



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

REGULATORY AUTHORITY FOR PORTS

Γρ. Λαμπράκη 150, 18535 Πειραιάς

Τηλ.: 210- 4191966 Fax: 210-4191888

e-mail : info@raports.gr

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ 19/2020

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 61^η

ΘΕΜΑ 4^ο: Γνωμοδότηση περί ανάσυρσης χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) από τον πυθμένα του εμπορικού λιμένα Βόλου.

Την 31^η Ιανουαρίου 2020, ημέρα Παρασκευή, ώρα 13:00, τα Μέλη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.) συνήλθαν στην 61^η Συνεδρίασή τους στα γραφεία της Ρ.Α.Λ. επί της οδού Γρ. Λαμπράκη 150, Πειραιάς, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της Παναγιώτη – Ιάσωνα Αγγελόπουλου, προκειμένου να συζητήσουν και να λάβουν απόφαση επί των θεμάτων της Ημερησίας Διατάξεως.

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

1. Αγγελόπουλος Παναγιώτης – Ιάσων	Πρόεδρος
2. Τορουνίδης Αθανάσιος	Αντιπρόεδρος
3. Κουφός Παναγιώτης	Εισηγητής
4. Μπίτας Δημήτριος	Εισηγητής
5. Χλωμούδης Κωνσταντίνος	Μέλος
6. Γεωργίου Βασίλειος	Μέλος
7. Γρίνος Σπυρίδων	Μέλος
8. Βελουδογιάννη Ελένη	Μέλος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

1. Κορκίδης Βασίλειος	Μέλος
-----------------------	-------

Χρέη γραμματέως εκτελεί η Ανθυποπλοίαρχος Λ.Σ. Τσιουπλή Σοφία.

Στην αρχή της συζητήσεως ο Πρόεδρος ανέφερε ότι η παρούσα Εισήγηση αφορά στη διατύπωση Γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (εφεξής: Ρ.Α.Λ.) επί της υπ' αριθ. πρωτ. 3275/16.75.2019 επιστολής του Διευθύνοντος Συμβούλου της Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. (εφεξής: Ο.Λ.Β. Α.Ε.), με θέμα «Υποβολή αιτήματος έκδοσης γνωμοδότησης.», μετά των συνημμένων σε αυτήν εγγράφων, με τα οποία ετέθησαν υπ' όψιν της Αρχής (Ρ.Α.Λ.) φερόμενα ζητήματα ασφάλειας των πλοίων που προσδένουν στη δυτική παρειά του α' προβλήτα του εμπορικού λιμένα της πόλεως του Βόλου, λόγω της ανύψωσης του πυθμένα και συνακόλουθα της μείωσης του λειτουργικού βάθους του, ως αποτέλεσμα της σωρευτικής επί πολλά έτη πτώσεως κλάσματος του εκφορτούμενου στο σημείο χύδην παλαιοσιδήρου (scrap), καθώς και ζητήματα αναφορικά με τις εκ μέρους Ο.Λ.Β. Α.Ε. ακολουθούμενες ενέργειες ανάσυρσης και απομάκρυνσης του εν λόγω υλικού από εντός ζώνης λιμένος θέση, αρμοδιότητάς της.

Έπειτα έδωσε το λόγο στον αρμόδιο Εισηγητή κ. Π. Κουφό, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την από 27^{ης} Ιανουαρίου 2020 Εισήγησή του. Ακολούθως, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα τεθέντα σε αυτήν, τα Μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, προέβησαν σε διαλογική συζήτηση.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία της κρινόμενης υπόθεσης και την Εισήγηση,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- 1) Στις 16/07/2019 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 834/16.07.19) εστάλη στη Ρ.Α.Λ. η υπ' αριθ. πρωτ. 3275/16.75.2019 επιστολή του Διευθύνοντος Συμβούλου της Ο.Λ.Β. Α.Ε., με θέμα «Υποβολή αιτήματος έκδοσης γνωμοδότησης.», μετά των συνημμένων σε αυτήν εγγράφων, ήτοι: **α – ε**) των υπ' αριθ. πρωτ. 4417/26.10.2017, 39/04.01.2019, 2920/24.06.2019, 3263/12.07.2019 και 3261/15.07.2019 εγγράφων της Ο.Λ.Β. Α.Ε., **στ – η**) των πρακτικών των υπ' αριθ. 4474/08.03.2019, 4527/23.04.2019 και 4575/10.06.2019 Αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.Β. Α.Ε., **θ**) του υπ' αριθ. πρωτ. 02/11.02.2019 εγγράφου της Χαλυβουργία Ελλάδος Α.Ε. (εφεξής: Χ.Ε. Α.Ε.), **ι**) της από 28.12.2018 έγγραφης πρότασης συνεργασίας της North Aegean Slops Α.Ε. (εφεξής: Ν.Α.Σ. Α.Ε.) με την Ο.Λ.Β. Α.Ε., **ια**) του από 24.04.2019 εγγράφου της Ν.Α.Σ. Α.Ε. με αποδέκτες την Ο.Λ.Β. Α.Ε., την Δημόσια Αρχή Λιμένων (εφεξής: Δ.Α.Λ.) και την Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (εφεξής: Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε.), **ιβ**) του αποσταθθέντος από 15.06.2019 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δ.Α.Λ. με αποδέκτες την Ο.Λ.Β. Α.Ε., την Ν.Α.Σ. Α.Ε. και την Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε., **ιγ**) του αποσταθθέντος από 28.06.2019 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δ.Α.Λ. με αποδέκτη το Κεντρικό Λιμεναρχείο Βόλου (εφεξής: Κ.ΛΧ.Β.), **ιδ**) του αποσταθθέντος από 12.07.2019 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δ.Α.Λ. με αποδέκτες την Ο.Λ.Β. Α.Ε. και την Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε. και **ιε**) του υπ' αριθ. πρωτ. 2131.24-2/3303/2019/21.06.2019 εγγράφου του Κ.ΛΧ.Β.

Με τα εντός της προαναφερθείσας επιστολής τεθέντα, δια της αιτούμενης γνωμοδοτήσεως της Ρ.Α.Λ., η Ο.Λ.Β. Α.Ε. αναζητά «[...] **αφενός την επιβεβαίωση ή μη του ορθού των ενεργειών της Διοίκησής της**, η οποία με Αποφάσεις της επέτρεψε αρχικά στην φορτοπαραλήπτρια, του εν λόγω υλικού, εταιρεία, να ανασύρει το αναφερόμενο υλικό, το οποίο τυχαία έπεσε στη θάλασσα και να το απομακρύνει από τους χώρους του λιμένα, ώστε να αποκατασταθεί η

ασφάλεια στην πρόσδεση των πλοίων στο συγκεκριμένο σημείο του λιμένα και εφόσον η ίδια δεν το κατάφερε, έκανε δεκτή σχετική πρόταση της εταιρείας αποκομιδής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων πλοίων, με την οποία συνδέεται αντιστοίχως συμβατικά, να προβεί στον καθαρισμό του πυθμένα πέριξ του συνόλου των προβλητών του εμπορικού λιμένα Βόλου, προκειμένου να αρθθούν έτσι και τα τιθέμενα προβλήματα απομείωσης των λειτουργικών βαθών του λιμένα στο συγκεκριμένο σημείο, **αφετέρου να δημιουργηθεί μία νομική βάση αντιμετώπισης αντίστοιχων ζητημάτων εφεξής.** Η επίτευξη της εν λόγω επιβεβαίωσης φρονούμε πως διέρχεται μέσω του **εννοιολογικού χαρακτηρισμού (εμπόρευμα ή κατάλοιπο φορτίου;) του εν λόγω υλικού,** το οποίο εκ σφάλματος, όπως προαναφέρθηκε, απορρίφθηκε στη θάλασσα, καθώς και του απορρέοντος, εκ της καταστάσεως στην οποία αυτό περιήλθε, **ιδιοκτησιακού του καθεστώτος (ανήκει στη φορτοπαραλήπτρια εταιρεία ή στην Ο.Λ.Β. Α.Ε.;).**».

- 2) Στις 11/09/2019 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 572/09.05.19, 573/09.05.19 και 574/09.05.19) απεστάλησαν επιστολές της Ρ.Α.Λ. προς **α)** την Ο.Λ.Β. Α.Ε., **β)** τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της Χ.Ε. Α.Ε. και **γ)** τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της Ν.Α.Σ. Α.Ε., μετά των συνημμένων σε αυτές εγγράφων, με αντικείμενο, για τους μεν **β)** και **γ)** αποδέκτες των αντίστοιχων (υπ' αρ. πρωτ. ΡΑΛ 573/09.05.19 και 574/09.05.19) επιστολών, την παροχή απόψεων και στοιχείων επί των διαλαμβανομένων του εν λόγω αιτήματος της Ο.Λ.Β. Α.Ε., για τον δε **α)** αποδέκτη της αντίστοιχης (υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΛ 572/09.05.19) επιστολής, την υποβολή τυχόν νεότερων ή/και πρόσθετων συναφών με την εν λόγω υπόθεση στοιχείων.
- 3) Στις 13/09/2019 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 1024/13.09.19) υπεβλήθησαν στη Ρ.Α.Λ., σε απάντηση της υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΛ 572/11.09.2019 επιστολής, οι από πλευράς Ο.Λ.Β. Α.Ε. πρόσθετες απόψεις, με το υπ' αριθ. πρωτ. 4049/12.09.2019 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου της Ο.Λ.Β. Α.Ε., και στοιχεία, με το υπ' αριθ. πρωτ. 3841/02.09.2019 έγγραφο Ο.Λ.Β. Α.Ε. και το υπ' αριθ. πρωτ. 2131.24-2/4981/2019/30.08.2019 έγγραφο του Κ.ΛΧ.Β.
- 4) Στις 30/09/2019 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 1119/01.10.19) υπεβλήθησαν στη Ρ.Α.Λ., σε απάντηση της υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΛ 573/11.09.2019 επιστολής, οι από πλευράς Χ.Ε. Α.Ε. απόψεις, με το υπ' αριθ. πρωτ. 39/30.09.2019 έγγραφο του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της Χ.Ε. Α.Ε. – σε ορθή επανάληψη ως προς τον μήνα αποστολής –, και στοιχεία, με τα υπ' αριθ. πρωτ. 10/16.04.2019 και 16/13.05.2019 έγγραφα της Χ.Ε. Α.Ε.

Την ίδια ημέρα (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 1121/01.10.19) υπεβλήθησαν στη Ρ.Α.Λ., σε απάντηση της υπ' αριθ. πρωτ. ΡΑΛ 574/11.09.2019 επιστολής, οι από πλευράς Ν.Α.Σ. Α.Ε. απόψεις, με το από 30.09.2019 έγγραφο του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της Ν.Α.Σ. Α.Ε., και στοιχεία, με το υπ' αριθ. πρωτ. 8220/99/14/09.05.2014 έγγραφο του κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, την από 28.12.2018 έγγραφη πρόταση συνεργασίας της Ν.Ε.Σ. Α.Ε. με την Ο.Λ.Β. Α.Ε., το από 15.02.2019 έγγραφο της Ν.Α.Σ. Α.Ε. με αποδέκτη την Ο.Λ.Β. Α.Ε. και το πρακτικό της υπ' αριθ. 4575/10.06.2019 Απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- 1) Ο Κανονισμός **2011/333/ΕΕ** του Συμβουλίου της 31^{ης} Μαρτίου 2011, «για τη θέσπιση κριτηρίων προσδιορισμού των περιπτώσεων στις οποίες ορισμένοι τύποι απορριμμάτων μετάλλων παύουν να αποτελούν απόβλητα σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» (ΕΕΕΕ L 94.2/08.04.2011).
- 2) Η 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» (ΕΕΕΕ L 332.81/28.12.2000).
- 3) Η Οδηγία **2007/71/ΕΚ** της Επιτροπής της 13^{ης} Δεκεμβρίου 2007 «για τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙ της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου» (ΕΕΕΕ L 329.33/14.12.2007).
- 4) Η Οδηγία **2008/99/ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19^{ης} Νοεμβρίου 2008 «σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου» (ΕΕΕΕ L 328.28/06.12.2008).
- 5) Ο **N.855/1978** «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Βαρκελώνην το 1976 Διεθνούς Συμβάσεως “περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως” μετά του συνημμένου εις αυτήν Παραρτήματος, ως και των Πρωτοκόλλων αυτής “περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών”, και “περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών” μετά των συνημμένων εις αυτά Παραρτημάτων» (ΦΕΚ Α' 235).
- 6) Ο **N.2690/1999** «Κώδικας Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 45), όπως ισχύει.
- 7) Ο **N.2932/2001** «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 145).
- 8) Ο **N.2971/2001** «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 285), όπως ισχύει.
- 9) Ο **N.3022/2002** «Κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 “για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση” και των τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1980 “για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές.”» (ΦΕΚ Α' 144).
- 10) Ο **N.4042/2012** «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.» (ΦΕΚ Α' 24).
- 11) Ο **N.4389/2016** «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 94).

- 12) Ο Ν.4532/2018 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2015/1794 και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 63).
- 13) Ο Ν.4597/2019 «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 35).
- 14) Ο Ν.4607/2019 «[...] IV. Τροποποίηση του ν. 2971/2001 και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 65).
- 15) Το Β.Δ.14/19-01-1939 «Περί κωδικοποίησης των περί Λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων.» (ΦΕΚ Α' 24), το οποίο κωδικοποίησε μεταξύ άλλων των διατάξεων του Άρθρου 7 του Ν.Δ. της 28.06.1923, της παρ. 2.β του Άρθρου 4 του Ν.Δ. της 23.09.1925, της δευτέρας περιόδου δευτέρα της παρ. 5 του Άρθρου 17 του Ν.3030/1922, της παρ. 7 του Άρθρου 7 του Ν.Δ. της 22.07.1933, και του 6ου Άρθρου του Ν.5988/1933.
- 16) Το ΠΔ 456/1984 «Αστικός Κώδικας και Εισαγωγικός Νόμος.» (ΦΕΚ Α' 164).
- 17) Το ΠΔ 55/1998 «Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος» (ΦΕΚ Α' 58).
- 18) Το ΠΔ 19/2016 «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.).» (ΦΕΚ Α' 28), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- 19) Η υπ' αριθ. 8111.1/41/09 Κ.Υ.Α. των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 2007/71/ΕΚ οδηγίας. Αντικατάσταση της υπ' αριθμ. 3418/07/02 (Φ.Ε.Κ. 712 Β') κοινής υπουργικής απόφασης "Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου".» (ΦΕΚ Β' 412).
- 20) Η από 19.11.2002 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.
- 21) Η υπ' αριθ. 1000.00/44060/2017 Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 299/19.06.2017).
- 22) Η υπ' αριθ. 1000.00/62063/2018 Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 477/23.08.2018).
- 23) Το υπ' αριθ. πρωτ. 8220/99/14/09.05.2014 έγγραφο του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.
- 24) Η υπ' αριθ. 16/2019 Γνωμοδότηση Ρ.Α.Λ., ληφθείσα κατά την 56^η Συνεδρίαση της Αρχής την 23^η Σεπτεμβρίου 2019.

ΥΠΑΓΩΓΗ - ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟ

Κεφάλαια τεκμηρίωσης:

- Α. Αρμοδιότητα Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων
- Β. Νομικό πλαίσιο
 - Ι. Προοίμιο σημεία 1, 3, 9, 10, 12 και 13 και Άρθρα 1, 2, και 3 της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ.
 - ΙΙ. Άρθρα 2 και 3 της υπ' αριθ. 8111.1/41/09 ΚΥΑ, η οποία αντικατέστησε την υπ' αριθ. 3418/07/2002 ΚΥΑ που μετέφερε τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ στην ελληνική έννομη τάξη.
 - ΙΙΙ. Άρθρο 3 περ. 1, Άρθρα 5, 6 και 7 της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ.
 - ΙV. Άρθρο 11 περ. 1, Άρθρα 12 και 13 του Α' Μέρους του Α' Κεφαλαίου της Β' Ενότητας «ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2008/98/ΕΚ)» του Ν.4042/2012, που μετέφερε τις διατάξεις των Οδηγιών 2008/98/ΕΚ και 2008/99/ΕΚ στην ελληνική έννομη τάξη.
 - V. Άρθρα 1, 2, 3 και 6 και Παράρτημα Ι του Κανονισμού 2013/333/ΕΕ.
 - VI. Άρθρο 1 περ. α', β' και γ' και Άρθρο 3 του Π.Δ.55/1998.
 - VII. Άρθρο 3 παρ. 2, 3 και 4 του Πρωτοκόλλου «αφορών εις την πρόληψιν ρυπάνσεως της Μεσογείου θαλάσσης εκ της απορρίψεως αποβλήτων και άλλων υλικών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» του Α' Παραρτήματος της Διεθνούς Συμβάσεως «δια την προστασίαν της Μεσογείου θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως», που κυρώθηκαν με το Άρθρο Πρώτο του Ν.855/1978.
- Γ. Πραγματικά Περιστατικά – Λόγοι Αιτήματος
- Δ. Υπαγωγή – Ερμηνεία στο πλαίσιο Γνωμοδότησης
 - Ι. Νομική Εκτίμηση Πραγματικών Περιστατικών
 - ΙΙ. Επί των ενεργειών της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Α. Αρμοδιότητα Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 108 «Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Συνιστάται Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με την επωνυμία "Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων" (Ρ.Α.Λ.), η οποία έχει ως γενικότερη αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος και συνδεδεμένων σε αυτό εγκαταστάσεων, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού [...]».

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 112 «Κανονιστικές αρμοδιότητες» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα έκδοσης κανονιστικών πράξεων και δεσμευτικών οδηγιών, εγκυκλίων, προτύπων, υποδειγμάτων, κατευθυντήριων γραμμών, ανακοινώσεων, κωδίκων δεοντολογίας και χαρτών υποχρεώσεων και καλών πρακτικών, καθώς και κάθε άλλης

απαραίτητης πράξης, ιδίως, για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν: α) Στην οικονομική ρύθμιση, απλούστευση, στη διαφάνεια και στη συμβατότητα των τελών, χρεώσεων και κυρώσεων των λιμενικών υπηρεσιών και των ζητημάτων πρόσβασης επί όλων των ελληνικών λιμένων και επί των συνδεδεμένων με αυτούς εγκαταστάσεων, σύμφωνα με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία περί ανταγωνισμού και παροχής λιμενικών υπηρεσιών και χρηματοοικονομικής διαφάνειας. β) [...]. γ) Στην άσκηση των λοιπών ρυθμιστικών και άλλων αρμοδιοτήτων της, [...].»

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 113 «Ρυθμιστικές αρμοδιότητες» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα, ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό, για: α) [...], β) την τήρηση των υποχρεώσεων των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ιδίως σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, Συμβάσεις Παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού και του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/352 (L57/1), γ) [...], δ) τη διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών ενδιαφερομένων μερών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης, τη διαιτησία, σύμφωνα με Κανονισμό που εκδίδει η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, τη διαχείριση παραπόνων και καταγγελιών, και τη λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα, σε κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, ε) [...], στ) [...].»

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 132 «Τελικές και μεταβατικές διατάξεις κεφαλαίου» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς το φορέα της εξουσίας ή της αρμοδιότητας που σχετίζεται με διατάξεις του παρόντος νόμου και εφόσον τα σχετικά ζητήματα δεν ρυθμίζονται από άλλη ειδικότερη διάταξη, αυτή επιλύεται ως εξής: α) [...] β) Όταν η αμφιβολία αφορά στην κατανομή της εξουσίας ή της αρμοδιότητας μεταξύ των φορέων του παρόντος νόμου, αυτή επιλύεται ως εξής: αα) Κάθε εξουσία ή αρμοδιότητα παρακολούθησης, εποπτείας και ελέγχου συμμόρφωσης του παραχωρησιούχου με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με οποιαδήποτε λιμενική ζώνη της ελληνικής επικράτειας, ασκείται από τη Ρ.Α.Λ.»

Σύμφωνα με τις ανωτέρω νομοθετικές διατάξεις η Ρ.Α.Λ. είναι καθ' ύλην αρμόδια να εξετάσει και να γνωμοδοτήσει επί του εν θέματι ζητήματος. Συνεπώς, παραδεκτώς άγεται προς συζήτηση και εξετάζεται η εν λόγω υπόθεση ενώπιον της Ρ.Α.Λ.

B. Νομικό Πλαίσιο

I. Προοίμιο σημεία 1, 3, 9, 10, 12 και 13 και Άρθρα 1, 2, και 3 της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ.

Η Οδηγία 2000/59/ΕΚ επεδίωξε να ρυθμίσει το ζήτημα των απορρίψεων αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων στη θάλασσα, από πλοία που χρησιμοποιούν τους λιμένες της ένωσης, με διατάξεις οι οποίες εξασφαλίζουν τη διάθεση επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων για την παραλαβή τους, προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κατ' εφαρμογή και της διεθνούς συμβάσεως Μαγρόλ 73/78.

Σύμφωνα, εν προκειμένω, με το **Προοίμιο** της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ προβλέπεται ότι: «Εκτιμώντας τα ακόλουθα: **(1)** Η κοινοτική πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας στηρίζεται στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης καθώς και στην αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει". **(3)** Η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τη ρύπανση των θαλασσών και των ακτών των κρατών μελών που προκαλείται από απορρίψεις αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων και, ειδικότερα, για την εφαρμογή της διεθνούς συμβάσεως για την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό προς αυτή

πρωτόκολλο του 1978 (καλούμενη στο εξής “σύμβαση Μαγροί 73/78”), η οποία ρυθμίζει τους τύπους αποβλήτων που μπορούν να απορρίπτονται στο θαλάσσιο περιβάλλον από πλοία και επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη την υποχρέωση να εξασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες όλα τα κράτη μέλη έχουν κυρώσει τη σύμβαση Μαγροί 73/78. **(9)** Για να βελτιωθεί η πρόληψη της ρύπανσης και να αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, οι σχετικές με το περιβάλλον απαιτήσεις θα πρέπει να έχουν εφαρμογή σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, και θα πρέπει να υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις παραλαβής σε όλους τους λιμένες της Κοινότητας. **(10)** Οι επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής θα πρέπει να καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών, από το μεγαλύτερο εμπορικό πλοίο μέχρι το μικρότερο σκάφος αναψυχής, καθώς και του περιβάλλοντος, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων που τις χρησιμοποιούν η υποχρέωση να εξασφαλιστεί η ύπαρξη επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής παρέχει στα κράτη μέλη υψηλό βαθμό ελευθερίας ώστε να ρυθμίζουν την παραλαβή των αποβλήτων κατά τον πλέον αρμόζοντα τρόπο και τους επιτρέπει, μεταξύ άλλων, να διαθέτουν σταθερές εγκαταστάσεις παραλαβής ή να ορίζουν φορείς παροχής υπηρεσιών οι οποίοι θα μεταφέρουν στους λιμένες κινητές μονάδες παραλαβής αποβλήτων όποτε αυτό απαιτείται η υποχρέωση αυτή συνεπάγεται επίσης την υποχρέωση παροχής όλων των αναγκαίων υπηρεσιών ή/και άλλων συνοδευτικών ρυθμίσεων για τη δέουσα και επαρκή χρήση των εγκαταστάσεων αυτών. **(12)** Η αποτελεσματικότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής μπορεί να αυξηθεί εάν απαιτηθεί από τα πλοία να κοινοποιούν τις ανάγκες τους σε εγκαταστάσεις παραλαβής η κοινοποίηση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης στοιχεία για τον αποτελεσματικό προγραμματισμό της διαχείρισης των αποβλήτων τα απόβλητα των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ μπορούν να διακινούνται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση. **(13)** Οι απορρίψεις αποβλήτων πλοίων μπορεί να μειωθούν με την απαίτηση από όλα τα πλοία να παραδίδουν τα απόβλητά τους σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής πριν από τον απόπλου προκειμένου να συμφιλιωθεί η ανάγκη της ομαλής λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών με την προστασία του περιβάλλοντος, θα πρέπει να επιτρέπονται εξαιρέσεις από την απαίτηση αυτή, λαμβάνοντας υπόψη την επαρκή ικανότητα του πλοίου να αποθηκεύσει τα απόβλητά του, τη δυνατότητα παράδοσης σε άλλο λιμένα, χωρίς να υπάρχει κίνδυνος απόρριψης στην θάλασσα και ειδικές απαιτήσεις παράδοσης που έχουν θεσπισθεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 1** «Σκοπός» της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ προβλέπεται ότι «Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στον περιορισμό της απόρριψης στη θάλασσα, ιδίως δε της παράνομης απόρριψης, αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τους λιμένες της Κοινότητας, με τη βελτίωση της διάθεσης και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 2** «Ορισμοί» της ίδιας Οδηγίας νοούνται ως: **(α)** “πλοίο”: το ποντοπόρο σκάφος κάθε τύπου που λειτουργεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των υδροπτέρυγων, των αερολισθαινόντων σκαφών, των καταδυομένων και των πλωτών ναυπηγημάτων, **(β)** “σύμβαση Μαγροί 73/78”: η διεθνής σύμβαση για την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό προς αυτή πρωτόκολλο του έτους 1978, και όπως ισχύει κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας, **(γ)** “απόβλητα πλοίου”: 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 Μαγροί 73/78, καθώς και τα συνδεόμενα με το φορτίο απορρίμματα, όπως ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του παραρτήματος V της σύμβασης Μαγροί 73/78, **(δ)** “κατάλοιπα φορτίου”: τα υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού του φορτίου, που παραμένουν επί του πλοίου στους χώρους ή στις δεξαμενές φορτίου μετά την

περάτωση των διαδικασιών εκφόρτωσης και των εργασιών καθαρισμού, συμπεριλαμβανομένων των υπερχειλίσεων και των διαρροών κατά τη φόρτωση/εκφόρτωση, **ε)** “λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής”: κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση που είναι ικανή να δέχεται απόβλητα πλοίων ή κατάλοιπα φορτίου, **στ)** “αλιευτικό σκάφος”: κάθε πλοίο που είναι εξοπλισμένο ή χρησιμοποιείται εμπορικά για την αλίευση ψαριών ή άλλων έμβιων ενάλιων πόρων, **ζ)** “σκάφος αναψυχής”: κάθε τύπος πλοίου που χρησιμοποιείται για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσής του, **η)** “λιμένας”: θέση ή γεωγραφική περιοχή που δημιουργείται από βελτιωτικά έργα και εγκαταστάσεις ώστε να επιτρέπει, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής. Τα “απόβλητα πλοίου” και τα “κατάλοιπα φορτίου”, όπως ορίζονται στα σημεία γ) και δ), θεωρούνται ως στερεά απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο α) της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1975, περί των στερεών αποβλήτων (1).».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 3** «Πεδίο εφαρμογής» της ίδιας Οδηγίας προβλέπεται ότι: «**Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται: α)** σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε λιμένα κράτους μέλους, 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 για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία, και **β)** σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών, στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του σημείου α). Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα πλοία τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας βάσει του σημείου α) του προηγούμενου εδαφίου παραδίδουν τα απόβλητα πλοίου και τα κατάλοιπα φορτίου κατά τρόπο σύμφωνο με την παρούσα οδηγία, στο βαθμό που αυτό είναι λογικό και εφικτό.».

II. Άρθρα 2 και 3 της υπ' αριθ. 8111.1/41/09 ΚΥΑ, η οποία αντικατέστησε την υπ' αριθ. 3418/07/2002 ΚΥΑ που μετέφερε τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ στην ελληνική έννομη τάξη.

Σύμφωνα με το **Άρθρο 2** «Ορισμοί» της υπ' αριθ. 8111.1/41/09 ΚΥΑ προβλέπεται ότι: «**1.** Για τους σκοπούς της απόφασης αυτής νοούνται ως: **α.** “πλοίο”: το σκάφος κάθε τύπου που δραστηριοποιείται στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των υδροπτερυγών, των αερολισθαινόντων σκαφών, των καταδυομένων και των πλωτών ναυπηγημάτων, **β.** “σύμβαση MARPOL 73/78”: η διεθνής σύμβαση για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό προς αυτή πρωτόκολλο του έτους 1978 και όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, **γ.** “απόβλητα που παράγονται στα πλοία”: 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, V και VI της σύμβασης MARPOL 73/78, καθώς και τα συνδεδεμένα με το φορτίο απορρίμματα, όπως ορίζονται στις οδηγίες για την εφαρμογή του Παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL 73/78, **δ.** “κατάλοιπα φορτίου”: τα υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού του φορτίου, που παραμένουν επί του πλοίου στους χώρους ή στις δεξαμενές φορτίου μετά την περάτωση των διαδικασιών εκφόρτωσης και των εργασιών καθαρισμού, συμπεριλαμβανομένων των υπερχειλίσεων και των διαρροών κατά τη φόρτωση/ εκφόρτωση, **ε.** “λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής”: κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση που είναι ικανή να δέχεται απόβλητα που παράγονται στα πλοία ή κατάλοιπα φορτίου, **στ.** “αλιευτικό σκάφος”: κάθε πλοίο που είναι εξοπλισμένο ή χρησιμοποιείται εμπορικά για την αλίευση ψαριών ή άλλων έμβιων ενάλιων πόρων, **ζ.** “σκάφος αναψυχής”: κάθε τύπος πλοίου που χρησιμοποιείται για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσής του, **η.** “λιμένας”: θέση ή γεωγραφική περιοχή που

δημιουργείται από βελτιωτικά έργα και εγκαταστάσεις ώστε να επιτρέψει, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, **θ**. “φορέας διαχείρισης λιμένων”: οποιοσδήποτε φορέας διαχειρίζεται τους λιμένες της περιοχής αρμοδιότητάς του (π.χ. Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε., Λιμενικά Ταμεία, Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, Ο.Τ.Α., Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε., Ιδιωτικές Επιχειρήσεις). Στον όρο αυτό συμπεριλαμβάνονται και οι πάσης φύσεως επιχειρήσεις που διαθέτουν ιδιωτικές παράκτιες εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν πλοία στα οποία εφαρμόζεται η απόφαση αυτή. Οι μικροί λιμένες (π.χ. αλιευτικά καταφύγια, αγκυροβόλια – καταφύγια τουριστικών σκαφών κάθε μορφής κ.λπ.) που δεν διαθέτουν φορέα διαχείρισης λιμένα, για τους σκοπούς της απόφασης αυτής, υπάγονται στον πλησιέστερο φορέα διαχείρισης λιμένα της περιοχής τους που είναι απαραίτητα Ο.Τ.Α. ή Λιμενικό Ταμείο ή Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο ή Οργανισμός Λιμένα, **ι**. “ανάδοχος παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων”: φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο οποίο δύναται να ανατεθεί από τους φορείς διαχείρισης των λιμένων η παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από τα πλοία που καταπλέουν στην περιοχή αρμοδιότητάς τους. Για το σκοπό αυτό ο ανάδοχος πρέπει να είναι εφοδιασμένος με τις κατά νόμο απαιτούμενες άδειες, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί αποβλήτων, **ια**. “θαλάσσιο αγκυροβόλιο”: Καθορισμένη θαλάσσια περιοχή πλησίον λιμένα, που βρίσκεται εκτός της περιοχής αρμοδιότητας φορέα διαχείρισης λιμένα, στην οποία επιτρέπεται η βραχυχρόνια ή μακροχρόνια αγκυροβολία πλοίων και η διενέργεια πράξεων ανεφοδιασμού. **2**. Τα “απόβλητα που παράγονται στα πλοία” και τα “κατάλοιπα φορτίου”, όπως ορίζονται στα εδάφια (γ) και (δ), θεωρούνται και αναφέρονται παρακάτω ως απόβλητα, κατά την έννοια του άρθρου 1 εδάφιο 1(α) της υπ’ αριθμ. 2006/12/ΕΕ οδηγίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και Κοινοβουλίου της 5ης Απριλίου 2006 περί αποβλήτων (ΕΕ L 114 της 24.4.2006 σελ 9–21) ή κατά την έννοια του άρθρου 3 παρ.1 της υπ’ αριθμ. 2008/98/ΕΚ Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19.11.2008 για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L321 σελ. 3–30 της 22.11.2008) εφόσον η τελευταία εισαχθεί στο εθνικό δίκαιο ή έχει παρέλθει η 12.12.2010.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 3** «Πεδίο εφαρμογής» της ίδιας ΚΥΑ προβλέπεται ότι: «**1**. Η απόφαση αυτή εφαρμόζεται: **α**. σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε ελληνικό λιμένα, 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 για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία, και **β**. σε όλους τους ελληνικούς λιμένες, στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εδαφίου (α). Οι κατηγορίες των λιμένων αυτών καταγράφονται στο Παράρτημα ΙΙΙ. Τροποποιήσεις του Παραρτήματος ΙΙΙ εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Για τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας στους οποίους καταπλέουν περιστασιακά πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εδαφίου (α) εφαρμόζονται οι διατάξεις των Κανονισμών Λιμένων, εκτός εάν οι φορείς διαχείρισής τους αποφασίσουν την ένταξή τους στις διατάξεις της παρούσας. **2**. Τα πλοία, του εδαφίου 1(α) του άρθρου αυτού, τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της απόφασης αυτής παραδίδουν τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία αυτά και τα κατάλοιπα φορτίου κατά τρόπο σύμφωνο με την απόφαση αυτή, στο βαθμό που αυτό είναι λογικό και εφικτό.».

Σημειωτέον δε, σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. 8315/07 (ΦΕΚ Β' 202), ότι ο λιμένας του Βόλου συγκαταλέγεται στους Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος και, σύμφωνα με τον Παράρτημα ΙΙ του Κανονισμού 2013/1315/ΕΕ, αποτελεί έναν από τους είκοσι λιμένες της χώρας που περιλαμβάνονται στο Εκτεταμένο Δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

III. Άρθρο 3 περ. 1, Άρθρα 5, 6 και 7 της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ.

Σύμφωνα με την περ. 1 του Άρθρου 3 «Ορισμοί» της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ προβλέπεται ότι: «Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: 1. “απόβλητα”: κάθε ουσία ή αντικείμενο το οποίο ο κάτοχος του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει,».

Σύμφωνα με το Άρθρο 5 «Υποπροϊόντα» της ίδιας Οδηγίας προβλέπεται ότι: «1. Μια ουσία ή αντικείμενο που προκύπτει από διαδικασία παραγωγής, πρωταρχικός σκοπός της οποίας δεν είναι η παραγωγή αυτού του στοιχείου, μπορεί να θεωρείται ότι δεν συνιστά απόβλητο όπως αναφέρεται στο άρθρο 3, σημείο 1) αλλά υποπροϊόν μόνον εάν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι: α) είναι βέβαιη η περαιτέρω χρήση της ουσίας ή του αντικειμένου, β) η ουσία ή το αντικείμενο είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν απ’ ευθείας χωρίς άλλη επεξεργασία πέραν της συνήθους βιομηχανικής πρακτικής, γ) η ουσία ή το αντικείμενο παράγεται ως αναπόσπαστο μέρος μιας παραγωγικής διαδικασίας, και δ) η περαιτέρω χρήση είναι σύννομη, δηλαδή η ουσία ή το αντικείμενο πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις περί προϊόντων και προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας για τη συγκεκριμένη χρήση και δεν πρόκειται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία. 2. Με βάση τους όρους που ορίζονται στην παράγραφο 1, είναι δυνατό να λαμβάνονται μέτρα που να καθορίζουν τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται προκειμένου συγκεκριμένες ουσίες ή αντικείμενα να μπορούν να θεωρηθούν υποπροϊόντα και όχι απόβλητα, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3, σημείο 1). Τα μέτρα αυτά, τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας δια της συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2.».

Σύμφωνα με το Άρθρο 6 «Αποχαρακτηρισμός αποβλήτων» της ίδιας Οδηγίας προβλέπεται ότι: «1. Ορισμένα προσδιορισμένα απόβλητα παύουν να αποτελούν απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 1), εάν έχουν υποστεί εργασία ανάκτησης, περιλαμβανομένης της ανακύκλωσης, και πληρούν ειδικά κριτήρια που θα καθοριστούν σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους: α) η ουσία ή το αντικείμενο χρησιμοποιείται συνήθως για συγκεκριμένους σκοπούς, β) υπάρχει αγορά ή ζήτηση για τη συγκεκριμένη ουσία ή αντικείμενο, γ) η ουσία ή το αντικείμενο πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις για τους συγκεκριμένους σκοπούς και συμμορφούται προς την κειμένη νομοθεσία και τα πρότυπα που ισχύουν για τα προϊόντα, και δ) η χρήση της ουσίας ή του αντικειμένου δεν πρόκειται να έχει δυσμενή αντίκτυπο στο περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία. Εφόσον απαιτείται, τα κριτήρια περιλαμβάνουν οριακές τιμές για τους ρύπους και συνεκτιμούν ενδεχόμενες δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ουσίας ή του αντικειμένου. 2. Τα μέτρα, σκοπός των οποίων είναι η τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας με τη συμπλήρωσή της και τα οποία αφορούν τον καθορισμό των κριτηρίων της παραγράφου 1 και ορίζουν τον τύπο αποβλήτων επί των οποίων ισχύουν τα κριτήρια αυτά θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2. Τα ειδικά κριτήρια αποχαρακτηρισμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, τουλάχιστον για τα αδρανή υλικά, το χαρτί, το γυαλί, το μέταλλο, τα ελαστικά επίσωτρα και τα προϊόντα κλωστοϋφαντουργίας. 3. Τα απόβλητα τα οποία παύουν να αποτελούν απόβλητα σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, παύουν επίσης να αποτελούν απόβλητα και για τους σκοπούς της ανάκτησης και ανακύκλωσης που αναφέρονται στις οδηγίες 94/62/ΕΚ, 2000/53/ΕΚ, 2002/96/ΕΚ και 2006/66/ΕΚ και σε άλλες σχετικές κοινοτικές νομοθετικές πράξεις όταν πληρούνται οι απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας όσον αφορά την ανακύκλωση ή την ανάκτηση. 4. Εάν δεν έχουν καθορισθεί κριτήρια σε κοινοτικό επίπεδο σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στις παραγράφους 1 και 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν, κατά περίπτωση, εάν ένα συγκεκριμένο απόβλητο έχει αποχαρακτηρισθεί βάσει της εφαρμοστέας νομολογίας. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αυτές τις αποφάσεις στην Επιτροπή

σύμφωνα με την οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (1), εφόσον αυτό απαιτείται από την εν λόγω οδηγία.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 7** «Κατάλογος αποβλήτων» της ίδιας Οδηγίας προβλέπεται ότι: **«1. Τα μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά την ενημέρωση του καταλόγου αποβλήτων που καταρτίστηκε με την απόφαση 2000/532/ΕΚ, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2. Ο κατάλογος αποβλήτων περιλαμβάνει τα επικίνδυνα απόβλητα και λαμβάνει υπόψη την προέλευση και τη σύνθεση των αποβλήτων καθώς και, εφόσον απαιτείται, τις οριακές τιμές συγκέντρωσης επικίνδυνων ουσιών. Ο κατάλογος αποβλήτων είναι δεσμευτικός όσον αφορά τον προσδιορισμό των αποβλήτων που πρέπει να θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα. Η καταχώριση μιας ουσίας ή αντικειμένου στον κατάλογο δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι συνιστά απόβλητο υπό οιοσδήποτε συνθήκες. Μια ουσία ή αντικείμενο θεωρούνται απόβλητα μόνον εφόσον ανταποκρίνονται στον ορισμό του άρθρου 3, σημείο 1). 2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να θεωρεί κάποια απόβλητα ως επικίνδυνα, ακόμη και αν δεν περιλαμβάνονται ως τέτοια στον κατάλογο αποβλήτων, εφόσον εμφανίζουν μία ή περισσότερες από τις ιδιότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙΙ. Το κράτος μέλος κοινοποιεί τις περιπτώσεις αυτές στην Επιτροπή αμελλητί. Τις καταγράφει στην έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 37, παράγραφος 1, και παρέχει στην Επιτροπή όλες τις σχετικές πληροφορίες. Με βάση τις λαμβανόμενες κοινοποιήσεις, ο κατάλογος αναθεωρείται προκειμένου να αποφασισθεί η προσαρμογή του. 3. Εάν ένα κράτος μέλος διαθέτει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ένα συγκεκριμένο απόβλητο, το οποίο περιλαμβάνεται στον κατάλογο ως επικίνδυνο απόβλητο, δεν εμφανίζει καμιά από τις ιδιότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙΙ, τότε το εν λόγω απόβλητο μπορεί να θεωρηθεί ως μη επικίνδυνο απόβλητο. Το κράτος μέλος κοινοποιεί τις περιπτώσεις αυτές στην Επιτροπή αμελλητί και παρέχει στην Επιτροπή όλα τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία. Με βάση τις λαμβανόμενες κοινοποιήσεις, ο κατάλογος αναθεωρείται προκειμένου να αποφασισθεί η προσαρμογή του. 4. Ο αποχαρακτηρισμός των επικίνδυνων αποβλήτων δεν μπορεί να γίνεται με αραιώση ή ανάμιξη για τη μείωση των αρχικών συγκεντρώσεων επικίνδυνων ουσιών σε επίπεδο χαμηλότερο των οριακών τιμών για το χαρακτηρισμό των αποβλήτων ως επικίνδυνων. 5. Τα μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά την αναθεώρηση του καταλόγου προκειμένου να αποφασισθεί η προσαρμογή του σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 39, παράγραφος 2. 6. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεωρήσουν το απόβλητο ως μη επικίνδυνο απόβλητο σύμφωνα με τον κατάλογο αποβλήτων που αναφέρεται στην παράγραφο 1. 7. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι ο κατάλογος των αποβλήτων, καθώς και κάθε αναθεώρηση του καταλόγου αυτού, συμμορφούνται καταλλήλως προς τις αρχές της σαφήνειας, του εύληπτου και της εξασφάλισης της πρόσβασης των χρηστών, και ιδίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ).».**

ΙV. Άρθρο 11 περ. 1, Άρθρα 12 και 13 του Α' Μέρους του Α' Κεφαλαίου της Β' Ενότητας «ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2008/98/ΕΚ)» του Ν.4042/2012, που μετέφερε τις διατάξεις των Οδηγιών 2008/98/ΕΚ και 2008/99/ΕΚ στην ελληνική έννομη τάξη.

Σύμφωνα με την περ. 1 του **Άρθρου 11** «(άρθρο 3 της Οδηγίας) Ορισμοί» του Α' Μέρους του Α' Κεφαλαίου της Β' Ενότητας «ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2008/98/ΕΚ)» του **Ν.4042/2012** προβλέπεται ότι: «Για τους σκοπούς του

παρόντος νόμου ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: **1.** απόβλητα, κάθε ουσία ή αντικείμενο, το οποίο ο κάτοχος του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει,».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 12** «(άρθρο 5 της Οδηγίας) Υποπροϊόντα (By-products)» του ίδιου Νόμου προβλέπεται ότι: «**1.** Μια ουσία ή αντικείμενο που προκύπτει από διαδικασία παραγωγής, πρωταρχικός σκοπός της οποίας δεν είναι η παραγωγή αυτού του στοιχείου, μπορεί να θεωρείται ότι δεν συνιστά απόβλητο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 11, αλλά υποπροϊόν μόνον εάν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι: **α)** είναι βέβαιη η περαιτέρω χρήση της ουσίας ή του αντικειμένου. **β)** η ουσία ή το αντικείμενο είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν απευθείας χωρίς άλλη επεξεργασία πέραν της συνήθους βιομηχανικής πρακτικής. **γ)** η ουσία ή το αντικείμενο παράγεται ως αναπόσπαστο μέρος μιας παραγωγικής διαδικασίας, και **δ)** η περαιτέρω χρήση είναι σύννομη, δηλαδή η ουσία ή το αντικείμενο πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις περί προϊόντων και προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας για τη συγκεκριμένη χρήση και δεν πρόκειται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία. **2.** Με βάση τους όρους που ορίζονται στην παράγραφο 1, μπορεί να λαμβάνονται μέτρα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που καθορίζουν τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται προκειμένου συγκεκριμένες ουσίες ή αντικείμενα να μπορούν να θεωρηθούν υποπροϊόντα και όχι απόβλητα, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 11 παράγραφος 1. Τα μέτρα αυτά θεσπίζονται με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τίθενται αυτόματα σε ισχύ.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 13** «(άρθρα 6 και 7 της Οδηγίας) Αποχαρακτηρισμός αποβλήτων και κατάλογος αποβλήτων» του ίδιου Νόμου προβλέπεται ότι: «**1.** Ορισμένα προσδιορισμένα απόβλητα παύουν να αποτελούν απόβλητα κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 11, εάν έχουν υποστεί εργασία ανάκτησης, περιλαμβανομένης της ανακύκλωσης, και πληρούν ειδικά κριτήρια που καθορίζονται σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους: **α)** η ουσία ή το αντικείμενο χρησιμοποιείται συνήθως για συγκεκριμένους σκοπούς, **β)** υπάρχει αγορά ή ζήτηση για τη συγκεκριμένη ουσία ή αντικείμενο, **γ)** η ουσία ή το αντικείμενο πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις για τους συγκεκριμένους σκοπούς και συμμορφώνονται προς την κείμενη νομοθεσία και τα πρότυπα που ισχύουν για τα προϊόντα και **δ)** η χρήση της ουσίας ή του αντικειμένου δεν πρόκειται να έχει δυσμενή αντίκτυπο στο περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία. Τα κριτήρια περιλαμβάνουν οριακές τιμές για τους ρύπους, όπου απαιτείται, και συνεκτιμούν ενδεχόμενες δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ουσίας ή του αντικειμένου. **2.** Με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία τίθεται αυτόματα σε ισχύ, καθορίζεται, βάσει της παραγράφου 1, εάν ένα απόβλητο παύει να αποτελεί απόβλητο κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 11. **3.** Ο αποχαρακτηρισμός των επικίνδυνων αποβλήτων δεν μπορεί να γίνεται με αραιώση ή ανάμειξη για τη μείωση των αρχικών συγκεντρώσεων επικίνδυνων ουσιών σε επίπεδο χαμηλότερο των οριακών τιμών για το χαρακτηρισμό των αποβλήτων ως επικίνδυνων. **4.** Τα απόβλητα, τα οποία παύουν να αποτελούν απόβλητα σύμφωνα με την παράγραφο 1, παύουν επίσης να αποτελούν απόβλητα και για τους σκοπούς της ανάκτησης και ανακύκλωσης που αναφέρονται στο ν. 2939/2001, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 94/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1994 για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας (ΕΕ L 365/10/31.12.1994), όπως τροποποιήθηκε με τον. 3854/2010 (Α' 94) και στις κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί ή εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του και στα άλλα συναφή ευρωπαϊκά νομοθετήματα και τις εθνικές διατάξεις με τις οποίες οι συναφείς ευρωπαϊκές οδηγίες έχουν ενσωματωθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, όταν πληρούνται οι απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας όσον αφορά στην ανακύκλωση ή την ανάκτηση. **5.** Ο κατάλογος αποβλήτων (Απόφαση 2000/532/ΕΚ, ΕΕ L 204/37/21.7.1998, όπως έχει τροποποιηθεί) περιλαμβάνει τα επικίνδυνα απόβλητα και λαμβάνει υπόψη την προέλευση και τη σύνθεση των αποβλήτων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, τις οριακές τιμές συγκέντρωσης επικίνδυνων ουσιών. Ο κατάλογος αποβλήτων είναι δεσμευτικός όσον αφορά

στον προσδιορισμό των αποβλήτων που πρέπει να θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα. Η καταχώριση μιας ουσίας ή αντικειμένου στον κατάλογο δεν σημαίνει, κατ' ανάγκη, ότι συνιστά απόβλητο υπό οιοσδήποτε συνθήκες. Μια ουσία ή αντικείμενο θεωρούνται απόβλητα μόνο εφόσον ανταποκρίνονται στον ορισμό της παραγράφου 1 του άρθρου 11.».

V. Άρθρα 1, 2, 3 και 6 και Παράρτημα Ι του Κανονισμού 2013/333/ΕΕ.

Σύμφωνα με το **Άρθρο 1** «Αντικείμενο» του **Κανονισμού 2013/333/ΕΕ** προβλέπεται ότι: «Ο παρών κανονισμός καθορίζει τα κριτήρια προσδιορισμού των περιπτώσεων στις οποίες τα απορρίμματα σιδήρου, χάλυβα και αλουμινίου, συμπεριλαμβανομένων των απορριμμάτων κραμάτων αλουμινίου, παύουν να αποτελούν απόβλητα.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 2** «Ορισμοί» του ιδίου Κανονισμού προβλέπεται ότι: «Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που παρατίθενται στην οδηγία 2008/98/ΕΚ. Επιπλέον, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: **α)** “απορρίμματα σιδήρου και χάλυβα”: απορρίμματα μετάλλων τα οποία αποτελούνται κυρίως από σίδηρο και χάλυβα· **β)** “απορρίμματα αλουμινίου”: απορρίμματα μετάλλων τα οποία αποτελούνται κυρίως από αλουμίνιο και κράματα αλουμινίου· **γ)** “κάτοχος”: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στην κατοχή του οποίου ευρίσκονται τα απορρίμματα μετάλλων· **δ)** “παραγωγός”: ο κάτοχος ο οποίος μεταβιβάζει τα απορρίμματα μετάλλων σε άλλον κάτοχο για πρώτη φορά ως απορρίμματα μετάλλων τα οποία έπαυσαν να αποτελούν απόβλητα· **ε)** “εισαγωγέας”: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης το οποίο εισάγει απορρίμματα μετάλλων τα οποία έπαυσαν να είναι απόβλητα στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης· **στ)** “ειδικευμένο προσωπικό”: προσωπικό το οποίο διαθέτει την κατάλληλη πείρα ή κατάρτιση ώστε να παρακολουθεί και να αξιολογεί τις ιδιότητες των απορριμμάτων μετάλλων· **ζ)** “οπτική εξέταση”: εξέταση των απορριμμάτων μετάλλων που καλύπτει όλα τα μέρη ενός φορτίου και κατά την οποία χρησιμοποιούνται οι ανθρώπινες αισθήσεις ή μη εξειδικευμένος εξοπλισμός· **η)** “φορτίο”: μια παρτίδα απορριμμάτων μετάλλων που προορίζεται για παράδοση από παραγωγό σε άλλο κάτοχο και μπορεί να περιέχεται σε μία ή περισσότερες μονάδες μεταφοράς, όπως εμπορευματοκιβώτια.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 3** «Κριτήρια για τα απορρίμματα σιδήρου και χάλυβα» του ιδίου Κανονισμού προβλέπεται ότι: «Τα απορρίμματα σιδήρου και χάλυβα παύουν να αποτελούν απόβλητα όταν, κατά τη μεταβίβαση από τον παραγωγό σε άλλο κάτοχο, πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις: **α)** τα απόβλητα που χρησιμοποιούνται ως εισροές στην εργασία ανάκτησης πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα Ι τμήμα 2· **β)** τα απόβλητα που χρησιμοποιούνται ως εισροές στην εργασία ανάκτησης έχουν υποστεί επεξεργασία σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα Ι τμήμα 3· **γ)** τα απορρίμματα σιδήρου και χάλυβα που προκύπτουν από την εργασία ανάκτησης πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα Ι τμήμα 1· **δ)** ο παραγωγός έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 5 και 6.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 6** «Διαχείριση της ποιότητας» του ιδίου Κανονισμού προβλέπεται ότι: «**1.** Ο παραγωγός εφαρμόζει κατάλληλο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, που αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τα κριτήρια των άρθρων 3 και 4 αντίστοιχα. **2.** Το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας περιλαμβάνει μια σειρά από τεκμηριωμένες διαδικασίες για καθεμιά από τις ακόλουθες πτυχές: **α)** έλεγχος αποδοχής των αποβλήτων που χρησιμοποιούνται ως εισροές στην εργασία ανάκτησης, όπως ορίζει το τμήμα 2 των παραρτημάτων Ι και ΙΙ· **β)** παρακολούθηση των διεργασιών και τεχνικών επεξεργασίας που περιγράφονται στο σημείο 3.3 των παραρτημάτων Ι και ΙΙ· **γ)** παρακολούθηση της ποιότητας των απορριμμάτων μετάλλων που προκύπτουν από την εργασία ανάκτησης, όπως ορίζει το τμήμα 1 των παραρτημάτων Ι και ΙΙ (συμπεριλαμβανομένων

δειγματοληψιών και αναλύσεων)· **δ)** αποτελεσματικότητα της παρακολούθησης της ακτινοβολίας, όπως ορίζει το σημείο 1.5 των παραρτημάτων I και II αντίστοιχα· **ε)** πληροφορίες από τους πελάτες όσον αφορά τη συμμόρφωση με την ποιότητα των απορριμμάτων μετάλλων· **στ)** τήρηση αρχείων με τα αποτελέσματα της παρακολούθησης που διεξάγεται σύμφωνα με τα στοιχεία α) έως δ)· **ζ)** επανεξέταση και βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας· **η)** κατάρτιση του προσωπικού. **3.** Το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας καθορίζει επίσης τις ειδικές απαιτήσεις παρακολούθησης που προβλέπονται στα παραρτήματα I και II για κάθε κριτήριο. **4.** Σε περίπτωση που κάποια από τις επεξεργασίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3.3 ή στο παράρτημα II σημείο 3.3 εκτελείται από προηγούμενο κάτοχο, ο παραγωγός βεβαιώνεται ότι ο προμηθευτής εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης της ποιότητας το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου. **5.** Η συμμόρφωση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου επαληθεύεται από οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης, όπως αυτός ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων (1), ο οποίος έχει διαπιστευθεί σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, ή από άλλον επαληθευτή περιβάλλοντος, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 20 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1221/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, περί της εκούσιας συμμετοχής οργανισμών σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (EMAS) (2). Η επαλήθευση θα πρέπει να διενεργείται ανά τριετία. **6.** Ο εισαγωγέας απαιτεί από τους προμηθευτές του να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ποιότητας το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου και έχει ελεγχθεί από ανεξάρτητο εξωτερικό επαληθευτή. **7.** Ο παραγωγός παρέχει στις αρμόδιες αρχές πρόσβαση στο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, κατόπιν αιτήματός τους.».

Σύμφωνα με το **Παράρτημα I** «Κριτήρια για τα απορρίμματα σιδήρου και χάλυβα» του ίδιου Κανονισμού προβλέπεται ότι: «**1. Ποιότητα των απορριμμάτων που προκύπτουν από τις εργασίες ανάκτησης. 1.1** Τα απορρίμματα ταξινομούνται ανάλογα με τις προδιαγραφές του πελάτη, τις προδιαγραφές της βιομηχανίας ή τα πρότυπα για την άμεση χρήση στην παραγωγή μεταλλικών ουσιών ή αντικειμένων από χαλυβουργεία ή χυτήρια. **1.2.** Η συνολική ποσότητα ξένων υλών (στείρων) είναι $\leq 2\%$ κατά βάρος. Ξένες ύλες είναι οι εξής: **1.** μη σιδηρούχα μέταλλα (εκτός από στοιχεία κραματοποίησης σε οποιοδήποτε υπόστρωμα σιδηρούχου μετάλλου) και μη μεταλλικά υλικά, όπως χώμα, σκόνη, μονωτικά υλικά και γυαλί· **2.** εύφλεκτα μη μεταλλικά υλικά, όπως καουτσούκ, πλαστικές ύλες, ύφασμα, ξύλο και άλλες χημικές ή οργανικές ουσίες· **3.** μεγαλύτερα τεμάχια (σε μέγεθος πλίνθου), τα οποία δεν είναι αγωγοί του ηλεκτρισμού, όπως ελαστικά αυτοκινήτων, σωλήνες που έχουν πληρωθεί με τσιμέντο, ξύλο ή σκυρόδεμα· **4.** κατάλοιπα από την τήξη, τη θέρμανση, τη βελτίωση της επιφάνειας (συμπεριλαμβανομένης της επικαλυπτικής συγκόλλησης), τη λείανση, το πριόνισμα, τη συγκόλληση και την οξυγονοκοπή του χάλυβα, όπως σκωρίες υψικαμίνου, σιδηρούχος σκωρία ελάστρων, σκόνη φίλτρων αέρα, σκόνη λείανσης, ιλύς. **1.3.** Τα απορρίμματα δεν περιέχουν υπερβολική ποσότητα οξειδίων του σιδήρου σε οποιαδήποτε μορφή, εκτός από τις συνήθεις ποσότητες που οφείλονται στην αποθήκευση των έτοιμων απορριμμάτων στο ύπαιθρο υπό κανονικές ατμοσφαιρικές συνθήκες. **1.4.** Τα απορρίμματα είναι απαλλαγμένα από εμφανή έλαια, ελαιώδη γαλακτώματα, λιπαντικά ή λίπη, εκτός από αμελητέες ποσότητες που δεν προκαλούν στάλαξη. **1.5.** Ραδιενέργεια: δεν είναι αναγκαία η λήψη μέτρων αντιμετώπισης σύμφωνα με τους εθνικούς ή διεθνείς κανόνες για τις διαδικασίες παρακολούθησης και αντιμετώπισης ραδιενεργών απορριμμάτων μετάλλων. Η απαίτηση αυτή ισχύει υπό την επιφύλαξη των βασικών κανόνων για την προστασία της υγείας των εργαζομένων και του κοινού που θεσπίζονται σε πράξεις που προβλέπονται στο κεφάλαιο III της συνθήκης Ευρατόμ, ιδίως της οδηγίας 96/29/Ευρατόμ. **1.6.** Τα απορρίμματα δεν εμφανίζουν καμία από τις επικίνδυνες ιδιότητες

που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2008/98/ΕΚ. Τα απορρίμματα συμμορφώνονται με τα όρια συγκέντρωσης που καθορίζονται στην απόφαση 2000/532/ΕΚ και δεν υπερβαίνουν τα όρια συγκέντρωσης που καθορίζονται στο παράρτημα ΙV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 850/2004. Οι ιδιότητες των επιμέρους στοιχείων που περιέχονται στα κράματα σιδήρου και χάλυβα δεν εμπίπτουν στην απαίτηση αυτή. **1.7.** Τα απορρίμματα δεν περιέχουν πεπιεσμένα, κλειστά ή ανεπαρκώς ανοικτά δοχεία που μπορεί να προ καλέσουν έκρηξη σε μεταλλουργική κάμινο. **2.** Απόβλητα που χρησιμοποιούνται ως πρώτη ύλη στη διαδικασία ανάκτησης. **2.1.** Μόνο απόβλητα που περιέχουν ανακτήσιμο σίδηρο ή χάλυβα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως πρώτη ύλη. **2.2.** Δεν χρησιμοποιούνται επικίνδυνα απόβλητα ως εισροές, εκτός εάν προσκομίζονται αποδεικτικά της εφαρμογής των διεργασιών και των τεχνικών που ορίζονται στο τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος για την εξάλειψη όλων των επικίνδυνων ιδιοτήτων. **2.3.** Δεν χρησιμοποιούνται ως εισροές τα ακόλουθα απόβλητα: **α)** ρινίσματα που περιέχουν υγρά, όπως έλαια ή ελαιώδη γαλακτώματα, και **β)** κάδοι και δοχεία, με εξαίρεση τον εξοπλισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία περιέχουν ή περιείχαν έλαια ή χρώματα. **3.** Διεργασίες και τεχνικές επεξεργασίας. **3.1.** Τα απορρίμματα σιδήρου ή χάλυβα πρέπει να έχουν διαχωριστεί στην πηγή ή κατά τη συλλογή και να έχουν διατηρηθεί χωριστά ή τα απόβλητα εισροής πρέπει να έχουν υποστεί επεξεργασία διαχωρισμού των απορριμμάτων σιδήρου και χάλυβα από τα μη μεταλλικά και μη σιδηρούχα συστατικά. **3.2.** Πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί όλες οι μηχανικές κατεργασίες (όπως τεμαχισμός, διάτμηση, θρυμματισμός ή κοκκοποίηση, διαλογή, διαχωρισμός, καθαρισμός, απορρύπανση, εκκένωση) που απαιτούνται για την προετοιμασία των απορριμμάτων μετάλλων για απευθείας εισροή με σκοπό την τελική χρήση σε χαλυβουργεία και χυτήρια. **3.3.** Για τα απόβλητα που περιέχουν επικίνδυνα συστατικά, ισχύουν οι ακόλουθες ειδικές απαιτήσεις: **α)** Τα υλικά εισροής που προέρχονται από απόβλητα ηλεκτρικού ή ηλεκτρονικού εξοπλισμού ή από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους πρέπει να έχουν υποβληθεί σε όλες τις επεξεργασίες που απαιτούνται από το άρθρο 6 της οδηγίας 2002/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και από το άρθρο 6 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· **β)** Οι χλωροφθοράνθρακες που περιέχονται σε απορριπτόμενο εξοπλισμό πρέπει να έχουν δεσμευθεί με διεργασία εγκεκριμένη από τις αρμόδιες αρχές· **γ)** Τα καλώδια πρέπει να έχουν απογυμνωθεί ή τεμαχιστεί. Εάν ένα καλώδιο περιέχει οργανικές επικαλύψεις (πλαστικές ύλες), αυτές πρέπει να έχουν αφαιρεθεί σύμφωνα με τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές· **δ)** Οι κάδοι και τα δοχεία πρέπει να έχουν εκκενωθεί και καθαριστεί· και **ε)** Οι επικίνδυνες ουσίες των αποβλήτων που δεν αναφέρονται στο στοιχείο α) πρέπει να έχουν απομακρυνθεί αποτελεσματικά με διεργασία εγκεκριμένη από την αρμόδια αρχή.».

VI. Άρθρο 1 περ. α', β' και γ' και Άρθρο 3 του Π.Δ.55/1998.

Σύμφωνα με τις περ. α', β' και γ' του **Άρθρου 1** «(άρθρο δέκατο παρ. (1) και (2) Ν.2252/1994) Ορισμοί» του **Π.Δ.55/1998** προβλέπεται ότι: «Για την εφαρμογή διατάξεων του παρόντος Νόμου ορίζονται ως: **α)** “Απόβλητα”: Τα υγρά που αποβάλλονται από πλοία, δεξαμενόπλοια και εγκαταστάσεις, τα οποία περιέχουν υπολείμματα των μεταφερόμενων, χρησιμοποιούμενων ή παραγόμενων υλών. **β)** “Απορρίμματα”: Τα πάσης φύσεως στερεά ή ημίρρευστα κατάλοιπα που αποβάλλονται από πλοία, δεξαμενόπλοια και εγκαταστάσεις ξηράς. **γ)** “Απόρριψη”: Η εκβολή ή διαφυγή οποιασδήποτε ουσίας στη θάλασσα.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 3** «(άρθρο δέκατο παρ. (4) Ν.2252/1994) Απαγορευτικές διατάξεις.» του ιδίου Προεδρικού Διατάγματος προβλέπεται ότι: «**1.** Απαγορεύεται: **(α)** Η απόρριψη στις ακτές, στα λιμάνια και στα ελληνικά χωρικά ύδατα πετρελαίου, πετρελαιοειδών μιγμάτων, επιβλαβών ουσιών ή μιγμάτων αυτών και πάσης φύσεως αποβλήτων, λυμάτων και απορριμμάτων από τα οποία μπορεί να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας και των ακτών. **(β)** Η απόρριψη πετρελαιοειδών

και λοιπών ρυπαντικών ουσιών στην ανοικτή θάλασσα, από τα οποία είναι δυνατό να προκύψει ρύπανση, σύμφωνα με αυτά που ορίζουν οι «Συμβάσεις». **2.** Η απόρριψη στη θάλασσα οποιωνδήποτε ουσιών από παράκτιες ή άλλες εγκαταστάσεις επιτρέπεται μόνο μετά από άδεια που παρέχεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν, εφόσον δεν υφίσταται κίνδυνος ρύπανσης.».

VII. Άρθρο 3 παρ. 2, 3 και 4 του Πρωτοκόλλου «αφορών εις την πρόληψιν ρυπάνσεως της Μεσογείου θαλάσσης εκ της απορρίψεως αποβλήτων και άλλων υλικών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» του Α' Παραρτήματος της Διεθνούς Συμβάσεως «δια την προστασίαν της Μεσογείου θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως», που κυρώθηκαν με το Άρθρο Πρώτο του Ν.855/1978.

Σύμφωνα με τις παρ. 2, 3 και 4 του Άρθρου 3 του Πρωτοκόλλου «αφορών εις την πρόληψιν ρυπάνσεως της Μεσογείου θαλάσσης εκ της απορρίψεως αποβλήτων και άλλων υλικών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» του Α' Παραρτήματος της Διεθνούς Συμβάσεως «δια την προστασίαν της Μεσογείου θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως» που κυρώθηκαν με το Άρθρο Πρώτο του Ν.855/1978 προβλέπεται ότι: «Διά τους σκοπούς του παρόντος Πρωτοκόλλου: **2.** “Απόβλητα ή άλλα υλικά” σημαίνει υλικά και ουσίας παντός είδους μορφής ή περιγραφής. **3.** “Απόρριψις” σημαίνει: **α)** Πάσαν ηθελημένην απόρριψιν εις την θάλασσαν αποβλήτων ή άλλων υλικών υπό πλοίων και αεροσκαφών. **β)** Πάσαν ηθελημένην απόρριψιν εις την θάλασσαν πλοίων και αεροσκαφών. **4.** Η “Απόρριψις” δεν περιλαμβάνει: **α)** Την απόρριψιν εις την θάλασσαν αποβλήτων ή άλλων υλικών ευρισκομένων τυχαίως ή παραγομένων κατά την κανονικήν λειτουργίαν των πλοίων και των αεροσκαφών και του εξοπλισμού των πλην των αποβλήτων ή άλλων υλικών μεταφερομένων υπό των πλοίων ή αεροσκαφών ή προς αυτά εξυπηρετούντα τον σκοπόν απορρίψεως των εν λόγω υλικών ή των παραγομένων εκ της επεξεργασίας αυτών επί των τοιούτων πλοίων ή αεροσκαφών. **β)** Την εναπόθεσιν του υλικού με σκοπόν διάφορον της απορρίψεως υπό την προϋπόθεσιν ότι η τοιαύτη εναπόθεσις δεν αντίκειται προς τους σκοπούς του παρόντος Πρωτοκόλλου.».

Γ. Πραγματικά Περιστατικά – Λόγοι Αιτήματος

Το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (εφεξής: ΝΠΔΔ) με την επωνυμία «Λιμενικό Ταμείο Βόλου» – που προήλθε από διάσπαση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Μαγνησίας σε Λιμενικό Ταμείο Βόλου και Σκοπέλου, δυνάμει της παρ. 1 του Άρθρου εικοστού πρώτου του Ν.2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145), το δε Λιμενικό Ταμείο Νομού Μαγνησίας συστάθηκε με τις διατάξεις του Π.Δ.390/1993 «Περί συγχωνεύσεως Λιμενικών Ταμείων σε επίπεδο Νομού» (ΦΕΚ Α' 165), ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης των Λιμενικών Ταμείων Βόλου και Σκοπέλου – δυνάμει της παρ. 3 του Άρθρου εικοστού πρώτου του Μέρους Τρίτου του Ν.2932/2001 μετετράπη σε ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Βόλου Ανώνυμη Εταιρεία», «[...] με Σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και διέπεται συμπληρωματικά από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 (ΦΕΚ 144 Α), τις διατάξεις του β.δ. 14/19.1.1939 (ΦΕΚ 24 Α) και του α.ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154 Α), όπως κάθε φορά ισχύουν.». Σύμφωνα με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις που περιέχονται στο Άρθρο εικοστό τέταρτο του Ν.2932/2001, το Ελληνικό Δημόσιο (εφεξής: Ε.Δ.) και η Ο.Λ.Β. Α.Ε. συνήψαν στις 19 Νοεμβρίου 2002 σύμβαση παραχώρησης (Σύμβαση του 2002). Με τη σύμβαση του 2002, το Ε.Δ. παραχώρησε στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, των κτιρίων και υποδομών του λιμένα Βόλου, για χρονική διάρκεια σαράντα (40) ετών, υπό τους εκεί

ειδικότερα διαλαμβανόμενους όρους και συμφωνίες. Εν συνεχεία, η Σύμβαση του 2002 κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 1 του Ν.4597/2019 (ΦΕΚ Α' 35).

Περαιτέρω, η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Χαλυβουργία Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» λειτουργεί συγκεκριμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις στη ευρύτερη περιοχή του Βόλου (βλ. το από 24^{ης} Απριλίου 2018 αίτημα της εταιρείας). Το αντικείμενο της συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας σχετίζεται με την επεξεργασία ως πρώτης ύλης χύδην παλαιοσιδήρου (scrap). Προς το σκοπό τούτο η εταιρεία (Χ.Ε. Α.Ε.) διακινεί την πρώτη ύλη της μέσω των κρηπιδωμάτων του προβλήτα α΄ του εμπορικού λιμένα του Βόλου. Σύμφωνα με δήλωσή της (στο υπ΄ αριθ. πρωτ. 25/01.07.2019 έγγραφό της προς τη Ρ.Α.Λ.), η εταιρεία χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του λιμένα του Βόλου από τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Όπως αναφέρει η Ο.Λ.Β. Α.Ε. (στο υπ΄ αριθ. πρωτ. 2194/13.05.2019 έγγραφό της προς τη Ρ.Α.Λ.), διαχειρίστρια σήμερα του λιμένα του Βόλου, η εταιρεία είναι ο αποκλειστικός διακινητής χύδην παλαιοσιδήρου από το λιμένα Βόλου, τουλάχιστον τα τελευταία δεκαπέντε έτη (βλ. 16/2019 Γνωμοδότηση Ρ.Α.Λ.).

Εν προκειμένω, στο πλαίσιο της ανωτέρω πολυετούς διακινήσεως, κλάσμα πρώτης ύλης (χύδην παλαιοσιδήρου) διέφυγε, έπειτα από άστοχες ενέργειες που ελάμβαναν χώρα κατά τη διαδικασία εκφόρτωσης αυτής (πρώτης ύλης) από πλοία που την μετέφεραν για λογαριασμό της Χ.Ε. Α.Ε., και κατέπεσε στον πυθμένα του δυτικού κρηπιδώματος του προβλήτα α΄ του λιμένος Βόλου, όπου σωρεύτηκε με την πάροδο των ετών.

Την 26.10.2017 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., σύμφωνα με το υπ΄ αριθ. πρωτ. 4417/26.10.2017 έγγραφό της, απέστειλε στην Χ.Ε. Α.Ε. στοιχεία τεχνικού περιεχομένου των προβλητών α΄ και γ΄, συμπεριλαμβανομένου υλικού καταγραφής – βίντεο – του βυθού της δυτικής παρειάς του προβλήτα α΄ – όπου πραγματοποιείται η εκφόρτωση χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) –, προκειμένου όπως αυτή (Χ.Ε. Α.Ε.) προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες απομάκρυνσής του, προς αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των παραβαλλόντων πλοίων.

Την 28.12.2018 η Ν.Α.Σ. Α.Ε. υπέβαλε στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. πρόταση συνεργασίας με αντικείμενο τον πιλοτικό καθαρισμό του πυθμένα του δυτικού κρηπιδώματος του προβλήτα α΄ του εμπορικού λιμένα Βόλου, δια της ανάσυρσης των επικαθήμενων σε αυτόν (πυθμένα) υλικών (παλαιοσιδήρου) – χαρακτηριζομένων από την Ν.Α.Σ. Α.Ε. ως αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίου – και την μεταφορά τους σε προσωρινή θέση συγκέντρωσης μέχρι την τελική τους διάθεση, χωρίς κόστος για την Ο.Λ.Β. Α.Ε. («Το κόστος υλοποίησης της εργασίας θα αναληφθεί εξ΄ ολοκλήρου από την εταιρεία μας [...]»).

Την 04.01.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με το υπ΄ αριθ. πρωτ. 39/04.01.2019 έγγραφό της και σε συνέχεια του υπ΄ αριθ. πρωτ. 4417/26.10.2017 εγγράφου της, ανέφερε απευθυνόμενη στην παραλήπτρια του φορτίου εταιρεία ότι: «[...] δεδομένου ότι δεν έχουν λάβει χώρα ενέργειές σας, για την απομάκρυνση του χύδην παλαιοσιδήρου (σκραπ) από τον πυθμένα του λιμένα, όπου απορρίπτεται έπειτα από άστοχες ενέργειες, κατά τη διαδικασία εκφόρτωσης των πλοίων που τον μεταφέρουν για λογαριασμό της εταιρείας σας (δυτική πλευρά α΄ προβλήτα εμπορικού λιμένα), παρακαλούμε όπως μας γνωρίσετε, έως και 18/01/2019, τις σχετικές προθέσεις σας εγγράφως, καθώς δημιουργούνται εύλογοι κίνδυνοι ασφαλούς παραβολής των εν λόγω πλοίων. Σε περίπτωση θετικής σας απόκρισης παρακαλούμε όπως μας γνωρίσετε δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των εν λόγω εργασιών/σχετικών διαδικασιών. Σε διαφορετική περίπτωση [...], σας γνωρίζουμε ότι θα προβούμε εμείς στις εργασίες καθαρισμού του πυθμένα του σημείου αναφοράς, ενώ τα ανασυρόμενα υλικά θα αντιμετωπιστούν/διαχειριστούν, ως κατάλοιπα φορτίου πλοίου, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.».

Την 11.02.2019 η Χ.Ε. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. 02/11.02.2019 έγγραφό της και σε απάντηση του υπ' αριθ. πρωτ. 39/04.01.2019 εγγράφου της Ο.Λ.Β. Α.Ε., εξέφρασε την πρόθεσή της για την ανάληψη του κόστους των περιγραφόμενων στο έγγραφό της εργασιών ανέλκυσης του εν λόγω σκραπ στον προβλήτα και έθεσε ως εκτιμώμενο χρόνο υλοποίησης του σχετικού έργου τις 6 με 8 ημέρες. Εν κατακλείδι, εντός του ίδιου εγγράφου, η Χ.Ε. Α.Ε. κάλεσε την διαχειρίστρια του λιμένα εταιρεία, υπό την προϋπόθεση της συμφωνίας της δεύτερης με το περιεχόμενο της πρότασης της πρώτης, να οριστικοποιήσουν τις λεπτομέρειες για την εκτέλεση της ανωτέρω εργασίας, ήτοι: «[...] 2. Διαδικασία εκτέλεσης εργασίας με την έκδοση απαραίτητων αδειών. 3. Χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης εργασιών. 4. Τελική διαχείριση του προκύπτοντος σκραπ από τον καθαρισμό.»

Την 15.02.2019 η Ν.Α.Σ. Α.Ε., με το από 15.02.2019 έγγραφό της – σε συνέχεια της από 28.12.2018 υποβληθείσας στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. πρότασης συνεργασίας της Ν.Α.Σ. Α.Ε. – και κατόπιν ενημερώσεώς της αναφορικά με την ανωτέρω εκδήλωση προθέσεως της Χ.Α. Α.Ε., εξέφρασε, απευθυνόμενη στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. ότι τα εν λόγω ανασυρόμενα από τον πυθμένα υλικά «[...] εμπίπτουν ουσιαστικά στα κατάλοιπα φορτίου, σύμφωνα με τους ορισμούς της Δ.Σ. MARPOL 73/78, [...]» και συνακόλουθα «[...] η όποια εργασία συλλογής - διαχείρισης αυτών θα πρέπει να γίνει, σύμφωνα με το σχέδιο του Οργανισμού αλλά και την κείμενη νομοθεσία (ΚΥΑ 8111.1/41/2009), από τον ανάδοχο που παρέχει τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων στον λιμένα Βόλου. [...] ως εκ τούτου η Ο.Λ.Β. Α.Ε. πρέπει να μας αναθέσει την υπόψη υπηρεσία καθαρισμού του πυθμένα στη δυτική πλευρά α' προβλήτα του εμπορικού λιμένα Βόλου, καθώς είμαστε η ανάδοχη εταιρία στην παροχή υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων των πλοίων της θαλάσσιας περιοχής αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.».

Την 08.03.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με την υπ' αριθ. 4474/08.03.2019 Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της (αναρτηθείσα στο διαδικτυακό κόμβο «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» την 13.03.2019, με ΑΔΑ: ΩΤ81469ΗΞ3-19Μ), επέτρεψε στην Χ.Ε. Α.Ε. να προβεί στις αναφερόμενες, επί του υπ' αριθ. 02/11.02.2019 εγγράφου της, ενέργειες προκειμένου να εκτελέσει το σύνολο των αναγκαίων εργασιών για την ανάσυρση του χύδην παλαιοσιδήρου (scrap), από τον πυθμένα της δυτικής πλευράς του κρηπιδώματος του α' προβλήτα του εμπορικού λιμένα, και εν συνεχεία την απομάκρυνση των ποσοτήτων του ανασυρόμενου αυτού υλικού, από την εν γένει περιοχή του λιμένα, με αποκλειστικές δαπάνες της, και έθεσε προθεσμία ολοκλήρωσης των ανωτέρω εργασιών, μέχρι την 20^η Απριλίου 2019, επισημαίνοντας ότι, πέραν της εν λόγω προθεσμίας και εφόσον δεν έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές εργασίες ή διαπιστωθεί ότι έχουν υλοποιηθεί πλημμελώς, δεδομένου του κατεπείγοντος χαρακτήρα τους, η Ο.Λ.Β. Α.Ε. θα προβεί στην ολοκλήρωση των εργασιών ανάσυρσης των όποιων ποσοτήτων χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) έχουν απομείνει, αντιμετωπίζοντάς τα πλέον ως κατάλοιπα φορτίου, ενώ το σχετικό κόστος/δαπάνη θα βαρύνει την Χ.Ε. Α.Ε.

Την 16.04.2019 η Χ.Ε. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. 10/16.04.2019 έγγραφό της, υπέβαλε στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. αίτημα παράτασης τριάντα (30) ημερών, της ορισθείσας στην υπ' αριθ. 4474/08.03.2019 απόφαση της Ο.Λ.Β. Α.Ε. καταληκτικής ημερομηνίας (20.04.2019), για την υλοποίηση των ανωτέρω εργασιών, ήτοι μέχρι την 20^η Μαΐου 2019, επικαλούμενη καθυστερήσεις του, ήδη συμβεβλημένου με αυτήν, συνεργείου, που έχει αναλάβει την εν λόγω ανέλκυση σκραπ, σε έτερο έργο.

Την 23.04.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με την υπ' αριθ. 4527/23.04.2019 Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της (αναρτηθείσα στο διαδικτυακό κόμβο «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» την 24.04.2019, με ΑΔΑ: ΩΤ71469ΗΞ3-ΙΡΠ), αποφάσισε την αποδοχή του προαναφερθέντος αιτήματος παράτασης της Χ.Ε. Α.Ε., μέχρι την αιτηθείσα ημερομηνία, δια της τροποποίησης της παρ. 2 του διατακτικού μέρους της υπ' αριθ. 4474/08.03.2019 αποφάσεώς της, διαμορφούμενου πλέον ως εξής: «2. Να τεθεί προθεσμία ολοκλήρωσης των ανωτέρω εργασιών, η οποία δεν θα πρέπει να εκτείνεται πέραν της

20^{ης} Μαΐου 2019. Πέραν της εν λόγω προθεσμίας και εφόσον δεν έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές εργασίες, δεδομένου του κατεπείγοντος χαρακτήρα τους (καθώς τίθενται ζητήματα ασφαλούς ελλιμενισμού των φορτηγών πλοίων που καταπλέουν) η Ο.Λ.Β. Α.Ε. να προβεί, με μέριμνά της και ενέργειες των Υπηρεσιών της, στην ολοκλήρωση των εργασιών ανάσυρσης των όποιων ποσοτήτων χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) έχουν απομείνει, στον καθαρισμό του πυθμένα και στην απομάκρυνση των ποσοτήτων αυτών των υλικών από τους χώρους του λιμένα, αντιμετωπίζοντάς τα πλέον ως κατάλοιπα φορτίου, ενώ το σχετικό κόστος/δαπάνη θα βαρύνει την εταιρεία ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΜΔΟΣ Α.Ε.».

Την 24.04.2018 η Ν.Α.Σ. Α.Ε., με το από 24.04.2019 έγγραφό της και σε συνέχεια της προαναφερθείσας αποφάσεως (4527/23.04.2019) της Ο.Λ.Β. Α.Ε. – απευθυνόμενη προς την Ο.Λ.Β. Α.Ε., τη Δ.Α.Λ. και την Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε. –, εξέφρασε τις αντίστοιχες με το από 15.02.2019 έγγραφό της απόψεις, αναφορικά με τον χαρακτηρισμό των εν λόγω ανασυρόμενων από τον πυθμένα υλικών ως «[...] κατάλοιπα φορτίου, σύμφωνα με τους ορισμούς της Δ.Σ. MARPOL 73/78, [...]» και συνακόλουθα του κανονιστικού πλαισίου πραγματοποίησης των εργασιών συλλογής και διαχείρισής των, «[...] η όποια εργασία συλλογής - διαχείρισης αυτών θα πρέπει να γίνει, σύμφωνα με το σχέδιο του Οργανισμού αλλά και την κείμενη νομοθεσία (ΚΥΑ 8111.1/41/2009), και του από τον ανάδοχο που παρέχει τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων στον λιμένα Βόλου. [...] ως εκ τούτου η Ο.Λ.Β. Α.Ε. πρέπει να μας αναθέσει την υπόψη υπηρεσία καθαρισμού του πυθμένα στη δυτική πλευρά α' προβλήτα του εμπορικού λιμένα Βόλου, καθώς είμαστε η ανάδοχη εταιρία στην παροχή υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων των πλοίων της θαλάσσιας περιοχής αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε.». Περαιτέρω, σχετικά με την υπ' αριθ. 4474/08.03.2019 Απόφαση της Ο.Λ.Β. Α.Ε., εξέφρασε την άποψη ότι: «[...] η Ο.Λ.Β. Α.Ε., παντελώς αναιτιολόγητα, ανέθεσε με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της, στην εταιρία Χαλυβουργία Ελλάδος Α.Ε. τον υπόψη καθαρισμό του πυθμένα [...]» και, ειδικότερα σε σχέση με την παρ. 2 του διατακτικού μέρους της ίδιας αποφάσεως περί αντιμετώπισης από την Ο.Λ.Β. Α.Ε. των ανασυρόμενων από τον πυθμένα υλικών ως καταλοίπων φορτίου στην περίπτωση που η Χ.Ε. Α.Ε. δεν προβεί στις σχετικές εργασίες απομάκρυνσής τους έως την ορισθείσα στην απόφαση ημερομηνία, ότι: «[...] σε ποιο νομικό έρεισμα βασίζεται η αναθέτουσα αρχή προκειμένου να χαρακτηρίζει τις οποιεσδήποτε ποσότητες παλαιοσιδήρου στο βυθό του κρηπιδώματος ως κατάλοιπο φορτίου, όποτε αυτή νομίζει πρόπον και όχι εξαρχής, όπως προβλέπεται.». Εν συνεχεία, αναφορικά με την αποδοχή του αιτήματος παράτασης της Χ.Ε. Α.Ε. από την Ο.Λ.Β. Α.Ε. – δια της υπ' αριθ. 4527/23.04.2019 Αποφάσεώς της –, εξέφρασε ότι: «[...] η αναθέτουσα αρχή Ο.Λ.Β. Α.Ε. αποδέχτηκε το αίτημα, [...], κατά παντελώς παράτυπο και παράνομο τρόπο, προκειμένου μάλλον να μην προχωρήσει σε αιτιολογημένη απόφαση της, όπως εκ του νόμου απαιτείται ως αναγκαία προϋπόθεση ισχύος της κανονιστικής αυτής πράξης του ΔΣ/Ο.Λ.Β. Α.Ε.» και προσέθεσε ότι: «[...] η Ο.Λ.Β. Α.Ε. παραβιάζει την ισχύουσα νομοθεσία σε θέμα άκρως σημαίνον για την προστασία του περιβάλλοντος, την αποτροπή ρύπανσης και γενικότερα την εύρυθμη λειτουργία του λιμένος Βόλου, οδηγούμενη σε αναδρομικές αναιτιολόγητες τροποποιήσεις αποφάσεών της, οι οποίες βλάπτουν καίρια και ουσιωδώς τόσο την ίδια όσο και τον βασικό μέτοχό της το ΤΑΙΠΕΔ, αλλά και την εταιρία μας η οποία έχει αληθινό, βάσιμο και ενεστώως έννομο συμφέρον, για την ανάληψη της υπόψη υπηρεσίας.». Και κλείνοντας την επιστολής της, προς επίρρωση των απόψεών της, παρέθεσε σχετική νομοθεσία, ήτοι: διατάξεις των Κανονισμών ΕΕ/333/2011 και ΕΕ/715/2013, των Ν.2971/2001, Ν.2932/2001, Ν.4042/2012, της ΚΥΑ 8111.1/41/2009, του υπ' αριθ. 8220/99/14/09.05.2014 εγγράφου του κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, της συναφθείσας από 19.11.2002 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Β. Α.Ε., και, δυνάμει των Άρθρων 128 και 130 και 132 του Ν.4389/2016, παρέπεμψε το υπ' όψιν ζήτημα στη Δ.Α.Λ., προκειμένου να «[...] να τηρηθούν άμεσα τα προβλεπόμενα εκ της ανωτέρω αναλυτικώς αναγραφόμενης νομοθεσίας και να ανατεθεί στην εταιρία μας ο καθαρισμός του πυθμένα της

δυτικής πλευρά α' προβλήτα του εμπορικού λιμένα Βόλου, για όλους τους προαναφερόμενους λόγους.».

Την 13.05.2019 η Χ.Ε. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. 16/13.05.2019 έγγραφό της, ενημέρωσε την Ο.Λ.Β. Α.Ε. ότι το συνεργείο, που θα αναλάβει την εργολαβία για την εκτέλεση των εργασιών ανάσχυσης παλαιοσιδήρου (scrap) από τον πυθμένα του εν λόγω προβλήτα, θα είναι διαθέσιμο από την 23^η Μαΐου 2019, οπότε και αναμένεται η εκκίνηση των σχετικών εργασιών ανέλκυσης, επισυνάπτοντας έγγραφο εργοληπτικής εταιρείας δημοσίων έργων (φέρουν την ημερομηνία 13.05.2019 και «ΕΡΓΟ: ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΣΚΡΑΠ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ», το οποίο απευθύνεται στην Χ.Ε. Α.Ε.).

Την 10.06.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με την υπ' αριθ. 4575/10.06.2019 Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της (αναρτηθείσα στο διαδικτυακό κόμβο «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» την 12.06.2019, με ΑΔΑ: Ω4Λ3469ΗΞ3-534) και σύμφωνα με το υπ' αριθ. 417/10.06.2019 πρακτικό της προαναφερθείσας αποφάσεως – αφού, μεταξύ άλλων, έλαβε υπ' όψιν: «**12.** Τη διαπίστωση ότι δόθηκαν τα αναγκαία χρονικά περιθώρια εκείνα στην εταιρεία “ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.”, προκειμένου να προβεί η ίδια στις αναγκαίες εργασίες ανάσχυσης και απομάκρυνσης του χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) που εκφορτώθηκε και βρέθηκε στον πυθμένα της λιμενολεκάνης [...] από πλοία που τον μετέφεραν για λογαριασμό της. [...]. **13.** Την παραδοχή ότι η μη εμπρόθεσμη ανταπόκριση της εταιρείας “ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.”, για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών, [...], αποτελεί την ουσιώδη αιτία μεταβολής του χαρακτηρισμού του, προς ανάσχυση, υλικού, από εμπόρευμα σε κατάλοιπο φορτίου πλοίων, [...]. **14** Την αναγκαιότητα, [...], της σύντομης ολοκλήρωσης της πλήρους αποκατάστασης των λειτουργικών βαθών [...], καθώς καθίσταται επισφαλής η παραβολή των πλοίων στο σημείο. **15** Την αναγκαιότητα εκτέλεσης των εν λόγω εργασιών, στο σύνολο των προβλητών του εμπορικού λιμένα Βόλου, σε συμφωνία με τα αναφερόμενα στην από 24/04/2019 επιστολή της εταιρείας με την επωνυμία “NORTH AEGEAN SLOPS E.M.A.E.” – αποφάσισε ότι: «**1.** Όπως επιτραπεί στην εταιρεία με την επωνυμία “NORTH AEGEAN SLOPS E.M.A.E.”, η εκτέλεση των εργασιών ανάσχυσης των καταλοίπων φορτίου πλοίων και συναφώς του καθαρισμού του πυθμένα, κατά τα αναφερόμενα στην πρότασή της, όπως αυτή εκτέθηκε επί (i) της από 28/12/2018 & (ii) της από 24/04/2019 επιστολής της, υπό την προϋπόθεση ότι θα περιλαμβάνει την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών, στον πυθμένα περίξ όλων των προβλητών του κύριου εμπορικού λιμένα (1^{ος}, 2^{ος} & 3^{ος}). Η εκτέλεση των εργασιών αυτών θα γίνει χωρίς κόστος για την Ο.Λ.Β. Α.Ε., δεδομένου του πλοϊκού τους χαρακτήρα και των αναφερομένων στην από 28/12/2018 επιστολή της εταιρείας. Η διαχείριση των ανασυρόμενων υλικών, θα γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας σχετικής νομοθεσίας. **2.** Η Ο.Λ.Β. ΑΕ. δια αρμοδίων οργάνων της θα επιβλέπει την εκτέλεση των εργασιών και θα διατάσσει την αναστολή της, για λόγους που ανάγονται είτε σε ζητήματα που αφορούν την ποιότητα της παροχής τους, είτε για την ικανοποίηση λειτουργικών αναγκών του λιμένα οι οποίες θα το επιβάλλουν. **3.** Να τεθεί προθεσμία ολοκλήρωσης των ανωτέρω εργασιών (ανάσχυσης και απομάκρυνσης από τους χώρους του λιμένα), η οποία δεν θα πρέπει να εκτείνεται πέραν της 15ης Ιουλίου 2019. Πέραν της εν λόγω προθεσμίας και εφόσον δεν έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές εργασίες, θα αίρεται αυτοδίκαια η ισχύς της παρούσας.».

Την 16.06.2019 η Δ.Α.Λ., με το από 15.06.2019 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της – απευθυνόμενο προς την Ο.Λ.Β. Α.Ε., την Ν.Α.Σ. Α.Ε. και την Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε. και κοινοποιούμενο προς τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (εφεξής: Δι.Π.ΘΑ.Π.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (εφεξής: Υ.ΝΑ.Ν.Π.), τη Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών (εφεξής: Δι.Λι.Κ.ΥΠ.) του Υ.ΝΑ.Ν.Π., το Κ.ΛΧ.Β. και το Τελωνείο Βόλου – και αφού έλαβε υπ' όψιν της: **α)** την από 28.12.2018 πρόταση συνεργασίας της Ν.Α.Σ. Α.Ε., **β)** τις από 15.02.2019 και 23.04.2019 επιστολές της ίδιας εταιρείας και **γ)** το υπ' αριθ. πρωτ. 2073/2019 έγγραφο της Ο.Λ.Β. Α.Ε. μετά των συνημμένων σε αυτό εγγράφων, εξέφρασε την άποψη ότι: «**11.** Από τα

ανωτέρω συνάγονται τα εξής: **α.** [...] στην περιοχή του κρηπιδώματος του δυτικού τμήματος του προβλήτα **α'** του εμπορικού λιμένα Βόλου παρατηρείται φερόμενη "συνήθης αστοχία" κατά την εκτέλεση εργασιών εκφόρτωσης χύδην παλιοσιδήρου (scrap) με παραλήπτη την εταιρεία ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΕ. Ως αποτέλεσμα της φερόμενης ως "συνήθους αστοχίας" συνολομογείται η σώρευση σημαντικών ποσοτήτων χύδην παλιοσιδήρου (scrap) στον πυθμένα και η εξαιτίας αυτής επισφαλής παραβολή πλοίων και μείωση των λειτουργικών βαθών **β.** [...] ιδιοκτήτης/φορτοπαραλήπτης των ανωτέρω σημαντικών ποσοτήτων χύδην παλιοσιδήρου (scrap), [...], είναι η ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΕ **γ.** ωστόσο, αν και η απόρριψη στη θάλασσα από οποιαδήποτε αιτία σημαντικών ποσοτήτων χύδην παλιοσιδήρου (scrap), η σώρευση των οποίων συνομολογημένα προκάλεσε επισφαλής παραβολή πλοίων και μείωση των λειτουργικών βαθών, απαγορεύεται από το **α.** 3 πδ 55/1998 σε συνδυασμό με τις σχετικές διατάξεις **ν.** 1650/1986 και του ΚΔΝΔ (πχ **α.** 141 περ. **γ'** ΚΔΝΔ), από τα κοινοποιηθέντα σε εμάς έγγραφα δε συνάγεται ούτε η επιβολή κυρώσεων, ούτε ο σχηματισμός ποινικής δικογραφίας σε βάρος του φερόμενου ιδιοκτήτη/φορτοπαραλήπτη του scrap. Για το λόγο αυτό το Παρόν έγγραφο μας κοινοποιείται προς ΔΙΠΘΑΠ και Κ.Λ. Βόλου για τις κατά νόμω ενέργειές τους. **δ.** σύμφωνα με το με αριθμό 8220/99/14 έγγραφο κ ΥΝΑΝΠ, το προαναφερόμενο scrap δεν αποτελεί απόβλητο, μόνον στην περίπτωση που ο κάτοχός του δύναται να το εμπορευθεί με τρόπο από τον οποίο δεν προκύπτει περιβαλλοντικός και υγειονομικός κίνδυνος, εφαρμόζοντας τις ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις και από εγκαταστάσεις που φέρουν τις κατάλληλες άδειες και εγκρίσεις. Από τα έγγραφα, που μας κοινοποιήθηκαν, δεν προκύπτει η συνδρομή των ανωτέρω προϋποθέσεων. Για το λόγο αυτό, το παρόν έγγραφο μας διαβιβάζεται σε ΔΙΛΙΚΥΠ και Τελωνείο Βόλου για τις δικές τους κατά νόμω ενέργειες. **ε.** τέλος από τα τεθέντα υπόψιν μας στοιχεία δεν προκύπτει η επιβολή τέλους υπέρ της ΟΛΒ ΑΕ στην ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΕ»

Την 21.06.2019 το Κ.Λ.Χ.Β., με το υπ' αριθ. πρωτ. 2131.24-2/3303/2019/21.06.2019 έγγραφο του και σε σχέση με το από 16.06.2019 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δ.Α.Λ., εξήτησε από την Ο.Λ.Β. Α.Ε.: **α)** τα ισχύοντα αναφορικά με τις προβλεπόμενες διαδικασίες ελέγχου φορτίων χύδην παλιοσιδήρου (scrap), **β)** τις απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις που αποδεικνύουν ότι δεν προκύπτει περιβαλλοντικός και υγειονομικός κίνδυνος από τη διακίνηση εν λόγω φορτίου καθώς και μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται κατά την εκφόρτωση τέτοιων φορτίων ώστε να αποφεύγεται η ρίψη μέρους αυτών στη θαλάσσια ζώνη λιμένα και **γ)** τυχόν αποφάσεις ανάθεσης της Ο.Λ.Β. Α.Ε. αναφορικά με την ανάσυρση τέτοιου είδους φορτίου από τον πυθμένα της θάλασσας στον εμπορικό λιμένα Βόλου, αντίστοιχα δε, από το Τελωνείο Βόλου **α)** τις σχετικές διαδικασίες που προβλέπονται αναφορικά με τη διακίνηση του εν λόγω φορτίου (scrap).

Την 24.06.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. 2920/24.06.2019 έγγραφο του και σε απάντηση του υπ' αριθ. πρωτ. 2131.24-2/3303/2019/21.06.2019 εγγράφου του Κ.Λ.Χ.Β., ανέφερε ότι «Οι περιβαλλοντικοί όροι λειτουργίας του λιμένα Βόλου, στους οποίους εμπίπτει και η διακίνηση του εν θέματι φορτίου, έχουν εγκριθεί αρμοδίως. Η εν ισχύ έγκριση αναφέρεται επί της υπ' αριθμ. οικ.11069/6-8-2018 (ΑΔΑ: 6ΘΡΛ4653Π8-ΝΥ9) Απόφασης του Γενικού Δ/ντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υ.Π.ΕΝ. Τα αποτελέσματα χημικής ανάλυσης των υδάτων της θαλάσσιας ζώνης λιμένα, που υλοποιήθηκαν κατά τις σχετικές προβλέψεις της εγκεκριμένης Α.Ε.Π.Ο., κατά την τελευταία διετία, δεν καταδεικνύουν/τεκμηριώνουν επιβάρυνσή τους, από οτιδήποτε, άρα και από το υλικό αναφοράς. Οι εκφορτώσεις του εν λόγω υλικού τελούν υπό τους αναφερόμενους, στην υπ' αριθμ. οικ. 60814/1583/20-12-2017 (ΦΕΚ 4561 Β') Κ.Υ.Α., όρους. Οι εκφορτώσεις του εν λόγω υλικού τελούνται με τους όρους του Π.Δ. 66/2004 (ΦΕΚ 56 Α'), ενώ η Ο.Λ.Β. Α.Ε. διατηρεί το προβλεπόμενο, επ' αυτού (άρθρο 5), σύστημα διαχείρισης ποιότητας (πρότυπο ISO 9001:2015). Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. λαμβάνοντας, ως έχει υποχρέωση, μέριμνα για την πλήρη αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών στη δυτική πλευρά του **α'** προβλήτα του εμπορικού λιμένα, σημείο

εκφόρτωσης του χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) επί σειρά ετών, εξέδωσε τις υπ' αριθμ. 4474/2019 (Πρακτικό Νο 410/08-03-2019), 4527/2019 (Πρακτικό Νο 414/23-04-2019) & 4575/2019 (Πρακτικό Νο 417/10-06-2019) σχετικές, με τα προαναφερόμενα, Αποφάσεις του Δ.Σ. της (επισυνάπτονται σε αντίγραφα). Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η Ο.Λ.Β. Α.Ε. και ο τερματικός σταθμός διακίνησης χύδην υλικών του λιμένα Βόλου, που τελεί υπό τη διαχείρισή της, εφαρμόζει και συμμορφώνεται με το σύνολο των απαιτήσεων που της αναλογούν, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, για τη διακίνηση μεταξύ άλλων και του συγκεκριμένου υλικού. Παράλληλα δεν υφίσταται καταγραφή περιβαλλοντικής επιβάρυνσης εξ' αιτίας της τυχαίας (οφείλεται στη συνήθη αστοχία χειρισμού των μέσων εκφόρτωσης που δεν είναι δυνατό να προβλεφθεί/αποφευχθεί) απόρριψης πολύ μικρών ποσοτήτων ανά εκφόρτωση, στη θάλασσα, ενώ η σώρευση ποσότητας, που απομειώνει τα λειτουργικά βάθη του λιμένα, σε συγκεκριμένο σημείο του κρηπιδώματος (όπου λαμβάνουν χώρα οι εν λόγω εκφορτώσεις), οφείλεται στην πολυετή απόθεση μικροποσοτήτων του εν λόγω υλικού.».

Την 28.06.2019 η Δ.Α.Λ., με το από 28.06.2019 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της – απευθυνόμενο προς το Κ.ΛΧ.Β. και κοινοποιούμενο προς την Ο.Λ.Β. Α.Ε., τη Δι.Π.ΘΑ.Π., τη Δι.Λι.Κ.ΥΠ. και το Τελωνείο Βόλου – και σε συνέχεια του υπ' αριθ. πρωτ. 2131.24-2/3303/2019/21.06.2019 εγγράφου του Κ.ΛΧ.Β., εξέφρασε την άποψη ότι «**1.** Στην προκειμένη περίπτωση τυγχάνει εφαρμοστέος ο Νόμος 855 της 23/23.12.1978, με τον οποίο κυρώθηκε η "υπογραφείσα εις Βαρκελώνην το 1976 Διεθνής Σύμβαση "περί προστασίας της Μεσογείου θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως" μετά του συνημμένου εις αυτήν Παραρτήματος, ως και των Πρωτοκόλλων αυτής "περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών", και "περί συνεργασίας διά την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών" μετά των συνημμένων εις αυτά Παραρτημάτων. (Α' 235). Συγκεκριμένα, στο α. 5 του ανωτέρω Πρωτοκόλλου "περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών" ορίζεται ότι: "Διά την απόρριψιν εις την περιοχήν της Μεσογείου Θαλάσσης αναφερομένων εις Παράρτημα ΙΙ του παρόντος Πρωτοκόλλου αποβλήτων ή άλλων ουσιών, απαιτείται, εις εκάστην περίπτωσιν, προηγουμένη ειδική άδεια των αρμοδίων εθνικών Αρχών." Στην παρ. 4 του ανωτέρω Παραρτήματος ΙΙ σαφώς ορίζεται ότι στις ουσίες, για την απόρριψη των οποίων απαιτείται σε κάθε μια περίπτωση ειδική άδεια, περιλαμβάνονται χωρίς αμφιβολία και "Δοχεία, άχρηστα μέταλλα και άλλα χύδην απορρίμματα τα οποία δύνανται να βυθιστούν εις την θάλασσαν και ν' αποτελέσουν σοβαρά εμπόδια διά την αλιείαν και ναυσιπλοίαν." Στο άρθρο πέμπτο του ανωτέρω Νόμου 855/1978 ορίζονται συγκεκριμένες διοικητικές και ποινικές κυρώσεις, κατά τα αναλυτικά στο εν λόγω άρθρο αναφερόμενα. **2.** Περαιτέρω, από το συνδυασμό του α. 5 του Πρωτοκόλλου για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και δραστηριότητες και του Παραρτήματος Ι του εν λόγω πρωτοκόλλου, το οποίο κυρώθηκε με το ν. 3022/2002, κατέστη σαφές ότι στη "ρύπανση που προέρχεται από χερσαίες πηγές και δραστηριότητες" ρητά περιλαμβάνονται και "απορρίμματα (κάθε εμμένον κατασκευασμένο ή επεξεργασμένο στερεό υλικό το οποίο απορρίπτεται, διατίθεται ή εγκαταλείπεται στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον)" τα οποία προέρχονται από λιμενικές δραστηριότητες. **3.** Με βάση τα παραπάνω, η Αρχή είναι πεπεισμένη ότι η παρουσία χύδην χυτοσιδήρου εμπίπτει στους ορισμούς της ρύπανσης των ανωτέρω διατάξεων και παρακαλούμε για τις κατά νόμω ενέργειές σας.».

Την 12.07.2019 η Δ.Α.Λ., με το από 12.07.2019 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της – απευθυνόμενο προς την Ο.Λ.Β. Α.Ε. και την Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε. και κοινοποιούμενο προς τη Δι.Π.ΘΑ.Π., τη Δι.Λι.Κ.ΥΠ. και το Κ.ΛΧ.Β. – και αναφορικά με το υπ' αριθ. πρωτ. 2073/2019 έγγραφο της Ο.Λ.Β. Α.Ε. και τις υπ' αριθ. 4527/2019 και 4474/2019 αποφάσεις του Δ.Σ. της Ο.Λ.Β. Α.Ε., εξέφρασε την άποψη ότι «**4.** Στην προκειμένη περίπτωση, από τα ανωτέρω σχετ. έγγραφα συνάγεται η ύπαρξη εντός λιμένα Βόλου χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) από την εκποίηση του οποίου είναι δυνατόν να

προκύψουν έσοδα της ΟΛΒ Α.Ε., 5. Δυνάμει των ανωτέρω διατάξεων, παρακαλούμε να μας ενημερώσετε αφενός εάν η ΟΛΒ Α.Ε προέβη σε εκποίηση του εν λόγω χύδην παλαιοσιδήρου (scrap), αφετέρου το ύψος του εσόδου, το οποίο προέκυψε από την εν λόγω εκποίηση. Το παρόν κοινοποιείται στο ΤΑ.ΙΠΕΔ κατ' άρθρο 127 ν. 4389/2016 για τυχόν άσκηση δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου.».

Την 12.07.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. 3263/12.07.2019 έγγραφό της και εν όψει των τεθέντων εκ του από 12.07.2019 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δ.Α.Λ. ζητημάτων, ενημέρωσε την Ν.Α.Σ. Α.Ε. σχετικά με το περιεχόμενο του προαναφερθέντος μηνύματος καθώς και για την βούλησή της στο να αποταθεί στη Ρ.Α.Λ., προς έκδοση σχετικής γνωμοδότησης, και κατόπιν τούτου εξήτησε από αυτήν (Ν.Α.Σ. Α.Ε.) να μην προβεί σε ουδεμία εκ των αναφερομένων στην υπ' αριθ. 4575/2019 απόφαση του Δ.Σ. της Ο.Λ.Β. Α.Ε. ενέργεια, προς αποφυγή δημιουργίας τετελεσμένων, προ της εκδόσεως της σχετικής γνωμοδοτήσεως.

Την 15.07.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. 3261/15.07.2019 έγγραφό της – απευθυνόμενο στη Δ.Α.Λ. και κοινοποιούμενο στην Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε. – και σε απάντηση του από 12.07.2019 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Δ.Α.Λ. και σε συνέχεια παλαιότερης σχετικής αλληλογραφίας, εξέφρασε την άποψη ότι: «[...] το σκεπτικό που αναπτύσσεται, επί του περιεχομένου του ανωτέρω σχετικού μηνύματός σας, καθώς και τα τιθέμενα επ' αυτού ερωτήματά σας, βασίζονται στην παραδοχή ότι ο χύδην παλαιοσίδηρος (scrap) που βρίσκεται στον πυθμένα του δυτικού κρηπιδώματος του α' προβλήτα του εμπορικού λιμένα, σημείο όπου διενεργούνται οι εκφορτώσεις του εν λόγω υλικού επί σειρά πολλών ετών αποκλειστικά από την εταιρεία "ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.", αποτελεί περιουσιακό στοιχείο της Ο.Λ.Β. Α.Ε., το οποίο εκποιώντας το, η τελευταία μπορεί να προσπορίσει έσοδα. Η παραδοχή αυτή όμως, χρήζει επαρκούς αποδεικτικού υπόβαθρου, το οποίο εντούτοις δεν παρατίθεται επί του ανωτέρω σχετικού. Παρά ταύτα και δεδομένου ότι θα μπορούσαν να δημιουργηθούν, από το περιεχόμενο του ανωτέρω σχετικού σας, δυσμενείς υπόνοιες, σε επίπεδο εντυπώσεων, αναφορικά με το χειρισμό του εν λόγω ζητήματος από την Ο.Λ.Β. Α.Ε., ήδη με το υπ' αριθμ. 3263/12-07-2019 έγγραφό μας ενημερώσαμε την εταιρεία "NORTH AEGEAN SLOPS Α.Ε.", όπως δεν προβεί σε καμία ενέργεια εκ των προβλεπόμενων στην υπ' αριθμ. 4575/2019 (Πρακτικό Νο 417/10-06-2019) Απόφαση του Δ.Σ. της Ο.Λ.Β. Α.Ε., καθώς και ότι θα αποτανθούμε στην Ρ.Α.Λ. προκειμένου να γνωμοδοτήσει σχετικώς, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της, ώστε στη συνέχεια να σταθμίσουμε τις περαιτέρω ενέργειές μας.».

Την 16.07.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. 3275/16.07.2019 έγγραφό της, υπέβαλε στη Ρ.Α.Λ. αίτημα έκδοσης γνωμοδότησης, μετά των συνημμένων σε αυτό εγγράφων. Εν όψει των ανωτέρω, δια της αιτούμενης γνωμοδοτήσεως της Ρ.Α.Λ., η Ο.Λ.Β. Α.Ε. αναζητά «[...] **αφενός την επιβεβαίωση ή μη του ορθού των ενεργειών της Διοίκησής της**, η οποία με Αποφάσεις της επέτρεψε αρχικά στην φορτοπαραλήπτρια, του εν λόγω υλικού, εταιρεία, να ανασύρει το αναφερόμενο υλικό, το οποίο τυχαία έπεσε στη θάλασσα και να το απομακρύνει από τους χώρους του λιμένα, ώστε να αποκατασταθεί η ασφάλεια στην πρόσδεση των πλοίων στο συγκεκριμένο σημείο του λιμένα και εφόσον η ίδια δεν το κατάφερε, έκανε δεκτή σχετική πρόταση της εταιρείας αποκομιδής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων πλοίων, με την οποία συνδέεται αντιστοίχως συμβατικά, να προβεί στον καθαρισμό του πυθμένα πέριξ του συνόλου των προβλητών του εμπορικού λιμένα Βόλου, προκειμένου να αρθούν έτσι και τα τιθέμενα προβλήματα απομείωσης των λειτουργικών βαθών του λιμένα στο συγκεκριμένο σημείο, **αφετέρου να δημιουργηθεί μία νομική βάση αντιμετώπισης αντίστοιχων ζητημάτων εφεξής**. Η επίτευξη της εν λόγω επιβεβαίωσης φρονούμε πως διέρχεται μέσω του **εννοιολογικού χαρακτηρισμού (εμπόρευμα ή κατάλοιπο φορτίου;) του εν λόγω υλικού**, το οποίο εκ σφάλματος, όπως προαναφέρθηκε,

απορρίφθηκε στη θάλασσα, καθώς και του απορρέοντος, εκ της καταστάσεως στην οποία αυτό περιήλθε, **ιδιοκτησιακού του καθεστώτος** (ανήκει στη φορτοπαραλήπτρια εταιρεία ή στην Ο.Λ.Β. Α.Ε.;).».

Περαιτέρω την 30.08.2019 το Κ.ΛΧ.Β., με το υπ' αριθ. πρωτ. 2131.24-2/4981/2019/30.08.2019 έγγραφό του – απευθυνόμενο στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Βόλου και κοινοποιούμενο στη Δ.Α.Λ., τη Δι.Π.ΘΑ.Π., τη Δι.Λι.Κ.ΥΠ., Γρ. 4^{ου} ΠΕ.Δι.Λ.Σ., Ο.Λ.Β. Α.Ε. και Τελωνείο Βόλου, εισέφερε τις, επί ανακυψάντων ζητημάτων της υποθέσεως, απόψεις του, σύμφωνα με αυτές, παρατηρητέα τυγχάνουν τα ακόλουθα: «[...] Στην προκειμένη περίπτωση, το χύδην παλαιοσίδηρο (scrap) που έχει συσσωρευτεί σε βάθος ετών, σε άγνωστο χρόνο και υπό άγνωστους κατά περίπτωση χειριστές στον πυθμένα του λιμένα Βόλου, μέσω της διαφυγής μικρών ποσοτήτων φορτίου ανά εκφόρτωση, στη θάλασσα, κατά τη συνήθη διαδικασία εκφόρτωσης με τα μηχανήματα (αρπάγες) που χειρίζονται υπάλληλοι της Ο.Λ.Β. Α.Ε., αποτελεί μέρος φορτίου των εκάστοτε πλοίων μεταφοράς χύδην παλαιοσιδήρου. Σημειώνεται δε ότι η δυτική πλευρά του προβλήτα 1 εμπορικού λιμένα Βόλου χρησιμοποιείται πέραν της εικοσαετίας για την εκφόρτωση χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) και από το αρχείο της Υπηρεσίας μας δεν προκύπτει έως και σήμερα είτε αίτηση είτε άδεια εκτέλεσης έργου με αντικείμενο την αποκατάσταση λειτουργικών βαθών στον εν λόγω προβλήτα. Επιπρόσθετα ενδεικτικά αναφέρεται ότι κατά την τελευταία τετραετία (έτη 2014-2018), σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Ο.Λ.Β. Α.Ε., έχουν καταπλεύσει προς εκφόρτωση χύδην παλαιοσιδήρου (scrap) 337 πλοία με συνολικό βάρος φορτίου που εκφορτώθηκε τους 819.258 tn., γεγονός που καταδεικνύει τη δυσχέρεια εντοπισμού των υπαιτίων της απόρριψης.».

Την 02.09.2019 η Ο.Λ.Β. Α.Ε., με το υπ' αριθ. πρωτ. έγγραφό της και σε απόκριση του υπ' αριθ. πρωτ. 2131.24-2/4981/2019/30.08.2019 εγγράφου του Κ.ΛΧ.Β., εξήτησε από το Κ.ΛΧ.Β. όπως συμπληρωματικώς ενημερώσει την Εισαγγελία Πρωτοδικών Βόλου «[...] ότι η Ο.Λ.Β. Α.Ε. έχει προσφύγει στην Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) προκειμένου να γνωμοδοτήσει σχετικά με το τιθέμενο ζήτημα.».

Ενόψει των ανωτέρω, και σύμφωνα με τις υποβληθείσες απόψεις και στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Αρχή, η Ν.Α.Σ. Α.Ε. χαρακτήρισε το προς ανάσυρση από το βυθό υλικό ως απόβλητο / κατάλοιπο φορτίου, σύμφωνα με τη Δ.Σ. MARPOL 73/78, αντίθετη άποψη εξέφρασε η Χ.Ε. Α.Ε., η οποία με το υπ' αριθ. πρωτ. 39/30.09.2019 έγγραφο της προς την Αρχή, εδήλωσε ότι το εν λόγω υλικό ανήκει κατά κυριότητα σε αυτήν και έχει εμπορική αξία, ως πρώτη ύλη στις εγκαταστάσεις παραγωγής χάλυβος αυτής.

Δ. Υπαγωγή – Ερμηνεία στο πλαίσιο Γνωμοδότησης

Ι. Νομική Εκτίμηση Πραγματικών Περιστατικών

Ο χύδην παλαιοσίδηρος που κατέπεσε στον πυθμένα της δυτικής παρειάς του α' προβλήτα του εμπορικού λιμένα Βόλου από αστοχία κατά την εκφόρτωσή του, που φέρεται να είναι σύμφυτη προς την όλη διαδικασία, αποτελεί εμπόρευμα, για το οποίο έχουν εκδοθεί τα κατά νόμον φορτωτικά έγγραφα και παραστατικά αγοραπωλησίας αυτού¹. Αποτελεί δε, εκ των διακρίσεων του

¹ Ορ. και Απόφαση του Δικαστηρίου της 9^{ης} Ιουλίου 1992, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Βασιλείου του Βελγίου. Παράβαση κράτους - Απαγόρευση αποθέσεως αποβλήτων προερχομένων από άλλο κράτος μέλος, Υπόθεση C-2/90 και ειδικότερα αιτ. σκ. 23, όπου ορίζεται ότι: «Δεν αμφισβητείται ότι τα ανακυκλώσιμα και επαναχρησιμοποιήσιμα απόβλητα, ενδεχομένως μετά από επεξεργασία, έχουν κάποια εμπορική αξία και αποτελούν εμπορεύματα όσον αφορά την εφαρμογή της Συνθήκης, οπότε εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 30 επ».

εμπράγματος δικαίου, κινητό πράγμα (Αρ. 948 και 1000 ΑΚ)².

Ως εκ τούτου, με την αγορά του, η Χ.Ε. Α.Ε. κατέστη κυρία, νομέας και κάτοχος του εν λόγω κινητού πράγματος (χύδην παλαιοσιδήρου) και ως φέρουσα τις προαναφερθείσες ιδιότητες απολαμβάνει όλων των δικαιωμάτων που απορρέουν εξ αυτού του καθολικού δικαιώματος (της κυριότητας), αφού το περιεχόμενό της συνίσταται σε κάθε εξουσία άμεση, απόλυτη, γενική και αφηρημένη, για κάθε νοητή ενέργεια (εφόσον δεν απαγορεύεται εκ του νόμου). Η εξουσία αυτή εκδηλώνεται θετικά με τη δυνατότητα χρήσης, κάρπωσης και γενικά τη διάθεση του πράγματος σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει ο δικαιούχος σωστή και αρνητικά με τη δυνατότητα αποκλεισμού κάθε ενέργειας τρίτων πάνω στο πράγμα.

Αναφορικά δε με το αντικείμενο της κυριότητας της Χ.Ε. Α.Ε., ήτοι του χύδην παλαιοσιδήρου, αυτός αποτελεί αντικείμενο α) ενσώματο, ως έχον υλική υπόσταση, β) απρόσωπο, γ) αυθύπαρκτο, αποτελών αυτοτελή ενότητα στο χώρο και δ) δεκτικό εξουσίαισης.

Περαιτέρω, κατά την έννοια του νόμου, χαμένο («απολωλός») θεωρείται το πράγμα που έχει ξεφύγει από την εξουσία του νομέα και κυρίου του, χωρίς τη θέλησή του, αλλά τυχαία. Ως εκ τούτου, δεν θεωρείτο χαμένο το πράγμα που έχει ξεφύγει από την εξουσία του κυρίου του με ενέργεια τρίτου προσώπου, ή ξέφυγε τυχαία από την φυσική εξουσία του κυρίου, εφόσον είναι γνωστός ο τόπος της απώλειάς του και δυνατή η αναζήτησή του.³

Εν προκειμένω οι εν λόγω ποσότητες ξέφυγαν από την φυσική εξουσία της Χ.Ε. Α.Ε. τυχαία, δηλαδή χωρίς την θέλησή της ίδιας και όλων των ατόμων που προς εξυπηρέτησή της ασχολήθηκαν άμεσα ή έμμεσα με την εκφόρτωσή του. Επειδή, όμως, κατ' αρχήν, είναι γνωστός ο τόπος όπου βρίσκονται οι ποσότητες αυτές και είναι δυνατή η ανάσυρσή τους, όπως προκύπτει εκ του ότι τρίτοι εργολάβοι ανέλαβαν το έργο αυτό, και γνωστός ο δικαιούχος αυτών, οι ποσότητες παλαιοσιδήρου που βρίσκονται στον πυθμένα του λιμένος Βόλου δεν θεωρούνται ως «απολωλός» πράγμα.⁴ Επομένως, μόνη η εναπόθεση στον πυθμένα του εμπορικού λιμένος Βόλου ποσοτήτων παλαιοσιδήρου δεν μεταβάλλει τα επ' αυτών δικαιώματα κυριότητας και νομής της Χ.Ε. Α.Ε., ούτε και την Ο.Λ.Β. .Α.Ε. ως ευρέτη κατά την έννοια του Νόμου⁵.

Ο Ν.4042/2012, στο Άρθρο 11 περ. 1, ορίζει ως απόβλητο «κάθε ουσία ή αντικείμενο, το οποίο ο

² Άρθρο 948 ΑΚ: Κινητά και ακίνητα. Ακίνητα πράγματα είναι το έδαφος και τα συστατικά του μέρη. Κινητά είναι όσα δεν είναι ακίνητα; Άρθρο 1000 ΑΚ: Ο κύριος του πράγματος μπορεί, εφόσον δεν προσκρούει στο νόμο ή σε δικαιώματα τρίτων, να το διαθέτει κατ' αρέσκειαν και να αποκλείει κάθε ενέργεια άλλου πάνω σ' αυτό.

³ Σύμφωνα με την ΕφΠειρ 197/2003 (ΝΟΜΟΣ), «Εξάλλου χαμένο (απολωλός) πράγμα, σε αντίθεση με το αδέσποτο, είναι το κινητό του οποίου ο κύριος έχασε τη νομή, όχι όμως και τη κυριότητα (βλ. και Λιβάνη στον ΑΚ Γεωργιάδη - Σταθόπουλο άρθρ. 1081, ΙΙ). Περαιτέρω από τις διατάξεις των άρθρων 1081 και 1088 ΑΚ προκύπτει ότι το χαμένο (απολωλός) πράγμα περιέρχεται εξ ολοκλήρου στη κυριότητα του ευρέτη μετά πάροδο έτους από τη σχετική ειδοποίηση αυτού προς την αστυνομική αρχή, εφόσον εντός του έτους αυτού, δεν γίνει γνωστός ο δικαιούχος του (ΑΠ 1336/1992 ΕλΔνη 36.174, ΕφΔωδ. 97/1991 ΕλΔνη 36.396, βλ. σχετ. και Γ. Μπαλή Εμπρ. Δικ. παρ.87, Α, Α. Παπαχρήστου Εμπρ. Δικ. Β` εκδ., άρθρο 1088, σελ. 354). Για απολωλός πρόκειται και σε κάθε περίπτωση στην οποία η κυριότητα του πράγματος δεν ανήκει στο νομέα και ο τελευταίος έχασε τη νομή του απίστο, όπως π.χ. όταν ο κλέπτης κινητού πράγματος απορρίψει το κλοπιμαίο (διότι δεν το χρειάζεται ή φοβάται τη σύλληψή του (ΕΑ 1216/1986 ΕλΔνη 27.1128 βλ. και Λιβάνη στον ΑΚ Γεωργιάδη-Σταθόπουλο άρθρ.1081 αρ. 3 και 5)». Ορ. και ad hoc Εφ.Αθ. 4955/1990, ΕλΔνη 34 (1993), 626.

⁴ Εφ.Αθ. 4955/1990, ως ανωτέρω.

⁵ Βλ. ΑΚ 1092

κάτοχός του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει.»⁶.

Επιπροσθέτως, η Κ.Υ.Α. 8111.1/41/09/2009 (ΦΕΚ Β' 412/2009), στο Άρθρο 2 περ. γ' και δ', ορίζει ότι «Για τους σκοπούς της απόφασης αυτής νοούνται ως: γ. "απόβλητα που παράγονται στα πλοία": 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 Ι, ΙV, V και VI της σύμβασης MARPOL 73/78, καθώς και τα συνδεόμενα με το φορτίο απορρίμματα, όπως ορίζονται στις οδηγίες για την εφαρμογή του Παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL 73/78, δ. "κατάλοιπα φορτίου": τα υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού του φορτίου, που παραμένουν επί του πλοίου στους χώρους ή στις δεξαμενές φορτίου μετά την περάτωση των διαδικασιών εκφόρτωσης και των εργασιών καθαρισμού, συμπεριλαμβανομένων των υπερχειλίσεων και των διαρροών κατά τη φόρτωση/ εκφόρτωση». Ως εκ τούτων, ο εν λόγω παλαιοσιδήρος, που βρίσκεται στον πυθμένα του λιμένος, δεν αποτελεί απόβλητο ή κατάλοιπο φορτίου.

Εν όψει των ανωτέρω, οι ποσότητες αυτές (α) δεν παρήχθησαν κατά την λειτουργία του πλοίου και, εν πάσει περιπτώσει, δεν φέρεται να απερρίφθησαν ούτε από πρόθεση ούτε από υποχρέωση, και (β) δεν αποτελούν κατάλοιπα φορτίου, αφού δεν παραμένουν επί του πλοίου μετά την περάτωση των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης, κατά τους ορισμούς της ΚΥΑ 8111/2009.

Τέλος, σύμφωνα με το υπ' αριθ. πρωτ. 8220/99/14/09.05.2014 έγγραφο ΥΝΑΝΠ, έταμε το ζήτημα των φορτίων μειωμένης αξίας/αλλοιωμένων. Συγκεκριμένα, ως τέτοια θεωρήθηκαν, όπως το εν λόγω έγγραφο ορίζει στο εδάφιο 2, «[...] τα φορτία τα οποία έχουν υποστεί μερική ή ολική αλλοίωση κατά την μεταφορά τους και δεν κατέστη δυνατόν να φτάσουν στο προορισμό τους στο χρόνο ή στην κατάσταση που είχε συμφωνηθεί, με αποτέλεσμα συνήθως την εγκατάλειψή τους στους μεταφορείς τους (πλοίο)». Στην περίπτωση αυτή, το επιζήμιο φορτίο μπορεί να τύχει μεταχείρισής ως αποβλήτου σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. 8111.1/41/2009, με σκοπό το πλοίο να συνεχίσει την εμπορική του δραστηριότητα, εφόσον συντρέχουν, κατά τα λοιπά, οι προϋποθέσεις εφαρμογής της. Στην περίπτωση, όμως, που ο κάτοχος του φορτίου επιθυμεί να το εμπορευθεί, θα πρέπει να αποδείξει ότι τούτο δεν αποτελεί ενδεχόμενο περιβαλλοντικό και υγειονομικό κίνδυνο και ότι θα αξιοποιηθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις. Μεταξύ των δύο αυτών περιπτώσεων, δεν προκύπτει ούτε από το λεκτικό ούτε από το σκοπό που εξυπηρετεί το πιο πάνω έγγραφο (δηλαδή της διευκρίνισης πότε το αλλοιωμένο φορτίο θα θεωρείται απόβλητο και πότε εμπορεύσιμο) πως υφίσταται τεκμήριο υπέρ του ότι το υπό εξέταση φορτίο πρέπει de facto να θεωρείται ως απόβλητο, υπαγόμενο στη μεταχείριση των αποβλήτων σύμφωνα με την ΚΥΑ 8111.1/41/09/2009.

Ως εκ τούτου, τα οριζόμενα με το προαναφερθέν έγγραφο Υ.ΝΑ.Ν.Π. δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση, καθόσον (α) εκ των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της η Αρχή δεν προκύπτει ότι η ποσότητα παλαιοσιδήρου που βρίσκεται στον πυθμένα έχει υποστεί αλλοίωση, και σύμφωνα με την Ο.Λ.Β Α.Ε προβάλλεται ότι δεν έχει προκληθεί θαλάσσια ρύπανση από την ύπαρξη παλαιοσιδήρου στον πυθμένα του λιμένος Βόλου τη διετία 2018 - 2019 (βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 2920/24.06.2019 έγγραφο Ο.Λ.Β. Α.Ε.), (β) δεν πρόκειται για εκούσια απόρριψη του φορτίου από το πλοίο με σκοπό την συνέχιση της εμπορικής του δραστηριότητας, αλλά για ακούσια απόρριψη

⁶ Το άρθρο 11 περ. 1 του Ν.4042/2012 ενσωματώνει στην Ελληνική έννομη τάξη τον ορισμό της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ αναφορικά με τον όρο «απόβλητα». Ειδικότερα, το Άρθρο 3 περ. 1 της Οδηγίας ορίζει ως απόβλητο «κάθε ουσία ή αντικείμενο το οποίο ο κάτοχός του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει». Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19^{ης} Νοεμβρίου 2008 για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών, ΕΕΕ L312/3. Επ. ορ. και ΣτΕ 963/2019, Τμήμα Ε', σε ΝΟΜΟΣ.

κατά τη διαδικασία εκφορτώσεως. και (γ) δεν τίθεται ζήτημα εμπορευσιμότητας του φορτίου – ζήτημα το οποίο ενδεχομένως να αφορά στο μέλλον τον κύριο του φορτίου.

II. Επί των ενεργειών της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Ενόψει του ότι η κυριότητα του χύδην παλαιοσιδήρου, ακόμη και ευρισκομένου στον πυθμένα του εμπορικού λιμένος Βόλου, εξακολουθεί να ανήκει κατ' αρχάς στην εταιρεία Χ.Ε. Α.Ε., η Ο.Λ.Β. Α.Ε. ορθώς εξήτησε από την παραλήπτρια του φορτίου εταιρεία (Χ.Ε. Α.Ε.) να ανασύρει τον παλαιοσίδηρο, τάσσοντας σχετική προθεσμία. Και τούτο διότι σε αντίθετη περίπτωση θα έπρεπε να διευκρινισθεί, κατά τρόπο σαφή, εάν η Χ.Ε. Α.Ε. επιθυμεί να συνεχίσει να έχει τη νομή και κυριότητα του παλαιοσιδήρου ή εάν εγκαταλείπει τη νομή του, με σκοπό να παραιτηθεί της κυριότητας, οπότε ο παλαιοσίδηρος καθίσταται αδέσποτο κινητό (Αρ. 1076 ΑΚ).

Εφ' όσον δεν υφίσταται νόμιμος λόγος για την μετάθεση της κυριότητας του παλαιοσιδήρου και εφ' όσον η Ο.Λ.Β. Α.Ε. δεν έχει ακόμη εξουσία διαθέσεως αυτού, αφού δεν οριστικοποιήθηκε εάν η Ο.Λ.Β. Α.Ε. θα επιληφθεί της νομής του ως «αδεσπότης», και εάν θα επιμεληθεί εκείνη για την ανάσυρσή του ή όχι, δεν τίθεται ζήτημα εκποίησης του παλαιοσιδήρου εκ μέρους της Ο.Λ.Β. Α.Ε. και είσπραξης των σχετικών εσόδων.

Περαιτέρω, η Ο.Λ.Β. Α.Ε. μετά την μη ανάσυρση του παλαιοσιδήρου από την Χ.Ε. Α.Ε., εντός της ταχθείσας και κατ' αίτησή της παραταθείσας προθεσμίας, καλώς ανέθεσε σε τρίτο εργολάβο την ανάσυρσή του. Και τούτο με σκοπό την αποκατάσταση του λειτουργικού βάθους του λιμένα, αν και αυτό αποτελεί επίσης αντικείμενο μέριμνας του λιμεναρχείου (Αρ. 141 ΚΔΝΔ), καθόσον η Ο.Λ.Β. Α.Ε. έχει, κατά τον καταστατικό της σκοπό, την εν γένει επιμέλεια και φροντίδα για την εύρυθμη λειτουργία του λιμένος Βόλου. Έχει δε υποστηριχθεί από την Ο.Λ.Β. Α.Ε. ότι δεν προκύπτει πως υπήρξε τέτοια σημαντική μείωση των λειτουργικών βαθών, ώστε να δημιουργηθεί πρόβλημα στην ασφαλή παραβολή των πλοίων.

Τέλος, ενόψει της υποβολής θεμάτων εκ μέρους της Δ.Α.Λ., ορθώς διέκοψε η Ο.Λ.Β. Α.Ε. την όλη διαδικασία, ώστε να λάβει υπόψη και αυτά.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ομόφωνα σε φανερή ψηφοφορία

ΓΝΩΜΟΔΟΤΕΙ

Η Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε., στο πλαίσιο καθεστηκυίας στην έννομη τάξη αρχής της συνεπούς συμπεριφοράς και ενόψει της από 30^{ης} Σεπτεμβρίου 2019 δηλώσεως βουλήσεως της Χαλυβουργία Ελλάδος Α.Ε., δέον όπως θέσει σε αυτήν μία απολύτως τελευταία προθεσμία ολοκλήρωσης των εργασιών, μη επιδεχόμενη περαιτέρω παρατάσεως, προς ανάσυρση του ευρισκομένου στον πυθμένα παλαιοσιδήρου, δυνάμενη με την πάροδο της προθεσμίας να θεωρήσει το υπόψη υλικό ως αδέσποτο. Σε περίπτωση παρόδου απράκτου της ταχθείσης προθεσμίας, η Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. φέρει το βάρος ανάσυρσης του παλαιοσιδήρου, εν όψει και των έως σήμερα δηλώσεών της, με περαιτέρω δυνατότητα μετακύλισης του συνολικού κόστους των σχετικών εργασιών στην εταιρεία Χαλυβουργία Ελλάδος Α.Ε.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΡΑΛ

Παναγιώτης – Ιάσων Αγγελόπουλος