504/2017 (ΦΕΚ 184 Α/29.11.2017). Στο άρθρο 105²⁷⁰ του οικείου νόμου ενσωματώθηκαν στην

²⁶⁴ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁶⁵ Περισσότερα στη θεματική ενότητα 3.2 της παρούσας.

²⁶⁶ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁶⁷ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁶⁸ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁶⁹ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019.

²⁷⁰ Άρθρο 105 του Νόμου 4504/2017 για την Παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου: <https://www.lawspot.gr/nomikes->

ελληνική νομοθεσία οι βασικές αρχές και τα άρθρα του Κανονισμού 2017/352 σε σχέση με τη διαχείριση αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου πλοίων προκειμένου να απελευθερωθεί η συγκεκριμένη αγορά. Παρά το γεγονός ότι ο Κανονισμός 2017/352 εφαρμόζεται μόνο στους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (με 25 ελληνικούς λιμένες να έχουν υποχρέωση συμμόρφωσης), σηματοδοτεί μια πολιτική επιλογή που επικεντρώνεται στην προστασία του περιβάλλοντος με την επιβολή σε εθνικό επίπεδο υψηλότερων προτύπων. Το άρθρο 105 καθιέρωνε το άνοιγμα της αγοράς στη διαδικασία των υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων επιβάλλοντας τουλάχιστον δύο παρόχους ανά υπηρεσία για τους ιδιωτικούς φορείς διαχείρισης (ολική παραχώρηση)²⁷¹. Τα 25 ελληνικά λιμάνια που είναι ενταγμένα στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών ήταν υποχρεωμένα να διατηρούν μητρώο εγκεκριμένων παρόχων ώστε να υπάρχει η δυνατότητα επιλογής από τους χρήστες²⁷².

Συγκεκριμένα, στην παράγραφο 1 του άρθρου 105 γινόταν αναφορά στην παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων που προέρχονται από πλοία, από φυσικά και νομικά πρόσωπα εγγεγραμμένα στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων. Η παραλαβή και η διαχείριση των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από τα πλοία, επιτρεπόταν αποκλειστικά σε φυσικά και νομικά πρόσωπα εγγεγραμμένα στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων (Η.Μ.Α.) του άρθρου 2 της 4394/4026/2016 (Β΄ 2992) κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Περιβάλλοντος και Ενέργειας²⁷³. Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης λιμένων δημοσίευαν ανά πενταετία, προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος, χωριστά για καθεμία από τις κατηγορίες αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, με αντικείμενο την κατάρτιση καταλόγου πολλαπλών παρόχων για καθεμία από τις κατηγορίες αυτές²⁷⁴. Η κατάρτιση του καταλόγου πολλαπλών παροχών έπρεπε να γίνει από τους φορείς εντός 180 ημερών από την έναρξη ισχύος του νόμου. Με τις προσκλήσεις οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης λιμένων μπορούσαν να απαιτήσουν από τους υποψήφιους αναδόχους τη συμμόρφωσή τους με ελάχιστες απαιτήσεις, οι οποίες εξειδικεύονταν στο άρθρο 105 παρ. 6 και παρ. 7. Επίσης οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης λιμένων μπορούσαν να επιβάλουν περιορισμούς στον αριθμό των υποψήφιων αναδόχων κάθε μίας από τις κατηγορίες αποβλήτων για τους λόγους που εντοπιζόνταν στο άρθρο 105 παρ. 11. Συμπληρωματικά οι φορείς μεριμνούσαν, ώστε στο έντυπο κοινοποίησης, το οποίο έστελναν τα πλοία πριν προσεγγίσουν το λιμένα αρμοδιότητάς τους, να αναφέραν υποχρεωτικά και τον διαπιστευμένο πάροχο, στον οποίο θα παρέδιδαν τα απόβλητα ή κατάλοιπα φορτίου, που προέρχονταν

plirofories/nomothesia/n-4504-2017/arthro-105-nomos-4504-2017-parohi-limenikon-ypiresion?lspt_destination=upgrade

²⁷¹ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁷² Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019.

²⁷³ Άρθρο 105 παρ.1 Ν. 4504/2017.

²⁷⁴ Άρθρο 105 παρ.3 Ν. 4504/2017.

από το πλοίο και τον οποίο υποχρεούνταν να έχουν ενημερώσει²⁷⁵. Οι διαπιστευμένοι πάροχοι (εργολάβοι) υποχρεούνταν να παραλαμβάνουν τα απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου, σαφώς διαχωρισμένα και χωριστά, ανά Παράρτημα της ΔΣ MARPOL 73/78²⁷⁶.

Το πρώτο εξάμηνο του 2018 τέθηκαν από φορείς διαχείρισης λιμένων και παρόχους λιμενικών υπηρεσιών επανειλημμένως ερωτήματα προς το αρμόδιο Υπουργείο, περί της ερμηνείας, αλλά και περί της εν γένει εφαρμοσιμότητας του ανωτέρω νομοθετήματος. Διατυπώθηκαν παρατηρήσεις και αιτήματα για έκδοση ερμηνευτικής εγκυκλίου και έλαβαν χώρα νομικές ενέργειες αμφισβήτησης. Από την δε Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, στην οποία ο νομοθέτης είχε αναθέσει την έκδοση προτύπων προσκλήσεων και συμβάσεων, προεβλήθησαν, προς τον σκοπό της αποσαφήνισης της νομικής φύσης των σκοπούμενων συμβάσεων και την εμπέδωση της ασφάλειας δικαίου, μέσω συστηματικής αλληλογραφίας με το αρμόδιο Υπουργείο, ερμηνευτικά ζητήματα ως προς τη διαδικασία επιλογής των παροχών λιμενικών υπηρεσιών, το εννοιολογικό περιεχόμενο, τη φύση, καθώς και ειδικότερα ζητήματα και διαδικασίες προβλεπόμενες από τον εν λόγω νόμο, όπως ο κατάλογος πολλαπλών παροχών, στοιχεία για τα οποία προεβλήθη ότι προσιδιάζουν σε διαδικασία αδειοδότησης ή ιδιότυπη διαδικασία ανάθεσης σύμβασης με στοιχεία αδειοδότησης και δεν συνιστούν δημόσιες συμβάσεις, κατά την έννοια του Ν. 4412/2016, ούτε δύνανται να ενταχθούν σε κάποια από τις προβλεπόμενες σε αυτόν διαδικασίες σύναψης συμβάσεων²⁷⁷.

Η Ανεξάρτητη Διοικητική Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων²⁷⁸ στην 63^η συνεδρίαση του Διοικητικού της Συμβουλίου εξέδωσε τις πρότυπες προσκλήσεις κατά τις διατάξεις του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017. Η υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου έχει απασχολήσει σημαντικά την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, από την ίδρυση της, με εξέταση καταγγελιών και αιτημάτων που αντιστοιχούν σε άνω του 30% του ετήσιου έργου της, με κυριότερα τα ζητήματα συμβατικής τάξης και πρόσβασης στην εν λόγω αγορά. Επιπρόσθετα, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων από το 2017 παρέχει συνδρομή στην Επιτροπή Ανταγωνισμού στο πλαίσιο αποτίμησης από την τελευταία της αγοράς των συγκεκριμένων υπηρεσιών. Στο δε πλαίσιο διαβούλευσης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, έχει τεθεί από φορείς η σημαντικότητα της απελευθέρωσης της εν λόγω αγοράς, συμπεριλαμβανομένων και των κατηγοριών των επικινδύνων υλικών, με δυνατότητα επιλογής παρόχου από το πλοίο και ότι η καθυστέρηση

²⁷⁵ Άρθρο 105 παρ.19 Ν. 4504/2017.

²⁷⁶ Άρθρο 105 παρ.22 Ν. 4504/2017.

²⁷⁷ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

²⁷⁸ Βλ. περισσότερα για τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων στη θεματική ενότητα 3.2.

εφαρμογής του προϊσχύσαντος άρθρου 105 του Ν. 4504/2017 πραγματοποιείται εις βάρος των χρηστών των λιμένων²⁷⁹.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, ήδη από τα μέσα του 2018, στο πλαίσιο της άσκησης των τότε αρμοδιοτήτων της δεχόταν σημαντικό αριθμό καταγγελιών από ενδιαφερόμενους παρόχους και άλλους φορείς για τη μη υλοποίηση του σχετικού εθνικού νόμου, αλλά και καταγγελίες ερειδόμενες απευθείας στον Κανονισμό 2017/352, γεγονός που υποδείκνυε ότι η συγκεκριμένη αγορά αντιμετωπίζει, εδώ και χρόνια, ειδικά ζητήματα που χρήζουν συνολικής αντιμετώπισης. Επιπρόσθετα, ο τρόπος προμήθειας των υπηρεσιών αυτών από τους φορείς διαχείρισης λιμένων από το χρονικό σημείο, μεταξύ άλλων, της έναρξης εφαρμογής του εθνικού νόμου, αλλά και σχετικές καταγγελίες κινητοποίησαν άλλες τρεις εθνικές ανεξάρτητες αρχές, ήτοι την Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, την Ενιαία Αρχή Διαφάνειας, την Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών, καθώς και τις κατά τόπον Εισαγγελικές Αρχές²⁸⁰.

Οι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν στην παροχή της υπηρεσίας της συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων είναι η ανάδειξη παρόχων με κατάλληλο εξοπλισμό (μέσα και προσωπικό), η συνεχή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών ώστε οι ελληνικοί λιμένες να καταστούν λιμένες υποδοχής (home port) με την άμεση παροχή της υπηρεσίας χωρίς προβλήματα και πρόσθετες επιβαρύνσεις των χρηστών λιμένος. Η παροχή των υπηρεσιών αυτών είναι κρίσιμης σημασίας για τον κάθε λιμένα, στο μέτρο που δεν μπορεί να διακοπεί ή να ανασταλεί χωρίς σοβαρές περιβαλλοντικές συνέπειες. Υπ' αυτό το πρίσμα είναι ζωτικής σημασίας η εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της υπηρεσίας και η αποφυγή δημιουργίας προβλημάτων που οδηγούν στην αδικαιολόγητη παρεμπόδιση εισόδου στην ελεύθερη αγορά ανάληψης της υπηρεσίας. Είναι σημαντική λιμενική υπηρεσία για την προστασία του περιβάλλοντος και πρέπει να παρέχονται κίνητρα στους χρήστες για παράδοση των αποβλήτων και για τήρηση των διαδικασιών.

Τα προβλήματα που προέκυψαν καθιστούσαν δύσκολη έως αδύνατη την εφαρμογή του άρθρου 105, ενώ είχαν γίνει και τροποποιήσεις (όπως πχ. με το άρθρο 48 του Ν. 4597/2019)²⁸¹. Το άρθρο 105 του Ν. 4504/2017 ρύθμιζε λοιπόν μέχρι και το 2020, μεταξύ άλλων, την ανάδειξη των παρόχων

²⁷⁹ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

²⁸⁰ Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

²⁸¹ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019.

υπηρεσιών ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων στην ελληνική αγορά. Εν τέλει καταργήθηκε με τον Νόμο 4676/2020, διότι δεν εξασφαλιζόταν η εύρυθμη διεκπεραίωση της υπηρεσίας, δεν εκπληρωνόταν η ανταποδοτικότητα και υπήρχαν περιβαλλοντικοί κίνδυνοι. Κρίθηκε πως το άρθρο 105 δεν μπορούσε να πραγματοποιήσει τους σκοπούς του Κανονισμού 2017/352. Από το 2020 λοιπόν, επανήλθε στην Ελλάδα το σύστημα των διεθνών διαγωνιστικών διαδικασιών, που ορίζεται στους Ν. 4412/2016, Ν. 4413/2016 και Ν.4278/2021, υπό το ρυθμιστικό πλαίσιο που επιτάσσει ο Κανονισμός 2017/352, ο οποίος ως ευρωπαϊκή νομοθετική πράξη έχει προτεραιότητα εφαρμογής από οποιαδήποτε άλλη εσωτερική νομοθεσία σύμφωνα με την αρχή της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων επισήμανε το 2020 πως η ύπαρξη ή ανυπαρξία νομοθετημάτων που είτε δεν επαρκούν για τη λειτουργία της υπό εξέταση αγοράς, είτε δημιουργούν περαιτέρω σύγχυση και αταξία, αποτελούν παράγοντες, οι οποίοι δύνανται να συντελέσουν στη δημιουργία συμπεριφορών από μέρους των εμπλεκόμενων σε αυτήν, που αποκλίνουν. Οι αποκλίνουσες αυτές συμπεριφορές και το δυσλειτουργικό θεσμικό πλαίσιο καταμαρτυρούν διασάλευση και εκρυθμία στο αγοραστικό γίνεσθαι, εμποδίζοντας κατ' ουσίαν τη δημιουργία ενός συστημικού νομοταξικού πλαισίου και λειτουργικών αγορών αγοράς, καταδεικνύοντας την πιθανή ύπαρξη δομικής ανομίας. Στα πλαίσια αυτά, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων τόνισε πως η μη εφαρμογή, ή η μη δυνατότητα εφαρμογής ισχύουσας νομοθεσίας σκιαγραφεί ένα δυσνομικό πεδίο, εντός του οποίου οι προτιθέμενοι να τηρήσουν τη νομιμότητα φορείς ευρίσκονται σε αδυναμία, και εν γένει σε αδιέξοδο, δυνάμενο να ερμηνευθεί και ως κατάσταση ανάγκης να προμηθευτούν ή να παραχωρήσουν νομίμως τις ζητούμενες υπηρεσίες, όπως αυτές απαριθμούνται στον Κανονισμό, και οι οποίες θα πρέπει να παρέχονται αδιαλείπτως, μέσω διαφανών διαδικασιών. Η αδυναμία τήρησης της νομιμότητας κρίνεται όχι μόνο ως σημαντική και άμεση απειλή για την εν λόγω αγορά, αλλά θέτει και σε αμφισβήτηση την αρχή της συνέχειας της δημόσιας διοίκησης, δογματική αρχή εύρυθμης λειτουργίας και χρηστής διοίκησης, που αποσκοπεί τόσο στην ομαλή της λειτουργία, αλλά και στην εξυπηρέτηση σημαντικών αναγκών και θεμελιωδών δικαιωμάτων. Η άμεση συμμόρφωση, συνεπώς, στις επιταγές του Κανονισμού 2017/352 καθίσταται αναγκαιότητα, με σκοπό την πληρέστερη αντιμετώπιση της κατάστασης και τη δημιουργία ανταγωνιστικών αγορών²⁸².

²⁸² Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, 1/2020/20, *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, Μάιος 2020, ΤΝΠ Νομοτέλεια.

Κεφάλαιο 3. Η ελληνική λιμενική πολιτική για την υπηρεσία παροχής ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων

3.1 Η διακυβέρνηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος

Οι στόχοι της ελληνικής λιμενικής πολιτικής είναι η ορθή και αποτελεσματική διακυβέρνηση των ελληνικών λιμένων (υπό το πλαίσιο του μεγέθους, των χρήσεων και των ιδιοτεροτήτων τους), η ισόρροπη ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων με βάση τις κεντρικές πολιτικές κατευθύνσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, η αξιοποίηση των ελληνικών λιμένων και η ενίσχυση της εδαφικής συνοχής της χώρας²⁸³.

Οι σημαντικότεροι φορείς της ελληνικής λιμενικής πολιτικής είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ), το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (για τις μεταφορές, και τη χρηματοδότηση μελετών και έργων), το Υπουργείο Τουρισμού (για τους Τουριστικούς Λιμένες), το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (για τους Αλιευτικούς Λιμένες), το Υπουργείο Εσωτερικών (για τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και Γραφεία), το Υπουργείο Οικονομικών (για τους Ιδιωτικούς Λιμένες) και το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ). Οι σημαντικότεροι εποπτεύοντες φορείς της ιστορίας του ελληνικού λιμενικού συστήματος είναι η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή, η Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ) υπό το ΥΝΑΝΠ, ορισμένα άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία (πχ. των Εσωτερικών, των Οικονομικών, του Περιβάλλοντος, του Πολιτισμού κλπ) καθώς και οι Περιφέρειες και οι Δήμοι²⁸⁴.

Η Ελλάδα λογίζεται ως ένα παραδοσιακό ναυτικό έθνος. Είναι μία πολυνησιωτική χώρα με περίπου 6.000 νησιά και βραχονησίδες, εκ των οποίων κατοικούνται μόνο τα 112. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό πως η Ελλάδα διαθέτει εκτεταμένη ακτογραμμή και υπάρχουν πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών των κατοίκων των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας και τη μεταφορά φορτίων. Οι πρώτες αρχές για τη διαχείριση και την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών ιδρύθηκαν το 1923 και

²⁸³ Θεοδώρα Γιαντσή, *Εθνική Λιμενική Πολιτική – Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», Αθήνα, Μάρτιος 2020.

²⁸⁴ Θεοδώρα Γιαντσή, *Εθνική Λιμενική Πολιτική – Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», Αθήνα, Μάρτιος 2020.

έτσι τέθηκαν τα ρυθμιστικά θεμέλια του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Από τότε και ιδιαίτερα την τελευταία 20ετία, οι ελληνικοί λιμένες γνώρισαν αρκετές αλλαγές με στόχο την αντιμετώπιση των αναδυόμενων προκλήσεων²⁸⁵.

Το 2018, στην Ελλάδα λειτουργούσαν περισσότερες από 1.060 λιμενικές εγκαταστάσεις, τις οποίες διαχειρίζονταν 97 λιμενικές αρχές. Ο ρόλος των λιμενικών αρχών εκπληρώνεται από τέσσερα διαφορετικά θεσμικά πλαίσια δηλαδή τις Λιμενικές Αρχές Α.Ε., ως ιδιωτικές επιχειρήσεις, τα Δημόσια Λιμενικά Ταμεία, τα Δημόσια Λιμενικά Γραφεία και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία ως δημόσιες επιχειρήσεις. Παρά ταύτα, ένας μεγάλος αριθμός, περίπου 240 λιμενικές εγκαταστάσεις, δεν ανήκαν το 2018 σε κανέναν φορέα διαχείρισης. Σε συνάρτηση με τη σημασία τους, τα ελληνικά λιμάνια χωρίζονται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες: α) σε λιμάνια διεθνούς σημασίας, β) σε λιμάνια εθνικής σημασίας, γ) σε λιμάνια μείζονος ενδιαφέροντος και δ) σε τοπικά λιμάνια. Η κατηγοριοποίηση σύμφωνα με τις έξι κύριες χρήσεις τους περιλαμβάνει: α) τους εμπορικούς/εμπορευματικούς λιμένες, β) τους επιβατικούς λιμένες, γ) τους τουριστικούς λιμένες, δ) τους αλιευτικούς λιμένες, ε) τους λιμένες πολλαπλών χρήσεων και στ) τους λιμένες ειδικού σκοπού (π.χ. στρατιωτικά λιμάνια, ναυπηγεία). Η πλειονότητα (42%) των ελληνικών λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελούταν το 2018 από μικρούς αλιευτικούς λιμένες, το 18% είναι λιμένες πολλαπλών χρήσεων, το 15% είναι εμπορικοί και το 15% είναι τουριστικοί. Μόνο το 5% ήταν επιβατικοί λιμένες και το τελευταίο 5% ήταν λιμένες ειδικού σκοπού²⁸⁶.

Το έτος 2024, ως Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος στην Ελλάδα καθορίζονται 16 λιμένες και πιο συγκεκριμένα οι Λιμένες Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων. Ως Λιμένες Εθνικής Σημασίας καθορίζονται 16 λιμένες και πιο συγκεκριμένα οι Λιμένες Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος και Χίου. Ως Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (διανομαρχιακού επιπέδου) καθορίζονται 25 λιμένες και πιο συγκεκριμένα οι Λιμένες Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου, Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανίων, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας. Όλοι οι υπόλοιποι λιμένες της χώρας καθορίζονται

²⁸⁵ Ιωάννης Σουλτάνης, *Γεωγραφική Αποτύπωση Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος*, Οκτώβριος 2022, σελ. 24, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁸⁶ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

ως Λιμένες Τοπικής Σημασίας²⁸⁷. Το σύνολο των Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης λιμένων ανά την επικράτεια όπως διαμορφώνεται το 2024 παρατίθεται ως εξής: Το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα αποτελείται από 104 φορείς εκ των οποίων 13 είναι Οργανισμοί Λιμένων, 10 είναι Λιμενικά Ταμεία, 75 είναι Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, και 6 είναι Λιμενικά Γραφεία²⁸⁸.

Ο Καθηγητής Λιμενικής Οικονομικής και Πολιτικής στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Αθανάσιος Πάλλης, επισήμανε το 2023, πως η ελληνική λιμενική μετά την κρίση της δεκαετίας του 2010 στην ατζέντα απέκτησε έναν «μονοθεματικό» χαρακτήρα, με αντικείμενο την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώσ των κυριότερων λιμένων της χώρας. Την διαδοχική ιδιωτικοποίηση των λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκη, της Ηγουμενίτσας, και του Ηρακλείου αναμένεται να ακολουθήσει η ιδιωτικοποίηση των λιμένων του Βόλου και στην συνέχεια άλλων λιμένων²⁸⁹. Η πλειοψηφία των μετοχών για τους Οργανισμούς Λιμένος Πειραιώς ΑΕ, Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ, Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας ΑΕ και Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου ΑΕ βρίσκεται σε ιδιώτες. Σε εξέλιξη βρίσκεται η πώληση των μετοχών σε ιδιώτες στον Οργανισμό Λιμένος Βόλου ΑΕ. Στον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας ΑΕ είναι σε εξέλιξη η παραχώρηση της λιμενικής εγκατάστασης του εμπορικού λιμένα. Οι υπόλοιποι Οργανισμοί Λιμένων είναι μονο-μετοχικές ανώνυμες εταιρείες (με την εξαίρεση του Οργανισμού Λιμένων Νομού Ευβοίας Α.Ε. που ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο) και η μετοχή τους ανήκει στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)²⁹⁰.

Σε ότι αφορά τα Λιμενικά Ταμεία υπάγονται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η διαχείρισή τους γίνεται από το κράτος. Σημειώνεται πως τα Λιμενικά Ταμεία έχουν διέλθει από μία παρατεταμένη χρονικά διαδικασία αλλαγών με αποτέλεσμα πολλά ορισμένα εξ αυτών να έχουν μετατραπεί σε Δημοτικά και Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία²⁹¹. Οι τουριστικοί λιμένες αδειοδοτούνται και εποπτεύονται από το Υπουργείο Τουρισμού, ενώ υπόλοιπες κατηγορίες λιμένων από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής

²⁸⁷ Ιωάννης Σουλτάνης, *Γεωγραφική Αποτύπωση Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος*, Οκτώβριος 2022, σελ. 25-26, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁸⁸ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 64, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁸⁹ Αθανάσιος Πάλλης, *(Ελληνική) Λιμενική Πολιτική: Στρατηγική και προτεραιότητες*, Δεκέμβριος 2023.

²⁹⁰ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 64-65, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁹¹ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 65, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

Πολιτικής. Επιπλέον, οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται σε 3 κατηγορίες, σε μαρίνες, σε καταφύγια και σε αγκυροβόλια²⁹². Επίσης στο ελληνικό λιμενικό σύστημα υπάρχουν και ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις κυρίως για την εξυπηρέτηση των αναγκών βιομηχανιών ή βιομηχανικών περιοχών (ΒΙ.ΠΕ.)²⁹³.

Με βάση το υφιστάμενο μοντέλο λιμενικής διακυβέρνησης λοιπόν τρία Υπουργεία έχουν αρμοδιότητες επί της διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ) είναι αρμόδιο για τα θέματα που σχετίζονται με τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική. Τα συγκεκριμένα θέματα ρυθμίζονται μέσω της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Λιμένων. Άμεση εποπτεία το ΥΝΑΝΠ ασκεί μόνο στα Λιμενικά Ταμεία και στους Οργανισμούς Λιμένος ΑΕ. Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία εποπτεύονται από το ΥΝΑΝΠ ως προς τη διαχείριση και εκμετάλλευση των χερσαίων ζωνών λιμένων τους και την εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική²⁹⁴. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στην αποστολή του, μεταξύ άλλων, έχει τη χάραξη της λιμενικής πολιτικής, την εποπτεία των λιμενικών υποδομών κάθε λειτουργικής μορφής και την προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας της χώρας²⁹⁵. Στα Δημοτικά και Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία και τα Λιμενικά Γραφεία υπάρχει εποπτεία και από το Υπουργείο Εσωτερικών σε ότι αφορά θέματα παρακολούθησης και επεξεργασίας οικονομικών στοιχείων της τοπικής αυτοδιοίκησης καθώς και σε θέματα οργάνωσης, λειτουργίας και προσωπικού (π.χ. θέματα προσλήψεων). Το Υπουργείο Τουρισμού, όπως αναφέρθηκε, έχει την εποπτεία των αναγνωρισμένων τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων (μαρίνες)²⁹⁶.

Λόγω της συνολικής παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών αρχών τους) των μεγαλύτερων ελληνικών λιμένων (ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ) ιδρύθηκε ένας νέος κρατικός φορέας, η Δημόσια Αρχή Λιμένων, που υπαγόταν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προκειμένου να αναλάμβανε δημόσιες διοικητικές αρμοδιότητες που δεν δύνανται να μεταφερθούν σε ιδιωτικούς φορείς. Ταυτόχρονα, ιδρύθηκε η Ρυθμιστική Αρχή

²⁹² Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁹³ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 70, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁹⁴ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 71, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

²⁹⁵ Άρθρο 1 Π.Δ. 13/2018, *Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής*.

²⁹⁶ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 71, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

Λιμένων²⁹⁷, προκειμένου να ρυθμιζε τις λιμενικές υπηρεσίες και να επόπτευε τις συμβάσεις παραχώρησης, ως ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή που υπόκειται στο Ελληνικό Κοινοβούλιο²⁹⁸. Το 2016 λοιπόν με το άρθρο 27 του Ν. 4389/2016 ιδρύθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων (Δ.Α.Λ.) ως αποκεντρωμένη, αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Σκοπός της ΔΑΛ ήταν να συμβάλει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που της απονέμονται, στην επίτευξη των προγραμματικών στόχων του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Πιο συγκεκριμένα η ΔΑΛ δημιουργήθηκε με σκοπό την άσκηση κάθε αρμοδιότητας, εξουσίας ή ευχέρειας φορέα διοίκησης λιμένα που περιέρχεται ειδικά στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με διάταξη νόμου που κυρώνει Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του φορέα αυτού, εφόσον αυτή δεν απονέμεται με άλλη διάταξη νόμου ή απόφαση του Υπουργού αυτού σε άλλον φορέα. Στον ίδιο Νόμο συστήθηκε το Περιφερειακό Γραφείο της ΔΑΛ με έδρα το Δήμο Πειραιά και το Περιφερειακό Γραφείο της ΔΑΛ με έδρα το Δήμο Θεσσαλονίκης.²⁹⁹ Ωστόσο με το άρθρο 86 του Ν.4676/2020 καταργήθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων καθώς και τα περιφερειακά της γραφεία τα οποία είχαν συσταθεί σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη. Οι αρμοδιότητες της Δ.Α.Λ. και των Περιφερειακών της γραφείων ασκούνται πλέον από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και δύνανται να μεταβιβαστούν σε άλλα όργανα κι υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής³⁰⁰.

Όσον αφορά τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων, είναι αρμόδια για τη χάραξη και την εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής για την οργάνωση, λειτουργία, ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμένων της χώρας. Η προγενέστερη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής του Τμήματος Γ΄ του Π.Δ. 13/2018 (Α΄ 26) μετονομάστηκε³⁰¹ το 2023 σε Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων. Η Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων εισηγείται προτάσεις για τη διαμόρφωση και εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής για σύγχρονη, αποτελεσματική και οικονομικά ανταποδοτική λειτουργία των λιμένων της χώρας, τη βελτίωση των όρων, των συνθηκών και της ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους στην παγκόσμια αγορά. Διαμορφώνει

²⁹⁷ Βλ. θεματική ενότητα 3.2.

²⁹⁸ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

²⁹⁹ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 56, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³⁰⁰ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 58, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³⁰¹ Με το άρθρο 10 του Π.Δ. 77/2023 (ΦΕΚ Α 130/27 Ιουνίου 2023).

επίσης τις θέσεις του Υπουργείου για τον καθορισμό του ρόλου των λιμένων στο εθνικό σύστημα μεταφορών και στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, καθώς και των λειτουργιών τους στο πλαίσιο του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Ακόμη συμμετέχει σε διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς, συντονίζει όλες τις ενέργειες για την υποστήριξη των οργανισμών αυτών σε θέματα δικαιοδοσίας της και προωθεί όλα τα αναγκαία μέτρα για την εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με το ευρωπαϊκό δίκαιο και τις διεθνείς νομοθεσίες. Επιπρόσθετα μεριμνά για την ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας, για την εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) ενώ παράλληλα είναι αρμόδια για την τεχνική υποστήριξη των κτιριακών εγκαταστάσεων του φορέα, αναφορικά με την εκπόνηση ή ανάθεση μελετών και την κατασκευή των κτιριακών έργων. Επίσης μεριμνά για τον σχεδιασμό, προγραμματισμό, ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων έργων, μελετών και παροχής υπηρεσιών για τα έργα των λιμενικών υποδομών. Επιμελείται ακόμη για τον σχεδιασμό και την προώθηση μέτρων για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, την προσέλκυση ναυτιλιακών επενδύσεων στο λιμενικό και παραναυτιλιακό τομέα και την προαγωγή του αναπτυξιακού περιβάλλοντος της ναυτιλίας ως παράγοντα ενίσχυσης της εθνικής οικονομίας. Συμπληρωματικά ασκεί την εποπτεία των πλοηγικών σταθμών της χώρας και μεριμνά για την οργάνωση, την εύρυθμη λειτουργία και την τεχνική υποστήριξή τους. Εκτός απ' αυτό μεριμνά για τον σχεδιασμό και την προώθηση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, για την προσέλκυση και την προώθηση επενδύσεων στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα καθώς και για την καλύτερη οργάνωση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων. Τέλος σχεδιάζει, αναπτύσσει και διαχειρίζεται έργα πληροφορικής, εφαρμογές λογισμικού και βάσεις δεδομένων εποπτείας της για την εύρυθμη λειτουργία της και μεριμνά για την εκπλήρωση της αποστολής του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής³⁰².

Στη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων υπάγεται:

α) Η Γενική Διεύθυνση Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία συγκροτείται από τις παρακάτω οργανωτικές μονάδες:

- Τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής. Η Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής είναι αρμόδια για την εισήγηση, τη διαμόρφωση και εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής, την εποπτεία λειτουργίας και διοίκησης των λιμένων, των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, την προώθηση θεμάτων εκμετάλλευσής τους, για την παρακολούθηση των εξελίξεων που σχετίζονται με τη διαμόρφωση του ευρωπαϊκού και διεθνούς θεσμικού πλαισίου και νομοθεσίας για τους λιμένες και για την

³⁰² Για τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων: <https://www.ynanp.gr/el/ypoyrgeio/genikh-grammateia-nautilias-kai-limenwn/>

προώθηση της συνεργασίας σε διμερές και πολυμερές επίπεδο για θέματα λιμενικής πολιτικής³⁰³.

- Τη Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών.
- Τη Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού.
- Τη Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας.
- Τη Διεύθυνση Ναυπηγοεπισκευαστικών Δραστηριοτήτων.
- Το Αυτοτελές Τμήμα Πληροφορικής, Πληροφοριακών Συστημάτων Διοίκησης και Νέων Τεχνολογιών.

β) Το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, έργου του οποίου είναι η μέριμνα για την εκπλήρωση της αποστολής του Σώματος, σύμφωνα με την πολιτική που ασκεί το Υπουργείο. Στην αποστολή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής περιλαμβάνονται ιδίως η μέριμνα για την εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση γενικής αστυνόμευσης, τροχαίας και ελέγχου της αλιείας, η μέριμνα για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου, η διαμόρφωση όρων και η εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας (maritime safety), ναυτικής ασφάλειας (maritime security), ασφαλούς διαχείρισης στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα, η μέριμνα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η λήψη μέτρων για την παρακολούθηση, την άσκηση αστυνόμευσης και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων, η παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας καθώς και η παροχή υποστήριξης για τα ζητήματα σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων και την εκπαίδευση των ναυτικών.

γ) Η Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών, όπως μεταφέρθηκε από το Υπουργείο Υποδομών με το Π.Δ. 77/2023, με αρμοδιότητες τον σχεδιασμό, προγραμματισμό, ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων έργων, μελετών και παροχής υπηρεσιών για τα έργα των Λιμενικών Υποδομών, την παροχή τεχνικής συνδρομής σε οποιαδήποτε φάση των λιμενικών έργων, που εκτελούνται από άλλους φορείς ή επίπεδα διοίκησης, ύστερα από προγραμματική συμφωνία, τον σχεδιασμό της υλοποίησης έργων προστασίας ακτών από διάβρωση καθώς και την εποπτεία της υλοποίησης των έργων υποδομής σε κτιριακές/λιμενικές εγκαταστάσεις και εξοπλισμού για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης υδροπλάνων, επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου³⁰⁴.

³⁰³ Για τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής: <https://www.ynanp.gr/el/ypoyrgeio/genikh-grammateia-nautilias-kai-limenwn/diey8ynsh-limenikh-politikhs-dlp/>

³⁰⁴ Για τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων: <https://www.ynanp.gr/el/ypoyrgeio/genikh-grammateia-nautilias-kai-limenwn/>

Η συνύπαρξη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μέσω της τότε Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΔΑΛ), του Υπουργείου Εσωτερικών και της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) δημιούργησε αντιπαραθέσεις και δυσκολίες όσον αφορά τη ρύθμιση και την εποπτεία της λειτουργίας των λιμένων. Το γεγονός αυτό στηριζόταν στις αλληλοκαλυπτόμενες και συγχεόμενες αρμοδιότητες των φορέων της λιμενικής διακυβέρνησης. Αυτός φαίνεται να ήταν και ο λόγος κατάργησης της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΔΑΛ) από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το 2020. Οι δυσκολίες που αναδείχθηκαν στο παρελθόν και που προκύπτουν από το παρόν σύστημα διακυβέρνησης των λιμένων μπορεί να οδηγήσει στην περαιτέρω αναδιάρθρωση του με σκοπό να αυξηθεί η απόδοση, τα έσοδα και το επενδυτικό ενδιαφέρον των ελληνικών λιμένων³⁰⁵.

Σύμφωνα με την άποψη του Αθανάσιου Πάλλη, η επόμενη ημέρα φέρνει διαφορετικές ανάγκες, και κυρίως την αναζήτηση θεσμικών παρεμβάσεων αποφυγής της δημιουργίας ιδιωτικών μονοπωλιακών συνθηκών. Η απουσία σχετικών προβλέψεων από πλευράς του ΤΑΙΠΕΔ κατά τη διάρκεια των ιδιωτικοποιήσεων, και με βάση τις εξελίξεις προκύπτει πως περιορισμένος αριθμός επενδυτών στους ελληνικούς λιμένες θα διατηρεί σύντομα στη ιδιοκτησία του περισσότερα από ένα λιμάνια (π.χ. Ηγουμενίτσα/Ηράκλειο από τον ίδιο επενδυτή, ή Θεσσαλονίκη/Βόλο από τον επενδυτή), με τη συνέχεια να είναι απρόβλεπτη. Η ρύθμιση των σχέσεων που διαμορφώνονται σε συνθήκες ελέγχου σημαντικών μεριδίων της, εκ των πραγμάτων μικρής σε μέγεθος ελληνικής λιμενικής αγοράς είναι απαραίτητος. Μοναδικής χρησιμότητας εργαλείο στη συγκεκριμένη περίπτωση αποτελεί η ενίσχυση των αρμοδιοτήτων και του ρόλου της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. Απαραίτητη είναι και η επιτάχυνση των διαδικασιών συμμόρφωσης των ελληνικών λιμένων με τον Κανονισμό 2017/352 για της λιμενικές υπηρεσίες, ο οποίος από το 2017 δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την αύξηση των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών και τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό σε σημαντικό αριθμό ελληνικών λιμένων³⁰⁶.

3.2 Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ιδρύθηκε τον Μάιο του 2014 σύμφωνα με τους Νόμους 4150/2013, 4254/2014 και 4258/2014 ως Ανεξάρτητη Δημόσια Αρχή, υπαγόμενη στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Σύμφωνα με το Νόμο 4389/2016, τον Μάιο του 2016 μετατράπηκε σε Ανεξάρτητη Αρχή, αναφερόμενη στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της

³⁰⁵ Ιωάννης Σουλτάνης, *Γεωγραφική Αποτύπωση Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος*, Οκτώβριος 2022, σελ. 42, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³⁰⁶ Αθανάσιος Πάλλης, *(Ελληνική) Λιμενική Πολιτική: Στρατηγική και προτεραιότητες*, Δεκέμβριος 2023.

Βουλής των Ελλήνων. Η αποστολή της Αρχής ήταν η εποπτεία, η ρύθμιση και η μέριμνα για τη τήρηση της νομιμότητας στις σχέσεις μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στο εθνικό λιμενικό σύστημα. Έμφαση δινόταν στη συμβατική συμμόρφωση και στην εφαρμογή της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού στη λιμενική βιομηχανία³⁰⁷.

Οι αρμοδιότητες της Αρχής περιελάμβαναν σύμφωνα με τα άρθρα 112-114 του Ν. 4389/2016:

- την έκδοση κανονιστικών, άμεσα εκτελεστών κανονιστικών και συμβουλευτικών διαταγμάτων,
- την εποπτεία του επιπέδου των υπηρεσιών, τη συμμόρφωση των ενδιαφερομένων με τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού και την επίτευξη των οικονομικών στόχων στους λιμένες βάσει των συμβάσεων παραχώρησης,
- την άσκηση των συμβατικών δικαιωμάτων της Ελληνικής Δημοκρατίας σε λιμένες που διέπονται από συμβάσεις παραχώρησης,
- την επίλυση των διαφορών μεταξύ των φορέων διαχείρισης και των χρηστών λιμένων,
- τον καθορισμό μεθοδολογιών χρέωσης των λιμένων,
- την λήψη αποφάσεων για προσωρινά μέτρα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και σε επιθεωρήσεις, σε συνεργασία με τα δικαστικά όργανα και
- τη συμβουλευτική υποστήριξη της ελληνικής πολιτείας όσον αφορά την οργάνωση και το νομοθετικό πλαίσιο του εθνικού λιμενικού συστήματος, των λιμενικών υπηρεσιών και του λιμενικού σχεδιασμού³⁰⁸.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων επόπτευε τις εμπορικές μεθόδους και τις πρακτικές των παρόχων των λιμενικών υπηρεσιών και επέβαλλε ρυθμιστικά μέτρα, διασφαλίζοντας την ανεμπόδιστη παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε χρήστες και την απρόσκοπτη πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες. Οι ενέργειες της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, ως Ανεξάρτητη Αρχή από τον Μάιο του 2016 έως το 2018, περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση 79 αιτημάτων και καταγγελιών σχετικά με τις λιμενικές υπηρεσίες, τα λιμενικά τέλη υποδομής, τις συμβάσεις λιμενικών υπηρεσιών και τις υπηρεσίες βυθοκόρησης. Τα κύρια επιχειρήματα για τη δημιουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων ήταν:

α) Η ανάγκη παρακολούθησης, ελέγχου και εμπλουτισμού της ευρωπαϊκής εμπειρίας όσον αφορά τις συνολικές παραχωρήσεις δημόσιων λιμένων και των λιμενικών αρχών,

³⁰⁷ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

³⁰⁸ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

β) η ανάγκη να μειωθεί η αβεβαιότητα και να ενισχυθεί η συνοχή και η συνέχεια της διαχείρισης, μέσω της παρακολούθησης των συμβάσεων συνολικής παραχώρησης, των υποπαραχωρήσεων των λιμενικών υποδομών και της παροχής ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών από το Ελληνικό Δημόσιο,

γ) η ανάγκη να ρυθμίσει την πρόσβαση στο λιμάνι, τη χρέωση και την απόδοση σε σχέση με το απαιτούμενο επίπεδο υπηρεσιών για τους χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών και

δ) η ανάγκη εξειδικευμένης, πολυεπίπεδης γνώσης (οικονομικής, τεχνικής και νομικής γνώσης) και εστίαση: i) στην εκ των προτέρων ρύθμιση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, στις συμβουλές για πιο εξειδικευμένα θέματα για τις λιμενικές υπηρεσίες και στην πρόληψη των αποτυχιών της αγοράς χωρίς υπερβολική παρέμβαση, και ii) στην εκ των υστέρων διερεύνηση ζητημάτων ανταγωνισμού που απορρέουν από την παραβίαση των νομικών και συμβατικών υποχρεώσεων των φορέων διαχείρισης λιμένων και από τις στρεβλώσεις της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών³⁰⁹.

Εκτός από την Ελλάδα, οι ραγδαίες εξελίξεις στη διεθνή και ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία που λαμβάνουν χώρα τα τελευταία χρόνια και ο σχηματισμός συμμαχιών μεταξύ διεθνών εταιρειών διαχείρισης λιμενικών τερματικών σταθμών (global operators), μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών και εταιρειών εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics mega carriers) θολώνουν τη διάκριση μεταξύ λιμενικής βιομηχανίας, ναυτιλίας, μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας, αναπτύσσοντας ένα λεγόμενο μετα-παγκοσμιοποιημένο πλαίσιο. Αυτό το πλαίσιο απαιτεί νέες πτυχές της ρύθμισης σε διακρατικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, και για αυτόν τον σκοπό εξυπηρετεί η ίδρυση και η λειτουργία θεσμών παρόμοιων με τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων³¹⁰.

Το 2017, με τον Ν. 4504/2017 και το άρθρο 105 για την «Παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου» (που είχε τροποποιηθεί με τον Ν. 4597/2019 και τελικά καταργήθηκε, όπως αναφέρθηκε με τον Ν.4676/2020) η ΡΑΛ εξέδιδε πρότυπες προσκλήσεις σχετικά με τις κατηγορίες των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου που παράγονται από πλοία τα οποία χρησιμοποιούν το λιμένα, με σαφή αναφορά ενός ή και περισσότερων Παραρτημάτων της ΔΣ MARPOL 73/78 και του συνόλου των αντίστοιχων κωδικών του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων (Ε.Κ.Α.) για το κάθε Παράρτημα. Οι εν λόγω πρότυπες προσκλήσεις εκδόθηκαν

³⁰⁹ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018.

³¹⁰ Th. Giantsi, S. Tsioupli, K. Flegkas, P. Koufos and J. Angelopoulos, *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Θεσσαλονίκη 2018, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

στο πλαίσιο δέσμιας αρμοδιότητας κατά τη ρητή διατύπωση της παρ. 28, του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017³¹¹.

Εντός του θεσμικού πλαισίου που καθορίζεται από τον Κανονισμό 2017/352 η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων είχε οριστεί επισήμως ως ο αρμόδιος φορέας για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών που προκύπτουν από την εφαρμογή του Κανονισμού για όλους τους ελληνικούς λιμένες μαζί με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τη τότε Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, καθώς και για την εξέταση προσφυγών κατά αποφάσεων ή μεμονωμένων μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του Κανονισμού από την αρμόδια λιμενική αρχή, και από οποιαδήποτε άλλη λιμενική αρχή³¹². Η ΡΑΛ λοιπόν είχε επιφορτιστεί με τη ρύθμιση, εποπτεία και συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένου του Κανονισμού 2017/352 στα ακόλουθα: αα) επί των τελών και χρεώσεων λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, ββ) επί της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και πρόσβασης στο λιμενικό τομέα και τις αγορές λιμενικών υπηρεσιών, ιδίως σύμφωνα με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού, συμβάσεων και λιμενικών υπηρεσιών, γγ) επί αναληφθεισών δεσμεύσεων για τα ανωτέρω θέματα³¹³. Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων με αιτιολογημένη απόφαση της επέβαλλε τις προβλεπόμενες ποινές και κυρώσεις κατά φορέων διαχείρισης λιμένων και παροχών λιμενικών υπηρεσιών, ήτοι κατά φυσικών προσώπων και πάσης φύσεως νομικών προσώπων και νομικών οντοτήτων, για τις παραβάσεις των διατάξεων του Κανονισμού 2017/352. Η ΡΑΛ δρούσε ως «οιονεί δικαιοδοτικό όργανο», στο πλαίσιο κρίσης επί των ενδικοφανών προσφυγών που ασκούνται ενώπιόν της³¹⁴. Ήταν συνεπώς σημαντική η παρουσία της ΡΑΛ ως αρμόδια εθνική ρυθμιστική αρχή, η οποία επόπτευε την εφαρμογή του Κανονισμού και του ευρύτερου κοινοτικού πλαισίου με αναφορά στους λιμένες. Ειδικότερα, παρότι δε συμπεριλαμβάνεται ως διάταξη στο τελικό κείμενο του Κανονισμού, αξίζει να σημειωθεί ότι στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον εν λόγω Κανονισμό περιλαμβάνονταν τα εξής χωρία: «Για τη διασφάλιση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού, σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να συστήνεται ανεξάρτητη εποπτική αρχή, η οποία δύναται να είναι μια υφιστάμενη αρχή. Οι διάφορες ανεξάρτητες εποπτικές αρχές θα πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με το έργο τους και να συνεργάζονται για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού». Η πρόταση αυτή δεν συμπεριλήφθη στην τελική

³¹¹ Αθανάσιος Πάλλης και Γιώργος Βαγγέλας, *Έκθεση Αξιολόγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων*, Ιανουάριος 2021, σελ. 33, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³¹² Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Port Services Regulation - Notification on the application of Articles 16 and 17 of Regulation (EU) 2017/352 by Member States*, σελ. 27-28.

³¹³ Αθανάσιος Πάλλης και Γιώργος Βαγγέλας, *Έκθεση Αξιολόγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων*, Ιανουάριος 2021, σελ. 38.

³¹⁴ Αθανάσιος Πάλλης και Γιώργος Βαγγέλας, *Έκθεση Αξιολόγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων*, Ιανουάριος 2021, σελ. 42.

απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς εκφράστηκαν διαφορετικές απόψεις ως προς την υλοποίησή της από κράτη μέλη για την ομοιόμορφη οργάνωση της επίβλεψης των Ευρωπαϊκών λιμένων. Παρότι όμως δεν προβλέπεται ρητά η σύσταση ανεξάρτητης αρχής από την ενωσιακή νομοθεσία, η ΡΑΛ συνεπεία (έμμεσα) των ενωσιακών κανόνων καλούνται να αναλάβει ρόλο θεματοφύλακα υπέρ της ενωσιακής νομιμότητας στο εθνικό νομικό σύστημα, όσον αφορά στη λιμενική βιομηχανία³¹⁵.

Εντούτοις με τον Ν.4770/2021 (ΦΕΚ Α'15/29-01-2021), περικόπτονται οι ρυθμιστικές και κανονιστικές της αρμοδιότητες, σε καθαρά εποπτικό, γνωμοδοτικό και εισηγητικό χαρακτήρα. Η ΡΑΛ πλέον δεν έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα για την άσκηση των συμβατικών δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου που απορρέουν από τις συμβάσεις παραχώρησης στο όνομα και για λογαριασμό του, παρά μόνο εισηγείται προς τους αρμόδιους Υπουργούς Οικονομικών και Ναυτιλίας, αναφορικά με την άσκηση των συμβατικών δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου που απορρέουν από τις ως άνω συμβάσεις³¹⁶. Το γεγονός αυτό ενδεχομένως να οδήγησε, σύμφωνα με δημοσιεύματα, στην παραίτηση του τότε Προέδρου της ΡΑΛ, κυρίου Ιάσονος Αγγελόπουλου³¹⁷.

Αναλυτικότερα οι ισχύουσες³¹⁸ αρμοδιότητες της ΡΑΛ είναι να λαμβάνει μέτρα, ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό για³¹⁹:

α) Την εποπτεία και συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία: αα) επί των τελών και χρήσεων λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, ββ) επί της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σε συνεργασία με τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,

β) τη διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών ενδιαφερομένων μερών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης, τη διαχείριση παραπόνων και καταγγελιών, και τη λήψη αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα, σε κάθε θέμα αρμοδιότητάς της,

γ) την υποστήριξη προς τις αρμόδιες αρχές για την κατάρτιση προδιαγραφών δημοσίων συμβάσεων, όπως παραχωρήσεις χερσαίας ζώνης και συναφή ζητήματα και των σχετικών ανανεώσεων που προτείνονται από τον φορέα

³¹⁵ Αθανάσιος Πάλλης και Γιώργος Βαγγέλας, *Έκθεση Αξιολόγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων*, Ιανουάριος 2021, σελ. 86-87, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³¹⁶ Παναγιώτης Νικολάου, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Αθήνα, Μάρτιος 2023, σελ. 62.

³¹⁷ [Ot.gr, Παραιτήθηκε ο πρόεδρος της ΡΑΛ](https://www.ot.gr/2021/09/20/naytilia/limania/paraitithike-o-proedros-tis-ral/), Σεπτέμβριος 2021: <https://www.ot.gr/2021/09/20/naytilia/limania/paraitithike-o-proedros-tis-ral/>

³¹⁸ Ημερομηνία αναφοράς: 12 Μαΐου 2024.

³¹⁹ Άρθρο 48 Ν. 4770/2021: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/667518/nomos-4770-2021>

διαχείρισης, την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων των δημοσίων συμβάσεων, προς εξασφάλιση ιδίως της τήρησης του συμφωνημένου επιπέδου εξυπηρέτησης, με προσδιορισμό των επιπέδων απόδοσης, επενδύσεων, δημιουργίας θέσεων απασχόλησης και της συμμόρφωσης με τους χρηματοοικονομικούς στόχους και

δ) τη συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού για την εξασφάλιση της πιστής εφαρμογής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας στον κλάδο, την αποτροπή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Στο πλαίσιο της εν λόγω συνεργασίας, η ΡΑΛ μπορεί να ζητεί τη γνώμη της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε θέματα ανταγωνισμού ή να παραπέμπει σε αυτήν υποθέσεις, οι οποίες ενδέχεται να εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του Ν. 3959/2011 (Α' 93) και στην αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Οι συγκεκριμένες διατάξεις δεν θίγουν αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού που της απονέμονται από την κείμενη νομοθεσία.

Περαιτέρω, η ΡΑΛ είναι αρμόδια για:

α) Την επεξεργασία και πρόταση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής των αναγκαίων νομοθετικών διατάξεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της,

β) τη σύνταξη και υποβολή προς κάθε συναρμόδιο Υπουργείο ή Ανεξάρτητη Αρχή εισηγήσεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, ιδίως την υποβολή στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εισηγήσεων ως προς την απλούστευση, τη διαφάνεια και την, κατά περίπτωση, εναρμόνιση των τελών κοινού ενδιαφέροντος όλων των ελληνικών λιμένων με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία,

γ) την έκδοση Κανονισμού Ακροάσεων προσώπων και επιχειρήσεων επί θεμάτων αρμοδιότητάς της,

δ) την ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά στις αρμοδιότητές της,

ε) τη γνωμοδότηση κατόπιν σχετικού ερωτήματος του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επί ειδικών θεμάτων λιμένων περιλαμβανομένων και μέτρων για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του εθνικού λιμενικού συστήματος και

στ) την εισήγηση προς τους αρμόδιους Υπουργούς Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναφορικά με την άσκηση των συμβατικών

δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου που απορρέουν από Συμβάσεις Παραχώρησης στο όνομα και για λογαριασμό του³²⁰.

Κλείνοντας για τη ΡΑΛ, αξίζει να σημειωθεί πως το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι πλέον, τυπικά, η αρμόδια αρχή³²¹ για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής διαδικασίας χειρισμού των καταγγελιών που προκύπτουν από την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352 σε όλους τους ελληνικούς θαλάσσιους λιμένες, στους οποίους αυτός εφαρμόζεται καθώς και για την εξέταση προσφυγών κατά αποφάσεων ή μέτρων που λαμβάνονται βάσει του συγκεκριμένου Κανονισμού από την αρμόδια Λιμενική Αρχή ή από οποιαδήποτε άλλη Λιμενική Αρχή³²².

³²⁰ Άρθρο 48 Ν. 4770/2021: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/667518/nomos-4770-2021>

³²¹ Βλ. και το κλείσιμο της θεματικής ενότητας 5.5 για την πιο αναλυτική προσέγγιση του σχετικού ζητήματος.

³²² Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Port Services Regulation - Notification on the application of Articles 16 and 17 of Regulation (EU) 2017/352 by Member States*.

Κεφάλαιο 4. Η ελληνική αγορά των παρόχων ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων

4.1 Οι αποφάσεις ελληνικών φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352

Όσον αφορά τη ζήτηση της λιμενικής υπηρεσίας της παροχής ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων στην Ελλάδα υπάρχουν περισσότερες από χίλιες λιμενικές εγκαταστάσεις εκ των οποίων περίπου οι 900 διαθέτουν φορέα διαχείρισης, ενώ περισσότερες από 250 είναι «ορφανές». Υπόχρεοι στην παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας και στη σύνταξη Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, (το οποίο υπενθυμίζεται πως δύναται να είναι και περιφερειακό, συμπεριλαμβάνοντας περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις) είναι οι 57 λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος σημασίας, περίπου 50 τουριστικοί λιμένες και περίπου 60 ιδιωτικές εγκαταστάσεις – τερματικά, συνολικά δηλαδή 167 λιμενικές εγκαταστάσεις στο σύνολο των 1060³²³.

Σχετικά με την προσφορά της συγκεκριμένης υπηρεσίας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η παραλαβή των αποβλήτων των πλοίων χωρίζεται σε παραλαβή στερεών και υγρών αποβλήτων. Στην κατηγορία των στερεών αποβλήτων πλοίων δραστηριοποιούνται κυρίως 4 εταιρείες, οι οποίες έχουν την απαιτούμενη εμπειρία. Στερεά απόβλητα πλοίων παραλαμβάνουν επίσης σε ορισμένες νήσους και δημοτικές υπηρεσίες. Εκ των τεσσάρων εταιρειών η Θεοδώρα Γιαντσή εντόπισε πως μια είναι δεσπόζουσα, κατέχοντας μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του 50%³²⁴. Εκτίμησε πως υπάρχει μονοπωλιακή τάση δραστηριοποίησης των εταιρειών ανά περιοχή.

Στην κατηγορία των υγρών αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου πλοίων εμφανίζονται να δραστηριοποιούνται 6 εταιρείες. Μέχρι περίπου το 2018 στον τομέα δραστηριοποιούνταν 4 εταιρείες. Μετά το άνοιγμα της αγοράς το 2019, εμφανίσθηκαν ακόμη 2 εταιρείες, με πολύ μικρό μερίδιο. Μια εταιρεία δεσπόζουσα στην βόρεια Ελλάδα εμφανιζόταν, όπως επισημαίνει η Γιαντσή, να παρέχει και τις δύο υπηρεσίες (δηλαδή τόσο για τα στερεά όσο και για τα υγρά απόβλητα). Σημειώνεται ότι δεν παρουσιάζονται στοιχεία για τους

³²³ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³²⁴ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

τουριστικούς και τους ιδιωτικούς λιμένες. Αναφορικά και με τα υγρά απόβλητα η Γιαντσή εντόπισε πως υφίσταται δεσπόζουσα εταιρεία, με εγκαταστάσεις επεξεργασίας των πετρελαϊκών αποβλήτων³²⁵.

Βάσει των προαναφερθεισών διατάξεων του Κανονισμού 2017/352³²⁶ οι φορείς διαχείρισης λιμένων οφείλουν, μεταξύ άλλων, να δημοσιεύουν τις αποφάσεις τους (και να τηρούν τις προβλεπόμενες προθεσμίες διαβούλευσης), σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν για την εφαρμογή του Κανονισμού στην υπηρεσία παροχής ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων, για τις οποίες ευθύνονται. Συνεπώς επιλέχθηκε στο παρόν Κεφάλαιο να παρατεθούν τα καίρια σημεία των αποφάσεων ενός δείγματος έντεκα (11) ελληνικών φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων, προκειμένου να εξαχθεί αν πράγματι η εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352 μετέβαλλε την, προ του 2019, κατάσταση στη σχετική αγορά στην Ελλάδα.

4.1.1 Η περίπτωση της Σ.Ε.Π. Α.Ε.

Η Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. είναι Ανώνυμη Εταιρεία αποκλειστικού σκοπού η οποία ανέλαβε για 35 έτη την υλοποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (ΟΛΠ Α.Ε.) όπως αυτή κυρώθηκε με τον Ν.3577/2009 και ισχύει. Κύριες δραστηριότητες της ΣΕΠ Α.Ε. είναι η παροχή υπηρεσιών φόρτωσης/εκφόρτωσης και αποθήκευσης για εισαγόμενα και εξαγόμενα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνται μέσω του Λιμένα του Πειραιά, συμπεριλαμβανομένων των φορτίων που χρησιμοποιούν τον Πειραιά μόνον ως ενδιάμεσο σταθμό μεταφοράς (φορτία διαμετακόμισης)³²⁷. Η ΣΕΠ ΑΕ παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και προστασίας περιβάλλοντος και έχει ως κύριο μέλημά της την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών της στους χρήστες της λιμενικής εγκατάστασης αλλά και την συνεχή ανάπτυξη και βελτίωση αυτών και του λιμένος του Πειραιώς εν γένει³²⁸.

Ο φορέας διαχείρισης της ΣΕΠ ΑΕ υποστηρίζει πως λόγω των χαρακτηριστικών της λιμενικής εγκατάστασης, της ιδιαιτερότητας των υποδομών, της περιορισμένης έκτασης χώρου για δραστηριότητες πλην της

³²⁵ Θεοδώρα Γιαντσή, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Αθήνα 2019, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³²⁶ Βλ. θεματική ενότητα 2.3.3.

³²⁷ Σ.Ε.Π. Α.Ε., *Περιορισμός παρόχων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων που εξυπηρετούνται στην περιοχή αρμοδιότητας «Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Μονοπρόσωπη Α.Ε.»*, Πειραιάς, Μάϊος 2021, σελ. 1.

³²⁸ Σ.Ε.Π. Α.Ε., *Περιορισμός παρόχων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων που εξυπηρετούνται στην περιοχή αρμοδιότητας «Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Μονοπρόσωπη Α.Ε.»*, Πειραιάς, Μάϊος 2021, σελ. 4.

εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων, και της αυξημένης κυκλοφορίας οχημάτων μεταφοράς εντός της εγκατάστασης, η δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων δεν είναι δυνατή. Αντιθέτως η δραστηριοποίηση πολλών παρόχων δύναται να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία σύμφωνα με τη ΣΕΠ ΑΕ. Στο τοπογραφικό διάγραμμα, το οποίο προσαρτάται στην πρόταση της ΣΕΠ ΑΕ, διαφαίνεται ότι οι ελεύθεροι χερσαίοι χώροι είναι περιορισμένοι. Η κίνηση των εμπλεκόμενων με τη συλλογή αποβλήτων από τα πλοία, οχημάτων, μέσα στους χώρους της εγκατάστασης είναι συγκεκριμένη και διενεργείται με τρόπο ώστε να διασφαλίζονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες αλλά και η εξυπηρέτηση των χρηστών³²⁹.

Κατά τους ισχυρισμούς της ΣΕΠ ΑΕ, η ύπαρξη πολλών παρόχων δραστηριοποιουμένων ταυτοχρόνως με κίνηση πολλών οχημάτων και φορτηγών εντός της λιμενικής εγκατάστασης, αρμοδιότητας της, έχοντας ως προτεραιότητα την εφαρμογή συστήματος ελέγχων οχημάτων κάθε είδους τα οποία εισέρχονται εντός, επιβαρύνει τον βαθμό απασχόλησης και κατ' επέκταση την απόδοση διαχείρισης αντιμετώπισης επερχόμενου κινδύνου, ενώ παράλληλα αυξάνει κατά πολύ τον χρόνο ανταπόκρισης για την εξυπηρέτηση των πλοίων³³⁰.

Παράλληλα, η ΣΕΠ ΑΕ επισημαίνει ότι η εξυπηρέτηση πρέπει να ολοκληρώνεται μέσα σε ένα αυστηρό ωράριο διαδικασιών (φορτω-εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων, λήψη τροφοδοσίας/καυσίμων κτλ.) καθώς η διάρκεια ελλιμενισμού κάθε πλοίου είναι περιορισμένη. Επιπροσθέτως τονίζεται από τον συγκεκριμένο φορέα διαχείρισης πως πρέπει να ληφθεί υπόψιν ότι με βάση την κείμενη νομοθεσία και τις διεθνείς καλές πρακτικές διαχείρισης αποβλήτων, η παραλαβή των καταλοίπων απαιτεί την ανταλλαγή ικανού αριθμού εγγράφων μεταξύ πλοίου και αναδόχου, την έκδοση βεβαιώσεων από τον ανάδοχο, την αρχειοθέτηση σημαντικού αριθμού εγγράφων και βεβαιώσεων, την παρουσία κατάλληλου προσωπικού του αναδόχου στο λιμένα και του συνεχούς ελέγχου νομιμότητας των παραστατικών μεταφοράς. Η ταυτόχρονη παρουσία πλοίων με διαφορετικές ανάγκες, διαφορετικά ρεύματα αποβλήτων προς απόρριψη, διαφορετικών χρονοδιαγραμμάτων δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση. Η συλλογή αποβλήτων από πλοία όσον αφορά υγρά και στερεά απόβλητα εστιάζεται σε συγκεκριμένους κωδικούς από τον ευρωπαϊκό κατάλογο αποβλήτων (ΕΚΑ) και προς τούτο απαιτείται είσοδος με

³²⁹ Σ.Ε.Π. Α.Ε., *Περιορισμός παρόχων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων που εξυπηρετούνται στην περιοχή αρμοδιότητας «Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Μονοπρόσωπη Α.Ε.»*, Πειραιάς, Μάιος 2021, σελ. 3-4.

³³⁰ Σ.Ε.Π. Α.Ε., *Περιορισμός παρόχων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων που εξυπηρετούνται στην περιοχή αρμοδιότητας «Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Μονοπρόσωπη Α.Ε.»*, Πειραιάς, Μάιος 2021, σελ. 4.

συγκεκριμένη διαδικασία εισόδου, αλλά και κίνηση εντός της ΣΕΠ Α.Ε. περί των είκοσι (20) οχημάτων σε ημερήσια βάση³³¹.

Για τους ως άνω λόγους, η ΣΕΠ Α.Ε. δημοσίευσε το 2021 στο διαδίκτυο την πρότασή της αναφορικά με τον περιορισμό αριθμού παρόχων και δη, έναν για τα υγρά και έναν για τα στερεά εφαρμόζοντας τις διατάξεις του άρθρου 6 του ως Κανονισμού 2017/352³³².

4.1.2 Η περίπτωση της Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

Στις 2 Φεβρουαρίου 2018 υπεγράφη «Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΟΛΘ ΑΕ). Η εν λόγω σύμβαση κυρώθηκε με το Ν.4522/2018 (ΦΕΚ 39/Α/07.03.2018)³³³. Οι παρεπόμενες υπηρεσίες για τις οποίες υπέχει υποχρέωση ο ΟΛΘ περιλαμβάνουν, ειδικότερα, μεταξύ άλλων, την υποδοχή απορριμμάτων που προέρχονται από τα σκάφη, συμπεριλαμβανομένης ενδεικτικά, της υποδοχής ιλύος και αποβλήτων πετρελαίου, της απόρριψης λυμάτων και της απομάκρυνσης απορριμμάτων, όπως επίσης και της υποδοχής και διαχείρισης των καταλοίπων φορτίου (όρος 11.2 της Σύμβασης Παραχώρησης). Ο ΟΛΘ μπορεί να προσλαμβάνει τρίτους είτε μέσω υπεργολαβιών, είτε μέσω υποπαραχωρήσεων, αλλά θα παραμένει υπόλογος έναντι του Ελληνικού Δημοσίου για τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα επίπεδα υπηρεσιών. Επίσης, στον όρο 11.3 της Σύμβασης Παραχώρησης διευκρινίζεται ότι πέραν των λιμενικών υπηρεσιών που καθορίζονται στον όρο 11.2, «για όλες τις άλλες διατιθέμενες υπηρεσίες που είθισται να παρέχονται σε λιμένα, ο ΟΛΘ θα προάγει γενικώς τον ανταγωνισμό, επιτρέποντας την πρόσβαση στις απαιτούμενες υποδομές και εγκαταστάσεις, παρέχοντας δίκαιες υποπαραχωρήσεις χωρίς διακρίσεις σε εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών»³³⁴.

Κατ' εφαρμογή των προβλέψεων των άρθρων 3 και 6 του Κανονισμού 2017/352 και στα πλαίσια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και των

³³¹ Σ.Ε.Π. Α.Ε., *Περιορισμός παρόχων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων που εξυπηρετούνται στην περιοχή αρμοδιότητας «Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Μονοπρόσωπη Α.Ε.»*, Πειραιάς, Μάιος 2021, σελ. 6.

³³² Σ.Ε.Π. Α.Ε., *Περιορισμός παρόχων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων που εξυπηρετούνται στην περιοχή αρμοδιότητας «Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Μονοπρόσωπη Α.Ε.»*, Πειραιάς, Μάιος 2021, σελ. 6.

³³³ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, σελ. 15.

³³⁴ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, σελ. 15.

περιβαλλοντικών δεσμεύσεων της, ο φορέας διαχείρισης της ΟΛΘ ΑΕ έκρινε αναγκαίο τον προσδιορισμό του τρόπου παροχής της υπηρεσίας και του μέγιστου αριθμού των παρόχων που δύνανται να προσφέρουν την λιμενική υπηρεσία συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η προστασία και ασφάλεια του περιβάλλοντος και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα του λιμένα, υπό το πρίσμα των αναγκών του λιμένα, των ιδιομορφιών του και πάντοτε εντός του πλαισίου του Κανονισμού 2017/352³³⁵.

Οι παράμετροι που επηρεάζουν την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον λιμένα της Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τη μελέτη στην οποία προέβη η ΟΛΘ ΑΕ, είναι οι εξής³³⁶:

- Ο Λιμένας Θεσσαλονίκης, ως λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος, χαρακτηρίζεται από σημαντική κίνηση, ιδιαίτερα εμπορευματική που αφορά την εγχώρια κυρίως αγορά. Εντούτοις, η εμπορευματική αυτή κίνηση, που μάλιστα απαιτεί σημαντικούς χώρους (εκφόρτωση/φόρτωση, στοιβασία, αποθήκευση, κυκλοφορία οχημάτων κλπ.), εξυπηρετείται σε περιορισμένης έκτασης χερσαία ζώνη, της οποίας η διάταξη (επιμήκης και στενή, κατά μήκος θαλασσιού μετώπου μικρότερου των 3km) δημιουργεί περαιτέρω περιορισμούς ως προς τη διάταξη των επιμέρους χώρων αποθήκευσης, χώρων φορτω/εκφόρτωσης και κυκλοφορίας μηχανημάτων και βαρέων οχημάτων. Άλλωστε, για την κάλυψη των αυξημένων αυτών αναγκών τόσο σε χερσαίους χώρους όσο και μέτωπα παραβολής, μετά από σημαντικό χρονικό διάστημα από την αρχική της αδειοδότηση έχει δρομολογηθεί η επέκταση του έκτου προβλήτα. Συνέπεια, των περιορισμένων αυτών διαθέσιμων χώρων των λιμενικών υποδομών είναι η δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών να καθίσταται εξαιρετικά δύσκολη.

- Οι διαθέσιμοι χώροι του λιμένα Θεσσαλονίκης περιορίζονται ακόμη περισσότερο, δεδομένου ότι ο προβλήτας 1, το κρηπίδωμα 4-8 και η χερσαία έκταση πέριξ αυτών αποτελούν το «ιστορικό τμήμα» του λιμένα που έχει χαρακτηριστεί από το εγκεκριμένο masterplan του λιμένα (2018) «ως ιδιαίτερη λιμενική ενότητα, με χρήσεις που δεν θα σχετίζονται με την εξυπηρέτηση εμπορευματικού μεταφορικού έργου» και στο οποίο φιλοξενούνται πολιτιστικές

³³⁵ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στο λιμένα δικαιοδοσίας της, Θεσσαλονίκη, 2021, σελ. 4 και Ο.Λ.Θ. Α.Ε., Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, σελ. 4.*

³³⁶ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, σελ. 39-41.*

δραστηριότητες. Προσθέτως η Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΘ ΑΕ καθορίζει σημαντικό μέρος της δραστηριότητας που αναπτύσσεται στον προβλήτα 1 ως πολιτιστικής, γεγονός που επιβάλλει τον έλεγχο και περιορισμό της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών στην περιοχή αυτή. Συνεπώς, η πολιτιστική σημασία του τμήματος αυτού του λιμένα, όπως καθορίζεται και από τη Σύμβαση Παραχώρησης, η παρουσία σε αυτό προστατευόμενων μνημείων και γενικότερα η χρήση του από το ευρύ κοινό επιβάλλει τον αυστηρά ελεγχόμενο τρόπο παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε αυτό. Ιδιαίτερα σε ότι αφορά στη λιμενική υπηρεσία συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, που λόγω της συλλογής και μεταφοράς επικίνδυνων και μη αποβλήτων είναι αυξημένης όχλησης και κινδύνου, απαιτείται ο περιορισμός των παρόχων στην απολύτως αναγκαία δραστηριοποίηση, που ούτως ή άλλως δεν είναι αξιόλογη στην περιοχή αυτή του λιμένα (παραβάλλουν μόνο περιστασιακά πλοία της ακτοπλοΐας ή κρουαζιερόπλοια στο κρηπίδωμα 4-8).

- Οι κατευθύνσεις του εγκεκριμένου masterplan του λιμένα (2018) αναφορικά με τη δυνατότητα διαμόρφωσης «λιμενικών ζωνών υποστήριξης βοηθητικών σκαφών λιμένα (Κεντρικού Λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης, πυροσβεστικής υπηρεσίας, πλοηγικής υπηρεσίας, ρυμούλκησης, εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα - bunkering, συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, λάντζες, κλπ.)» μόνο στους Τομείς 4, 9, 10 και 12, επίσης επιβάλλει τον περιορισμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που δύνανται να δραστηριοποιούνται στο λιμένα.

- Οι προβλεπόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις από την εγκεκριμένη επικαιροποίηση του masterplan του λιμένα (το έτος 2019) και ιδίως η ανάγκη αποκλεισμού κάποιων περιοχών λόγω της άναρχης διέλευσης οχημάτων αποτελούν ένδειξη της ανάγκης περιορισμού του κυκλοφοριακού φόρτου εντός του λιμένα, που είναι ούτως ή άλλως αυξημένος λόγω των βαρέων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων. Συνεπώς, και οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών που κάνουν χρήση οχημάτων (όπως είναι οι πάροχοι συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου) θα πρέπει να περιοριστούν στους απολύτως αναγκαίους κατά την ΟΛΘ ΑΕ. Σύμφωνα με την από 02-02-2018 «Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης», ο ΟΛΘ έχει την υποχρέωση να συλλέγει και να διαχειρίζεται με τον δέοντα τρόπο τα απόβλητα των πλοίων και τα κατάλοιπα φορτίου. Η δε παρεχόμενη υπηρεσία οφείλει να είναι επαρκής με απόλυτη ευθύνη του ΟΛΘ, ο οποίος αν και για το σκοπό αυτό δύνανται να προσλαμβάνει τρίτους παραμένει υπόλογος έναντι του Ελληνικού Δημοσίου. Στα πλαίσια αυτά ο ΟΛΘ καλείται να επιλέξει το βέλτιστο τρόπο παροχής της λιμενικής αυτής υπηρεσίας.

- Σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία ο Λιμένας Θεσσαλονίκης οφείλει να διαθέτει λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων από τα πλοία.

Ακόμη, ο ΟΛΘ οφείλει να τηρεί απαρέγκλιτα τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους του λιμένα (ΑΕΠΟ με Α.Π. 203978/21-12-2012 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει), καθώς επίσης και το εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων. Βάσει των ανωτέρω, στο λιμένα έχουν προσδιοριστεί οι κατηγορίες αποβλήτων πλοίων που καλείται να παραλάβει ο λιμένας, έχει καθοριστεί ο αναγκαίος εξοπλισμός για την παροχή της υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου και έχουν προδιαγραφεί συγκεκριμένης δυναμικότητας χώροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων από τα πλοία.

- Η θέση του λιμένα στο μυχό του Θερμαϊκού Κόλπου σε συνδυασμό με το ευαίσθητο και ταυτόχρονα υπό πίεση περιβάλλον του κόλπου, καθώς και το γεγονός ότι το δυτικό τμήμα αυτού βρίσκεται υπό καθεστώς προστασίας Εθνικού Πάρκου, Διεθνούς Σύμβασης RAMSAR και Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000, επιβάλλουν την αυστηρή περιβαλλοντική διαχείριση του λιμένα και τον αυστηρό έλεγχο εν δυνάμει ρυπογόνων δραστηριοτήτων. Επιπλέον, σύμφωνα με το ισχύον Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Κεντρικής Μακεδονίας, η κατάταξη του Κόλπου Θεσσαλονίκης στα Ιδιαίτεως Τροποποιημένα Υδατικά Συστήματα (Ι.Τ.Υ.Σ.), με χαρακτηρισμένα ύδατα μέτριας οικολογικής κατάστασης, καθιστούν ακόμη πιο επιτακτική την ανάγκη βέλτιστης περιβαλλοντικά λειτουργίας του λιμένα, κατά την ΟΛΘ ΑΕ. Στα πλαίσια αυτά, η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών επιτάσσει τον περιορισμό της όποιας δραστηριοποίησης τους (κυκλοφορία οχημάτων, πλους σκαφών, μεταφορές εξοπλισμού και αποβλήτων) στις απολύτως αναγκαίες και κατ' επέκταση τον περιορισμό των παρόχων που δραστηριοποιούνται σε αυτούς στον ελάχιστο δυνατό.

- Στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου Θεσσαλονίκης δεν υπάρχουν άλλες λιμενικές υποδομές (το αλιευτικό καταφύγιο Αγγελοχωρίου και ο αλιευτικός λιμένας Μηχανιώνας βρίσκονται σε σημαντική απόσταση από το λιμένα και επιπλέον δεν προσφέρονται για τον ελλιμενισμό μη αλιευτικών σκαφών) που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τον ελλιμενισμό και την αποθήκευση του πλωτού και χερσαίου εξοπλισμού παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, έτσι ώστε να μην καταλαμβάνονται επιπρόσθετοι χώροι στο λιμένα αυτό καθ' αυτό (δεδομένου ότι η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας προγραμματίζεται προ 24ώρου μεταξύ πλοίου και παρόχου). Άλλωστε, ακόμη και στην περίπτωση που υπήρχαν άλλες λιμενικές υποδομές για την εξυπηρέτηση των παρόχων, ο τακτικός πλους από και προς το λιμένα θα συνέβαλλε στην εντατικοποίηση της ναυσιπλοΐας εντός του κόλπου, που αποτελεί μία από τις βασικές ανθρωπογενείς πιέσεις σε αυτόν με προφανείς αρνητικές επιπτώσεις για το ευαίσθητο θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής.

- Η εγγύτητα του λιμένα στο κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης και σε κεντρικές λειτουργίες αυτής, αλλά και αξιοθέατα επιβάλλει, την ορθή χωροθέτηση χρήσεων εντός της χερσαίας ζώνης του, έτσι ώστε αυτές να προκαλούν την ελάχιστη δυνατή όχληση και να είναι κατά το δυνατόν συμβατές με τις γειτονικές χρήσεις και υποδομές της πόλης. Στα πλαίσια αυτά, οι χερσαίες εγκαταστάσεις ευκολιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων δεν είναι συμβατές με χρήσεις τουρισμού αναψυχής, πολεοδομικού κέντρου και κατοικίας. Επομένως, συνιστάται, από την ΟΛΘ ΑΕ, αυτές να περιορίζονται στα τμήματα του λιμένα που δεν βρίσκονται σε άμεση επαφή με την πόλη. Συνέπεια αυτού είναι ο περαιτέρω περιορισμός των διαθέσιμων χώρων για την κάλυψη των αναγκών των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου και κατ' επέκταση η ανάγκη περιορισμού του αριθμού αυτών.

-Στα πλαίσια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, ο ΟΛΘ επιδιώκει στην παροχή φιλικών προς το περιβάλλον υπηρεσιών και μεριμνά για την πρόληψη της ρύπανσης και τη βέλτιστη περιβαλλοντική απόδοση του λιμένα. Συνεπώς, η επιδιωκόμενη από τον ΟΛΘ μείωση των αρνητικών και αύξηση των θετικών επιπτώσεων που προέρχονται από τις δραστηριότητές της, σε συνδυασμό με τις προαναφερθείσες περιβαλλοντικές και αδειοδοτικές δεσμεύσεις, το καθεστώς προστασίας και τις λειτουργικές ανάγκες του λιμένα επιβάλλουν την εκτίμηση του μέγιστου και απολύτως αναγκαίου αριθμού παρόχων που δύνανται να δραστηριοποιούνται στο Λιμένα Θεσσαλονίκης στη λιμενική υπηρεσία παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου³³⁷.

Από την ανωτέρω ανάλυση της μελέτης και των στοιχείων που χορηγήθηκαν στη τεχνική εταιρεία για να καταρτιστεί, προκύπτει ότι η αξία και σπανιότητα τόσο του θαλάσσιου (Θερμαϊκός Κόλπος) όσο και του παράκτιου χώρου στην περιοχή του λιμένα (προστατευόμενες περιοχές, μνημεία, ιστορικό κέντρο Θεσσαλονίκης), η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και αποφυγής της ρύπανσης μέσω της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, και τέλος τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του λιμένα επιβάλλουν τον περιορισμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών και ιδίως της παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπου φορτίου, σύμφωνα με την ΟΛΘ ΑΕ³³⁸.

Κατά την ΟΛΘ ΑΕ προκύπτει υποχρέωση του παρόχου να διαθέτει τα μέσα για την παραλαβή και προσωρινή αποθήκευση διαφορετικών τύπων αποβλήτων

³³⁷ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, σελ. 39-41.

³³⁸ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, σελ. 39-41-42.

και κατ' επέκταση περισσότερους χώρους, οχήματα και προσωπικό. Κατ' επέκταση αυξημένος αριθμός παρόχων συνεπάγεται δέσμευση περισσότερων ωφέλιμων χώρων του λιμένα, αλλά και επιβάρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου εντός του λιμένα. Επίσης, εκτός από τα πετρελαιοειδή απόβλητα η ετήσια παραλαμβανόμενη ποσότητα των οποίων είναι σημαντική, τα υπόλοιπα απόβλητα χαρακτηρίζονται από μικρές γενικά ποσότητες σε ετήσια βάση, γεγονός που καθιστά κρίσιμης σημασίας τις υποδομές προσωρινής αποθήκευσης αποβλήτων, καθώς παρέχουν στον εκάστοτε πάροχο τη δυνατότητα να συλλέξει ικανή ποσότητα από κάθε είδος αποβλήτου ώστε να είναι αποδοτικότερη η μεταφορά και διάθεσή του. Στα πλαίσια αυτά, και πόσο μάλλον στην περίπτωση αυξημένου αριθμού παρόχων, καλείται ο ΟΛΘ να διαθέτει σημαντικής επιφάνειας ωφέλιμους χώρους για την εγκατάσταση των υποδομών προσωρινής αποθήκευσης κάθε τύπου αποβλήτου³³⁹.

Ο Λιμένας Θεσσαλονίκης αξιοποιεί το σύνολο τόσο των διαθέσιμων χώρων του όσο και των μετώπων παραβολής του για την κάλυψη των αναγκών της εμπορικής και επιβατικής κίνησης, καθώς και των λοιπών λειτουργικών αναγκών του, ενώ όπως προαναφέρθηκε τμήμα του λιμένα αφορά σε πολιτιστικές δραστηριότητες. Συνεπώς, η κατάσταση του λιμένα χαρακτηρίζεται από απουσία αξιοποιήσιμων ελεύθερων χώρων. Έχει κριθεί από την ΟΛΘ ΑΕ πως, στο Λιμένα Θεσσαλονίκης η υπό εξέταση λιμενική υπηρεσία παρέχεται ικανοποιητικά και με ασφάλεια από ένα μόνο πάροχο, εφαρμόζοντας το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, καλύπτοντας απολύτως τις απαιτήσεις των ισχυόντων περιβαλλοντικών όρων του λιμένα και τις συμβατικές υποχρεώσεις του ΟΛΘ. Η ανάγκη προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο Θερμαϊκό Κόλπο και επομένως και στην περιοχή του λιμένα είναι επιτακτική. Ο περιορισμός του αριθμού των πλωτών μέσων και της έντασης κάθε λιμενικής υπηρεσίας συμβάλει προς την κατεύθυνση αυτή. Συνεπώς για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και ασφάλεια της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπου φορτίου, ο Λιμένας Θεσσαλονίκης θα πρέπει να διαθέτει επαρκείς χερσαίους χώρους και ικανό μήκος παραβολής πλωτών μέσων για κάθε πάροχο που θα προσφέρει την εν λόγω υπηρεσία. Δεδομένης της απουσίας επαρκών ελεύθερων χώρων κατάλληλων για το σκοπό αυτό στο λιμένα σε συνδυασμό με το γεγονός ότι μέχρι σήμερα η κάλυψη των αναγκών του λιμένα εκτελείται με αρτιότητα από ένα μόνο πάροχο, εκτιμήθηκε ότι ο ΟΛΘ συνιστάται να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων σε ένα (1) για τα υγρά απόβλητα και ένα (1) για τα στερεά απόβλητα³⁴⁰.

³³⁹ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, σελ. 42.

³⁴⁰ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των*

Για τους παραπάνω λόγους το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΛΘ ΑΕ ενέκρινε το 2021 (με την με αριθμό 7597/30-07-2021 απόφασή του) την υποβολή πρότασης περιορισμού του αριθμού των παρόχων που δραστηριοποιούνται στη λιμενική υπηρεσία ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στο λιμένα δικαιοδοσίας της ΟΛΘ ΑΕ σε έναν (1) πάροχο για την κατηγορία υγρών αποβλήτων και έναν (1) πάροχο για την κατηγορία των στερεών καταλοίπων³⁴¹.

4.1.3 Η περίπτωση της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

Ο Λιμένας της Ηγουμενίτσας έχει χαρακτηριστεί ως ένας από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με την ΟΛΗΓ ΑΕ οι εγκαταστάσεις του Λιμένα Ηγουμενίτσας είναι κατάλληλες για τη διασφάλιση της υψηλής ποιότητας λιμενικών υπηρεσιών, ικανές να δεχθούν όλων των ειδών τα απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου από όλα τα είδη των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗΓ ΑΕ³⁴².

Ο φορέας διαχείρισης της ΟΛΗΓ ΑΕ ισχυρίστηκε πως ο λιμένας είναι ήδη βεβαρημένος με τους αναγκαίους ελέγχους για την αποτροπή της παράνομης μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων. Είναι πραγματικά αδύνατον, σύμφωνα με τον ΟΛΗΓ, να αναπτύξει διοικητικές δομές και γραφειοκρατικές διαδικασίες, οι οποίες θα επιτρέπουν την υλοποίηση των παραπάνω επί ενός εκ των προτέρων αγνώστου αριθμού παρόχων. Μοναδική λύση συμμόρφωσης του ΟΛΗΓ με τα παραπάνω είναι ο περιορισμός των παρόχων σε δύο, έναν (1) πάροχο για την κατηγορία υγρών αποβλήτων και έναν (1) πάροχο για την κατηγορία των στερεών καταλοίπων, που θα επιτρέψει στον Οργανισμό να εφαρμόσει το σύνολο των ανωτέρω αρχών και διαδικασιών απρόσκοπτα. Συναφώς, επισημαίνεται ότι επί ενός παρόχου ανά είδος, η τιμωρητική διαδικασία σε περίπτωση ρύπανσης καθίσταται απλή, σαφής και συγκεκριμένη³⁴³.

Η θέση της ΟΛΗΓ ΑΕ είναι πως προκειμένου να προσφέρει στους χρήστες ευκολίες υποδοχής με τον πλέον προσηκόντα τρόπο οφείλει να παρέχει στους

λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, σελ. 42-43.

³⁴¹ Ο.Λ.Θ. Α.Ε., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στο λιμένα δικαιοδοσίας της, Θεσσαλονίκη, 2021, σελ. 5.

³⁴² Ο.Λ.ΗΓ.Α.Ε., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε., Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 7.

³⁴³ Ο.Λ.ΗΓ.Α.Ε., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε., Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 8-9.

παρόχους λιμενικών υπηρεσιών κατάλληλο χώρο (χερσαίο και θαλάσσιο) για την ετοιμότητα του εξοπλισμού για την άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών. Πιο συγκεκριμένα, οφείλει και παρέχει χερσαίο χώρο για την ετοιμότητα του εξοπλισμού και των μέσων (απορριμματοφόρα, βυτία, οχήματα μεταφοράς κάδων, containers, δεξαμενές κ.λπ.) και θαλάσσιο χώρο για τον ελλιμενισμό των πλωτών μέσων, στην περίπτωση που αυτά χρειαστεί να συνδράμουν στην άρτια εκτέλεση της υπηρεσίας. Ο χώρος αυτός είναι εντός της περιοχής αρμοδιότητάς της, προκειμένου ο πάροχος της υπηρεσίας να είναι έτοιμος να εξυπηρετήσει το πλοίο ανά πάσα ώρα και στιγμή που απαιτηθεί παράδοση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου. Ο ΟΛΗΓ υποστηρίζει πως με δεδομένο ότι κατά τον Κανονισμό 2017/352, ο πάροχος της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, μπορεί να εκτελέσει την υπηρεσία μέσω σταθερής, κινητής ή πλωτής εγκατάστασης ικανής να δέχεται απόβλητα ή κατάλοιπα πλοίου, είναι προφανές ότι η κίνηση του λιμένα της Ηγουμενίτσας δεν επιτρέπει την παροχή του αναγκαίου χώρου σε πολλούς ενδιαφερόμενους παρόχους. Σημειωτέον ότι στις λιμενικές υπηρεσίες συγκαταλέγονται και ο εφοδιασμός με καύσιμο, η διακίνηση φορτίων, η πρόσδεση, υπηρεσίες επιβατών, πλοήγηση, για την προσήκουσα εκτέλεση των οποίων οι εν λόγω πάροχοι δεσμεύουν αντίστοιχο χώρο³⁴⁴.

Επίσης η ασφάλεια του Λιμένα Ηγουμενίτσας είναι κύριο μέλημα που πρέπει να εφαρμόζεται. Η στρατηγική και κομβική θέση του Λιμένα Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο όγκο φορτίων και επιβατικής κίνησης, καθώς και με το τεράστιο πρόβλημα μεταναστευτικών ροών και ειδικότερα της προσπάθειας μετακίνησης μεταναστών στην ευρωπαϊκή ενδοχώρα, δημιουργεί την ανάγκη για την λήψη αυστηρών και λειτουργικών μέτρων ασφάλειας σύμφωνα με το σχετικό σχέδιο Αξιολόγησης Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Α.Α.Λ.Ε.) και το Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (Σ.Α.Λ.Ε.), τα οποία λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες των λιμενικών εγκαταστάσεων και εν συνεχεία προσδιορίζουν τις ακολουθητέες διαδικασίες, τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται και τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιούνται, εφαρμόζοντας τα πρότυπα ασφαλείας του I.S.P.S (International Ship and Port Facility Security Code), κύριος στόχος του οποίου είναι η ασφάλεια όλου του εμπλεκόμενου προσωπικού και επιβατηγού κοινού που βρίσκεται και επιχειρεί εντός του Λιμένα. Εκτιμάται από την ΟΛΗΓ ΑΕ ότι η ύπαρξη πολλών παρόχων δραστηριοποιούμενων ταυτοχρόνως με βαρέα οχήματα στο οδικό δίκτυο της χερσαίας ζώνης Λιμένα και στις εισόδους αυτής, σε συνδυασμό με την ήδη υπάρχουσα επιβαρυμένη κατάσταση, που οφείλεται στον μεγάλο όγκο διακινούμενων οχημάτων εντός της λιμενικής ζώνης, θα επιβαρύνει τον βαθμό απασχόλησης του ελεγκτικού μηχανισμού και κατ'

³⁴⁴ Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.*, Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 9.

επέκταση την απόδοση διαχείρισης αντιμετώπισης επερχόμενου κινδύνου και επίπεδου τρωτότητας, ενώ παράλληλα αυξάνει κατά πολύ τον χρόνο ανταπόκρισης για την εξυπηρέτηση των πλοίων³⁴⁵.

Επίσης η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών επιτυγχάνεται με τη σωστή παρακολούθηση της παροχής ευκολιών υποδοχής (διαχωρισμός ειδικών ρευμάτων, σωστή χρήση αποθηκευτικών μέσων, έγκαιρη άφιξη και αναχώρηση από το πλοίο) και με την ιχνηλασιμότητα των παραδιδόμενων ρευμάτων αποβλήτων. Στην περίπτωση των πολλών παρόχων, ο Οργανισμός θεωρεί πως το υφιστάμενο προσωπικό του αδυνατεί να ελέγξει την όλη διαδικασία. Η ΟΛΗΓ ΑΕ έχει περιβαλλοντικούς στόχους και αυτοί επιτυγχάνονται όταν η ίδια εποπτεύει, επιβλέπει, ελέγχει και παρακολουθεί την όλη διαδικασία των αποβλήτων/καταλοίπων φορτίου που διαχειρίζονται στον χώρο αρμοδιότητάς της. Προκειμένου να είναι σε θέση να ελέγξει, να εποπτεύσει και να παρακολουθήσει το έργο των παρόχων υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων θα πρέπει αρχικά να προσληφθεί το απαιτούμενο προσωπικό. Έπειτα, το συγκεκριμένο προσωπικό πρέπει να εκπαιδευτεί στο αντικείμενο και τις διαδικασίες των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και να στελεχώσει ένα τμήμα που θα ασχολείται αποκλειστικά με τον έλεγχο, την εποπτεία και την παρακολούθηση των παρόχων υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Ενδεικτικά, οι εργασίες που θα πρέπει το συγκεκριμένο τμήμα να διεκπεραιώνει αποτελεσματικά είναι η συμφωνία μηνιαίων εκκαθαρίσεων των τελών ανά πάροχο, η συμφωνία μηνιαίων εκκαθαρίσεων των τιμολογίων παροχής υπηρεσιών ανά πάροχο, ο έλεγχος ότι τα εκδιδόμενα τιμολόγια των παρόχων δεν είναι υψηλότερα από τα εγκεκριμένα του Οργανισμού, ο έλεγχος ότι κατά την εκτέλεση του έργου οι πάροχοι συμμορφώνονται απόλυτα με το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης του Οργανισμού, ο έλεγχος ότι κατά την διάρκεια του έργου βρίσκονται σε ισχύ όλες οι άδειες όλων των παρόχων καθώς και οι άδειες και τα πιστοποιητικά των συλλεκτικών τους μέσων, ο έλεγχος αν γίνεται νόμιμα η τελική διάθεση των αποβλήτων, η υποβολή αναφορών προς Υπουργεία και Αρχές, η ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τις υπηρεσίες που προσφέρονται ανά πάροχο και η εκκαθάριση τελών, πλοίων των χρηστών κ.ο.κ. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο όγκος των υποχρεώσεων του Οργανισμού για το συγκεκριμένο έργο αυξάνεται δραματικά για κάθε επιπλέον πάροχο, σύμφωνα με την ΟΛΗΓ ΑΕ. Είναι σαφές ότι η έλλειψη περιορισμού στον αριθμό των παρόχων, πέραν από τους λόγους που προαναφέρθηκαν, θα καθιστούσε ακόμα πιο δυσχερή την εποπτεία της διαδικασίας και θα οδηγούσε σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες τον Οργανισμό προκειμένου να είναι σε θέση να εποπτεύει, να ελέγχει και να παρακολουθεί όλο το αντικείμενο των υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης

³⁴⁵ Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.*, Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 9-10.

των αποβλήτων. Επιπρόσθετα, λαμβάνοντας υπόψη ότι το λιμάνι ευρίσκεται εντός του αστικού ιστού, η μείωση των διακινήσεων αποβλήτων και των καταλοίπων μέσω βαρέων οχημάτων εντός του αστικού ιστού είναι σημαντικός παράγοντας, που αποτρέπει την επιδείνωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης³⁴⁶.

Αναφορικά με τα στερεά απόβλητα από πλοία, σημειώνεται από την ΟΛΗΓ ΑΕ πως οι συλλεχθείσες ποσότητες στερεών αποβλήτων κυμαίνονται στους 500 τόνους το έτος. Ο μεγαλύτερος όγκος είναι αυτός των μη επικίνδυνων αποβλήτων, άλλως στερεών οικιακού τύπου απορριμμάτων, η διάθεση των οποίων γίνεται σε συγκεκριμένη μονάδα, η οποία δέχεται τα απόβλητα συγκεκριμένες ημέρες και ώρες, με αποτέλεσμα η κίνηση προς την μονάδα πολλών παρόχων συγχρόνως να καθίσταται προβληματική³⁴⁷.

Αναφορικά με τα υγρά απόβλητα από πλοία, διευκρινίζεται από την ΟΛΗΓ ΑΕ ότι η ευρωπαϊκή τακτική των πολλών παρόχων αφορά αποκλειστικά και μόνο τη συλλογή και τη μεταφορά των αποβλήτων και όχι την επεξεργασία τους. Λόγω του γεγονότος ότι στα πετρελαιοειδή απόβλητα το μεγαλύτερο κόστος για τον πάροχο είναι το κόστος διαχείρισης και επεξεργασίας τους, για την βιωσιμότητα των εν λόγω περιβαλλοντικών υπηρεσιών, τα ευρωπαϊκά λιμάνια έχουν αποφασίσει να αναθέτουν αποκλειστικά και μόνο σε έναν πάροχο την διαχείρισή τους, εξασφαλίζοντας έτσι την ποιότητα της επεξεργασίας τους χωρίς τον κίνδυνο της ανεύθυνης και ανεξέλεγκτης διάθεσής τους. Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι η διαχείριση πετρελαιοειδών υγρών αποβλήτων δύναται να γίνεται και μέσω προσωρινής αποθήκευσης σε πλωτή μονάδα (δεξαμενοσλέπι) έως την παράδοσή τους σε κατάλληλη μονάδα επεξεργασίας αυτών. Η πλωτή αυτή μονάδα θα διατίθεται από τον κάθε έναν ιδιώτη ανάδοχο, ο οποίος θα μεριμνά για τη συντήρηση και την απρόσκοπτη λειτουργία του, με την Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) της μονάδας να εκδίδεται στο όνομα του φορέα διαχείρισης λιμένα ως αναπόσπαστη προϋπόθεση της περιβαλλοντικής συμμόρφωσής του. Από τα ανωτέρω συνάγεται το συμπέρασμα ότι κρίνεται σκόπιμος ο περιορισμός των παρόχων υπηρεσιών συλλογής και διάθεσης πετρελαιοειδών αποβλήτων, δεδομένου ότι αφενός δεν είναι εφικτό (από άποψη διάθεσης πόρων και δυναμικού) να εκδίδει ο φορέας άδειες για περισσότερες μονάδες προσωρινής αποθήκευσης για χρήση από κάθε έναν πάροχο, κατά την ΟΛΗΓ ΑΕ, αφετέρου και κατά μείζονα λόγο δεν είναι δυνατός ο ελλιμενισμός πολλών πλωτών μονάδων καθόσον ο Λιμένας

³⁴⁶ Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε., Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 10-11.

³⁴⁷ Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε., Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 11.

Ηγουμενίτσας έχει περιορισμένη θαλάσσια ζώνη λόγω της στρατηγικής θέσης του και της εμπορικής σημασίας του για την γραμμή της Αδριατικής και χαρακτηρίζεται από συχνή κίνηση μεγάλων επιβατηγών πλοίων³⁴⁸.

Συμπληρωματικά η ΟΛΗΓ ΑΕ ισχυρίζεται πως η τυχόν δραστηριοποίηση πολλών παρόχων στο αντικείμενο των ευκολιών υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων μπορεί να δημιουργήσει βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα τα κάτωθι³⁴⁹:

α) Στα ευρωπαϊκά λιμάνια, όπου υπάρχουν πολλοί πάροχοι, οι τιμές παραλαβής και μεταφοράς των πετρελαιοειδών αποβλήτων είναι πολλαπλάσια μεγαλύτερες των ελληνικών λιμανιών. Επιπρόσθετα, ενώ αρχικά θα ευνοηθούν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες και οι εκπρόσωποι των πλοίων, καθώς οι πάροχοι με χαμηλό κόστος λειτουργίας θα είναι σε θέση να προσφέρουν πολύ χαμηλές τιμές, ωστόσο μακροπρόθεσμα αυτό θα αναγκάσει εκ των πραγμάτων τους παρόχους με υψηλό κόστος λειτουργίας και άρα μεγάλες επενδύσεις σε μέσα, εξοπλισμό, τεχνολογία και ανθρώπινο δυναμικό να προσαρμοστούν στα δεδομένα αυτά και να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους, ώστε να ανταπεξέλθουν στην προσφορά των χαμηλών τιμών. Ως εκ τούτου, οι φορείς διαχείρισης των λιμένων θα καλύπτουν την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων με παρόχους περιορισμένων μέσων και δυνατοτήτων. Υπενθυμίζεται ότι οι φορείς διαχείρισης λιμένων είναι υπόχρεοι σε καταβολή αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην παραλαβή των αποβλήτων των πλοίων. Επίσης, στην περίπτωση αυτή η μη ύπαρξη σταθερού τιμολογίου δημιουργεί ασταθές οικονομικό περιβάλλον για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τους εκπροσώπους τους καθώς ενδέχεται η προσφορά χαμηλών τιμών να μην συνεχιστεί και στο μέλλον, χωρίς την οποιαδήποτε εγγύηση για αύξηση και της ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας.

β) Ο συνεχής ανταγωνισμός, η επιλεκτική εξυπηρέτηση των πλοίων και η μείωση του κόστους λειτουργίας με σκοπό την επίτευξη μεγαλύτερου ποσοστού κέρδους θα οδηγήσουν στην εκφύλιση της ποιότητας επεξεργασίας και στην ανεύθυνη και ανεξέλεγκτη διαχείριση και επεξεργασία των αποβλήτων. Από αυτό θα επωφεληθούν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες και οι εκπρόσωποι των πλοίων, αλλά πιθανότατα θα υπάρξει μεγάλος κίνδυνος για το περιβάλλον και το κύρος της Ελλάδας, με αποτέλεσμα την καταγγελία της χώρας στα αρμόδια

³⁴⁸ Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.*, Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 11-12.

³⁴⁹ Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.*, Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 12-13.

ευρωπαϊκά όργανα, με τις οποίες ποινικές συνέπειες επακολουθούν για τον φορέα διαχείρισης του λιμένα, καθώς θεωρείται αν όχι παραγωγός του αποβλήτου σίγουρα συμπαγωγός.

γ) Αποδυναμώνονται οι ελεγκτικοί μηχανισμοί των Υπουργείων Περιβάλλοντος και Ναυτιλίας, των φορέων διαχείρισης και των λιμενικών και τελωνειακών Αρχών, διότι ο συνεχής έλεγχος, που είναι απαραίτητος λόγω της σοβαρότητας του έργου, δύναται να είναι ευχερής στον έναν πάροχο, ενώ αντίθετα στους πολλούς παρόχους με την αύξηση των «ελεγκτέων στόχων», ο έλεγχος καθίσταται από δυσχερέστατος έως αδύνατος.

δ) Οδηγεί σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες τους φορείς διαχείρισης λιμένων, καθώς προκειμένου να είναι σε θέση να εποπτεύουν, να παρακολουθούν και να ελέγχουν το έργο των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους το απαιτούμενο και ειδικά καταρτισμένο προσωπικό που θα επιφορτιστεί αποκλειστικά και μόνο με την εκτέλεση ανά πάροχο του ειδικού αυτού αντικειμένου (με αρμοδιότητες όπως η ιχνηλασιμότητα των προς διάθεση αποβλήτων, οι μηνιαίες εκκαθαρίσεις ανά χρήστη λιμένα και πάροχο, ο έλεγχος τήρησης του Σχεδίου Παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, η ισχύς αδειών και πιστοποιητικών ανά πάροχο καθώς και των συλλεκτικών τους μέσων, η υποβολή αναφορών προς Υπουργεία και Αρχές κ.λπ.).

ε) Το άνοιγμα της αγοράς σε συνθήκες ελευθέρου ανταγωνισμού δεν επιβάλλει την υποχρέωση εξυπηρέτησης όλων των χρηστών του λιμένα, ανεξαρτήτως του εάν τακτοποιούν τις οικονομικές τους υποχρεώσεις ή όχι, αντίθετα μπορεί να αναγκάσει τους παρόχους να διακόψουν την παροχή υπηρεσιών σε χρήστες με οικονομικές οφειλές. Ποιος από τους παρόχους θα έχει την ευθύνη στην περίπτωση αυτή;

Από τα ανωτέρω συνάγεται από την ΟΛΗΓ ΑΕ πως πληρούνται οι προϋποθέσεις προσφυγής στη διαδικασία του περιορισμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗΓ ΑΕ κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 6 του Κανονισμού 2017/352 και προτάθηκε το 2020 η έναρξη της εν λόγω διαδικασίας, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352. Η ΟΛΗΓ ΑΕ, για τους λόγους που αναφέρθηκαν ανωτέρω προέβη σε περιορισμό του αριθμού παρόχων και συγκεκριμένα σε έναν (1) πάροχο για την κατηγορία υγρών αποβλήτων και έναν (1) πάροχο για την κατηγορία των στερεών αποβλήτων³⁵⁰.

Ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) διατύπωσε παρατηρήσεις, κατά το άρθρο 6 παρ. 2 του Κανονισμού 2017/352, επί της

³⁵⁰ Ο.Λ.ΗΓ.Α.Ε., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε., Ηγουμενίτσα, Δεκέμβριος 2020, σελ. 13.

ανωτέρω πρόσκλησης σε δημόσια διαβούλευση της Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας ΑΕ, σχετικά με την ανωτέρω πρότασή της για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων³⁵¹. Ο ΣΕΕΝ έχει ως σκοπό, σύμφωνα με το άρθρο 3 του καταστατικού του, μεταξύ άλλων, την προαγωγή και προστασία των επαγγελματικών επιδιώξεων και των συμφερόντων των μελών του. Μέλη του ΣΕΕΝ είναι, κατά το άρθρο 5 περ. α' του καταστατικού του, οι εταιρείες ιδιοκτήτριες ή διαχειρίστριες επιβατηγών πλοίων υπό ελληνική ή άλλη κοινοτική σημαία, εφόσον είναι εγνωσμένων ελληνικών ή κοινοτικών συμφερόντων. Εν τοις πράγμασι, όλα τα μέλη του ΣΕΕΝ είναι εταιρείες ιδιοκτήτριες επιβατηγών πλοίων και επομένως υπογραμμίζει πως είναι πρόδηλο το έννομο συμφέρον του ΣΕΕΝ να υποβάλει παρατηρήσεις, προς το σκοπό της συμμόρφωσης της ΟΛΗΓ ΑΕ με το γράμμα και το πνεύμα του Κανονισμού 2017/352, που συνίσταται στην απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων και στην ανάπτυξη του ελεύθερου ανταγωνισμού στον τομέα αυτό, που θα οδηγήσει στη μείωση των συναφών χρεώσεων για την αποκομιδή των αποβλήτων³⁵². Ο σκοπός της διαβούλευσης είναι η δημόσια συζήτηση με ενδιαφερόμενους φορείς (φυσικά και νομικά πρόσωπα) και η λήψη ενδεχομένων τεκμηριωμένων παρατηρήσεων – σχολίων – απόψεων επί των περιεχομένων αυτών. Λαμβάνοντας γνώση της δημόσιας διαβούλευσης της Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας ΑΕ, με σκοπό τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων σε ένα (1) για την κατηγορία των στερεών και ένα (1) για την κατηγορία των υγρών αποβλήτων, ο ΣΕΕΝ παρενέβη στη σχετική διαδικασία, κατ' άρθρο 6 παρ. 2 Κανονισμού 2017/352, και έθεσε υπόψη της ΟΛΗΓ τα ακόλουθα (τονίζοντας εξ αρχής την πλήρη αντίθεσή του στην, όπως επισημαίνει, μη νόμιμη, αναιτιολόγητη και ατεκμηρίωτη πρόταση αυτή, που οδηγεί στη διαιώνιση του μονοπωλίου παροχής υπηρεσιών)³⁵³:

Στην υπό διαβούλευση πρόταση διατυπώνεται η θέση ότι «οι προτάσεις – παρατηρήσεις των συμμετεχόντων που θα κατατεθούν στη δημόσια διαβούλευση, θα αξιολογηθούν, πλην όμως δεν δεσμεύουν την υιοθέτηση αυτών από την ΟΛΗΓ ΑΕ, η οποία δια του αρμοδίου οργάνου (δηλαδή του Διοικητικού Συμβουλίου) θα αποφασίσει με αντικειμενικά κριτήρια, εξασφαλίζοντας την ασφάλεια, την προστασία και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών». Ωστόσο ο φορέας που εκ των προτέρων διακηρύσσει ότι δεν δεσμεύεται από τις απόψεις των συμμετεχόντων στη διαβούλευση δεν ανταποκρίνεται στο θεσμικό καθήκον που υπέχει βάσει των σχετικών διατάξεων να τις λάβει υπόψη, σύμφωνα με τον ΣΕΕΝ. Οι

³⁵¹ Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ*, Φεβρουάριος 2021, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³⁵² Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ*, Φεβρουάριος 2021.

³⁵³ Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ*, Φεβρουάριος 2021.

διατάξεις του Κανονισμού 2017/352 επαναλαμβάνουν γενική αρχή, επιτάσσοντας στην παράγραφο 52 του προοιμίου του Κανονισμού ότι «είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι ζητείται τακτικά η γνώμη των χρηστών των λιμένων και άλλων εμπλεκόμενων σχετικά με κομβικά ζητήματα που σχετίζονται με την ορθή ανάπτυξη του λιμένα, την πολιτική του περί χρεώσεων, την απόδοσή του και την ικανότητά του να προσελκύει και να δημιουργεί οικονομικές δραστηριότητες». Ο ΣΕΕΝ επισημαίνει πως σύμφωνα με τις παραδοχές της νομικής επιστήμης, από το δικαίωμα συμμετοχής των ενδιαφερομένων σε δημόσια διαβούλευση και της προηγούμενης ακρόασης απορρέουν δύο αξιώσεις, η αξίωση για διατύπωση των απόψεων τους επί των πραγματικών περιστατικών που επικαλείται το αρμόδιο όργανο, εν προκειμένω ο ΟΛΗΓ, ως δημόσιος φορέας, και η αξίωση του να ληφθούν υπόψη από τα διοικητικά όργανα οι ισχυρισμοί του. Μπορεί μεν να μην υποχρεούται να υιοθετήσει πλήρως τις θέσεις των συμμετεχόντων στη διαβούλευση, αλλά να εντάξει στην απόφασή του όσα στοιχεία κρίνονται εύλογα και αντικειμενικά. Πιο συγκεκριμένα, το όργανο που καλεί ενδιαφερόμενους σε διαβούλευση δεν υποχρεούται μεν να υιοθετήσει ή να αντικρούσει μεμονωμένα κάθε ισχυρισμό που έχει προβάλει ο ενδιαφερόμενος, αλλά οφείλει να εξετάσει τη βασιμότητα των ουσιωδών στοιχείων. Άλλως, τονίζει ο ΣΕΕΝ, δεν έχει κανένα νόημα η διαδικασία διαβούλευσης και μπορεί υπό την οπτική αυτή να θεωρηθεί μια καταχρηστική διαδικασία³⁵⁴.

Πρωτίστως, με ιδιαίτερη έκπληξη, ο ΣΕΕΝ παρατηρεί ότι η ΟΛΗΓ ΑΕ με επιχειρήματα αβάσιμα, αόριστα και γενικόλογα επιχειρεί να τεκμηριώσει ότι δήθεν είναι αδύνατη η απελευθέρωση της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων. Το σύνολο της επιχειρηματολογίας είναι έωλο κατά τον ΣΕΕΝ. Ο ΟΛΗΓ περιορίζει τους παρόχους σε ένα (1) για τα στερεά και σε ένα (1) για τα υγρά απόβλητα επικαλούμενος «κινδύνους» και «προβλήματα» από την παράλληλη δραστηριοποίηση «αόριστου» αριθμού παρόχων, παραβλέποντας σκοπίμως (ισχυρίζεται ο ΣΕΕΝ) ότι σε όλη την ελληνική επικράτεια δραστηριοποιούνται μόνο δύο ως τρεις εταιρείες στη συλλογή στερεών αποβλήτων πλοίων (η Antipollution ANE, η North Aegean Slops ΑΕ και η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος ΑΕ) και μόνο δύο εταιρείες στη συλλογή υγρών αποβλήτων πλοίων (η ΗΕC ΑΕ και η North Aegean Slops ΑΕ). Επομένως ο ΣΕΕΝ συμπεραίνει πως η απελευθέρωση της υπηρεσίας, λόγω του εξαιρετικά περιορισμένου αριθμού των εταιρειών που εν δυνάμει θα επιδίωκαν να δραστηριοποιηθούν, είναι εκ των πραγμάτων αδύνατο να προκαλέσει τα προβλήματα που προσχηματικά επικαλείται ο Ο.Λ.ΗΓ³⁵⁵.

³⁵⁴ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 1. Σημασία της διαβούλευσης, Φεβρουάριος 2021.

³⁵⁵ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 2. Προκαταρκτική παρατήρηση: Ο διαχειριστής Λιμένα ομολογεί ότι δεν επιθυμεί το άνοιγμα της αγοράς και τον ελεύθερο ανταγωνισμό, Φεβρουάριος 2021.

Σε κάθε περίπτωση ο ΣΕΕΝ επισημαίνει ότι ο αριθμός των παραδόσεων αποβλήτων και ο αντίστοιχος όγκος αποβλήτων δεν θα αυξηθεί αν δραστηριοποιούν περισσότεροι του ενός πάροχοι και επομένως δεν συντρέχει οποιοσδήποτε λόγος περιορισμού του αριθμού τους. Για τον ΣΕΕΝ όπως προκύπτει από το ίδιο το περιεχόμενο του εγγράφου του ΟΛΗΓ που τίθεται σε διαβούλευση, ο διαχειριστής του λιμένα Ηγουμενίτσας είναι εξ αρχής αντίθετος στην ανάπτυξη του ελεύθερου ανταγωνισμού στις εν λόγω υπηρεσίες. Ο ΟΛΗΓ, αν και επικαλείται τον Κανονισμό 2017/352, δεν επιθυμεί να τον εφαρμόσει, αλλά επιδιώκει να διατηρήσει το καθεστώς μονοπωλίου που επί σειρά ετών έχει επιβάλει εις βάρος των χρηστών του Λιμένα, σύμφωνα με το επιχείρημα του ΣΕΕΝ. Κατ' επίκληση των όλως εξαιρετικών διατάξεων του άρθρου 6 του Κανονισμού επιδιώκει η ΟΛΗΓ ΑΕ να άρει όλες τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από αυτόν και να εγκαθιδρύσει επ' αόριστον ένα μονοπώλιο παροχής των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων, τις οποίες θα παρέχει μόνο ένας πάροχος. Συνεπώς μόνο τύποις ακολουθείται η διαδικασία διαβούλευσης και ως τέτοια δεν είναι νόμιμη, αλλά επιδιώκει να περιγράψει το γράμμα και το πνεύμα του Κανονισμού 2017/352³⁵⁶.

Επίσης ο ΣΕΕΝ τονίζει πως στο κείμενο του Κανονισμού 2017/352 προβλέπεται ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, αλλά αυτός αποτελεί την εξαίρεση και πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε ιδιαίτερες περιπτώσεις. Συνεχίζει αναφέροντας πως όταν πρόκειται για εξαίρεση από έναν κανόνα, η νομική επιστήμη ερμηνεύει την όποια εξαίρεση ως εξής: πρώτον υιοθετεί μια συστατική ερμηνεία των σχετικών διατάξεων και απαιτεί ειδική, δηλαδή εμπειριστατωμένη αιτιολογία για να δικαιολογηθεί η εξαίρεση. Την ανάγκη αυτή τονίζει ο Κανονισμός 2017/352 καθώς επισημαίνεται πως, «Κάθε περιορισμός του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να αιτιολογείται με σαφείς και αντικειμενικούς λόγους και να μην δημιουργεί δυσανάλογα εμπόδια στην αγορά». Έτσι, επί παραδείγματι, ο ΣΕΕΝ θεωρεί πως ενδεχόμενες αυξημένες διαδικαστικές ή γραφειοκρατικές υποχρεώσεις που τυχόν προκύψουν για τον διαχειριστή λιμένα από τη δραστηριοποίηση περισσότερων παρόχων ή η αναγκαιότητα απασχόλησης και εκπαίδευσης περισσότερου προσωπικού ή η ανακατανομή του ανθρωπίνου δυναμικού του διαχειριστή ή το ενδεχόμενο μεγαλύτερο ελεγκτικό έργο του διαχειριστή κλπ. δεν προβλέπονται και δεν μπορούν να αποτελέσουν νόμιμους λόγους περιορισμού του αριθμού των παρόχων³⁵⁷.

Στη συνέχεια ο ΣΕΕΝ αναφέρει πως από το γράμμα και από το πνεύμα του Κανονισμού 2017/352 προκύπτει ότι ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων, σε περίπτωση συνδρομής κάποιας από τις εξαιρετικές περιπτώσεις του άρθρου

³⁵⁶ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 2. Προκαταρκτική παρατήρηση: Ο διαχειριστής Λιμένα ομολογεί ότι δεν επιθυμεί το άνοιγμα της αγοράς και τον ελεύθερο ανταγωνισμό, Φεβρουάριος 2021.

³⁵⁷ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 4. Ο περιορισμός των παρόχων είναι η εξαίρεση όχι ο κανόνας, Φεβρουάριος 2021.

6, πρέπει να είναι σύμφωνος με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία άλλωστε είναι συνταγματικά κατοχυρωμένη και αποτελεί γενική αρχή του ενωσιακού δικαίου. Επομένως η απόφαση του διαχειριστή λιμένα για τον περιορισμό των παρόχων επιβάλλεται να μην υπερβαίνει τα όρια εκείνα που είναι αναγκαία για την εξυπηρέτηση κάποιου από τους σκοπούς του άρθρου 6 παρ. 1 του Κανονισμού και υπό την προϋπόθεση φυσικά ότι πράγματι συντρέχει κάποιος εξαιρετικός λόγος που να δικαιολογεί τον περιορισμό τους. Η ΡΑΛ με την Οδηγία 3/2020 έχει κρίνει πως «2. ...Είναι αυτονόητο ότι ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων θα πρέπει να αιτιολογείται ειδικά όχι μόνον ότι είναι πρόσφορο μέσο για την καλύτερη παροχή της λιμενικής υπηρεσίας αλλά και αναγκαίο, με την έννοια ότι δεν υπάρχει άλλος τρόπος που να εξασφαλίζει το ζητούμενο αποτέλεσμα χωρίς να θίγει τον ελεύθερο ανταγωνισμό»³⁵⁸. Ειδικότερα η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλει, ακόμα κι αν συντρέχει κάποιος από τους λόγους του άρθρου 6 παρ. 1 Κανονισμού 2017/352, ο περιορισμός των παρόχων να γίνεται στο μεγαλύτερο δυνατό αριθμό και μόνο σε εντελώς εξαιρετικές περιπτώσεις, υπό αυστηρές συνθήκες και όρους, θα μπορούσε να αρθεί καθ' ολοκληρίαν ο ελεύθερος ανταγωνισμός, με την ανάθεση των υπηρεσιών μόνο σε ένα πάροχο. Έτσι, αν επί παραδείγματι η στενότητα χώρου - γης (άρθρο 6 παρ. 1 περ. α Κανονισμού 2017/352) δικαιολογεί την παράλληλη δραστηριοποίηση τριών παρόχων, όχι όμως και περισσότερων, τότε ο διαχειριστής δεν μπορεί να καθορίσει μικρότερο αριθμό δραστηριοποιουμένων παρόχων. Είναι αυτονόητο συνεπώς ότι η σχετική απόφαση του παρόχου θα πρέπει να αιτιολογείται και ως προς τον αριθμό των παρόχων, στους οποίους περιορίζεται η δραστηριοποίηση. Εν προκειμένω, σύμφωνα με τον ΣΕΕΝ, ο ΟΛΗΓ τείνει να αποφασίσει να παράσχει τη δυνατότητα δραστηριοποίησης αποκλειστικά σε ένα μόνο πάροχο ανά κατηγορία αποβλήτων (στερεά και υγρά), ο οποίος δεν αποκλείεται να είναι και το ίδιο πρόσωπο, με συνέπεια να αποκλείεται πλήρως ο ελεύθερος ανταγωνισμός, χωρίς απολύτως καμία αιτιολογία ως προς το ότι, με τις δεδομένες συνθήκες, δεν θα μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν δύο ή ακόμα και περισσότερα πρόσωπα στην παροχή των υπηρεσιών. Η επιχειρηματολογία του διαχειριστή λιμένα είναι κατά τον ΣΕΕΝ εσφαλμένη, καθόσον εκκινεί από το δεδομένο ότι δήθεν θα δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός παρόχων, ενώ δεν έχει καν εξεταστεί αν οι επικαλούμενες δυσχέρειες θα υφίσταντο και στην περίπτωση που επιχειρούν λιγότεροι πάροχοι στο λιμένα. Ιδίως ενόψει του ότι σε όλη την Ελληνική Επικράτεια δραστηριοποιούνται μόνο δύο ως τρεις εταιρείες στη συλλογή στερεών αποβλήτων πλοίων (Antipollution ANE, North Aegean Slops ΑΕ και Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος ΑΕ) και μόνο δύο εταιρείες στη συλλογή υγρών αποβλήτων πλοίων (HEC ΑΕ και North Aegean

³⁵⁸ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 4. Ο περιορισμός των παρόχων είναι η εξαίρεση όχι ο κανόνας, Η αρχή της αναλογικότητας, Φεβρουάριος 2021.

Slops AE)³⁵⁹. Περαιτέρω, στα πλαίσια τις αρχής της αναλογικότητας, ο περιορισμός των παρόχων επιβάλλεται να έχει όσο το δυνατόν μικρότερη χρονική διάρκεια. Παρά ταύτα εν προκειμένω, τονίζει ο ΣΕΕΝ, προτείνεται η επ' αόριστον δραστηριοποίηση ενός μόνο παρόχου, με επίκληση της σημερινής κατάστασης του λιμένα, χωρίς ο διαχειριστής να δεσμευτεί για την εκπόνηση εργασιών ή πραγματοποίηση άλλων ενεργειών, ώστε να καθίσταται εφικτή η ανάπτυξη ανταγωνισμού στο προσεχές μέλλον, όπως επιβάλλεται από τον Κανονισμό³⁶⁰.

Στην πρόταση της ΟΛΗΓ ΑΕ αναφέρεται ότι «η κίνηση του λιμένα της Ηγουμενίτσας δεν επιτρέπει την παροχή του αναγκαίου χώρου σε πολλούς ενδιαφερόμενους παρόχους. Σημειωτέον ότι στις λιμενικές υπηρεσίες συγκαταλέγονται και ο εφοδιασμός με καύσιμο, η διακίνηση φορτίων, η πρόσδεση, υπηρεσίες επιβατών, πλοήγηση, για την προσήκουσα εκτέλεση των οποίων οι εν λόγω πάροχοι δεσμεύουν αντίστοιχο χώρο». Πλην όμως, σύμφωνα με τη Οδηγία της ΡΑΛ 3/2020 ο πάροχος λιμενικών υπηρεσιών μπορεί να εισέλθει στη λιμενική ζώνη, να παραλάβει τα απόβλητα του πλοίου ή τα κατάλοιπα φορτίου και να τα μεταφέρει για επεξεργασία εκτός ζώνης λιμένα. Από καμία διάταξη του Κανονισμού ή από άλλη νομοθετική ή κανονιστική διάταξη, κατά τον ΣΕΕΝ, δεν προκύπτει ότι ο πάροχος λιμενικών υπηρεσιών επιβάλλεται να διατηρεί εγκαταστάσεις εντός του χώρου του λιμένα. Και πολύ περισσότερο δεν υπάρχει οποιαδήποτε υποχρέωση του διαχειριστή λιμένα να παρέχει κατάλληλες εγκαταστάσεις σε όλους τους παρόχους υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων. Επιπλέον ουδόλως λαμβάνεται υπόψη από την ΟΛΗΓ ΑΕ ο εξαιρετικά μικρός αριθμός των παρόχων των υπόψη υπηρεσιών που εν δυνάμει θα μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν στο Λιμένα Ηγουμενίτσας. Ως εκ τούτου, για τον ΣΕΕΝ, αβασίμως και αναιτιολογήτως ο ΟΛΗΓ επικαλείται τον λόγο της περ. (α) του άρθρου 6 παρ. 1 του Κανονισμού περί δήθεν στενότητας γης, ο οποίος, ούτως ή άλλως, δεν συντρέχει εν προκειμένω³⁶¹.

Σύμφωνα με την Οδηγία 3/2020 της ΡΑΛ που επικαλείται ο ΣΕΕΝ, ο περιορισμός των παρόχων δεν μπορεί να θεμελιωθεί ούτε στην αύξηση των εσόδων του λιμένα, ούτε στην αποφυγή διοικητικού βάρους από πλευράς λιμένα. Επίσης, το επιχειρησιακό βάρος του λιμένα δεν αυξάνεται με το πλήθος των παρόχων, αλλά από τον αριθμό των πλοίων που είναι χρήστες του λιμένα. Είναι γνωστό ότι ελέγχονται οι παραδόσεις των αποβλήτων, οι οποίες δεν

³⁵⁹ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 4. Ο περιορισμός των παρόχων είναι η εξαίρεση όχι ο κανόνας, Η αρχή της αναλογικότητας, (α) Αριθμός παρόχων, Φεβρουάριος 2021.

³⁶⁰ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 4. Ο περιορισμός των παρόχων είναι η εξαίρεση όχι ο κανόνας, Η αρχή της αναλογικότητας, (β) Χρονική διάρκεια περιορισμού παρόχων, Φεβρουάριος 2021.

³⁶¹ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 5. Τα επιχειρήματα περί περιορισμένου χώρου, περί επιβάρυνσης των υπηρεσιών και εν γένει περί αδυναμίας του Ο.Λ.Η.Γ. να ανταποκριθεί στις ανάγκες αδειοδότησης πολλαπλών παρόχων, Φεβρουάριος 2021.

εξαρτώνται από τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων, αλλά από το πλήθος των παραδόσεων, δηλαδή των αφίξεων πλοίων. Επιπρόσθετα το κόστος και ο διοικητικός φόρτος του διαχειριστή λιμένα για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις για παρακολούθηση της συλλογής αποβλήτων πλοίων αντισταθμίζεται από τα οφέλη του διαχειριστή, τα οποία ισχυρίζεται ο ΣΕΕΝ πως δεν έχουν ληφθεί υπόψη στο κείμενο της ΟΛΗΓ ΑΕ προς διαβούλευση. Σε κάθε περίπτωση μόνο «οι υπερβολικά υψηλές δαπάνες», οι οποίες «εμποδίζουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας» από το διαχειριστή λιμένα θα μπορούσαν εν δυνάμει να καταστήσουν επιτρεπτό τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων (άρθρο 6 παρ. 1 περ. β' Κανονισμού 2017/352) και οπωσδήποτε όχι ο αόριστος και γενικόλογος ισχυρισμός για ενδεχόμενη, μη ποσοτικοποιημένη αύξηση της δαπάνης. Εν προκειμένω ο ΟΛΗΓ δεν προσδιορίζει το ύψος της ενδεχόμενης αύξησης της δαπάνης, δεν τεκμηριώνει ότι αυτή θα είναι «υπερβολικά υψηλή» και σε κάθε περίπτωση φυσικά δεν ισχυρίζεται, δεν αιτιολογεί και δεν τεκμηριώνει ότι η επικαλούμενη αύξηση της δαπάνης θα εμπόδιζε την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με τα επιχειρήματα του ΣΕΕΝ. Εξάλλου, ο ΟΛΗΓ δεν μπορεί να επικαλείται δικές του αδυναμίες διαχείρισης για να μην ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Ως δημόσια επιχείρηση θα όφειλε να είναι οικονομικά και επιχειρησιακά βιώσιμος. Υπογραμμίζεται επιπρόσθετα από τον ΣΣΕΝ πως η Οδηγία 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία επιβεβαιώνει τη σημασία των λιμενικών υπηρεσιών για το περιβάλλον και συμβάλλει στη βελτίωση της διάθεσης επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων. Τα οφέλη που τεκμαίρεται ότι θα προκύψουν από τη θέσπιση της Οδηγίας 2019/883 είναι τόσο οικονομικά, όπως η μείωση των δαπανών επιβολής κατά 286.000 ευρώ και η μείωση του διοικητικού φόρτου κατά περίπου 6,5 εκατομμύρια ευρώ όσο και κοινωνικά, όπως η αναμενόμενη αύξηση της απασχόλησης στον τομέα διαχείρισης των αποβλήτων και στον τουρισμό και η αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης όσον αφορά τα θαλάσσια απορρίμματα από θαλάσσιες πηγές. Ο Κανονισμός 2019/1239 της 20^{ης} Ιουνίου 2019 για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της Οδηγίας 2010/65 ορίζει στη σκέψη 11 του προοιμίου της ότι οι «νέες αναδυόμενες ψηφιακές τεχνολογίες παρουσιάζουν συνεχώς αυξανόμενες ευκαιρίες για αύξηση της αποδοτικότητας του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και μείωση του διοικητικού φόρτου»³⁶².

Επίσης ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων μόνο κατ' εξαίρεση μπορεί να πραγματοποιηθεί, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια των λιμενικών υπηρεσιών (άρθρο 6 παρ. 1 περ. γ' Κανονισμού 2017/352) και όχι γενικά και

³⁶² Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 5. Τα επιχειρήματα περί περιορισμένου χώρου, περί επιβάρυνσης των υπηρεσιών και εν γένει περί αδυναμίας του Ο.Λ.Η.Γ. να ανταποκριθεί στις ανάγκες αδειοδότησης πολλαπλών παρόχων, Φεβρουάριος 2021.

αόριστα η ασφάλεια του λιμένα, της οποίας γίνεται επίκληση εν προκειμένω στην πρόταση της ΟΛΗΓ ΑΕ. Σε κάθε περίπτωση οι λόγοι ασφάλειας των λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι επαρκώς προσδιορισμένοι και τεκμηριωμένοι, ώστε να μπορούν να αξιολογηθούν. Ο ΣΕΕΝ διαπιστώνει ότι ο ΟΛΗΓ δεν επικαλείται λόγους ασφάλειας των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων και επομένως ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων δεν είναι σύμφωνος με τον Κανονισμό. Άλλωστε δεν συντρέχουν λόγοι ασφάλειας των λιμενικών υπηρεσιών που να καθιστούν αναγκαίο τον περιορισμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, αφού η ύπαρξη περισσότερων του ενός παρόχων, που θα δραστηριοποιούνται παράλληλα, δεν δύναται να προκαλέσει ζητήματα ασφάλειας στην παροχή των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων, αντιθέτως θα τις διευκολύνει. Ακόμα κι αν η δραστηριοποίηση περισσότερων παρόχων συνεπαγόταν εξ ορισμού την κυκλοφορία περισσότερων βαρέων οχημάτων, ισχυρισμός που παραγνωρίζει ότι η αύξηση της κυκλοφορίας συνδέεται με την αύξηση των παραδόσεων αποβλήτων πλοίων και όχι με τον αριθμό των παρόχων, δεν μπορεί να αντιληφθεί κανείς πώς η ενδεχόμενη αύξηση κυκλοφορίας μερικών μόνο οχημάτων των παρόχων, εκ των προτέρων δηλωμένων και γνωστών στις Λιμενικές Υπηρεσίες, είναι δυνατό να «επιβαρύνει τον βαθμό απασχόλησης του ελεγκτικού μηχανισμού και κατ' επέκταση την απόδοση διαχείρισης αντιμετώπισης επερχόμενου κινδύνου και επιπέδου τρωτότητας», ιδίως αν αναλογιστεί κανείς ότι από τον Λιμένα Ηγουμενίτσας διακινούνται ετησίως 2,5 εκατομμύρια επιβάτες και περίπου 250.000 φορτηγά, όπως συνομολογείται στο έγγραφο του ΟΛΗΓ. Συνεπώς ο ισχυρισμός είναι αβάσιμος και πάντως προβάλλεται αναιτιολόγητα, αναπόδεικτα και αόριστα από τον ΟΛΗΓ, κατά τον ΣΕΕΝ, και ως εκ τούτου δεν δικαιολογεί, σύμφωνα με τον Κανονισμό, τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων. Αν η παράλληλη δραστηριοποίηση περισσότερων παρόχων είχε εξ ορισμού ως συνέπεια τη διακινδύνευση της ασφάλειας των λιμενικών υπηρεσιών, ο ενωσιακός νομοθέτης δεν θα απελευθέρωνε την παροχή των υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων³⁶³.

Ακόμη, ως προς το επιχείρημα της ΟΛΗΓ ΑΕ περί κινδύνου, σε περίπτωση πολλαπλών παρόχων, αύξησης των τιμών, η αύξηση των τιμών τεκμαίρεται από την ΟΛΗΓ ΑΕ ότι είναι αποτέλεσμα στρεβλωμένου δηλαδή μη υγιούς ανταγωνισμού, ενώ ο ΣΕΕΝ θεωρεί πως η απόρροια ενός υγιούς ανταγωνισμού είναι αντιθέτως η μείωση των τιμών³⁶⁴.

Ο ΣΕΕΝ, επίσης, εκτιμά ως αβάσιμη την επιχειρηματολογία του Οργανισμού σχετικά με σειρά προβλημάτων που θα ανακύψουν δήθεν από την

³⁶³ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 6. Η επιχειρηματολογία περί ασφάλειας του Λιμένα, Φεβρουάριος 2021.

³⁶⁴ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ - 7. Ως προς το επιχείρημα περί κινδύνου, σε περίπτωση πολλαπλών παρόχων, αύξησης των τιμών- Φεβρουάριος 2021.

απελευθέρωση της παροχής των υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων. Συγκεκριμένα, η ΟΛΗΓ ΑΕ ισχυρίζεται τα κάτωθι³⁶⁵:

α) Η απελευθέρωση δεν θα οδηγήσει «στην επιλεκτική εξυπηρέτηση των πλοίων». Οι πάροχοι υποχρεούνται να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους 365 μέρες τον χρόνο, 24 ώρες το 24ώρο, σε κάθε θέση πλεύρισης και ανεξαρτήτως της ποσότητας και της περιεκτικότητας των αποβλήτων. Η υποχρέωση αυτή των παρόχων μπορεί να τεθεί από τον διαχειριστή λιμένα ως ελάχιστη απαίτηση για τη δραστηριοποίησή τους. Ρητά προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 1 περ. δ' του Κανονισμού ότι ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα μπορεί να θέσει ως ελάχιστη απαίτηση «τη διαθεσιμότητα της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες, σε κάθε θέση πλεύρισης και χωρίς διακοπές, νυχθημερόν και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους». Συνεπώς είναι εντελώς αβάσιμο το επιχείρημα του Ο.Λ.ΗΓ. περί επιλεκτικής εξυπηρέτησης των πλοίων.

β) Σε αντίθεση με όσα προβάλλονται, ο ανταγωνισμός δεν οδηγεί σε αύξηση αλλά σε μείωση των τιμών.

γ) Δεν υφίσταται κίνδυνος, στην περίπτωση που δεν περιοριστεί ο αριθμός των παρόχων, αυτοί να παρέχουν τις υπηρεσίες τους με περιορισμένα μέσα και δυνατότητες. Τέτοιος κίνδυνος δεν υφίσταται, αφού ο διαχειριστής λιμένα μπορεί να προδιαγράψει τον ελάχιστο εξοπλισμό που απαιτείται. Το άρθρο 4 παρ. 2 περίπτωση γ' του Κανονισμού 2017/352 ορίζει ότι ο διαχειριστής λιμένα μπορεί να θέσει ως ελάχιστη απαίτηση για τη δραστηριοποίηση των παρόχων που να αφορά «τον εξοπλισμό που απαιτείται για την παροχή της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας υπό κανονικές και ασφαλείς συνθήκες και την ικανότητα διατήρησης αυτού του εξοπλισμού στο απαιτούμενο επίπεδο».

δ) Περαιτέρω ο ΟΛΗΓ προβάλλει ότι για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες θα αποτελούσε πρόβλημα «η μη ύπαρξη σταθερού τιμολογίου, που δημιουργεί ασταθές οικονομικό περιβάλλον». Ο ισχυρισμός αυτός είναι αβάσιμος. Το πρόβλημα που υφίσταται επί δεκαετίες είναι η έλλειψη ανταγωνιστικών τιμολογίων και η αδυναμία των πλοιοκτητριών εταιρειών να επιλέγουν τον πλέον οικονομικό και αποτελεσματικό πάροχο, υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.

ε) Αυθαίρετο είναι το συμπέρασμα ότι η ανάπτυξη του ανταγωνισμού θα οδηγήσει «στην εκφύλιση της ποιότητας επεξεργασίας και στην ανεύθυνη και ανεξέλεγκτη διαχείριση και επεξεργασία των αποβλήτων». Πέραν του ότι ο ΟΛΗΓ μπορεί να θέσει ως ελάχιστη απαίτηση για τη δραστηριοποίηση «τη συμμόρφωση με τις τοπικές, εθνικές, ενωσιακές και διεθνείς περιβαλλοντικές

³⁶⁵ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 8. Τα επικαλούμενα «προβλήματα» που θα ανακύψουν από την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, Φεβρουάριος 2021.

απαιτήσεις» (άρθρο 4 παρ. 2 περ. στ' του Κανονισμού 2017/352), ήδη εφαρμόζεται από το λιμένα Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων, το οποίο θα δεσμεύει όλους τους παρόχους. Η ενδεχόμενη μη τήρησή του θα μπορεί να οδηγήσει σε επιβολή κυρώσεων ή/και στον αποκλεισμό τους.

στ) Εξάλλου είναι αβάσιμος ο ισχυρισμός ότι η αύξηση του αριθμού των παρόχων καθιστά τον έλεγχο των αρμοδίων υπηρεσιών «από δυσχερέστατο έως αδύνατο». Η αύξηση της κίνησης του λιμένα και επομένως και των παραδόσεων αποβλήτων συνεπάγεται αύξηση των ελέγχων και όχι η συλλογή του ίδιου όγκου αποβλήτων από περισσότερους παρόχους.

ζ) Εσφαλμένα ο ΟΛΗΓ προκαταλαμβάνει ότι οι πάροχοι των λιμενικών υπηρεσιών αδυνατούν να ανταποκριθούν στο ύψος των αναγκών επενδύσεων για την παροχή των υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων κατά τρόπο τεχνικά και περιβαλλοντικά άρτιο, χωρίς οποιοδήποτε στοιχείο που να αιτιολογεί και να τεκμηριώνει τον ισχυρισμό του. Αυτό θα αποδειχθεί μόνο μετά την απελευθέρωση των ως άνω υπηρεσιών, οπότε μόνο οι πάροχοι που θα έχουν τη δυνατότητα επενδύσεων θα μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν.

Ο ΣΕΕΝ τονίζει πως πρόκειται για σύστημα αδειοδότησης και όχι για δημόσια σύμβαση, μετά το πέρας της διαδικασίας ανάθεσης της οποίας ανάδοχος είναι μόνο ένας. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 21 του προοιμίου του Κανονισμού 2017/352 «ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή θα πρέπει να δημοσιεύουν, μεταξύ άλλων στο διαδίκτυο και, κατά περίπτωση, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την πρόθεσή τους να κινήσουν διαδικασία επιλογής για την παροχή λιμενικής υπηρεσίας. Αυτό επίσης αναφέρεται στην Οδηγία της ΡΑΛ της σχετικά με τον Κανονισμό 2027/352: «Δυνάμει του Κανονισμού, εισάγεται ειδικό σύστημα αδειοδότησης για την παροχή των συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών. Οι όροι για την παροχή των υπηρεσιών αναγράφονται σε σύμβαση που συντάσσει ο διαχειριστικός φορέας και στην οποία προσχωρεί κάθε πάροχος που επιθυμεί να παρέχει την υπηρεσία και διαθέτει τα απαιτούμενα προσόντα. Μεταξύ των ανωτέρω όρων δύνανται να περιλαμβάνονται και απαιτήσεις για την άρτια εκτέλεση της υπηρεσίας». Αυτό σημαίνει εξ αρχής ότι δεν πρόκειται για δημόσια σύμβαση που καταλήγει σε έναν μοναδικό ανάδοχο αλλά για αδειοδότηση περισσότερων (πολλαπλών) παρόχων. Ακόμη και εάν ο αρμόδιος φορέας αποφασίσει να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων, δεν δύναται να συρρικνώσει τον αριθμό τους σε ένα μόνο, αλλά να επιλέξει ένα μικρότερο του συνήθους αριθμό μεταξύ των υποψηφίων παρόχων. Η υποχρέωση αυτή υπαγορεύεται καταρχάς από το ίδιο το κείμενο του άρθρου 6 παρ. 4 του Κανονισμού, σύμφωνα με το οποίο «Όταν ο διαχειριστικός φορέας του λιμένος ή η αρμόδια αρχή αποφασίσει να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικής υπηρεσίας, ακολουθείται διαδικασία επιλογής...». Η υποχρέωση επιλογής περισσότερων του ενός υπαγορεύεται στη συνέχεια από την αρχή της αναλογικότητας, κατά την οποία ο περιορισμός των πολλαπλών παρόχων

ερμηνευτικά μπορεί να καταλήξει σε ένα μικρό αριθμό, αλλά όχι σε ένα μοναδικό. Εξ άλλου, κατά το άρθρο 5 παρ. 1 του Κανονισμού, με τίτλο «Διαδικασία διασφάλισης της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις» εντοπίζεται πως «Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή αντιμετωπίζει τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό, ο οποίος δεν εισάγει διακρίσεις και αναλογικό», ενώ στο άρθρο 6 παρ. 4 προβλέπεται πως «όταν ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή αποφασίζει να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικής υπηρεσίας, ακολουθείται διαδικασία επιλογής η οποία είναι ανοιχτή προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, δεν εισάγει διακρίσεις και είναι διαφανής»³⁶⁶.

Στην πρόταση για διαβούλευση αναγράφεται ότι «σε αντίθεση με την αρχή της πρόληψης..., η αρχή της προφύλαξης επιβάλλει τη λήψη τέτοιων μέτρων (θετικών ή αρνητικών), αρκεί να υπάρχει υπόνοια ή διαίσθηση ότι μια δραστηριότητα μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους στο περιβάλλον... Δεν έχουμε, με άλλα λόγια, να κάνουμε με μέτρα που βασίζονται σε μια αντικειμενική εκτίμηση των επιστημονικών δεδομένων (όπως π.χ. ο επικίνδυνος χαρακτήρας ενός συγκεκριμένου χημικού προϊόντος) αλλά σε μια υποκειμενική ή διαισθητική προσέγγιση των προβλημάτων, ακόμα και σε ημιτελείς ή ατελείς γνώσεις». Ο ΣΕΕΝ παρατηρεί πως κατά τον ΟΛΗΓ η αρχή της προφύλαξης στηρίζεται σε μια υποκειμενική ή διαισθητική προσέγγιση των προβλημάτων, ακόμα και σε ημιτελείς ή ατελείς γνώσεις. Το επιχείρημα ότι αρκεί να υπάρχει υπόνοια ή διαίσθηση ότι μια δραστηριότητα μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους στο περιβάλλον έρχεται σε αντίθεση με την παραδεδεγμένη στο δίκαιο του περιβάλλοντος έννοια της αρχής της προφύλαξης, που βασίζεται στο ότι είναι το προϊόν αφενός της πιθανότητας επέλευσης ενός κινδύνου βάσει της εξέλιξης των επιστημονικών ερευνών και αφετέρου της επαπειλούμενης ζημίας. Οι επιστημονικές έρευνες βασίζονται σε αντικειμενικά και όχι υποκειμενικά, ακόμη λιγότερο υποκειμενικά βάσει διαίσθησης, στοιχεία. Η διαίσθηση δεν μπορεί να είναι κριτήριο δημοσίων πολιτικών. Επιπλέον, η σημασία της συλλογής των αποβλήτων εν γένει είναι προφανής για την προστασία του περιβάλλοντος, και ιδίως του θαλάσσιου. Βασικός σκοπός της Οδηγίας 2019/883 είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις αρνητικές συνέπειες των απορρίψεων αποβλήτων από πλοία που χρησιμοποιούν λιμένες της Ένωσης και η διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, με τη βελτίωση της διάθεσης επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και της παράδοσης αποβλήτων στις εν λόγω εγκαταστάσεις. Τα οφέλη που θα προκύψουν από τη θέσπιση της Οδηγίας 2019/883 είναι περιβαλλοντικά, όπως είναι η μεγάλη μείωση των παράνομων απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα και η σημαντική συμβολή στην κυκλική οικονομία (όπως σημειώνεται, τα περιβαλλοντικά οφέλη είναι

³⁶⁶ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 9. Φύση του συστήματος που έχει εισαγάγει ο Κανονισμός 2017/352: σύστημα αδειοδότησης και όχι επιλογής ενός μόνου αναδόχου, Φεβρουάριος 2021.

δύσκολο να προσδιοριστούν ποσοτικά, είναι όμως σημαντικά, όπως προκύπτει από τις δραστηριότητες καθαρισμού των ακτών και τις ζημίες στην αλιεία). Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) έκρινε επίσης ότι έχει ως κύριο σκοπό να διασφαλίσει, για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος, την αποτελεσματική διαχείριση των αποβλήτων εντός της Κοινότητας³⁶⁷. Εν προκειμένω, σύμφωνα με τον ΣΕΕΝ, ο διαχειριστής λιμένα επικαλείται περιβαλλοντικούς λόγους κατά τρόπο γενικό και όχι ειδικό. Τα συμπεράσματα ως προς τη δήθεν περιβαλλοντική επιβάρυνση από τη δραστηριοποίηση περισσότερων του ενός παρόχων είναι έωλα, αφού δεν στηρίζονται σε μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία είναι αναγκαία προκειμένου να αρθεί πλήρως ο ανταγωνισμός στη σχετική αγορά. Έτσι, δεν αιτιολογείται ειδικά και δεν τεκμηριώνεται ότι η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών μπορεί να εξασφαλιστεί με τη δραστηριοποίηση μόνο ενός παρόχου λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων. Προβάλλεται αυθαίρετα ότι «στην περίπτωση των πολλών παρόχων, ο Οργανισμός και το υφιστάμενο προσωπικό του αδυνατούν να ελέγξουν την όλη διαδικασία», χωρίς όμως να επεξηγείται αν αυτό ισχύει και στην περίπτωση που οι πάροχοι είναι πιστοποιημένοι και διαθέτουν περιβαλλοντικά συστήματα διαχείρισης ποιότητας ή είναι λίγοι ανά κατηγορία αποβλήτων (στερεά – υγρά). Άλλωστε η δραστηριοποίηση περισσότερων παρόχων δεν έχει συνέπεια την αύξηση των διακινήσεων αποβλήτων/καταλοίπων μέσω βαρέων οχημάτων και γενικά τη δημιουργία μεγαλύτερου περιβαλλοντικού φορτίου, αν η κίνηση του Λιμένα δεν μεταβληθεί. Επιπλέον δεν λαμβάνεται υπόψη ότι οι πάροχοι οφείλουν να έχουν καταρτίσει Σχέδιο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ), σύμφωνα με τις αρχές των συναφών περιβαλλοντικών προτύπων (ISO), το οποίο μάλιστα να έχει πιστοποιηθεί από αρμόδιο φορέα. Ανεξάρτητα από τα προαναφερθέντα, όπως προκύπτει από το προοίμιο του Κανονισμού «χάριν αποτελεσματικής, ασφαλούς και περιβαλλοντικά ορθής λιμενικής διαχείρισης, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή θα πρέπει να είναι σε θέση να απαιτεί από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη δέουσα εκτέλεση της υπηρεσίας». Εξ ου συνάγεται ότι οποιοδήποτε περιβαλλοντικό ζήτημα μπορεί να λυθεί με την επιβολή συναφών και εύλογων όρων στους παρόχους. Επομένως θα επιτυγχάνεται πλήρης συμμόρφωση με τις εθνικές και ενωσιακές περιβαλλοντικές απαιτήσεις και έτσι, κατά τον ΣΕΕΝ, δεν συντρέχει ο λόγος της περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 6 του Κανονισμού για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων. Είναι αυτονόητο άλλωστε κατά τον ΣΕΕΝ πως η αύξηση του αριθμού των παρόχων από ένα, που δραστηριοποιείται έως σήμερα, σε δύο ή τρεις δεν συνεπάγεται αύξηση του περιβαλλοντικού φορτίου, αφού είτε ο πάροχος είναι ένας είτε περισσότεροι και πάντως ελάχιστοι, τις ίδιες

³⁶⁷ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 10. Η επίκληση των αρχών του δικαίου του περιβάλλοντος, Φεβρουάριος 2021, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

ποσότητες αποβλήτων θα διαχειρίζονται, χωρίς ο τυχόν μεγαλύτερος αριθμός παρόχων να συνεπάγεται οποιοσδήποτε περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις³⁶⁸.

Ο ΣΕΕΝ, στη συνέχεια της επιχειρηματολογίας του, αναφέρει πως σύμφωνα με το άρθρο 106 παρ. 2 (πρώην άρθρο 86 της ΣΕΚ) της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), «Οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες των Συνθηκών ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί». Στον τομέα των λιμενικών υπηρεσιών ειδικότερα, και σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής της 23^{ης} Μαΐου 2013, «οι λιμενικές δραστηριότητες που συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες υπόκεινται στους κανόνες ανταγωνισμού. Απαγορεύονται συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, όπως ορίζονται αντίστοιχα στα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή και οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού θα έχουν επομένως τη δυνατότητα να αξιολογούν τη συμπεριφορά των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών. Η Επιτροπή θα κινήσει κατά περίπτωση τις διαδικασίες σε ενδεχόμενες παραβιάσεις των αρχών της Συνθήκης για διαφανείς διαδικασίες και τη δίκαιη μεταχείριση, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο της ΕΕ». Στον ίδιο τομέα των λιμενικών υπηρεσιών το ΔΕΕ έχει κρίνει παράλληλα ότι «οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης». Η νομολογία έχει αναγνωρίσει ότι η εμπορική εκμετάλλευση λιμένων και η κατασκευή λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο τέτοιας εκμεταλλεύσεως συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες και ότι δεν αμφισβητείται ότι είναι δυνατόν να ανατεθεί στους λιμένες η άσκηση ορισμένων μη οικονομικής φύσεως προνομίων δημόσιας εξουσίας, όπως ο έλεγχος και η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας ή η επιτήρηση προς αποφυγή της ρυπάνσεως. Ωστόσο, το γεγονός ότι μια οντότητα έχει προνόμια δημόσιας εξουσίας κατά την άσκηση μέρους των δραστηριοτήτων της δεν αποκλείει, αφ' εαυτού, τον χαρακτηρισμό της ως επιχειρήσεως. Ειδικότερα, για να κριθεί εάν οι επίμαχες δραστηριότητες είναι επιχειρηματικές υπό την έννοια της Συνθήκης, πρέπει να διερευνηθεί η φύση τους. Κατά τη νομολογία αυτή, καίτοι αληθεύει ότι ο Κανονισμός 2017/352 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να επιβάλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και να αναθέσουν το δικαίωμα επιβολής των εν λόγω υποχρεώσεων στον οργανισμό διαχείρισεως του λιμένα ή στην αρμόδια αρχή, προκειμένου να διασφαλιστούν ορισμένοι σκοποί δημοσίου συμφέροντος. Οι Οργανισμοί Λιμένων, τόσο δημόσιοι όσο και ιδιωτικοί, έχουν διττή νομική φύση:

³⁶⁸ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 10. Η επίκληση των αρχών του δικαίου του περιβάλλοντος, Φεβρουάριος 2021.

ακούν οικονομική δραστηριότητα, και εξ αυτού του λόγου υπόκεινται στις ευρωπαϊκές και εθνικές διατάξεις περί ανταγωνισμού, αλλά είναι και φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συνέπεια της τελευταίας αυτής ιδιότητας είναι ότι έχουν αυξημένες υποχρεώσεις τήρησης της κείμενης νομοθεσίας, αλλά και επίτευξης βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής και επιχειρησιακής. Η κάθε είδους επιβάρυνση που επικαλείται ο ΟΛΗΓ και η αδυναμία επιτήρησης των παρόχων συλλογής αποβλήτων πλοίων δεν συγκαταλέγεται στις προϋποθέσεις περιορισμού των παρόχων. Το Δικαστήριο της ΕΕ έχει ήδη κρίνει, όσον αφορά τα εκ του νόμου μονοπώλια που αφορούσαν, αντιστοίχως, τις υπηρεσίες διακινήσεως και παροχής πλοηγήσεως στον λιμένα της Γένοβας, ότι, «αν ληφθεί υπόψη ιδίως ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω του εν λόγω λιμένα και η σημασία του λιμένα αυτού σε σχέση προς το σύνολο των δραστηριοτήτων θαλάσσιας εισαγωγής και εξαγωγής στο οικείο κράτος μέλος, η αγορά αυτή μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς».

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 102 (πρώην άρθρο 82 της ΣΕΚ) της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά και απαγορεύεται, κατά το μέτρο που δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους εντός της εσωτερικής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της. Στον τομέα των λιμενικών υπηρεσιών ειδικότερα, και σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23^{ης} Μαΐου 2013, «οι λιμενικές δραστηριότητες που συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες υπόκεινται στους κανόνες ανταγωνισμού. Απαγορεύονται συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, όπως ορίζονται αντίστοιχα στα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ». Ο ΟΛΗΓ είναι δημόσια επιχείρηση η οποία απολαύει αποκλειστικών δικαιωμάτων, τα οποία «μπορεί να συνιστούν εμπόδιο στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών και να ωθούν τους κατόχους των δικαιωμάτων αυτών σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεώς τους, προς βλάβη του μεταξύ κρατών μελών εμπορίου, εφόσον το κόστος τους δύναται να έχει αντίκτυπο σε επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές μεταξύ κρατών μελών». Σύμφωνα με τις αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας ΣτΕ 860/2019 και 315/2018, «δεσπόζουσα θέση κατέχει μια επιχείρηση που, λόγω της οικονομικής ισχύος της, μπορεί να κωλύει τη διατήρηση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην οικεία αγορά και να υιοθετεί ανεξάρτητη συμπεριφορά έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών. Στο πλαίσιο αυτό, το οποίο δεν απαγορεύει τη δημιουργία ή την κατοχή δεσπόζουσας θέσης, αλλά μόνο την καταχρηστική της εκμετάλλευση, η επιβαλλόμενη απαγόρευση καλύπτει κάθε συμπεριφορά, η οποία μπορεί να επηρεάσει αθέμιτα την δομή μιας αγοράς, όπου, ακριβώς λόγω της παρουσίας της προαναφερθείσας επιχείρησης, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος, και

η οποία (συμπεριφορά) έχει ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της διατήρησης του υφιστάμενου στην αγορά ανταγωνισμού ή της ανάπτυξής του». Αν και εφόσον ο ΟΛΗΓ αναθέσει σε έναν ανά κατηγορία πάροχο την υπηρεσία συλλογής των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, αποτέλεσμα θα είναι ότι θα διατηρεί κατ' αποκλειστικότητα μονοπωλιακές σχέσεις στην επίδικη αγορά, ενώ υπόκεινται στις διατάξεις του ευρωπαϊκού δικαίου περί απαγόρευσης εκμετάλλευσης δεσπίζουσας θέσης. Αν και η ΟΛΗΓ ΑΕ είναι εταιρεία που λειτουργεί με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας ως ανώνυμη εταιρεία του δημοσίου, δηλαδή δημόσια επιχείρηση, δεν απολαύει ωστόσο πλήρους οικονομικής ελευθερίας όπως είθισται στο πλαίσιο του ιδιωτικού δικαίου, αλλά έχει δεσμεύσεις λόγω της ιδιότητάς της ως δημόσιου φορέα και λόγω της μεγάλης οικονομικής της ισχύος³⁶⁹.

Συμπερασματικά, στην πρόταση διαβούλευσης της ΟΛΗΓ ΑΕ επιχειρείται, κατά τον ΣΕΕΝ, μία προσπάθεια καταστράτηγησης του Κανονισμού 2017/352, που είναι νομικό κείμενο με ανώτερη τυπική ισχύ. Αυτό υποδεικνύεται από το άρθρο 2 παρ. 1 της Οδηγίας της ΡΑΛ περί εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352 στη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προβλέπει πως «Ο Κανονισμός έχει άμεση ισχύ χωρίς να απαιτείται εισαγωγή του στην εσωτερική νομοθεσία, υπερέχει δε των κοινών νόμων, διοικητικών πράξεων κάθε φύσεως (κανονιστικών ή ατομικών), καθώς και οποιασδήποτε εγκυκλίου ή οδηγίας, η οποία στηρίζεται στο εσωτερικό δίκαιο». Κατά την παρ. 2. του άρθρου 2 επισημαίνεται πως «Νομοθετικά κείμενα, διοικητικές πράξεις κάθε φύσεως, αποφάσεις, εγκύκλιοι ή οδηγίες πρέπει να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπο συμβατό προς τον Κανονισμό, δεν μπορούν δε να αποτελέσουν νόμιμο λόγο μη εφαρμογής των διατάξεών του, είτε έχουν εκδοθεί προ της έναρξης της ισχύος του είτε μεταγενέστερα»³⁷⁰.

Κατόπιν των ανωτέρω διαπιστώσεων προκύπτει, κατά τον ΣΕΕΝ, ότι ο ΟΛΗΓ δεν επιδιώκει τη συμμόρφωσή του με τον Κανονισμό 2017/352. Αντιθέτως, επιδιώκει τη διατήρηση του μονοπωλίου παροχής λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων από μία μόνο επιχείρηση – πάροχο και τη διαιώνιση της σημερινής, μη αποδεκτής κατάστασης που έχει ως συνέπεια την αυξημένη τιμολόγηση των υπηρεσιών από τις μονοπωλιακώς δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις των πλοίων και την επιβάρυνση των τελικών καταναλωτών, χρηστών και επιβατών. Οι εξαιρετικοί λόγοι του άρθρου 6 παρ. 1 του Κανονισμού 2017/352, που θα επέτρεπαν τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων, δεν συντρέχουν κατά τον ΣΕΕΝ. Η επιχειρηματολογία του Οργανισμού δεν τεκμηριώνεται με οποιαδήποτε τεχνική μελέτη. Σε κάθε

³⁶⁹ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 13. Κατάχρηση δεσπίζουσας θέσης, Φεβρουάριος 2021, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³⁷⁰ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ, 14. Νομική ισχύς του Κανονισμού 2017/352/ΕΕ, Φεβρουάριος 2021.

περίπτωση ο ΣΕΕΝ καταλήγει πως ο Οργανισμός αδυνατεί να αιτιολογήσει και να τεκμηριώσει εμπειριστατωμένα, με την επίκληση συγκεκριμένων στοιχείων, τη συνδρομή οποιουδήποτε από τους λόγους που θα δικαιολογούσαν περιορισμένο αριθμό παρόχων και πολύ περισσότερο τον περιορισμό τους μόνο σε έναν³⁷¹.

4.1.4 Η περίπτωση της Ο.Λ.Η. Α.Ε.

Ο λιμένας Ηρακλείου είναι λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος, βρίσκεται στο κέντρο περίπου του κόλπου Ηρακλείου και αναπτύσσεται έμπροσθεν και σε συνέχεια του πολεοδομικού ιστού της ομώνυμης πόλης. Ο λιμένας Ηρακλείου εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της πόλης του Ηρακλείου από τον Όρμο Δερματά, στα δυτικά, μέχρι τον τα όρια του Δήμου Ηρακλείου με το Δήμο Αλικαρνασσοῦ, στα ανατολικά. Ο λιμένας εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την ακτοπλοϊκή σύνδεση με τον Πειραιά, τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα, καθώς και την κύρια εμπορική κίνηση του νησιού, ενώ έχει πολύ σημαντική δραστηριότητα στην κρουαζιέρα. Στον παλαιό Ενετικό λιμένα εξυπηρετεί σκάφη αναψυχής και αλιευτικά σκάφη. Επίσης, διαθέτει χερσαίο χώρο για ναυπηγοεπισκευή. Στα 8 χιλιόμετρα δυτικά του λιμένα Ηρακλείου βρίσκεται ο λιμένας Λινοπεραμάτων, επίσης αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ, ο οποίος εξυπηρετεί την προσωρινή παραμονή των φορτηγών και βυτιοφόρων πλοίων για την εκφόρτωση πετρελαίου και προϊόντων τσιμέντου για τις εταιρείες ΔΕΗ/ΔΕΔΔΗΕ, Ελληνικά Καύσιμα Α.Ε.Ε., Petrogaz, ΑΓΕΤ Ηρακλής και ΤΙΤΑΝ. Η χερσαία και η θαλάσσια ζώνη λιμένα Ηρακλείου επανακαθορίστηκε πρόσφατα με την με αριθμ. 1537/02.08.2022 απόφαση της Συντονίστριας Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης (ΦΕΚ 547/Δ/30.08.2022). Σύμφωνα με αυτό τον επανακαθορισμό, η χερσαία έκταση του λιμένα περιλαμβάνει τρία τμήματα (το ανατολικό, το δυτικό και τον Ενετικό Λιμένα) και εκτείνεται ως επί το πλείστον κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου μεταξύ του βόρειου ορίου της παραλιακής Λεωφόρου Νεάρχου και των παραλιακών κρηπιδωμάτων του λιμένα. Ο λιμένας περιλαμβάνει πέντε (5) προβλήτες, τον Παλαιό Ενετικό Λιμένα, καθώς και εξωτερικό κυματοθραύστη μήκους περίπου 2,4 χιλιομέτρων (συνολικό μήκος κυματοθραύστη: 2.390m, συμπεριλαμβανομένης της θωράκισης του Παλαιού Ενετικού Λιμένα)³⁷².

Σύμφωνα με την ΟΛΗ ΑΕ, οι χώροι του λιμένα είναι διαμορφωμένοι έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι χρήστες του λιμένα για συγκεκριμένες υπηρεσίες. Δεν υπάρχει επαρκής χώρος προκειμένου να διατίθεται για τον εξοπλισμό και τα μέσα κάθε παρόχου συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Η

³⁷¹ Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ*, 16. Συμπέρασμα, Φεβρουάριος 2021, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

³⁷² Ο.Λ.Η. Α.Ε., *Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ»*, Μάρτιος 2023, σελ. 9.

εν λόγω λιμενική υπηρεσία θα πρέπει να παρέχεται ανελλιπώς και χωρίς καμία καθυστέρηση. Προκειμένου να εξυπηρετηθούν άμεσα και να αποφευχθούν κίνδυνοι για ανεπάρκεια ευκολιών υποδοχής και τυχόν ανεξέλεγκτης απόρριψης αποβλήτων στη θαλάσσια ή χερσαία ζώνη αρμοδιότητας ΟΛΗ ΑΕ, θα πρέπει όλος ο εξοπλισμός και τα μέσα του παρόχου να βρίσκονται εντός του λιμένα. Λόγω των χαρακτηριστικών των λιμενικών υποδομών καθώς και του είδους της κυκλοφορίας στον λιμένα, η δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών στον λιμένα δεν θα ήταν δυνατή και θα εγκυμονούσε κινδύνους ως προς την ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος και την ορθή και συνεπή εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα³⁷³.

Το εγκεκριμένο master plan (N.4081/2012) της ΟΛΗ ΑΕ δεν περιλαμβάνει ρητές προβλέψεις αναφορικά με την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, τόσο σε ότι αφορά στα μέτωπα παραβολής των πλωτών μέσων των ευκολιών υποδοχής, όσο και στις αναγκαίες χερσαίες εγκαταστάσεις φύλαξης/αναμονής εξοπλισμού και οχημάτων, προσωρινής αποθήκευσης κλπ. Εντούτοις, σύμφωνα με τις εγκεκριμένες επιτρεπόμενες χρήσεις γης ανά Οικοδομικό Τετράγωνο (Ο.Τ.) προκύπτει ότι υπάρχει δυνατότητα εγκατάστασης των ευκολιών για τη συλλογή και προσωρινή αποθήκευση των αποβλήτων (υγρών και στερεών) στα Ο.Τ. 6 και 7 στον προβλήτα III και στο χερσαίο χώρο όπισθεν αυτού, καθώς και στο Ο.Τ. 10 ανατολικά του προβλήτα VI το οποίο ωστόσο δεν έχει μέχρι σήμερα κατασκευαστεί. Στα υπόλοιπα Ο.Τ. προβλέπονται χρήσεις σχετικές με εμπορικές, τουριστικές, αθλητικές, πολιτιστικές δραστηριότητες, καθώς και χρήσεις που σχετίζονται με την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας κ.α., που καθιστούν ασύμβατη την εγκατάσταση των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων σε αυτές τις περιοχές, σύμφωνα με την ΟΛΗ ΑΕ³⁷⁴.

Η ΟΛΗ ΑΕ επισημαίνει πως η προστασία του περιβάλλοντος τόσο κατά τις εφαρμοστέες εν προκειμένω διατάξεις αυτές, όσο και κατά το άρθρο 24 του Συντάγματος αλλά και τα άρθρα 191 επ. της ΣΛΕΕ, αποτελεί άσκηση δημόσιας εξουσίας, η οποία δεν μπορεί να νοηθεί εκτός του πυρήνα των κρατικών δραστηριοτήτων. Εξάλλου, δε νοείται ότι μπορεί να ασκηθεί σε καθεστώς ανταγωνισμού, ούτε να γίνεται με γνώμονα την εμπορική εκμετάλλευση με σκοπό το κέρδος διότι τούτο θα έθετε σε κίνδυνο την αποτελεσματικότητα των θεσπιζόμενων από το ευρωπαϊκό και εθνικό δίκαιο μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Εξάλλου, σύμφωνα και με τη νομολογία του

³⁷³ Ο.Λ.Η. Α.Ε., Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ», Μάρτιος 2023, σελ. 13-14.

³⁷⁴ Ο.Λ.Η. Α.Ε., Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ», Μάρτιος 2023, σελ. 15.

ΔΕΕ, όπως επισημαίνει ο ΟΛΗ, η προστασία του περιβάλλοντος αναγνωρίζεται ως λόγος ο οποίος δικαιολογεί περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία και τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Σε κάθε περίπτωση, οι κανόνες περί ανταγωνισμού, κατ' εξαίρεση, δεν εφαρμόζονται σε δραστηριότητα η οποία, λόγω της φύσεως της, των κανόνων στους οποίους υπόκειται και του αντικειμένου της, συνδέεται με την άσκηση προνομίων δημόσιας εξουσίας³⁷⁵.

Στις 27-09-2022 ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου, ως ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης του λιμένα του Ηρακλείου, σύμφωνα με τον Κανονισμό 2017/352 να επιλέξει τον τρόπο ανάθεσης της εν θέματι λιμενικής υπηρεσίας, έθεσε σε δημόσια διαβούλευση, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 παρ. 1. του Κανονισμού, την πρόταση του για περιορισμό του αριθμού των παρόχων και συγκεκριμένα σε έναν (1) πάροχο για την κατηγορία υγρών αποβλήτων και σε έναν (1) πάροχο για την κατηγορία των στερεών καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στον λιμένα του Ηρακλείου. Η πρόταση αυτή, που ισχυρίζεται η ΟΛΗ ΑΕ πως είναι συμμορφούμενη με τις διατάξεις του Κανονισμού και βασιζόμενη στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί όλα αυτά τα χρόνια παροχής της εν θέματι υπηρεσίας (από το 2008 μέχρι και σήμερα), στοχεύει στην καλύτερη δυνατή εποπτεία και έλεγχο όλου του πλέγματος παροχής της υπηρεσίας, από την ΟΛΗ ΑΕ. Περαιτέρω ερείδεται σε περισσότερους από έναν, εκ των λόγων που δικαιολογεί ο Κανονισμός στο σχετικό άρθρο 6 παρ.1 (συνοπτικά είναι το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων, τα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής λιμένα και των υποδομών του λιμένα Ηρακλείου, η φύση της λιμενικής κυκλοφορίας, οι λόγοι ασφάλειας, οι προστατευόμενες περιοχές του Ν. 3937/2011 και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα της υπηρεσίας), και οι οποίοι επιτάσσουν κατά την κρίση του Οργανισμού, τον περιορισμό των παρόχων και συνεκδοχικά την πρόκριση διενέργειας ανοικτών διαγωνιστικών διαδικασιών σύμφωνα με τις διατάξεις των Οδηγιών 23, 24, 25/2014 και των Ν. 4413/2016 και 4412/2016, ως μόνων πρόσφορων για την ανάδειξη των αναδόχων παροχής της εν λόγω υπηρεσίας. Η πρόταση περί περιορισμού των παρόχων, συνοδεύτηκε από έκθεση³⁷⁶ η οποία στηρίχθηκε στα εξής³⁷⁷:

³⁷⁵ Ο.Λ.Η. Α.Ε., Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ», Μάρτιος 2023, σελ. 18.

³⁷⁶ Ο.Λ.Η. Α.Ε., Εφαρμογή Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, 2022 και Ο.Λ.Η. Α.Ε., Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Ηρακλείου, Αθήνα, Μάρτιος 2023.

³⁷⁷ Ο.Λ.Η. Α.Ε., Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ», Μάρτιος 2023, σελ. 4-6.

1. Στο προγραμματικό σχέδιο ανάπτυξης («master plan») του ΟΛΗ που αποτελεί τη συνεκτική και παραστατική σύνοψη αυτού του σχεδίου ανάπτυξης της εταιρείας. Με βάση αυτό το σχέδιο, το ΔΣ της ΟΛΗ ΑΕ προσπαθεί να βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες προς την (τακτική) επιβατηγό ναυτιλία, να αναπτύξει περαιτέρω με ειδικές υποδομές και πρωτοβουλίες την κρουαζιέρα, να οργανώσει αποτελεσματικά και με διεθνή εμβέλεια τους εμπορευματικούς χώρους του λιμένα και να αξιοποιήσει κατά τον καλύτερο και πιο φιλικό, προς τη πόλη και τους πολίτες τρόπο, τη χερσαία ζώνη, για την ανάπτυξη του θαλάσσιου/ιστιοπλοϊκού τουρισμού και των χώρων αναψυχής (εστίασης, αθλητισμού, πολιτισμού). Ο μακροπρόθεσμος στρατηγικός σχεδιασμός της ΟΛΗ ΑΕ αποτελεί μια ρεαλιστική προσέγγιση των δυνατοτήτων του λιμένα Ηρακλείου και των δραστηριοτήτων που μπορούν να αναπτυχθούν στα όρια ευθύνης της. Όλες οι παρεμβάσεις της ΟΛΗ ΑΕ επιδιώκουν να εξυπηρετούν κατά τον καλύτερο τρόπο πολλούς επαγγελματικούς κλάδους και όλους τους μόνιμους (ή περιοδικούς) χρήστες του λιμένα.

2. Ακολούθως, η έκθεση στηρίζεται κατ' εφαρμογή των προβλέψεων των άρθρων 3 και 6 του Κανονισμού 2017/352. Στα πλαίσια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και των περιβαλλοντικών δεσμεύσεων του, η ΟΛΗ ΑΕ έκρινε αναγκαίο τον προσδιορισμό του μέγιστου αριθμού των, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η προστασία και ασφάλεια του περιβάλλοντος και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα του λιμένα, υπό το πρίσμα των ίδιων αναγκών του λιμένα και των ιδιαιτεροτήτων του και πάντοτε εντός του πλαισίου του Κανονισμού 2017/352. Ο χερσαίος χώρος του λιμένα του Ηρακλείου έχει συγκεκριμένη έκταση, σύμφωνα δε με τον υφιστάμενο αλλά και μελλοντικό σχεδιασμό ανάπτυξης του λιμένα, αυτός θα διατεθεί προκειμένου η ΟΛΗ ΑΕ να διαθέτει στους χρήστες του λιμένα αρίστης ποιότητας παροχές, που θα τον καταστήσουν περισσότερο ελκυστικό στους χρήστες και θα αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά του σε σχέση με άλλους λιμένες. Η ΟΛΗ ΑΕ, ως φορέας διαχείρισης του λιμένα Ηρακλείου, όπως άλλωστε και κάθε φορέας λιμένα, ευθύνεται για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, για την μη εξυπηρέτηση του πλοίου ή / και για την καθυστέρησή του.

3. Σε πλήρη περιβαλλοντική συνάρτηση και με αντίληψη συλλογικής ευθύνης, η ΟΛΗ ΑΕ, στο πλαίσιο της στρατηγικής ανάπτυξής της, όπως αυτή έχει σχεδιαστεί, διαμορφωθεί και εφαρμόζεται, έχει ήδη αναλάβει πολλές και αξιόλογες πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, έχοντας διατυπώσει μια συγκεκριμένη, αναλυτική στρατηγική μετάβασης σε μηδενικούς ρύπους (zero emissions). Αποτελεί σαφή προγραμματική δέσμευση η διατήρηση αυτής της πορείας η οποία θα επιτευχθεί μειώνοντας με όποιο διαθέσιμο τρόπο το αρνητικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα και τις εκπομπές ρύπων είτε από το λιμένα, είτε διά των υπηρεσιών του όπως αυτές παρέχονται. Στον τομέα της περιβαλλοντικής διαχείρισης των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τα πλοία πλοίων και

συγκεκριμένα στη συλλογή και αξιοποίηση των αποβλήτων πλοίων προτάσσεται η μικρότερη δυνατή όχληση κατά τη λειτουργία των υπόλοιπων υπηρεσιών του λιμένα, της χωρικής και συγκοινωνιακής επιβάρυνσης, καθώς και του εν γένει περιβαλλοντικού φόρτου.

4. Στη σπανιότητα τόσο του θαλάσσιου όσο και του παράκτιου χώρου στην περιοχή του λιμένα Ηρακλείου, στην ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και αποφυγής της ρύπανσης μέσω της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, και τέλος στα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του λιμένα.

5. Στα θέματα ασφάλειας του λιμένα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται η φύλαξη των λιμενικών εγκαταστάσεων, μέσω κατάλληλων συστημάτων ασφαλείας (κλειστού κυκλώματος κ.λπ.). Στους στόχους της ΟΛΗ ΑΕ για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων περιλαμβάνεται η εφαρμογή των προβλέψεων της ενωσιακής και ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της ασφάλειας, η λήψη των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας και η εφαρμογή των διαδικασιών ασφαλείας για την προστασία των πλοίων και των επιβατών, αλλά και των περιουσιακών στοιχείων και υποδομών της και φυσικά η διάθεση μέτρων και διαδικασιών αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση συμβάντων ασφαλείας.

Συνεπώς για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και ασφάλεια της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπου φορτίου, η ΟΛΗ ΑΕ θα πρέπει να διαθέτει επαρκείς χερσαίους χώρους και ικανό μήκος παραβολής πλωτών μέσων για κάθε πάροχο που θα προσφέρει την εν λόγω υπηρεσία. Δεδομένης της απουσίας επαρκών ελεύθερων χώρων κατάλληλων για το σκοπό αυτό στο λιμένα σε συνδυασμό με το γεγονός ότι μέχρι σήμερα η κάλυψη των αναγκών του λιμένα εκτελείται με αρτιότητα από έναν πάροχο για τα υγρά απόβλητα και έναν πάροχο για τα στερεά απόβλητα, συνιστάται ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων σε ένα (1) για τα υγρά απόβλητα και ένα (1) για τα στερεά απόβλητα. Κατά τη διαδικασία της διαβούλευσης, κατατέθηκαν παρατηρήσεις και σχόλια από τους παρακάτω οικονομικούς και επαγγελματικούς φορείς: 1. Τη Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. 2. Τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.). Τα σχόλια που διατυπώθηκαν από τους δυο συμμετέχοντες αφορούσαν ουσιαστικά την πλήρη αντίθεση τους στην πρόταση περιορισμού, καθόσον κατά την άποψή τους δεν τεκμηριώνονται επαρκώς οι λόγοι που δικαιολογούν περιορισμένο αριθμό παρόχων σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 2017/352, τον οποίο εν προκειμένω θεωρούν ότι παραβιάζει ο Οργανισμός. Ο ΣΕΕΝ ζητά την άμεση απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Πρέπει να τονιστεί ότι η παροχή ευκολιών υποδοχής αποβλήτων είναι κρίσιμης σημασίας για τον κάθε λιμένα, αφενός διότι δεν μπορεί να διακοπεί ή να ανασταλεί χωρίς σοβαρές συνέπειες αφετέρου διότι η διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της, τελεί σε άμεση σχέση με την αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα των λιμένων.

Από τις απόψεις των ως άνω δύο συμμετεχόντων δεν προκύπτει καμία απολύτως αντίθεση των πράξεων της ΟΛΗ ΑΕ με τις διατάξεις του Κανονισμού, κατά την εκτίμηση της ΟΛΗ ΑΕ³⁷⁸.

Η ΟΛΗ ΑΕ προσθέτει πως νομολογιακά έχει κριθεί ότι οι ευκολίες υποδοχής αποβλήτων συνιστούν παραχώρηση υπηρεσίας με τον Ν.4413/2016, άρθρο 2 περ.β', και μάλιστα υποχρεωτικού χαρακτήρα, για την οποία οι φορείς διαχείρισης λιμένων δύνανται να προκηρύσσουν διαγωνισμούς (υπο) παραχώρησης και να συνάπτουν τις αντίστοιχες συμβάσεις με τις εταιρείες που αναδείχθηκαν σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού, δυνατότητα η οποία προβλέπεται από την Οδηγία 2014/23 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης}-2-2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχωρήσεως³⁷⁹. Εξάλλου κατά τον πυρήνα των Οδηγιών (23, 24 & 25 /2014), ο ανταγωνισμός αναπτύσσεται αφενός δια της τήρησης της απαιτούμενης δημοσιότητας και αφετέρου, η αρχή της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης επιτάσσει τον αποκλεισμό των υποψηφίων, των οποίων οι προσφορές αποκλίνουν από τις απαιτήσεις της διακήρυξης³⁸⁰.

Σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Λιμένα Ηρακλείου λοιπόν, η ανεπάρκεια των χώρων δεν είναι μόνο ποσοτική αλλά και ποιοτική, λόγω της καταλληλότητας που πρέπει να έχουν οι χώροι υποδοχής αποβλήτων (χερσαίοι και θαλάσσιοι) καθώς και λόγω των ήδη σε ισχύ μελετών (Master Plan) και του Σχεδίου Παραλαβής Αποβλήτων, τα οποία αφενός εμπεριέχουν τεχνικές κρίσεις, μελέτες και περιορισμούς αλλά και σε κάθε περίπτωση, συνιστούν παράγοντες πολλών δεδομένων για την κάθε περιοχή και για τις απαιτήσεις, που πρέπει να πληρούνται για την ομαλή λειτουργία τόσο του συνόλου των λιμενικών εγκαταστάσεων, όσο και αυτή καθαυτή την παροχή της υπηρεσίας της παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων. Η σύμβαση της υπηρεσίας παραλαβής, παράδοσης και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων ανατίθεται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που συνδέονται με το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης και δεν παρέχουν απεριόριστη ελευθερία επιλογής στον αναθέτοντα φορέα, συμμορφώνονται προς τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 6 Ν.4413/2016 και διασφαλίζουν την αξιολόγηση των προσφορών υπό συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού και ακολούθως η σύμβαση εγκρίνεται από τις αρμόδιες Αρχές. Εξάλλου όπως επικαλείται η ΟΛΗ ΑΕ, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει δεχθεί στην Απόφασή της 40/2016 πως η θέσπιση με την διακήρυξη των προδιαγραφών που ο φορέας κρίνει πρόσφορες ή αναγκαίες για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών της, δεν παραβιάζει

³⁷⁸ Ο.Λ.Η. Α.Ε., Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ», Μάρτιος 2023, σελ. 6-7.

³⁷⁹ Ενδεικτικά βλ. ΣτΕ ΕΑ 9/2015, 80/2017, 124/2015 (ΑΣΦ).

³⁸⁰ Ο.Λ.Η. Α.Ε., Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ», Μάρτιος 2023, σελ. 7-8.

τους κανόνες του ανταγωνισμού εκ μόνου του λόγου ότι συνεπάγεται αδυναμία συμμετοχής στον διαγωνισμό ή καθιστά ουσιωδώς δυσχερή την συμμετοχή σ' αυτόν διαγωνιζομένων, των οποίων οι υπηρεσίες δεν πληρούν τις προδιαγραφές αυτές, δεδομένου ότι από την φύση τους οι προδιαγραφές περιορίζουν τον κύκλο των δυναμένων να συμμετάσχουν στον διαγωνισμό προσώπων³⁸¹.

Εν κατακλείδι, ως πιο ορθή και βιώσιμη επιλογή επιλέχθηκε τελικά στις 20-3-2023 και από την ΟΛΗ ΑΕ το μοντέλο περιορισμού αριθμού παρόχων, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού ΕΕ 2017/352, σε έναν πάροχο για τα υγρά απόβλητα και σε έναν πάροχο για τα στερεά απόβλητα³⁸².

4.1.5 Η περίπτωση της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί την πύλη της Ελλάδας προς την Ευρώπη και είναι ένα από τα πιο σύγχρονα λιμάνια της Μεσογείου με σύγχρονες λιμενικές υποδομές, σύγχρονο χώρο σταθμό κρουαζιέρας (cruise terminal), ποιοτικά ολοκληρωμένες υπηρεσίες φιλοξενίας και συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας. Σύμφωνα με την πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της ΟΛΠΑ ΑΕ για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου, οι δυνατότητες εξυπηρέτησης του σημερινού λιμανιού είναι περιορισμένες λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων για την αντιμετώπιση της μεγάλης κίνησης φορτηγών και ΙΧ οχημάτων, που συνεχώς διακινούνται στην περιοχή ευθύνης του φορέα διαχείρισης του λιμένα. Επίσης υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες στη σύνδεση του με το υπεραστικό δίκτυο, δεδομένου ότι το συγκεκριμένο λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από τον αστικό ιστό και κατά συνέπεια όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι υπερφορτωμένο³⁸³.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών έλαβε υπόψη ότι υποχρεούται να σεβαστεί μεταξύ άλλων τις εξής αρχές: την αρχή της αναλογικότητας, σύμφωνα με την οποία οι προσβολές στο περιβάλλον δεν θα πρέπει να γίνονται ανεκτές παρά στο βαθμό που αυτές θα ήσαν προσηκόντως ανάλογες προς τον επιδιωκόμενο σκοπό τους, την αρχή της πρόληψης, κατά την οποία η πρόληψη είναι συναρτημένη με την επιστήμη και τη τεχνική μέσω των οποίων μειώνονται οι

³⁸¹ Ο.Λ.Η. Α.Ε., Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ», Μάρτιος 2023, σελ. 18.

³⁸² Ο.Λ.Η. Α.Ε., Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ», Μάρτιος 2023, σελ. 20.

³⁸³ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου, Νοέμβριος 2020, σελ. 2.

πιθανότητες επέλευσης της βλάβης, και την αρχή της προφύλαξης βάσει της οποίας ο ΟΛΠΑ υποχρεούται να λαμβάνει όχι μόνο αμυντικά μέτρα, αλλά και θετικά μέτρα πρόληψης του κινδύνου. Συγκεκριμένα, σε αντίθεση με την αρχή της πρόληψης, η οποία επιβάλλει τη λήψη προληπτικών μέτρων εάν είναι αποδεδειγμένο, με τα μέχρι εκείνη τη στιγμή πορίσματα και δεδομένα της επιστήμης, ότι μια συγκεκριμένη δραστηριότητα είναι επιβλαβής για το περιβάλλον, η αρχή της προφύλαξης επιβάλλει τη λήψη τέτοιων μέτρων (θετικών ή αρνητικών), αρκεί να υπάρχει υπόνοια ή διαίσθηση ότι μια δραστηριότητα μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους στο περιβάλλον. Αρκούν δηλαδή οι ενδείξεις ή οι υπόνοιες για δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον ή στη δημόσια υγεία που θεμελιώνονται με βάση τα μέχρι μια δεδομένη στιγμή επιστημονικά δεδομένα (έστω κι αν αυτά δεν έχουν επιβεβαιωθεί ή διαψευσθεί) για να ληφθούν τα πρόσφορα μέτρα. Δεν σχετίζονται, με άλλα λόγια, με μέτρα που βασίζονται σε μια αντικειμενική εκτίμηση των επιστημονικών δεδομένων (όπως π.χ. ο επικίνδυνος χαρακτήρας ενός συγκεκριμένου χημικού προϊόντος) αλλά σε μια υποκειμενική ή διαισθητική προσέγγιση των προβλημάτων, ακόμα και σε ημιτελείς ή ατελείς γνώσεις. Με βάση τα παραπάνω, οι δημόσιες αρχές πρέπει, σύμφωνα και με τη Διακήρυξη του Ρίο, να εφαρμόζουν «όσο το δυνατόν ευρύτερα την αρχή της προφύλαξης ανάλογα με τις δυνατότητές τους», τα δε ληπτέα μέτρα δεν πρέπει να θεωρούνται ως απλή δυνατότητα παρέμβασης αλλά ως υποχρέωσή τους. Επίσης η ΟΛΠΑ ΑΕ ισχυρίστηκε πως υπολόγισε και την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», με βάση την οποία ο ρυπαντής βαρύνεται με τα κόστη αποκατάστασης της περιβαλλοντικής ζημίας. Οι παραπάνω θεμελιώδεις αρχές υποχρεώνουν τον ΟΛΠΑ να διασφαλίσει: α) ότι δεν υφίσταται ελεύθερη, άλλως ανεξέλεγκτη διάθεση των αποβλήτων, β) ότι αποκλείεται η μη προσήκουσα διάθεσή τους, γ) την ενεργό και δυναμική ποσοτική και ποιοτική παρακολούθηση της συλλογής και διαχείρισής τους, δ) την αύξηση του ποσοστού επαναχρησιμοποίησης και αξιοποίησής τους, ε) την ασφαλή μεταφορά, στ) την νόμιμη τελική τους διάθεση. Σε πρακτικό επίπεδο, τα ανωτέρω συνεπάγονται την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση του ΟΛΠΑ να προβαίνει στην καταγραφή του είδους, της ποσότητας και του κατόχου των αποβλήτων, στην πλήρη καταγραφή των στοιχείων των μέσων μεταφοράς και των χειριστών/πληρώματος αυτών, καθώς και στην αυστηρή εποπτεία σε όλες τις λεπτομέρειες της μεταφοράς από το λιμένα μέχρι το χώρο τελικής νόμιμης διάθεσης και να ελέγχει πως υφίστανται όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά τελικής νόμιμης διάθεσης. Επιπρόσθετα, πρέπει να ληφθεί υπόψιν ότι με βάση την κείμενη νομοθεσία και τις διεθνώς παραδεδεγμένες καλές πρακτικές διαχείρισης αποβλήτων η παραλαβή των αποβλήτων απαιτεί την ανταλλαγή ικανού αριθμού εγγράφων μεταξύ πλοίου και αναδόχου, την έκδοση βεβαιώσεων από τον ανάδοχο, την αρχειοθέτηση σημαντικού αριθμού εγγράφων και βεβαιώσεων, την παρουσία κατάλληλου προσωπικού του αναδόχου στο λιμένα, τη διασφάλιση της καταλληλότητας των μεταφορικών μέσων (τεχνική ικανότητα, σωστή φόρτωση, σήμανση κ.ο.κ) και της νομιμότητας των παραστατικών μεταφοράς. Στην περίπτωση του ΟΛΠΑ, τα

ανωτέρω πρέπει να λάβουν χώρα μέσα σε ένα λιμάνι ήδη βεβαρημένο με τους αναγκαίους ελέγχους για την αποτροπή της παράνομης μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων. Είναι πραγματικά αδύνατον για τον ΟΛΠΑ, σύμφωνα με τον φορέα διαχείρισής του, να αναπτύξει διοικητικές δομές και γραφειοκρατικές διαδικασίες, οι οποίες θα επιτρέπουν την υλοποίηση των παραπάνω επί ενός εκ των προτέρων αγνώστου αριθμού παρόχων. Μοναδική λύση συμμόρφωσης του ΟΛΠΑ με τα παραπάνω είναι ο περιορισμός των παρόχων σε δύο, έναν (1) πάροχο για την κατηγορία υγρών αποβλήτων και έναν (1) πάροχο για την κατηγορία των στερεών καταλοίπων, που θα επιτρέψει στον Οργανισμό να εφαρμόσει το σύνολο των ανωτέρω αρχών και διαδικασιών απρόσκοπτα. Συναφώς, επισημαίνεται από τον ΟΛΠΑ, ότι επί ενός παρόχου ανά είδος, η τιμωρητική διαδικασία σε περίπτωσης ρύπανσης καθίσταται απλή, σαφής και συγκεκριμένη³⁸⁴.

Επίσης η ΟΛΠΑ ΑΕ αναφέρει πως προκειμένου να προσφέρει στους χρήστες ευκολίες υποδοχής με τον πλέον προσηκόντα τρόπο οφείλει να παρέχει στους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών κατάλληλο χώρο – χερσαίο και θαλάσσιο – για την ετοιμότητα του εξοπλισμού για την άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών. Πιο συγκεκριμένα, οφείλει να παρέχει χερσαίο χώρο για την ετοιμότητα του εξοπλισμού και των μέσων (απορριμματοφόρα, βυτία, οχήματα μεταφοράς κάδων, containers, δεξαμενές κλπ.) και θαλάσσιο χώρο για τον ελλιμενισμό των πλωτών μέσων. Ο χώρος αυτός είναι εντός της περιοχής αρμοδιότητάς της, προκειμένου ο πάροχος της υπηρεσίας να είναι έτοιμος να εξυπηρετήσει το πλοίο ανά πάσα ώρα και στιγμή που απαιτηθεί παράδοση αποβλήτων και καταλοίπων. Όμως, όπως προαναφέρθηκε, τα χαρακτηριστικά του λιμένα Πατρών είναι τέτοια που ο διαθέσιμος χώρος είναι περιορισμένος. Η ΟΛΠΑ ΑΕ επισημαίνει πως υπάρχει έλλειψη χώρου που σε καμία περίπτωση δεν της επιτρέπεται να διαθέσει περισσότερους χώρους και τετραγωνικά προκειμένου να είναι σε ετοιμότητα ο εξοπλισμός πολλαπλών παρόχων. Πέραν τούτων, και με δεδομένο ότι κατά τον Κανονισμό 2017/352 (άρθρο 1 ορισμός αριθ. 10), ο πάροχος της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, μπορεί να εκτελέσει την υπηρεσία μέσω σταθερής, κινητής ή πλωτής εγκατάστασης ικανής να δέχεται απόβλητα ή κατάλοιπα πλοίου, είναι προφανές ότι η γεωμορφολογία, η έκταση και η κίνηση του λιμένα της Πάτρας δεν επιτρέπουν την παροχή του αναγκαίου χώρου σε πολλούς ενδιαφερόμενους παρόχους. Σημειωτέον επίσης από την ΟΛΠΑ ΑΕ ότι στις λιμενικές υπηρεσίες συγκαταλέγονται και ο εφοδιασμός με καύσιμο, η διακίνηση φορτίων, η πρόσδεση, υπηρεσίες επιβατών, πλοήγηση, για την

³⁸⁴ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου*, Νοέμβριος 2020, σελ. 10-11.

προσθήκους εκτέλεση των οποίων οι εν λόγω πάροχοι δεσμεύουν αντίστοιχο χώρο³⁸⁵.

Ο ΟΛΠΑ επιπρόσθετα δίνοντας σημασία και προτεραιότητα στην ασφάλεια και τη φύλαξη του λιμένα εφαρμόζει μέτρα πρόληψης και αποτροπής εκνόμενων πράξεων με κύριο άξονα την εφαρμογή συστήματος ελέγχων οχημάτων κάθε είδους και αποστολής τα οποία εισέρχονται και διακινούνται εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα. Οι εν λόγω έλεγχοι πραγματοποιούνται σε όλα τα επίπεδα για την πιστοποίηση των υπηρεσιών εντός του λιμένα όπως ενδεικτικά γίνονται τα εξής: α) έλεγχος οχημάτων εσωτερικών και αποθηκευτικών χώρων, β) έλεγχος επιβαινόντων και οδηγών (οι οποίοι έχουν εντατικοποιηθεί λόγω του προβλήματος της λαθρομετανάστευσης), γ) έλεγχος εγγράφων, αδειών, φορτωτικών κλπ., δ) ενημέρωση του συστήματος ελέγχου και κατεύθυνσης πρόσβασης οχημάτων. Εν όψει των ανωτέρω, εκτιμάται, από τον ΟΛΠΑ, ότι η ύπαρξη πολλών παρόχων δραστηριοποιούμενων ταυτοχρόνως με βαρέα οχήματα στο οδικό δίκτυο χερσαίας ζώνης λιμένα και στις εισόδους αυτής, σε συνδυασμό με την ήδη υπάρχουσα επιβαρυμένη κατάσταση, που οφείλεται στον μεγάλο όγκο διακινούμενων οχημάτων εντός της λιμενικής ζώνης, επιβαρύνει τον βαθμό απασχόλησης του ελεγκτικού μηχανισμού και κατ' επέκταση την απόδοση διαχείρισης αντιμετώπισης επερχόμενου κινδύνου και επιπέδου τρωτότητας, ενώ παράλληλα αυξάνει κατά πολύ τον χρόνο ανταπόκρισης για την εξυπηρέτηση των πλοίων³⁸⁶.

Η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών επιτυγχάνεται με τη σωστή παρακολούθηση της παροχής ευκολιών υποδοχής (π.χ. διαχωρισμός ειδικών ρευμάτων, σωστή χρήση αποθηκευτικών μέσων, έγκαιρη άφιξη και αναχώρηση από το πλοίο) και με την ιχνηλασιμότητα των παραδιδόμενων ρευμάτων αποβλήτων. Στην περίπτωση των πολλών παρόχων, ο Οργανισμός και το υφιστάμενο προσωπικό του θεωρούν πως αδυνατούν να ελέγξουν την όλη διαδικασία. Ο ΟΛΠΑ έχει περιβαλλοντικούς στόχους και αυτοί επιτυγχάνονται όταν ο ίδιος εποπτεύει, επιβλέπει, ελέγχει και παρακολουθεί την όλη διαδικασία των αποβλήτων και καταλοίπων που διαχειρίζονται στο χώρο αρμοδιότητάς του. Προκειμένου ο ΟΛΠΑ να είναι σε θέση να ελέγξει, να εποπτεύσει και να παρακολουθήσει το έργο των παρόχων υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων θα πρέπει αρχικά να προσληφθεί το απαιτούμενο προσωπικό. Έπειτα, το συγκεκριμένο προσωπικό να εκπαιδευτεί στο αντικείμενο και τις διαδικασίες των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και να

³⁸⁵ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου*, Νοέμβριος 2020, σελ. 11-12.

³⁸⁶ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου*, Νοέμβριος 2020, σελ. 12-13.

στελεχώσει ένα τμήμα που θα ασχολείται αποκλειστικά με τον έλεγχο, την εποπτεία και παρακολούθηση των παρόχων υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Ενδεικτικά, οι εργασίες που θα πρέπει το συγκεκριμένο τμήμα να διεκπεραιώνει αποτελεσματικά είναι: η συμφωνία μηνιαίων εκκαθαρίσεων των τελών ανά πάροχο, η συμφωνία μηνιαίων εκκαθαρίσεων των τιμολογίων παροχής υπηρεσιών ανά πάροχο, ο έλεγχος ότι τα εκδιδόμενα τιμολόγια των παρόχων δεν είναι υψηλότερα από τα εγκεκριμένα του Οργανισμού, ο έλεγχος ότι κατά την εκτέλεση του έργου οι πάροχοι συμμορφώνονται απόλυτα με το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης του Οργανισμού, ο έλεγχος ότι κατά την διάρκεια του έργου βρίσκονται σε ισχύ όλες οι άδειες όλων των παρόχων καθώς και άδειες και πιστοποιητικά των συλλεκτικών τους μέσων, ο έλεγχος αν γίνεται νόμιμα η τελική διάθεση των αποβλήτων, η υποβολή αναφορών προς Υπουργεία και Αρχές, η ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τις υπηρεσίες που προσφέρονται ανά πάροχο και η εκκαθάριση τελών, πλοίων των χρηστών κ.ο.κ. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο όγκος των υποχρεώσεων του Οργανισμού για το συγκεκριμένο έργο αυξάνεται δραματικά για κάθε επιπλέον πάροχο. Επιπλέον, απαραίτητη προϋπόθεση για την λειτουργία ενός τέτοιου τμήματος είναι η διαθεσιμότητα γραφειακών χώρων εντός του κτιρίου που στεγάζονται οι υπηρεσίες του ΟΛΠΑ (τέτοια δυνατότητα διάθεσης γραφειακών χώρων ισχυρίζεται ο ΟΛΠΑ πως δεν υπάρχει). Είναι σαφές κατά την ΟΛΠΑ ΑΕ, ότι η έλλειψη περιορισμού στον αριθμό των παρόχων, πέραν από τους λόγους που προαναφέρθηκαν, θα καθιστούσε έτι περαιτέρω δυσχερή την εποπτεία της διαδικασίας και θα οδηγούσε σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες τον Οργανισμό προκειμένου να είναι σε θέση να εποπτεύει να ελέγχει και να παρακολουθεί όλο το αντικείμενο των υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων³⁸⁷.

Αναφορικά με τα στερεά απόβλητα από πλοία, σημειώνεται από την ΟΛΠΑ ΑΕ ότι ο μεγαλύτερος όγκος είναι αυτός των μη επικινδύνων αποβλήτων, άλλως στερεών οικιακού τύπου απορριμμάτων, η διάθεση των οποίων γίνεται σε ΧΥΤΑ (Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων). Όμως, στα όρια της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας δεν υπάρχει νόμιμος ΧΥΤΑ ο οποίος να δέχεται τα απορρίμματα (οικιακού τύπου μη επικίνδυνα) που προκύπτουν από το λιμένα αρμοδιότητάς του ΟΛΠΑ, παρά τις συνεχείς οχλήσεις του Οργανισμού. Η μη αποδοχή των αποβλήτων αυτών είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθούν οι τιμές για την παραλαβή των αποβλήτων, διότι το υπέρογκο κόστος της τελικής διάθεσης των απορριμμάτων μετακυλίσθηκε στον χρήστη (πλοίο), σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Ο Οργανισμός έχοντας πάντοτε ως στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, την ορθή διαχείριση των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, την άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών του και την

³⁸⁷ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου*, Νοέμβριος 2020, σελ. 13-14.

διατήρηση της ανταγωνιστικότητας με άλλους λιμένες, στοχεύει να εξακολουθήσει να παρέχει την υπηρεσία αυτή με καλύτερες απαιτήσεις για τους χρήστες και το περιβάλλον. Πέραν τούτων, και με δεδομένο ότι οι ΧΥΤΑ, που δέχονται να παραλάβουν απόβλητα εκτός των οικείων Δήμων, θέτουν όρους, ως προς τους όγκους, τις ημέρες και τις ώρες για την παραλαβή αποβλήτων μη προερχομένων από τους οικείους Δήμους, το αποτέλεσμα είναι η παροχή της υπηρεσίας παραλαβής μη επικινδύνων αποβλήτων να καθίσταται ιδιαίτερος προβληματική, τόσο από άποψη εξυπηρέτησης των πλοίων, όσο και από άποψη περιβαλλοντικής διαχείρισης. Έτσι είναι σημαντικό αφενός να απεξαρτηθεί η υπηρεσία παραλαβής των μη επικινδύνων αποβλήτων από τους ΧΥΤΑ, ώστε να μπορεί να παρέχεται επί 24ωρου βάσεως, όλες τις ημέρες ανεξαρτήτως καθημερινών, αργιών, Σαββατοκύριακων κλπ., και να υπάρχει συνεχής ετοιμότητα τόσο για την εξυπηρέτηση των πλοίων όσο και την διαχείριση των καταλοίπων τους και αφετέρου, στο πλαίσιο της ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης, να προαχθούν οι εναλλακτικές μέθοδοι της αξιοποίησης και της ανάκτησης έναντι της διάθεσης. Υπό τα δεδομένα αυτά καθίσταται πλέον επιτακτική για τον Οργανισμό η ανάγκη να απαιτήσει από τον υποψήφιο πάροχο να διαθέτει (μέσω σύμβασης, ή ιδιόκτητη) καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης μονάδα για την διαχείριση των στερεών μη επικινδύνων αποβλήτων, που είναι, άλλωστε, και ο μεγαλύτερος όγκος στερεών αποβλήτων, προκειμένου η διαχείριση των αποβλήτων να γίνεται με τον πιο ορθό περιβαλλοντικά τρόπο. Η εν λόγω μονάδα θα πρέπει να λειτουργεί καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου έτσι ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες του λιμένα³⁸⁸.

Αναφορικά με τα υγρά απόβλητα από πλοία, σημειώνονται από τον ΟΛΠΑ τα εξής: Καταρχάς η ευρωπαϊκή τακτική των πολλών παρόχων πρέπει να διευκρινιστεί ότι αφορά αποκλειστικά και μόνο στη συλλογή και τη μεταφορά τους και όχι την επεξεργασία τους. Λόγω του γεγονότος ότι στα υγρά πετρελαιοειδή απόβλητα το μεγαλύτερο κόστος για τον πάροχο είναι το κόστος διαχείρισης και επεξεργασίας τους, για την βιωσιμότητα των εν λόγω περιβαλλοντικών υπηρεσιών, τα ευρωπαϊκά λιμάνια έχουν αποφασίσει να αναθέτουν αποκλειστικά και μόνο σε έναν πάροχο τη διαχείριση τους εξασφαλίζοντας έτσι την ποιότητα της επεξεργασίας τους χωρίς τον κίνδυνο της ανεύθυνης και ανεξέλεγκτης διάθεσής τους. Περαιτέρω όπως προαναφέρθηκε το κύριο χαρακτηριστικό του λιμένα Πατρών είναι η περιορισμένη χερσαία και θαλάσσια λιμενική ζώνη σε συνδυασμό με τον υψηλό φόρτο εμπορικής και επιβατικής κίνησης. Ο λιμένας Πατρών, λόγω της στρατηγικής θέσης του και της εμπορικής σημασίας του για τη γραμμή της Αδριατικής, χαρακτηρίζεται από συχνή κίνηση μεγάλων επιβατηγών και εμπορικών πλοίων, των οποίων την ασφαλή κίνηση εντός του λιμένα υποχρεούται να εξασφαλίσει. Η κατάσταση

³⁸⁸ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου*, Νοέμβριος 2020, σελ. 16-17.

αυτή δεν μπορεί να αγνοηθεί στη διαδικασία παραλαβής και διαχείρισης υγρών αποβλήτων των πλοίων. Με βάση τις ισχύουσες περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, ο ΟΛΠΑ έχει επιλέξει ως περιβαλλοντικά προσφορότερη τη μεθοδολογία της συλλογής υγρών αποβλήτων των πλοίων και με πλωτά μέσα, σε συνδυασμό με τη χρήση πλωτών εγκαταστάσεων προσωρινής αποθήκευσης πετρελαιοειδών αποβλήτων πλοίων, οι οποίες χρησιμοποιούν ήδη τις υποδομές του λιμένα. Συγκεκριμένα, λόγω της ποσότητας που δύναται να παραδώσει ένα πλοίο κατά την άφιξη του, της πιθανής ανάγκης παράδοσης αυτής της ποσότητας κατά την αναμονή του πριν την παραβολή του στον προβλήτα, καθώς και της απρόσκοπτης λειτουργίας των εργασιών φορτοεκφόρτωσης στους προβλήτες, η ύπαρξη και πλωτών μέσων παραλαβής και μεταφοράς των πετρελαιοειδών αποβλήτων, θεωρείται επιβεβλημένη. Η προαναφερόμενη μεθοδολογία έχει αποδειχτεί εξαιρετικά περιβαλλοντικά ασφαλής, περιλαμβάνεται στο οικείο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και δεν υπάρχει λόγος να εγκαταλειφθεί τα επόμενα χρόνια κατά τον ΟΛΠΑ. Ειδικά για την κατηγορία των υγρών αποβλήτων ο μεγαλύτερος όγκος είναι αυτός των επικινδύνων αποβλήτων, τα οποία αποτελούν λειτουργικά πετρελαιοειδή απόβλητα (Παράρτημα Ι της ΔΣ MARPOL 73/78) των πλοίων, με τακτικούς και μεγάλους όγκους παράδοσης προς το λιμένα. Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών από το 2009 έχει αποφανθεί, προβαίνοντας σε χωροθέτηση και λαμβάνοντας όλες τις προβλεπόμενες άδειες, ότι ο βέλτιστος τρόπος διαχείρισης των παραγομένων στα πλοία πετρελαιοειδών αποβλήτων είναι μέσω προσωρινής αποθήκευσης σε πλωτή μονάδα (δεξαμενόπλοιο/ δεξαμενοσλέπι), έως την παράδοσή τους σε κατάλληλη μονάδα επεξεργασίας αυτών. Τονίζεται ότι η πλωτή αυτή μονάδα διατίθεται από τον ιδιώτη ανάδοχο, ο οποίος διαθέτει το περιουσιακό στοιχείο και μεριμνά για τη συντήρηση και απρόσκοπτη λειτουργία του και η ΑΕΠΟ της μονάδας εκδίδεται αναγκαστικά εκ του νόμου στο όνομα του φορέα διαχείρισης του λιμένα ως αναπόσπαστη προϋπόθεση της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης του φορέα. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμος ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων υπηρεσιών συλλογής και διάθεσης πετρελαιοειδών επικινδύνων αποβλήτων (Παράρτημα Ι της Marpol 73/78), δεδομένου ότι αφενός δεν είναι εφικτό (έως αδύνατο από άποψη διάθεσης πόρων και δυναμικού) να εκδίδει ο φορέας άδειες για περισσότερες πλωτές μονάδες προσωρινής αποθήκευσης για χρήση από κάθε έναν πάροχο, αφετέρου και κατά μείζονα λόγο δεν προβλέπεται στη χωροθέτηση του λιμένα και δεν είναι σκόπιμος – έως απευκταίος – ο ελλιμενισμός περισσότερων πλωτών μονάδων προσωρινής αποθήκευσης επικινδύνων αποβλήτων στις αποβάθρες του λιμένα. Σημειώνεται ότι ως εναλλακτική λύση είχε εξεταστεί η περίπτωση αποθήκευσης των πετρελαιοειδών αποβλήτων σε χερσαίες δεξαμενές, οι οποίες θα ήταν εγκατεστημένες εντός του λιμένα Πατρών, η οποία όμως απορρίφθηκε καθώς οι χερσαίες δεξαμενές και οι παρελκόμενες κατασκευές (όπως περίφραξη, αποστάσεις ασφαλείας μεταξύ των δεξαμενών κ.ά.), θα καταλάμβαναν σημαντική έκταση και θα αποτελούσαν εμπόδιο σε διάφορες εργασίες που

εκτελούνται εντός του λιμανιού. Εκτός των άλλων, η σταθερή διάθεση ενός δεξαμενοπλοίου/δεξαμενοσλεπίου είναι απαραίτητη, καθώς μπορεί να προκύψει η ανάγκη εξυπηρέτησης πλοίων και στο αγκυροβόλιο. Τα εν λόγω λοιπόν απόβλητα συλλέγονται με βυτιοφόρα οχήματα, τα οποία κινούνται εντός της λιμενικής ζώνης, στη συνέχεια εκφορτώνονται στην πλωτή μονάδα αποθήκευσης αυτών και εν συνεχεία, μέσω θαλάσσιας μεταφοράς, οδηγούνται σε μονάδα επεξεργασίας για την αξιοποίηση και τελική διάθεση τους³⁸⁹.

Η ανωτέρω διαδικασία αποτυπώνει τις ορθότερες περιβαλλοντικά πρακτικές, καθώς δεν επιβαρύνει καθόλου με την εν λόγω δραστηριότητα, το ήδη επιβαρυσμένο κυκλοφοριακό δίκτυο του αστικού ιστού και της χερσαίας ζώνης λιμένα. Στο σημείο αυτό τονίζεται ότι λόγω της σύνδεση του λιμένα με τους λιμένες της Ιταλίας, μεγάλος αριθμός βαρέων οχημάτων διέρχεται από και προς το λιμάνι, επιβαρύνοντας την κυκλοφορία της πόλης και του λιμένα αλλά και αυξάνοντας τις αέριες εκπομπές της περιοχής. Επίσης δεν επιβαρύνει τον βαθμό απασχόλησης του ελεγκτικού μηχανισμού και κατ' επέκταση την απόδοση διαχείρισης αντιμετώπισης επερχόμενου κινδύνου και επιπέδου τρωτότητας, ενώ παράλληλα μειώνει κατά πολύ τον χρόνο ανταπόκρισης για την εξυπηρέτηση των πλοίων και δεν προκαλεί κοινωνική αντίδραση. Τέλος μειώνει σημαντικότερα τις μετακινήσεις επικινδύνων αποβλήτων, καθώς μία θαλάσσια μεταφορά με πλοίο (αδειοδοτημένης αποθηκευτικής ικανότητας 1.200 κυβικών μέτρων) αντιστοιχεί σε σαράντα οκτώ (48) οδικές μεταφορές με βυτιοφόρα οχήματα. Από τα ανωτέρω ο ΟΛΠΑ συμπεραίνει πως γίνεται κατανοητό ότι η διατήρηση της προαναφερόμενης μεθοδολογίας ως περιβαλλοντικά προσφορότερης καθιστά αδύνατη την παρουσία πολλαπλών παρόχων, διότι ο λιμένας Πατρών δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσει ομαλά σε περίπτωση αύξησης των πλωτών μέσω συλλογής υγρών αποβλήτων, που παράγονται στα πλοία, ενώ δεν διαθέτει περίσσεια υποδομών προς χρήση από πλωτά μέσα προσωρινής αποθήκευσης των αποβλήτων αυτών σε περίπτωση πλειόνων του ενός αναδόχων³⁹⁰.

Πέραν τούτων, η ΟΛΠΑ ΑΕ προχωρά σε μια αναφορά για σειρά προβλημάτων που εκτιμά ότι θα ανακύψουν είτε βραχυπρόθεσμα είτε μακροπρόθεσμα από τυχόν δραστηριοποίηση πολλών παρόχων στο αντικείμενο των ευκολιών υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων. Ειδικότερα³⁹¹:

³⁸⁹ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου*, Νοέμβριος 2020, σελ. 17-19.

³⁹⁰ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου*, Νοέμβριος 2020, σελ. 19-20.

³⁹¹ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής*

1. Θα επιχειρούνται συνεχώς προσπάθειες αλληλοεπικάλυψης, μεταξύ των διαφόρων παρόχων σε χρονοβόρες αναγνωριστικές διελκυστίνδες, σε ότι αφορά την αρμοδιότητα ενός εκάστου για το υπό παραλαβή και είδος αποβλήτου, προσπάθειες οι οποίες θα οδηγήσουν από την υποχρεωτική (365 μέρες τον χρόνο, 24 ώρες το 24ώρο, σε κάθε θέση πλεύρισης και ανεξαρτήτως της περιεκτικότητας των αποβλήτων σε πετρελαιοειδή) στην επιλεκτική εξυπηρέτηση των πλοίων. Στο άνοιγμα της αγοράς και σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού δεν μπορεί να επιβληθεί η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών σε κάθε θέση πλεύρισης, νυχθημερόν και καθ' όλη την διάρκεια του έτους και οι πάροχοι είναι ελεύθεροι να επιλέξουν το εύρος του ωραρίου εξυπηρέτησης των χρηστών. Υπενθυμίζεται ότι οι φορείς διαχείρισης λιμένων είναι υπόχρεοι σε καταβολή αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην παραλαβή των αποβλήτων των πλοίων.
2. Ο συνεχής ανταγωνισμός στη συλλογή των υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων (διότι για την επεξεργασία αυτών σχεδόν σε όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια υπάρχει μόνο ένας πάροχος) θα οδηγήσει σε αύξηση των τιμών και υποβάθμιση της ποιότητας και περιβαλλοντικής πληρότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Τεκμήριο προς τούτο αποτελεί το γεγονός ότι στα ευρωπαϊκά λιμάνια όπου υπάρχουν πολλοί πάροχοι, οι τιμές παραλαβής και μεταφοράς των πετρελαιοειδών αποβλήτων είναι πολλαπλάσια μεγαλύτερες των ελληνικών λιμανιών. Επίσης, ενώ αρχικά θα ευνοηθούν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες και οι εκπρόσωποι των πλοίων, καθώς οι πάροχοι με χαμηλό κόστος λειτουργίας θα είναι σε θέση να προσφέρουν πολύ χαμηλές τιμές, ωστόσο μακροπρόθεσμα αυτό θα αναγκάσει εκ των πραγμάτων τους παρόχους με υψηλό κόστος λειτουργίας και άρα μεγάλες επενδύσεις σε μέσα, εξοπλισμό, τεχνολογία και ανθρώπινο δυναμικό να προσαρμοστούν στα δεδομένα αυτά και να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους, ώστε να ανταπεξέλθουν στην προσφορά των χαμηλών τιμών. Ως εκ τούτου οι φορείς διαχείρισης των λιμένων θα καλύπτουν την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων με παρόχους περιορισμένων μέσων και δυνατοτήτων. Επίσης στην περίπτωση αυτή η μη ύπαρξη σταθερού τιμολογίου δημιουργεί ασταθές οικονομικό περιβάλλον για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τους εκπροσώπους τους, καθώς ενδέχεται η προσφορά χαμηλών τιμών να μην συνεχιστεί και στο μέλλον, χωρίς την οποιαδήποτε εγγύηση για αύξηση και της ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας.

3. Ο συνεχής ανταγωνισμός, η επιλεκτική εξυπηρέτηση των πλοίων και η μείωση του κόστους λειτουργίας με σκοπό την επίτευξη μεγαλύτερου ποσοστού κέρδους θα οδηγήσουν στην εκφύλιση της ποιότητας επεξεργασίας και στην ανεύθυνη και ανεξέλεγκτη διαχείριση και επεξεργασία των πετρελαιοειδών αποβλήτων. Από αυτό θα επωφεληθούν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες και οι εκπρόσωποι των πλοίων, αλλά πιθανότατα θα υπάρξει μεγάλος κίνδυνος για το περιβάλλον και το κύρος της Ελλάδας, με αποτέλεσμα την καταγγελία της Ελλάδας στα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα, με τις όποιες ποινικές συνέπειες επακολουθούν για τον φορέα διαχείρισης του λιμένα, καθώς θεωρείται αν όχι παραγωγός του αποβλήτου σίγουρα συμπαραγωγός.
4. Αποδυναμώνεται έως εκμηδενίζονται οι ελεγκτικοί μηχανισμοί των Υπουργείων Περιβάλλοντος και Ναυτιλίας, των Φορέων Διαχείρισης και των Λιμενικών και Τελωνειακών Αρχών, διότι ο συνεχής έλεγχος (που είναι απαραίτητος λόγω της σοβαρότητας του έργου) δύναται να είναι ευχερής στον έναν πάροχο, ενώ αντίθετα στους πολλούς παρόχους με την αύξηση των «ελεγκτέων στόχων», ο έλεγχος καθίσταται από δυσχερέστατος έως αδύνατος.
5. Οδηγεί σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες τους φορείς διαχείρισης των λιμένων, καθώς προκειμένου να είναι σε θέση να εποπτεύουν, να παρακολουθούν και να ελέγχουν το έργο των ευκολιών υποδοχής υγρών αποβλήτων θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους το απαιτούμενο και ειδικά καταρτισμένο προσωπικό που θα επιφορτιστεί αποκλειστικά και μόνο με την εκτέλεση ανά πάροχο του ειδικού αντικειμένου της παροχής υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής υγρών αποβλήτων (π.χ. ιχνηλασιμότητα των προς διάθεση αποβλήτων, μηνιαίες εκκαθαρίσεις ανά χρήστη λιμένα και πάροχο, έλεγχος τήρησης του Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης, ισχύς αδειών και πιστοποιητικών ανά πάροχο καθώς και των συλλεκτικών τους μέσων, υποβολή αναφορών προς Υπουργεία και Αρχές κλπ). Σημειώνεται ότι οι υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης λιμένα πολλαπλασιάζονται ανά πάροχο υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων.
6. Το άνοιγμα της αγοράς σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού δεν επιβάλλει την υποχρέωση εξυπηρέτησης όλων των χρηστών του λιμένα, ανεξαρτήτως του εάν τακτοποιούν τις οικονομικές τους υποχρεώσεις ή όχι, αντίθετα μπορεί να αναγκάσει τους παρόχους να διακόψουν την παροχή υπηρεσιών σε χρήστες με οικονομικές οφειλές. Ποιος από τους παρόχους θα έχει την ευθύνη στην περίπτωση αυτή; Υπενθυμίζεται ότι το πλοίο μπορεί να καταγγείλει τον φορέα διαχείρισης του λιμένα για ανεπάρκεια ευκολιών υποδοχής υγρών αποβλήτων και να διεκδικήσει απ' αυτών την καταβολή υπέρογκων αποζημιώσεων.

Από τα ανωτέρω συνάγεται από την ΟΛΠΑ ΑΕ ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις προσφυγής στη διαδικασία του περιορισμού των παρόχων της λιμενικής

υπηρεσίας παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΠΑ ΑΕ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 6 του Κανονισμού 2017/352. Να σημειωθεί ότι, λαμβανομένων υπόψη των προδιαγραφών του εγκεκριμένου Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων του ΟΛΠΑ ΑΕ και των στατιστικών και οικονομικών δεδομένων των αφίξεων πλοίων και των παραδόσεων αποβλήτων και καταλοίπων στο λιμένα της Πάτρας, προκύπτει ότι δεν είναι δυνατή η απαίτηση επενδύσεων σε αυτή και η ανάληψη των συνυφασμένων με την εν λόγω παραχώρηση κινδύνων από πλήθος παρόχων, δεδομένου ότι το κόστος επένδυσης για την συμμόρφωση με την κείμενη νομοθεσία και την παροχή της υπηρεσίας με τρόπο τεχνικά και περιβαλλοντικά άρτιο (καθημερινή νυχθημερόν λειτουργία χωρίς διακοπές κλπ.) είναι πολύ υψηλό. Ενόψει τούτων, προτάθηκε από την ΟΛΠΑ ΑΕ η έναρξη διαδικασίας για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352. Ο ΟΛΠΑ για τους λόγους που αναφέρονται ανωτέρω προέβη σε περιορισμό του αριθμού παρόχων και συγκεκριμένα σε έναν (1) πάροχο για την κατηγορία υγρών αποβλήτων και έναν (1) πάροχο για την κατηγορία των στερεών αποβλήτων³⁹².

Όπως στην περίπτωση της διαβούλευσης στην πρόταση του ΟΛΗΓ για τον περιορισμό των παρόχων, έτσι και στην περίπτωση του ΟΛΠΑ, ο ΣΕΕΝ διατύπωσε παρατηρήσεις στη δημόσια διαβούλευση που έλαβε χώρα. Λαμβάνοντας γνώση λοιπόν ο ΣΕΕΝ της δημόσιας διαβούλευσης του Οργανισμού Λιμένος Πατρών Α.Ε., με σκοπό τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων σε ένα (1), παρενέβη στην ανοιγείσα διαδικασία, κατ' άρθρο 6 παρ. 2 Κανονισμού 2017/352, και έθεσε υπόψη του ΟΛΠΑ τα σχόλια του, τονίζοντας εξ αρχής την πλήρη αντίθεσή του στη μη νόμιμη, αναπιολόγητη και ατεκμηρίωτη πρόταση αυτή, που οδηγεί στη διαιώνιση του μονοπωλίου παροχής υπηρεσιών³⁹³.

Όσον αφορά τη σημασία της διαβούλευσης ο ΣΕΕΝ διατύπωσε ίδια παρατήρηση όπως και στην περίπτωση της ΟΛΗΓ ΑΕ, τονίζοντας πως ο φορέας που εκ των προτέρων διακηρύσσει ότι δεν δεσμεύεται από τις απόψεις των συμμετεχόντων στη διαβούλευση δεν ανταποκρίνεται στο θεσμικό καθήκον που υπέχει, βάσει των σχετικών διατάξεων, να τις λάβει υπόψη. Ο ΣΕΕΝ διαπίστωσε και στην περίπτωση του ΟΛΠΑ πως ο διαχειριστής του λιμένα ομολογεί ότι δεν επιθυμεί το άνοιγμα της αγοράς και τον ελεύθερο

³⁹² Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου*, Νοέμβριος 2020, σελ. 22-23.

³⁹³ Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ*, Φεβρουάριος 2021, βλ. και τις εκεί παραπομπές.

ανταγωνισμό. Η ΟΛΠΑ ΑΕ με επιχειρήματα αβάσιμα, αόριστα και γενικόλογα επιχειρεί να τεκμηριώσει ότι δήθεν είναι αδύνατη η απελευθέρωση της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων. Επομένως καθίσταται προφανές ότι ο διαχειριστής του λιμένα, αν και επικαλείται τον Κανονισμό 2017/352, δεν επιθυμεί να τον εφαρμόσει, αλλά επιδιώκει να διατηρήσει το καθεστώς μονοπωλίου που επί σειρά ετών έχει επιβάλει εις βάρος των χρηστών του λιμένα. Κατ' επίκληση των όλως εξαιρετικών διατάξεων του άρθρου 6 του Κανονισμού επιδιώκει να άρει όλες τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από αυτόν και να εγκαθιδρύσει επ' αόριστον ένα μονοπώλιο παροχής των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων, τις οποίες θα παρέχει μόνο ένας πάροχος. Συνεπώς μόνο τύποις ακολουθείται η διαδικασία διαβούλευσης και ως τέτοια δεν είναι νόμιμη, αλλά επιδιώκει να περιγράψει το γράμμα και το πνεύμα του Κανονισμού 2017/352³⁹⁴.

Στην πρόταση της ΟΛΠΑ ΑΕ αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι «υπάρχει έλλειψη χώρου που σε καμία περίπτωση δεν μας επιτρέπει να διαθέσουμε περισσότερους χώρους και τετραγωνικά προκειμένου να είναι σε ετοιμότητα ο εξοπλισμός πολλαπλών παρόχων». Ωστόσο από τα αντικειμενικά στοιχεία (δηλαδή την Διακήρυξη του ΟΛΠΑ με αρ. πρωτ. 11544/2.12.2020 δημόσιου ανταγωνισμού για την παροχή υπηρεσιών φύλαξης και ελέγχου ασφαλείας των χώρων και εγκαταστάσεων του πρώην εργοστασίου της Πειραιϊκής Πατραϊκής) που επικαλείται ο ΣΕΕΝ, προκύπτει ότι ο λιμένας Πατρών διαθέτει μια πολύ εκτεταμένη έκταση περί τα 190.000,00 τ.μ. προς αξιοποίηση, αυτή του παλιού εργοστασίου της Πειραιϊκής Πατραϊκής, εντός της οποίας μισθώνει μικρή έκταση μόνο 2 στρεμμάτων. Επομένως υφίσταται επαρκής χώρος για τη δραστηριοποίηση ακόμα και εντός του χώρου του λιμένα και άλλων παροχών λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων. Άλλωστε δεν λαμβάνεται υπόψη ότι ο διαχειριστής του λιμένα μπορεί να απαιτήσει από τους δραστηριοποιούμενους παρόχους να φροντίσουν αυτοί για την ανεύρεση των αναγκαίων χώρων στάθμευσης οχημάτων, γραφείων κλπ, τα οποία δεν είναι αναγκαίο να βρίσκονται εντός του χώρου του λιμένα. Στην πρόταση προβάλλεται επίσης ως λόγος περιορισμού των παρόχων παροχής υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου η επιβάρυνση του ελεγκτικού μηχανισμού λόγω του μεγάλου όγκου διακινούμενων οχημάτων. Παρατηρείται από τον ΣΕΕΝ, όπως και στην περίπτωση της ΟΛΗΓ ΑΕ, ότι σύμφωνα με την Οδηγία 3/2020 της ΡΑΛ ο περιορισμός των παρόχων δεν μπορεί να θεμελιωθεί ούτε στην αύξηση των εσόδων του λιμένα, ούτε στην αποφυγή διοικητικού βάρους από πλευράς λιμένα. Επίσης, το επιχειρησιακό βάρος του λιμένα δεν αυξάνεται με το πλήθος των παρόχων, αλλά από τον αριθμό των πλοίων, που είναι χρήστες του λιμένα. Είναι γνωστό, κατά τον ΣΕΕΝ, ότι ελέγχονται οι παραδόσεις των αποβλήτων, οι οποίες δεν εξαρτώνται

³⁹⁴ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ, 2. Προκαταρκτική παρατήρηση: Ο διαχειριστής Λιμένα ομολογεί ότι δεν επιθυμεί το άνοιγμα της αγοράς και τον ελεύθερο ανταγωνισμό, Φεβρουάριος 2021.

από τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων, αλλά από το πλήθος των παραδόσεων, δηλαδή των αφίξεων πλοίων³⁹⁵.

Σχετικά με το επιχείρημα του ΟΛΠΑ για την ασφάλεια του Λιμένα, ο ΣΕΕΝ υπέβαλλε παρατήρηση που ταυτίζεται με την περίπτωση του ΟΛΗΓ. Συνοπτικά, δεν συντρέχουν λόγοι ασφάλειας των λιμενικών υπηρεσιών που να καθιστούν αναγκαίο τον περιορισμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, αφού η ύπαρξη περισσότερων του ενός παρόχων, που θα δραστηριοποιούνται παράλληλα, δεν δύναται να προκαλέσει ζητήματα ασφάλειας στην παροχή των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων, αντιθέτως θα τις διευκολύνει. Αν η παράλληλη δραστηριοποίηση περισσότερων παρόχων είχε εξ ορισμού ως συνέπεια τη διακινδύνευση της ασφάλειας των λιμενικών υπηρεσιών, ο ενωσιακός νομοθέτης δεν θα απελευθέρωνε την παροχή των υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων³⁹⁶.

Ως προς το επιχείρημα περί κινδύνου, σε περίπτωση πολλαπλών παρόχων, αύξησης των τιμών, ο ΣΕΕΝ επαναλαμβάνει την θέση (όπως και στην περίπτωση της ΟΛΗΓ ΑΕ) πως η αύξηση των τιμών τεκμαίρεται ότι είναι αποτέλεσμα στρεβλωμένου, δηλαδή μη υγιούς ανταγωνισμού, ενώ η απόρροια ενός υγιούς ανταγωνισμού είναι αντιθέτως η μείωση των τιμών³⁹⁷. Αναφορικά με τα επικαλούμενα προβλήματα που θα ανακύψουν από την απελευθέρωση, η απελευθέρωση δεν θα οδηγήσει «στην επιλεκτική εξυπηρέτηση των πλοίων», σύμφωνα με τον ΣΕΕΝ. Οι πάροχοι υποχρεούνται να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους 365 μέρες τον χρόνο, 24 ώρες το 24ώρο, σε κάθε θέση πλεύρισης και ανεξαρτήτως της ποσότητας και της περιεκτικότητας των αποβλήτων. Η υποχρέωση αυτή των παρόχων μπορεί να τεθεί από τον διαχειριστή λιμένα ως ελάχιστη απαίτηση για τη δραστηριοποίησή τους. Σε αντίθεση με όσα προβάλλονται, ο ανταγωνισμός δεν οδηγεί σε αύξηση αλλά σε μείωση των τιμών. Αβάσιμο επίσης είναι το επιχείρημα του ΟΛΠΑ, σύμφωνα με τον ΣΕΕΝ, ότι λόγω του ανταγωνισμού που θα αναπτυχθεί «οι φορείς διαχείρισης των λιμένων θα καλύπτουν την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων με παρόχους περιορισμένων μέσων και δυνατοτήτων». Ο κίνδυνος αυτός, ακόμα κι αν ήθελε υποτεθεί ότι υφίστατο, μπορεί να αποτραπεί με τη θέσπιση ελάχιστης απαίτησης ως προς τον εξοπλισμό των παρόχων. Περαιτέρω ο ΟΛΠΑ προβάλλει ότι για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες θα αποτελούσε πρόβλημα «η μη

³⁹⁵ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ, 4. Τα επιχειρήματα περί περιορισμένου χώρου, περί επιβάρυνσης των υπηρεσιών του Ο.Λ.ΠΑ. και εν γένει περί αδυναμίας του Ο.Λ.ΠΑ. να ανταποκριθεί στις ανάγκες αδειοδότησης πολλαπλών παρόχων, Φεβρουάριος 2021.

³⁹⁶ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ, 5. Η επιχειρηματολογία περί ασφάλειας του Λιμένα, Φεβρουάριος 2021.

³⁹⁷ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ, 6. Ως προς το επιχείρημα περί κινδύνου, σε περίπτωση πολλαπλών παρόχων, αύξησης των τιμών, Φεβρουάριος 2021.

ύπαρξη σταθερού τιμολογίου». Ο ισχυρισμός αυτός είναι αβάσιμος κατά τον ΣΕΕΝ. Το πρόβλημα που υφίσταται επί δεκαετίες είναι η έλλειψη ανταγωνιστικών τιμολογίων και η αδυναμία των πλοιοκτητριών εταιρειών να επιλέγουν τον πλέον οικονομικό και αποτελεσματικό πάροχο, υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Αυθαίρετο είναι και το συμπέρασμα ότι η ανάπτυξη του ανταγωνισμού θα οδηγήσει «στην εκφύλιση της ποιότητας επεξεργασίας και στην ανεύθυνη και ανεξέλεγκτη διαχείριση και επεξεργασία των πετρελαιοειδών αποβλήτων». Πέραν του ότι ο ΟΛΠΑ μπορεί να θέσει ως ελάχιστη απαίτηση για τη δραστηριοποίηση «τη συμμόρφωση με τις τοπικές, εθνικές, ενωσιακές και διεθνείς περιβαλλοντικές απαιτήσεις» (άρθρο 4 παρ. 2 περ. στ' του Κανονισμού), ήδη εφαρμόζεται Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων, το οποίο θα δεσμεύει όλους τους παρόχους. Η ενδεχόμενη μη τήρησή του θα μπορεί να οδηγήσει σε επιβολή κυρώσεων ή/και στον αποκλεισμό τους. Εξάλλου είναι αβάσιμος ο ισχυρισμός ότι η αύξηση του αριθμού των παρόχων καθιστά τον έλεγχο των αρμοδίων υπηρεσιών «από δυσχερέστατο έως αδύνατο». Η αύξηση της κίνησης του λιμένα και επομένως και των αποβλήτων συνεπάγεται αύξηση των ελέγχων και όχι η συλλογή του ίδιου όγκου αποβλήτων από περισσότερους παρόχους. Εσφαλμένα ο ΟΛΠΑ προκαταλαμβάνει ότι οι πάροχοι των λιμενικών υπηρεσιών αδυνατούν να ανταποκριθούν στο ύψος των αναγκαίων επενδύσεων για την παροχή των υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων κατά τρόπο τεχνικά και περιβαλλοντικά άρτιο, χωρίς οποιοδήποτε στοιχείο που να αιτιολογεί και να τεκμηριώνει τον ισχυρισμό του. Αυτό θα αποδειχθεί μόνο μετά την απελευθέρωση των ως άνω υπηρεσιών, οπότε μόνο οι πάροχοι που θα έχουν τη δυνατότητα επενδύσεων θα μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν³⁹⁸.

Ο ΣΕΕΝ επισημαίνει για άλλη μια φορά (όπως και στην περίπτωση της ΟΛΗΓ ΑΕ) πως ο Κανονισμός 2017/352 εισαγάγει ένα σύστημα αδειοδότησης και όχι επιλογής ενός μόνου αναδόχου. Παραθέτει την ίδια επιχειρηματολογία με όσα ανέφερε στην περίπτωση του ΟΛΗΓ, τα οποία εκτέθηκαν αναλυτικά στην ανωτέρω ενότητα³⁹⁹. Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και με τα όσα αφορούν την επίκληση των αρχών του δικαίου του περιβάλλοντος. Αυτό που διαφοροποιεί την περίπτωση του ΟΛΠΑ είναι επικαλούμενη έλλειψη ΧΥΤΑ, που σχολιάζεται από τον ΣΕΕΝ ως εξής: Η επίκληση της έλλειψης ΧΥΤΑ, ο οποίος να διαχειρίζεται απορρίμματα στην ευρύτερη περιοχή, είναι προδήλως αλυσιτελής, γιατί δεν συνδέεται αιτιωδώς με τον αριθμό των παρόχων αλλά με τις ποσότητες των αποβλήτων και επομένως δεν αφορά στην «περιβαλλοντική

³⁹⁸ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ, 7. Τα επικαλούμενα «προβλήματα» που θα ανακύψουν από την απελευθέρωση, Φεβρουάριος 2021.

³⁹⁹ Σ.Ε.Ε.Ν., Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ, 8. Φύση του συστήματος που έχει εισαγάγει ο κανονισμός 2017/352: σύστημα αδειοδότησης και όχι επιλογής ενός μόνου αναδόχου, Φεβρουάριος 2021.

βιωσιμότητα» των λιμενικών υπηρεσιών, κατά το άρθρο 6 παρ. 1 περ. γ' του Κανονισμού⁴⁰⁰.

Στα ζητήματα της υποχρέωσης ειδικής αιτιολογίας, της υπαγωγής των λιμενικών υπηρεσιών στους κανόνες ανταγωνισμού, της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και της νομικής ισχύς του Κανονισμού 2017/352 οι παρατηρήσεις του ΣΕΕΝ στις περιπτώσεις του ΟΛΠΑ και του ΟΛΗΓ ταυτίζονται πλήρως. Συνεπώς στην οικεία ανωτέρω ενότητα που αφορά την ΟΛΗΓ ΑΕ έχουν εκτεθεί αναλυτικά⁴⁰¹. Ακριβώς για αυτόν τον λόγο ο ΣΕΕΝ καταλήγει πως όλο το σκεπτικό της πρότασης συμπίπτει σε πολύ μεγάλο βαθμό με το σκεπτικό της αντίστοιχης πρότασης του ΟΛΗΓ, που ταυτόχρονα τίθεται σε διαβούλευση. Ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων πρέπει ωστόσο να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες του κάθε λιμένα ως προς τις βασικές παραμέτρους των δραστηριοτήτων του. Ο ΣΕΕΝ τονίζει πως θα πρέπει να υπομνησθεί η περίπτωση να υπάρχουν εναρμονισμένες πρακτικές μεταξύ Οργανισμών Λιμένων, κάτι που αν ισχύει θα ερχόταν σε αντίθεση με τις αρχές περί υγιούς ανταγωνισμού. Όπως προαναφέρθηκε, στον τομέα των λιμενικών υπηρεσιών ειδικότερα, και σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής της 23^{ης} Μαΐου 2013, «οι λιμενικές δραστηριότητες που συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες υπόκεινται στους κανόνες ανταγωνισμού. Απαγορεύονται συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, όπως ορίζονται αντίστοιχα στα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ»⁴⁰².

Έτσι ο ΣΕΕΝ συμπεραίνει πως και ο ΟΛΠΑ επιδιώκει τη διατήρηση του μονοπωλίου παροχής λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων από μία μόνο επιχείρηση – πάροχο και τη διαιώνιση της σημερινής, μη αποδεκτής κατάστασης που έχει ως συνέπεια την αυξημένη τιμολόγηση των υπηρεσιών από τις μονοπωλιακώς δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις των πλοίων και την επιβάρυνση των τελικών καταναλωτών, χρηστών και επιβατών. Οι εξαιρετικοί λόγοι του άρθρου 6 παρ. 1 του Κανονισμού, που θα επέτρεπαν τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων, δεν συντρέχουν. Η επιχειρηματολογία του Οργανισμού, κατά τον ΣΕΕΝ, δεν τεκμηριώνεται με οποιαδήποτε τεχνική μελέτη⁴⁰³.

⁴⁰⁰ Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ*, 9. *Η επίκληση των αρχών του δικαίου του περιβάλλοντος*, Φεβρουάριος 2021.

⁴⁰¹ Βλ. θεματική ενότητα 3.3.1.3.

⁴⁰² Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ*, 14. *Παράλληλη πρακτική του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας*, Φεβρουάριος 2021.

⁴⁰³ Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ*, 15. *Συμπέρασμα*, Φεβρουάριος 2021.

4.1.6 Η περίπτωση της Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας επέλεξε να ακολουθήσει το περιεχόμενο του άρθρου 4 του Κανονισμού 2017/352. Στις 30-12-2020 γνωστοποίησε και ανακοίνωσε τις εγκριθείσες ελάχιστες απαιτήσεις δραστηριοποιούμενων παρόχων στην υπηρεσία διαχείρισης και απομάκρυνσης υγρών και στερεών καταλοίπων και αποβλήτων πλοίων, που καταπλέουν στις λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας της ΟΛΕ ΑΕ⁴⁰⁴.

Για τη διαχείριση των υγρών και των στερεών καταλοίπων πλοίων έθεσε τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις, που εμπεριέχουν αναλυτικές προδιαγραφές ως προς τον εξοπλισμό, την υποδομή και τη χρονική διάρκεια παροχής των υπηρεσιών από τους υποψήφιους παρόχους. Επίσης, η ΟΛΕ ΑΕ ζήτησε την εκπλήρωση ορισμένων προϋποθέσεων και κριτηρίων που σχετίζονται με το απαιτούμενο προσωπικό των παρόχων, προκειμένου να διασφαλιστεί πως το προσωπικό θα διαθέτει τη δέουσα εμπειρία⁴⁰⁵.

Συμπληρωματικά θέσπισε απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τους υποψήφιους παρόχους για αμφότερες τις κατηγορίες αποβλήτων και καταλοίπων πλοίων (υγρά και στερεά). Ενδεικτικά ο υποψήφιος πάροχος πρέπει να ασκεί επαγγελματικά τη δραστηριότητα της παροχής λιμενικών υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, να διαθέτει συμβάσεις ή βεβαιώσεις συνεργασίας με όλους τους νόμιμους τελικούς αποδέκτες των αποβλήτων και να διαθέτει τις απαιτούμενες άδειες, ανάλογα με το είδος εργασιών, για συλλογή και μεταφορά επικινδύνων αποβλήτων, για συλλογή και μεταφορά επικινδύνων αποβλήτων υγειονομικών μονάδων και για συλλογή και μεταφορά ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών. Τέλος η ΟΛΕ ΑΕ θεωρεί απαραίτητη την κατοχή πιστοποιήσεων σύμφωνα με διάφορα πρότυπα ISO καθώς και την ύπαρξη σύμβασης ασφάλισης γενικής αστικής ευθύνης προς τρίτους⁴⁰⁶.

Στις 01-03-2021 αναρτήθηκε στον ιστότοπο της ΟΛΕ ΑΕ η πρόσκληση⁴⁰⁷ δραστηριοποίησης παρόχων για την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας διαχείρισης και απομάκρυνσης υγρών και στερεών καταλοίπων και αποβλήτων πλοίων που καταπλέουν στις λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας του ΟΛΕ ΑΕ κατά τον Κανονισμό 2017/352 και διευκρινίστηκε ο τρόπος απόδειξης της ελάχιστης απαίτησης της χρηματοοικονομικής επάρκειας των υποψήφιων παρόχων. Στις 01-11-2021 αναρτήθηκε εκ νέου στον ιστότοπο της ΟΛΕ ΑΕ η τροποποιηθείσα πρόσκληση⁴⁰⁸. Η ΟΛΕ ΑΕ επισήμανε πως οι συνθήκες υπό

⁴⁰⁴ Ο.Λ.Ε. Α.Ε., *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Δεκέμβριος 2020.

⁴⁰⁵ Ο.Λ.Ε. Α.Ε., *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Δεκέμβριος 2020, σελ. 1-5.

⁴⁰⁶ Ο.Λ.Ε. Α.Ε., *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Δεκέμβριος 2020, σελ. 5-7.

⁴⁰⁷ Ο.Λ.Ε. Α.Ε., *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Μάρτιος 2021.

⁴⁰⁸ Ο.Λ.Ε. Α.Ε., *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Νοέμβριος 2021.

τις οποίες παρέχονται οι υπηρεσίες διαχείρισης και απομάκρυνσης υγρών και στερέων καταλοίπων και αποβλήτων πλοίων που καταπλέουν στις λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητάς της, εγείρουν ζητήματα τα οποία συνηγορούν στο ότι ο αριθμός των παρόχων θα πρέπει να είναι σταθερά προσδιορισμένος για ένα εύλογο χρονικό διάστημα εντός του οποίου η μεν ΟΛΕ ΑΕ θα δύναται αφ' ενός να προγραμματίζει και να εκπονεί ασφαλώς την προβλεπόμενη εποπτεία και στελέχωση του λιμένα, αφ' ετέρου να εποπτεύει αποτελεσματικά τη τήρηση των κείμενων διατάξεων από τους παρόχους των λιμενικών υπηρεσιών. Από την άλλη πλευρά, οι πάροχοι θα δραστηριοποιούνται σε ένα σταθερό οικονομικό περιβάλλον, ώστε να μπορούν ανταποκρίνονται πλήρως στις υψηλού επιπέδου και ιδιαιτέρως απαιτητικές υποχρεώσεις της υπηρεσίας, συνδυάζοντας έτσι τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις και τις προδιαγραφές ασφαλείας με την οικονομική βιωσιμότητα. Οι λόγοι που επιβάλλουν τον προσδιορισμό σταθερού αριθμού παρόχων για εύλογο χρονικό διάστημα, αντίστοιχο της διάρκειας ισχύος του Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων της ΟΛΕ ΑΕ, σχετίζονται με τα ειδικά χαρακτηριστικά της διαχείρισης υγρών και στερέων καταλοίπων και αποβλήτων πλοίων και είναι η αποτελεσματική συμμόρφωση με τις διατάξεις της τελωνειακής νομοθεσίας (οι προβλέψεις της οποίας επιβάλλουν στον φορέα διαχείρισης τον διαρκή έλεγχο των φορτίων αποβλήτων, την εποπτεία του όγκου και των πιστοποιητικών τελικής διάθεσης), η αποτελεσματική συμμόρφωση με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις (από τις οποίες απορρέουν υποχρεώσεις παρακολούθησης και ιχνηλάτησης των διακινούμενων φορτίων), η εξασφάλιση ενός σταθερού οικονομικού περιβάλλοντος για τους παρόχους (προκειμένου να καθίσταται βιώσιμη και ποιοτικά επαρκής η παροχή των υπηρεσιών στη μετάβαση του συστήματος που καθιερώνει ο Κανονισμός 2017/352), η αποτελεσματική διαχείριση και εποπτεία εκ μέρους του διαχειριστικού φορέα του λιμένα επί των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών και η διασφάλιση της τήρησης των περιβαλλοντικών απαιτήσεων⁴⁰⁹.

Η ΟΛΕ ΑΕ με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος, την άρτια και περιβαλλοντικά ορθή εκτέλεση της υπηρεσίας καθώς και την άμεση εξυπηρέτηση των πλοίων, και λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες του λιμένα και την κίνηση των πλοίων που προσεγγίζουν τον λιμένα, αποφάσισε την συμμόρφωση των ενδιαφερόμενων παρόχων με αυστηρές ελάχιστες απαιτήσεις. Με δεδομένο ότι η ΟΛΕ ΑΕ κρίνει ότι επιβάλλεται η αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων (24 ώρες το 24ωρο, σε κάθε θέση προσέγγισης πλοίων, νυχθημερόν, σε όλους τους χρήστες) καθώς και η παροχή άνευ χρέωσης συγκεκριμένων υπηρεσιών (όπως παραλαβές απόβλητων λιπαντικών ελαίων, ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών και βρώσιμων ελαίων και λιπών), ώστε να δίδονται τα αναγκαία περιβαλλοντικά κίνητρα, ανακύπτει ταυτόχρονα η ανάγκη διασφάλισης της

⁴⁰⁹ Ο.Λ.Ε. Α.Ε.. Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση, Νοέμβριος 2021, σελ. 3-4.

βιωσιμότητας των εν λόγω υπηρεσιών, ώστε να διατηρηθεί, κατά τρόπο σταθερό και αδιάλειπτο, υψηλό επίπεδο ως προς την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών και να μην υπάρξει ανάγκη καταφυγής στις εξαιρετικές διαδικασίες του άρθρου 7 παρ. 4 του Κανονισμού (περί λήψης μέτρων έκτακτης ανάγκης), που θα επιφέρουν δυσλειτουργία στην ομαλή διαχείριση των υπηρεσιών και εν γένει στη λειτουργία του λιμένα. Για τον λόγο αυτό μετά την ανακοίνωση του αριθμού των ενδιαφερομένων, που πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις, η ΟΛΕ ΑΕ αποφάσισε πως θα τους καλέσει να δηλώσουν (γνωρίζοντας πλέον ο ΟΛΕ τον καταληκτικό αριθμό των ενδιαφερομένων που πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις) εάν επιθυμούν να αποσύρουν την αίτησή τους, στην περίπτωση που διαπιστώσουν ότι πλέον η υπηρεσία βάσει των ελάχιστων απαιτήσεων κρίνεται πλέον ασύμφορη λόγω του μεγάλου αριθμού των παροχών. Οι πάροχοι που τελικά δεν θα απέσυραν την αίτησή τους θα καλούνταν από την ΟΛΕ ΑΕ να υπογράψουν σύμβαση με την οποία θα αποκτούσαν το δικαίωμα παροχής λιμενικών υπηρεσιών στον λιμένα αρμοδιότητας της Ο.Λ.Ε. Α.Ε. και θα δεσμεύονταν για την εκτέλεση των υπηρεσιών καθ' όλη την διάρκεια ισχύος του δικαιώματος παροχής⁴¹⁰.

Σύμφωνα με δημοσιογραφικό δημοσίευμα⁴¹¹ για τη συλλογή και απομάκρυνση των στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων κατατέθηκαν δύο συνολικά αιτήσεις, γεγονός που σημαίνει πως η ΟΛΕ ΑΕ όφειλε να προβεί σε αξιολόγηση. Ακολουθώντας τη νόμιμη οδό, ορίστηκε ειδική επιτροπή προκειμένου να τις αξιολογήσει. Από τις 23/12/2021 αναρτήθηκε στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ⁴¹² το πρακτικό της αξιολόγησης αυτής, το οποίο και αναφέρει, σύμφωνα με το δημοσίευμα, ότι ο ΟΛΕ αποδέχεται και τις δύο αιτήσεις που κατατέθηκαν, επισημαίνοντας όμως ότι διατηρεί επιφυλάξεις καθώς δεν διαθέτει τις απαραίτητες τεχνικές γνώσεις. Η ΟΛΕ ΑΕ στη συνέχεια ανέθεσε σε ειδικό τεχνικό σύμβουλο τον έλεγχο όλων των τεχνικών θεμάτων που αφορούσαν τις αιτήσεις, προκειμένου να διαφυλάξει την ακεραιότητα της διαδικασίας και να διασφαλίσει τη νομιμότητα. Ο τεχνικός σύμβουλος με τη σειρά του, συνέταξε πόρισμα όπου απευθυνόμενος στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού, παρέθεσε λεπτομερώς τα συμπεράσματά του. Η γνωμάτευσή του εντόπισε σοβαρές ελλείψεις σε μία από τις δύο αιτήσεις. Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΛΕ ΑΕ, με το που έλαβε γνώση για τα αποτελέσματα του πορίσματος προχώρησε σε σύγκληση προκειμένου να αποφασίσει για τη γνωμάτευση του τεχνικού συμβούλου. Όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ψήφισαν ομόφωνα υπέρ της γνωμάτευσης του τεχνικού συμβούλου, η οποία

⁴¹⁰ Ο.Λ.Ε. Α.Ε.. *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Νοέμβριος 2021, σελ. 4.

⁴¹¹ *Newmoney.gr, Απειλές προς το ΔΣ του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας*, Φεβρουάριος 2022.

⁴¹² Το Πρόγραμμα ΔΙΑΥΓΕΙΑ (Ν. 3861/2010) προβλέπει πως όλες οι αποφάσεις της κυβέρνησης και των κρατικών οργανισμών πρέπει να δημοσιεύονται σε ιστοσελίδα στο διαδίκτυο πριν τεθούν σε εφαρμογή, προκειμένου να είναι εκτελεστές. Στοχεύει στην επίτευξη της μέγιστης δυνατής δημοσιότητας της κυβερνητικής πολιτικής και της διοικητικής δραστηριότητας, τη διασφάλιση της διαφάνειας και την εμπέδωση της υπευθυνότητας και της λογοδοσίας από την πλευρά των φορέων άσκησης της δημόσιας εξουσίας.

έβρισκε σύμφωνο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Τέλος, σύμφωνα με το συγκεκριμένο δημοσίευμα, το γεγονός της απόρριψης της μιας εκ των αιτήσεων οδήγησε σε προστριβές και αντιπαραθέσεις, ωστόσο κρίνεται πως δεν πρέπει να αναφερθεί κάτι περαιτέρω διότι αφενός δεν δύναται να διασταυρωθεί και να επιβεβαιωθεί το σχετικό αναφερθέν παρασκήνιο, αφετέρου εκφεύγει του αντικειμένου της παρούσα εργασίας.

Κρίθηκε μάλιστα από το ΣΤΕ, στην πολύ πρόσφατη Απόφαση 746/2024, μεταξύ άλλων πως οι ελάχιστες απαιτήσεις που τίθενται ως προς τον εξοπλισμό είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του Κανονισμού 2017/352 και τις αρχές της αναλογικότητας και της ίσης μεταχείρισης και πως η ελάχιστη απαίτηση που αφορά την προηγούμενη εμπειρία, σύμφωνα με την οποία ο υποψήφιος πάροχος, «κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας, πρέπει να έχει εκτελέσει ή να εκτελεί αδιάλειπτα, συμβάσεις παροχής συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίου σε λιμένες, οι οποίοι εμφανίζουν έκαστος, αντίστοιχη κίνηση με τον λιμένα της Ελευσίνας», και μεν συνιστά περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στην επίμαχη λιμενική υπηρεσία, όμως ο περιορισμός αυτός παρίσταται εύλογος, αφού αναφέρεται σε λιμένες με κίνηση αντίστοιχη προς την κίνηση του λιμένα Ελευσίνας, ενόψει δε του μεγέθους και της σημασίας του λιμένα αυτού, ο εν λόγω περιορισμός δεν εμφανίζεται ως προδήλως δυσανάλογος σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό της διασφάλισης της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της προσήκουσας και αδιάλειπτης παροχής της οικείας λιμενικής υπηρεσίας⁴¹³.

4.1.7 Η περίπτωση της Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε.

Η Οργανισμός Λιμένος Νομού Εύβοιας ΑΕ ως φορέας διαχείρισης λιμένα στην αρμοδιότητα του οποίου ανήκουν τριάντα τέσσερα (34) λιμάνια, οφείλει να εξασφαλίζει την ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, κατάλληλων να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων. Προς επίτευξη της καταλληλότητας, οι εγκαταστάσεις παραλαβής πρέπει να είναι ικανές να δεχθούν τις κατηγορίες και τις ποσότητες των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία, τα οποία χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, λαμβάνοντας υπόψη τις λειτουργικές ανάγκες των χρηστών εκάστου λιμένα, το μέγεθος και τη

⁴¹³ Adjustice.gr, ΣτΕ Δ' 7μ. 746/2024: Παροχή λιμενικών υπηρεσιών (Καν ΕΕ 2017/352). Συστήματα διαχείρισης θαλασσίων λιμένων. Ελάχιστες απαιτήσεις (ανοικτό μοντέλο). Περιορισμός αριθμού παρόχων (κλειστό μοντέλο), 31-05-2024.

γεωγραφική θέση του λιμένα, τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν και τις εξαιρέσεις που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία⁴¹⁴.

Η ΟΛΝΕ ΑΕ έχοντας λάβει υπόψη τις συνθήκες και τις ιδιαιτερότητές της καθώς και τις διατάξεις του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352 προέβη στην ανάρτηση πρότασης περιορισμού του αριθμού παρόχων για την λιμενική υπηρεσία «συλλογή αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου» σε έναν πάροχο για τα υγρά απόβλητα και έναν για τα στερεά για τους ακόλουθους λόγους⁴¹⁵:

- Η γεωμορφολογία του λιμένα της Χαλκίδας και των λιμένων αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ ΑΕ δεν επιτρέπει την παροχή του αναγκαίου χώρου προς τους παρόχους, χερσαίου ή θαλάσσιου, για την ετοιμότητά τους προς άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών, λαμβανομένων ιδίως υπόψη και των αποστάσεων των γύρωθεν λιμένων από το λιμένα της Χαλκίδας. Οι δυνατότητες εξυπηρέτησης του λιμένα Χαλκίδας είναι περιορισμένες λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων. Πρέπει να τονιστεί ότι η χερσαία ζώνη λιμένα του περικλειστού λιμένα Χαλκίδας εκτείνεται σε σχήμα τραπεζίου χωρίς να περιλαμβάνει ελεύθερους χώρους, καταλαμβάνοντας μόλις περί τα 17.000 τ.μ. έκτασης από την οποία σχεδόν η μισή μόνο εξυπηρετεί τις ανάγκες του λιμένα, όπως οι εναπομείναντες διαθέσιμοι χώροι για στάθμευση βαρέων οχημάτων προς φορτοεκφορτώσεις αγαθών, γερανών, για προσωρινή εναπόθεση φορτίων, για χρήση του οδικού δικτύου που αποτελείται από μια λωρίδα κυκλοφορίας εισόδου εξόδου, δεδομένου ότι η υπόλοιπη έκταση είναι κατειλημμένη από τις κτιριακές εγκαταστάσεις λιμένα. Για πληρέστερη εικόνα των περιορισμένων λειτουργικών χώρων, αναφέρει ο ΟΛΝΕ ότι το ολικό λειτουργικό μήκος ανάπτυξης κρηπιδωμάτων ανέρχεται στα 490 μέτρα ενώ το μέσο πλάτος λειτουργικής έκτασης στα 35 μέτρα. Επίσης τονίζεται ότι υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες στην σύνδεση του λιμένα με το υπεραστικό οδικό δίκτυο, δεδομένου ότι το λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από τον αστικό ιστό και κατά συνέπεια όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι υπερφορτωμένο. Η ΟΛΝΕ ΑΕ οφείλει να παρέχει σε όλους τους εν δυνάμει παρόχους χερσαίο χώρο για την ετοιμότητα του εξοπλισμού και των μέσων (απορριματοφόρα, βυτία, οχήματα μεταφοράς κάδων, containers, δεξαμενές κλπ.) και θαλάσσιο χώρο για τον ελλιμενισμό των πλωτών μέσων, ώστε οι σχετικές υπηρεσίες να μπορούν να παρασχεθούν χωρίς καθυστέρηση. Με δεδομένο ότι η ΟΛΝΕ ΑΕ οφείλει να διαθέτει ικανές λιμενικές εγκαταστάσεις, προκειμένου να

⁴¹⁴ Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε., Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, Απρίλιος 2021, σελ. 2.

⁴¹⁵ Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε., Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, Απρίλιος 2021, σελ. 2-4.

εξασφαλίζεται η άμεση και ορθή εξυπηρέτηση των πλοίων και η ορθή διαχείριση των αποβλήτων τους, ανεξαρτήτως ποσότητας και είδος αποβλήτου, οι οποίες θα πρέπει να παραλαμβάνουν κάθε είδους απόβλητο πλοίου, οποιαδήποτε ώρα του 24ωρου, οποιαδήποτε ημέρα του έτους, και με δεδομένο ότι δε νοούνται καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση του πλοίου, γίνεται εύκολα κατανοητό ότι προκειμένου να επιτευχθεί η αμεσότητα παροχής της λιμενικής υπηρεσίας και να αποφευχθούν καθυστερήσεις εξυπηρέτησης του πλοίου, η ΟΛΝΕ ΑΕ οφείλει, σύμφωνα με την ίδια, να παρέχει σε κάθε πάροχο, εντός τις λιμενικής ζώνης αρμοδιότητάς του, κατάλληλο χώρο για τον εξοπλισμό και τα μέσα. Ειδικότερα, όσον αφορά στο λιμένα της Χαλκίδας, στον οποίο εμφανίζεται ο μεγαλύτερος όγκος παραλαβών αποβλήτων, ο χώρος της χερσαίας ζώνης, που θα μπορούσε να διατεθεί στους παρόχους είναι ιδιαίτερος περιορισμένος και δεν επιτρέπει τη δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων, τυχόν δε παροχή του αναγκαίου χώρου σε γειτονικούς λιμένες θα δημιουργήσει ενδεχομένως συνθήκες άνισης μεταχείρισης.

- Η ΟΛΝΕ ΑΕ πρόσθεσε πως δεν διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τις αναγκαίες υποδομές ώστε να μπορεί να παρακολουθήσει τις εργασίες πολυάριθμων παρόχων σε πολυάριθμα λιμάνια, ούτε μπορεί να αναπτύξει τις αναγκαίες διοικητικές δομές και διαδικασίες, οι οποίες θα επιτρέπουν την υλοποίηση των παραπάνω επί ενός εκ των προτέρων αγνώστου αριθμού παρόχων. Τα παραπάνω πέραν του ότι θα καθιστούσαν δυσχερή την εποπτεία της λιμενικής υπηρεσίας, θα οδηγούσαν την ΟΛΝΕ ΑΕ προκειμένου να είναι σε θέση να επιβλέπει, εποπτεύει και να ελέγχει στο σύνολο της την παροχή των υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων, σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες. Όμως ο ΟΛΝΕ ισχυρίζεται πως η διατήρηση περιβαλλοντικών στόχων υψηλού επιπέδου, επιτυγχάνονται μόνον όταν η επίβλεψη, εποπτεία και έλεγχος γίνεται από τον ίδιο τον Οργανισμό.
- Στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης, η ΟΛΝΕ ΑΕ επισήμανε πως επιλέγει το μοντέλο περιορισμού των παρόχων της λιμενικής αυτής υπηρεσίας, θεωρώντας πως η περιβαλλοντική και οικονομική δραστηριότητα πρέπει να εξασφαλίζει την διαρκή αξιοποίηση των φυσικών πόρων, πρέπει, δηλαδή, να μην προκαλεί ανεπανόρθωτη βλάβη στο περιβάλλον, υπονομεύοντας το μέλλον των επόμενων γενεών, αλλά να επιτυγχάνει σταθερή περιβαλλοντική ποιότητα και ισορροπία. Προκειμένου να επιτύχει η ΟΛΝΕ ΑΕ τον ανωτέρω σκοπό, πρέπει να στοχεύσει στη μείωση της κατανάλωσης πόρων (ενέργειας, υλικών, νερού, εδάφους) και στη μείωση των επιπτώσεων στο φυσικό κεφάλαιο με την αειφορική χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και την ελαχιστοποίηση εκπομπών ρύπων και αποβλήτων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εντάξει στις αρχές πολιτικής της για την αειφόρο ανάπτυξη

την αρχή της πρόληψης, η οποία σημαίνει ότι προτεραιότητα δίνεται στην πρόληψη και στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων έναντι της επανόρθωσης και αποκατάστασής τους. Στα ανωτέρω πλαίσια, η ΟΛΝΕ ΑΕ καταλήγει ότι με την δραστηριοποίηση περιορισμένου αριθμού παρόχων και κατόπιν στάθμισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη δραστηριοποίηση πολλών παρόχων, μειώνονται κατά πολύ οι παράγοντες που αντιβαίνουν στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα της υπηρεσίας αυτής. Σημειώνεται ότι η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών επιτυγχάνεται με την ορθή, συνεχή και αδιάλειπτη παρακολούθηση της όλης εκτέλεσης της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας, δηλαδή με την παρακολούθηση των διαδικασιών συλλογής, μεταφοράς και τελικής διάθεσης αποβλήτων, την άμεση και ορθή εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα, την ετοιμότητα και την καταλληλότητα του εξοπλισμού και των μέσων εξυπηρέτησης των χρηστών. Ομοίως, δεν πρέπει να παραβλέπεται ότι η οικονομική βιωσιμότητα των παρόχων των εν λόγω λιμενικών υπηρεσιών είναι κρίσιμο στοιχείο για την διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και της ασφάλειας.

- Περαιτέρω, όσον αφορά στη διαχείριση των στερεών αποβλήτων, είναι σημαντικό στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, να προάγονται οι πρακτικές διαχείρισης για την ανάκτηση και αξιοποίηση των αποβλήτων έναντι της διάθεσης / ταφής, πολλώ δε μάλλον όταν ο ΧΥΤΑ, που εξυπηρετεί την περιοχή της Εύβοιας είναι κορεσμένος. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό, κατά τον ΟΛΝΕ, να διασφαλισθεί η ύπαρξη ή η αποκλειστική συνεργασία με εγκατάσταση για τη διαχείριση των παραλαμβανόμενων αποβλήτων, ώστε να απεξαρτηθεί η λειτουργία του λιμένα από τους περιορισμούς που θέτουν οι χώροι υγειονομικής ταφής. Η επιβολή, ωστόσο, μιας τέτοιας υποχρέωσης σε βάρος των εκάστοτε παρόχων, θα πρέπει να αντισταθμίζεται με τη διασφάλιση επαρκών ποσοτήτων αποβλήτων, ώστε να καθίσταται οικονομικά αποδοτική η υπηρεσία. Στα οφέλη υποχρεωτικής χρήσης μιας τέτοιας εγκατάστασης, πρέπει να προστεθούν και ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τη μείωση των απαιτούμενων δρομολογίων καθώς και η ευελιξία ελέγχων και, εφόσον απαιτείται, διορθωτικών ενεργειών, επί των συσκευασιών των μεταφερόμενων αποβλήτων.

Συνεπώς, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών και των αναγκών των λιμενικών εγκαταστάσεων ευθύνης και αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ ΑΕ και των στατιστικών δεδομένων των αφίξεων πλοίων και των παραδόσεων αποβλήτων και καταλοίπων στους λιμένες αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ ΑΕ στο σύνολό τους και ενός εκάστου εξ αυτών σε συνδυασμό με τη γεωγραφική διασπορά των λιμένων αυτών και με το κόστος παροχής και παρακολούθησης των υπηρεσιών, προκύπτει από την ΟΛΝΕ ΑΕ ότι μόνον με παραχώρηση σε περιορισμένο αριθμό παρόχων, μπορεί να επιτευχθεί η παροχή της υπηρεσίας με τρόπο τεχνικά και περιβαλλοντικά άρτιο (καθημερινή νυχθημερόν λειτουργία

χωρίς διακοπές κλπ.). Ειδικότερα, η προαναφερόμενη επιλογή θα διασφαλίσει, σύμφωνα με τον ΟΛΝΕ, υψηλή ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών, δυνατότητα ελέγχου, μείωση των δαπανών του φορέα διαχείρισης λιμένα όσον αφορά στην εποπτεία, παρακολούθηση, έλεγχο και διαχείριση της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας (από την ιχνηλασιμότητα των αποβλήτων έως και την εκκαθάριση ανά χρήση, πάροχο και λιμένα) καθώς και επιβολή συγκεκριμένης τιμολογιακής πολιτικής (τέλη και τιμολόγια) για τους χρήστες, η οποία θα είναι δίκαιη, διαφανής και θα περιλαμβάνει κάθε κόστος που απαιτείται για την εκτέλεση της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας. Η εν λόγω τιμολογιακή πολιτική θα φέρει την έγκριση των αρμόδιων αρχών και δεν θα μπορεί ο πάροχος να τιμολογεί διαφορετικά από αυτήν. Με αυτή τη διαδικασία εξασφαλίζεται ότι θα καλύπτονται τα ελάχιστα κόστη που απαιτούνται για την παροχή της υπηρεσίας και αποφεύγεται οποιαδήποτε κερδοσκοπία μέσω συμφωνιών περί συγκεκριμένου καθολικού ύψους τιμών. Η ΟΛΝΕ ΑΕ τονίζει πως για την εξεύρεση των κατάλληλων παρόχων θα διενεργείτο διαγωνισμός, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, και κατά πλήρη σεβασμό των αρχών της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και του ανταγωνισμού. Με αυτό το διαγωνισμό θα έθετε τα τεκμήρια καταλληλότητας, ήτοι τις απαραίτητες ελάχιστες προϋποθέσεις τεχνικής κι οικονομικής επάρκειας στη διαδικασία επιλογής, σε μία ανοιχτή αγορά που δίνει το δικαίωμα συμμετοχής. Συνεπώς, ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων δεν δημιουργεί δυσανάλογα εμπόδια στην αγορά, ούτε θίγει τον ανταγωνισμό, ο οποίος θα αναπτυχθεί μέσω της διαγωνιστικής διαδικασίας, τηρουμένων των προαναφερόμενων αρχών της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και του υγιούς ανταγωνισμού, κατά τους ισχυρισμούς της ΟΛΝΕ ΑΕ. Οι λόγοι που οδηγούν σε αυτό τον τρόπο ανάθεσης είναι εύλογοι, σαφείς, αντικειμενικοί και σύμφωνοι με αυτούς που αποτυπώνονται στο άρθρο 6 του Κανονισμού 2017/352 και στο συνολικό σκεπτικό του Κανονισμού, σύμφωνα με την επιχειρηματολογία της ΟΛΝΕ ΑΕ⁴¹⁶.

4.1.8 Η περίπτωση της Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

Ο λιμένας Καβάλας, που αποτελεί λιμένα του Εκτεταμένου Δικτύου Μεταφορών, διαθέτει δύο γεωγραφικά και λειτουργικά διακριτά τμήματα, τον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας «Απόστολος Παύλος» που εξυπηρετεί κυρίως την επιβατική κίνηση και τον Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'» που εξυπηρετεί την εμπορική κίνηση. Υπό εξέλιξη βρίσκεται ο διεθνής διαγωνισμός για την υποπαραχώρηση του δικαιώματος χρήσης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του εν λειτουργία τμήματος του Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'». Επομένως, για τη λειτουργία του Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'» και κατά συνέπεια για τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου σε αυτόν, αρμόδιος θα είναι ο υποπαραχωρησιούχος που

⁴¹⁶ Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε., Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, Απρίλιος 2021, σελ. 4-5.

θα αναδειχθεί από την ανωτέρω διαδικασία. Στα πλαίσια αυτά η ΟΛΚ ΑΕ εφαρμόζει τον Κανονισμό 2017/352 ανεξάρτητα για κάθε ένα από τα δύο ανωτέρω τμήματα του Λιμένα Καβάλας, δεδομένου ότι σύντομα κάθε τμήμα θα λειτουργεί υπό διαφορετική διοίκηση⁴¹⁷.

Αρχικά, όσον αφορά τον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας «Απόστολος Παύλος», χαρακτηρίζεται από σημαντική επιβατική κίνηση που αφορά κυρίως την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση της περιοχής αλλά και τον αναπτυσσόμενο τομέα της κρουαζιέρας. Εντούτοις, η επιβατική αυτή κίνηση, που μάλιστα απαιτεί σημαντικούς χώρους (κυκλοφορία οχημάτων, στοίχοι αναμονής οχημάτων, λεωφορείων, φορητών, στάθμευση οχημάτων, κυκλοφορία και αναμονή επιβατών κλπ.), εξυπηρετείται σε περιορισμένης έκτασης χερσαία ζώνη στο ανατολικό μόνο τμήμα του λιμένα, δεδομένου ότι τα υπόλοιπα τμήματα του δεν προσφέρονται για αυτό το σκοπό λόγω της γεωμετρίας και διάταξής τους (επιμήκη χερσαία τμήματα ιδιαίτερα μικρού πλάτους, το μεγαλύτερο τμήμα των οποίων καταλαμβάνεται από την παραλιακή οδό της πόλης). Συνέπεια, των περιορισμένων αυτών διαθέσιμων χώρων των λιμενικών υποδομών, είναι κατά την ΟΛΚ ΑΕ, η δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών να καθίσταται εξαιρετικά δύσκολη⁴¹⁸.

Οι διαθέσιμοι χώροι του Κεντρικού Λιμένα Καβάλας περιορίζονται ακόμη περισσότερο, δεδομένου ότι σύμφωνα τόσο με το ισχύον Προγραμματικό Σχέδιο του Λιμένα, όσο και με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης της Καβάλας, το βόρειο και δυτικό τμήμα του λιμένα αφορούν σε χρήσεις πολιτιστικές, αναψυχής (χώροι υγειονομικού ενδιαφέροντος) και χώρους πρασίνου, ενώ και τα μέτωπα παραβολής στο βόρειο και βορειοδυτικό τμήμα του λιμένα εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο ήπιας μορφής λιμενική δραστηριότητα (σκάφη αναψυχής, ημερόπλοια, μικρά αλιευτικά σκάφη, μικρές λέμβους), με εξαίρεση τα υδροπτότερα τα οποία και πάλι αφορούν σε μικρό αριθμό μόνο επιβατών. Συνεπώς, η χρήση των τμημάτων αυτών από το ευρύ κοινό επιβάλλει τον αυστηρά ελεγχόμενο τρόπο παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε αυτό. Ιδιαίτερα σε ότι αφορά στη λιμενική υπηρεσία συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, που λόγω της συλλογής και μεταφοράς επικίνδυνων και μη αποβλήτων είναι αυξημένης όχλησης και κινδύνου, απαιτείται, κατά την ΟΛΚ ΑΕ, ο περιορισμός των παρόχων στην απολύτως αναγκαία

⁴¹⁷ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 1 και Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 1.

⁴¹⁸ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 53.

δραστηριοποίηση, που ούτως ή άλλως είναι ήπια στην περιοχή αυτή του λιμένα (παραβάλλουν μόνο σκάφη αναψυχής, ημερόπλοια, μικρά αλιευτικά σκάφη, μικρές λέμβοι)⁴¹⁹.

Σημαντικό τμήμα της χερσαίας ζώνης του Κεντρικού Λιμένα Καβάλας, και μάλιστα του ανατολικού που αποτελεί τον μοναδικό χώρο που δύναται να εξυπηρετήσει τη κύρια λιμενική δραστηριότητα του λιμένα, εμπίπτει εντός του αρχαιολογικού χώρου, ιστορικού τόπου και τοπίου ιδιαίτερου φυσικού κάλλους που ονομάζεται “Χερσόνησος Παναγία”. Συνέπεια αυτού είναι η ανάπτυξη υποδομών και χρήσεων εντός του χώρου αυτού με ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να μην θίγεται ο αρχαιολογικός, ιστορικός και αισθητικός χαρακτήρας της περιοχής. Ιδιαίτερα σε ότι αφορά στη λιμενική υπηρεσία συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, που λόγω της συλλογής και μεταφοράς επικίνδυνων και μη αποβλήτων είναι αυξημένης όχλησης, απαιτείται, σύμφωνα με την ΟΛΚ ΑΕ, ο περιορισμός των παρόχων στην απολύτως αναγκαία δραστηριοποίηση ακόμη και εντός του ανατολικού αυτού τμήματος του λιμένα⁴²⁰.

Επίσης αναφέρει ο ΟΛΚ πως η απουσία συγκεκριμένων προβλέψεων από το ισχύον Προγραμματικό Σχέδιο του Κεντρικού Λιμένα Καβάλας αναφορικά με το χώρο εγκατάστασης των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων σε συνδυασμό με την απουσία πρόβλεψης αποθηκευτικών χώρων (στεγασμένων και υπαίθριων), επιβάλλει τον περιορισμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που δύναται να δραστηριοποιούνται στο λιμένα. Η ανάγκη για τον εν λόγω περιορισμό εντατικοποιείται περαιτέρω δεδομένου ότι ακόμη και τα κτίρια των υφιστάμενων αποθηκών μετατρέπονται σε χώρους γραφείων για να στεγάσουν τη διοίκηση και τις λοιπές υπηρεσίες του λιμένα που σήμερα φιλοξενούνται σε κτίρια εκτός της χερσαίας ζώνης λιμένα⁴²¹.

Μάλιστα, συμπληρώνει η ΟΛΚ ΑΕ, από τις χρήσεις γης που καθορίστηκαν με το ισχύον Προγραμματικό Σχέδιο του λιμένα συνάγεται ότι υπάρχει δυνατότητα εγκατάστασης των ευκολιών για τη συλλογή και προσωρινή αποθήκευση των αποβλήτων (υγρών και στερεών) μόνο στο ανατολικό τμήμα του λιμένα και συγκεκριμένα στο Ο.Τ. ΙΙΙ, καθώς στα υπόλοιπα Ο.Τ. προβλέπονται χρήσεις σχετικές με πολιτιστικές, εμπορικές και αθλητικές δραστηριότητες που

⁴¹⁹ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 53.

⁴²⁰ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 54.

⁴²¹ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 54.

καθιστούν ασύμβατη την εγκατάσταση των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων. Ειδικά τα Ο.Τ. V και IV στο ανατολικό τμήμα του λιμένα εμπίπτουν εντός του προαναφερθέντος αρχαιολογικού χώρου. Κατά συνέπεια οι διαθέσιμοι χώροι για την εγκατάσταση των υποδομών συλλογής και προσωρινής αποθήκευσης αποβλήτων πλοίων περιορίζονται σε εξαιρετικά μικρή έκταση⁴²².

Οι καθορισμένες, με απόφαση της ΕΣΑΛ το 2018, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα, καταδεικνύουν τους περιορισμένους σε σχέση με τις ανάγκες του λιμένα διαθέσιμους χώρους για στάθμευση. Ιδίως, η προβλεπόμενη ζώνη στάθμευσης βαρέων οχημάτων είναι ήδη αρκετά περιορισμένη για τη δυναμικότητα του υπό εξέταση λιμένα, με αποτέλεσμα ο χώρος αυτός να δύναται να καλύψει μόνο τις βασικές λειτουργικές του ανάγκες. Επίσης, η ζώνη αυτή διαμορφώνεται μεταξύ του οργανωμένου χώρου στάθμευσης και της ζώνης στάθμευσης αστικών λεωφορείων, γεγονός που δυσκολεύει ακόμη περισσότερο την κυκλοφορία αυξημένου αριθμού βαρέων οχημάτων. Συνεπώς, και οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών που κάνουν χρήση οχημάτων (όπως είναι οι πάροχοι συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου) θα πρέπει να περιοριστούν στους απολύτως αναγκαίους⁴²³.

Η θέση του λιμένα εντός της Ζώνης Ειδικής Προστασίας για την ορνιθοπανίδα (Ζ.Ε.Π.) και Τόπου Κοινοτικής Σημασίας (Τ.Κ.Σ.) του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000 με τίτλο «Θαλάσσια Περιοχή Καβάλας – Θάσου», επιβάλλει την εξαιρετικά αυστηρή περιβαλλοντική διαχείριση του λιμένα και τον αυστηρό έλεγχο εν δυνάμει ρυπογόνων δραστηριοτήτων. Επιπλέον, σύμφωνα με το ισχύον Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Ανατολικής Μακεδονίας, ο χαρακτηρισμός των υδάτων του Δυτικού Κόλπου Καβάλας ως μέτριας κατάστασης, καθιστούν ακόμη πιο επιτακτική την ανάγκη βέλτιστης περιβαλλοντικά λειτουργίας του λιμένα. Στα πλαίσια αυτά, επισημαίνει ο ΟΛΚ, η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών επιτάσσει τον περιορισμό της όποιας δραστηριοποίησης τους (κυκλοφορία οχημάτων, πλους σκαφών, μεταφορές εξοπλισμού και αποβλήτων) στις απολύτως αναγκαίες και κατ' επέκταση τον περιορισμό των παρόχων που δραστηριοποιούνται σε αυτούς στον ελάχιστο δυνατό⁴²⁴.

⁴²² Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 54.

⁴²³ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 54-55.

⁴²⁴ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 55.

Οι λιμενικές υποδομές που υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου Καβάλας αδυνατούν να εξυπηρετήσουν τον ελλιμενισμό και την αποθήκευση του πλωτού και χερσαίου εξοπλισμού παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου του Κεντρικού Λιμένα Καβάλας, έτσι ώστε να μην καταλαμβάνονται επιπρόσθετοι χώροι στο λιμένα αυτό καθ' αυτό, δεδομένου ότι η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας προγραμματίζεται προ 24ώρου μεταξύ πλοίου και παρόχου. Συγκεκριμένα, ο Λιμένας Καβάλας «Φίλιππος Β'» καλείται να καλύπτει τις δικές του ανάγκες ως προς τους παρόχους της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, οι Λιμένες Κεραμωτής και Ελευθερών έχουν αυξημένη ακτοπλοϊκή κίνηση και επιπροσθέτως εξυπηρετούν τα σκάφη των κατοίκων και αλιέων της περιοχής τους, οι λιμενίσκοι Καβάλας και Ακρωτηρίου Καλαμίτσα είναι πλήρεις καθώς μπορούν να εξυπηρετήσουν μικρό μόνο αριθμό μικρών σκαφών των κατοίκων της περιοχής, η ιχθυόσκαλα Καβάλας και το καταφύγιο τουριστικών σκαφών Ηρακλείτσας δεν προσφέρονται για τον ελλιμενισμό μη αλιευτικών σκαφών και μη τουριστικών σκαφών αντιστοίχως και ο προβλήτας της Βιομηχανίας Φωσφορικών Λιπασμάτων (Β.Φ.Λ) εξυπηρετεί μόνο πλοία που σχετίζονται με τη δραστηριότητα της εν λόγω βιομηχανίας. Άλλωστε, ακόμη και στην περίπτωση που υπήρχαν άλλες λιμενικές υποδομές για την εξυπηρέτηση των παρόχων, ο τακτικός πλους από και προς το λιμένα θα συνέβαλλε στην εντατικοποίηση της ναυσιπλοΐας εντός της προστατευόμενης περιοχής «Θαλάσσια Περιοχή Καβάλας – Θάσου» του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000, που αποτελεί μία από τις βασικές ανθρωπογενείς πιέσεις σε αυτήν με προφανείς αρνητικές επιπτώσεις για το προστατευόμενο θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής⁴²⁵.

Η εγγύτητα του λιμένα στο αρχαιολογικό και ιστορικό κέντρο της πόλης της Καβάλας και σε κεντρικές λειτουργίες αυτής, αλλά και αξιοθέατα επιβάλλει, την ορθή χωροθέτηση χρήσεων εντός της χερσαίας ζώνης του, έτσι ώστε αυτές να προκαλούν την ελάχιστη δυνατή όχληση και να είναι κατά το δυνατόν συμβατές με τις γειτονικές χρήσεις και υποδομές της πόλης. Στα πλαίσια αυτά, οι χερσαίες εγκαταστάσεις ευκολιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων δεν είναι συμβατές με χρήσεις τουρισμού αναψυχής, αθλητισμού, κέντρου πόλης και κατοικίας. Επομένως, συνιστάται, όπως επικαλείται η ΟΛΚ ΑΕ, αυτές να περιορίζονται στα τμήματα του λιμένα που δεν βρίσκονται σε άμεση επαφή με την πόλη. Συνέπεια αυτού είναι ο περαιτέρω περιορισμός των διαθέσιμων χώρων για την κάλυψη των αναγκών των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής

⁴²⁵ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 55-56.

αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου και κατ' επέκταση η ανάγκη περιορισμού του αριθμού αυτών⁴²⁶.

Στα πλαίσια της πολιτικής ποιότητας που εφαρμόζει η ΟΛΚ ΑΕ, επιδιώκει την παροχή φιλικών προς το περιβάλλον υπηρεσιών και μεριμνά για την πρόληψη της ρύπανσης και τη βέλτιστη περιβαλλοντική απόδοση του λιμένα. Συνεπώς, η επιδιωκόμενη από την ΟΛΚ ΑΕ μείωση των αρνητικών και αύξηση των θετικών επιπτώσεων που προέρχονται από τις δραστηριότητές της, σε συνδυασμό με τις προαναφερθείσες περιβαλλοντικές και αδειοδοτικές δεσμεύσεις, το καθεστώς προστασίας και τις λειτουργικές ανάγκες του λιμένα, επιβάλλουν την εκτίμηση του μέγιστου και απολύτως αναγκαίου αριθμού παρόχων που δύνανται να δραστηριοποιηθούν στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας «Απόστολος Παύλος» στη λιμενική υπηρεσία παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου⁴²⁷.

Από την ανωτέρω ανάλυση που δέχτηκε η ΟΛΚ ΑΕ προκύπτει ότι η αξία και σπανιότητα τόσο του θαλάσσιου (προστατευόμενη περιοχή «Θαλάσσια Περιοχή Καβάλας – Θάσου» του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000) όσο και του παράκτιου χώρου στην περιοχή του λιμένα (αρχαιολογικός χώρος, ιστορικό κέντρο πόλης Καβάλας, μνημεία, χώροι πολιτισμού και αναψυχής), η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και αποφυγής της ρύπανσης μέσω της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, και τέλος τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του λιμένα επιβάλλουν τον περιορισμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών και ιδίως της παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπου φορτίου⁴²⁸.

Ο Κεντρικός Λιμένας Καβάλας αξιοποιεί το σύνολο τόσο των διαθέσιμων χώρων του όσο και των μετώπων παραβολής του για την κάλυψη των αναγκών της επιβατικής κίνησης, της εξυπηρέτησης των μικρότερων σκαφών, καθώς και των λοιπών λειτουργικών αναγκών του, δεδομένου μάλιστα ότι σημαντικής έκτασης τμήμα του λιμένα εμπίπτει εντός αρχαιολογικού χώρου. Συνεπώς, η κατάσταση του λιμένα χαρακτηρίζεται από απουσία αξιοποιήσιμων ελεύθερων χώρων. Στο σύνολο των λιμένων αρμοδιότητας της ΟΛΚ ΑΕ, η υπό εξέταση λιμενική υπηρεσία παρέχεται ικανοποιητικά και με ασφάλεια από ένα πάροχο για τα υγρά απόβλητα και από ένα για τα στερεά, εφαρμόζοντας το ισχύον

⁴²⁶ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 56.

⁴²⁷ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 56-57.

⁴²⁸ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 57.

Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων της ΟΛΚ ΑΕ Συνεπώς, οι υπηρεσίες που καλούνται να προσφέρουν οι πάροχοι μόνο για τον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας είναι ακόμη πιο περιορισμένης κλίμακας⁴²⁹.

Επομένως για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και ασφάλεια της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπου φορτίου, ο Κεντρικός Λιμένας Καβάλας «Απόστολος Παύλος» θα πρέπει να διαθέτει επαρκείς χερσαίους χώρους και ικανό μήκος παραβολής πλωτών μέσων για κάθε πάροχο που θα προσφέρει την εν λόγω υπηρεσία. Δεδομένης της απουσίας επαρκών ελεύθερων χώρων κατάλληλων για το σκοπό αυτό στο λιμένα, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι μέχρι σήμερα η κάλυψη των αναγκών του λιμένα είναι εφικτή από δύο μόνο παρόχους, έναν πάροχο για τα υγρά απόβλητα και ένα για τα στερεά απόβλητα, η ΟΛΚ ΑΕ δέχτηκε να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων σε ένα (1) ανά κατηγορία αποβλήτου⁴³⁰.

Όσον αφορά τον Λιμένας Καβάλας «Φίλιππος Β'», αποτελεί διακριτό τμήμα του Λιμένα Καβάλας και εξυπηρετεί την εμπορική κίνηση αυτού. Ο Λιμένας Καβάλας «Φίλιππος Β'» εκτείνεται στο δυτικό -βορειοδυτικό τμήμα του κόλπου Νέας Καρβάλης σε οδική απόσταση περίπου 8,5 χλμ. από τον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας⁴³¹.

Ο λιμένας Καβάλας «Φίλιππος Β'», ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος, χαρακτηρίζεται από συνεχώς αυξανόμενη εμπορευματική κίνηση που αφορά τόσο στην εγχώρια όσο και στη διεθνή αγορά, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από την επιτυχή εξέλιξη του διεθνούς διαγωνισμού υποπαραχώρησης του δικαιώματος χρήσης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του εν λειτουργία τμήματος του Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'». Εντούτοις, η εμπορευματική αυτή κίνηση, που μάλιστα απαιτεί σημαντικούς χώρους (εκφόρτωση/φόρτωση, στοιβάσια, αποθήκευση, κυκλοφορία οχημάτων κλπ.), εξυπηρετείται σε περιορισμένης έκτασης χερσαία ζώνη καθώς δεν έχουν ολοκληρωθεί τα προβλεπόμενα και εγκεκριμένα ήδη από το 2012 έργα του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου του λιμένα. Είναι χαρακτηριστικό ότι το μεγαλύτερο τμήμα των επιχώσεων του λιμένα δεν έχει αποπερατωθεί και δεν είναι λειτουργικό. Συνέπεια, των περιορισμένων αυτών διαθέσιμων χώρων των

⁴²⁹ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 58.

⁴³⁰ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 59.

⁴³¹ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 4.

λιμενικών υποδομών έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται εξαιρετικά δύσκολη η δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών⁴³².

Οι διαθέσιμοι χώροι του Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'» περιορίζονται ακόμη περισσότερο, δεδομένου ότι το δυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης του λιμένα εμπίπτει εντός χαρακτηρισμένης δασικής περιοχής η οποία έχει χαρακτηριστεί και ως αναδασωτέα. Μάλιστα έχει δρομολογηθεί η φυτοτεχνική αποκατάστασή της. Επιπροσθέτως, η εν λόγω δασική έκταση της χερσαίας ζώνης λιμένα αποτελεί το ανατολικό άκρο του κηρυγμένου Αισθητικού Δάσους «Αμυγδαλέων Καβάλας» (01.10.1979 Π.Δ. - Φ.Ε.Κ. 606/Δ/28.10.1978). Η εγγύτητα του λιμένα σε δασικές εκτάσεις και δη σε κηρυγμένο Αισθητικό Δάσος επιβάλλει, την ορθή χωροθέτηση χρήσεων εντός της χερσαίας ζώνης του, έτσι ώστε αυτές να μην επιβαρύνουν ή θέτουν σε κίνδυνο τη δασική ακεραιότητα. Στα πλαίσια αυτά, οι χερσαίες εγκαταστάσεις ευκολιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων συνιστάται να περιορίζονται στα τμήματα του λιμένα που δεν βρίσκονται σε άμεση επαφή με τις δασικές εκτάσεις και το Αισθητικό Δάσος. Συνέπεια αυτού είναι ο περαιτέρω περιορισμός των διαθέσιμων χώρων για την κάλυψη των αναγκών των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου και κατ' επέκταση η ανάγκη περιορισμού του αριθμού αυτών⁴³³.

Το προβλεπόμενο από το ισχύον Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Φ.Ε.Κ. 354/ΑΑΠ/22.11.2012) ξεχωριστό γήπεδο λιμενικής δραστηριότητας για την υποδοχή και αποθήκευση πετρελαιοειδών και καταλοίπων πλοίων στο βορειοανατολικό τμήμα του χερσαίου χώρου του λιμένα, συνολικής επιφάνειας 5.570 τ.μ. βρίσκεται στο προαναφερθέν τμήμα του λιμένα, η κατασκευή του οποίου δεν έχει ολοκληρωθεί. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι σύμφωνα με τις προβλέψεις του Γενικού Προγραμματικού σχεδίου, η έκταση αυτή θα πρέπει να είναι σημαντικής επιφάνειας (5.570 τ.μ.) για να καλύψει τις ανάγκες του λιμένα στην πλήρη ανάπτυξη τους, και κατ' αναλογία και στην σημερινή του μορφή⁴³⁴.

Η απουσία των προβλεπόμενων από το ισχύον Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο διαμορφώσεων τόσο του εσωτερικού δικτύου όσο και του περιφερειακού δικτύου του λιμένα, καθιστούν προβληματική την κυκλοφορία εντός του λιμένα. Κατά συνέπεια και η κυκλοφορία οχημάτων (ιδίως βαρέων) θα πρέπει να

⁴³² Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ. 41-42.

⁴³³ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ.42.

⁴³⁴ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ.42.

περιοριστεί στην απολύτως αναγκαία. Λαμβάνοντας υπόψη και τη συνεχώς αυξανόμενη κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μεταφοράς των φορτίων, επιβάλλεται οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών που κάνουν χρήση οχημάτων (όπως οι πάροχοι συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου) να περιοριστούν στους απολύτως αναγκαίους⁴³⁵. Βάσει των ανωτέρω, ο ΟΛΚ κλήθηκε να περιορίσει και για τον Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'» τον αριθμό παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπου φορτίου στον ελάχιστο δυνατό. Έτσι, η ΟΛΚ ΑΕ περιόρισε τον αριθμό των παρόχων σε ένα (1) για τα υγρά απόβλητα και ένα (1) για τα στερεά απόβλητα και για τον Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»⁴³⁶.

4.1.9 Η περίπτωση της Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.

Η Κέρκυρα αποτελεί έναν από του πιο δημοφιλείς λιμένες στην προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σχεδόν πάντα θεωρείται ως ένας από τους πιο διάσημους προορισμούς κρουαζιέρας στην Μεσόγειο. Η έκρυθμη κατάσταση που απορρέει από σύνολο γεωπολιτικών γεγονότων στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο, έχει κατευθύνει τις εταιρείες κρουαζιέρας στο ευρύτερο περιβάλλον της Αδριατικής. Η Κέρκυρα αποτελεί συχνά τον πρώτο σταθμό, εντός Ελληνικών χωρικών υδάτων, πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή⁴³⁷.

Η ΟΛΚΕ ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 του Κανονισμού 352/2017 κρίνει επιβεβλημένο να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, για τους κάτωθι λόγους⁴³⁸:

⁴³⁵ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»*, Αθήνα, Ιούλιος 2022, σελ.43.

⁴³⁶ Ο.Λ.Κ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν τον Εμπορικό Λιμένα «ΦΙΛΙΠΠΟΣ II» αρμοδιότητας Οργανισμού Λιμένος Καβάλας (Ο.Λ.Κ. Α.Ε.)*, Ιούλιος 2022.

⁴³⁷ Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε., *Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν την θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.) Α.Ε. όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 352/2017 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων*, Ιούλιος 2021, σελ. 4.

⁴³⁸ Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε., *Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν την θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.) Α.Ε. όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 352/2017 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων*, Ιούλιος 2021, σελ. 7-17.

- Ο λιμένες αρμοδιότητας της ΟΛΚΕ ΑΕ ως επί το πλείστον έχουν εμπορικό και επιβατηγό χαρακτήρα, με σημαντικό μερίδιο στη δραστηριότητά της. Μέσω των υφιστάμενων ακτοπλοϊκών γραμμών εσωτερικού εξωτερικού διακινείται σημαντικός αριθμός οχημάτων και επιβατών, ο οποίος υπερφορτώνει το οδικό δίκτυο της χερσαίας ζώνης λιμένα. Πρωταρχικός στόχος της ΟΛΚΕ ΑΕ είναι να δημιουργήσει ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας, με τον καθορισμό και τη τήρηση των απαραίτητων μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας για την αποτροπή έκνομων ενεργειών ενάντια στα ελλιμενιζόμενα πλοία αλλά και στις ίδιες τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Λαμβάνοντας υπ' όψη τα ανωτέρω εκτιμάται από την ΟΛΚΕ ΑΕ ότι η ύπαρξη πολλών παρόχων δραστηριοποιούμενων ταυτόχρονα με βαρέων τύπου οχημάτων στο οδικό δίκτυο χερσαίας ζώνης λιμένα σε συνδυασμό με την ήδη υπάρχουσα αυξημένη κυκλοφορία θα επιβαρύνει τον βαθμό απασχόλησης του ελεγκτικού μηχανισμού και κατ' επέκταση την απόδοση διαχείρισης αντιμετώπισης επερχόμενου κινδύνου. Παράλληλα επισημαίνεται από τον ΟΛΚΕ το σύντομο του χρόνου διάρκειας ελλιμενισμού του κάθε πλοίου στον λιμένα της Κέρκυρας. Χρόνος που στην πραγματικότητα είναι ακόμα λιγότερος (ως προς τον χρόνο παροχής λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής), καθώς η εξυπηρέτηση πρέπει να ξεκινήσει μετά την αποβίβαση των επιβατών και να έχει ολοκληρωθεί πριν την επιβίβαση αυτών. Η ταυτόχρονη παρουσία πλοίων (4 έως 6 κρουαζιεροπλοίων σε συνθήκες αυξανόμενης ζήτησης) με διαφορετικές ανάγκες, διαφορετικά ρεύματα αποβλήτων προς απόρριψη και διαφορετικών χρονοδιαγραμμάτων δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση. Η ταυτόχρονη παρουσία πολλών λεωφορείων για τις ανάγκες των ταξιδιωτών συνθέτουν ένα πολύπλοκο τοπίο που καλείται ο Οργανισμός (και οι υπάρχοντες πάροχοι) να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά καθημερινά. Η ταυτόχρονη δραστηριοποίηση πολλών παρόχων θα δημιουργούσε ένα επιπλέον φορτίο στην ήδη επιβαρυμένη λειτουργία του λιμένα. Επιπλέον, θα δυσχέραινε και το έργο της επόπτευσης από μέρους του ΟΛΚΕ. Αντίθετα, με τον περιορισμό των παρόχων περιορίζεται ο αριθμός των μέσων και του προσωπικού, που εμπλέκεται στην παραλαβή αποβλήτων μέσα στο λιμάνι και διευκολύνεται η άσκηση ελέγχου στα μέσα και στο προσωπικό του παρόχου τόσο μέσω του «International Ship and Port Facility Code» (ISPS Code), όσο και μέσω του Λιμεναρχείου Κέρκυρας (π.χ. με αιφνιδιαστικούς ελέγχους στα μέσα μεταφοράς).
- Οι αρχές της περιβαλλοντικής νομοθεσίας (αρχή της αναλογικότητας, αρχή της πρόληψης, αρχή της προφύλαξης και αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει, οι οποίες έχουν ήδη εκτεθεί σε προηγούμενο σημείο της παρούσας εργασίας) επιβάλλουν στον Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. να εξασφαλίζει και να εγγυάται:

- Ότι δεν υφίσταται ελεύθερη, άλλως ανεξέλεγκτη διάθεση των αποβλήτων,
- ότι αποκλείεται η μη προσήκουσα διάθεσή τους σε χώρους διάθεσης μη επικινδύνων αποβλήτων,
- την ενεργό και δυναμική ποσοτική και ποιοτική παρακολούθηση της συλλογής και διαχείρισης των αποβλήτων των πλοίων σε όλη τη διαδικασία συλλογής, επεξεργασίας και νόμιμης τελικής τους διάθεσης,
- την αύξηση του ποσοστού επαναχρησιμοποίησης και αξιοποίησης των αποβλήτων πλοίων και
- την ασφαλή μεταφορά των αποβλήτων των πλοίων.

Σε πρακτικό επίπεδο, τα ανωτέρω συνεπάγονται την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση της ΟΛΚΕ ΑΕ να προβαίνει στην καταγραφή του είδους, της ποσότητας και του κατόχου των αποβλήτων, στην πλήρη καταγραφή των στοιχείων των μέσων μεταφοράς και των χειριστών/πληρώματος αυτών, καθώς και στην αυστηρή εποπτεία σε όλες τις λεπτομέρειες της μεταφοράς από το λιμένα μέχρι το χώρο τελικής νόμιμης διάθεσης και στα πιστοποιητικά τελικής νόμιμης διάθεσης. Για οποιαδήποτε παραβίαση των ανωτέρω η ΟΛΚΕ ΑΕ κινδυνεύει με την επιβολή και στην ίδια σοβαρών ποινικών και διοικητικών κυρώσεων. Σε καθεστώς περιορισμού αριθμού παρόχων, η υλοποίηση των παραπάνω είναι ευχερής, καθώς η εποπτεία αφορά σε ορισμένα μέσα και συγκεκριμένο προσωπικό και η διαγωνιστική διαδικασία επιλογής εγγυάται τη δραστηριοποίηση οικονομικά φερέγγυων παρόχων, που θα μπορούν να πληρώσουν και να αποκαταστήσουν τη ζημιά. Σε καθεστώς των «πολλαπλών παρόχων», η υλοποίηση των παραπάνω είναι εξαιρετικά δυσχερής, κυρίως διότι η ΟΛΚΕ ΑΕ ισχυρίζεται πως απεμπολεί τη δυνατότητα να αποκλείσει την παρουσία οικονομικά αφερέγγυων παρόχων, με αποτέλεσμα τελικά είτε να πληρώνει τη ζημιά η ίδια, είτε να εμπλέκεται σε χρονοβόρες δικαστικές αντιπαραθέσεις.

Οι φορείς διαχείρισης λιμένων υποχρεούνται να διαθέτουν πρόβλεψη για το πού και πώς θα διατεθούν τα κάθε είδους απόβλητα των πλοίων, να παρέχουν ποσοτικά επαρκείς και ορθολογικά κατανεμημένες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για το σύνολο της λιμενικής λειτουργίας και για κάθε τύπο αποβλήτων πλοίων και να αποτρέπουν την άσκηση από τους «πολλαπλούς παρόχους» διάφορων «πολιτικών προτίμησης» ως προς ορισμένου τύπου κατάλοιπα (τα οποία είναι οικονομικά εκμεταλλεύσιμα) και «πολιτικών αδιαφορίας» για τα υπόλοιπα.

Σε καθεστώς «πολλαπλών παρόχων», η ΟΛΚΕ ΑΕ δεν έχει καμία πρακτική δυνατότητα να ελέγξει την επιλεκτική εξυπηρέτηση των πλοίων ή αλλιώς την επιλογή ενός οποιουδήποτε από τους «πολλαπλούς παρόχους» να παραλάβει από όποιο πλοίο εκείνος επιθυμεί, μόνο την κατηγορία των αποβλήτων που προτιμά, με επίκληση τεχνικών λόγων (π.χ. καθυστερήσεις στην διαθεσιμότητα υλικών και μέσων), ούτε και να

διασφαλίζει ότι, όταν η παράδοση αφορά σε «ανεπιθύμητα» απόβλητα, τότε οι «πολλαπλοί πάροχοι» δεν υλοποιούν μια θεσμικά ανεξέλεγκτη πλέον τιμολογιακή πολιτική, επί της οποίας – σε αντίθεση με το σημερινό καθεστώς – η ΟΛΚΕ ΑΕ δε θα έχει κανέναν απολύτως έλεγχο. Η μείωση των τιμών στα οικονομικά εκμεταλλεύσιμα απόβλητα και η υπεραύξησή τους στα «ανεπιθύμητα» απόβλητα οδηγεί τελικά σε αύξηση του κινδύνου απόρριψης των τελευταίων στη θάλασσα, αφού η ΟΛΚΕ ΑΕ θα αδυνατεί να εγγυηθεί ότι θα υφίσταται έστω ένας πάροχος να τα παραλάβει σε εύλογο τίμημα. Αντίθετα, σε καθεστώς περιορισμού αριθμού παρόχων, η λειτουργία σε βάση 24ώρου καθημερινά και η δέσμευση του παρόχου στην εξυπηρέτηση όλων των χρηστών και σε συγκεκριμένη τιμολογιακή πολιτική αποτελούν ουσιώδες στοιχείο της διαγωνιστικής διαδικασίας επιλογής.

Η κείμενη νομοθεσία προβλέπει σοβαρές ποινικές και διοικητικές κυρώσεις σε κάθε περίπτωση απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα (ιδίως για την Ελλάδα, η οποία διέπεται από το ιδιαίτερο καθεστώς για τις θάλασσες της Μεσογείου). Πρακτικά, σε καθεστώς περιορισμού αριθμού παρόχων, η ΟΛΚΕ ΑΕ σχεδόν αυτόματα μετακυλίζει την ευθύνη στον κατά περίπτωση υπεύθυνο μοναδικό πάροχο. Αντίθετα, σε καθεστώς «πολλαπλών παρόχων» θα είναι αδύνατον να εντοπιστεί ο κατά περίπτωση (και ανά τύπο αποβλήτων) υπεύθυνος πάροχος, με αποτέλεσμα η ΟΛΚΕ ΑΕ να φέρει την πλήρη και αποκλειστική ποινική και αστική ευθύνη και να καταβάλει το σύνολο των αναλογούντων διοικητικών κυρώσεων.

Η ΟΛΚΕ ΑΕ υποχρεούται να επιτρέψει τη διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων μόνο σε επιχειρήσεις, οι οποίες πληρούν «πράσινα» κριτήρια, όπως είναι η εξοικονόμηση ενέργειας, η μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, η χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων και υλικών, η χρήση ενεργειακά αποδοτικών κτηρίων και φυσικά η ανακύκλωση του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού των αποβλήτων που παράγουν τα πλοία. Σε καθεστώς «πολλαπλών παρόχων» η επιλογή αυτή δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί. Αντίθετα, σε καθεστώς επιλογής ενός παρόχου, δηλαδή δύο (ένας για υγρά – ένας για στερεά) παρόχων, μεταξύ περισσότερων διαγωνιζόμενων, η ΟΛΚΕ ΑΕ μπορεί να ορίσει τα επιθυμητά όρια ανακύκλωσης, επιλέγοντας έναν πραγματικά «πράσινο» πάροχο.

Η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών επιτυγχάνεται με την ορθή, συνεχή και αδιάλειπτη παρακολούθηση της όλης εκτέλεσης της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας. Στην περίπτωση των πολλών παρόχων, η ΟΛΚΕ ΑΕ και το υφιστάμενο προσωπικό του θεωρούν πως αδυνατούν να ελέγξουν την όλη διαδικασία. Ο Οργανισμός έχει περιβαλλοντικούς στόχους και αυτοί επιτυγχάνονται όταν ο ίδιος εποπτεύει, επιβλέπει, ελέγχει και παρακολουθεί την όλη διαδικασία των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που διαχειρίζονται στο

χώρο αρμοδιότητάς του ως εκ τούτου ο περιορισμός παρόχων θα εξασφαλίσει την ασφάλεια και περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών. Εξάλλου, υπό τις παρούσες συνθήκες είναι πραγματικά αδύνατον για την ΟΛΚΕ ΑΕ, όπως επικαλείται, να εξασφαλίσει επιπλέον προσωπικό και να προμηθευτεί εξοπλισμό για την αυστηρή εποπτεία ενός εκ των προτέρων αγνώστου αριθμού παρόχων, χωρίς το κόστος αυτό να οδηγήσει σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες τον Οργανισμό και σημαντική αύξηση των επιβαλλόμενων τελών αποβλήτων και αντίστοιχη μείωση της ανταγωνιστικότητας και του ίδιου του λιμένα και των πλοίων, που δραστηριοποιούνται σε αυτόν. Τέλος, δεν πρέπει να παραβλέπεται ότι η οικονομική βιωσιμότητα των παρόχων των εν λόγω λιμενικών υπηρεσιών είναι κρίσιμο στοιχείο για τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και της ασφάλειας.

- Αναφορικά με την κατηγορία των υγρών αποβλήτων αξίζει να σημειωθεί ότι στην πλειονότητα τους αυτά αφορούν τα πετρελαιοειδή απόβλητα, δηλαδή επικίνδυνα απόβλητα των οποίων η διαχείριση χρήζει ιδιαίτερης προσοχής. Προκειμένου να μειώσει τους κινδύνους που προκύπτουν από τη συχνή μεταφορά τέτοιου τύπου αποβλήτων καθώς και να επιβαρύνει στο ελάχιστο την ήδη φορτωμένη κυκλοφοριακή λειτουργία, η ΟΛΚΕ ΑΕ έχει καταλήξει ότι η πλέον βέλτιστη πρακτική, είναι η ύπαρξη μιας σταθερής μονάδας αποθήκευσης σε χώρο αρμοδιότητας της. Η σταθερή αυτή μονάδα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της αδειοδότησης του λιμένα Κέρκυρας, ενώ η χρήση της διέπεται από περιβαλλοντικούς όρους (ΑΕΠΟ) που πρέπει να τηρούνται απαρέγκλιτα. Από την εμπειρία της ΟΛΚΕ ΑΕ στην επίβλεψη για τη σωστή λειτουργία της εν λόγω δεξαμενής, είναι προφανές κατά την ίδια πως η ορθή τήρηση των όρων αυτών αλλά και γενικότερα η διαχείριση της λειτουργίας της, κρίνεται πρακτικά αδύνατη στην περίπτωση που πάνω από ένας πάροχος χρησιμοποιεί την ίδια δεξαμενή για αποθήκευση των πετρελαιοειδών αποβλήτων. Τέλος σημειώνεται ότι, μια δεύτερη δεξαμενή στους χώρους αρμοδιότητας της ΟΛΚΕ ΑΕ και η διασφάλιση της σωστής λειτουργίας και ασφάλειας αυτής, απαιτεί μια σειρά από ενέργειες όπως η περίφραξη, δημιουργία λεκανών ασφαλείας, τήρηση επαρκών αποστάσεων κ.α., που θα καταλάμβαναν μεγάλο χώρο, που, όπως προανέφερε ο ΟΛΚΕ, δεν υπάρχει, αλλά και τροποποίηση του MASTER PLAN και της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του λιμένα, χωρίς να προσφέρεται ουσιαστικό αντάλλαγμα από άποψη λειτουργίας αυτής.

Όσον αφορά στα στερεά απόβλητα, η Κέρκυρα ως ένας από τους βασικούς προορισμούς της Μεσογείου για τα κρουαζιερόπλοια, καλείται να δεχτεί και να διαχειριστεί ένα μεγάλο αριθμό, τόσο σε όγκο όσο και σε ποικιλία, ρευμάτων αποβλήτων. Το εκάστοτε ρεύμα αποβλήτου διαχειρίζεται με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, έχοντας ως προτεραιότητα τη διασφάλιση του υψηλού

επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσια υγείας. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της ορθής αναγνώρισης του αποβλήτου για την ύπαρξη κάποιας επικίνδυνης ουσίας, τη ταξινόμηση του, τη διασφάλιση της χρήσης κατάλληλης συσκευασίας για την ασφαλή μεταφορά του αποβλήτου και την κατάλληλη σήμανση για την παροχή πληροφοριών, οι οποίες συνοδεύουν το απόβλητο σε όλα τα στάδια μέχρι τη τελική διαχείρισή του (διάθεση/ανάκτηση). Η μη ύπαρξη κατάλληλων μονάδων διαχείρισης στο νησί της Κέρκυρας προϋποθέτει και την μεταφορά ρευμάτων αποβλήτων σε μονάδες της ηπειρωτικής χώρας. Περαιτέρω, αξίζει να αναφερθεί, πως η Κέρκυρα, επί σειρά ετών, ταλανίζεται από περιβαλλοντικά προβλήματα, με εξέχον ζήτημα τον χώρο διάθεσης προσομοιαζόντων οικιακών απορριμμάτων. Υπήρξαν στο πρόσφατο παρελθόν προβλήματα και δυσχέρειες (όπως απεργίες, αναστολή λειτουργίας ΧΥΤΑ), οι οποίες ξεπεράστηκαν με επιτυχία κατόπιν συντονισμένων ενεργειών του ΟΛΚΕ και του παρόχου στερεών αποβλήτων πλοίων. Κρίνεται πλέον επιτακτική, από τον ΟΛΚΕ, η ανάγκη ύπαρξης Σταθμού Μεταφόρτωσης Αποβλήτων, ώστε η υπηρεσία παροχής λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής να απεξαρτηθεί από αδυναμίες του τοπικού και του εθνικού σχεδιασμού. Με τα δεδομένα αυτά, στην παρούσα φάση, η ΟΛΚΕ ΑΕ θεωρεί πιο ορθή και βιώσιμη την επιλογή του μοντέλου ενός παρόχου. Το μοντέλο αυτό το κρίνει επαρκές.

Προκειμένου να παρέχονται στους χρήστες, ευκολίες υποδοχής αποβλήτων με τον πλέον προσηκόντα τρόπο θα πρέπει να εξασφαλίζεται στους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών κατάλληλος και επαρκής θαλάσσιος και χερσαίος χώρος, εντός της περιοχής αρμοδιότητας της ΟΛΚΕ ΑΕ, για την ετοιμότητα του εξοπλισμού και των μέσων τους (απορριματοφόρα, πλωτά μέσα, βυτία, οχήματα μεταφοράς κάδων, containers, δεξαμενές κλπ.). Οι χώροι του λιμένα της Κέρκυρας είναι διαμορφωμένοι έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι χρήστες για συγκεκριμένες υπηρεσίες ενώ η εν λόγω λιμενική υπηρεσία θα πρέπει να παρέχεται ανελλιπώς και χωρίς καμία απολύτως καθυστέρηση. Όμως, όπως προαναφέρθηκε από τον ΟΛΚΕ, τα χαρακτηριστικά του λιμένα της Κέρκυρας είναι τέτοια που ο διαθέσιμος χώρος είναι περιορισμένος. Ελλείψει χώρου και καθώς σε καμία περίπτωση δεν δύναται από την ΟΛΚΕ ΑΕ να βρεθεί και να διατεθεί περισσότερος διαθέσιμος χώρος, προκειμένου να είναι σε ετοιμότητα ο εξοπλισμός πολλαπλών παρόχων και καθώς η δραστηριοποίηση πολλαπλών παρόχων θα δημιουργήσει σοβαρά χωροταξικά προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία του λιμένα, κρίνεται ορθότερη από την ίδια η επιλογή μοντέλου με έναν πάροχο (έναν για υγρά – έναν για στερεά).

- Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους της ΟΛΚΕ ΑΕ είναι η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες του

λιμένα και των λιμενικών υποδομών που απαιτούνται για την παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων, μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού. Στην περίπτωση δραστηριοποίησης πολλαπλών παρόχων στο λιμάνι, εκείνοι που έχουν χαμηλό κόστος λειτουργίας και αρά μικρές επενδύσεις σε μέσα, εξοπλισμό, τεχνολογία και ανθρώπινο δυναμικό θα είναι σε θέση να προσφέρουν στους χρήστες του λιμένα πολύ χαμηλές τιμές. Μακροπρόθεσμα αυτό θα αναγκάσει εκ των πραγμάτων παρόχους με υψηλό κόστος λειτουργίας και άρα μεγάλες επενδύσεις σε μέσα, εξοπλισμό, τεχνολογία και ανθρώπινο δυναμικό να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στην προσφορά των πολύ χαμηλών τιμών. Επίσης δεν υπάρχει καμία διασφάλιση ότι οι προσφερόμενες χαμηλές τιμές, επακόλουθο της μείωσης τους κόστους λειτουργίας των παρόχων, θα συνεχιστούν και μελλοντικά και δεν θα αυξηθούν, χωρίς την οποιαδήποτε εγγύηση για ανάλογη αύξηση και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, δημιουργώντας επιπλέον και ασταθές οικονομικό περιβάλλον για τα πλοία. Ως εκ τούτου η ΟΛΚΕ ΑΕ τονίζει πως θα καταλήξει μακροπρόθεσμα να καλύπτει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων με παρόχους περιορισμένων μέσων και δυνατοτήτων χωρίς καμία διασφάλιση παροχής ποιοτικών υπηρεσιών, αδυνατώντας να ελέγξει τα οικονομικά συμφέροντα του λιμένα και των χρηστών του, με αποτέλεσμα την εκφύλιση της ποιότητας επεξεργασίας και την ανεύθυνη και ανεξέλεγκτη διαχείριση των πετρελαιοειδών αποβλήτων. Στα ανωτέρω πλαίσια, η ΟΛΚΕ ΑΕ καταλήγει ότι με την δραστηριοποίηση περιορισμένου αριθμού παρόχων και κατόπιν στάθμισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την δραστηριοποίηση πολλών παρόχων, μειώνονται κατά πολύ οι παράγοντες που αντιβαίνουν στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα της υπηρεσίας αυτής. Πιο συγκεκριμένα, η δραστηριοποίηση «πολλαπλών παρόχων», οδηγεί την ΟΛΚΕ ΑΕ σε αδυναμία εκπλήρωσης ενός από τους πρωταρχικούς του στόχους ενώ θέτει σε κίνδυνο τη «βιωσιμότητα» της παροχής υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, καθώς όχι μόνο δεν επιτρέπει στους παρόχους να βελτιώσουν και να εκσυγχρονίσουν τον εξοπλισμό τους, αλλά ούτε καν να διατηρήσουν την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αντίθετα θα αναγκαστούν να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους, με ότι αυτό συνεπάγεται για την προστασία του περιβάλλοντος. Έτσι ο ΟΛΚΕ συμπεραίνει πως η δραστηριοποίηση ενός παρόχου, δηλαδή δύο (ένας για υγρά – ένας για στερεά) πάροχοι, ύστερα από απαιτητική διαγωνιστική διαδικασία, εξασφαλίζει την αδιάλειπτη παροχή ποιοτικών υπηρεσιών σε σταθερό για τους χρήστες οικονομικό περιβάλλον.

- Πέρα από τους παραπάνω λόγους που επιβάλλουν, κατά την ΟΛΚΕ ΑΕ, το μοντέλο του ενός παρόχου, τούτο ενισχύεται ακόμη περισσότερο και

από την τελωνειακή νομοθεσία. Σύμφωνα με την κείμενη τελωνειακή νομοθεσία, πληρούται η αντικειμενική υπόσταση της τελωνειακής παράβασης της λαθρεμπορίας μεταξύ άλλων και όταν, κατά την με οποιοδήποτε τρόπο θέση στην κατανάλωση ειδών βαρυνομένων με δασμούς, τέλη, φόρους και λοιπά δικαιώματα χωρίς άδεια της αρμόδιας τελωνειακής αρχής, το Δημόσιο απωλέσει, συνεπεία διαφυγής της καταβολής, τους οφειλόμενους κατά νόμο δασμούς, τέλη και φόρους ή, στην περίπτωση απόπειρας διαφυγής, όταν η απόπειρα θα οδηγούσε στο ίδιο αποτέλεσμα, αν τελεσφορούσε⁴³⁹. Χαρακτηριστικό παράδειγμα παράνομης θέσης σε κυκλοφορία αποτελεί η ανατροφοδότηση στη «μαύρη αγορά» επικινδύνων υγρών (πχ πετρελαιοειδή κατάλοιπα) και στερεών (πχ σκραπ, ξυλεία κ.α.) αποβλήτων, τα οποία συλλέγονται από πλοία. Εξάλλου, λαθρεμπορία συνιστά και η απλή φύλαξη, ήτοι η κατοχή αγαθών εν γνώσει του ότι δεν έχουν καταβληθεί οι σχετικοί δασμοί και λοιποί φόροι⁴⁴⁰, χωρίς να απαιτείται περαιτέρω και διάθεση αυτών. Σε κάθε μία τέτοια περίπτωση, η κείμενη τελωνειακή νομοθεσία προβλέπει ότι ο κύριος ή παραλήπτης των εμπορευμάτων, ακόμα και εάν δεν μετείχε στις πράξεις λαθρεμπορίας, είναι επιτρεπτό να κηρυχθεί αλληλεγγύως συνυπεύθυνος μαζί με τον κυρίως υπαίτιο της τελωνειακής παράβασης για την πληρωμή των δασμών και λοιπών φόρων και του πολλαπλού τέλους που βαρύνουν το αντικείμενο της λαθρεμπορίας. Από τα παραπάνω ευχερώς συνάγεται ότι η ΟΛΚΕ ΑΕ, η οποία φέρει από την περιβαλλοντική νομοθεσία την ιδιότητα του παραγωγού των αποβλήτων πλοίων, κινδυνεύει σε κάθε περίπτωση λαθρεμπορίας, με αντικείμενο επικίνδυνα υγρά και στερεά απόβλητα, να επιβαρυνθεί με θηριώδεις διοικητικές κυρώσεις (κυρίως πολλαπλά τέλη), όχι υποχρεωτικά επειδή ο ίδιος ενήργησε παράνομα, αλλά απλά και μόνο επειδή υπήρξε κύριος ή τουλάχιστον παραλήπτης αποβλήτων, τα οποία διακίνησε λαθραία κάποιος από τους αποκαλούμενους «πολλαπλούς παρόχους». Επομένως, η πιθανή εγκαθίδρυση καθεστώτος «πολλαπλών παρόχων», για την επαρκή παρακολούθηση των οποίων η ΟΛΚΕ ΑΕ δε διαθέτει ούτε επαρκές προσωπικό, ούτε ικανοποιητική υλικοτεχνική υποδομή, δημιουργεί για τον Οργανισμό ένα σαφή κίνδυνο, ο οποίος είναι τα στελέχη του να εμπλακούν σε υποθέσεις λαθρεμπορίας και η ΟΛΚΕ ΑΕ να επιβαρυνθεί με τεράστια διοικητικά πρόστιμα, ακόμα και για εγκληματικές ενέργειες, στις οποίες ο Οργανισμός δεν συνέργησε ενεργά.

Με τον περιορισμό των παρόχων επιτυγχάνονται, λοιπόν, κατά την ΟΛΚΕ ΑΕ, τα εξής:

⁴³⁹ ΣΤΕ 990/2004 Ολ., ΣΤΕ 3051/2017, ΣΤΕ 70/2019, ΣΤΕ 123/2016, ΣΤΕ 2114/2015, ΣΤΕ 4564/2014, ΣΤΕ 504/2012, ΣΤΕ 1989/2010 7μ, ΣΤΕ 744/2008, 3005, ΣΤΕ 3560/2007 κ.ά

⁴⁴⁰ ΣΤΕ 1900/2009, ΣΤΕ 409/2004.

- Ο περιορισμός του αριθμού των μέσων και του προσωπικού, που εμπλέκεται στην παραλαβή αποβλήτων μέσα στο λιμάνι.
- Η διευκόλυνση της άσκησης ελέγχου στα μέσα και στο προσωπικό του παρόχου τόσο μέσω του ISPS Code, όσο και μέσω του Λιμεναρχείου Κέρκυρας (π.χ. αιφνιδιαστικοί έλεγχοι στα μέσα μεταφοράς).
- Η μείωση του όγκου και του είδους των πιστοποιητικών τελικής νόμιμης διάθεσης, ώστε να είναι ευχερής ο έλεγχός τους από την ΟΛΚΕ ΑΕ.
- Οι συμβατικές ρήτρες, με τις οποίες θα εξασφαλίζονται ασφαλιστήρια συμβόλαια με υψηλές καλύψεις και αυτόματος καταλογισμός κάθε διοικητικής κύρωσης στον έναν (1) και μοναδικό πάροχο, κριτήριο επιλογής του οποίου θα αποτελεί νομοτελειακά και η οικονομική δυνατότητα να ανταποκριθεί στην εξόφληση των κυρώσεων αυτών⁴⁴¹.

Για τους ως άνω λόγους, η ΟΛΚΕ ΑΕ έκρινε ως, βέλτιστη και μόνη, λύση τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων για την λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου σε έναν πάροχο για τα υγρά απόβλητα και έναν για τα στερεά. Για την εξεύρεση των κατάλληλων παρόχων εξαγγέλθηκε πως θα διενεργείτο διαγωνιστική διαδικασία ανοιχτή προς όλους τους ενδιαφερόμενους, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, και κατά πλήρη σεβασμό των αρχών της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και του ανταγωνισμού⁴⁴².

4.1.10 Η περίπτωση της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου αποφάσισε, το 2019, τη μη θεσμοθέτηση ελάχιστων απαιτήσεων για τους παρόχους των αναφερόμενων, επί του Κανονισμού 2017/352, λιμενικών υπηρεσιών και συναφώς τη διατήρηση της υποχρέωσης συμμόρφωσης των τελευταίων, μόνον με τις βασικές απαιτήσεις που τυχόν τίθενται από την αντίστοιχη νομοθεσία. Η δραστηριοποίηση των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που κατέχουν ή θα κατέχουν τις βασικές οριζόμενες από την ισχύουσα νομοθεσία βασικές απαιτήσεις θα γίνεται

⁴⁴¹ Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε., Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν την θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.) Α.Ε. όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 352/2017 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, Ιούλιος 2021, σελ.17.

⁴⁴² Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε., Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν την θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.) Α.Ε. όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 352/2017 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, Ιούλιος 2021, σελ.18.

αποκλειστικά από επιχειρήσεις οι οποίες θα είναι εγγεγραμμένες σε μητρώο παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, που θα τηρεί η ΟΛΒ ΑΕ. Η εγγραφή στο εν λόγω μητρώο θα είναι υποχρεωτική για το σύνολο των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω Κανονισμού, οι οποίοι επιθυμούν την επαγγελματική δραστηριοποίησή τους στο λιμένα Βόλου, διοικητικής και διαχειριστικής αρμοδιότητας της ΟΛΒ ΑΕ, κατόπιν προσκόμισης των δικαιολογητικών που κάθε φορά θα απαιτούνται από την ΟΛΒ ΑΕ. Αιτία μη εγγραφής ή διαγραφής από το μητρώο αυτό είναι η μη κατοχή των βασικών απαιτήσεων που εκάστοτε θέτει η σχετική νομοθεσία ή/και η μη συμμόρφωση με τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του εν λόγω Κανονισμού (περί διαφύλαξης των δικαιωμάτων των εργαζομένων) ή/και η παραβίαση του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου περί παροχής των εν λόγω λιμενικών υπηρεσιών. Η ρύθμιση ισχύει για τις λιμενικές υπηρεσίες που εμπίπτουν στο αντίστοιχο πλαίσιο του Κανονισμού, μεταξύ των οποίων είναι και η συλλογή και διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων⁴⁴³.

Στις 07-12-2021 η ΟΛΒ ΑΕ ανάρτησε την πρόσκληση εγγραφής σε μητρώο παρόχων παραλαβής και διαχείρισης στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που καταπλέουν στη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΒ ΑΕ⁴⁴⁴, ενώ την ίδια μέρα δημοσίευσε αντίστοιχη πρόσκληση για τη παραλαβή και διαχείριση υγρών αποβλήτων⁴⁴⁵. Η ΟΛΒ ΑΕ στις προαναφερθείσες προσκλήσεις καθόρισε τα προσκομιζόμενα δικαιολογητικά και τις απαιτήσεις προκειμένου να διασφαλίζονται οι υψηλής ποιότητας παρεχόμενες αντίστοιχες λιμενικές υπηρεσίες. Στις σχετικές απαιτήσεις θα πρέπει οι πάροχοι να ανταποκρίνονται για όσο διάστημα διατηρούν την ιδιότητα του εγγεγραμμένου, στο αντίστοιχο μητρώο, παρόχου.

Στην ιστοσελίδα της ΟΛΒ ΑΕ έχει αναρτηθεί, από το 2022, το Μητρώο Παρόχων υπηρεσιών ρυμούλκησης, πετρέλευσης, καβοδεσίας και παραλαβής αποβλήτων πλοίων⁴⁴⁶. Παρατηρείται πως για την παραλαβή και διαχείριση των στερεών και υγρών αποβλήτων έχει εγγραφεί μόνο μια εταιρεία, η οποία έχει εκ των πραγμάτων αναλάβει, και για τις δύο κατηγορίες αποβλήτων, την παροχή

⁴⁴³ Ο.Λ.Β. Α.Ε., Απόφαση υπ' αρ. 4497 – Πρακτικό Νο 411/21-03-2019, σελ. 3.

⁴⁴⁴ Ο.Λ.Β. Α.Ε., Πρόσκληση εγγραφής σε μητρώο παρόχων παραλαβής – διαχείρισης στερεών αποβλήτων & καταλοίπων φορτίου πλοίων που καταπλέουν στη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε., Δεκέμβριος 2021.

⁴⁴⁵ Ο.Λ.Β. Α.Ε., Πρόσκληση εγγραφής σε μητρώο παρόχων παραλαβής – διαχείρισης υγρών αποβλήτων & καταλοίπων φορτίου πλοίων που καταπλέουν στη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε., Δεκέμβριος 2021.

⁴⁴⁶ Ο.Λ.Β. Α.Ε., Μητρώο παρόχων υπηρεσιών ρυμούλκησης, πετρέλευσης, καβοδεσίας και παραλαβής αποβλήτων (στερεών & υγρών) & καταλοίπων φορτίου πλοίων στο λιμένα Βόλου – Καν. ΕΕ 2017/352, Σεπτέμβριος 2022.

της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας⁴⁴⁷ στα πλοία που προσεγγίζουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του ΟΛΒ.

4.1.11 Η περίπτωση του Δ.Λ.Τ. Σύρου

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σύρου ανήρτησε το 2022 πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την κατάρτιση καταλόγου πολλαπλών παρόχων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία, τα οποία προσεγγίζουν το λιμένα ΔΛΤ Σύρου⁴⁴⁸. Η πρόσκληση συντάχθηκε σύμφωνα με τον Κανονισμό 2017/352 και τις ανάγκες του φορέα για ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων όπως αυτά περιγράφονται στα Παραρτήματα I,IV και V της ΔΣ MARPOL 73/78. Δικαίωμα συμμετοχής έχουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα (περιλαμβανομένων ΟΤΑ και λοιπών νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου). Τα ανωτέρω φυσικά ή νομικά πρόσωπα θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένα στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων ανάλογα με τη δραστηριότητα τους. Οι πάροχοι πρέπει να συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις που έθεσε το ΔΛΤ Σύρου, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού 2017/352. Οι συγκεκριμένες απαιτήσεις συνοπτικά σχετίζονται με τα συστήματα ποιότητας και προστασίας περιβάλλοντος (κατοχή κατάλληλων πιστοποιήσεων ISO), με τη συμμόρφωση με κανονισμούς ασφάλειας, με τη συμμόρφωση με περιβαλλοντικές απαιτήσεις, με την υποχρέωση να διαθέτουν και να μπορούν να εφαρμόσουν σχέδιο αντιμετώπισης ρύπανσης και με την προϋπόθεση να κατέχουν απαραίτητα στοιχεία εξοπλισμού. Κάθε ενδιαφερόμενη επιχείρηση οφείλει να γνωρίζει ότι η εγγραφή της στο σχετικό Μητρώο Παρόχων επισείει την υποχρέωση αδιάλειπτης (24/7) διαθεσιμότητας της υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες – πλοία, σε κάθε θέση εξυπηρέτησης και χωρίς διακοπές, νυχθημερόν και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ο σχετικός κατάλογος μέχρι και σήμερα⁴⁴⁹ δεν έχει δημοσιευθεί στην ιστοσελίδα του ΔΛΤ Σύρου.

4.2 Νομολογία από το Συμβούλιο της Επικρατείας για τις αποφάσεις ορισμένων ελληνικών φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων περί περιορισμού των παρόχων

Τα τελευταία έτη έχει προκύψει ενδιαφέρουσα νομολογία από το Δ' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας, το οποίο είναι αρμόδιο για διαφορές που αναφύονται κατά το στάδιο που προηγείται της σύναψης δημοσίων συμβάσεων, έργων και υπηρεσιών. Οι δικαστικές αποφάσεις που εκτίθενται

⁴⁴⁷ Ο.Λ.Β. Α.Ε., *Μητρώο παρόχων υπηρεσιών ρυμούλκησης, πετρέλευσης, καβοδεσίας και παραλαβής αποβλήτων (στερεών & υγρών) & καταλοίπων φορτίου πλοίων στο λιμένα Βόλου – Καν. ΕΕ 2017/352*, Σεπτέμβριος 2022, σελ. 8.

⁴⁴⁸ Δ.Λ.Τ. Σύρου, *Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος*, Μάιος 2022.

⁴⁴⁹ Ημερομηνία αναφοράς: 15-06-2024.

στη συνέχεια αφορούν τους διαγωνισμούς για την παραχώρηση των υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που καταπλέουν στη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας, του Οργανισμού Λιμένων Νομού Εύβοιας και του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας.

4.2.1 Η Απόφαση 1245/2022 του ΣΤΕ για την Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

Από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης προέκυψε ότι με την 330/29-10-2021 απόφαση του ΔΣ της ΟΛΗΓ ΑΕ εγκρίθηκε, κατ' επίκληση των ρυθμίσεων του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352, ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «Ευκολίες υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της ΟΛΗΓ ΑΕ» σε έναν (1) πάροχο για την κατηγορία των υγρών αποβλήτων και έναν (1) πάροχο για την κατηγορία των στερεών αποβλήτων. Κατά της αποφάσεως αυτής η ήδη παρεμβαίνουσα ένωση εταιρειών άσκησε αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Εν συνεχεία, με την 368/21-12-2021 απόφαση του ΔΣ της ΟΛΗΓ ΑΕ εγκρίθηκαν οι όροι της υπ'αρ. 252/04-01-2022 Διακήρυξης, με την οποία προκηρύχθηκε διεθνής ανοιχτός διαγωνισμός για την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης στερεών αποβλήτων και κατάλοιπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στην θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗΓ ΑΕ εκτιμώμενης αξίας 1.200.000 ευρώ, μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, για χρονική διάρκεια τριών ετών. Καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών ορίστηκε η 7^η-02-2022 και κριτήριο ανάθεσης η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά βάσει βέλτιστης σχέσης ποιότητας- τιμής. Η ήδη παρεμβαίνουσα ένωση εταιρειών άσκησε την από 31-01-2022 προδικαστική προσφυγή ενώπιον της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών⁴⁵⁰ (Α.Ε.Π.Π.) ζητώντας την ακύρωση της προαναφερθείσας διακήρυξης και της απόφασης της ΟΛΗΓ ΑΕ περί εγκρίσεως των όρων της καθώς και την αναστολή της διενέργειας της διαγωνιστικής διαδικασίας. Με την 90/2022 απόφαση της ΑΕΠΠ διατάχθηκε ως προσωρινό μέτρο η παράταση του καταληκτικού χρόνου υποβολής προσφορών για τον ένδικο διαγωνισμό σε χρόνο που ήθελε ορίσει ο αναθέτων φορέας μετά την 17^η-03-2022. Ήδη δε στις 15-03-2022 εξεδόθη η προσβαλλομένη 368/2022 απόφαση της Αρχής επί της προδικαστικής προσφυγής, με την οποία αφού έγιναν δεκτοί περισσότεροι λόγοι αυτής κρίθηκε

⁴⁵⁰ Η Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών (ΑΕΠΠ) μετονομάστηκε, με τον Ν. 4912/2022, σε «Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων» (ΕΑΔΗΣΥ) και συγχωνεύθηκε με την Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΑΔΗΣΥ), η οποία είχε συσταθεί με τον Ν. 4013/2011. Όπου δε στην κείμενη νομοθεσία γίνεται αναφορά στην ΑΕΠΠ ή την καταργούμενη ΕΑΑΔΗΣΥ, νοείται εφεξής η Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΔΗΣΥ).

ότι η τόσο η εγκριτική απόφαση του ΔΣ της αιτούσας όσο και η Διακήρυξη πρέπει να ακυρωθούν στο σύνολό τους⁴⁵¹.

Το Δ΄ Τμήμα του ΣΤΕ έκρινε λοιπόν πως είναι επαρκώς αιτιολογημένη η απαίτηση της διακήρυξης να διαθέτουν οι υποψήφιοι πάροχοι την πιστοποίηση κατά EMAS (Ecomanagement and audit scheme) σύμφωνα με τον Κανονισμό 2009/1221 ενώ γίνονται δεκτά και άλλα αποδεικτικά στοιχεία για ισοδύναμα μέτρα διασφάλισης ποιότητας. Κατά τη διακήρυξη, σε περίπτωση υποβολής προσφοράς από ένωση οικονομικών φορέων τα πιστοποιητικά περιβαλλοντικής διαχείρισης οφείλουν να διαθέτουν τα μέλη αυτής, τα οποία θα αναλάβουν την παροχή υπηρεσιών που σχετίζονται με περιβαλλοντική διαχείριση⁴⁵². Η ΟΛΗΓ ΑΕ προέβαλε ότι η πιστοποίηση κατά EMAS σύμφωνα με τον Κανονισμό 2009/1221 προϋποθέτει εξαντλητικό έλεγχο (ολοκλήρωση επιθεώρησης, επαλήθευση περιβαλλοντικής δήλωσης του φορέα, αξιολόγηση της συμμόρφωσης του φορέα με σειρά απαιτήσεων) και αποτελεί διαδικασία αυξημένου κύρους, διαφάνειας, δημοσιότητας και αξιοπιστίας διαθέτει δε και ο ίδιος την πιστοποίηση αυτή. Ισχυρίστηκε περαιτέρω ότι η συλλογή στερεών αποβλήτων εν μέσω της θάλασσας, που αποτελεί το αντικείμενο του διαγωνισμού, απαιτεί πιστή τήρηση των κανόνων περιβαλλοντικής προστασίας έστω και για την εκτέλεση τμήματος της υπό ανάθεση σύμβασης. Το ΣΤΕ έκρινε λοιπόν πως είναι δε επαρκώς αιτιολογημένη κατά το σκέλος αυτό η απαίτηση της διακήρυξης να διαθέτουν την εν λόγω πιστοποίηση όλα τα μέλη ενώσεως που θα εκτελούν υπηρεσίες περιβαλλοντικής διαχείρισης, αφού ο αναθέτων φορέας επικαλείται συγκεκριμένες ανάγκες της υπό ανάθεση σύμβασης και δη την ανάγκη τήρησης αυξημένων απαιτήσεων προστασίας του περιβάλλοντος. Η απαίτηση δε αυτή δεν παρίσταται προδήλως απρόσφορη ούτε δυσανάλογη προκειμένου να διαπιστώσει ο αναθέτων φορέας την ικανότητα του προσφέροντος να εκτελέσει προσηκόντως την σύμβαση⁴⁵³.

Επίσης το ΣΤΕ απεφάνθη πως η θέσπιση απαίτησης, σύμφωνα με την οποία τα μέλη ένωσης οικονομικών φορέων οφείλουν να πληρούν τα προβλεπόμενα κριτήρια χρηματοοικονομικής επάρκειας αναλόγως του ποσοστού συμμετοχής των, καθώς και η θέσπιση κριτηρίου τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας και δη εμπειρίας του υποψηφίου αναδόχου που αποκτήθηκε σε λιμένες με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, μεταξύ των οποίων και ελάχιστος αριθμός αφίξεων πλοίων και αυξημένων απαιτήσεων τεχνικής και επαγγελματικής επάρκειας σε σχέση με τα προβλεπόμενα στο εγκριθέν σχέδιο διαχείρισης

⁴⁵¹ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1245/2022 ΣΤΕ (822319), σελ. 2.

⁴⁵² Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1245/2022 ΣΤΕ (822319), σελ. 1.

⁴⁵³ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1245/2022 ΣΤΕ (822319), σελ. 9.

αποβλήτων, ανήκει στη διακριτική ευχέρεια του αναθέτοντος φορέα⁴⁵⁴. Τούτο διότι ο αριθμός των αφίξεων πλοίων στον λιμένα, όπου έχει αποκτηθεί η απαιτούμενη εμπειρία, είναι ποιοτικό κριτήριο συναφές με το αντικείμενο του ένδικου διαγωνισμού, το οποίο, συνδυαζόμενο με το κριτήριο της ποσότητας αποβλήτων και καταλοίπων που διαχειρίστηκε ο υποψήφιος, αποβλέπει στη διασφάλιση της προσήκουσας εκτέλεσης της υπό παραχώρηση υπηρεσίας από τον ανάδοχο. Άλλωστε, όπως προβάλλεται με την υπό κρίση αίτηση και προκύπτει από το εγκριθέν Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων του ΟΛΗΓ⁴⁵⁵, οι αφίξεις πλοίων στον Λιμένα Ηγουμενίτσας κατά τα έτη 2018, 2019 και 2020 ήταν υπερδιπλάσιες της επίμαχης απαίτησης των 3.000 αφίξεων⁴⁵⁶. Επίσης εν προκειμένω, ο αναθέτων φορέας αιτιολογεί νομίμως και επαρκώς την θέσπιση της απαίτησης διάθεσης δύο φορηγίδων κάθε τύπου, αντί για χρήση μιας αυτοκινούμενης και μίας ρυμουλκούμενης φορηγίδας που προβλέπει το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων του ΟΛΗΓ, με αναφορά στην ανάγκη διασφάλισης της συνεχούς και αδιάλειπτης παροχής της υπό παραχώρηση υπηρεσίας μέσω της διάθεσης στην υπηρεσία εξοπλισμού αυξημένων δυνατοτήτων καθώς και εφεδρικού εξοπλισμού, ο οποίος άλλωστε (εφεδρικός εξοπλισμός) προβλέπεται και από το ίδιο το Σχέδιο Διαχείρισης. Συνεπώς το ΣΤΕ ακύρωσε την 368/2022 απόφαση της ΑΕΠΠ, με την οποία είχε ακυρωθεί η Διακήρυξη της ΟΛΗΓ ΑΕ⁴⁵⁷. Το ΣΤΕ έκρινε πως ήταν νόμιμη η διακήρυξη της ΟΛΗΓ ΑΕ και έτσι συνάγεται εμμέσως πως εφαρμόστηκαν ορθά οι διατάξεις του Κανονισμού 2017/352 από την ΟΛΗΓ ΑΕ. Σημειώνεται όμως πως δεν έχει δημοσιευθεί μέχρι και σήμερα⁴⁵⁸ η απόφαση επί της ασκηθείσας αίτησης ακύρωσης της ένωση εταιρειών ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας κατά της 330/29-10-2021 απόφαση του ΔΣ της ΟΛΗΓ ΑΕ για τον περιορισμό των παρόχων, ώστε να κριθεί και άμεσα η συμμόρφωση της ΟΛΗΓ ΑΕ με τον Κανονισμό 2017/352.

4.2.2 Η Απόφαση 1558/2022 του ΣΤΕ για την Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε.

Με την απόφαση 613/2022 της Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΔΗΣΥ), κατόπιν προδικαστικής προσφυγής εταιρείας παρόχου στον σχετικό κλάδο, ακυρώθηκε η διακήρυξη της ΟΛΝΕ ΑΕ, που είχε αναρτηθεί το 2021 και με την οποία προκηρύχθηκε ανοικτός ηλεκτρονικός δημόσιος διαγωνισμός για την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών με

⁴⁵⁴ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1245/2022 ΣΤΕ (822319), σελ. 1.

⁴⁵⁵ Βλ. παρ.2.8

⁴⁵⁶ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1245/2022 ΣΤΕ (822319), σελ. 11.

⁴⁵⁷ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1245/2022 ΣΤΕ (822319), σελ. 11-12.

⁴⁵⁸ Ημερομηνία αναφοράς: 15-06-2024

αντικείμενο την «Συλλογή στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων, που καταπλέουν στη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ Α.Ε.». Το άρθρο 3.2.3 της διακήρυξης που διέπει τον επίμαχο διαγωνισμό ορίζει τα εξής: «Όσον αφορά στην τεχνική και επαγγελματική ικανότητα για την παρούσα διαδικασία σύναψης σύμβασης, οι οικονομικοί φορείς απαιτείται, επί ποινή αποκλεισμού: (α) να έχουν αναλάβει τουλάχιστον δύο (2) συμβάσεις παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών υποδοχής στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, δηλαδή συλλογής, μεταφοράς και νόμιμης διάθεσης των παραγόμενων αποβλήτων πλοίων σε διεθνείς ή ελληνικούς λιμένες, οι οποίοι εμφανίζουν τουλάχιστον αντίστοιχη κίνηση με τους λιμένες του νομού Ευβοίας ως προς τον αριθμό και το είδος των πλοίων που καταπλέουν στο λιμάνι, την χωρητικότητα των εξυπηρετούμενων πλοίων, τον αριθμό των παραλαβών στερεών αποβλήτων και τις ποσότητες κατ' είδος των στερεών αποβλήτων πλοίων, κάθε μια εκ των οποίων θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι έχει τριετή επιτυχή υλοποίηση κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας. Η επικαλούμενη τεχνική και επαγγελματική ικανότητα θα πρέπει να προέρχεται από συμβάσεις με το ως άνω αντικείμενο, στις οποίες οι οικονομικοί φορείς είναι είτε Ανάδοχοι είτε μέλη Ένωσης ή Κοινοπραξίας»⁴⁵⁹.

Το Δ' Τμήμα του ΣΤΕ αναγνώρισε πως ο Κανονισμός 2017/352, μεταξύ άλλων, έχει ως στόχο την εξασφάλιση ενός πλαισίου για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και για την διευκόλυνση της πρόσβασης στην σχετική αγορά. Το ΣΤΕ διατύπωσε λοιπόν την εξής, πολύ σημαντική και προς το παρόν μοναδική, ερμηνεία αναφορικά με την εφαρμογή του Κανονισμού: Αν και ο Κανονισμός δεν επιβάλλει κάποιο ειδικό μοντέλο για την διαχείριση των θαλάσσιων λιμένων (βλ. αιτιολογική σκέψη 10), εντούτοις, στην αιτιολογική σκέψη 11 του προοιμίου του επισημαίνεται ότι σύμφωνα με τις γενικές αρχές που προβλέπουν οι Συνθήκες οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να παράσχουν τις υπηρεσίες τους σε θαλάσσιους λιμένες που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα η εν λόγω ελευθερία να ασκείται υπό ορισμένους όρους. Στο πλαίσιο αυτό, ο Κανονισμός προβλέπει, καταρχάς, ένα «ανοικτό» μοντέλο πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, το οποίο συνοδεύεται από την ευχέρεια των διαχειριστικών φορέων των λιμένων να προβλέψουν «ελάχιστες» απαιτήσεις για τη δέουσα εκτέλεση της λιμενικής υπηρεσίας, όπως, μεταξύ άλλων, επαγγελματικά προσόντα που πρέπει να πληροί ο ενδιαφερόμενος πάροχος λιμενικών υπηρεσιών, απαιτήσεις εξοπλισμού, οικονομικής επάρκειας, συμμόρφωσης με περιβαλλοντικές απαιτήσεις κ.λπ. (βλ. άρθρα 3 και 4 παρ. 2 Κανονισμού). Κατά την εφαρμογή του ανωτέρω μοντέλου διαχείρισης, το οποίο συμβιβάζει την ελευθερία πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών με την ανάγκη αποτελεσματικής, ασφαλούς και περιβαλλοντικά ορθής λιμενικής

⁴⁵⁹ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1558/2022 ΣΤΕ (828075), σελ. 2.

διαχείρισης, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα χορηγεί δικαίωμα παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε κάθε ενδιαφερόμενο πάροχο που πληροί τη δέσμη των επιλεγμένων κατηγοριών ελάχιστων απαιτήσεων (βλ. άρθρα 4 παρ. 2 και 5 παρ. 2 του Κανονισμού). Περαιτέρω, όμως, ο Κανονισμός προβλέπει και τη λειτουργία του μοντέλου περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών. Στο πλαίσιο εφαρμογής του μοντέλου αυτού διαχείρισης θαλασσιών λιμένων ο διαχειριστικός φορέας εκδίδει απόφαση για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, για τους λόγους που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 6 του Κανονισμού (οι οποίοι σχετίζονται με τη σπανιότητα της γης ή της παράκτιας ζώνης, τα χαρακτηριστικά των λιμενικών υποδομών ή τη φύση της λιμενικής κυκλοφορίας ή την ανάγκη να εξασφαλίζονται η ασφάλεια, η προστασία και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών εργασιών), μετά την οποία ακολουθεί η κίνηση διαδικασίας επιλογής παρόχου ή παρόχων. Συνάγεται λοιπόν από το ΣΤΕ ότι στο μεν «ανοικτό» μοντέλο διαχείρισης λιμενικών εργασιών προτάσσεται η ανάγκη επίτευξης, υπό όρους, ελεύθερου ανταγωνισμού στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, ενώ στο μοντέλο περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, εξ ορισμού, περιορίζεται η πρόσβαση στην σχετική αγορά, και επομένως και ο ανταγωνισμός, ενόψει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που επικρατούν σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές λιμένων⁴⁶⁰.

Το ΣΤΕ συνεχίζει την κρίση του επισημαίνοντας πως η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας κατά την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης διαθέτει «ευρεία» διακριτική ευχέρεια να διαμορφώσει εντός του πλαισίου των ρυθμίσεων του άρθρου 39 του Ν. 4413/2016 τα κριτήρια ποιοτικής επιλογής των υποψηφίων οικονομικών φορέων, προκειμένου να διασφαλίσει την επιλογή αναδόχου που διαθέτει αφενός τις κατάλληλες τεχνικές και επαγγελματικές ικανότητες και αφετέρου την απαραίτητη οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια για την προσήκουσα εκτέλεση της υπό παραχώρηση υπηρεσίας⁴⁶¹. Στο πλαίσιο αυτό, η θέσπιση με τη διακήρυξη των κριτηρίων τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας που η αναθέτουσα αρχή κρίνει πρόσφορα ή αναγκαία, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών της, δεν παραβιάζει τους κανόνες του ανταγωνισμού εκ μόνου του λόγου ότι επιτρέπει τη συμμετοχή ορισμένων ενδιαφερομένων και συνεπάγεται αδυναμία συμμετοχής στο διαγωνισμό ή καθιστά ουσιωδώς δυσχερή τη συμμετοχή σ' αυτόν άλλων, των οποίων οι σχετικές ικανότητες δεν πληρούν τις απαιτήσεις της διακήρυξης, δεδομένου ότι από τη φύση τους τα κριτήρια επιλογής προσδιορίζουν τον κύκλο των δυναμένων να συμμετάσχουν στο διαγωνισμό προσώπων, η δε σκοπιμότητα της θεσπίσεως τους απαραδέκτως αμφισβητείται από τον προτιθέμενο να μετάσχει στο διαγωνισμό ούτε δε

⁴⁶⁰ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1558/2022 ΣΤΕ (828075), σελ. 4.

⁴⁶¹ Βλ. και ΣΤΕ 1245/2022 στην αμέσως προηγούμενη θεματική ενότητα.

ελέγχεται δικαστικώς. Ελέγχονται, όμως, και στην περίπτωση αυτή, τα κριτήρια ποιοτικής επιλογής καθώς και οι τεχνικές προδιαγραφές από της απόψεως της τηρήσεως της αρχής της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων καθώς και της αρχής της αναλογικότητας (βλ. Επιτροπή Ανταγωνισμού 107/2021, 124/2015, κ.ά.). Όσον αφορά ειδικότερα τον έλεγχο της αρχής της αναλογικότητας επισημαίνεται ότι η καταλληλότητα των κριτηρίων τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας, τα οποία συγκαταλέγονται στη δέσμη των κριτηρίων ποιοτικής επιλογής, πρέπει να αξιολογείται ενόψει των απαιτήσεων και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της υπό ανάθεση σύμβασης παραχώρησης, υπό το πρίσμα, προκειμένου για παροχή λιμενικών υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352, των λόγων που δικαιολογούν την απόφαση των διαχειριστικών φορέων των λιμένων να περιορίσουν τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1 του Κανονισμού⁴⁶².

Όπως προέκυψε από τα στοιχεία του φακέλου, η ένδικη διακήρυξη προκηρύχθηκε από την ΟΛΝΕ ΑΕ, υπό την ιδιότητά της ως διαχειριστικού φορέα λιμένων, κατόπιν της αποφάσεώς της να εφαρμόσει το μοντέλο του περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών. Ειδικότερα, αποφασίσθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352 ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε ένα (1) πάροχο για τα στερεά κατάλοιπα. Μεταξύ δε των λόγων που αιτιολόγησαν την προσφυγή σε αυτό το μοντέλο διαχείρισης των θαλασσιών λιμένων περιλαμβάνεται το γεγονός της γεωγραφικής διασποράς των 34 λιμένων αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ ΑΕ. Η αντίδικος ανώνυμη εταιρεία στην προδικαστική της προσφυγή υποστήριξε ότι ο όρος που περιλαμβάνεται στο άρθρο 3.2.3 της διακηρύξεως περί επαγγελματικής και τεχνικής ικανότητας (κατά τον οποίο οι προσφέροντες οικονομικοί φορείς οφείλουν, επί ποινή αποκλεισμού της προσφοράς τους, να έχουν αναλάβει τουλάχιστον δύο (2) συμβάσεις παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών υποδοχής στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων σε διεθνείς ή ελληνικούς λιμένες, οι οποίοι εμφανίζουν τουλάχιστον αντίστοιχη κίνηση με τους λιμένες του νομού Ευβοίας, κάθε μια εκ των οποίων θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι έχει τριετή επιτυχή υλοποίηση κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας) είναι μη νόμιμος διότι έχει τεθεί κατά παράβαση της αρχής της αναλογικότητας και νόθευσης του ελεύθερου ανταγωνισμού καθόσον η απαίτηση από τους οικονομικούς φορείς να αποδείξουν την ζητηθείσα εμπειρία τελεί σε προφανή δυσαναλογία προς αυτήν που είναι αναγκαία σε σχέση με το αντικείμενο της διαγωνιστικής διαδικασίας. Συγκεκριμένα, υποστήριξε ότι μολονότι έχει αναλάβει, κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας, μία (1) σύμβαση παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών υποδοχής στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων με

⁴⁶² Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1558/2022 ΣΤΕ (828075), σελ. 5.

τριετή διάρκεια (και δυνατότητα ενός έτους παράτασης) και έχει ήδη εκτελέσει μέχρι σήμερα με επιτυχία περισσότερους από 28 μήνες αδιάλειπτης παροχής των ως άνω υπηρεσιών προς την Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου ΑΕ, δηλαδή σε λιμένα που έχει υπερπολλαπλάσια δραστηριότητα αναφορικά με τις αφίξεις πλοίων, τις παραδόσεις και τις ποσότητες στερεών αποβλήτων πλοίων σε σχέση με τους λιμένες αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ ΑΕ, αποκλείεται αδικαιολόγητα και παράνομα από τον υπό κρίση διαγωνισμό λόγω της επίμαχης απαίτησης της διακήρυξης οι υλοποιηθείσες συμβάσεις να είναι τουλάχιστον δύο (2) και επιπλέον κάθε μια να έχει διάρκεια τουλάχιστον τριών (3) ετών⁴⁶³.

Ο ανωτέρω λόγος της προσφυγής κρίθηκε βάσιμος με την προσβαλλόμενη απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ. Συγκεκριμένα η ΕΑΔΗΣΥ αφού παρέθεσε και τις προμνησθείσες διατάξεις του Κανονισμού 2017/352, παραπέμποντας και σε αιτιολογικές σκέψεις του προοιμίου του, έκρινε ως εξής: «Εν κατακλείδι, “η δυνατότητα επιβολής ελάχιστων απαιτήσεων και περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, που συνεχίζουν να διαθέτουν τα κράτη – μέλη, δεν θα πρέπει να τα εμποδίζει να εξασφαλίζουν απεριόριστη ελευθερία παροχής υπηρεσιών στους λιμένες τους” (παράγραφος 28 προοιμίου του Κανονισμού), οι δε υπερνομοθετικές αρχές του ενωσιακού δικαίου, της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και του δημοσίου συμφέροντος, οι όποιοι άμεσοι ή έμμεσοι περιορισμοί στην παροχή των λιμενικών υπηρεσιών πρέπει για να συνάδουν με τις απαιτήσεις του Κανονισμού, να στηρίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια, άμεσα συνδεδεμένα με την παροχή της υπηρεσίας (υποδομή του λιμένα, φύση και αριθμός των πλοίων που προσεγγίζουν, ποσότητα και είδος των αποβλήτων κατά κατηγορίες MARPOL), να είναι αναγκαίοι για την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες στο απαιτούμενο επίπεδο, και τρίτον να επιβάλουν τους ολιγότερον επαχθείς περιορισμούς στην ελευθερία του ανταγωνισμού με στόχο την αποφυγή δημιουργίας εμποδίων στην αγορά (αιτιολογική σκέψη 13 του προοιμίου). Τέλος, η επιβολή ελαχίστων απαιτήσεων είναι δυνητική και όχι υποχρεωτική και απαριθμούνται περιοριστικά στο άρθρο 4. παρ. 2 του Κανονισμού. Οποιαδήποτε δε ελάχιστη απαίτηση τεθεί, ακόμη και εάν συγκαταλέγεται στις περιοριστικά αναφερόμενες στο άρθρο 4 παρ. 2 του Κανονισμού, δεν μπορεί, νομίμως να περιορίζει τον ανταγωνισμό πέραν του απολύτως αναγκαίου για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Επομένως, ελάχιστη απαίτηση που αξιώνεται από φορείς διαχείρισης λιμένων πρέπει να ορίζεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μην εμποδίζεται δυσανάλογα η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων και να προάγεται ο θεμιτός ανταγωνισμός, ενώ παράλληλα σύμφωνα με τους γενικούς στόχους του Κανονισμού, οι ελάχιστες απαιτήσεις θα πρέπει να συμβάλλουν στην υψηλή ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών και δεν θα πρέπει να δημιουργούν εμπόδια στην αγορά (ο.π. σκ. 13 του προοιμίου), ακριβώς ως απαιτεί και το πλέγμα Οδηγιών περί Δημοσίων

⁴⁶³ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1558/2022 ΣΤΕ (828075), σελ. 5-6.

Συμβάσεων και οι γενικές αρχές. Επομένως, απαίτηση τεθείσα επί ποινή αποκλεισμού, κατά την οποία απαιτείται προϋφισταμένη εμπειρία εκτέλεσης 2 συμβάσεων διάρκειας 36 μηνών έκαστης περί παροχής της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας σε αντίστοιχο λιμάνι, δεν προκύπτει ότι συνάδει με τον σκοπό του Κανονισμού, καθόσον αποκλείει την ανάπτυξη ανταγωνισμού, άλλωστε ούτε ο αναθέτων φορέας ισχυρίζεται ότι υφίστανται επιτακτικοί λόγοι αμφισβήτησης της αξιοπιστίας του προσφεύγοντος, ο οποίος δεν έχει υλοποιήσει 2 συμβάσεις διάρκειας 36 μηνών έκαστη, ενώ έχει υλοποιήσει πολλαπλάσιου όγκου υπηρεσίες τους τελευταίους 28 μήνες πριν την κατάθεση της προσφυγής. Άλλωστε εν προκειμένω ο αναθέτων φορέας ευλόγως μεν ισχυρίζεται ότι επιθυμεί ο ανάδοχος της σύμβασης να έχει παράσχει αξιόπιστα και με διάρκεια τις επίμαχες συμβάσεις, ωστόσο δεν τεκμηριώνει την αναγκαιότητα αποκλεισμού επιχειρήσεων οι οποίες υπό άλλους όρους θα εδύνατο να παράσχουν τις οικείες υπηρεσίες πολλώ δεν μάλλον όταν ο Κανονισμός προφανώς και έλαβε υπόψη του την προστασία του περιβάλλοντος, ουδείς άλλωστε ισχυρίζεται ότι το ισχύον νομικό πλαίσιο, αγνοεί την προστασία του, παρά ταύτα δεν καθιστά καν υποχρεωτική την επιβολή ελάχιστων απαιτήσεων. Ούτε προκύπτει ότι ο αυτός μόνο επίμαχος όρος εκτέλεσης 2 συμβάσεων 36μηνιαίας διάρκειας διασφαλίζει κατά τεκμήριο την ορθή εκτέλεση της σύμβασης, και όχι για παράδειγμα συνδυαστικά 24μηνιαία αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών, ως απαιτείται σε πλήθος έτερων παρεμφερών διακηρύξεων σε συνδυασμό με την εμπειρία του απασχολούμενου προσωπικού και τον εξοπλισμό, που ρητά προβλέπονται (τα τελευταία) στον Κανονισμό, τονώνοντας ούτως τον ανταγωνισμό, ως ρητά προβλέπεται από τον Κανονισμό». Επειδή, κατά το ΣΤΕ, με την κρινόμενη αίτηση προβάλλεται ο λόγος ακυρώσεως, όπως αναπτύσσεται περαιτέρω με το από 28-06-2022 υπόμνημα της ΟΛΝΕ ΑΕ, ότι η ως άνω κρίση της ΕΑΔΗΣΥ, κατά την οποία ο επίμαχος όρος είναι δυσανάλογος και δημιουργεί εμπόδια στον ελεύθερο ανταγωνισμό, είναι μη νομίμως αιτιολογημένη και ακυρωτέα. Και τούτο, κατά τους προβαλλόμενους ισχυρισμούς, διότι από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της υπό ανάθεση σύμβασης παραχώρησης προκύπτει ο εύλογος χαρακτήρας της επίδικης απαίτησης προηγούμενης εμπειρίας με σκοπό να διασφαλισθεί εκ των προτέρων ότι δεν θα προκληθεί κίνδυνος περιβαλλοντικής ζημίας από τυχόν διακοπή της υπηρεσίας μεταφοράς και διαχείρισης στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου αυτών, λόγω έλλειψης της απαραίτητης εμπειρίας του οικονομικού φορέα που εκτελεί τη σύμβαση, και ότι ο ανάδοχος έχει εμπειρία σε βάθος χρόνου και όχι συγκυριακή, λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν τη διάρκεια της επίδικης σύμβασης (πέντε έτη με δυνατότητα τριετούς παράτασης), αφετέρου δε το γεγονός της γεωγραφικής διασποράς και του αριθμού των λιμένων αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ ΑΕ, για έκαστο εκ των οποίων ο ανάδοχος θα πρέπει να επιδεικνύει τον απαραίτητο βαθμό ετοιμότητας, έχοντας, ανά πάσα στιγμή, εξασφαλισμένη την ύπαρξη υποδομών κατάλληλων

να εξυπηρετήσουν οποιοδήποτε πλοίο προσεγγίσει κάποιον από τους λιμένες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση⁴⁶⁴.

Επιπλέον έκρινε το ΣΤΕ πως η ΕΑΔΗΣΥ κατά τον έλεγχο τηρήσεως της αρχής της αναλογικότητας εξέτασε την προσφορότητα και την αναγκαιότητα των επίμαχων κριτηρίων επαγγελματικής ικανότητας (χρησιμοποιώντας τον όρο «ελάχιστες απαιτήσεις» και παραπέμποντας στο άρθρο 4 παρ. 2 του Κανονισμού) υπό το πρίσμα της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού, όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, η οποία όμως συνάπτεται με το «ανοικτό» μοντέλο διαχείρισης λιμενικών υπηρεσιών. Με τον τρόπο όμως αυτό, τονίζει το ΣΤΕ, παρέβλεψε η ΕΑΔΗΣΥ ότι εν προκειμένω η ΟΛΝΕ ΑΕ εφάρμοσε το μοντέλο του περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών σε ένα (1) μόνο πάροχο, γεγονός που αποκλείει, αυτονοήτως, την δυνατότητα λειτουργίας «Αγοράς» λιμενικών υπηρεσιών στη γεωγραφική περιοχή που εκτείνονται οι λιμένες αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ ΑΕ και, ως εκ τούτου, τη δυνατότητα ανάπτυξης ανταγωνισμού. Συνεπεία δε της εσφαλμένης αυτής παραδοχής η ΕΑΔΗΣΥ συνέκρινε τις επίμαχες απαιτήσεις επαγγελματικής εμπειρίας που απαιτεί η διακήρυξη απευθείας με την συναφή επαγγελματική εμπειρία της προσφεύγουσας εταιρείας, κρίνοντας ότι απαίτηση τεθείσα επί ποινή αποκλεισμού, κατά την οποία απαιτείται προϋφισταμένη εμπειρία εκτέλεσης 2 συμβάσεων διάρκειας 36 μηνών έκαστης «δεν προκύπτει ότι συνάδει με τον σκοπό του Κανονισμού, καθόσον αποκλείει την ανάπτυξη ανταγωνισμού». Πλέον τούτου, η ΕΑΔΗΣΥ προέβη ανεπιτρέπτως, σε ουσιαστικό έλεγχο της σκοπιμότητας θεσπίσεως των επίμαχων κριτηρίων επαγγελματικής ικανότητας κρίνοντας, επί λέξει, ότι «Ούτε προκύπτει ότι ο αυτός μόνο επίμαχος όρος εκτέλεσης 2 συμβάσεων 36μηνιας διάρκειας διασφαλίζει κατά τεκμήριο την ορθή εκτέλεση της σύμβασης, και όχι για παράδειγμα συνδυαστικά 24μηνια αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών, ως απαιτείται σε πλήθος έτερων παρεμφερών διακηρύξεων σε συνδυασμό με την εμπειρία του απασχολούμενου προσωπικού και τον εξοπλισμό, που ρητά προβλέπονται (τα τελευταία) στον Κανονισμό, τονώνοντας ούτως τον ανταγωνισμό, ως ρητά προβλέπεται από τον Κανονισμό»⁴⁶⁵.

Εξάλλου, πάντα κατά την κρίση του ΣΤΕ, διαλαμβάνοντας τις ανωτέρω μη νόμιμες κρίσεις η ΕΑΔΗΣΥ δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι ο αναθέτων φορέας διαθέτει «ευρεία» διακριτική ευχέρεια να διαμορφώνει εντός του πλαισίου των ρυθμίσεων του άρθρου 39 του Ν. 4413/2016 τα κριτήρια ποιοτικής επιλογής των υποψηφίων οικονομικών φορέων, και δη τα κριτήρια επαγγελματικής ικανότητας, η δε καταλληλότητα των κριτηρίων αυτών αξιολογείται σε σχέση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της υπό ανάθεση σύμβασης και υπό το πρίσμα των

⁴⁶⁴ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1558/2022 ΣΤΕ (828075), σελ. 6-7.

⁴⁶⁵ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1558/2022 ΣΤΕ (828075), σελ. 7.

λόγων που δικαιολογούν την απόφαση των διαχειριστικών φορέων των λιμένων να περιορίσουν τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1 του Κανονισμού 2017/352. Στο πλαίσιο δε της άσκησης της ως άνω ευρείας διακριτικής ευχέρειας η ανάγκη αδιάλειπτης και συνεχούς εξυπηρέτησης των χρηστών των λιμένων από πάροχο με ικανή εμπειρία (την οποία επικαλέσθηκε η ΟΛΝΕ ΑΕ με το από 19-10-2021 έγγραφό απόψεων της ενώπιον της ΑΕΠΠ αμυνόμενη κατά του σχετικού λόγου της προδικαστικής προσφυγής) ενόψει της ευρείας γεωγραφικής διασποράς των λιμένων αρμοδιότητας της ΟΛΝΕ ΑΕ, γεγονός που αποτέλεσε, μεταξύ άλλων, αιτία προσφυγής στο μοντέλο περιορισμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών μόλις σε έναν, και της προβλεπόμενης πενταετούς διάρκειας της συμβάσεως παραχώρησης υπηρεσίας αιτιολογεί νομίμως και επαρκώς την καταλληλότητα των επίμαχων κριτηρίων επαγγελματικής ικανότητας, κατά το ΣΤΕ. Κατόπιν τούτου, συνάγεται από το ΣΤΕ ότι οι επίμαχοι όροι επαγγελματικής εμπειρίας τέθηκαν νομίμως στην ένδικη διακέρυξη, εντός δηλαδή των ορίων της ευρείας διακριτικής ευχερείας που απολαμβάνει, όπως προαναφέρθηκε, ο αναθέτων φορέας κατά την διαμόρφωση των κριτηρίων ποιοτικής επιλογής για την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης υπηρεσίας, η δε περί του αντιθέτου κρίση της ΕΑΔΗΣΥ είναι μη νόμιμη και ακυρωτέα, όπως βασίμως προβάλλεται με τον ανωτέρω λόγο ακυρώσεως. Κατόπιν των ανωτέρω κριθέντων η προσβαλλόμενη 613/2022 απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ ακυρώνεται στο σύνολό της σύμφωνα με την 1558/2022 Απόφαση του Δ' Τμήματος του ΣΤΕ. Όπως προέκυψε λοιπόν από την κρίση του ΣΤΕ, η ΟΛΝΕ ΑΕ εφάρμοσε ορθώς τις διατάξεις του Κανονισμού 2017/352 και η διακέρυξή της ήταν νόμιμη⁴⁶⁶.

4.2.3 Η Απόφαση 378/2023 του ΣΤΕ για την Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.

Με την κρινόμενη αίτηση ακύρωσης ζητήθηκε η ακύρωση των ακόλουθων πράξεων: της 1482/2022 απόφασης της Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΔΗΣΥ), με την οποία απορρίφθηκε προδικαστική προσφυγή της αιτούσας εταιρείας κατά της υπ'αρ. 328/5.0/2022 Διακήρυξης του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας ΑΕ (ΟΛΚΕ ΑΕ) για την διενέργεια διαγωνισμού με αντικείμενο την «Παραχώρηση υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης στερεών αποβλήτων και κατάλοιπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στην θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΚΕ ΑΕ» και της προαναφερθείσας 328/5.0/2022 Διακήρυξης της ΟΛΚΕ ΑΕ⁴⁶⁷.

⁴⁶⁶ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1558/2022 ΣΤΕ (828075), σελ. 7-8.

⁴⁶⁷ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 378/2023 ΣΤΕ (846362), σελ. 2.

Από τα στοιχεία του φακέλου προέκυψε ότι με την απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου (ΔΣ) της ΟΛΚΕ ΑΕ το 2021, οριστικοποιήθηκε ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων κατ' επίκληση των διατάξεων του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων'. Εξάλλου, με την 1/2022 απόφασή του το ίδιο όργανο του αναθέτοντος φορέα ματαίωσε την διαγωνιστική διαδικασία που είχε προκηρυχθεί με προγενέστερη υπ' αρ. 3454/2021 Διακήρυξη λόγω διαφόρων σφαλμάτων και ασαφειών που είχαν εμφολοχωρήσει στην εν λόγω διακήρυξη, ενέκρινε τους όρους της ένδικης διακήρυξης και επαναπροκήρυξε δημόσιο ανοιχτό διεθνή διαγωνισμό για την «Παραχώρηση υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης στερεών αποβλήτων και κατάλοιπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στην θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΚΕ ΑΕ». Η υπ' αρ. 328/24-012022 Διακήρυξη δημοσιεύθηκε στο ΚΗΜΔΗΣ στις 04-02-2022, απεστάλη με ηλεκτρονικά μέσα προς δημοσίευση στην Υπηρεσία Εκδόσεων της ΕΕ στις 28-01-2022 και αναρτήθηκε στο ΕΣΗΔΗΣ. Κατά της ως άνω 1/2022 απόφασης του αναθέτοντος φορέα καθώς και της εγκριθείσας με αυτήν Διακήρυξης άσκησε προδικαστική προσφυγή ενώπιον της ΑΕΠΠ (και ήδη ΕΑΔΗΣΥ όπως αναφέρθηκε) η ήδη αιτούσα εταιρεία προβάλλοντας ότι δραστηριοποιείται στον συγκεκριμένο επιχειρηματικό τομέα και προτίθεται να υποβάλει προσφορά στον ένδικο διαγωνισμό αλλά ορισμένοι όροι της διακήρυξης καθιστούν αδύνατη, άλλως ουσιωδώς δυσχερή τη συμμετοχή της. Συγκεκριμένα, η αιτούσα εταιρεία προέβαλε με την προδικαστική προσφυγή της ότι: α) συντρέχει ασάφεια ως προς τον χρόνο έναρξης «ισχύος» της σύμβασης με συνέπεια να είναι ασαφές το φυσικό και οικονομικό αντικείμενο της υπό ανάθεση σύμβασης, β) η απαιτούμενη σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.3 α' της διακήρυξης εμπειρία των υποψηφίων κατά το μέρος που ορίζει ότι οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν εκτελέσει τουλάχιστον δύο (2) συμβάσεις συναφούς αντικειμένου κατά την τελευταία πενταετία σε λιμένες που εμφανίζουν κίνηση αντίστοιχη με τον Λιμένα Κέρκυρας θέτει όρο που περιορίζει υπέρμετρα τον ανταγωνισμό, γ) η παρ. 3.2.2 γ' της διακήρυξης, στην οποία τίθεται όρος σχετικά με την χρηματοοικονομική επάρκεια του υποψηφίου και συγκεκριμένα ζητείται ορισμένος «ειδικός ετήσιος κύκλος εργασιών» κατά τις τρεις τελευταίες χρήσεις, περιορίζει επίσης υπέρμετρα τον ανταγωνισμό, λαμβανομένου υπόψη ότι σύμφωνα με τους όρους 3.2.1.2 και 3.2.1.3 οι οικονομικοί φορείς που συμμετέχουν στην ένδικη διαδικασία απαιτείται επί ποινή αποκλεισμού να είναι εγγεγραμμένοι στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων του άρθρου 2 της ΚΥΑ 4394/4026/2016, απαίτηση που αποκλείει εν τοις πράγμασι τη σύμπραξη με αλλοδαπό φορέα, ο οποίος ενδεχομένως πληροί την επίμαχη απαίτηση χρηματοοικονομικής επάρκειας, και δ) το υπόδειγμα τιμολογίου προσφοράς δεν συμβαδίζει πλήρως με τους όρους της διακήρυξης και επομένως δεν είναι δυνατή η υποβολή οικονομικής προσφοράς κατά συνεκτίμηση όλων των απαιτήσεων. Επικαλούμενη δε η αιτούσα την

ανάθεση των συγκεκριμένων υπηρεσιών από το έτος 2008 μέχρι σήμερα σε μια συγκεκριμένη εταιρεία, προέβλεπε ότι μέσω των προπαρατεθέντων περιοριστικών όρων διασφαλίζεται η επιτυχής συμμετοχή στην ένδικη διαδικασία της εν λόγω εταιρείας κατ' αποκλεισμό των λοιπών ενδιαφερομένων οικονομικών φορέων. Προδικαστική προσφυγή κατά της αυτής διακήρυξης άσκησε και άλλη εταιρεία. Με την 192-193/2022 απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ εξετάσθηκαν από κοινού τα αιτήματα χορήγησης προσωρινών μέτρων των δύο προδικαστικών προσφυγών και ανεστάλη η διενέργεια του διαγωνισμού μέχρι την έκδοση οριστικών αποφάσεων της Αρχής επί των προαναφερθεισών προδικαστικών προσφυγών. Εν συνεχεία η προδικαστική προσφυγή της αιτούσας απερρίφθη με την 626/2022 απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ ως εκπροθέσμως ασκηθείσα, ενώ αντιθέτως η προδικαστική προσφυγή της δεύτερης εταιρείας έγινε δεκτή ως βάσιμη και με την 631/2022 απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ και ακυρώθηκε στο σύνολό της η ένδικη διακήρυξη. Ωστόσο, με την 1562/2022 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας η ως άνω 631/2022 απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ ακυρώθηκε κατ' αποδοχήν αιτήσεως της δεύτερης εταιρείας, ενώ με την 1564/2022 απόφαση του ιδίου Δικαστηρίου ακυρώθηκε και η 626/2022 απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ και η προδικαστική προσφυγή της αιτούσας αναπέμφθηκε προς νέα κρίση στην εν λόγω Αρχή. Κατόπιν της αναπομπής αυτής, η Αρχή επελήφθη εκ νέου της προδικαστικής προσφυγής της αιτούσας και, αφού εξέτασε και απέρριψε κατ' ουσίαν έναν εκ των λόγων αυτής (τον υπ'αρ. β κατά τα ανωτέρω), απέρριψε και τους λοιπούς λόγους ως προβαλλόμενους άνευ εννόμου συμφέροντος, δεδομένου ότι, εφόσον δεν πληροί το κριτήριο τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας της παρ. 3.2.3.α' της Διακήρυξης, δεν δύναται να υποβάλει προσφορά στον ένδικο διαγωνισμό. Τέλος, από τα στοιχεία του φακέλου προέκυψε ότι ο αναθέτων φορέας δεν είχε ορίσει νέα ημερομηνία διεξαγωγής του διαγωνισμού μετά την πάροδο της αρχικώς ορισθείσας ημερομηνίας (14-03-2022)⁴⁶⁸.

Όπως έχει κριθεί ήδη από το ΣΤΕ, η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας κατά την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης διαθέτει ευρεία διακριτική ευχέρεια να διαμορφώσει εντός του πλαισίου των ρυθμίσεων των άρθρων 39 και 40 του Ν. 4413/2016 τα κριτήρια ποιοτικής επιλογής των υποψηφίων οικονομικών φορέων και τα αντίστοιχα αποδεικτικά μέσα, προκειμένου να διασφαλίσει την επιλογή αναδόχου που διαθέτει αφενός τις κατάλληλες τεχνικές και επαγγελματικές ικανότητες και αφετέρου την απαραίτητη οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια για την προσήκουσα εκτέλεση της υπό παραχώρηση υπηρεσίας. Ελέγχονται, όμως, τα θεσπιζόμενα κριτήρια ποιοτικής επιλογής από της απόψεως της τηρήσεως της αρχής της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων καθώς και της αρχής της

⁴⁶⁸ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 378/2023 ΣΤΕ (846362), σελ. 2-3.

αναλογικότητας⁴⁶⁹. Εξάλλου, η καταλληλότητα των κριτηρίων τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας, τα οποία συγκαταλέγονται στη δέσμη των κριτηρίων ποιοτικής επιλογής πρέπει να αξιολογείται ενόψει των απαιτήσεων και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της υπό ανάθεση σύμβασης παραχώρησης, υπό το πρίσμα, προκειμένου για παροχή λιμενικών υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352, των λόγων που δικαιολογούν την απόφαση των διαχειριστικών φορέων των λιμένων να περιορίσουν τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή⁴⁷⁰, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ.1 του Κανονισμού⁴⁷¹.

Η καθ' ης Ανεξάρτητη Αρχή ΕΑΔΗΣΥ με την πρώτη προσβαλλομένη υπ' αρ. 1482/2022 απόφασή της δέχθηκε ότι εν προκειμένω με την 118/2021 απόφαση του αναθέτοντος φορέα ΟΛΚΕ ΑΕ, η οποία δεν προκύπτει ότι έχει ακυρωθεί ή ανακληθεί, εγκρίθηκε ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων των λιμενικών υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της ΟΛΚΕ ΑΕ και συγκεκριμένα σε έναν πάροχο για την κατηγορία των υγρών αποβλήτων και έναν πάροχο για την κατηγορία στερεών αποβλήτων. Περαιτέρω, σύμφωνα με το ισχύον Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας του ΟΛΚΕ ΑΕ, το οποίο έχει εγκριθεί με την υπ' αρ. 3122/2021 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αρμοδιότητα του αναθέτοντος φορέα υπάγονται 36 λιμένες διάσπαρτοι στη Νήσο Κέρκυρα, καθώς επίσης και στους Παξούς, τους Οθωνούς, την Ερεικούσα και το Μαθράκι. Συνεπώς, εν προκειμένω ο αναθέτων φορέας εφαρμόζει ως προς την πρόσβαση στις επίμαχες λιμενικές υπηρεσίες το μοντέλο περιορισμού της πρόσβασης των οικονομικών φορέων στην σχετική αγορά και δη σε έναν για τα στερεά απόβλητα και έναν για τα υγρά απόβλητα, περιορίζοντας κανονιστικά σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού τον ελεύθερο ανταγωνισμό στην οικεία αγορά ενόψει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των λιμένων αρμοδιότητάς του. Στη σχετική δε διακήρυξη ο αναθέτων φορέας κατ' ενάσκηση της ευρείας διακριτικής του ευχέρειας όρισε τα κριτήρια ποιοτικής επιλογής των υποψηφίων και δη τα κριτήρια επαγγελματικής ικανότητας, η δε καταλληλότητα των κριτηρίων αυτών αξιολογείται σε σχέση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της υπό ανάθεση σύμβασης και υπό το πρίσμα των λόγων που δικαιολογούν την απόφαση του διαχειριστικού φορέα του λιμένα να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 6 του Κανονισμού 2017/352. Στο πλαίσιο της άσκησης της ως άνω ευρείας διακριτικής ευχέρειας

⁴⁶⁹ Βλ. τις προαναφερθείσες αποφάσεις 1245/2022, 1558/2022 του ΣΤΕ στις θεματικές ενότητες 4.2.1 και 4.2.2.

⁴⁷⁰ Όπως και η προαναφερθείσα απόφαση 1558/2022 του ΣΤΕ.

⁴⁷¹ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 378/2023 ΣΤΕ (846362), σελ. 3.

του αναθέτοντος φορέα, η ανάγκη αδιάλειπτης και συνεχούς εξυπηρέτησης των χρηστών των λιμένων από πάροχο με ικανή εμπειρία, όπως επικαλείται η ΟΛΚΕ ΑΕ με τις απόψεις του, λαμβανομένων υπόψη και του πλήθους και της γεωγραφικής διασποράς των λιμένων αρμοδιότητάς του και της προβλεπόμενης τριετούς διάρκειας της σύμβασης αιτιολογεί νομίμως και επαρκώς την καταλληλότητα του πληττομένου κριτηρίου τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας για την επιλογή αναδόχου της υπό ανάθεση σύμβασης παραχώρησης. Τέλος, ο ισχυρισμός που προέβαλε η αιτούσα εταιρεία με την προδικαστική προσφυγή, ότι δηλαδή η εμπειρία από την εκτέλεση μίας μόνον αντίστοιχης σύμβασης, την οποία η ίδια διαθέτει, είναι επαρκής ως κριτήριο τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας, απερρίφθη ως απαράδεκτος με την αιτιολογία ότι η ΕΑΔΗΣΥ δεν δύναται να προβεί σε έλεγχο της σκοπιμότητας θέσπισης του επίμαχου κριτηρίου. Κατόπιν αυτών, οι λοιποί λόγοι της προδικαστικής προσφυγής απερρίφθησαν ως προβαλλόμενοι άνευ εννόμου συμφέροντος, με την αιτιολογία ότι η ήδη αιτούσα εταιρεία δεν πληροί κατά τους ισχυρισμούς της το επί ποινή αποκλεισμού προβλεπόμενο κριτήριο επαγγελματικής ικανότητας της παρ.3.2.3.α της Διακήρυξης⁴⁷².

Με την υπό κρίση αίτηση ακύρωσης ενώπιον του ΣΤΕ, προβάλλεται ότι η ένδικη διακήρυξη περιλαμβάνει πλήθος όρων, έκαστος των οποίων αλλά και συνδυαστικώς εφαρμοζόμενοι θέτουν ιδιαιτέρως αυστηρές προϋποθέσεις συμμετοχής στον συγκεκριμένο διαγωνισμό, σε σημείο που ευνοείται μόνον ένας υποψήφιος και δη η ήδη εγκατεστημένη ανάδοχος. Πρόκειται ειδικότερα για τους όρους που περιλαμβάνονται στις παρ. 3.2.3. α' (κριτήριο εμπειρίας με δύο συναφείς συμβάσεις), 3.2.2 γ' (ειδικός ετήσιος κύκλος εργασιών) και 3.2.1.2 και 3.2.1.3 (εγγραφή στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων). Ισχυρίζεται δε η αιτούσα ότι με τους όρους αυτούς περιορίζεται υπέρμετρα και αδικαιολόγητα ο ανταγωνισμός, παραβιάζεται η αρχή της αναλογικότητας και δεν εξυπηρετείται κάποιος σκοπός δημοσίου συμφέροντος. Περαιτέρω, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ δεν είναι νομίμως αιτιολογημένη, διότι δεν αναφέρεται στις ειδικές ανάγκες του αναθέτοντος φορέα που δικαιολογούν το επίμαχο κριτήριο επιλογής. Εν συνεχεία η αιτούσα επαναφέρει τους λοιπούς λόγους της προδικαστικής προσφυγής, επί των οποίων δεν αποφάνθηκε η καθ' ής Αρχή, ισχυριζόμενη ότι είχε έννομο συμφέρον προβολής αυτών και, τέλος, προβάλλει ότι, αφού παρήλθε προ πολλού η αρχικώς ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής του διαγωνισμού (14-03-2022), ο αναθέτων φορέας όφειλε να εκδώσει πράξη ματαίωσης αυτού⁴⁷³.

Κατά το ΣΤΕ, η προπαρατεθείσα κρίση της ΕΑΔΗΣΥ, κατά την οποία ο επίμαχος όρος τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας των υποψηφίων και δη

⁴⁷² Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 378/2023 ΣΤΕ (846362), σελ. 4.

⁴⁷³ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 378/2023 ΣΤΕ (846362), σελ. 4.

η ειδικότερη απαίτηση να έχουν εκτελέσει ή να εκτελούν επιτυχώς εντός του οριζόμενου χρονικού διαστήματος τουλάχιστον δύο (2) συμβάσεις αντίστοιχου αντικειμένου με την υπό ανάθεση σύμβαση, έχει νομίμως θεσπισθεί από τον αναθέτοντα φορέα εντός των ορίων της ευρείας διακριτικής ευχέρειας που διαθέτει και είναι νομίμως και επαρκώς αιτιολογημένη, διότι ερείδεται στην επίκληση της ανάγκης αδιάλειπτης και συνεχούς εξυπηρέτησης των χρηστών των λιμένων από πάροχο με ικανή εμπειρία (την οποία επικαλέσθηκε ο αναθέτων φορέας με το από 14-03-2022 έγγραφο απόψεών του ενώπιον της Αρχής) κατά συνεκτίμηση του πλήθους και της γεωγραφικής διασποράς των λιμένων αρμοδιότητας του αναθέτοντος φορέα, όπως τα στοιχεία αυτά προκύπτουν από το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων του λιμένα, καθώς και της τριετούς διάρκειας της σύμβασης παραχώρησης. Η απαίτηση δε αυτή της ένδικης διακήρυξης περί εμπειρίας από την εκτέλεση τουλάχιστον δύο αντιστοίχου αντικειμένου συμβάσεων δεν παρίσταται προδήλως απρόσφορη ούτε δυσανάλογη, προκειμένου να διαπιστώσει ο αναθέτων φορέας την ικανότητα του προσφέροντος να εκτελέσει προσηκόντως την σύμβαση απορριπτομένων όλων των περι του αντιθέτου ισχυρισμών της αιτούσας⁴⁷⁴. Ενόψει άλλωστε της αρχής της αυτοτέλειας των διαγωνισμών, δεν ασκεί νομική επιρροή ως προς την προσφορότητα και καταλληλότητα του επίμαχου όρου ο ισχυρισμός της αιτούσας ότι σε προηγούμενη διακήρυξη με συναφές αντικείμενο του ίδιου αναθέτοντος φορέα δεν περιελήφθη η επίμαχη απαίτηση (ΣΤΕ 1230/2022, πρβλ. ΕΑ 124/2015, 354/2014). Περαιτέρω, αφού ο όρος της παρ. 3.2.3 α' της ένδικης Διακήρυξης σχετικά με την προηγούμενη εμπειρία των υποψηφίων είναι νόμιμος και, κατά τα προβαλλόμενα στην υπό κρίση αίτηση αλλά και στην προδικαστική προσφυγή της, η αιτούσα δεν διαθέτει τέτοια εμπειρία και άρα δεν δύναται να μετάσχει στον ένδικο διαγωνισμό, οι λοιποί λόγοι της προδικαστικής προσφυγής νομίμως απορρίφθηκαν με την πρώτη προσβαλλόμενη απόφαση ως προβληθέντες άνευ εννόμου συμφέροντος (πρβ. ΣΤΕ 1558/2022, 2631/2020). Ειδικώς δε ο ισχυρισμός περί υποχρέωσης του αναθέτοντος φορέα να προβεί σε ματαίωση του ένδικου διαγωνισμού λόγω παρέλευσης της ορισθείσας ημερομηνίας υποβολής προσφορών είναι απορριπτέος ως απαράδεκτος, διότι δεν είχε προβληθεί με την από 01-03-2022 προδικαστική προσφυγή. Κατόπιν των ανωτέρω, το Δ' Τμήμα του ΣΤΕ έκρινε νόμιμη τη διακήρυξη της ΟΛΚΕ ΑΕ και έτσι συμπεραίνεται εμμέσως πως και η ΟΛΚΕ ΑΕ συμμορφώθηκε με τις διατάξεις του Κανονισμού 2017/352 στην επιλογή της για περιορισμό του αριθμού των παρόχων στην κατηγορία των στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων⁴⁷⁵.

⁴⁷⁴ Όπως και η προαναφερθείσα απόφαση 1558/2022 του ΣΤΕ.

⁴⁷⁵ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 378/2023 ΣΤΕ (846362), σελ. 4-5.

Κεφάλαιο 5. Η υπό εξέλιξη κλαδική έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού στον κλάδο της διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού λειτουργεί ως Ανεξάρτητη Αρχή και έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Οι γενικοί στόχοι της είναι η διατήρηση ή αποκατάσταση της υγιούς ανταγωνιστικής δομής της αγοράς, η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή και η οικονομική ανάπτυξη. Τα μέσα που αξιοποιεί είναι η καταπολέμηση των πρακτικών που περιορίζουν ή νοθεύουν τον ανταγωνισμό και καταλήγουν σε βλάβη των καταναλωτών και η καταπολέμηση των φραγμών εισόδου στην αγορά, η οποία πρέπει να είναι ελεύθερη και ανοιχτή για όλες τις επιχειρήσεις. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι το όργανο, το οποίο έχει ως αρμοδιότητα την εφαρμογή του Ν. 3959/2011 για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού. Με τον Ν. 2296/1995 η Επιτροπή Ανταγωνισμού απέκτησε τη μορφή Ανεξάρτητης Αρχής με διοικητική αυτοτέλεια, ενώ με τον Ν. 2837/2000, απέκτησε και οικονομική αυτοτέλεια. Τέλος, με τον Ν. 3373/2005 η Επιτροπή Ανταγωνισμού απέκτησε διακεκριμένη νομική προσωπικότητα που της επιτρέπει να παρίσταται αυτοτελώς σε κάθε είδους δίκες που έχουν ως αντικείμενο πράξεις ή παραλήψεις της, ενώ παράλληλα της αναγνωρίστηκε αρμοδιότητα κανονιστικής παρέμβασης σε κλάδους της οικονομίας (άρθρο 11 Ν. 3959/11)⁴⁷⁶.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, υπολογίζοντας τη σημασία του κλάδου διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης στην Ελλάδα, καθώς επίσης και την αναγκαιότητα για τη διασφάλιση της εύρυθμης και αποτελεσματικής λειτουργίας του λόγω και της φύσης του αντικείμενου του, αποφάσισε στις 16-07-2021 την έναρξη κλαδικής έρευνας στον κλάδο διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης, ασκώντας τη σχετική αρμοδιότητα που έχει αναλάβει βάσει του άρθρου 40 του Ν. 3959/2011⁴⁷⁷.

Η διαχείριση και η εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων αποτελεί φλέγον και επίκαιρο ζήτημα στις σύγχρονες, ευρωπαϊκές και όχι μόνο κοινωνίες, από διττή σκοπιά σύμφωνα με την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Αφενός για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος στο πλαίσιο και της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και της εισαγωγής του παραγωγικού μοντέλου στην κυκλική οικονομία και τη βιώσιμη ανάπτυξη, αφετέρου για λόγους οικονομικούς, μέσω της αντιμετώπισης των αποβλήτων ως εμπορεύσιμων αγαθών με οικονομική αξία. Ένα μεγάλο ποσοστό των δαπανών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαχείριση αποβλήτων αφορά στα στερεά απόβλητα⁴⁷⁸.

Ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων δεν περιλαμβάνει μόνο τη διαχείριση, ανακύκλωση ή αναγέννηση των

⁴⁷⁶ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Αποστολή & Αρμοδιότητες*: <https://www.epant.gr/ea/apostoli.html>

⁴⁷⁷ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης*, Ιούλιος 2021: <https://www.epant.gr/enimerosi/wastemanagement.html>

⁴⁷⁸ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης*, Ιούλιος 2021.

παραγόμενων αποβλήτων, μέσω της συλλογής αυτών από την πηγή, της ανακύκλωσης των διαφόρων υλικών με στόχο την ενεργειακή αξιοποίηση ή την επαναχρησιμοποίηση των υλικών και, τέλος, της τελικής επεξεργασίας τους, αλλά και τον περιορισμό της ίδιας της παραγωγής τους. Η παροχή ευκολιών παράδοσης, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων στους χρήστες των λιμένων είναι μια από αυτές τις κατηγορίες που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ελληνική οικονομία. Η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη ρίψη των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και των καταλοίπων φορτίου τους αποτελεί επίσης τομέα μείζονος σημασίας της ευρωπαϊκής δράσης για τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι κύριες κατηγορίες αποβλήτων πλοίων, επισημαίνει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, είναι οι ακόλουθες: τα κατάλοιπα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου, τα αποχετευτικά και μη ύδατα, τα μείγματα μηχανοστασίου, τα υφαλοχρώματα, τα κατάλοιπα καυσίμων, τα απόβλητα/σκουπίδια, τα καυσαέρια και το θαλάσσιο έρμα. Περαιτέρω τα ανωτέρω μπορούν να διακριθούν σε δυο μεγάλες κατηγορίες, οι οποίες είναι τα υγρά απόβλητα και τα στερεά απόβλητα, ενώ υπάρχουν προβλέψεις και για τον περιορισμό των αερίων αποβλήτων στους λιμένες⁴⁷⁹.

Αναφορικά με τη διαχείριση αποβλήτων λιμένων, παρατηρείται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού μεγάλη συγκέντρωση στον κλάδο, η οποία φαίνεται να ευνοείται από την εφαρμογή του νομοθετικού και ρυθμιστικού πλαισίου. Σκοπός της κλαδικής έρευνας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, είναι να αποσαφηνιστούν τυχόν ζητήματα ανταγωνισμού που φαίνεται ότι εντοπίζονται σε ορισμένες αγορές του εξεταζόμενου κλάδου, όπως⁴⁸⁰:

- Οι διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ των παικτών σε κάθετο και οριζόντιο επίπεδο στη διαχείριση και ανακύκλωση αποβλήτων και ο βαθμός που αυτοί δύνανται να επηρεάσουν τις μεταβλητές ανταγωνισμού.
- Η εφαρμογή του ρυθμιστικού πλαισίου σε κάθε μία από τις ερευνώμενες αγορές και τυχόν αντιφάσεις του με το δίκαιο του ανταγωνισμού – ρυθμιστικά εμπόδια, και πώς η άρση αυτών θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των αγορών.
- Άλλα εμπόδια εισόδου εκτός των ρυθμιστικών.
- Αν η δομή των αγορών συντελεί στη δυνατότητα ανάπτυξης συντονισμένων ή μη αποτελεσμάτων.
- ο βαθμός που συγκεκριμένες πρακτικές μπορεί να δικαιολογούνται στο όνομα της αποτελεσματικότητας και της επίτευξης στόχων δημοσίου συμφέροντος, όπως η βιώσιμη ανάπτυξη και πώς αυτό μπορεί να αιτιολογείται βάσει διαφορετικών εργαλείων του δικαίου του ανταγωνισμού.
- Πώς η υπάρχουσα δομή των αγορών συντελεί, εντέλει, στην ανάπτυξη, καινοτομία και αποτελεσματικότητα της κάθε επιμέρους αγοράς διαχείρισης ή/και εναλλακτικής διαχείρισης αποβλήτων.

⁴⁷⁹ Επιτροπή Ανταγωνισμού, Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης, Ιούλιος 2021.

⁴⁸⁰ Επιτροπή Ανταγωνισμού, Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης, Ιούλιος 2021.

Στο πλαίσιο της πρώτης φάσης της διεξαγωγής της εν λόγω κλαδικής έρευνας, η Επιτροπή Ανταγωνισμού κήρυξε την έναρξη δημόσιας διαβούλευσης, προσκαλώντας κάθε ενδιαφερόμενο μέρος να εκθέσει τα σχόλια και τις θέσεις του αναφορικά με τις συνθήκες του ανταγωνισμού στον ευρύτερο κλάδο. Σημειώνεται ότι τα ανωτέρω τελούν υπό την επιφύλαξη της δυνατότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού να εξειδικεύσει περαιτέρω ή/και να περιορίσει ή/και να επεκτείνει το αντικείμενο της έρευνας, ανάλογα με τα κατά περίπτωση ευρήματα της έρευνας, καθώς αυτή εξελίσσεται. Η συμμετοχή στη διαβούλευση ήταν ανοιχτή σε οποιονδήποτε ήταν σε θέση εύλογα να παράσχει χρήσιμες πληροφορίες και σχόλια για κάποιο ή κάποια από τα ζητήματα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας κλαδικής έρευνας. Η Επιτροπή ενθάρρυνε τη συμμετοχή επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε όλες τις βαθμίδες λειτουργίας και εποπτείας στους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης, ενώσεων/συνδέσμων διαφόρων σχετικών ειδικοτήτων και εκπροσώπων της πανεπιστημιακής κοινότητας και ερευνητών⁴⁸¹.

Προς τον σκοπό του περιορισμού των περιβαλλοντικών κινδύνων, τους οποίους διατρέχουν οι λιμένες, δημιουργήθηκαν πλαίσια περιβαλλοντικής διαχείρισης με σκοπό την ελάττωση των δυσμενών επιπτώσεων. Η διαχείριση και διοίκηση των λιμένων ανήκει καταρχήν στη λιμενική αρχή, στην οποία ανήκει κάθε λιμένας, υφίστανται ωστόσο και άλλοι φορείς που εμπλέκονται σε δεύτερο βαθμό. Η Ελλάδα αποτελείται από ένα πλήθος λιμένων, τα οποία χαρακτηρίζονται από ποικιλομορφία, όσον αφορά τη χρήση τους, από τη διασπορά τους στην ελληνική περιφέρεια, το μέγεθος και τη σημασία τους και είναι είτε δημόσια είτε ιδιωτικά. Ειδικότερα η Ελλάδα αποτελείται από 16 λιμάνια διεθνούς ενδιαφέροντος, 16 λιμάνια εθνικής σημασίας, 25 μείζονος ενδιαφέροντος και πολλά άλλα τοπικής σημασίας, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΑ. Οι υφιστάμενοι λιμένες/λιμενικές εγκαταστάσεις, δημόσιοι και ιδιωτικοί όλων των μεγεθών και χρήσεων ανέρχονται περίπου σε 890. Για τους λιμένες αυτούς είναι αρμόδιοι πάνω από 100 δημόσιοι φορείς διαχείρισης (12 Οργανισμοί Λιμένος που λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρείες, 1 μεικτής ιδιοκτησίας, 23 λιμενικά ταμεία που εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και 68 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία⁴⁸²). Περαιτέρω στην Ελλάδα επικρατεί ένας συγκεκριμένος τρόπος ανάληψης έργου και αναδοχής λιμενικών διευκολύνσεων, ήτοι μέσω διαγωνισμών αδειοδότησης. Σήμερα⁴⁸³ μετά από διαγωνισμούς αδειοδότησης διαχειρίζονται στους 13 μεγαλύτερους ελληνικούς λιμένες τα στερεά απόβλητα και τα κατάλοιπα φορτίων δύο εταιρείες και τα υγρά απόβλητα επίσης δυο εταιρείες, μια εκ των οποίων είναι κοινή και στις δυο κατηγορίες⁴⁸⁴. Στις αγορές διαχείρισης αποβλήτων στους ελληνικούς λιμένες, η έρευνα της ΕΑ θα εστιαστεί στις σχέσεις λιμένων (ως φορέων

⁴⁸¹ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης, Α Φάση: Δημόσια Διαβούλευση, 2. Ποιος μπορεί να συμμετάσχει στη δημόσια διαβούλευση;*, Ιούλιος 2021.

⁴⁸² Ημερομηνία αναφοράς της Επιτροπής Ανταγωνισμού: 16-07-2021.

⁴⁸³ Ημερομηνία αναφοράς της Επιτροπής Ανταγωνισμού: 16-07-2021.

⁴⁸⁴ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης, Γενικές Ερωτήσεις: Σκοπιμότητα & Στόχοι της έρευνας, 2. Πως διαμορφώνεται μέχρι στιγμής η διαχείριση αποβλήτων των χρηστών των ελληνικών λιμένων;*, Ιούλιος 2021.

ανάθεσης) και παραχωρησιούχων, όπως επίσης στον τρόπο ανάθεσης για τον ορισμό παραχωρησιούχων και στο νομικό πλαίσιο που διέπει τις εν λόγω αναθέσεις⁴⁸⁵.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, λαμβάνοντας υπόψη τη σπουδαιότητα των κλάδων διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης στην Ελλάδα, καθώς επίσης και την αναγκαιότητα για τη διασφάλιση της εύρυθμης και αποτελεσματικής λειτουργίας του λόγω και της φύσης του αντικειμένου του, ειδικά δε στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών της για τη βιώσιμη ανάπτυξη, ανέλαβε την πρωτοβουλία να εκκινήσει κλαδική έρευνα στον κλάδο διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης, κάνοντας χρήση της σχετικής δυνατότητας που της παρέχει ο νόμος, προκειμένου να διαπιστώσει εάν και κατά πόσο ο ανταγωνισμός λειτουργεί αποτελεσματικά και να εντοπίσει τυχόν πρακτικές που είναι σε θέση να βλάψουν την ευημερία των καταναλωτών και να εμποδίσουν την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα στην Ελλάδα στο γενικότερο κλάδο⁴⁸⁶.

Η Κλαδική Έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού επικεντρώνεται στα ακόλουθα:

- Στην οριοθέτηση, ορισμό και χαρτογράφηση των σχετικών αγορών,
- Στην αξιολόγηση τυχόν ισχύος στις επιμέρους αγορές, καθώς και στον ορισμό του οικοσυστήματος που δημιουργείται με τις σχέσεις αλληλοεξάρτησης, διαρθρωτικές σχέσεις και μετοχικές σχέσεις μεταξύ των παικτών,
- Στην αποτύπωση των παραμέτρων εκείνων που δημιουργούν το πλαίσιο ανταγωνισμού σε οριζόντιο και κάθετο επίπεδο,
- Στην αξιολόγηση της διαπραγματευτικής ισχύος που δημιουργείται στους σχετικούς κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης,
- Στην αξιολόγηση της καταλληλότητας των εργαλείων του δικαίου ανταγωνισμού να αντιμετωπίσουν εντοπιζόμενα ζητήματα σε σύγκριση με τομεακά νομοθετήματα⁴⁸⁷.

Το χρονοδιάγραμμα έχει οριστεί ως εξής⁴⁸⁸:

- Ιούλιος 2021: Επίσημη έναρξη της κλαδικής έρευνας στους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης
- 18 Νοεμβρίου 2021: Πρώτη δημόσια διαβούλευση που συντίθεται από τη δημοσίευση πρόσκλησης προς κάθε ενδιαφερόμενο μέρος για την υποβολή εγγραφών παρατηρήσεων και σχολίων, καθώς και από την εκδήλωση ενδιαφέροντος για συμμετοχή σε τηλεδιάσκεψη με στελέχη της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

⁴⁸⁵ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης, Γενικές Ερωτήσεις: Σκοπιμότητα & Στόχοι της έρευνας*, 3. Ποιες είναι οι σχέσεις μεταξύ των παικτών στις ανωτέρω αγορές στις οποίες μπορεί να περιοριστεί ο ανταγωνισμός;, Ιούλιος 2021.

⁴⁸⁶ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης, Γενικές Ερωτήσεις: Σκοπιμότητα & Στόχοι της έρευνας*, 4. Γιατί η Επιτροπή Ανταγωνισμού ανέλαβε τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία;, Ιούλιος 2021.

⁴⁸⁷ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης, Γενικές Ερωτήσεις: Σκοπιμότητα & Στόχοι της έρευνας*, 5. Ποιο το αντικείμενο της Κλαδικής Έρευνας;, Ιούλιος 2021.

⁴⁸⁸ Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης, Το χρονοδιάγραμμα της κλαδικής έρευνας*, Ιούλιος 2021.

- Φεβρουάριος 2022: Δημοσίευση της ενδιάμεσης έκθεσης
- Απρίλιος 2022: Δεύτερη δημόσια διαβούλευση
- Δεκέμβριος 2022: Δημοσίευση της τελικής έκθεσης

Ωστόσο σημειώνεται πως το χρονοδιάγραμμα που έθεσε η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν κατέστη εφικτό να τηρηθεί, καθώς πέραν της πρώτης δημόσιας διαβούλευσης που δημοσιεύτηκε στο διαδίκτυο, δεν έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της Επιτροπής ούτε η ενδιάμεση ούτε κατ' επέκταση η τελική έκθεση μέχρι και σήμερα⁴⁸⁹. Στο πλαίσιο της δεύτερης δημόσιας διαβούλευσης η ΕΑ ανακοίνωσε πως ετοίμασε και απέστειλε ερωτηματολόγια προς τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Η ΕΑ είχε δηλώσει πως έπεται η επεξεργασία και αξιολόγηση όλων των στοιχείων προκειμένου να συνταχθεί η ενδιάμεση εισήγηση. Ακολούθως θα πραγματοποιείτο δεύτερη δημόσια διαβούλευση και τέλος θα συντασσόταν η τελική έκθεση⁴⁹⁰.

Σε επικοινωνίες που έλαβαν χώρα από τον συγγραφέα της παρούσας διπλωματικής εργασίας με στελέχη της Επιτροπής Ανταγωνισμού, μεταφέρθηκε από τους ιθύνοντες πως λόγω του απόρρητου χαρακτήρα της έρευνας δεν επιτρέπεται να δοθεί καμία πληροφορία για το στάδιο που βρίσκεται η έρευνα και για τα σχετικά ερωτηματολόγια που απέστειλαν προς τους φορείς. Οι ιθύνοντες διευκρίνισαν πως νομίμως αξιοποιήσιμα είναι αποκλειστικά τα στοιχεία, τα δεδομένα και οι πληροφορίες που δημοσιεύει και αναρτά η Επιτροπή Ανταγωνισμού στο διαδίκτυο και τίποτα άλλο.

5.1 Η τηλεδιαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού – Η πρώτη δημόσια διαβούλευση

Όπως γνωστοποίησε η ΕΑ σε ανακοίνωσή της με αφορμή την διεξαγωγή της ημερίδας-τηλεδιαβούλευσης, που διοργάνωσε στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας στους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης, η τηλεδιαβούλευση⁴⁹¹ της 18^{ης} Νοεμβρίου 2021 ήρθε σε συνέχεια της υποβολής έγγραφων υπομνημάτων από ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις και φορείς και σχεδιάστηκε με την προοπτική να λειτουργήσει ως ένα διαδραστικό φόρουμ για την ανταλλαγή απόψεων αναφορικά με τις εν θέματι αγορές. Η τηλεδιαβούλευση, η οποία πραγματοποιήθηκε μέσω ιδιόκτητου livestreaming studio, εντάσσεται στο γενικότερο πλαίσιο της αναμόρφωσης της ψηφιακής επικοινωνίας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, βάσει του οποίου η επιτροπή

⁴⁸⁹ Ημερομηνία αναφοράς η 15^η Ιουνίου 2024.

⁴⁹⁰ Water & Waste.gr, Ερωτηματολόγιο προς τους φορείς και δεύτερη διαβούλευση ετοιμάζει η Επιτροπή Ανταγωνισμού στο πλαίσιο έρευνας για τους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης:

<https://water-waste.gr/site/%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%B5%CF%81%CF%89%CF%84%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B9%CE%BF-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B4/>

⁴⁹¹ Επιτροπή Ανταγωνισμού, Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Νοέμβριος 2021: https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h

ευελπιστεί στην αμεσότερη επαφή τόσο με τις επιχειρήσεις όσο και με τους καταναλωτές και τους πολίτες, προς όφελος της ανάπτυξης της οικονομίας. Την εκδήλωση παρακολούθησαν σε ζωντανή ροή μέσω της πλατφόρμας της Επιτροπής Ανταγωνισμού πολλοί ενδιαφερόμενοι, στους οποίους συμπεριλαμβάνονταν δημόσιοι φορείς, σύνδεσμοι/ενώσεις επιχειρήσεων, δικηγόροι και οικονομολόγοι που δραστηριοποιούνται επαγγελματικά σε ζητήματα προστασίας ελεύθερου ανταγωνισμού. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, την οποία άνοιξε ο τότε Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού Γιάννης Λιανός⁴⁹², εκπρόσωποι της αγοράς και των εποπτευόμενων φορέων, πραγματοποίησαν παρουσιάσεις πάνω σε ένα μεγάλο εύρος επίκαιρων ζητημάτων στις αγορές της ανακύκλωσης και της διαχείρισης αποβλήτων. Η τηλεδιαβούλευση διαρθρώθηκε σε δύο θεματικές κατηγορίες και περαιτέρω σε τέσσερις ενότητες, δηλαδή στη διαχείριση αποβλήτων λιμένων μέρος α', στη διαχείριση αποβλήτων λιμένων μέρος β', στα ρεύματα που εποπτεύονται από τον Ελληνικό Οργανισμό Ανακύκλωσης μέρος 1^ο και στα ρεύματα που εποπτεύονται από τον Ελληνικό Οργανισμό Ανακύκλωσης μέρος 2^ο⁴⁹³. Υπενθυμίζεται πως λόγω του θέματος της παρούσας εργασίας, που εστιάζει στις εγκαταστάσεις υποδοχής των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίων στους λιμένες της Ελλάδας και στην αγορά των παρόχων, που παρέχουν έναντι αμοιβής την υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, δίνεται έμφαση στο παρόν Κεφάλαιο, αναφορικά με την έρευνα της ΕΑ, στις θεματικές κατηγορίες που σχετίζονται αποκλειστικά με τη διαχείριση των αποβλήτων λιμένων.

Στο πλαίσιο των δύο πρώτων θεματικών ενοτήτων αναλύθηκαν το θεσμικό πλαίσιο συλλογής αποβλήτων πλοίων σύμφωνα με την ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι συνθήκες αγοράς και ανταγωνισμού, καθώς και το νομικό πλαίσιο που διέπει τους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου στους ελληνικούς λιμένες. Συμμετείχαν εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και παρουσιάστηκαν οι απόψεις φορέων διαχείρισης λιμένων, της Ένωσης Λιμένων, εταιρειών με αντικείμενο την υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, καθώς και Συνδέσμων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην επιβατηγό ναυτιλία και στη ναυπηγική βιομηχανία. Επίσης παρουσιάστηκαν στοιχεία σχετικά με τη τιμολόγηση για συγκεκριμένες κατηγορίες αποβλήτων και τον αριθμό των αναδόχων που δραστηριοποιούνται στην παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων πλοίων σε ελληνικούς και ευρωπαϊκούς λιμένες⁴⁹⁴.

Ακολουθεί στις επόμενες θεματικές ενότητες το περιεχόμενο (είτε ολόκληρο, είτε ουσιώδη βασικά σημεία) επιλεγμένων εισηγήσεων, που φανερώνουν τις προσεγγίσεις των ανωτέρω εμπλεκόμενων μερών. Αξιολογείται χρήσιμο να παρατεθούν και να σχολιαστούν οι συγκεκριμένες προσεγγίσεις στο πλαίσιο

⁴⁹² Νυν Πρόεδρος είναι η Μαίρη Σαρπ.

⁴⁹³ Water & Waste.gr, *Ερωτηματολόγιο προς τους φορείς και δεύτερη διαβούλευση ετοιμάζει η Επιτροπή Ανταγωνισμού στο πλαίσιο έρευνας για τους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης*.

⁴⁹⁴ Water & Waste.gr, *Ερωτηματολόγιο προς τους φορείς και δεύτερη διαβούλευση ετοιμάζει η Επιτροπή Ανταγωνισμού στο πλαίσιο έρευνας για τους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης*.

της παρούσας διπλωματικής εργασίας για να καταστεί σαφές ο βαθμός περιπλοκότητας και η σύγκρουση των διαφορετικών προσεγγίσεων και σχολών σκέψης που συνυπάρχουν στον διδαλώδη κλάδο της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων στην Ελλάδα.

5.2 Η προσέγγιση της ΕΛΙΜΕ – Εν γένει νομικά αποδεκτή από τη νομολογία του ΣΤΕ

Η ΕΛΙΜΕ (Ένωση Λιμένων Ελλάδας) είναι εταιρεία αστική μη κερδοσκοπική. Στόχος της ΕΛΙΜΕ είναι ο συντονισμός των δραστηριοτήτων των μελών της με σκοπό την ανάπτυξη λιμενικής πολιτικής, τη συμμετοχή των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη και τη δημιουργία εύρωστων και ανταγωνιστικών επιχειρήσεων παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Μέλη της είναι 13 Ελληνικοί Οργανισμοί Λιμένων Ελλάδας που λειτουργούν με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε.) και 13 Λιμενικά Ταμεία (Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου). Αντικείμενό της είναι η αντιμετώπιση και προώθηση όλων των θεμάτων που αφορούν τους λιμένες μέσα στο πλαίσιο της ελληνικής, ευρωπαϊκής και διεθνούς νομοθεσίας. Σκοπός της είναι η δημιουργία θέσεων για την ανάπτυξη όλων των Οργανισμών Λιμένων Ελλάδας, της λιμενικής βιομηχανίας και των μεταφορών⁴⁹⁵.

Αναλυτικότερα, ο Παναγιώτης Τσώνης⁴⁹⁶, στο πλαίσιο της τηλεδιαβούλευσης της ΕΑ, εκπροσώπησε την ΕΛΙΜΕ ως τότε Γενικός Γραμματέας της Ένωσης. Η ΕΛΙΜΕ λοιπόν, επισήμανε μέσω του εκπροσώπου της για το επίμαχο θέμα, μεταξύ άλλων, τα εξής⁴⁹⁷: «Ο Κανονισμός 2017/352, τον οποίο εφαρμόζουν οι ελληνικοί λιμένες, δεν υποχρεώνει στους φορείς διαχείρισης λιμένων να απελευθερώσουν την αγορά υπηρεσιών παραλαβής ούτε επιβάλλει κανονιστικά και οριζοντίως για όλους τους λιμένες, οι οποίοι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, συγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης με την υποχρεωτική θέσπιση συστήματος πολλαπλών παρόχων. Ο συγκεκριμένος Κανονισμός υποχρεώνει τους φορείς διαχείρισης να εφαρμόσουν πιστά τις διατάξεις του για όλες τις λιμενικές υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 1 αυτού, δίνοντας του την ευχέρεια επιλογής ανάθεσης με συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις, ανάλογα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις τους. Συγκεκριμένα στο άρθρο 3 του Κανονισμού αποτυπώνονται οι επιλογές των φορέων, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και ο περιορισμός των παρόχων. Περαιτέρω αποδέχεται

⁴⁹⁵ Elime.gr, Η ΕΛΙΜΕ (Ένωση Λιμένων Ελλάδας) είναι: <https://www.elime.gr/enosi>

⁴⁹⁶ Ο Παναγιώτης Τσώνης ήταν έως τον Ιούλιο του 2023 Διευθύνων Σύμβουλος στην ΟΛΠΑ ΑΕ, ενώ έκτοτε είναι Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος στην Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ και Α' Αντιπρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

⁴⁹⁷ ΕΛΙΜΕ, Εισήγηση του Παναγιώτη Τσώνη ως εκπροσώπου της ΕΛΙΜΕ στην Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Α, Νοέμβριος 2021.

πλήρως την ευχέρεια επιλογών των αναθετουσών αρχών και φορέων να ενεργήσουν εντός του ρυθμιστικού πλαισίου που διαγράφεται από τις Οδηγίες 23/2014, 24/2014 και 25/2014 του 2014, όπως έχουν μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία με τους Νόμους 4412/2016 και 4413/2016 αντίστοιχα. Η απελευθέρωση της αγοράς και η είσοδος νέων οικονομικών φορέων στη σχετική αγορά διασφαλίζονται είτε δια συμπράξεων ενώσεων με άλλους οικονομικούς φορείς είτε δια της στήριξης τους στην ικανότητα τρίτου. Εξάλλου κατά το πνεύμα των ανωτέρω Οδηγιών ο ανταγωνισμός αναπτύσσεται αφενός δια της τήρησης της απαιτούμενης δημοσιότητας και αφετέρου η αρχής της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης επιτάσσει τον αποκλεισμό των υποψηφίων, των οποίων οι προσφορές αποκλίνουν από τις απαιτήσεις της διακήρυξης. Οι τεχνικές προδιαγραφές που τίθενται στους διεθνείς διαγωνισμούς που διενεργούν οι φορείς έχουν ελεγχθεί και ελέγχονται από την άποψη της τήρησης της αρχής της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων καθώς και της αρχής της αναλογικότητας. Σε κάθε δε περίπτωση οι τεχνικές προδιαγραφές εξασφαλίζουν ισότιμη πρόσβαση των οικονομικών φορέων στη διαδικασία σύναψης της σύμβασης ώστε να μην εισάγουν οι φορείς διαχείρισης αδικαιολόγητα εμπόδια στην ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού και υπό την έννοια ότι οφείλουν να αποφεύγουν διατάξεις που οδηγούν σε περιορισμό του ανταγωνισμού μέσω απαιτήσεων που ευνοούν συγκεκριμένο οικονομικό φορέα και μέσω της ενσωμάτωσης χαρακτηριστικών που διακρίνουν συνήθως φραγμούς στην ελεύθερη ανάπτυξη του ανταγωνισμού. Κατά αναλογία η θέσπιση όρων όπως η τεχνική ικανότητα, ενόψει των περιορισμών που συνεπάγονται, πρέπει να δικαιολογείται από τη φύση, την ποσότητα, το μέγεθος, τη σπουδαιότητα, την πολυπλοκότητα και τις εξειδικευμένες απαιτήσεις της προς ανάθεση σύμβασης, ώστε να μην παραβιάζει την γενική αρχή της αναλογικότητας, που κατά το κοινοτικό δίκαιο προβλέπει πως οι όροι των διαγωνισμών δεν πρέπει να βαίνουν πέραν του μέτρου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του τιθέμενου στόχου. Ως εκ τούτου τα κριτήρια και τα μέσα απόδειξης της ελάχιστης απαιτούμενης τεχνικής ικανότητας των υποψηφίων που επιλέγονται από τις αναθέτουσες αρχές πρέπει σε κάθε περίπτωση να σχετίζονται με την ορθή και αποτελεσματική εκτέλεση της σύμβασης και να μην άγουν σε υπέρμετρο περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης στον διαγωνισμό, ώστε να διασφαλίζεται η ανάπτυξη του ανταγωνισμού και η επιλογή της βέλτιστης προσφοράς. Η αναθέτουσα αρχή έχει την ευχέρεια να καθορίσει τις προϋποθέσεις συμμετοχής σύμφωνα με το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο του κράτους του διαγωνισμού, με δυο βασικούς περιορισμούς, που είναι πρώτον να μην περιορίζεται ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός και η ευρεία συμμετοχή σε διαγωνιστικές διαδικασίες μέσω της επιβολής προδιαγραφών που συρρικνώνουν την ελεύθερη αγορά, και δεύτερον κάθε αναθέτουσα αρχή πρέπει να λαμβάνει υπόψη το κριτήριο της αναλογικότητας. Περαιτέρω και σε αντίθεση με άλλες λιμενικές υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα η πετρέλευση ή η ρυμούλκηση, οι οποίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά από θαλάσσης χωρίς να απαιτούν τη

δέσμευση χερσαίων χώρων είτε με τη μορφή προσωρινών εγκαταστάσεων παραλαβής είτε με τη μορφή συχνής κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων σε περιορισμένους χώρους και στις οποίες ο φορέας διαχείρισης ασκεί υψηλή εποπτεία, η περισυλλογή καταλοίπων είναι μια λιμενική υπηρεσία η οποία διενεργείται εξ ονόματος του φορέα, επειδή αυτός δεν διαθέτει ίδιες εγκαταστάσεις περισυλλογής αποβλήτων αν και θα όφειλε. Ως εκ τούτου κάθε αστοχία κατά τον χρόνο ή κατά την ποιότητα παροχής της εν λόγω υπηρεσίας δύναται να οδηγήσει στον καταλογισμό βαρύτατων προστίμων και αποζημιώσεων σε βάρος του φορέα διαχείρισης, ο οποίος έχει όλη την περιβαλλοντική ευθύνη για την ορθή εκτέλεση του έργου. Εξάλλου σύμφωνα με τον Κανονισμό 2017/352 κάθε λιμένας έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες, χαρακτηριστικά και ανάγκες και για αυτό δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο μοντέλο εφαρμοστέο σε όλα τα λιμάνια της Ένωσης. Κάθε λιμένας είναι μια μοναδική οντότητα και έτσι οι δραστηριότητες του, η κυκλοφορία εντός αυτού, οι υποδομές της ενδοχώρας και η γεωγραφική θέση είναι μερικά από τα χαρακτηριστικά που τον ξεχωρίζουν από τους άλλους. Οι ελληνικοί λιμένες παρουσιάζουν τεράστιες διαφορές μεταξύ τους, ακόμα και στους τύπους πλοίων που δέχονται. Οι περιβαλλοντολογικές οχλήσεις που συνοδεύουν τη λειτουργία κάθε λιμένα επηρεάζονται από τη τοποθεσία, το μέγεθος, την υποδομή, τη βιομηχανία και τα φορτία που εξυπηρετεί. Στα ευρωπαϊκά λιμάνια υπάρχουν πολλαπλοί πάροχοι και οι τιμές παραλαβής και μεταφοράς των πετρελαιοειδών αποβλήτων είναι πολλαπλάσια μεγαλύτερες των ελληνικών λιμένων. Με πολλαπλούς παρόχους αποδυναμώνονται οι ελεγκτικοί μηχανισμοί των Υπουργείων Περιβάλλοντος και Ναυτιλίας, των φορέων διαχείρισης και των λιμενικών και τελωνειακών αρχών, διότι ο συνεχής έλεγχος που είναι απαραίτητος λόγω της σοβαρότητας του έργου δύναται να είναι ευχερής στον ένα πάροχο, ενώ αντίθετα στους πολλαπλούς παρόχους με την αύξηση των ελεγκτέων στόχων ο έλεγχος καθίσταται από δυσχερέστατος έως αδύνατος. Οι φορείς διαχείρισης των λιμένων δεν θα μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις, όπως για παράδειγμα η 24ωρη υποχρέωση παροχής υπηρεσιών ευκολιών σε παρόχους, οι οποίοι θα έχουν επιλέξει ουσιαστικά τους συνεργάτες τους, θα έχουν παραδώσει το ωράριο λειτουργίας τους και θα κινδυνεύει ο φορέας να αναζητά έκτακτο πάροχο. Υπενθυμίζεται ότι οι φορείς διαχείρισης λιμένων είναι υπόχρεοι σε καταβολή αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης στη παραλαβή αποβλήτων πλοίων. Πως θα μπορούσε ένας φορέας να υποχρεώσει ένα πάροχο που δεν συμβάλλεται με νομικές δεσμεύσεις μαζί του, απλά πιστοποιεί την τεχνική του ικανότητα να προσφέρει τις υπηρεσίες του στον λιμένα και να παρέχει 24ωρη υπηρεσία; Αυτό οδηγεί σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες τους φορείς διαχείρισης λιμένων, καθώς προκειμένου να είναι σε θέση να εποπτεύουν, να παρακολουθούν και να ελέγχουν το έργο των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους το απαιτούμενο και ειδικά καταρτισμένο προσωπικό, που θα επιφορτιστεί αποκλειστικά και μόνο με την εκτέλεση ανά πάροχο του ειδικού αυτού αντικειμένου. Η ιχνηλασιμότητα των προς διάκριση αποβλήτων, οι

μηνιαίες εκκαθαρίσεις ανά χρήση λιμένα και πάροχο, ο έλεγχος τήρησης του Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, η ισχύς αδειών και πιστοποιητικών ανά πάροχο καθώς και των συλλεκτικών τους μέσων και η υποβολή αναφορών προς τα Υπουργεία και τις αρχές αποτελούν μονάχα μερικά μέρη του συγκεκριμένου ειδικού αντικειμένου. Τέλος υφίσταται ο κίνδυνος λόγω των πολλαπλών παρόχων, με τον συνεχή ανταγωνισμό, την επιλεκτική εξυπηρέτηση των πλοίων και τη μείωση του κόστους λειτουργίας για την επίτευξη μεγαλύτερου ποσοστού κέρδους, να μειωθεί σαφέστατα η ποιότητα επεξεργασίας και να υφίσταται ανεξέλεγκτη διαχείριση και επεξεργασία των αποβλήτων. Αυτό θα ωφελήσει ορισμένους παρόχους και θα υπάρξει ταυτόχρονα κίνδυνος για το περιβάλλον και φυσικά για τον φορέα διαχείρισης, ο οποίος θεωρείται αν όχι παραγωγός του αποβλήτου σίγουρα συμπαραγωγός⁴⁹⁸».

Παρατηρείται λοιπόν πως η ΕΛΙΜΕ θεωρεί ως πιο κατάλληλη και αποτελεσματική επιλογή τον περιορισμό των παρόχων. Αυτό το συμπέρασμα εξάγεται και από τη θεματική ενότητα 4.1 της παρούσας εργασίας, με τίτλο «Οι αποφάσεις ελληνικών φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352», όπου εξακριβώθηκε πως η ΣΕΠ ΑΕ και επτά (7) ακόμη Οργανισμοί Λιμένος ΑΕ επέλεξαν το μοντέλο του περιορισμού των παρόχων. Συνεπώς δεν μεταβλήθηκε ουσιωδώς η προ της εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352 (24^η Μαρτίου 2019) κατάσταση που επικρατούσε στην Ελλάδα. Η συγκεκριμένη επιλογή έχει επιβεβαιωθεί προς το παρόν πως είναι αποδεκτή και στη νομολογία του Ανώτατου Διοικητικού Δικαστηρίου της Ελλάδας, λαμβάνοντας υπόψη τις τρεις Αποφάσεις του ΣΤΕ (ειδικά την 1558/2022), οι οποίες αναλύθηκαν στη θεματική ενότητα 4.2.

5.2.1 Οι κυριότεροι λόγοι επιλογής του μοντέλου περιορισμού στον αριθμό των παρόχων από την πλειοψηφία των φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων

Βάσει λοιπόν της έρευνας που διεξήχθη στο πλαίσιο της προσέγγισης του θέματος, οι γενικοί λόγοι για τους οποίους η ΕΛΙΜΕ, μέσω των μελών της, στηρίζει και ενθαρρύνει την επιλογή περιορισμού των παρόχων, του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352, σταχυολογούνται και συνοψίζονται ως εξής:

Κατά την ΕΛΙΜΕ προκύπτει από τον Κανονισμό 2017/352 πως ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων αποτελεί ενάσκηση νόμιμης ευχέρειας. Συνιστά δηλαδή νόμιμο τρόπο λειτουργίας της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών, αρκεί να τηρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις της παρ. 1 του άρθρου 6 του

⁴⁹⁸ ΕΛΙΜΕ, Εισήγηση του Παναγιώτη Τσώνη ως εκπροσώπου της ΕΛΙΜΕ στην Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Α, Νοέμβριος 2021.

Κανονισμού. Οι συγκεκριμένες προϋποθέσεις τίθενται με σκοπό την εξασφάλιση των σκοπών της προστασίας, της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των λιμενικών υπηρεσιών. Σχετίζονται τόσο με τα καίρια χαρακτηριστικά της εκάστοτε λιμενικής εγκατάστασης (π.χ. κυκλοφορία, διαθεσιμότητα χώρων ή/και εγκαταστάσεων εντός της χερσαίας λιμενικής ζώνης) όσο και με την πρέπουσα εκτέλεση της λιμενικής υπηρεσίας βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων (π.χ. οικονομική βιωσιμότητα, αποτροπή δυσανάλογα υψηλών δαπανών για τον φορέα διαχείρισης, τους χρήστες και την αρμόδια αρχή και διαρκή διαθεσιμότητα σε όλους τους χρήστες χωρίς ανισότητες), και μόνο αν εκπληρώνονται οι σχετικές προϋποθέσεις είναι εφικτός ο περιορισμός των παρόχων. Όπως προκύπτει από τον Κανονισμό, ακόμη και η συνδρομή έστω ενός από τους λόγους του άρθρου 6 παρ.1 αρκεί για να οδηγήσει στη δυνατότητα περιορισμού του αριθμού των παρόχων από τον φορέα διαχείρισης του λιμένα. Παρατηρείται λοιπόν πως οι διαχειριστικοί φορείς παροτρύνονται να εκκινούν από τη στάθμιση των ουσιαστικών προϋποθέσεων για τον περιορισμό των παρόχων, όταν καλούνται να επιλέξουν τον ορθότερο τρόπο λειτουργίας και οργάνωσης των λιμενικών υπηρεσιών. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε λιμένα ασκούν ασφαλώς ουσιώδη επίδραση στη συνδρομή των λόγων του περιορισμού του αριθμού των παρόχων και η ορθή κριτική πρέπει να γίνεται βάσει αυτών. Πέραν όμως των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του κάθε λιμένα, υφίστανται ορισμένα κοινά σημεία μεταξύ των περισσότερων φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων αναφορικά με τη παροχή υπηρεσιών συλλογής στερεών και υγρών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, που εξυπηρετούν την επιλογή του περιορισμού του αριθμού των παρόχων, όπως άλλωστε έγινε εύκολα αντιληπτό στο 4^ο Κεφάλαιο.

Αρχικά το πρώτο κοινό σημείο μεταξύ των περισσότερων λιμένων είναι η έλλειψη διαθεσιμότητας επαρκούς χώρου. Οι διαχειριστικοί φορείς έχουν επισημάνει πως για την άρτια εκτέλεση της υπηρεσίας συλλογής στερεών και υγρών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων απαιτείται η διαθεσιμότητα επαρκούς θαλάσσιου και χερσαίου χώρου εντός της λιμενικής ζώνης για να διεξάγεται η κυκλοφορία των απαραίτητων πλωτών και χερσαίων μέσων (π.χ. οχήματα μεταφοράς κάδων, εμπορευματοκιβώτια, δεξαμενές, βυτιοφόρα, απορριμματοφόρα και δεξαμενές). Οι φορείς διαχείρισης, καθώς και η ΕΛΙΜΕ ως όργανο συντονισμού των δραστηριοτήτων τους, δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στη διεκπεραίωση της εν λόγω υπηρεσίας χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση για τα πλοία, προκειμένου να αποτρέψουν τη δημιουργία περιβαλλοντικών προβλημάτων, καθώς και την επιβολή υπέρογκων προστίμων που θα υποχρεωθούν να καταβάλλουν, σύμφωνα με τις επιταγές του Κανονισμού 2017/352. Η παροχή της υπηρεσίας χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση επιτυγχάνεται όταν ο αναγκαίος εξοπλισμός και τα απαραίτητα μέσα βρίσκονται συνεχώς σε ετοιμότητα για να μπορέσει ο πάροχος, μέσω αυτών, να

εξυπηρετήσει τα πλοία οποιαδήποτε στιγμή σε κάθε θέση πλεύρισης και χωρίς διακοπές, νυχθημερόν και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Επιπρόσθετα σύμφωνα με τη ΚΥΑ 3122/2021, ο φορέας διαχείρισης είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει, μεταξύ άλλων, ότι οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής έχουν την ικανότητα να δεχτούν τους τύπους και τις ποσότητες των αποβλήτων από τα πλοία που χρησιμοποιούν συνήθως τον εν λόγω λιμένα και καθιστούν εφικτή τη διαχείριση των αποβλήτων από πλοία με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο. Η απουσία όμως ελεύθερων αξιοποιήσιμων χώρων είναι συχνή κατάσταση στους ελληνικούς λιμένες, σύμφωνα με τις παραδοχές τους. Δεν υφίστανται λοιπόν διαθέσιμοι χώροι εγκατάστασης υποδομής προσωρινής αποθήκευσης κάθε είδους αποβλήτου. Το συγκεκριμένο φαινόμενο ενδεχομένως να οφείλεται ή στον ήδη αυξημένο φόρτο κυκλοφορίας των διακινούμενων επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων εντός της λιμενικής ζώνης, ή/και στην ανεπάρκεια μεταφορικών μέσων και χώρου προκειμένου να μετακινηθούν οι επιβάτες, ή/και στην αποκλειστική χρήση που μπορεί να έχουν συγκεκριμένα εδαφικά τμήματα των λιμένων για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων σκοπών, οι οποίοι μπορεί να είναι η στάθμευση, η ανάδειξη του πολιτισμού, η υγειονομική χρήση κτλ. Έτσι, σύμφωνα με τους φορείς διαχείρισης και τις αρμόδιες αρχές, η αναφερόμενη κατάσταση οδηγεί αναπόφευκτα στον περιορισμό του αριθμού των παρόχων στην λιμενική υπηρεσία της συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων και όχι αναγκαστικά στον περιορισμό των παρόχων για τις λοιπές λιμενικές υπηρεσίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (λ.χ. εφοδιασμός με καύσιμο, πρόσδεση, ρυμούλκηση). Για τις λοιπές λιμενικές υπηρεσίες δεν απαιτείται πάντοτε η δέσμευση χερσαίων λιμενικών εγκαταστάσεων, μιας και εκτελούνται κατά κύριο λόγο δια θαλάσσης. Ωστόσο και αυτές επιβαρύνουν την κυκλοφορία εντός της λιμενικής ζώνης, όταν πρέπει να χρησιμοποιηθούν οχήματα για να παρασχεθούν. Η διαθεσιμότητα επαρκούς χερσαίου και θαλάσσιου χώρου εντός του λιμένα είναι, κατά τους φορείς, απαραίτητη προϋπόθεση, εκ του νόμου και εκ των πραγμάτων, για την αποτελεσματική παράδοση, παραλαβή και μεταφορά των υγρών και στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν το λιμένα και δεν συνιστά απλώς δικαίωμα ή δυνατότητα του παρόχου. Η έλλειψη διαθεσιμότητας χώρου καθιστά αδύνατο τον ελλιμενισμό των απαραίτητων πλωτών μέσων και μη δυνατή την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, ακόμη και αν υφίσταται χώρος εκτός των λιμένων για τη στάθμευση του εξοπλισμού των παρόχων. Ως επακόλουθο, γίνεται αδύνατη η παροχή της υπηρεσίας στο μοντέλο των πολλαπλών παρόχων.

Επιπλέον οι φορείς διαχείρισης και οι αρμόδιες αρχές θέτουν το ζήτημα των αυξημένων απαιτήσεων ελέγχου που συνεπάγεται η δραστηριοποίηση περισσότερων παρόχων. Η έκταση μάλιστα του ελέγχου είναι αρκετά μεγάλη και περιλαμβάνει τόσο το στάδιο κατά την ανάληψη της υπηρεσίας όσο το

στάδιο της εκτέλεσής της. Ενδεικτικά κατά την ανάληψη της υπηρεσίας πρέπει να ελέγχουν την χορήγηση δικαιώματος παροχής της λιμενικής υπηρεσίας, την εκπαίδευση του προσωπικού του παρόχου και την αναδιάρθρωση αναγκαίων υπηρεσιών μηχανογράφησης, ενώ κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας οφείλουν να επιβλέπουν τη τήρηση των προβλεπόμενων τελών, τη νόμιμη λειτουργία και την καταλληλότητα των μέσων και του χερσαίου και πλωτού εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται, την προσήκουσα παροχή της υπηρεσίας με την εξασφάλιση της επί ίσοις όροις εξυπηρέτησης των πλοίων και την χωρίς καθυστερήσεις παραλαβή των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου αυτών. Επίσης για να επιτευχθεί η περιβαλλοντική βιωσιμότητα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κρίνεται αναγκαίο ο φορέας διαχείρισης ή η αρμόδια αρχή να παρακολουθούν αδιάκοπα, ορθά και διαρκώς την παροχή των ευκολιών υποδοχής. Η συγκεκριμένη παρακολούθηση περιλαμβάνει ενδεικτικά τη σωστή χρήση των αποθηκευτικών μέσων, τον διαχωρισμό των ειδικών ρευμάτων και την έγκαιρη άφιξη και αναχώρηση από το πλοίο, έτσι ώστε να μην εισχωρούν σφάλματα στη αφεγάδιαστη εξυπηρέτηση των πλοίων και στη σύννομη διαχείριση των αποβλήτων που παραδίδονται. Η δραστηριότητα της παροχής των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων, στην περίπτωση της συμμετοχής πολλαπλών παρόχων, δεν μπορεί να ελεγχθεί άρτια και να παρακολουθηθεί, χωρίς να αναγκαστεί ο φορέας διαχείρισης να προβεί σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες, καθώς υποχρεούται μεταξύ άλλων να παρακολουθεί την ισχύ των νόμιμων αδειών και πιστοποιητικών κάθε παρόχου και των χρησιμοποιούμενων από αυτών συλλεκτικών μέσων, να ελέγχει την κατά γράμμα τήρηση του εκάστοτε Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και να εξασφαλίζει την λεπτομερή καταγραφή του είδους, της ποσότητας και του κατόχου των αποβλήτων.

Το πολλαπλάσια αυξανόμενο οικονομικό και διοικητικό άγχος των φορέων διαχείρισης και των αρμόδιων αρχών στην περίπτωση της ταυτόχρονης δραστηριοποίησης πολλαπλών παρόχων πιθανότατα μπορεί να προκαλέσει, όπως τονίζουν οι φορείς διαχείρισης, δυσάρεστες επιπτώσεις στον πυρήνα της παρεχόμενης υπηρεσίας. Ο δαιδαλώδης, ίσως και ανέφικτος, έλεγχος των πολλαπλών παρόχων εξασθενεί και την ελεγκτική αποτελεσματικότητα των εμπλεκόμενων αρμοδίων αρχών, όπως είναι για παράδειγμα το ΥΝΑΝΠ, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και οι τελωνειακές αρχές. Υπό το πρίσμα αυτό, στη συνθήκη των πολλαπλών παρόχων αυξάνεται ο κίνδυνος της επιλεκτικής και ανισότιμης εξυπηρέτησης ορισμένων πλοίων - χρηστών που μπορεί να μην έχουν οικονομικές εκκρεμότητες προς τον εκάστοτε πάροχο εις βάρος άλλων πλοίων με οικονομικές οφειλές, ή ως προς ορισμένα μόνο είδη των αποβλήτων τους, η συλλογή των οποίων, επιφέρει σε σχέση με άλλα είδη, μειωμένο κόστος στους παρόχους. Ακριβέστερα, η απουσία ελάχιστης απαίτησης υπονομεύει την ανάγκη για ισότιμη διαθεσιμότητα της υπηρεσίας προς όλους τους χρήστες αμερόληπτα και χωρίς διακρίσεις, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1 περίπτωση β' του Κανονισμού.

Εν τω μεταξύ, ο αναποτελεσματικός έλεγχος των αρμόδιων αρχών και των φορέων διαχείρισης δύναται να επηρεάσει δυσμενώς τη τιμολογιακή πολιτική των παρόχων, προκαλώντας φαινόμενα ανεπιθύμητων αυξήσεων. Αν ο φορέας δεν μπορεί να ελέγξει τη τιμολογιακή πολιτική των παρόχων αναφορικά με τα απόβλητα, στα οποία δεν καθιερώνεται πάγιο τέλος αλλά το ποσό της χρέωσής τους εξαρτάται από την κατά περίπτωση συμφωνία με τον χρήστη, (όπως π.χ. συμβαίνει στα επικίνδυνα υγρά ή στερεά απόβλητα και στα κατάλοιπα φορτίου) ή αναφορικά με το κόστος χρήσης των απαραίτητων βοηθητικών υπηρεσιών (όπως π.χ. είναι η παροχή αντλητικών μέσων), τότε πιθανολογείται πως οι πάροχοι έχουν την ευχέρεια να επιβάλουν πολύ υψηλά τέλη χωρίς δικαιολογητική βάση. Αποτελεί κοινό τόπο ότι η καθιέρωση αδικαιολόγητα υψηλών τιμών ζημιώνει την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και την περιορίζει σημαντικά. Ας σημειωθεί ακόμη πως αυτό μπορεί να οδηγήσει στην απόρριψη των μη οικονομικά εκμεταλλεύσιμων για τους παρόχους αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων στο θαλάσσιο περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη πως τα πλοία (ως χρήστες της υπηρεσίας) θα ενθαρρύνονται έμμεσα να μην τα παραδώσουν στις ευκολίες υποδοχής, προκειμένου να μην καταβάλουν τις δυσθεώρητες τιμές που προβλέπονται από τους παρόχους. Αν προστεθεί πως δεν είναι ξεκάθαρη και εύληπτη η διαδικασία επιβολής των κυρώσεων, τότε η επιλογή των πολλαπλών παρόχων τίθεται εις βάρος των φορέων διαχείρισης και των αρμόδιων αρχών. Κατά συνέπεια, υπό αυτό το πλαίσιο, ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων και η ανάλογα με την περίπτωση αποκλειστική ανάθεση των υπηρεσιών συλλογής στερεών και υγρών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων κρίνεται από τους φορείς διαχείρισης ως η βέλτιστη λύση για τη τήρηση των διατάξεων του Κανονισμού 2017/352 και την εκπλήρωση του στόχου των ποιοτικών και αποδοτικών λιμενικών υπηρεσιών.

Ακόμη οι φορείς διαχείρισης και οι αρμόδιες αρχές έχουν σχηματίσει την πεποίθηση (με την οποία συμφωνεί και η πάγια νομολογία του ΣΤΕ) πως ο περιορισμός των παρόχων δεν πλήττει τον ανταγωνισμό, αφού κατά το άρθρο 6 του Κανονισμού, υποχρεωτικά ακολουθείται ανοιχτή και διαφανή διαδικασία προς όλους τους εμπλεκόμενους και ενδιαφερόμενους υποψήφιους αναδόχους και δεν εισχωρούν διακρίσεις και μεροληπτικές πρακτικές. Η επιλογή δηλαδή της ρυθμιζόμενης πρόσβασης συμβαδίζει με τις αναγκαίες επιταγές για τη διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού στη σχετική, υπαγόμενη στον Κανονισμό, αγορά των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Άλλωστε οι φορείς διαχείρισης επισημαίνουν πως, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 4 του προοιμίου του Κανονισμού, η διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών θα βελτιώσουν την ποιότητα και αποδοτικότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες του λιμένα, θα συμβάλουν στη δημιουργία ενός κλίματος ευνοϊκότερου για επενδύσεις στους λιμένες και με αυτόν τον τρόπο θα συμβάλουν στη μείωση του κόστους για τους χρήστες των μεταφορών. Αποτελεί κοινό τόπο πως τόσο οι διαδικαστικές

τυπικές εγγυήσεις, όπως είναι ενδεικτικώς η προθεσμία για ουσιαστική αξιολόγηση των αιτήσεων και η πρόσβαση των υποψηφίων στις βασικές πληροφορίες, όσο και οι ουσιαστικές προϋποθέσεις ανάθεσης της εν λόγω υπηρεσίας, διασφαλίζουν την ισότιμη συμμετοχή των υποψηφίων παρόχων στη διαγωνιστική διαδικασία της ανάθεσης, υπό τη πιστή εφαρμογή των αρχών της απαγόρευσης των διακρίσεων, της αναλογικότητας και της ίσης μεταχείρισης. Παράλληλα ισχυροποιείται έτσι το επιχείρημα πως δεν εμποδίζονται έμμεσα δυνητικοί πάροχοι να εισέλθουν στην αγορά. Δεν πρέπει να λησμονείται και η δυνατότητα υποβολής προσφοράς από ένωση οικονομικών φορέων, η οποία επαυξάνει το ενδεχόμενο της εισόδου νέων οικονομικών φορέων στην αγορά πολύ περισσότερο από την επιλογή της αυτόνομης συμμετοχής άπειρων παρόχων στη διαγωνιστική διαδικασία, ευελπιστώντας να τους ανατεθεί η συγκεκριμένη λιμενική υπηρεσία. Ειδικότερα η νομοθεσία που διέπει τις δημόσιες συμβάσεις (Ν. 4412/2016 και Ν. 4413/2016) είναι ιδιαίτερος αυστηρή για τους λιμένες που βρίσκονται υπό δημόσια έλεγχο, μιας και επιβάλλει τον λεπτομερή έλεγχο της διαδικασίας από τις κατά περίπτωση αρμόδιες αρχές και τα Δικαστήρια. Οι φορείς διαχείρισης των λιμένων και οι αρμόδιες αρχές για να τεκμηριώσουν την επιχειρηματολογία τους περί ανταγωνιστικών και εύλογων τιμών των υπηρεσιών συλλογής στερεών και υγρών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων και περί ύπαρξης υγιούς αγοράς χωρίς στρεβλώσεις στην Ελλάδα, εστιάζουν στην αποτύπωση της σημερινής κατάστασης, τονίζοντας πως τα πλοία τους επιλέγουν για να παραδώσουν σε αυτούς τα απόβλητά τους, απορρίπτοντάς τους διερχόμενους λιμένες τρίτων χωρών.

Η δυνατότητα υποβολής καταγγελιών μέσω αποτελεσματικού μηχανισμού διεκπεραίωσης καταγγελιών σύμφωνα με τον Κανονισμό σε συνδυασμό με μια αποτελεσματική παρακολούθηση και εποπτεία της σύμβασης κατά την εκτέλεσή της από τον σχετικό φορέα διαχείρισης, αποτελούν δικλείδες ασφαλείας για την διατήρηση των τελών σε εύλογες τιμές. Μάλιστα οι φορείς διαχείρισης ισχυρίζονται πως η μεγαλύτερη διάρκεια ανάθεσης της υπό εξέταση λιμενικής υπηρεσίας δύναται να οδηγήσει σε ακόμη πιο χαμηλές τιμές, με το σκεπτικό πως δεν θα χρειάζεται να λάβει χώρα επιβάρυνση με παραπάνω κόστος από την αναζήτηση εξοπλισμού και μέσων, λόγω της σταθερότητας που θα υφίσταται. Αυτό σημαίνει, κατά τους φορείς, ότι οι πάροχοι που δραστηριοποιούνται σταθερά στον εκάστοτε λιμένα θα συνεισφέρουν στην καλύτερη ποιότητα των υπηρεσιών, αφού θα αξιοποιούν την εμπειρία και τις γνώσεις τους, σχετικά με τα χαρακτηριστικά του λιμένα, στη βέλτιστη και πιο αποτελεσματική αξιοποίηση των περιορισμένων εδαφικών εκτάσεων και θα επιλύουν έτσι ταχύτερα τα προβλήματα διαθεσιμότητας χώρου. Στο σενάριο δραστηριοποίησης πολλαπλών παρόχων δεν θα μπορεί να αποφευχθεί η αύξηση των δαπανών και κατ' επέκταση η μετακύληση του αυξημένου κόστους στους τελικούς χρήστες μέσω των αυξημένων τελών. Με άλλα λόγια θα πληγεί η ανταγωνιστικότητα των λιμένων, των πλοίων που ελλιμενίζονται σε αυτούς

και η υπηρεσία θα παύσει να είναι οικονομικά προσιτή σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών. Η ΕΛΙΜΕ ως όργανο συντονισμού των δραστηριοτήτων των μελών της (τα οποία είναι λιμάνια με ευρύτερη κοινωνική, περιβαλλοντική και εθνική σημασία), επισημαίνει πως ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου αποτελεί για τους φορείς διαχείρισης και τις αρμόδιες αρχές νομικά δεσμευτική επιταγή απορρέουσα ευθέως εκ του Κανονισμού για τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

5.3 Η προσέγγιση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας – Η Απόφαση 2964/2020 του ΣΤΕ και η Απόφαση 180/2020 της ΡΑΛ

Ακολούθως ο Βασίλειος Κανακάκης, ο οποίος είναι Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας («ΣΕΝΑΒΙ») και ο Ρουσέτος Λειβαδάρος, που είναι Τεχνικός Σύμβουλος Ναυπηγοεπισκευής, εκπροσώπησαν τον ΣΕΝΑΒΙ και εισηγήθηκαν στη τηλεδιαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού το εξής θέμα: «Μονοπώλια και ελεύθερος ανταγωνισμός στα απόβλητα ναυτιλίας και επισκευής πλοίων»⁴⁹⁹. Ο ΣΕΝΑΒΙ προσέγγισε το όλο ζήτημα εστιάζοντας στην οπτική των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων και έθεσε εύλογους προβληματισμούς σχετικά με το αν πρέπει να εντάσσονται στην κατηγορία των λειτουργικών αποβλήτων τα απόβλητα και τα κατάλοιπα, που προέρχονται από επισκευές πλοίων. Δόθηκε έμφαση στην κατάσταση που επικρατεί στην ΟΛΠ ΑΕ. Το ζήτημα κρίνεται αρκετά σημαντικό, διότι αν εντάσσονται στην κατηγορία των λειτουργικών αποβλήτων τότε θα πρέπει να τιμολογούνται και να παραδίδονται στον εκάστοτε, συμβαλλόμενο με τον φορέα διαχείρισης λιμένα, πάροχο συλλογής των στερεών αποβλήτων, ενώ αν δεν εντάσσονται στην κατηγορία των λειτουργικών αποβλήτων θα δύνανται οι πλοιοκτήτες και οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις να επιλέγουν μεταξύ των εταιρειών, που έχουν το κατά νόμο δικαίωμα διαχείρισης των αποβλήτων επισκευών πλοίων με ελεύθερη συμφωνία καθορισμού αμοιβής μεταξύ τους, χωρίς δηλαδή τη μεσολάβηση του φορέα διαχείρισης λιμένα. Ειδικότερα ο ΣΕΝΑΒΙ ανέφερε πως οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις αποτελούν υποστηρικτικό κλάδο της ναυτιλίας. Η ελκυστικότητα των ελληνικών λιμένων είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον κύκλο εργασιών της ναυπηγοεπισκευαστικής. Η ορθολογική και ανταγωνιστική διαμόρφωση των πάσης φύσεως επιβαρύνσεων της ναυτιλίας

⁴⁹⁹ Σ.Ε.Ν.ΑΒΙ., Εισήγηση από τους Βασίλειο Κανακάκη και Ρουσέτο Λειβαδάρο ως εκπρόσωποι του Σ.Ε.Ν.Α.ΒΙ. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Α, Μονοπώλια και ελεύθερος ανταγωνισμός στα απόβλητα ναυτιλίας και επισκευής πλοίων*, Νοέμβριος 2021.

αποτελεί ενισχυτικό παράγοντα για τη ναυπηγοεπισκευή. Τα τελευταία χρόνια επισήμανε πως γίνεται μια σπουδαία προσπάθεια από τις κυβερνήσεις για την επανεκκίνηση της ναυπηγικής και της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. Στη σύμβαση παραχώρησης για το λιμάνι του Πειραιά, προβλέφθηκε όρος για επένδυση 55 εκατομμυρίων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Επίσης η κυβέρνηση προχώρησε στη πώληση του ναυπηγείου Σκαρμαγκά, προκειμένου ο νέος αγοραστής να μπορέσει να επανεκκινήσει τα ναυπηγεία και να υφίστανται πλοία προς επισκευή. Αντίθετα, τονίζει ο ΣΕΝΑΒΙ πως μονοπωλιακές καταστάσεις διαμορφώνουν υψηλά τέλη εξυπηρέτησεως των πλοίων και τα εκτρέπουν σε ανταγωνιστικά λιμάνια και ναυπηγεία, όπως είναι συχνά λιμάνια στη Τουρκία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την συρρίκνωση του κλάδου της ναυπηγοεπισκευής, καθώς πριν από μια δεκαετία αριθμούσε 1.500 επιχειρήσεις ενώ πλέον αριθμεί μόνο 500. Σε αυτό παίζει πολύ σημαντικό ρόλο το κόστος των αποβλήτων, κατά τον ΣΕΝΑΒΙ. Πάνω από 10 χρόνια έχει να λάβει χώρα επισκευή σε δεξαμενόπλοιο στο ναυπηγείο του Πειραιά, επειδή ισχυρίζεται πως το κόστος της παράδοσης-παραλαβής των στερεών καταλοίπων είναι τεράστιο, συγκριτικά με όλη την υπόλοιπη Ανατολική Μεσόγειο. Το ζήτημα λοιπόν χαρακτηρίζεται από εθνικές διαστάσεις. Οι μονοπωλιακές καταστάσεις παράδοσης και παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, που επικρατούν στα ελληνικά λιμάνια και διαμορφώνουν πολύ υψηλές επιβαρύνσεις για τη ναυτιλία, βρίσκουν πλήρως αντίθετες τις επιχειρήσεις επισκευών πλοίων. Οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις δεν είναι υπέρ κάποιας επιχείρησης παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Είναι υπέρ της διάρρηξης της απαράδεκτης, όπως λέει ο ΣΕΝΑΒΙ, μονοπωλιακής κατάστασης, που επικρατεί σήμερα στα ελληνικά λιμάνια, της αποκατάστασης του υγιούς ανταγωνισμού στη διαχείριση των λειτουργικών αποβλήτων πλοίων και υπέρ της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων, όπως επισημαίνει. Ο ΣΕΝΑΒΙ θεωρεί πως τα κατάλοιπα των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών δεν είναι λειτουργικά απόβλητα πλοίων και δεν εντάσσονται στα απόβλητα MARPOL. Ο πλοιοκτήτης και το επισκευαστικό συνεργείο, έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν μεταξύ των εταιρειών, που έχουν το κατά νόμο δικαίωμα διαχείρισης των αποβλήτων επισκευών πλοίων. Οργανισμοί λιμένων της χώρας, όπως για παράδειγμα ο ΟΛΠ, υπεραμύνονται της ένταξης της διαχείρισης των καταλοίπων επισκευών πλοίων στην υφιστάμενη μονοπωλιακή κατάσταση των λειτουργικών στερεών αποβλήτων πλοίων. Αναφορικά με την υφιστάμενη κατάσταση στην Ελλάδα, ο ΣΕΝΑΒΙ αναφέρει πως η στρέβλωση του ανταγωνισμού εκκινεί από τις προκηρύξεις των ελληνικών λιμένων. Στις προκηρύξεις, κατά κανόνα, αναζητείται ο ανάδοχος που θα αναλάβει την κατ' αποκλειστικότητα εκτέλεση των εργασιών παραλαβής, μεταφοράς και διάθεσης στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου. Αναζητείται δηλαδή ένας και μοναδικός ανάδοχος, ενώ θα έπρεπε να αναζητούνται περισσότεροι του ενός. Εξάλλου το μονοπωλιακό σύστημα δεν επιτρέπει την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων παραλαβής και την ένταξή τους στο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Συχνά οι προϋποθέσεις που

τίθενται, συνεπάγονται συνθήκες αποκλεισμού άλλων και οδηγούν σε ένα συγκεκριμένο ανάδοχο. Αντίθετα ο ΣΕΝΑΒΙ επισημαίνει πως τα μεγάλα λιμάνια των χωρών της ΕΕ δίνουν τη δυνατότητα στους χρήστες τους να επιλέξουν μεταξύ ακόμα και πέντε (5) αναδόχων και πάντως δεν επιβάλλουν κανονιστικά έναν και μοναδικό ανάδοχο. Οι μονοπωλιακές καταστάσεις στα ελληνικά λιμάνια και ιδίως στον ΟΛΠ, συνιστούν ευθεία παράβαση του Κανονισμού 2017/352 και εκθέτουν τη χώρα σε κίνδυνο σοβαρών κυρώσεων. Η επιλογή ενός και μόνο αναδόχου επιτρέπεται κατά τον Κανονισμό, μόνο αν πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις, η συνδρομή των οποίων δεν προκύπτει στις αποφάσεις περιορισμού του πλήθους των παρόχων και περαιτέρω στις προκηρύξεις των λιμένων, σύμφωνα με τον ΣΕΝΑΒΙ. Επιπροσθέτως τίθεται και η περιβαλλοντική διάσταση του προβλήματος, καθώς το υψηλό κόστος παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, λόγω μονοπωλιακών προνομίων, έχει σημαντική περιβαλλοντική επίπτωση. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 2 της Οδηγίας 2019/883 τα συστήματα κάλυψης του κόστους δεν παρέχουν κίνητρο στα πλοία να απορρίπτουν τα απόβλητά τους στη θάλασσα. Οι υψηλές τιμές των μονοπωλιακών συνθηκών αποτελούν αντικίνητρο για την ορθή περιβαλλοντική διαχείριση των αποβλήτων πλοίων. Ενδεικτικά στα τέλη του 2021 ο ΣΕΝΑΒΙ γνωστοποίησε πως η εταιρεία Antipollution ANE ήταν πάροχος συλλογής στερεών αποβλήτων πλοίων σε 10 λιμένες της Ελλάδας, η εταιρεία North Aegean Slops ΑΕ σε τρία λιμάνια ενώ η εταιρεία Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος ΑΕ σε ένα λιμάνι. Τα χρηματικά ποσά που πληρώνουν τα πλοία για παράδοση στερεών λειτουργικών απορριμμάτων πλοίων (μη επικίνδυνα) και για πετρελαιοειδείς λάσπες (επικίνδυνα απόβλητα) είναι πολύ υψηλά. Ανταγωνιστικά λιμάνια στην Ανατολική Μεσόγειο, όπως για παράδειγμα το Canak Kale στη Τουρκία, προσφέρουν πιο ελκυστική τιμολόγηση για τα πλοία. Ο κλάδος της ναυπηγικής βιομηχανίας μπορεί να επανακάμψει αν μειωθούν οι πολύ υψηλές τιμές. Σχετικά με την ειδική περίπτωση του ΟΛΠ, κατά τον ΣΕΝΑΒΙ, η υφιστάμενη μονοπωλιακή κατάσταση, εκτός των άλλων, οδηγεί στη συστηματική παραβίαση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ. Στη Σύμβαση Παραχώρησης ο ΟΛΠ αναγνωρίζει και αποδέχεται⁵⁰⁰ πως δεν πρέπει να υιοθετεί ούτε να εφαρμόζει εμπορικούς κανόνες ή τιμολογιακές πολιτικές ή πρακτικές σε σχέση με τα στοιχεία Παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένης, ενδεικτικά της χορήγησης οποιονδήποτε αποκλειστικών δικαιωμάτων), που στοχεύουν ή επιφέρουν αμέσως ή εμμέσως τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό δικαιωμάτων οποιουδήποτε προσώπου από οποιαδήποτε ουσιώδη άποψη⁵⁰¹. Επίσης ο ΟΛΠ αναγνωρίζει και αποδέχεται

⁵⁰⁰ Τεύχος Α' 126/08.07.2016, Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμης Εταιρεία, Σημείο 7168.

⁵⁰¹ Τεύχος Α' 126/08.07.2016, Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμης Εταιρεία, σελ. 7168 – 7169.

πως θα προάγει γενικώς τον ανταγωνισμό⁵⁰². Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει υποδομές επισκευών πλοίων, οι οποίες αποτελούνται από προβλήτες και δεξαμενές. Ο ΟΛΠ συντηρεί τις υποδομές και τις εκμισθώνει στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι επιλέγουν τα συνεργεία των επισκευών. Ο ΟΛΠ ωστόσο δεν έχει κανένα δικαίωμα εμπλοκής σε δραστηριότητες επισκευών πλοίων. Η χρήση των υποδομών επισκευής πλοίων δεν περιλαμβάνεται στα στοιχεία, που έχουν παραχωρηθεί στον ΟΛΠ. Η χρήση αυτών των υποδομών ανήκει στις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις. Στον τομέα της διαχείρισης καταλοίπων επισκευών πλοίων, ο ΟΛΠ αναρμόδια και καταχρηστικά επιβάλλει για τα κατάλοιπα επισκευής πλοίων τον ανάδοχο των λειτουργικών αποβλήτων πλοίων. Ο ΣΕΝΑΒΙ κατήγγειλε πως ο ΟΛΠ περιφρονεί τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αναφέρει ότι ο ορισμός των λειτουργικών αποβλήτων στο Παράρτημα V της σύμβασης MARPOL, ιδίως η αναφορά στην κανονική συντήρηση και λειτουργία του πλοίου, αποκλείει τα απόβλητα που προκύπτουν από δραστηριότητες επισκευής πλοίων που διενεργούνται σε ναυπηγεία επισκευής. Όπως επικαλείται ο ΣΕΝΑΒΙ, στον ΟΛΠ ενεργούν επίσης συστηματικά, κατά παράβαση της Απόφασης 180/2020⁵⁰³ της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) και κατά παράβαση της Απόφασης 2964/2020 του ΣΤΕ⁵⁰⁴. Οι θέσεις των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων είναι η αποκατάσταση του υγιούς ανταγωνισμού στην παράδοση και διαχείριση των λειτουργικών αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου. Οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις υποστηρίζουν τη διάρρηξη των μονοπωλιακών καταστάσεων στα λιμάνια της χώρας, που έχουν αποτέλεσμα πολύ υψηλές τιμές εξυπηρέτησης των πλοίων και τα εκτρέπουν σε ανταγωνιστικά λιμάνια του εξωτερικού και ιδιαίτερα της Τουρκίας, όπως αναφέρθηκε. Επίσης επιδιώκουν την συμμόρφωση του ΟΛΠ με τις θέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την Απόφαση 180/2020 της ΡΑΛ και τη σκέψη 18 της Απόφασης 2964/2020 του ΣΤΕ, όσον αφορά στα κατάλοιπα των επισκευών πλοίων. Η διαχείριση των καταλοίπων (αποβλήτων) των επισκευών πλοίων πρέπει να αποτελεί ευθύνη του πλοιοκτήτη και του επισκευαστικού συνεργείου, που έχουν δικαίωμα να επιλέγουν μεταξύ εταιρειών, που έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις. Ο ΣΕΝΑΒΙ παρέπεμψε (το έτος 2021) σε πίνακα των εταιρειών, που δραστηριοποιούνται στα απόβλητα επισκευής πλοίων, ο οποίος είχε αναρτηθεί στο διαδίκτυο από τη Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ). Τέλος οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις απαιτούν τη διάρρηξη της κρατούσας μονοπωλιακής κατάστασης, την επιβολή της νομιμότητας και την

⁵⁰² Τεύχος Α' 126/08.07.2016, Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμης Εταιρεία, σελ. 7174.

⁵⁰³ Απόφαση 180/2020 Ρ.Α.Λ., Θέμα 8^ο: Εξέταση καταγγελίας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά και του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων και Εργοδοτών Ναυπηγών Πειραιώς (Περάματος) αναφορικά με ζητήματα που αφορούν σε απόβλητα ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, Ιούλιος 2020.

⁵⁰⁴ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 2964/2020 ΣΤΕ (795653), Σκέψη 18, σελ. 8.

αποκατάσταση του υγιούς ανταγωνισμού. Οι τιμές διαχείρισης των αποβλήτων των ελληνικών λιμένων λογίζονται από εκείνες ως μη ανταγωνιστικές.

Το ΣΤΕ λοιπόν στη σκέψη 18 της Απόφασης 2964/2020⁵⁰⁵ έκρινε, μεταξύ άλλων, πως στην έννοια των «λειτουργικών αποβλήτων» του Παραρτήματος V της Σύμβασης MARPOL δεν περιλαμβάνονται, κατά τη γραμματική διατύπωση του ορισμού των λειτουργικών αποβλήτων που δίδει το Π.Δ. 8/2013 (Παράρτημα, αριθμ. 12), οι επιχειρήσεις ναυγιάρευσης-απορρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή ή οι εργασίες επισκευής των πλοίων ούτε μπορεί να συναχθεί, με διασταλτική ερμηνεία ότι τα συλλεγόμενα από τη θάλασσα πετρελαιοειδή κατάλοιπα ή τα απόβλητα των επισκευών συνιστούν «λειτουργικά απόβλητα» του πλοίου κατά τη κανονική συντήρηση ή λειτουργία του.

Επιπροσθέτως η ΡΑΛ στην Απόφαση 180/2020⁵⁰⁶ έκρινε επί του ζητούμενου θέματος πως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε Ανακοίνωση με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές για την ερμηνεία της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου» (2016/C 115/05), η οποία εξεδόθη για να εξηγηθούν οι απόψεις της Επιτροπής σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται ορισμένες διατάξεις της Οδηγίας 2000/59. Όπως προκύπτει με σαφήνεια από το κείμενο αυτής και συγκεκριμένα από το σημείο 3.2., το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρεωτική παράδοση όλων των αποβλήτων», το άρθρο 7 παράγραφος 1 απαιτεί οι πλοίαρχοι των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένα της ΕΕ, πριν αποπλεύσουν από τον λιμένα, να παραδίδουν όλα τα απόβλητα του πλοίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Τα απόβλητα πλοίου έχουν οριστεί ως «όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των λυμάτων, και κατάλοιπα πλην των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά τη λειτουργία ενός πλοίου και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των Παραρτημάτων I, IV και V της Σύμβασης MARPOL, καθώς και τα συνδεδεμένα με το φορτίο απορρίμματα, όπως ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του Παραρτήματος V της Σύμβασης MARPOL». Όσον αφορά τα κατάλοιπα φορτίου, η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της γενικής απαίτησης παράδοσης που προβλέπεται στο άρθρο 7, αλλά πρέπει να παραδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης MARPOL, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι τα απόβλητα από εργασίες επισκευής σε δεξαμενές επισκευής πλοίων δεν θα πρέπει να θεωρούνται «παραγόμενα στο πλοίο απόβλητα» κατά την έννοια της Οδηγίας,

⁵⁰⁵ Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 2964/2020 ΣΤΕ (795653), Σκέψη 18, σελ. 8.

⁵⁰⁶ Απόφαση 180/2020 Ρ.Α.Λ., Συνεδρίαση 71^η, Θέμα 8^ο: *Εξέταση καταγγελίας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά και του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων και Εργοδοτών Ναυπηγών Πειραιώς (Περάματος) αναφορικά με ζητήματα που αφορούν σε απόβλητα ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας*, Ιούλιος 2020, σελ. 17-18.

δεδομένου ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος V της Σύμβασης MARPOL. Ο ορισμός των «λειτουργικών αποβλήτων» στο Παράρτημα V της Σύμβασης MARPOL, ιδίως η αναφορά στην «κανονική συντήρηση και λειτουργία του πλοίου», αποκλείει τα απόβλητα που προκύπτουν από δραστηριότητες επισκευής πλοίων που διενεργούνται σε ναυπηγεία επισκευής. Κατά συνέπεια, τα απόβλητα από τις εν λόγω δραστηριότητες αποτελούν κοινή ευθύνη του πλοίου και του επισκευαστικού ναυπηγείου, που θα πρέπει να προβούν στους απαραίτητους διακανονισμούς για την παράδοση και την περαιτέρω διαχείρισή τους, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στη νομοθεσία της ΕΕ για τα απόβλητα.». Η ανωτέρω θέση υιοθετήθηκε και από την με αρ. πρωτ. 3122.03-1.2/68586/16 Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με θέμα: «Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων πλοίων που καταπλέουν στην περιοχή αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά Α.Ε. (Ο.Λ.Π. Α.Ε.)», σύμφωνα με το σημείο Β2 της οποίας «2. Τα απόβλητα από εργασίες επισκευής σε δεξαμενές επισκευής πλοίων δεν θα πρέπει να θεωρούνται “παραγόμενα στο πλοίο απόβλητα” κατά την έννοια της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ, δεδομένου ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL. Ο ορισμός των “λειτουργικών αποβλήτων” στο Παράρτημα V της Σύμβασης MARPOL, ιδίως η αναφορά στην “κανονική συντήρηση και λειτουργία του πλοίου”, αποκλείει τα απόβλητα που προκύπτουν από δραστηριότητες επισκευής πλοίων που διενεργούνται σε ναυπηγεία επισκευής. Κατά συνέπεια, τα απόβλητα από τις εν λόγω δραστηριότητες αποτελούν κοινή ευθύνη του πλοίου και του επισκευαστικού ναυπηγείου, που θα πρέπει να προβούν στους απαραίτητους διακανονισμούς για την παράδοση και την περαιτέρω διαχείρισή τους, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στη νομοθεσία της ΕΕ για τα απόβλητα. Συγκεκριμένα, στην με α.π. 104050/17.5.06 ΚΥΑ Έγκρισης Περ/κών Όρων (ΑΕΠΟ) για το έργο: “Επενδυτικό αναπτυξιακό πρόγραμμα ΟΛΠ ΑΕ”, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, έχει τεθεί ο υπ’ αριθμ. 61 περιβαλλοντικός όρος, σύμφωνα με τον οποίο για κάθε μονάδα που εγκαθίσταται στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη θα πρέπει να τηρείται η διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Στις σχετικές ΑΕΠΟ των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων καθορίζονται μεταξύ άλλων τα μέτρα, οι όροι και οι περιορισμοί για τη διαχείριση των αποβλήτων που προκύπτουν κατά την κατασκευή και επισκευή πλοίων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Ν.4042/12 (ΦΕΚ 24), όπως κάθε φορά ισχύει. Επομένως, από τα ως άνω εκτεθέντα προκύπτει από τον ΣΕΝΑΒΙ ότι στο πεδίο των λειτουργικών αποβλήτων MARPOL, δεν περιλαμβάνονται τα απόβλητα που προκύπτουν κατά τη διεξαγωγή εργασιών ναυπηγοεπισκευαστικής φύσεως στο πλοίο. Αντίθετα, στα απόβλητα αυτά δύνανται να περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων και υλικά προϊόντα των εργασιών επεξεργασίας που διενεργούνται στο ίδιο το πλοίο, αλλά και απομάκρυνσης τμημάτων αυτών προς αντικατάσταση. Έτσι η ΡΑΛ αποφάσισε κατά πλειοψηφία πως δεν υπάρχει υποχρέωση

παράδοσης των αποβλήτων από ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες στον μοναδικό ανάδοχο της ΟΛΠ ΑΕ⁵⁰⁷.

Στις αρχές του 2023 ο ΣΕ.ΝΑ.ΒΙ και η ΕΝΩ.ΜΗΧ.ΠΕ. (Ένωση Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά) μέσω των Προέδρων τους, Βασίλη Κανακάκη και Κωνσταντίνο Σπυρόπουλο, απέστειλαν στον τότε Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ιωάννη Πλακιωτάκη, ανοιχτή επιστολή με θέμα την αίτηση αποκατάστασης του ανταγωνισμού στη διαχείριση καταλοίπων επισκευών πλοίων⁵⁰⁸. Ειδικότερα τόνισαν πως τα απόβλητα των πλοίων χωρίζονται σε δύο διακριτές κατηγορίες, δηλαδή τα λειτουργικά απόβλητα των πλοίων, (απόβλητα Σύμβασης MARPOL 73/78), δηλαδή αυτά που παράγονται κατά την κανονική λειτουργία (δρομολόγιο) του πλοίου, σύμφωνα με τους ορισμούς της Οδηγίας 2019/883, και τα κατάλοιπα των εργασιών επισκευής - ναυπηγοεπισκευής του πλοίου.

Επιπλέον δήλωσαν στην ανωτέρω επιστολή τους τα εξής: «Για τη διαχείριση των λειτουργικών αποβλήτων στην Ελλάδα, προάγονται συστηματικά μονοπωλιακές καταστάσεις, δηλαδή μίας και μόνης και μάλιστα συγκεκριμένης εταιρείας σε κάθε λιμάνι, κατά παράβαση και καταστρατήγηση του Κανονισμού 2017/352 και κατά παραβίαση κάθε έννοιας υγιούς ανταγωνισμού. Η κατάργηση του ανταγωνισμού στον Πειραιά έχει νομοτελειακό αποτέλεσμα την υπέρμετρη αύξηση του κόστους διαχείρισης των αποβλήτων, παράγοντα αποτρεπτικό της έλευσης πλοίων. Το ζήτημα έχει και την σοβαρή εθνική του διάσταση, γιατί πλοία που παρακάμπτουν τον Πειραιά συνήθως κατευθύνονται σε λιμάνια της γειτονικής Τουρκίας. Στον Πειραιά γίνεται προσπάθεια από τον ΟΛΠ και τον ανάδοχό του (εταιρεία Antipollution) να “τσουβαλιάσουν” και τα κατάλοιπα επισκευής πλοίων στην Σύμβαση ΟΛΠ – Antipollution, επομένως και στο υψηλό κόστος, που επιβάλλεται για τα λειτουργικά απόβλητα (MARPOL) των πλοίων, με εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις για τη Ναυτιλία και τη Ναυπηγοεπισκευή. Αντίθετα, αν οι Πλοιοκτήτες και το Ναυπηγοεπισκευαστικό συνεργείο ή Ναυπηγείο, έχουν - όπως είναι νόμιμο - την ευθύνη ανάθεσης της διαχείρισης των καταλοίπων επισκευών πλοίων σε όσες εταιρείες έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις, τότε αντικειμενικά “ανοίγει” ο ελεύθερος ανταγωνισμός. Με τον ελεύθερο ανταγωνισμό, μειώνεται το κόστος παράδοσης των καταλοίπων επισκευών πλοίων, μειώνεται το συνολικό κόστος της επισκευής πλοίων και βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα της Ναυπηγοεπισκευής στον Πειραιά. Τον διαχωρισμό της

⁵⁰⁷ Απόφαση 180/2020 Ρ.Α.Λ., Θέμα 8^ο: Εξέταση καταγγελίας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά και του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων και Εργοδοτών Ναυπηγών Πειραιώς (Περάματος) αναφορικά με ζητήματα που αφορούν σε απόβλητα ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, Ιούλιος 2020, σελ. 20.

⁵⁰⁸ Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ και ΕΝΩ.ΜΗΧ.ΠΕ., Ανακοίνωση Τύπου – Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.) – Ανοικτή Επιστολή – Αποκαταστείτε τον ανταγωνισμό στην διαχείριση καταλοίπων επισκευών πλοίων, Ιανουάριος 2023.

διαχείρισης των καταλοίπων επισκευών πλοίων από τα λειτουργικά απόβλητα και τον ελεύθερο ανταγωνισμό, επέβαλε με έγγραφά του, μετά από γνώμες αρμοδίων υπηρεσιών, ο Υπουργός Ναυτιλίας το 2016. Με τον τρόπο αυτό η Ελλάδα αντιμετώπισε “EU Pilot”⁵⁰⁹ (7821/2015), που είχε διεξάγει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά της Ελλάδας για το γεγονός ότι με παρερμηνεία της νομοθεσίας αναθέτει το ελληνικό κράτος εμπορικά, αποκλειστικά δικαιώματα σε ιδιώτες. Στη συνέχεια, η Δημόσια Αρχή Λιμένα (ΔΑΛ) ανάρτησε στο Internet πίνακα με τις εταιρείες διαχείρισης αποβλήτων, που έχουν τις νόμιμες άδειες, για να διευκολυνθεί η επιλογή των πλοιοκτητών και το άνοιγμα του ανταγωνισμού. Μετά από καταγγελία του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας(Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.) και της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά (ΕΝΩ.ΜΗΧ.ΠΕ.), στην Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένα (ΡΑΛ), εκδόθηκε η Απόφαση της ΡΑΛ 180/2020 που ορίζει ότι:

α') Οι καταγγέλλοντες δεν φέρουν την υποχρέωση να παραδίδουν υποχρεωτικά τα ως άνω απόβλητα σε μοναδικό ανάδοχο της Ο.Λ.Π. Α.Ε..

β') Την αποστολή της παρούσας προς τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π.) για την ενημέρωσή τους.

Ο ΟΛΠ και η Antipollution προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣΤΕ) για την ακύρωση των ανωτέρω αποφάσεων του ΥΝΑΝΠ και της ΔΑΛ. Υπέρ των αποφάσεων αυτών έκαναν παρέμβαση ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.) και ο Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ..

Στην απόφασή του ΥΝΑΝΠ για την έγκριση του Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων του ΟΛΠ το 2020, διατυπώνονται επιφυλάξεις για την ένταξη στο Σχέδιο αυτό των καταλοίπων επισκευής πλοίων, γιατί εκκρεμούσε η απόφαση του ΣΤΕ. Όμως προλαμβάνοντας μία αρνητική για αυτούς απόφαση του ΣΤΕ, ο ΟΛΠ και η Antipollution παραιτήθηκαν του αιτήματός τους για ακύρωση των αποφάσεων του ΥΝΑΝΠ και της ΔΑΛ. Έτσι το ΣΤΕ δεν αποφάσισε, με αποκλειστική ευθύνη των αιτούντων. Περαιτέρω οι ΟΛΠ, Antipollution και η εταιρεία HEC-Oil One προσέφυγαν στο Διοικητικό Εφετείο Πειραιά ζητώντας την ακύρωση της απόφασης 180/2020 της ΡΑΛ. Υπέρ της απόφασης ΡΑΛ έκαναν παρέμβαση ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας(Σ.Ε.Ε.Ν.), ο Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ. και οι εταιρείες CORAL και ΕΡΕ. Όμως και πάλι ο ΟΛΠ, η Antipollution και περαιτέρω η HEC-Oil One αποσύρθηκαν, προβλέποντας αρνητική για αυτούς απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Πειραιά και αντικειμενικά προκάλεσαν την ενίσχυση της απόφασης 180/2020 της ΡΑΛ για τα κατάλοιπα της επισκευής πλοίων. Μετά τα ανωτέρω η απόφαση

⁵⁰⁹ Πρόκειται για μηχανισμό άτυπου διαλόγου μεταξύ της Επιτροπής και του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους για θέματα που αφορούν πιθανή μη συμμόρφωση με το δίκαιο της ΕΕ.

180/2020 της ΡΑΛ καθίσταται πανίσχυρη και καθολικά εφαρμοστέα»⁵¹⁰. Η επιστολή κλείνει με τον ΣΕΝΑΒΙ και την ΕΝΩΜΗΧΠΕ να τονίζουν προς τον Υπουργό πως οποιαδήποτε παρέμβαση ή απόφασή του, ή της Διοίκησης γενικά, που θα παραχωρούσε στη μονοπωλιακή διαχείριση του ΟΛΠ και της Antipollution τα κατάλοιπα της επισκευής πλοίων, παρά το ότι του είναι πλέον γνωστές οι διαρκείς μεθοδεύσεις ΟΛΠ και Antipollution για να αποτρέψουν την δικαστική κρίση, θα συνιστούσε (κατά την κρίση των συντακτών της επιστολής) μεγάλο "σκάνδαλο" υπέρ ιδιώτη με αποτέλεσμα τον παράνομο πλουτισμό του. Έχοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω οι συντάκτες της επιστολής θεωρούν πλέον υποχρέωση του ΥΝΑΝΠ, να ενημερώσει άμεσα τις Λιμενικές Αρχές, για να εφαρμόζουν απαρέγκλιτα την απόφαση 180/2020 της ΡΑΛ, ώστε να ανοίξει ο ανταγωνισμός, τουλάχιστον για τα κατάλοιπα των επισκευών πλοίων και να σταματήσουν οι αυθαιρεσίες ΟΛΠ και Antipollution κατά της ναυτιλίας, ιδιαίτερα της ακτοπλοΐας και των επιχειρήσεων και των εργαζομένων της Ναυπηγοεπισκευής στον Πειραιά⁵¹¹.

Ειρήσθω εν παρόδω, σε συνάντηση που πραγματοποιήθηκε τέλη του 2023 μεταξύ του Προέδρου Βασιλείου Κανακάκη και μελών του διοικητικού συμβουλίου του ΣΕΝΑΒΙ με τον νυν Υπουργό Ναυτιλίας, Χρήστο Στυλιανίδη, εξετάσθηκε το καθεστώς διαχείρισης των αποβλήτων των επισκευών πλοίων. Όπως τονίστηκε από τον ΣΕΝΑΒΙ, είναι επιβεβλημένη η εξαίρεση των αποβλήτων επισκευών πλοίων από το προς έγκριση Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων του ΟΛΠ. Τονίστηκε ότι τα απόβλητα επισκευών πλοίων είναι απόβλητα βιομηχανικής δραστηριότητας και δεν έχουν θέση στο Σχέδιο Διαχείρισης των Λειτουργικών Αποβλήτων Πλοίων (απόβλητα δρομολογίων πλοίων), που είναι ναυτιλιακά απόβλητα (απόβλητα Σύμβασης MARPOL). Υπογραμμίσθηκε επίσης ξανά η ανάγκη άμεσης εφαρμογής της Απόφασης 180/2020 της ΡΑΛ, που πιστεύουν πως καταργεί το μονοπώλιο και ανοίγει τον ανταγωνισμό, τουλάχιστον για τα απόβλητα επισκευών πλοίων⁵¹².

5.4 Η προσέγγιση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας

Τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας εκπροσώπησε ο τότε Πρόεδρός του⁵¹³, Μιχαήλ Σακέλλης, και η ομιλία του είχε το εξής θέμα: "Στερεά

⁵¹⁰ Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ και ΕΝΩ.ΜΗΧ.ΠΕ, *Ανακοίνωση Τύπου – Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.) – Ανοικτή Επιστολή – Αποκαταστείτε τον ανταγωνισμό στην διαχείριση καταλοίπων επισκευών πλοίων*, Ιανουάριος 2023.

⁵¹¹ Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ και ΕΝΩ.ΜΗΧ.ΠΕ, *Ανακοίνωση Τύπου – Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.) – Ανοικτή Επιστολή – Αποκαταστείτε τον ανταγωνισμό στην διαχείριση καταλοίπων επισκευών πλοίων*, Ιανουάριος 2023.

⁵¹² Λάμπρος Καραγεώργος, *Ναυπηγεία: Να αρθούν οι μονοπωλιακές καταστάσεις του ΟΛΠ στα απόβλητα επισκευών πλοίων*, Οκτώβριος 2023.

⁵¹³ Νυν Πρόεδρος του Σ.Ε.Ε.Ν. είναι ο Διονύσης Θεοδωράτος, ενώ ο Μιχαήλ Σακέλλης έχει την ιδιότητα μέλους του Δ.Σ.

Απόβλητα - Ανακύκλωση"⁵¹⁴. Ο ΣΕΕΝ δήλωσε πως στα υγρά απόβλητα δεν παρατηρείται η εφαρμογή μονοπωλιακών πρακτικών σε ότι αφορά τη τιμολόγησή τους. Η διαχείριση των στερεών αποβλήτων πλοίων στα λιμάνια, στα οποία δραστηριοποιούνται τα επιβατηγά πλοία, απασχολεί τον Σύνδεσμό Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας για ίσως περισσότερο από 2 δεκαετίες χωρίς ακόμη να έχουν εξευρεθεί λύσεις στα προβλήματα που έχουν διαπιστωθεί. Ο κλάδος του ΣΕΕΝ δραστηριοποιείται σε περιβάλλον ελεύθερου ανταγωνισμού, όπου δίνεται η δυνατότητα δρομολόγησης πλοίου χωρίς καμία έγκριση αλλά με μια απλή ανακοίνωση. Μέσα σε αυτό το ελεύθερο περιβάλλον αναπτύχθηκαν οι σχετικές εταιρείες μετά από μια μακρά περίοδο στασιμότητας και κυριαρχίας μονοπωλίων. Επίσης σε αυτό το περιβάλλον υλοποιήθηκε η ανανέωση και η αναβάθμιση του ακτοπλοϊκού στόλου. Είναι συνεπώς αδύνατο να κατανοηθεί από τον ΣΕΕΝ η μονοπωλιακή παροχή υπηρεσιών συλλογής στερεών αποβλήτων από μια εταιρεία σε όλα σχεδόν τα λιμάνια της χώρας, χωρίς να έχει καταστεί δυνατή η δραστηριοποίηση περισσότερων των ενός παρόχων. Οι διαμαρτυρίες του ΣΕΕΝ βασίζονται στο γεγονός ότι δεν εφαρμόζεται η ελληνική και η ευρωπαϊκή νομοθεσία αλλά και στο γεγονός πως έχουν διαπιστωθεί μονοπωλιακές πρακτικές σε ότι αφορά τη τιμολόγηση των υπηρεσιών περισυλλογής στερεών αποβλήτων. Ως παράδειγμα αναφέρθηκαν οι αυξήσεις στο λιμάνι της Πάτρας της τάξης του 60% το 2011, του 140% το 2013, ακόμα 15% μέσα στην κρίση το 2021 και ο υπερδιπλασιασμός του κόστους στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας το 2014. Η διαχείριση των αποβλήτων είναι ένα ιδιαίτερο και πολύπλοκο θέμα και τόσο ο ΣΕΕΝ όσο και τα λιμάνια δεν έχουν τη δυνατότητα να ελέγξουν τον συγκεκριμένο χώρο υπηρεσιών. Η μοναδική διασφάλιση είναι η δραστηριοποίηση όσων των δυνατών περισσότερων εταιρειών – παρόχων, ώστε να υπάρχει ανταγωνισμός για τη διαμόρφωση χαμηλού κόστους. Ακολουθώντας τις πολιτικές που εφαρμόζονται σε όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια, ο ΣΕΕΝ πρότεινε την κατάργηση των διαγωνισμών, οι οποίοι συνήθως καταλήγουν σε έναν συγκεκριμένο πάροχο και ζήτησε την πιστοποίηση (βάσει συγκεκριμένων αυστηρών μεν αλλά μη φωτογραφικών διαδικασιών) των κατάλληλων παρόχων, από τους οποίους οι χρήστες θα έχουν τη δυνατότητα της ελεύθερης επιλογής. Η υλοποίηση της πρότασης του ΣΕΕΝ προβλέπεται από τον Κανονισμό 2017/352, ο οποίος δεν εφαρμόζεται ουσιαστικά, κατά τον ΣΕΕΝ, είχε επιτευχθεί μέσω του άρθρου 105 του Νόμου 4504/2017, το οποίο καταργήθηκε, αλλά και με αποφάσεις της ΠΑΛ, οι οποίες επίσης καταργήθηκαν. Η πρόταση του ΣΕΕΝ είναι άμεσα υλοποιήσιμη αρκεί να υπάρχει η βούληση, την οποία ο ΣΕΕΝ δεν διαπιστώνει. Η απροθυμία των λιμένων για την απελευθέρωση των υπηρεσιών και την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352 ενισχύθηκε τόσο από την κατάργηση του

⁵¹⁴ Σ.Ε.Ε.Ν., Εισήγηση του Μιχαήλ Σακέλλη ως εκπροσώπου του Σ.Ε.Ε.Ν. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Α, Στερεά Απόβλητα - Ανακύκλωση*, Νοέμβριος 2021.

άρθρου 105, που αποφασίστηκε με γνώμονα την απελευθέρωση των υπηρεσιών αλλά είχε αντίθετα αποτελέσματα, όσο και από τον περιορισμό των αρμοδιοτήτων της ΡΑΛ και τη μετέπειτα κατάργηση ήδη ειλημμένων αποφάσεών της. Η απροθυμία αυτή διαπιστώθηκε σε κάθε προσπάθεια του ΣΕΕΝ να πείσει τους φορείς διαχείρισης λιμένων για την απελευθέρωση των υπηρεσιών, όπου προβάλλονται διάφορα κωλύματα όπως ο περιορισμένος χώρος ή η αδυναμία παραχώρησης χώρου εντός των λιμένων για τη στάθμευση των απορριμματοφόρων. Για παράδειγμα αν σε έναν διαγωνισμό τεθεί σαν όρος η υποχρεωτική στάθμευση των απορριμματοφόρων εντός του λιμένος, ουσιαστικά ο λιμένας επιλέγει πόσοι θα είναι οι πάροχοι. Ο ΣΕΕΝ ισχυρίζεται πως αυτό που τελικά συμβαίνει είναι να μετατραπούν οι εξαιρέσεις που προβλέπονται από τον Κανονισμό 2017/352 σε κανόνα, χωρίς αυτό να δικαιολογείται και να αιτιολογείται επαρκώς. Η μονοπωλιακή παροχή των υπηρεσιών έχει αρνητικά αποτελέσματα και στην ανακύκλωση καθώς δεν υφίσταται πρόβλεψη για τη μείωση του κόστους παραλαβής ανακυκλωμένων αποβλήτων. Η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθείται σε όλα τα λιμάνια προβλέπει το ίδιο κόστος αποκομιδής των ανακυκλώσιμων ή μη ανακυκλώσιμων αποβλήτων, με αποτέλεσμα να μην δίνονται κίνητρα και να υποβαθμίζεται η ανακύκλωση. Οι επαφές του ΣΕΕΝ με την Ελληνική Εταιρεία Ανακύκλωσης αλλά και με άλλες εταιρείες με συναφή δραστηριότητα, έχουν οδηγήσει στη διαπίστωση της δυνατότητας σημαντικής μείωσης του κόστους περισυλλογής των ανακυκλωμένων αποβλήτων, γεγονός όμως που δεν επιτρέπεται. Πολλά από τα απόβλητα, όπως για παράδειγμα τα μαγειρικά έλαια μπορούν να πωληθούν, αλλά ούτε αυτό επιτρέπεται. Είναι χαρακτηριστικό πως το λιμεναρχείο της Πάτρας επέβαλλε πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ σε ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία είχε παραδώσει τα μαγειρικά έλαια σε εταιρεία επιλογής της. Τον Μάιο του 2021 ο ΣΕΕΝ ζήτησε από όλους τους φορείς διαχείρισης λιμένων που δραστηριοποιούνται τα πλοία της, τη δυνατότητα ελεύθερης επιλογής αναδόχου για ανακυκλωμένα απόβλητα και ιδιαίτερα για χαρτί, αλουμίνιο, πλαστικό και γυαλί ή εναλλακτικά την παροχή κινήτρων με δοκιμαστική δωρεάν παραλαβή για ένα εξάμηνο και μετέπειτα την παροχή έκπτωσης 50%. Αποδεικνύοντας την άκαμπτη πολιτική των Οργανισμών Λιμένων, πλην του παρόχου των υπηρεσιών το 2021 στο Ηράκλειο, δεν δόθηκε σχετική απάντηση στον ΣΕΕΝ και δεν διαπιστώθηκε πρόταση για αλλαγή της πάγιας κατάστασης. Στο λιμάνι του Ηρακλείου που είχε εγκατασταθεί διαφορετικός από τον συνήθη πάροχο το 2021, το κόστος συλλογής των αποβλήτων έχει μειωθεί μέχρι και 50%. Όμως κατά τον ΣΕΕΝ πρέπει και στο λιμάνι του Ηρακλείου να υπάρχει η δυνατότητα επιλογής δεύτερου παρόχου. Σε κάθε περίπτωση η μείωση του κόστους στο συγκεκριμένο λιμάνι αποδεικνύει τα μεγάλα περιθώρια που υπάρχουν και τη δυνατότητα δραστικής μείωσης του κόστους των υπηρεσιών σε όλα τα λιμάνια. Το κόστος συλλογής αποβλήτων επηρεάζει τον επιβάτη της επιβατηγού ναυτιλίας, καθώς στη τελική τιμή των εισιτηρίων ασφαλώς επιδρά το συγκεκριμένο κόστος, ειδικά όταν αυξάνεται συστηματικά. Ο ΣΕΕΝ έχει διαπιστώσει τη παντελή έλλειψη ή οπωσδήποτε τη

στρέβλωση του ανταγωνισμού και κρίνει απαραίτητη την άμεση παρέμβαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ενόψει του γεγονότος πως η ΡΑΛ πλέον δεν έχει αρμοδιότητες για την εξέταση πρακτικών και υποθέσεων που σχετίζονται με τον ελεύθερο ανταγωνισμό.

5.5 Η προσέγγιση των παρόχων υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων

Η παρούσα ενότητα είναι αφιερωμένη στις προσεγγίσεις τεσσάρων ιδιωτικών παρόχων, που δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά. Παρατίθενται και εξετάζονται καίρια σημεία των εισηγήσεων των εκπροσώπων τους κατά τη διάρκεια της τηλεδιαβούλευσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Γίνεται εύκολα αντιληπτή η ποικιλομορφία των απόψεων, αλλά και η ανάγκη για εξεύρεση λύσεων στα προβλήματα που ανέδειξαν και που επικρατούν στην αγορά.

Εκκινώντας, η Γεωργία Λιναράκη, υπό την ιδιότητα της Αντιπροέδρου του Ομίλου Επιχειρήσεων «V GROUP ENVIRONMENTAL», (στον οποίο ανήκει η «ANTI POLLUTION A.N.E.»), εταιρεία που δραστηριοποιείται στο χώρο της διαχείρισης αποβλήτων ναυτιλίας, όσον αφορά τα στερεά απόβλητα πλοίων) εκπροσώπησε την Antipollution ANE και εισηγήθηκε το θέμα της διαχείρισης στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων⁵¹⁵. Συγκεκριμένα η Antipollution ANE επεσήμανε, μεταξύ άλλων, πως στα στερεά απόβλητα ο πάροχος πρέπει να διαθέτει πλωτά μέσα για να μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία που βρίσκονται στο ανοιχτό αγκυροβόλιο ή πλοία που είναι έτσι διαμορφωμένα ανάλογα με τον τρόπο που ελλιμενίζονται και χρήζουν φορτηγίδας. Επίσης χρειάζονται απορριμματοφόρα, οχήματα μεταφοράς κάδων και ειδικά φορτηγά ψυγεία προκειμένου να παραλάβουν είτε ζωικά υποπροϊόντα είτε απόβλητα υγειονομικών μονάδων. Αυτό δεν σημαίνει πως γίνεται για να υφίσταται πλήθος φορτηγών εντός του λιμένος κατά την Antipollution ANE, αλλά επειδή το απαιτεί η κείμενη νομοθεσία. Άλλο τρόπο διαχείρισης έχουν τα οικιακού τύπου απορρίμματα, άλλο έχουν τα επικίνδυνα απόβλητα, άλλο τα μολυσματικά και άλλο τα ζωικά υποπροϊόντα. Συμπερασματικά η Antipollution ANE θεωρεί πως οι ελληνικοί λιμένες συμμορφώνονται με τις αυστηρές διατάξεις των νομοθετικών κειμένων που διέπουν την εν λόγω υπηρεσία και διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις, προκειμένου να παραλαμβάνουν όλα τα είδη των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων των πλοίων, συμβάλλοντας ενεργά έτσι στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η Antipollution ANE πρόσθεσε πως δεν υπάρχουν καταγγελίες για ανεπάρκεια της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας, έως και το έτος

⁵¹⁵ Antipollution A.N.E., Εισήγηση της Γεωργίας Λιναράκη ως εκπροσώπου της Antipollution A.N.E. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Η διαχείριση στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων*, Νοέμβριος 2021.

2021 που έλαβε χώρα η τηλεδιαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Η συγκεκριμένη εταιρεία θεωρεί πως η τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζουν οι ελληνικοί λιμένες τους καθιστά ανταγωνιστικούς, καθώς πλοία που εντός δρομολογίων τους προσεγγίζουν πέραν των ελληνικών και λιμένες τρίτων χωρών, επιλέγουν την παράδοση των αποβλήτων τους στην Ελλάδα. Κατά τα οριζόμενα στη ΔΣ MARPOL 73/78, η Μεσόγειος Θάλασσα είναι μια προστατευόμενη περιοχή, με αποτέλεσμα οι χρήστες καθώς και οι πάροχοι να οφείλουν να λειτουργούν σε ένα ακόμη πιο αυστηρό θεσμικό πλαίσιο⁵¹⁶.

Στη συνέχεια η Αναστασία Τζιότζιου, ως Νομικός Σύμβουλος της εταιρείας NORTH AEGEAN SLOPS A.E., που παρέχει υπηρεσίες ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, ανέλαβε να εκπροσωπήσει την North Aegean Slops AE και να παρουσιάσει το νομικό πλαίσιο ανάθεσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων στα λιμάνια⁵¹⁷. Η North Aegean Slops AE εξέφρασε την άποψη της διαρκούς αναβολής εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352, οι διατάξεις του οποίου εφαρμόζονται ήδη από την 24^η Μαρτίου 2019. Ειδικότερα η εταιρεία ανέφερε, μέσω της εκπροσώπου της, πως στην Ελλάδα με τη θεσμοθέτηση του περιφημου άρθρου 105 του Ν. 4504/2017 προσπάθησε ο Έλληνας νομοθέτης να εντάξει τον Κανονισμό 2017/352 στην ελληνική έννομη τάξη χωρίς να επέλθει το προσδοκώμενο αποτέλεσμα. Σύμφωνα με τα προβλήματα που προέκυψαν στη κατάρτιση και στη σύνταξη των προσκλήσεων των μητρώων με τους παρόχους και λόγω των εναντιώσεων πολλών οικονομικών φορέων και φορέων διαχείρισης λιμένων για την ερμηνεία του άρθρου 105, το συγκεκριμένο άρθρο οδηγήθηκε σε αχρησία, σε μη εφαρμογή και εν τέλει σε κατάργηση με το άρθρο 60 του Ν. 4676/2020. Στο ίδιο άρθρο όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 25 του Ν. 4770/2021 ορίστηκε ότι για λόγους δημοσίας υγείας και ασφάλειας οι φορείς διαχείρισης λιμένων των οποίων οι συμβάσεις λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων έχουν λήξει κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου δύνανται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου τους, κατά παρέκκλιση κάθε εθνικής διάταξης, να προβούν σε ανανέωση έως την 31^η-12-2021 υπό την προϋπόθεση έως την 31^η-03-2021 να έχουν εκκινήσει οι προβλεπόμενες από τον Κανονισμό 2017/352 και την εθνική νομοθεσία διαδικασίες για την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας. Ο Κανονισμός, ως γνωστόν, στοχεύει στην αντιμετώπιση των μονοπωλιακών πρακτικών και των στρεβλώσεων της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες εν γένει

⁵¹⁶ Antipollution A.N.E., Εισήγηση της Γεωργίας Λιναράκη ως εκπροσώπου της Antipollution ANE στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Η διαχείριση στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων*, Νοέμβριος 2021.

⁵¹⁷ North Aegean Slops A.E., Εισήγηση της Αναστασίας Τζιότζιου ως εκπροσώπου της North Aegean Slops A.E. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Νομικό πλαίσιο ανάθεσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων στα λιμάνια*, Νοέμβριος 2021.

προωθώντας κοινούς κανόνες ανταγωνισμού και διαφάνειας. Με την ανωτέρω πρόβλεψη, όπως θεσμοθετήθηκε στις 29-01-2021, όλοι οι φορείς διαχείρισης λιμένων με ληγμένες από καιρό συμβάσεις ανανέωσαν με τους ίδιους αναδόχους τουλάχιστον μέχρι την 31^η-12-2021 και εν τέλει η δυνατότητα που παρείχε ο νομοθέτης έγινε υποχρέωση και δεδομένο, με αποτέλεσμα την παραβίαση εν τοις πράγμασι όχι μόνο της εθνικής αλλά και της ενωσιακής νομοθεσίας και δη των προβλεπόμενων στις Οδηγίες 23, 24 και 25 του 2014, τις οποίες υιοθέτησε η ελληνική νομοθεσία μέσω των Νόμων 4412 και 4413/2016⁵¹⁸.

Η North Aegean Slops AE παρατήρησε λοιπόν και ανέδειξε τη μη εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352 στην Ελλάδα. Καμία διαπραγμάτευση, καμία διαγωνιστική διαδικασία και ουδέν από τα προβλεπόμενα στην ανωτέρω νομοθεσία ακολουθήθηκαν. Με τον ίδιο νόμο, δηλαδή τον Ν. 4770/2021, αφαιρέθηκαν ταυτόχρονα οι αρμοδιότητες της ΡΑΛ ως εποπτεύουσας ανεξάρτητης αρχής των φορέων διαχείρισης λιμένων αναφορικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352 (όπως της είχαν αποδοθεί με τον Νόμο 4389/2016 όπως τροποποιήθηκε το 2017) καθώς και οι αρμοδιότητές της ως το ανεξάρτητο όργανο ενώπιον του οποίου υποβάλλονταν οι ενδικοφανείς προσφυγές του άρθρου 18 του Κανονισμού και το οποίο επέβαλε τις ποινές που είχαν οριστεί από το ΥΝΑΝΠ, με εισήγηση της ΡΑΛ. Σύμφωνα με το άρθρο 16 του Κανονισμού για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει την ύπαρξη αποτελεσματικής διαδικασίας για τη διεκπεραίωση καταγγελιών σχετικών με την εφαρμογή του Κανονισμού για τους θαλάσσιους λιμένες που καλύπτονται από τον συγκεκριμένο Κανονισμό. Η διεκπεραίωση πρέπει να διενεργείται κατά τρόπο που αποφεύγει τις συγκρούσεις συμφερόντων και είναι λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή πάροχο λιμενικών υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τον ουσιαστικό λειτουργικό διαχωρισμό μεταξύ της διεκπεραίωσης των καταγγελιών αφενός και της κυριότητας και της διαχείρισης των λιμένων της παροχής λιμενικών υπηρεσιών και της χρήσης των λιμένων αφετέρου. Η διεκπεραίωση των καταγγελιών είναι αμερόληπτη και διαφανής και σέβεται δεόντως το δικαίωμα στη ελευθερία του επιχειρείν. Οι υπεύθυνες για την διεκπεραίωση των καταγγελιών αρχές συνεργάζονται κατά περίπτωση με σκοπό την αναγκαία συνδρομή στις διαφορές αντιδίκων. Επίσης οι υπεύθυνες για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών αρχές έχουν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο την εξουσία να λαμβάνουν αποφάσεις που έχουν δεσμευτικά αποτελέσματα και υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο όταν συντρέχει η περίπτωση. Εν προκειμένω μέχρι τα τέλη του 2021 και μετά την αφαίρεση όλων των

⁵¹⁸ North Aegean Slops A.E., Εισήγηση της Αναστασίας Τζιότζιου ως εκπροσώπου της North Aegean Slops A.E. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Νομικό πλαίσιο ανάθεσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων στα λιμάνια*, Νοέμβριος 2021.

προβλεπόμενων αντίστοιχων αρμοδιοτήτων από την ΡΑΛ, δεν έχει οριστεί καμία αρχή, λειτουργικά ανεξάρτητη από την κυριότητα και διαχείριση των λιμένων, ενώπιον της οποίας μπορούν οι οικονομικοί φορείς και κάθε χρήστης να απευθύνεται και να καταγγέλλει παραβιάσεις του Κανονισμού. Η ΡΑΛ ανακλήθηκε ως τέτοια με την ισχύουσα νομοθεσία ενώ είναι γεγονός ότι όλες οι ενδικοφανείς προσφυγές που κατατέθηκαν στην ΡΑΛ μέχρι τις 29-01-2021 παραπέμφθηκαν, χωρίς να εξεταστούν, στο ΥΝΑΝΠ, σύμφωνα με το άρθρο 114 παρ. 2 του Ν. 4389/2016 όπως διαμορφώθηκε, με τη διατύπωση ότι οι καταγγελίες ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της ΡΑΛ τίθενται στο αρχείο με πράξη του Προέδρου της ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας μονάδας. Εάν η καταγγελία εμπίπτει στις αρμοδιότητες άλλης ανεξάρτητης ή διοικητικής ή δικαστικής αρχής η ΡΑΛ οφείλει να την διαβιβάσει αρμοδίως μέσα στην παραπάνω προθεσμία. Συγχρόνως προβλεπόταν στην με αριθ. 3000.0/51279/2019 (ΦΕΚ Β' 2896/05.07.2019) Υπουργική Απόφαση το σύστημα κυρώσεων κατ' άρθρο 19 του Κανονισμού 2017/352 που όριζε (Άρθρο 2) πως η ΡΑΛ με αιτιολογημένη απόφασή της επιβάλλει τις προβλεπόμενες ποινές και κυρώσεις κατά φορέων διαχείρισης λιμένων και παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, για τις παραβάσεις των διατάξεων του Κανονισμού που αναφέρονται στο άρθρο 4. Επίσης ενώ προβλεπόταν ότι κατά αποφάσεων (άρθρο 8) των φορέων διαχείρισης λιμένων με αντικείμενο ιδίως την αντικατάσταση, αποκλεισμό και έκπτωση, οι οποίες αποφάσεις εκδίδονται κατά την άσκηση εποπτείας επί των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, ασκείται ενώπιον της ΡΑΛ ενδικοφανής προσφυγή κατ' άρθρο 18 του Κανονισμού 2017/352, εντός προθεσμίας εξήντα ημερών από την κοινοποίησή τους στον πάροχο, άλλως από τη γνώση της πράξης, σήμερα με τον αποκλεισμό της ΡΑΛ από όλες αυτές τις αρμοδιότητες που σχετίζονται με την εποπτεία και την εφαρμογή του Κανονισμού, τα ανωτέρω άρθρα δεν έχουν καμία ισχύ και τελικά δεν εφαρμόζονται. Ενώ επομένως οι Νόμοι 4412 και 4413/2016 που προβλέπονται για την παραχώρηση των υπηρεσιών, εμπεριέχουν ρητή πρόβλεψη για προστασία κατά την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων, η ελληνική νομοθεσία παρέλειψε, κατά την North Aegean Slops AE, να προβλέψει αντίστοιχη προστασία στην ένταξη παραχωρησιούχων στην υπηρεσία συλλογής αποβλήτων των λιμένων, με αποτέλεσμα να υφίσταται μόνο η δυνατότητα προσφυγής στις δικαστικές αρχές για την προστασία των χρηστών από παραβιάσεις εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352⁵¹⁹.

Διερωτάται λοιπόν η North Aegean Slops AE, το πως είναι δυνατόν να εφαρμοστούν κανόνες ελεύθερου ανταγωνισμού, διαφάνειας και αναλογικότητας για απαγόρευση και εξάλειψη των μονοπωλίων. Στα τέλη του

⁵¹⁹ North Aegean Slops A.E., Εισήγηση της Αναστασίας Τζιότζιου ως εκπροσώπου της North Aegean Slops A.E. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Νομικό πλαίσιο ανάθεσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων στα λιμάνια*, Νοέμβριος 2021.

2021 σχεδόν όλοι οι ελληνικοί λιμένες (δηλαδή οι Ανώνυμες Εταιρείες κυρίως που είναι τα 13 μεγαλύτερα λιμάνια) εξέφρασαν την πρόθεση, μέσω σχετικών αναρτήσεων, να εφαρμόσουν το άρθρο 6 του Κανονισμού, επιλέγοντας ουσιαστικά ένα μόνο παραχωρησιούχο ανά κατηγορία αποβλήτων⁵²⁰. Ουσιαστικά η North Aegean Slops AE τόνισε πως έτσι δεν εφαρμόζεται ο γενικός προβλεπόμενος Κανονισμός, καθώς η εξαίρεση που εφαρμόζεται από σχεδόν όλα τα ελληνικά λιμάνια, οδηγεί στην εφαρμογή των παλιών Οδηγιών της ΕΕ και του Νόμου 4413/2016. Δεν υπάρχει καμία αρμόδια αρχή για να υποβληθεί οποιαδήποτε αιτίαση κατά των σχετικών κανονιστικών αποφάσεων πριν τη δημοσίευση των σχετικών διαγωνισμών, παρά μόνο το ΣΤΕ. Αρμόδιος φορέας είναι το ΥΝΑΝΠ όπως δηλώθηκε, ωστόσο δεν έχει ακόμη συσταθεί η σχετική αρχή που θα εξετάζει τις καταγγελίες και έτσι διατυπώνονται από την συγκεκριμένη εταιρεία τα εξής ενδιαφέροντα ερωτήματα: Όταν απεκδύεται η ΡΑΛ από κάποιες αρμοδιότητες και δεν είναι το ΥΝΑΝΠ ακόμη έτοιμο να τις αναλάβει, αυτές οι αρμοδιότητες δεν πρέπει να αποδοθούν σε μια άλλη ανεξάρτητη αρχή, όπως προβλέπεται σαφώς από το άρθρο 16 του Κανονισμού; Είναι δυνατόν το ΥΝΑΝΠ να είναι ο αρμόδιος φορέας που νομοθετεί, που διαχειρίζεται έμμεσα τους λιμένες και που τελικά εξετάζει τις καταγγελίες κατά της διαχείρισής τους; Ο Κανονισμός δεν είχε αυτό το πνεύμα και ούτε αυτό που σήμερα δεν δύναται θεσμοθετικά να ολοκληρωθεί, μπορεί να καλύψει τις ανάγκες του Κανονισμού, για αυτό και υφίσταται τέτοιο κενό νόμου⁵²¹.

Είναι γνωστό, επισήμανε η North Aegean Slops AE, πως στο ΥΝΑΝΠ έχουν παραπεμφθεί πάρα πολλές ενδικοφανείς προσφυγές από την ΡΑΛ, και δεν υπάρχουν απαντήσεις σε αυτές, μάλλον γιατί δεν υπάρχει η αρμόδια αρχή για να τις εξετάσει. Οποιαδήποτε αρχή πρέπει να είναι ανεξάρτητη και να υπάρχει κάποιος ουσιαστικός λειτουργικός διαχωρισμός μεταξύ της διεκπεραίωσης των καταγγελιών και της κυριότητας, της χρήσης και της διαχείρισης των λιμένων. Στόχος πρέπει να είναι να υπάρχει πλήρη διαφάνεια στην εφαρμογή του Κανονισμού. Απεναντίας καταργήθηκαν οι αρμοδιότητες της ΡΑΛ και ανακλήθηκαν προηγούμενες δεσμευτικές Οδηγίες της. Η North Aegean Slops AE απορεί πως κατέληξε ο νομοθέτης μετά την κατάργηση του άρθρου 105, να υποχρεώνει τους φορείς για παράταση των συμβάσεων, αντί το να προχωρήσουν σε προβλεπόμενες διαγωνιστικές διαδικασίες με βάση δυο βασικά νομοθετήματα της Ελλάδας, που έχουν υιοθετήσει την ευρωπαϊκή ενωσιακή νομοθεσία. Δεν είναι αντιληπτός και κατανοητός ο λόγος να υποχρεούνται οι φορείς στο να οδηγούνται σε απευθείας αναθέσεις αντί για τη τήρηση της νομοθεσίας, ιδίως όταν αναλαμβάνουν τη διοίκηση φορείς που

⁵²⁰ Βλ. και Κεφάλαιο 4.

⁵²¹ North Aegean Slops A.E., Εισήγηση της Αναστασίας Τζιότζιου ως εκπροσώπου της North Aegean Slops A.E. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Νομικό πλαίσιο ανάθεσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων στα λιμάνια*, Νοέμβριος 2021.

ρυθμίζουν τα της διαχείρισης αποβλήτων εν προκειμένω πανελλαδικώς. Δεν έχει θεσμοθετηθεί ανεξάρτητη αρχή για να κατατεθούν τα υπομνήματα που καταγγέλλουν την πρακτική των περισσότερων λιμένων να επιλέγουν την εξαίρεση για περιορισμό των παρόχων στην λιμενική υπηρεσία της συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου. Η εκπρόσωπος της North Aegean Slops AE κατέληξε πως δεν νοείται εντός ενός φιλελεύθερου πλαισίου οικονομίας και επιχειρηματικότητας να μην προστατέψει το κράτος τον ελεύθερο ανταγωνισμό, την διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και όλοι μαζί, δηλαδή οικονομικοί φορείς, φορείς διαχείρισης λιμένων, χρήστες λιμένων και εποπτεύουσες αρχές να συνυπάρχουν και να διασφαλίζεται έτσι η προστασία του περιβάλλοντος με τον πλέον συμφέροντα για όλους τρόπο μέσω του ελεύθερου ανταγωνισμού, με στόχο την αειφόρα ανάπτυξη και την προαγωγή της οικονομίας, χωρίς καμία παροχή μονοπωλιακών προτερημάτων, προοπτική που επιβαρύνει οπωσδήποτε τον ελεύθερο ανταγωνισμό⁵²².

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον ανέκυψε από την εισήγηση του Λάμπρου Μπαθρέλλου, επιστημονικού συμβούλου της εταιρείας Τεχνικής Προστασίας και Περιβάλλοντος Α.Ε. (EPE A.E.⁵²³), που δραστηριοποιείται στη συλλογή και διαχείριση στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων και την οποία εκπροσώπησε στη τηλεδιαβούλευση ο προαναφερόμενος. Η EPE AE ανέλυσε την υπηρεσία της συλλογής αποβλήτων πλοίων στους ελληνικούς λιμένες και τον Κανονισμό 2017/352⁵²⁴. Αρχικά η συγκεκριμένη εταιρεία ανέφερε πως βάσει των 6 Παραρτημάτων της MARPOL, υποχρεούνται οι λιμένες να έχουν μεριμνήσει ώστε να είναι δυνατή η παραλαβή των αποβλήτων πλοίων, με απώτερο σκοπό να μην αναγκάζονται τα πλοία να τα απορρίπτουν στο περιβάλλον. Στην Ελλάδα, κατ' έθιμο όταν γίνεται αναφορά στα στερεά απόβλητα, πρόκειται κυρίως για το Παράρτημα 5 της MARPOL (απορρίμματα) και σε ένα λιγότερο βαθμό για το Παράρτημα 6 που σχετίζεται με την ατμοσφαιρική ρύπανση. Όταν γίνεται αναφορά στα υγρά απόβλητα, πρόκειται κυρίως για απόβλητα του 1^{ου} Παραρτήματος (πετρελαιοειδή απόβλητα) και λιγότερο για το Παράρτημα 4 (βοθρολύματα) και για το Παράρτημα 2 (επιβλαβείς ουσίες χύδην).

⁵²² North Aegean Slops A.E., Εισήγηση της Αναστασίας Τζιότζιου ως εκπροσώπου της North Aegean Slops A.E. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Νομικό πλαίσιο ανάθεσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων στα λιμάνια*, Νοέμβριος 2021.

⁵²³ Environmental Protection Engineering A.E., εν συντομία E.P.E. A.E.

⁵²⁴ Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. (EPE A.E.), Εισήγηση του Λάμπρου Μπαθρέλλου ως εκπροσώπου της EPE A.E. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων πλοίων στους Ελληνικούς Λιμένες και Κανονισμός (ΕΕ) 352/2017*, Νοέμβριος 2021.

Την τελευταία 20ετία, σύμφωνα με την ΕΡΕ ΑΕ, οι Οργανισμοί Λιμένων ΑΕ επιλέγουν την ανάθεση των λιμενικών ευκολιών συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, μέσω δημοσίων διαγωνιστικών διαδικασιών που κατατείνουν σε πολυετείς συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ή παραχώρησης παροχής υπηρεσιών κατ' αποκλειστικότητα σε έναν ανάδοχο, δηλαδή καταλήγουν στη διαμόρφωση των λεγόμενων ενδολιμενικών μονοπωλίων. Το πλήθος των παρόχων ανά λιμένα είναι ένας αποκλειστικός πάροχος για στερεά και ένας για υγρά απόβλητα, οι οποίοι είναι μη ανταγωνιζόμενοι μεταξύ τους λόγω διαφορετικού αντικειμένου. Με τον καιρό ανέκυψαν προβλήματα από αυτή την τακτική της τελευταίας 20ετίας, καθώς εκμηδενίστηκε ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός μέσω της αποκλειστικότητας, η αγορά διαρθρώθηκε ολιγοπωλιακά (δυσοπωλιακές συνθήκες πανελλαδικά) και οι νέες επιχειρήσεις συνάντησαν εμπόδια εισόδου λόγω των «υπερβολικών», κατά τον κ. Μπαθρέλλο, προδιαγραφών στις διακηρύξεις. Επιπρόσθετα η αγορά είναι μακροχρόνια κλειστή με συμβάσεις κατ' ελάχιστο 5ετίας και πολυετείς παράτυπες παρατάσεις, οι χρήστες διαμαρτύρονται για τη μη δυνατότητα επιλογής παρόχου υπηρεσιών μέσω μιας λίστας διαπιστευμένων εταιρειών και η εικόνα της ελληνικής αγοράς είναι αντίθετη από το σύνολο των λιμένων της ΕΕ μιας και υπερσυγκεντρώθηκαν μερίδια της αγοράς σε ελάχιστες εταιρείες.

Η ΕΡΕ ΑΕ παράλληλα υπογράμμισε πως προς το τέλος του 2021 η εταιρεία Antipollution ήταν πάροχος στερεών αποβλήτων σε 12 λιμένες, η Κοινοπραξία ΕΡΕ-ΑΡΣΗ σε 1 λιμένα και η εταιρεία North Aegean Slops σε 3 λιμένες. Στην παροχή συλλογής και διαχείρισης υγρών αποβλήτων, περίπου στα τέλη του 2021, η εταιρεία ΗΕC ήταν ο πάροχος σε 14 λιμένες και η North Aegean Slops σε 2 λιμένες. Εντούτοις στους ευρωπαϊκούς λιμένες, την ίδια χρονική περίοδο, υπήρχε πλήθος παρόχων στα στερεά απόβλητα σε καθεστώς άμεσου ενδολιμενικού ανταγωνισμού ανά λιμένα, κατά την ΕΡΕ ΑΕ. Ο εκπρόσωπος της ΕΡΕ ΑΕ παρουσίασε, κατά την εισήγησή του, στοιχεία και πληροφορίες αναφορικά με την κατάσταση που επικρατούσε τότε στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Ειδικότερα στο λιμάνι του Ρότερνταμ δραστηριοποιούνταν 13 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 12 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Αμβέρσας 10 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 8 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Αμβούργου 10 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 6 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Άμστερνταμ 15 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 13 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Χάβρης 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 7 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Βρέμης 2 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 4 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Στοκχόλμης 7 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 9 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Ζέμπρουγκε 10 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 12 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Μασσαλίας 8 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 4 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Γκέτεμποργκ 6 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 9 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Μπρίστολ 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 11 πάροχοι υγρών αποβλήτων,

στο λιμάνι του Γιβραλτάρ 7 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 6 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Λόβεστοφ 8 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 5 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Ταλίν 7 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 4 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Κορκ 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 2 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Σπλιτ 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 2 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Χιχόν 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 2 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Βαρκελώνης 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 2 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Κοπεγχάγης 2 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 2 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Βαλένθια 2 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 2 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Γάνδης 6 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 5 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Τριέστης 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 5 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Κορούνια 5 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 3 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Βαλέτα 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 2 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Γένοβα 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 6 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Αλτζεσίρας 3 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 3 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι της Νάπολι 4 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 6 πάροχοι υγρών αποβλήτων, στο λιμάνι του Μπάρι 4 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 4 πάροχοι υγρών αποβλήτων και στο λιμάνι της Ανκόνα 5 πάροχοι στερεών αποβλήτων και 2 πάροχοι υγρών αποβλήτων.

Κατά συνέπεια η ΕΡΕ ΑΕ ανέφερε πως δεν είναι δυνατόν να έχουν αναπτυχθεί με τέτοιο τρόπο οι ελληνικοί λιμένες ώστε να απέχουν τόσο και να διαφοροποιούνται σημαντικά από την υπόλοιπη Ευρώπη. Η ΙΑΡΗ⁵²⁵ σε Οδηγία της τόνισε να μην προβαίνουν τα μέλη της, δηλαδή τα λιμάνια, σε ρυθμίσεις με έναν πάροχο, αλλά να εξασφαλίσουν πως η δραστηριότητα παρέχεται σε εμπορική βάση και όχι σε βάση αποκλειστικότητας, όπως γνωστοποίησε ο κ. Μπαθρέλλος. Στην πρόδρομη του Κανονισμού 2017/352 αναφορά της ΕΕ επισημάνθηκε πως ο Κανονισμός θα καταφέρει να καταστήσει ευκολότερη την είσοδο στην αγορά νέων παρόχων ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών.

Όσον αφορά την αποτύπωση, από την ΕΡΕ ΑΕ, της ελληνικής αγοράς για τα έτη 2020 και 2021, ο Πειραιάς δεν αποδέχτηκε την υπαγωγή στον Κανονισμό λόγω ειδικού καθεστώτος⁵²⁶, η ΣΕΠ (ΡCT) ανακοίνωσε την πρόθεση μείωσης παρόχων μέχρι αποκλειστικότητας, η Θεσσαλονίκη ανακοίνωσε πρόθεση μείωσης παρόχων μέχρι αποκλειστικότητας, η Πάτρα εξέδωσε απόφαση μείωσης παρόχων μέχρι αποκλειστικότητας, η Ηγουμενίτσα ανακοίνωσε πρόθεση μείωσης παρόχων μέχρι αποκλειστικότητας, το Ηράκλειο ήταν σε

⁵²⁵ International Association of Ports and Harbors.

⁵²⁶ Η ΕΡΕ ΑΕ επισημαίνει πως τουλάχιστον αυτό ανέφερε ο ΟΛΠ, εγγράφως, κατά την παροχή στοιχείων και απόψεων στη ΡΑΛ με έγγραφό του, αντικρούοντας καταγγελίες που υπήρχαν σχετικά με τη σύμβαση στα απόβλητα και την μη εφαρμογή του Κανονισμού.

αναμονή λήξης προϋφιστάμενων συμβάσεων, η Χαλκίδα εξέδωσε απόφαση μείωσης παρόχων μέχρι αποκλειστικότητας και δημοσίευσε διαγωνισμό, η Κέρκυρα ανακοίνωσε πρόθεση μείωσης παρόχων μέχρι αποκλειστικότητας (παρατάσεις συμβάσεων από το 2009), ο Βόλος ανακοίνωσε άνοιγμα της αγοράς μέσω διαβούλευσης για τις ελάχιστες απαιτήσεις ωστόσο ανακάλεσε τη διαδικασία, η Ελευσίνα ανακοίνωσε άνοιγμα της αγοράς μέσω διαβούλευσης για τις ελάχιστες απαιτήσεις, η Ραφήνα ήταν σε αναμονή λήξης προϋφιστάμενων συμβάσεων, το Λαύριο ήταν σε αναμονή λήξης προϋφιστάμενων συμβάσεων και η Καβάλα ήταν σε αναμονή λήξης προϋφιστάμενων συμβάσεων. Οι ελληνικοί λιμένες 2,5 έτη μετά την υποχρεωτική εφαρμογή του Κανονισμού, δεν τον έχουν εφαρμόσει και είτε συνεχίζουν παλαιότερες συμβάσεις που δεν έχουν λήξει είτε προβαίνουν σε πολυετείς παράνομες παρατάσεις μεγάλης διάρκειας και οικονομικού κύκλου. Ακόμη και το άρθρο 25 του Ν. 4770/2021 σχετικά με παρατάσεις κατά παρέκκλιση της εθνικής νομοθεσίας δεν καλύπτει τους λιμένες, επειδή τα ποσά είναι τόσο μεγάλα που είναι εκτός ορίων της εθνικής νομοθεσίας. Οι ελληνικοί λιμένες (σε αντίθεση με όλους τους ευρωπαϊκούς) συστηματικά επικαλούνται τις διατάξεις παρέκκλισης του άρθρου 6 του Κανονισμού 2017/352 για χρήση της δυνατότητας περιορισμού του πλήθους των παρόχων. Στον Κανονισμό περιγράφονται περιοριστικά οι λόγοι για υπαγωγή σε ειδικές εξαιρέσεις και σχεδόν άπαντες οι ελληνικοί λιμένες συνομολογούν ανακριβή ή προσχηματικά προβλήματα για να αποφασίσουν την πλέον ακραία μορφή παρέκκλισης που παρακάμπτει τον άμεσο ανταγωνισμό και την ελευθερία δραστηριοποίησης που εισήχθη με τον Κανονισμό. Η προβλεπόμενη διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης των προθέσεων περιορισμού παρόχων έχει εκφυλιστεί σε τυπική άνευ ουσίας ενέργεια, διότι ως σήμερα ουδέποτε αντικρούονται ή σχολιάζονται οι παρατηρήσεις όσων συμμετέχουν με τα κατατιθέμενα υπομνήματα. Τηρείται έτσι το γράμμα του Κανονισμού, αλλά καταστρατηγείται το πνεύμα του, σύμφωνα με την ΕΡΕ ΑΕ.

Οι φορείς διαχείρισης λιμένων, όπως έχει διαπιστώσει η ΕΡΕ ΑΕ, επικαλούνται συνήθως αβάσιμα επιχειρήματα. Εκφράζει την άποψη πως σχετικά με την έλλειψη (ή τη σπανιότητα) χώρων δεν υφίσταται καμία ενωσιακή ή εθνική διάταξη που να ορίζει υποχρέωση του φορέα για παραχώρηση χερσαίας ή θαλάσσιας λιμενικής ζώνης στους παρόχους υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων (ούτε δωρεάν, ούτε μέσω μίσθωσης). Υποστηρίζει πως στους λιμένες της ΕΕ, η συντριπτική πλειοψηφία των παρόχων συλλογής αποβλήτων πλοίων, έχουν εγκατάσταση στάθμευσης του εξοπλισμού τους, σε γειτνίαση ίσως, άλλα πάντως εκτός των λιμένων που εξυπηρετούν. Ομοίως η επεξεργασία των αποβλήτων πλοίων γίνεται σχεδόν πάντοτε σε χερσαίες υποδομές εκτός λιμενικής ζώνης. Οι λόγοι είναι κοστολογικοί. Δεν μπορεί ο φορέας διαχείρισης λιμένα να αρνείται τη δυνατότητα δραστηριοποίησης σε πάροχο, διότι ο λιμένας δεν δύναται να εξασφαλίσει παροχή που ούτε απαιτείται κανονιστικά, ούτε και ο πάροχος ζητά. Οι υπηρεσίες συλλογής

αποβλήτων παρέχονται μεν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, αλλά δεν είναι άμεσης επέμβασης όπως η Αστυνομία, το Λιμενικό, η Πυροσβεστική ή το ΕΚΑΒ για να πρέπει να βρίσκονται οι εγκαταστάσεις στάθμευσης και τα οχήματα εντός λιμενικής ζώνης. Ο μεγαλύτερος σε κύκλο εργασιών λιμένας της Ελλάδας (δηλαδή η ΣΕΠ) δεν έχει παραχωρήσει καθόλου χερσαίο ή θαλάσσιο χώρο σε πάροχο αποβλήτων πλοίων, δίχως να υπάρχει πρόβλημα στην παροχή των υπηρεσιών. Επίσης η παράδοση των αποβλήτων πλοίων γίνεται μετά από καθορισμένο ραντεβού, ήδη γνωστού 24 ώρες τουλάχιστον πριν από την άφιξη του πλοίου (Οδηγία 2019/883 και Οδηγία 2000/59, στο άρθρο 6 για την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων). Η παράδοση γίνεται σχεδόν πάντα σε κινητά μέσα και εξοπλισμό είτε χερσαία όπως απορριμματοφόρα, ανατρεπόμενα φορτηγά, οχήματα μεταφοράς container, ειδικά φορτηγά ψυγεία και φορτηγά βυτία, είτε πλωτά όπως απορριμματοφόρες, φορτηγίδες και δεξαμενοστέπια. Συνεπώς δύνανται να εισέλθουν στο λιμένα να παραλάβουν απόβλητα και να εξέλθουν. Στον Κανονισμό (στο άρθρο 6) ρητά αναφέρεται ότι η επίκληση του λόγου της έλλειψης χώρων πρέπει να στηρίζεται σε αποφάσεις ή σχέδια αρμόδιων Δημοσίων Αρχών κάτι που η ΕΡΕ ΑΕ υποστηρίζει πως δεν συμβαίνει. Τα Master Plans των λιμένων στα οποία γίνεται συνήθως επίκληση δεν επισημαίνουν κάτι σχετικό. Προφανώς είναι, κατά την ΕΡΕ ΑΕ, προσχηματική και αβάσιμη η επίκληση έλλειψης χώρων, όταν ταυτόχρονα ο φορέας διαχείρισης λιμένα προκηρύσσει δημόσια μίσθωση αναξιοποίητων χώρων του ή φύλαξη δεκάδων στρεμμάτων αναξιοποίητων στεγασμένων και υπαίθριων βιομηχανικών εκτάσεων.

Συνεχίζοντας την ανάλυσή του ο εκπρόσωπος της ΕΡΕ ΑΕ, αναφέρει ένα άλλο πρόβλημα που προβάλλεται από τους φορείς διαχείρισης λιμένων, το οποίο είναι η αύξηση της οδικής κυκλοφορίας. Τα απόβλητα δεν παράγονται από τους παρόχους συλλογής, αλλά από τα ίδια τα πλοία. Συνεπώς οι περισσότεροι του ενός παρόχου, δεν αυξάνουν τις ποσότητες ούτε τα δρομολόγια, απλώς μόνον διαμοιράζεται το μεταφορικό έργο σε περισσότερες εταιρείες. Η ΕΡΕ ΑΕ ισχυρίζεται πως άλλες λιμενικές υπηρεσίες, όπως η τροφοδοσία και ο εφοδιασμός πλοίων, γίνονται από ελεύθερο πλήθος παρόχων κατά την επιθυμία του πλοίου δίχως ποτέ ουδείς φορέας διαχείρισης λιμένα να περιορίζει το πλήθος των εισερχομένων προμηθευτών του, επικαλούμενος δήθεν ζητήματα κυκλοφοριακού φόρτου. Το πλήθος των παρόχων στην ελληνική αγορά δεν είναι τεράστιο, όπως παρελκυστικά υπονοούν οι φορείς διαχείρισης. Στην Ελλάδα σε Οργανισμούς λιμένα δραστηριοποιούνται μόλις 3 εταιρείες στα στερεά απόβλητα και 2 στα υγρά, όπως αναλύθηκε προηγουμένως από την ΕΡΕ ΑΕ. Η γειννίαση με την πόλη είναι χαρακτηριστικό σχεδόν σε όλους τους ευρωπαϊκούς λιμένες, καθότι τα λιμάνια αναπτύχθηκαν μέσα στις πόλεις ή οι πόλεις επεκτάθηκαν γύρω από τα λιμάνια. Τα τυχόν κυκλοφοριακά προβλήματα δεν υπάγονται στους εξαντλητικά αναφερόμενους λόγους μείωσης του πλήθους των παρόχων του άρθρου 6 του Κανονισμού.

Επιπρόσθετα αναφέρονται, από τους φορείς διαχείρισης λιμένων, προβλήματα ασφαλείας – security λόγω του προτύπου ISPS. Η εφαρμογή συστήματος διαχείρισης security σε έναν λιμένα κατά το πρότυπο ISPS αποτελεί εγγύηση μη διακινδύνευσης ή τρώσης της ασφάλειας, ανεξαρτήτως του πλήθους των οχημάτων που διακινούνται στο λιμένα. Συνεπώς το ISPS είναι επιχείρημα μη ύπαρξης ζητημάτων ασφαλείας και όχι το αντίθετο, όπως παρελκυστικά προβάλλεται από τους φορείς σύμφωνα με την ΕΡΕ ΑΕ. Το πλήθος των διακινουμένων οχημάτων στους λιμένες (αφίξεις και αναχωρήσεις) καθημερινά δεν μπορεί να συγκριθεί με τα οχήματα των παρόχων υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων, που είναι πάντα τα ίδια και εκ των προτέρων γνωστά. Ουδείς φορέας διαχείρισης λιμένα επικαλείται προβλήματα ασφαλείας για να μειώσει το πλήθος των υπηρεσιών τροφοδοσίας καυσίμου (υπηρεσίας υπαγόμενης στον Κανονισμό 2017/352) που ομοίως γίνεται με χερσαία (βυτία) και πλωτά (δεξαμενόπλοια) μέσα. Οι φορείς διαχείρισης λιμένα επικαλούνται το φερόμενο θέμα ασφαλείας (security) τεχνηέντως παρουσιάζοντας ένα πιθανό ζήτημα διοικητικής αδυναμίας τους ως δήθεν πρόβλημα ασφάλειας των λιμενικών υπηρεσιών, μόνο για να στηρίξουν αβάσιμα στο άρθρο 6, την απόφασή τους. Η ΕΡΕ ΑΕ υπογραμμίζει πως το ISPS είναι ένα σύστημα που διασφαλίζει την ασφαλεία ανεξαρτήτως του πλήθους των οχημάτων που διακινούνται στα λιμάνια.

Στη συνέχεια ανακύπτουν από τους φορείς προβλήματα διοικητικών ελέγχων και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Οι φορείς εισπράττουν έσοδα ειδικά για να καλύψουν το διοικητικό κόστος αυτών των ελέγχων αναφορικά με τις παραδόσεις αποβλήτων και την εποπτεία του συστήματος. Οι περισσότεροι του ενός παρόχου ανά κατηγορία αποβλήτου δεν αυξάνουν ουσιαστικά το διοικητικό άγχος, αφού τα έγγραφα τεκμηρίωσης ανά παράδοση παραμένουν τα ίδια απλώς διαφοροποιούνται τα λογότυπα των παρόχων, όπως ισχυρίζεται η ΕΡΕ ΑΕ. Το πλήθος των ελέγχων είναι ευθέως ανάλογο του πλήθους των παραδόσεων και αυτό με τη σειρά του ανάλογο του πλήθους αφίξεων πλοίων και δεν εξαρτάται από το πλήθος των παρόχων. Η τυχόν αδυναμία ή η δυσκολία ελέγχων των εγγράφων και διαδικασιών της δραστηριότητας, δεν σχετίζεται με την περιβαλλοντική βιωσιμότητα αλλά με τη διοικητική ανεπάρκεια του φορέα διαχείρισης λιμένα. Οι φορείς λησμονούν ότι τα γραφεία ευκολιών αποβλήτων τους επανδρώνονται από προσωπικό του παρόχου υπηρεσιών, ετοιμάζοντας σχεδόν όλη τη γραφειοκρατική εργασία τελών αποβλήτων, αποδείξεων παραλαβής, εντύπων αναγνώρισης και τη σχετική τους αρχειοθέτηση. Τα προβλήματα διοικητικών ελέγχων και τεκμηρίωσης δεν ανήκουν στους εξαντλητικά αναφερόμενους λόγους μείωσης του πλήθους των παρόχων.

Άλλο επικαλούμενο επιχείρημα από τους φορείς είναι η δήθεν διακινδύνευση της ποιότητας και η αύξηση των τιμών. Η ύπαρξη χαμηλότερης ποιότητας και υψηλότερων τιμών σε συνθήκες άμεσου ενδολιμενικού ανταγωνισμού σε σύγκριση με συνθήκες αποκλειστικότητας και θεσπισμένων μονοπωλίων,

αποτελεί επιστημονικά αβάσιμο ισχυρισμό κατά τον εκπρόσωπο της ΕΡΕ ΑΕ. Ο άμεσος υγιής ανταγωνισμός σε κάθε περίπτωση, άρα και ενδολιμενικά, προάγει την βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και τη μείωση των τιμών. Κάθε φορέας διαχείρισης λιμένα έχει τη δυνατότητα να θέσει ελάχιστες απαιτήσεις για τους παρόχους ώστε να διασφαλίσει την ποιότητα, ενώ καθορίζει ο ίδιος τα πάγια λιμενικά τέλη αποβλήτων και ενδεχομένως δύναται να θέσει μέγιστες ονομαστικές ή ενδεικτικές τιμές παροχής υπηρεσιών και επ' αυτών οι δραστηριοποιούμενοι πάροχοι να παρέχουν εκπτώσεις. Το επιχείρημα ότι οι λιμένες της Βόρειας Ευρώπης με άμεσα ανταγωνιζόμενους πλείονες του ενός παρόχους, έχουν υψηλότερες τιμές αυτών στους ελληνικούς λιμένες, αποτελεί παρελκυστική γενίκευση που δε λαμβάνει υπόψη το γενικό επίπεδο τιμών, αγαθών, υπηρεσιών και μισθών των άλλων χωρών (πχ. τον βασικό μισθό, το κόστος διάθεσης αποβλήτων και το επίπεδο τιμών των αγαθών). Η ΕΡΕ ΑΕ θεωρεί πως η ανυπαρξία καταγγελιών ανεπάρκειας στα ελληνικά λιμάνια δεν συνιστά κριτήριο επιτυχίας των μονοπωλιακών συνθηκών καθώς υπάρχουν διαμαρτυρίες για τις τιμές (και δικαστικές εμπλοκές ενίοτε), ενώ οι ίδιες οι υψηλές τιμές συνιστούν μορφή ανεπάρκειας. Η αναφορά ύπαρξης 5-10 καταγγελιών ανεπάρκειας στο σύστημα GISIS, την τελευταία 3ετία στα ευρωπαϊκά λιμάνια, δεν συνιστά απόδειξη ότι αυτές ούτε σχετίζονται ή θεραπεύονται είτε με την ύπαρξη πλειόνων παρόχων είτε μονοπωλιακών συνθηκών αντίστοιχα. Δεν προκύπτει δηλαδή σχέση αιτίας με το αποτέλεσμα. Άλλωστε οι λιμένες του Διευρωπαϊκού δικτύου ανέρχονται σε 350 συνολικά. Αιτιάσεις των λιμένων σχετικά με την οικονομική βιωσιμότητα των υπηρεσιών λόγω απαίτησης επενδύσεων, δεν μπορεί να δικαιολογήσουν νόμιμα τη μείωση των παρόχων, διότι τέτοιες πρακτικές συνιστούν ανεπίτρεπτο εμπορικό προστατευτισμό σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς. Ούτε η ποιότητα ούτε οι τιμές των υπηρεσιών, ούτε η επιλογή του βέλτιστου μοντέλου για το χρήστη υπάγονται στους εξαντλητικά αναφερόμενους λόγους μείωσης του πλήθους των παρόχων του άρθρου 6 του Κανονισμού.

Ένα ακόμη αβάσιμο, κατά την ΕΡΕ ΑΕ, επιχείρημα είναι η διακινδύνευση τελωνειακών παραβάσεων και η συναγόμενη παραβατική συμπεριφορά. Οι τελωνειακοί έλεγχοι αφορούν την ΑΑΔΕ και το Υπουργείο Οικονομικών και δεν σχετίζονται με ευθύνες ή αρμοδιότητες του φορέα διαχείρισης λιμένα. Αν ευσταθεί η λογική διακινδύνευσης τελωνειακών παραβάσεων σε καθεστώς πολλαπλών παρόχων, θα έπρεπε ο λιμένας να περιορίσει το πλήθος των παρόχων τροφοδοσίας καυσίμων ή τροφοφοδίων, όμως αυτό ουδέποτε συνέβη. Η πιθανολογούμενη παραβατική συμπεριφορά στην περιβαλλοντικά σύννομη διαχείριση των αποβλήτων από τους πολλαπλούς παρόχους σε σύγκριση με θεσπισμένες συνθήκες αποκλειστικότητας αποτελεί λογικό άλμα, αφού σχετίζεται με ελέγχους που οφείλει να διεξάγει ο φορέας διαχείρισης λιμένα (ενδολιμενικά) αλλά κυρίως και οι λοιπές δημόσιες αρχές (υπηρεσίες περιβάλλοντος) εκτός λιμενικής ζώνης, δηλαδή είναι θέμα διοικητικής επάρκειας όχι περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Τέλος δεν υπάγονται τόσο η

διακινδύνευση τελωνειακών παραβάσεων όσο και η παραβατική συμπεριφορά στους εξαντλητικά αναφερόμενους λόγους μείωσης του πλήθους των παρόχων του άρθρου 6 του Κανονισμού.

Ο εκπρόσωπος της ΕΡΕ ΑΕ επίσης σχολιάζει πως οι πάροχοι των λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να παράσχουν τις υπηρεσίες τους σε θαλάσσιους λιμένες που εμπίπτουν στον Κανονισμό 2017/352, εντούτοις θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα η εν λόγω ελευθερία να ασκείται υπό ορισμένους όρους. Κάθε περιορισμός του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να αιτιολογείται με σαφείς και αντικειμενικούς λόγους και να μην δημιουργεί δυσανάλογα εμπόδια στην αγορά. Η δυνατότητα επιβολής ελάχιστων απαιτήσεων και περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που συνεχίζουν να διαθέτουν τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να εμποδίζει να εξασφαλίσουν απεριόριστη ελευθερία παροχής υπηρεσιών στους λιμένες τους. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων πλοίων στους ελληνικούς λιμένες από πλείονες του ενός παρόχους, υφίσταται ως ρητή κανονιστική πρόβλεψη. Η υποχρέωση συνθηκών ανοικτής αγοράς και άμεσου ανταγωνισμού ισχύει με όμοιο τρόπο στα απόβλητα πλοίων όπως και για τις άλλες λιμενικές υπηρεσίες (πχ εφοδιασμού με καύσιμο, ρυμούλκησης κλπ.) Η καθολική συνέχιση του σημερινού μοντέλου αποκλειστικών αναθέσεων, είναι αντίθετη στον Κανονισμό και θα δημιουργήσει ζητήματα στη συμμόρφωση της Ελλάδας με την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Οι υπόλοιποι λιμένες στην Ευρώπη είναι ήδη εναρμονισμένοι με την ύπαρξη συνθηκών ανοικτής αγοράς υγιούς ανταγωνισμού, δίχως εμπόδια εισόδου. Μετά τη μεταβίβαση της αρμοδιότητας εποπτείας του Κανονισμού από τη ΡΑΛ (Ιανουάριος 2021) και την ανάθεσή της στο ΥΝΑΝΠ κάθε διερεύνηση καταγγελίας έχει διακοπεί στην Ελλάδα (κατά παράβαση του άρθρου 16 του Κανονισμού), καθότι απαιτείται αλλαγή οργανογράμματος στο ΥΝΑΝΠ με νέο Προεδρικό Διάταγμα. Το ΥΝΑΝΠ είναι πλέον το μόνο αρμόδιο για την εποπτεία εφαρμογής του Κανονισμού 2017/352. Ο εκπρόσωπος της ΕΡΕ ΑΕ επιδιώκοντας την αναζήτηση απαντήσεων, απηύθυνε στη συνέχεια τα εξής ερωτήματα: Πως αντιλαμβάνεται το Υπουργείο την αρμοδιότητα αυτή όταν όχι μόνο έχει «παγώσει» την διοικητική εξέταση εκκρεμών από 2ετίας επώνυμων καταγγελιών που έτυχαν ενδελεχούς επεξεργασίας από τη ΡΑΛ αλλά (το Υπουργείο) αρνείται και να υποδείξει ποια οργανική του μονάδα έχει επιφορτιστεί με αυτές τις υποθέσεις; Δεν συνιστά αυτό σαφή παράβαση του άρθρου 16 του Κανονισμού με τίτλο «Διεκπεραίωση καταγγελιών»; Οι φορείς διαχείρισης λιμένων, μέλη της ΕΛΙΜΕ, αποφάσισαν ή δημοσίευσαν πρόθεση περιορισμού παρόχων αποβλήτων πλοίων μέχρι αποκλειστικότητας. Όμως η ΕΡΕ ΑΕ τόνισε πως στα συμβούλια χρηστών ανέφεραν μετά τις διαμαρτυρίες ότι μπορεί η απόφασή τους να ήταν εσφαλμένη δίχως όμως να την ανακαλούν. Επίσης, με βάση τα λεγόμενα του εκπροσώπου της ΕΡΕ ΑΕ, οι φορείς διαχείρισης λιμένων ανέφεραν ότι θα δραστηριοποιηθούν όλοι όσοι έχουν τα προσόντα, ενώ οι ίδιοι έθεσαν σε διαβούλευση μείωση πλήθους παρόχων μέχρι αποκλειστικότητας. Ο

εκπρόσωπος της ΕΡΕ ΑΕ ολοκλήρωσε την εισήγησή του, αναρωτώμενος αν ισχύουν οι δηλώσεις των φορέων στα οικεία συμβούλια χρηστών λιμένα ή οι προηγούμενες δημοσιευμένες προθέσεις και οι αποφάσεις τους⁵²⁷.

Ο λόγος έπειτα δόθηκε στην Γεωργία Ρέππα, η οποία είναι Διευθύντρια έρευνας και ανάπτυξης στην εταιρεία «HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER», την οποία και εκπροσώπησε. Η εταιρεία ΗΕC ΑΕ εστιάζει κυρίως στην παροχή υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης υγρών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων. Η εκπρόσωπος της ΗΕC ΑΕ ανέλαβε να μιλήσει για τις περιβαλλοντικές υποδομές λιμένα⁵²⁸. Η ουσία του περιεχομένου της εισήγησης της εκπροσώπου της ΗΕC ΑΕ, που σχετίζεται με το θέμα της παρούσας εργασίας, είναι πως η ανάδειξη ενός αναδόχου μέσω διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας έχει αδικαιολογήτως δαιμονοποιηθεί και στοχοποιηθεί αρνητικά. Απεναντίας, σύμφωνα με την ΗΕC ΑΕ, η διαγωνιστική διαδικασία ενισχύει τον υγιή ανταγωνισμό.

Αφού ολοκληρώθηκαν όλες οι εισηγήσεις της ανωτέρω τηλεδιαβούλευσης, στο πλαίσιο των ερωτήσεων και του διαλόγου των συμμετεχόντων, ο εκπρόσωπος της ΕΡΕ ΑΕ έθεσε τα εξής ερωτήματα προς το ΥΝΑΝΠ: Γιατί ο ορισμός αποβλήτων πλοίων της ΚΥΑ 3122/2021, σύμφωνα με τον οποίο παράγονται κατά την λειτουργία του πλοίου, δεν συμπίπτει με τον ορισμό της Οδηγίας 2019/883 (με την οποία ΚΥΑ γίνεται υιοθέτηση της συγκεκριμένης Οδηγίας στην Ελλάδα) σύμφωνα με τον οποίο παράγονται κατά το δρομολόγιο του πλοίου; Ποιες είναι οι οργανικές μονάδες του ΥΝΑΝΠ που είναι αρμόδιες για τη διεκπεραίωση καταγγελιών και ποια είναι η προβλεπόμενη διαδικασία στο άρθρο 16 του Κανονισμού; Τα συγκεκριμένα ερωτήματα τα απηύθυνε προς τους τότε Νομικούς Συμβούλους του ΥΝΑΝΠ, την Μαρία Γκούτσιου και τον Νικόλαο Συμβουλάκη, οι οποίοι εκπροσώπησαν το ΥΝΑΝΠ στην ανωτέρω τηλεδιαβούλευση. Αναφορικά με το θέμα του ορισμού για τα απόβλητα πλοίων εκείνοι απάντησαν πως στο επίσημο αγγλικό κείμενο της ευρωπαϊκής Οδηγίας, γίνεται λόγος για «waste which is generated during the service of a ship». Δεν αναφέρεται δηλαδή σε δρομολόγιο (itinerary), αλλά στη λειτουργία του πλοίου⁵²⁹.

⁵²⁷ Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. (ΕΡΕ Α.Ε.), Εισήγηση του Λάμπρου Μπαθρέλλου ως εκπροσώπου της ΕΡΕ Α.Ε. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων πλοίων στους Ελληνικούς Λιμένες και Κανονισμός (ΕΕ) 352/2017*, Νοέμβριος 2021.

⁵²⁸ ΗΕC Α.Ε., Εισήγηση της Γεωργίας Ρέππα ως εκπροσώπου της ΗΕC Α.Ε. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Περιβαλλοντικές Υποδομές Λιμένα*, Νοέμβριος 2021.

⁵²⁹ Σημειώνεται πάντως πως στην επίσημη έκδοση της ανωτέρω Οδηγίας στην ελληνική γλώσσα στον επίσημο ιστότοπο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γίνεται λόγος για όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά το δρομολόγιο πλοίου ή κατά τις εργασίες φόρτωσης, εκφόρτωσης και καθαρισμού, και τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραρτημάτων I, II, IV, V και VI της σύμβασης MARPOL καθώς επίσης και τα απόβλητα που αλιεύονται παθητικά (Ορισμός 3 του Άρθρου 2 της Οδηγίας 2019/883 για τα απόβλητα από πλοία).

Σε κάθε περίπτωση οι Νομικοί Σύμβουλοι του ΥΝΑΝΠ τόνισαν στον εκπρόσωπο της ΕΡΕ ΑΕ πως υπάρχει σαφής παραπομπή στα σχετικά Παραρτήματα της Σύμβασης MARPOL για την εξειδίκευση. Ως προς το άλλο ερώτημα απάντησαν πως αρμόδιο είναι το ΥΝΑΝΠ και κατά τεκμήριο αρμοδιότητας είναι ο σχετικός Υπουργός. Η οργανική μονάδα ανέφεραν πως είναι η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής⁵³⁰. Έκλεισαν επισημαίνοντας πως στον καινούριο Οργανισμό, ο οποίος ήταν τότε (το 2021) στο τελικό στάδιο προς αποστολή στο ΣτΕ για την απαραίτητη γνωμοδότηση εξειδικεύεται περαιτέρω αυτή η διαδικασία και στον καινούριο Οργανισμό θα καταγράφονται και κατώτερες οργανικές μονάδες, που θα επεξεργάζονται τις σχετικές καταγγελίες.

Προτού αναφερθεί το υπόλοιπο της συζήτησης, κρίνεται κατάλληλο στο συγκεκριμένο σημείο να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της πρωτογενούς έρευνας που έλαβε χώρα από τον συγγραφέα της παρούσας αναφορικά με το ζήτημα της αρμόδιας οργανικής μονάδας του ΥΝΑΝΠ για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών (σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352) και με τη θεσμοθετημένη διαδικασία που έπεται της καταγγελίας. Καταρχάς αξιολογείται πως είναι εύλογος ο προβληματισμός, εξαιτίας του ότι δεν κατέστη εφικτό να ανευρεθεί ρητώς, τόσο σε νομοθετικά κείμενα όσο και σε διοικητικές πράξεις, το ποια είναι τελικά η αρμόδια οργανική μονάδα. Κατόπιν τούτου, αναζητήθηκαν απαντήσεις μέσω τηλεφωνικών επικοινωνιών με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, με το ΥΝΑΝΠ, με τη ΡΑΛ και με τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Δι.Π.ΘΑ.Π) του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, το οποίο υπάγεται στη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Δυστυχώς ούτε οι τηλεφωνικές επικοινωνίες μπόρεσαν να συνδράμουν στη λήψη έγκυρων απαντήσεων. Εν τέλει απεστάλη στις 12-04-2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) από τον συγγραφέα της παρούσας προς τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Λιμένων, (η οποία αναγράφεται στα στοιχεία επικοινωνίας με τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων στην ιστοσελίδα του ΥΝΑΝΠ⁵³¹), απευθυνόμενο προς τον Γενικό Γραμματέα Ναυτιλίας Λιμένων. Στο ανωτέρω email αναγράφηκε πως για ακαδημαϊκό σκοπό (ο οποίος αποδείχθηκε με την επισυναπτόμενη υπογεγραμμένη δήλωση ερευνητικής μεταπτυχιακής εργασίας) ζητήθηκε απάντηση (ή έστω πληροφόρηση) στα εξής ερωτήματα: Ποια είναι η οργανική μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που είναι αρμόδια (κατόπιν κατάργησης της σχετικής αρμοδιότητας της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, η οποία ήταν στο παρελθόν η υπεύθυνη οργανική μονάδα) για τη διεκπεραίωση καταγγελιών παραβίασης των διατάξεων του Κανονισμού 2017/352 της Ε.Ε.; Ποια είναι προβλεπόμενη διαδικασία για τη σχετική

⁵³⁰ Από το 2023, όπως έχει αναφερθεί, ονομάζεται Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων.

⁵³¹ <https://www.ynanp.gr/el/ypoyrgeio/genikh-grammateia-nautilias-kai-limenwn/>

διεκπεραίωση των καταγγελιών, σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 17 του Κανονισμού 2017/352 Ε.Ε.; Παρά το γεγονός της αποστολής του ανωτέρω email, μέχρι και την παράδοση της παρούσας εργασίας δεν έχει αποσταλεί απάντηση από τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων. Με βάση τα μέχρι τώρα δεδομένα, κρίνεται επιλογικά πως είναι βάσιμος ο προβληματισμός που αναδείχθηκε από τους εκπροσώπους της North Aegean Slops ΑΕ, την ΕΡΕ ΑΕ και τον ΣΕΕΝ, διότι φαίνεται πως δεν υπάρχει ουσιαστικά κάποια αρμόδια αρχή (η ύπαρξη φαίνεται να είναι μόνο τυπική) για να εξετάσει καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 2017/352. Η μόνη θεσμοθετημένη δίοδος είναι μέσω προδικαστικών προσφυγών στην Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΔΗΣΥ) και μετέπειτα μέσω ένδικων βοηθημάτων (όπως είναι η αίτηση ακύρωσης και η αίτηση αναστολής) ενώπιον των Δικαστικών Αρχών και συγκεκριμένα ενώπιον του ΣΤΕ, λόγω γέννησης διοικητικής διαφοράς (όπως έκρινε και η πολύ πρόσφατη απόφαση ΣΤΕ 745/2024 για την ΟΛΗΓ ΑΕ).⁵³²

Τα επόμενα ερωτήματα ο εκπρόσωπος της ΕΡΕ ΑΕ τα απηύθυνε προς τους εκπροσώπους της ΕΛΙΜΕ. Αυτά ήταν τα εξής: Από που προκύπτει ότι το άρθρο 6 του Κανονισμού είναι στη διακριτική ικανότητα του λιμένα και όχι εξαίρεση – παρέκκλιση κάτω από εξαντλητικά αναφερόμενα προβλήματα; Η τοποθέτηση της ΕΛΙΜΕ ήταν μια διαρκής διαφήμιση θέσπισης συστήματος μονοπωλιακών συνθηκών με επίκληση λόγων που δεν περιλαμβάνονται στο άρθρο 6 του Κανονισμού, κατά την ΕΡΕ ΑΕ. Ερωτά επίσης από την ΕΡΕ ΑΕ αν η τοποθέτηση της ΕΛΙΜΕ συνιστά προτροπή εναρμονισμένης πρακτικής όλων των ανταγωνιζόμενων λιμένων μελών της μέσω παρερμηνείας του Κανονισμού 2017/352. Η απάντηση της ΕΛΙΜΕ δόθηκε μέσω του Παναγιώτη Τσώνη και του Δημήτρη Ιατρίδη, ο οποίος υπηρετούσε τότε ως Εκτελεστικός Διευθυντής της ΕΛΙΜΕ και εκπροσώπησε επίσης την ΕΛΙΜΕ στη τηλεδιαβούλευση μαζί με τον Παναγιώτη Τσώνη. Απάντησαν πως σε καμία περίπτωση η ΕΛΙΜΕ δεν είναι υπέρ του μονοπωλίου, αλλά είναι υπέρ του υγιούς ανταγωνισμού. Δεν είναι δυνατόν κατά την ΕΛΙΜΕ ένας διεθνής ανοικτός διαγωνισμός να εξυπηρετεί τα μονοπώλια. Η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων παραδίδουν στα ελληνικά λιμάνια που σημαίνει πως οι τιμές στην Ελλάδα είναι φθηνότερες των ευρωπαϊκών λιμανιών. Δύο σημεία γύρω από το οποία πρέπει να περιστρέφεται ο διάλογος είναι πρώτον ο ανταγωνισμός των ελληνικών λιμένων σε σχέση με τους ευρωπαϊκούς και δεύτερον να υπάρχει θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ των παρόχων που θα εξυπηρετούν τη διαχείριση αποβλήτων πλοίων. Αποκλειστική ευθύνη για τη διαχείριση αποβλήτων πλοίων έχει ο εκάστοτε φορέας διαχείρισης. Στο άρθρο 10 του προοιμίου του Κανονισμού αναγράφεται πως ο Κανονισμός δεν επιβάλλει κάποιο ειδικό μοντέλο για τη διαχείριση των θαλάσσιων λιμένων. Σημειώνει επίσης η ΕΛΙΜΕ πως το προαναφερθέν άρθρο 105 ήταν εκείνο που περιόριζε τους

⁵³² Βλ. και θεματική ενότητα 4.2 σχετικά με τη νομολογία που έχει προκύψει για το ζήτημα. Η διαδικαστική πορεία έκδοσης των συγκεκριμένων Δικαστικών Αποφάσεων ήταν εκείνη που επισημαίνεται ανωτέρω.

Οργανισμούς στη διεξαγωγή διαγωνισμών, επειδή δεν υπήρχαν τα σχετικά πρότυπα. Για να υποστηρίξουν την άποψή τους, οι εκπρόσωποι της ΕΛΙΜΕ, φέρνουν ως παράδειγμα την προ του 2019 διοίκηση του ΟΛΠΑ, η οποία είχε προβληματιστεί ιδιαίτερα και αναζητούσε λύσεις μέσω επαφών με τη ΡΑΛ και με το ΥΝΑΝΠ. Από τον Οκτώβριο του 2019 η νέα διοίκηση του ΟΛΠΑ ήταν αναγκασμένη να προχωρήσει σε παρατάσεις των συμβάσεων που ίσχυαν για να μπορεί να υλοποιείται η διαχείριση αποβλήτων στον λιμένα. Ο ΟΛΠΑ τότε προχώρησε και σε διαβούλευση για το Σχέδιο Αποβλήτων, έλαβε απόφαση το ΔΣ και εγκρίθηκε από το ΥΝΑΝΠ, εισήλθε σε διαδικασία 3μηνης διαβούλευσης για τον περιορισμό των παρόχων, λήφθηκαν υπόψη όλα τα κατατιθέμενα υπομνήματα, λήφθηκε απόφαση και τον Νοέμβριο του 2021 βρισκόταν σε διαδικασία διαγωνισμού. Για τους παραπάνω λόγους η ΕΛΙΜΕ εκτιμά πως η διενέργεια διαγωνισμού για τα απόβλητα είναι μια ιδιαίτερα επίπονη και χρονοβόρα διαδικασία.

Τέλος ο εκπρόσωπος της ΕΡΕ ΑΕ ρώτησε τον ΣΕΕΝ αν έχει αδρή εκτίμηση του συνολικού ετήσιου κόστους για την παράδοση αποβλήτων πλοίων στους λιμένες από τα μέλη της. Ο εκπρόσωπος του ΣΕΕΝ επιμελήθηκε της απάντησης και ανέφερε πως οι διαγωνισμοί των στερεών αποβλήτων συνήθως καταλήγουν σε έναν και μοναδικό πάροχο. Ο ΣΕΕΝ είναι υπέρ της πιστοποίησης πολλών παρόχων, δεν συμφωνεί με τον θεσμό των διαγωνισμών και για αυτό θεωρεί κατάλληλο το καταργηθέν άρθρο 105. Η περιγραφόμενη ισχύουσα κατάσταση στα λιμάνια δείχνει πως υπάρχει ένας πάροχος κατά τον ΣΕΕΝ. Ο εκπρόσωπος του ΣΕΕΝ είπε πως δεν υφίσταντο εκείνη τη στιγμή οικονομικά στοιχεία για να μπορέσει επί τόπου να απαντηθεί το ερώτημα του εκπροσώπου της ΕΡΕ ΑΕ.

Κεφάλαιο 6. Συμπεράσματα

Ανακεφαλαιώνοντας, στην Ελλάδα υπάρχουν πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις, υπόχρεες στη συλλογή αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, εκ των οποίων οι περισσότερες είναι νησιωτικές, με αποτέλεσμα οι πάροχοι που δραστηριοποιούνται σε αυτές να αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα διαχείρισης, μεταφοράς, επεξεργασίας και τελικής διάθεσης, των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίου πλοίων. Οι περισσότεροι φορείς διαχείρισης στα μικρά λιμάνια ανήκουν στη τοπική αυτοδιοίκηση (τα λεγόμενα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία) και είναι γενικότερα υποστελεχωμένοι. Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της συλλογής αποβλήτων αποτελείται από πλήθος Υπουργικών Αποφάσεων, Νόμων, Οδηγιών, Κανονισμών και Διεθνών Συμβάσεων. Η αποτελεσματική εφαρμογή του από τους λιμένες εξαρτάται από τη διαχείριση του φαινομένου της μη συμμόρφωσης ή καθυστέρησης υιοθέτησής του. Ενθαρρυντικό στοιχείο συνιστά η διαπίστωση της ύπαρξης αλληλεπίδρασης μεταξύ του διεθνούς και ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου με το ελληνικό, γεγονός που προκύπτει από την ενσωμάτωση των Διεθνών Συμβάσεων στον ευρωπαϊκό λιμενικό χώρο και έπειτα αυτών και των ευρωπαϊκών νομοθετικών κειμένων στην εθνική εσωτερική νομοθεσία. Η διαδικασία παραγωγής νόμων σε ζητήματα των αποβλήτων προκύπτει από τις εξελίξεις και τη ραγδαία αύξηση του εμπορικού στόλου, που ενδεχομένως καθιστά τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων ανεπαρκείς και μη ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις. Άρα αξιολογείται πως η απόφαση της ΕΕ να ευθυγραμμίσει τις σχετιζόμενες με την υπηρεσία διαδικασίες με τις αρχές του ΙΜΟ είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Η αγορά της συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου είναι μια δυναμική αγορά με πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης στην Ελλάδα. Συνάγεται πως έχουν ανακύψει προβλήματα εισόδου στην ελληνική αγορά, η οποία λόγω των χαρακτηριστικών και των ιδιοτήτων της εμφανίζεται λιγότερο ανταγωνιστική, σε ορισμένες περιπτώσεις, συγκριτικά με την ευρωπαϊκή αγορά. Θα πρέπει να δοθούν τα εργαλεία ώστε να επιλυθούν τα δομικά προβλήματα και να αναπτυχθούν ευκαιρίες για την ανάπτυξη του κλάδου και την προστασία του περιβάλλοντος. Παρατηρήθηκε επίσης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού πως υφίστανται ενδείξεις για ύπαρξη ολιγοπωλίων στην αγορά, για αυτό και εκκίνησε το 2021 σχετική κλαδική έρευνα, που εκκρεμεί ακόμη η διεκπεραίωσή της. Ωστόσο ακόμη και στην περίπτωση που εν τέλει απελευθερωθεί πλήρως η υπό εξέταση λιμενική υπηρεσία, οι εν δυνάμει πάροχοι με επαρκή εμπειρία είναι λίγοι. Εξάλλου λόγω της νησιωτικότητας οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι ακριβές με ορατό κίνδυνο να

καθιερωθεί η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή/και η ενσωμάτωση των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων στα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων των Οργανισμών Λιμένα ΑΕ.

Αναμφίβολα η πιο σημαντική θεσμική πρωτοβουλία της ΕΕ για την ευρωπαϊκή αγορά των λιμενικών υπηρεσιών είναι ο Κανονισμός 2017/352. Στην Ελλάδα υπάρχει πλέον το πλαίσιο για να διαμορφωθούν νέες συνθήκες εισόδου στην αγορά της υπαγόμενης στον Κανονισμό υπηρεσίας της συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων. Οι συνεχείς διαβουλεύσεις των εμπλεκόμενων φορέων και ο καταμερισμός των ευθυνών των αρμοδιοτήτων, θα καθορίσει επιτυχημένα τις ανάγκες και τον ορθό τρόπο εκπλήρωσης των αρμοδιοτήτων. Μπορούν να επιλυθούν πολλά από τα εκφραζόμενα (από τα εμπλεκόμενα μέρη) προβλήματα αδιαφάνειας στα λιμάνια της Ελλάδας, τα οποία παρατηρήθηκε πως μπορεί να έχουν προκληθεί από ενδεχόμενες μονοπωλιακές πρακτικές, συνεχείς αυξήσεις των τελών (που προβλέπονται από τις συμβάσεις και επιβαρύνουν τους τελικούς χρήστες) και πιθανή έλλειψη ουσιαστικών διαβουλεύσεων από πλευράς των φορέων διαχείρισης λιμένων. Εντούτοις, υποστηρίχθηκε από ορισμένους παρόχους πως, αν και υπάρχει σχετική υποχρέωση από τον Κανονισμό 2017/352, δεν λαμβάνονται υπόψη τα σχόλια τους στις διαβουλεύσεις που λαμβάνουν χώρα κατά τη διαδικασία επιλογής του μοντέλου του περιορισμού των παρόχων από τον εκάστοτε φορέα, με τους φορείς διαχείρισης λιμένων ωστόσο να αρνούνται τους συγκεκριμένους ισχυρισμούς και να υπερθεματίζουν της συλλήβδην τήρησης των συναγόμενων από τον σχετικό Κανονισμό υποχρεώσεών τους. Η εφαρμογή των ενωσιακών αρχών της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών, της ισότιμης μεταχείρισης και της διαφάνειας του ανταγωνισμού πρέπει να μην παραβιάζονται γενικότερα και ειδικότερα στο προκείμενο θέμα της αγοράς της υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων καταλοίπων φορτίου πλοίων.

Ο κλάδος των υπηρεσιών παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου παρότι είναι εύρωστος στην Ελλάδα, φαίνεται να παγιώνεται από καταστάσεις μη ύπαρξης πολλαπλών παρόχων στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι νέες ευρωπαϊκές νομοθετικές ενέργειες εισήχθησαν με στόχο να ενισχύσουν τον κλάδο, προσφέροντας αύξηση στις θέσεις εργασίας και βελτίωση της ποιότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον. Το μοντέλο της (δυσνητικά υπό όρους) απελευθέρωσης της αγοράς θεσμοθετήθηκε για να επιφέρει ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού, είσοδο νέων εταιρειών στην αγορά, καλύτερες τιμές και υπηρεσίες καθώς και προσέλκυση νέων χρηστών. Μολαταύτα πάροχοι με πολύ μικρό μερίδιο στην ελληνική αγορά ισχυρίζονται πως συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν δυσχέρειες εισόδου λόγω της σχεδόν καθολικής εφαρμογής του μοντέλου περιορισμού των παρόχων. Επιδιώκουν έτσι να προσβάλλουν τις αποφάσεις περιορισμού των παρόχων καθώς και τις διακηρύξεις των διαγωνισμών, επειδή θεωρούν πως δεν εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις της

νομοθεσίας και δεν εξασφαλίζεται έτσι η τήρηση της νομιμότητας. Αναντίρρητα είναι θεμελιώδες να υπάρχει διαφάνεια στις προβλεπόμενες διαδικασίες για να προκύπτουν συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού, προκειμένου η αγορά της υπηρεσίας να είναι διαρκώς ανοιχτή προς τους παρόχους που πληρούν τις προϋποθέσεις, όταν επιλέγεται το συγκεκριμένο μοντέλο. Φαινόμενα ακυρώσεων, επαναλήψεων των διαγωνιστικών διαδικασιών και τυπικών επικαιροποιήσεων των Σχεδίων Παραλαβής δεν εναρμονίζονται με το γράμμα και το πνεύμα των νομοθετικών κειμένων. Η εφαρμογή των υποχρεώσεων θα βοηθήσει στη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών στους λιμένες, οι οποίοι θα αυξήσουν έτσι την αποτελεσματικότητά τους.

Οι νέες κατευθύνσεις του θεσμικού πλαισίου καλύπτουν κενά και βαδίζουν προς την σωστή κατεύθυνση. Οι νόμοι όμως πρέπει να τηρούνται υποχρεωτικά. Εκτιμάται πως δεν πρέπει να αφήνεται αχανές περιθώριο διακριτικής ευχέρειας στους φορείς, επειδή μπορεί να οδηγήσει σε κακή χρήση της, γεγονός που εξετάζεται πάντοτε κατά περίπτωση. Η κακή χρήση της διακριτικής ευχέρειας δύναται να οδηγήσει τους φορείς διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων σε λανθασμένες αποφάσεις για την ανάθεση της λιμενικής υπηρεσίας, στον ανορθολογικό σχεδιασμό, στην προβληματική λειτουργία των συστημάτων ανάκτησης του κόστους, στον δυσανάλογα υψηλό καθορισμό των τελών και στην εκπόνηση προσχηματικών και ανεπαρκών Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων. Το θεσμικό πλαίσιο επομένως από μόνο του δεν αρκεί, πρέπει παράλληλα να διασφαλίζεται και η πιστή συμμόρφωση σε αυτό, με αποτέλεσμα το βάρος να κατανέμεται στους ελεγκτικούς μηχανισμούς του Κράτους, στις Ανεξάρτητες Αρχές και στις Δικαστικές Αρχές. Το Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο της Ελλάδας, το οποίο ως γνωστόν είναι το Συμβούλιο της Επικρατείας, έκρινε πάντως, το 2022, πως η απόφαση φορέα διαχείρισης λιμένα για περιορισμό των παρόχων (της ΟΛΝΕ ΑΕ), η οποία εκ των πραγμάτων αποκλείει τη δυνατότητα λειτουργίας αγοράς λιμενικών υπηρεσιών και, ως εκ τούτου, τη δυνατότητα ανάπτυξης ανταγωνισμού, είναι σύνομη εφόσον αιτιολογείται επαρκώς και αποδεικνύεται πλήρως. Υπό αυτό το πρίσμα επιβεβαιώθηκε νομολογιακά η σύνομη απόφαση του εκάστοτε φορέα διαχείρισης για επιλογή του μοντέλου περιορισμού των παρόχων, πάντοτε όμως υπό την αυστηρή προϋπόθεση να αιτιολογείται επαρκώς, αποκλειστικά για τους λόγους (αρκεί να συντρέχει ένας) που προβλέπονται στον άρθρο 6 του Κανονισμού 2017/352 και εφόσον ακολουθείται η αναφερόμενη στο οικείο άρθρο διαδικασία.

Ειδικότερα για τα Σχέδια Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, διατυπώνονται παράπονα πως συντάσσονται συνήθως χωρίς προδιαγραφές. Η πρωτογενής έρευνα οδήγησε στη διαπίστωση πως στους μεγαλύτερους λιμένες της χώρας τα Σχέδια διαρκούν τρία (3) έτη και όχι παραπάνω (έως πέντε έτη), παρότι υφίσταται σχετική δυνατότητα βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας από τον Οκτώβριο του 2021. Στη συνέχεια τα Σχέδια χρήζουν

αναθεώρησης, η οποία δεν είναι απαραίτητη αν έχουν επικαιροποιηθεί πριν λήξουν, εφόσον όμως δεν έχουν λάβει χώρα αξιολογήσεις και αναφερόμενες στον νόμο αλλαγές. Εντούτοις στην περίπτωση που υποχρεωθούν όλες οι λιμενικές εγκαταστάσεις να συντάξουν τα σχετικά Σχέδια, ο διοικητικός φόρτος στο ΥΝΑΝΠ αναμένεται τεράστιος, με συνακόλουθες μεγάλες καθυστερήσεις στον χρόνο έκδοσης των εγκριτικών αποφάσεων.

Επιλογικά λόγω των νέων προκλήσεων θεωρήθηκε απαραίτητη η αναθεώρηση της πολύ σημαντικής Οδηγίας 2000/59 και αυτό έλαβε χώρα με, την θεμελιώδη σημασία, Οδηγία 2019/883. Η ποσότητα των αποβλήτων αποτελεί παράγοντα για την αποδοτικότητα του συστήματος διαχείρισης. Πρέπει να παρέχονται κίνητρα ώστε να παραδίνονται τα απόβλητα. Ταυτόχρονα με την άρτια μηχανογραφική οργάνωση και με την καθιέρωση των προηγμένων βάσεων δεδομένων, θα παρατηρηθεί άνοδος στην ποιότητα της υπηρεσίας καθώς και ενίσχυση του θεσμού της ανακύκλωσης, με τις πιθανότητες αδικαιολόγητων καθυστερήσεων να περιορίζονται στο έπακρον, αν όχι να εξαλείφονται τελείως.

Για τους παραπάνω λόγους με το νέο θεσμικό πλαίσιο δημιουργούνται πολλά υποσχόμενες προοπτικές. Εννοείται πως υπάρχει περιθώριο βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου, καθώς απαιτείται συνεχώς να συμβαδίζει με τις κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις. Ενδεικτικά ίσως θα πρέπει, στην Ελλάδα, η συλλογή και διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων να είναι διακριτή για κάθε Παράρτημα της MARPOL και να πάψει η γενικότερη κατηγοριοποίηση σε υγρά και στερεά απόβλητα, ακολουθώντας έτσι τα πρότυπα που επισήμαναν οι ερευνητές πως τηρούνται στην υπόλοιπη Ευρώπη. Ορισμένες προσδοκίες που δημιουργούνται πάντως στον μέσο ερευνητή και επαγγελματία που ασχολείται με το σχετικό επιστημονικό αντικείμενο, είναι πως οι αυστηρότεροι κανόνες θα βελτιώσουν την προστασία του περιβάλλοντος και θα ελαχιστοποιήσουν τις απορρίψεις αποβλήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ακόμη ο διαχωρισμός των στερεών αποβλήτων σε υποκατηγορίες θα αυξήσει την ανακύκλωση και τους δείκτες αυτής. Επιπροσθέτως η εφαρμογή των πιο σημαντικών νομοθεσιών και στους αλιευτικούς λιμένες θα μειώσει τόσο το οργανικό όσο και το ανόργανο φορτίο που απορρίπτεται στην θάλασσα. Τέλος θα ενισχυθεί η έρευνα, η ανάπτυξη, η καινοτομία και θα προκύψουν νέες θέσεις εργασίας. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να αναπτυχθούν νέες μέθοδοι για την επεξεργασία των αποβλήτων εν πλω και για την πιο γρήγορη και ταυτόχρονα αποτελεσματική κατασκευή και λειτουργία περισσότερων εγκαταστάσεων στη ξηρά για την υποδοχή των αποβλήτων των πλοίων. Η τωρινή περίοδος κρίνεται σε μεγάλο βαθμό ως μεταβατική για το θεσμικό πλαίσιο, το οποίο προκύπτει από τις πολιτικές των εμπλεκόμενων οργάνων σε διεθνές, ευρωπαϊκό και ελληνικό επίπεδο. Οι ειδικοί αλλά και ο συγγραφέας της παρούσας εργασίας προσδοκούν πάντως σε μια υγιή και ισχυρή ελληνική αγορά στο εγγύς μέλλον για την πολύ σημαντική λιμενική υπηρεσία της παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, που άλλωστε θα ωφελήσει τους τελικούς χρήστες των λιμένων, δηλαδή το κοινωνικό σύνολο εν γένει.

Βιβλιογραφία

- Adjustice.gr, ΣΤΕ Δ' 7μ. 745/2024 και 746/2024: Παροχή λιμενικών υπηρεσιών (Καν ΕΕ 2017/352). Συστήματα διαχείρισης θαλασσιών λιμένων. Ελάχιστες απαιτήσεις (ανοικτό μοντέλο). Περιορισμός αριθμού παρόχων (κλειστό μοντέλο), 31-05-2024, Available at: https://www.adjustice.gr/webcenter/portal/ste/pageste/epikairoitita/apofa-seis?contentID=DECISION-TEMPLATE1717152295463&afrLoop=2736343749717766#!%40%40%3F_afrLoop%3D2736343749717766%26centerWidth%3D65%2525%26contentID%3DDECISION-TEMPLATE1717152295463%26leftWidth%3D0%2525%26rightWidth%3D35%2525%26showFooter%3Dfalse%26showHeader%3Dtrue%26adf.ctrl-state%3Dgup5574vb_91
- Antipollution A.N.E., Εισήγηση της Γεωργίας Λιναράκη ως εκπροσώπου της Antipollution A.N.E. στην Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Η διαχείριση στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων, 01:41:24, 23 Νοεμβρίου 2021, Available at: https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h
- Elime.gr, Η ΕΛΙΜΕ (Ένωση Λιμένων Ελλάδας) είναι: <https://www.elime.gr/enosi>
- Giantsi Th., Tsioupli S., Flegkas K., Koufos P. and Angelopoulos J., *Collection and Handling of Ship Waste and Cargo Residues in Greece: Present and Future*, Book of Proceedings, International Conference Protection and Restoration of the Environment XIV, 3-6 July 2018, Thessaloniki, Greece.
- Giantsi Theodora, Koumanioti Georgia, Pardali Angeliki, *What is changing in the Port Greek Industry After the Enforcement of the Regulation 352/2017 EU*, Chios, June 2018.
- HEC A.E., Εισήγηση της Γεωργίας Ρέππα ως εκπροσώπου της HEC A.E. στην Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Περιβαλλοντικές Υποδομές Λιμένα, 02:41:00, 23 Νοεμβρίου 2021, Available at: https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h
- Jessen Henning, *Eric Van Hooydonk: The EU Seaports Regulation* (Portius Publishing, 2019, pp. 1307. ISBN 9789463882422), Book Review, World Maritime University Journal of Maritime Affairs 20, pages

- 119–122, 23 February 2021, Available at: https://portius.org/wp-content/uploads/2022/08/Jessen2021_Article_EricVanHooydonkTheEUSeaportsRe.pdf
- Myota.gr, *Οι υποχρεώσεις των δήμων για την διαχείριση αποβλήτων στα λιμάνια*, 20 Οκτωβρίου 2021, Available at: <https://www.myota.gr/2021/10/20/%CE%BF%CE%B9-%CF%85%CF%80%CE%BF%CF%87%CF%81%CE%B5%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B4%CE%AE%CE%BC%CF%89%CE%BD-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%87%CE%B5/>
 - Newmoney.gr, Newsroom, *Ναυτιλία, Απειλές προς το ΔΣ του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας*, 22 Φεβρουαρίου 2022, Available at: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/apiles-pros-to-ds-tou-organismou-limenos-elefsinas/>
 - North Aegean Slops A.E., *Εισήγηση της Αναστασίας Τζιότζιου ως εκπροσώπου της North Aegean Slops A.E. στην Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Νομικό πλαίσιο ανάθεσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων στα λιμάνια*, 01:57:02, 23 Νοεμβρίου 2021, Available at: https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h
 - Ot.gr, *Παραιτήθηκε ο πρόεδρος της ΠΑΛ*, 20 Σεπτεμβρίου 2021, Available at: <https://www.ot.gr/2021/09/20/naytilia/limania/paraitithike-o-proedros-tis-ral/>
 - RESOLUTION MEPC.83(44), Adopted on 13 March 2000, *GUIDELINES FOR ENSURING THE ADEQUACY OF PORT WASTE RECEPTION FACILITIES*, Available at: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.83\(44\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.83(44).pdf)
 - RESOLUTION MEPC.343(78), 10-06-2022, *AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO*, Available at: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.343\(78\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.343(78).pdf)
 - Water & Waste.gr, *Ερωτηματολόγιο προς τους φορείς και δεύτερη διαβούλευση ετοιμάζει η Επιτροπή Ανταγωνισμού στο πλαίσιο έρευνας για τους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης*, Available at: <https://water-waste.gr/site/%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CE%AE%CF%83%CE%>

[B5%CE%B9%CF%82/%CE%B5%CF%81%CF%89%CF%84%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B9%CE%BF-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B4/](#)

- Απόφαση 180/2020, Συνεδρίαση 71^{ης} της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, Θέμα 8^ο: *Εξέταση καταγγελίας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά και του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων και Εργοδοτών Ναυπηγών Πειραιώς (Περάματος) αναφορικά με ζητήματα που αφορούν σε απόβλητα ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας*, 28 Ιουλίου 2020.
- Άρθρο 105 του Νόμου 4504/2017, *Παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου*, Available at: https://www.lawspot.gr/nomikes-plirofories/nomothesia/n-4504-2017/arthro-105-nomos-4504-2017-parohi-limenikon-ypiresion?lspt_destination=upgrade
- Άρθρο 24 παρ. 1 εδάφιο α' του Συντάγματος, Μέρος Δεύτερο – Ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα, *Προστασία του περιβάλλοντος*, Available at: <https://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-24/>
- Άρθρο 48 Ν. 4770/2021 περί αρμοδιοτήτων της Ρ.Α.Λ. για τη τροποποίηση των άρθρων 112 και 113 του Ν. 4389/2016: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/667518/nomos-4770-2021>
- Για τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων: <https://www.ynanp.gr/el/ypoyrgeio/genikh-grammateia-nautilias-kai-limenwnn/>
- Για τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής, Άρθρο 62 του ΠΔ 13/2018 – Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Α'26): <https://www.ynanp.gr/el/ypoyrgeio/genikh-grammateia-nautilias-kai-limenwnn/diey8ynsh-limenikh-politikhs-dlp/>
- Γιαντσή Θεοδώρα, *Εθνική Λιμενική Πολιτική και Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, Αθήνα, Μάρτιος 2020, Ακαδημαϊκό Έτος 2019-2020.
- Γιαντσή Θεοδώρα, *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τα Λιμάνια – Δράσεις*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων της Σχολής Διοικητικών,

Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, Αθήνα, Μάρτιος 2020, Ακαδημαϊκό Έτος 2019-2020.

- Γιαντσή Θεοδώρα, *Κανονισμός 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων*, Εισήγηση στο πλαίσιο του μαθήματος «Λιμενική Πολιτική και Στρατηγικές Ανάπτυξης» για τις ανάγκες του ΠΜΣ «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», Αθήνα Μάρτιος 2020, Ακαδημαϊκό Έτος 2019-2020.
- Γιαντσή Θεοδώρα, *Προβλήματα και Προοπτικές στην συλλογή και διαχείριση αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στην Ελλάδα*, Εισήγηση στο «1st International Scientific Conference on Design and Management of Port Coastal and Offshore Works, Athens, Greece, 8-11 May 2019», Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ, Ηρώων Πολυτεχνείου 5, Ζωγράφου, 15780, Ελλάδα.
- Δ.Λ.Τ. Σύρου, *Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την κατάρτιση καταλόγου πολλαπλών παρόχων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία, τα οποία προσεγγίζουν το λιμένα ΔΛΤ Σύρου*, Μάιος 2022, Available at: <https://www.portofsyros.gr/wp-content/uploads/2022/05/%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%A3%CE%9A%CE%9B%CE%97%CE%A3%CE%97-%CE%95%CE%9A%CE%94%CE%97%CE%9B%CE%A9%CE%A3%CE%97%CE%A3-%CE%95%CE%9D%CE%94%CE%99%CE%91%CE%A6%CE%95%CE%A1%CE%9F%CE%9D%CE%A4%CE%9F%CE%A3-%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%91%CE%9B%CE%91%CE%92%CE%97%CE%A3-%CE%9A%CE%91%CE%99-%CE%94%CE%99%CE%91%CE%A7%CE%95%CE%99%CE%A1%CE%97%CE%A3%CE%97%CE%A3-%CE%91%CE%A0%CE%9F%CE%92%CE%9B%CE%97%CE%A4%CE%A9%CE%9D-%CE%A0%CE%9B%CE%9F%CE%99%CE%9F%CE%A5.docx>
- Δέγλερης Παναγιώτης, *Σκέψεις και Προβληματισμοί σχετικά με την Εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 352/2017*, Εισήγηση στη Θ' Συνεδρία Επίκαιρα ζητήματα Δημοσίων Συμβάσεων Ι στο 10^ο Ετήσιο Επιστημονικό Συνέδριο Ένωσης Ελλήνων Δημοσιολόγων (ΕΕΔ) σε συνεργασία με τον Δικηγορικό Σύλλογο Λάρισας (ΔΣΛ) και υπό την αιγίδα της Περιφέρειας Θεσσαλίας, Λάρισα 1^η Απριλίου 2023, 1:16:33, Available at: https://www.youtube.com/watch?v=v1mZobpYIkU&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h&index=3

- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων*, Ιούλιος 2022, Available at: <https://www.nea-propontida.gr/wp-content/uploads/2022/07/WMP-DLTNP-2022-CHRS-disclosure-copy.pdf>
- Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών του ΥΝΑΝΠ, *Εγκριτικές αποφάσεις των Σχεδίων Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων των δεκατριών (13) Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. στην Ελλάδα*, 16 Απριλίου 2024.
- ΕΛΙΜΕ, Εισήγηση του Παναγιώτη Τσώνη ως εκπροσώπου της ΕΛΙΜΕ στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Α*, 00:40:35, 23 Νοεμβρίου 2021, Available at: <https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&t=5247s>
- Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Αποστολή & Αρμοδιότητες*, Available at: <https://www.epant.gr/ea/apostoli.html>
- Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση*, 23 Νοεμβρίου 2021, Available at: https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h
- Επιτροπή Ανταγωνισμού, *Κλαδική έρευνα στους Κλάδους Διαχείρισης Αποβλήτων και Ανακύκλωσης*, 16 Ιουλίου 2021, Available at: <https://www.epant.gr/enimerosi/wastemanagement.html>
- Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Port Services Regulation - Notification on the application of Articles 16 and 17 of Regulation (EU) 2017/352 by Member States*, Available at: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-12/port-services-regulation-notifications-articles-16-17.pdf>
- Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Port Services Regulation - Notification on the application of Articles 16 and 17 of Regulation (EU) 2017/352 by Member States*, Available at: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en#greece
- Η Ελλάδα στην Ε.Ε., *Η υπογραφή της συνθήκης προσχώρησης της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες*, Available at: https://greece.representation.ec.europa.eu/shetika-me-emas/i-ellada-stin-ee_el
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex%3A32013R1315>

- Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0352>
- Καραγεώργος Λάμπρος, *Ναυπηγεία: Να αρθούν οι μονοπωλιακές καταστάσεις του ΟΛΠ στα απόβλητα επισκευών πλοίων - Συνάντηση του Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ. με τον Υπουργό Ναυτιλίας Χρήστο Στυλιανίδη*, 29 Οκτωβρίου 2023, Available at: <https://www.ot.gr/2023/10/29/naytilia/naypigeia-na-arthoun-oi-monopoliakes-katastaseis-tou-olp-sta-apovlita-episkeyon-ploion/>
- Κορακάκη Ευανθία, *Απαγόρευση ρίψης απορριμμάτων από τα πλοία, Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών της Σχολής Επιστημών Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Χίος, Απρίλιος 2023*, Available at: <https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/25725/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97%20%282%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα Ζακύνθου*, Ιούνιος 2022, Available at: https://zakynthosport.gr/wp-content/uploads/2024/01/sxedio_diaxeirisis_Zakynthos_rev01_2024_signed.pdf
- Λοϊζίδου Μαρία, Καθηγήτρια στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Χημικών Μηχανικών Μονάδα Περιβαλλοντικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, *Διαχείριση Αποβλήτων στα Λιμάνια: Θεσμικό Πλαίσιο και Υποδομές*, 14 Δεκεμβρίου 2018, Available at: <https://mycourses.ntua.gr/courses/PSTGR1281/document/%C4%9% C1%D7%C5%C9%D1%C9%D3%C7 %C1%D0%CF%C2%CB%C7% D4%D9%CD %F3%F4%E1 %CB%C9%CC%C1%CD%C9%C1 %C8 %C5%D3%CC%C9%CA%CF %D0.pdf>
- Νικολάου Παναγιώτης, *Ανασυγκρότηση του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων, εξασφαλίζοντας ρεαλιστική ισορροπία συμμετοχής δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών: Η περίπτωση της δυτικής Ελλάδος και των Ιονίων νήσων*, Διπλωματική Εργασία για το Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση Λιμένων», Επιβλέπουσα Καθηγήτρια η κα. Θεοδώρα Γιαντσή, Αθήνα, Μάρτιος 2023, Available at: https://polynoe.lib.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/11400/4450/%ce%94%ce%9b%ce%9c_20012.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Νόμος 1269/1982 Φ.Ε.Κ. 89/Α' 21.7.1982, Για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία» του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται σε αυτή τη Σύμβαση, Available at: <https://www.elinyae.gr/ethniki-nomothesia/n-12691982-fek-89a-2171982>
- ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4042 ΦΕΚ Α'24/13.02.2012, Ποινική προστασία του περιβάλλοντος - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2008/99/ΕΚ - Πλαίσιο παραγωγής και διαχείρισης αποβλήτων - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2008/98/ΕΚ - Ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Available at: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/115637/nomos-4042-2012>
- ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4470 ΦΕΚ Α' 65/08.05.2017, Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004 και άλλες διατάξεις, Available at: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/264585/nomos-4470-2017>
- ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4819 ΦΕΚ Α 129/23.7.2021, Ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη διαχείριση των αποβλήτων Ενσωμάτωση των Οδηγιών 2018/ 851 και 2018/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ περί αποβλήτων και της Οδηγίας 94/62/ΕΚ περί συσκευασιών και απορριμμάτων συσκευασιών, πλαίσιο οργάνωσης του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης, διατάξεις για τα πλαστικά προϊόντα και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, χωροταξικές πολεοδομικές, ενεργειακές και συναφείς επείγουσες ρυθμίσεις, Available at: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/735799/nomos-4819-2021>
- Ο.Λ.Β. Α.Ε., Απόφαση υπ' αρ. 4497 – Πρακτικό Νο 411/21-03-2019, Available at: https://www.port-volos.gr/ftp/2019/Symmorfosi_352.pdf
- Ο.Λ.Β. Α.Ε., Μητρώο παρόχων υπηρεσιών ρυμούλκησης, πετρέλευσης, καβοδεσίας και παραλαβής αποβλήτων (στερεών & υγρών) & καταλοίπων φορτίου πλοίων στο λιμένα Βόλου – Καν. ΕΕ 2017/352, 27 Σεπτεμβρίου 2022, Available at: https://www.port-volos.gr/ftp/2020/2022-09-27_Mitrow-Paroxwn.pdf
- Ο.Λ.Β. Α.Ε., Πρόσκληση εγγραφής σε μητρώο παρόχων παραλαβής – διαχείρισης στερεών αποβλήτων & καταλοίπων φορτίου πλοίων που καταπλέουν στη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε., 07 Δεκεμβρίου 2021, Available at: https://www.port-volos.gr/ftp/2021/2021-12-07_Prosklish_Sterewn_Apoblhtwn.pdf
- Ο.Λ.Β. Α.Ε., Πρόσκληση εγγραφής σε μητρώο παρόχων παραλαβής – διαχείρισης υγρών αποβλήτων & καταλοίπων φορτίου πλοίων που

καταπλέουν στη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε., 07 Δεκεμβρίου 2021, Available at: https://www.port-volos.gr/ftp/2021/2021-12-07_Prosklish_Ygrwn_Apoblhtwn.pdf

- Ο.Λ.Ε. Α.Ε., *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Αρ. Πρωτ. 10379, 11 Νοεμβρίου 2021, Available at: https://elefsisport.gr/wp-content/uploads/2021/11/ANAKOIN%CE%A9%CE%A3%CE%97-%CE%93%CE%9D%CE%A9%CE%A3%CE%A4%CE%9F%CE%A0%CE%9F%CE%99%CE%97%CE%A3%CE%97_signed.pdf
- Ο.Λ.Ε. Α.Ε., *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Αρ. Πρωτ. 12114, 30 Δεκεμβρίου 2020, Available at: <https://elefsisport.gr/wp-content/uploads/2021/08/%CE%95%CE%9B%CE%91%CE%A7%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%A3-%CE%91%CE%A0%CE%91%CE%99%CE%A4%CE%97%CE%A3%CE%95%CE%99%CE%A3-%CE%9F%CE%9B%CE%95-2020.pdf>
- Ο.Λ.Ε. Α.Ε., *Ανακοίνωση – Γνωστοποίηση*, Αρ. Πρωτ. 2099, 01 Μαρτίου 2021, Available at: https://elefsisport.gr/wp-content/uploads/2021/03/%CE%95%CE%9B%CE%91%CE%A7%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%A3-%CE%91%CE%A0%CE%91%CE%99%CE%A4%CE%97%CE%A3%CE%95%CE%99%CE%A3-%CE%9F%CE%9B%CE%95-%CE%91%CE%95-%CE%94%CE%99%CE%95%CE%A5%CE%9A%CE%A1%CE%99%CE%9D%CE%97%CE%A3%CE%97-%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%A3%CE%9A%CE%9B%CE%97%CE%A3%CE%97-%CE%94%CE%A1%CE%91%CE%A3%CE%A4%CE%97%CE%A1%CE%99%CE%9F%CE%A0%CE%9F%CE%99%CE%97%CE%A3%CE%97%CE%A3-%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%9F%CE%A7%CE%A9%CE%9D-%CE%94%CE%99%CE%91%CE%A7%CE%95%CE%99%CE%A1%CE%99%CE%A3%CE%97%CE%A3-%CE%91%CE%A0%CE%9F%CE%9C%CE%91%CE%9A%CE%A1%CE%A5%CE%9D%CE%A3%CE%97%CE%A3-%CE%A5%CE%93%CE%A1%CE%A9%CE%9D-%CE%9A-%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%A1%CE%95%CE%A9%CE%9D_signed-1.pdf
- Ο.Λ.Η. Α.Ε., *Έγκριση εισήγησης περί περιορισμού του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας «συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας της ΟΛΗ ΑΕ»*, Αριθμός Απόφασης 17/9^{ου} ΔΣ Ο.Λ.Η. Α.Ε./16-03-2023, Μάρτιος 2023, Available at: <https://portheraklion.gr/images/%CE%A8%CE%9B%CE%9F4469%CE%97%CE%9E%CE%A3-10%CE%A0.pdf>

- Ο.Λ.Η. Α.Ε., *Εφαρμογή Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων*, 2022, Available at: <https://portheraklion.gr/images/%CE%9C%CE%95%CE%9B%CE%95%CE%A4%CE%97-%CE%93%CE%99%CE%91-%CE%A4%CE%97%CE%9D-%CE%95%CE%A6%CE%91%CE%A1%CE%9C%CE%9F%CE%93%CE%97-%CE%A4%CE%9F%CE%A5-%CE%9A%CE%91%CE%9D%CE%9F%CE%9D%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F%CE%A5-%CE%95%CE%95-2017-352.pdf>
- Ο.Λ.Η. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Ηρακλείου - Μελέτη προσδιορισμού μέγιστου αριθμού παρόχων που δύνανται να δραστηριοποιηθούν στη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Ηρακλείου*, Μελέτη της Πολιτικού Μηχανικού MSc Ιωάννας Μαργέλη, Αθήνα, Μάρτιος 2023, Available at: https://portheraklion.gr/images/MeletiPeriorismouParoxon_EE2017-352.pdf
- Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.*, Αριθμός πρωτοκόλλου: 11367, Ηγουμενίτσα, 22 Δεκεμβρίου 2020, Available at: <https://olig.gr/wp-content/uploads/2020/12/%CE%94%CE%B9%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7.pdf>
- Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης - Μελέτη προσδιορισμού μέγιστου αριθμού παρόχων που δύνανται να δραστηριοποιηθούν στη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης*, Τεχνική έκθεση της Ανώνυμης Τεχνικής Εταιρείας «MARNET», Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2021, Available at: https://www.thpa.gr/files/procurement/mpdd_2021_gr.pdf
- Ο.Λ.Θ. Α.Ε., *Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής*

υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στο λιμένα δικαιοδοσίας της, Θεσσαλονίκη, 2021, Available at: https://www.thpa.gr/files/procurement/pdd_2021_gr.pdf

- Ο.Λ.Κ. Α.Ε., Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας - Μελέτη προσδιορισμού μέγιστου αριθμού παρόχων που δύνανται να δραστηριοποιηθούν στη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στον Κεντρικό Λιμένα Καβάλας, Τεχνική έκθεση της Ανώνυμης Τεχνικής Εταιρείας «MARNET», Αθήνα, Ιούλιος 2022, Available at: https://www.portkavala.gr/wp-content/uploads/2022/07/MARNET_Kedrikos-Limenas_Apovlita-EE-2017-352-.pdf
- Ο.Λ.Κ. Α.Ε., Εφαρμογή του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» ως προς τη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'» - Μελέτη προσδιορισμού μέγιστου αριθμού παρόχων που δύνανται να δραστηριοποιηθούν στη λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου στο Λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'», Τεχνική έκθεση της Ανώνυμης Τεχνικής Εταιρείας «MARNET», Αθήνα, Ιούλιος 2022, Available at: https://www.portkavala.gr/wp-content/uploads/2022/07/MARNET_Limenas-Filippos-B_Apovlita-EE-2017-352.pdf
- Ο.Λ.Κ. Α.Ε., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν τον Εμπορικό Λιμένα «ΦΙΛΙΠΠΟΣ II» αρμοδιότητας Οργανισμού Λιμένος Καβάλας (Ο.Λ.Κ. Α.Ε.), Ιούλιος 2022, Available at: <https://www.portkavala.gr/wp-content/uploads/2022/07/%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%A4%CE%91%CE%A3%CE%97-%CE%A0%CE%95%CE%A1%CE%99%CE%9F%CE%A1%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F%CE%A5-%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%9F%CE%A7%CE%A9%CE%9D-%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%A3-%CE%94%CE%99%CE%91%CE%92%CE%9F%CE%A5%CE%9B%CE%95%CE%A5%CE%A3%CE%97-%CE%9B%CE%99%CE%9C%CE%95%CE%9D%CE%91%CE%A3->

[%CE%A6%CE%99%CE%9B%CE%99%CE%A0%CE%A0%CE%9F%CE%A3-%CE%99%CE%99.docx.pdf](#)

- Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε., Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν την θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.) Α.Ε. όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 352/2017 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, 16 Ιουλίου 2021, Available at:
<https://www.corfuport.gr/files/184/%CE%91%CE%BD%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/1uCvRQMxZ-4DVxqmmJnr-z1cyAbPO9m5v/%CE%94%CE%B9%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7-%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-%CF%80%CE%B1%CF%81%CF%8C%CF%87%CF%89%CE%BD-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CE%B2%CE%BB%CE%AE%CF%84%CF%89%CE%BD-%CF%80%CE%BB%CE%B1%CE%AF%CF%89%CE%BD.pdf>
- Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε., Πρόταση περιορισμού αριθμού παρόχων για τη λιμενική υπηρεσία της συλλογής των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, 5 Απριλίου 2021, Available at:
https://olne.gr/images/olne/anakoinwseis/05_04_2021/%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%A4%CE%91%CE%A3%CE%97_%CE%A0%CE%95%CE%A1%CE%99%CE%9F%CE%A1%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F%CE%A5_%CE%91%CE%A1%CE%99%CE%98%CE%9C%CE%9F%CE%A5_%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%9F%CE%A7%CE%A9%CE%9D.pdf
- Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης επί της πρότασης της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες Πατρών και Ρίου, 19 Νοεμβρίου 2020, Available at:
https://www.patrasport.gr/?section=2175&page1541=3&language=en_US&itemid1541=2638&detail1541=1
- Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:32000L0059>

- Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32002L0059>
- Οδηγία 2008/98/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32008L0098>
- Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 , σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0016>
- Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Οκτωβρίου 2010 σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0065>
- Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010 , σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex:32010L0065>
- Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex%3A32014L0023>
- Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0024>
- Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της

Οδηγίας 2004/17/EK Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ,
Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0025>

- Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17^{ης} Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0883>
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων που καταπλέουν στον Λιμένα του Ηρακλείου*, 21 Δεκεμβρίου 2022, Available at: <https://portheraklion.gr/index.php/el/organismos/politikes/677-diaxeirisi-avovliton-plion>
- Πάλλης Αθανάσιος και Βαγγέλας Γιώργος, *Έκθεση Αξιολόγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων*, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών της Σχολής Επιστημών της Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Ιανουάριος 2021.
- Πάλλης Αθανάσιος και Χλωμούδης Κωνσταντίνος, *Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική: Το Μετέωρο Ευρωπαϊκό βήμα και οι αποκλίνοσες εθνικές επιλογές*, το Κεφάλαιο συμπεριλαμβάνεται στην έκδοση: Πασσάς, Α.Γ., Κ. Αρβανιτόπουλος και Μ. Κοππά (επιμέλεια.), 2021, Ελλάδα – Ευρωπαϊκή Ένωση: Μια σχέση «μέσα από σαράντα κύματα 1981- 2021. Αθήνα: Πεδίο, Αθήνα 2021, Available at: https://www.researchgate.net/profile/AthanasiosPallis/publication/357565090_Europaike_Limenike_Politike_To_Meteoro_Europaiko_bema_kai_oi_apoklinouses_ethnikes_epiloges/links/61d44a9ce669ee0f5c842762/Europaike-Limenike-Politike-To-Meteoro-Europaiko-bema-kai-oi-apoklinouses-ethnikes-epiloges.pdf
- Πάλλης Αθανάσιος, *(Ελληνική) Λιμενική Πολιτική: Στρατηγική και προτεραιότητες*, Άρθρο στην εφημερίδα το ΒΗΜΑ για το ένθετο για τη Ναυτιλία, 4 Δεκεμβρίου 2023.
- Παπανικολόπουλος Νικόλαος, *Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και οι χαμένες ευκαιρίες της Αλεξανδρούπολης*, 11 Δεκεμβρίου 2022, Available at: https://www.alexpolisonline.com/2022/12/blog-post_74.html#google_vignette
- Περί Ιδρυτικού Νόμου του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ: <https://hradf.com/idritikos-nomos/>
- Πρεβεδούρου Ευγενία, *Οι πράξεις του ηπίου δικαίου. Τυπολογία και δικαστικός έλεγχος*, Σεμινάριο Εθνικής Σχολής Δικαστικών Λειτουργιών 3 Δεκεμβρίου 2021: Νέες μορφές διοικητικών πράξεων, Available at: <https://www.esdi.gr/wp->

[content/uploads/images/stories/pdf/epimorfosi/2021/prevedouroudik_2021.pdf](https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/349957/p.d.-13-2018)

- ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 13 Α' 26/20.02.2018, *Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής*, Available at: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/349957/p.d.-13-2018>
- Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, COM/2013/0296 final - 2013/0157 (COD), Βρυξέλλες 23 Μαΐου 2013, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0296&from=EN>
- Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, Αριθμ. 1/2020/20 (ΦΕΚ 4833 Β/4-11-2020): *Επικοινωνία περί εφαρμογής στην Ελλάδα του Κανονισμού 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου, όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων»*, Πειραιάς, 15 Μαΐου 2020, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών Νομοτέλεια.
- Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί Δημόσιας Διαβούλευσης του ΟΛΗΓ*, 02 Φεβρουαρίου 2021, Available at: <https://seen.org.gr/el/m-enimerosi/nea/583-paratiriseis-seen-olig-020221>
- Σ.Ε.Ε.Ν., *Παρατηρήσεις ΣΕΕΝ επί δημόσιας διαβούλευσης του ΟΛΠΑ*, 02 Φεβρουαρίου 2021, Available at: <https://seen.org.gr/el/m-enimerosi/nea/584-paratiriseis-seen-olpa-020221>
- Σ.Ε.Ε.Ν., Εισήγηση του Μιχαήλ Σακέλλη ως εκπροσώπου του ΣΕΕΝ στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Α, Στερεά Απόβλητα - Ανακύκλωση*, 01:15:15, 23 Νοεμβρίου 2021, Available at: https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h
- Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ., Εισήγηση από τους Βασίλειο Κανακάκη και Ρουσέτο Λειβαδάρο ως εκπρόσωποι του ΣΕΝΑΒΙ στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Α, Μονοπώλια και ελεύθερος ανταγωνισμός στα απόβλητα ναυτιλίας και επισκευής πλοίων*, 01:00:00, 23 Νοεμβρίου 2021, Available at: https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h
- Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ και ΕΝΩ.ΜΗΧ.ΠΕ, *Ανακοίνωση Τύπου – Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.) – Ανοικτή Επιστολή – Αποκαταστείτε τον ανταγωνισμό στην διαχείριση*

- καταλοίπων επισκευών πλοίων, 05 Ιανουαρίου 2023, Available at: <https://www.amna.gr/pr-view/275990>
- Σ.Ε.Π. Α.Ε., *Περιορισμός παρόχων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων πλοίων που εξυπηρετούνται στην περιοχή αρμοδιότητας «Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Μονοπρόσωπη Α.Ε.» - Εφαρμογή του άρθρου 6 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου 2017, Πειραιάς, 26 Μαΐου 2021, Available at: https://www.pct.com.gr/sites/default/files/news/%CE%A0%CF%81%CF%8C%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B7_%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D_%CE%91%CF%81%CE%B9%CE%B8%CE%BC%CE%BF%CF%8D_%CE%A0%CE%B1%CF%81%CF%8C.2021.pdf*
 - Σουλτάνης Ιωάννης, *Γεωγραφική αποτύπωση ελληνικού λιμενικού συστήματος*, Διατριβή στο πλαίσιο του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής και του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Οκτώβριος 2022, Available at: <https://polynoe.lib.uniwa.gr/xmlui/handle/11400/3529?show=full>
 - Σταϊκούρας Χρήστος, *Τέσσερις πρωτοβουλίες για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών της ΕΕ*, 19 Οκτωβρίου 2023, Available at: <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Politikh/582053-Tesseris-prwtoboylies-gia-ton-eksygchronismo-toy-systhmatos-metaforwn-ths-EE>
 - Σύνοψη του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 — κανόνες για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, *Λιμένες: παροχή υπηρεσιών και χρηματοοικονομική διαφάνεια*, Τελευταία ενημέρωση 08/07/2020, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/EL/legal-content/summary/ports-provision-of-services-and-financial-transparency.html>
 - Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων που Καταπλέουν στον Λιμένα Θεσσαλονίκης, Αναθεώρηση Μάιος 2020, Available at: https://www.thpa.gr/files/env/waste_cargo_man.pdf
 - Τεύχος Α' 126/08.07.2016, *Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμης Εταιρεία – Σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς*, Available at: https://www.lawspot.gr/sites/default/files/annex_files/other/sumvasi-paraxorisis-olp-n.4404.2016.pdf

- Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. (ΕΡΕ Α.Ε.), Εισήγηση του Λάμπρου Μπαθρέλλου ως εκπροσώπου της ΕΡΕ Α.Ε. στην *Επιτροπή Ανταγωνισμού - Κλαδική έρευνα για την Ανακύκλωση και την Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων - Α' Δημόσια Διαβούλευση, Ενότητα Α: Διαχείριση Αποβλήτων Λιμένων – Μέρος Β, Υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων πλοίων στους Ελληνικούς Λιμένες και Κανονισμός (ΕΕ) 352/2017, 02:15:13, 23 Νοεμβρίου 2021, Available at: https://www.youtube.com/watch?v=Fa-6VWxAqkk&list=PLzru9uQntjoMhn_EF0BuS5JIG5YnsDn6h*
- Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 2964/2020 ΣΤΕ (795653).
- Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1245/2022 ΣΤΕ (822319).
- Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 1558/2022 ΣΤΕ (828075).
- Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ (Intrasoft International), 378/2023 ΣΤΕ (846362).
- Υ.Α. 8111.1/41/09/2009 (ΦΕΚ 412/Β` 6.3.2009), *Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται από πλοία και καταλοίπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ αριθμ. 2007/71/ΕΚ οδηγίας. Αντικατάσταση της υπ αριθμ. 3418/07/02 (ΦΕΚ 712 Β) κοινής υπουργικής απόφασης «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου», Available at: <https://www.elinyae.gr/ethniki-nomothesia/ya-8111141092009-fek-412b-632009>*
- Υ.Α. 3122.3-15/71164/2021/2021 (ΦΕΚ 4790/Β` 18.10.2021), *Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Απριλίου 2019 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της Οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ, Available at: <https://www.elinyae.gr/index.php/ethniki-nomothesia/ya-31223-157116420212021-fek-4790b-18102021>*