

**ΑΠΟΨΕΙΣ, ΣΧΟΛΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ  
ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ  
ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΡΘΡΟΥ  
105 Ν. 4504/2017 Β' ΦΑΣΗ**

## **Περιεχόμενα**

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Παρατηρήσεις Hellenic Environmental Center S.A. (H.E.C. S.A.).....</b>                     | <b>2</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Απόψεις-Σχόλια-Παρατηρήσεις Environmental Protection Engineering S.A. (E.P.E. S.A.)...</b> | <b>3</b>  |
| <b>3.</b> | <b>Σχόλια ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ #1.....</b>   | <b>21</b> |
| <b>4.</b> | <b>Σχόλια ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ #2.....</b>   | <b>32</b> |

## HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A. (H.E.C. S.A.)

Συμπληρωματικά σε όσα έχουμε ήδη σχολιάσει και συμπερασματικά, λαμβάνοντας υπόψη και τα σχόλια των λοιπών συμμετεχόντων στη διαβούλευση, επισημαίνουμε ότι οι προς διαβούλευση προσκλήσεις και συμβάσεις και η διάκριση αυτών σε στερεά απόβλητα και υγρά απόβλητα δεν απηχούν το πνεύμα του άρθρου 10Α του 105 του ν. 4504/2017, σύμφωνα με το οποίο ειδικά για τα επικίνδυνα απόβλητα, οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης λιμένων δημοσιεύουν ανά πενταετία πρόσκληση για την ανάδειξη ενός αναδόχου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων για κάθε ένα από τα αντίστοιχα Παραρτήματα της Δ.Σ. Μαρολι 73/78, οι σχετικές προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος αφορούν κάθε ένα από τα Παραρτήματα της Δ.Σ. Μαρολι 73/78, οι δε δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης λιμένων συνάπτουν συμβάσεις για την παραλαβή και διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων χωριστά με τον κάθε έναν από τους αναδόχους και για κάθε ένα από τα προαναφερόμενα Παραρτήματα Δ.Σ. Μαρολι 73/78, και στην περίπτωση που γίνουν αποδεκτές προσφορές για το σύνολο των προαναφερόμενων Παραρτημάτων, οι ανάδοχοι δεν μπορεί να είναι λιγότεροι από δυο (2).

Συνεπώς, οι προσκλήσεις για τα επικίνδυνα απόβλητα θα έπρεπε να δομηθούν κατά τρόπο ώστε να κατατείνουν στην ανάδειξη ενός αναδόχου για κάθε ένα από τα Παραρτήματα της ΔΣ Μαρολι 73/78, οι οποίοι (ανάδοχοι) στο σύνολό τους, δηλαδή για όλα τα Παραρτήματα, δεν μπορεί να είναι λιγότεροι από δύο, και όχι στην ανάδειξη πλειόνων παρόχων για στερεά ή υγρά επικίνδυνα απόβλητα, ως εν προκειμένω. Ενόψει των ρυθμίσεων αυτών, οι προσκλήσεις για τα επικίνδυνα απόβλητα θα πρέπει να αφορούν κάθε ένα από τα Παραρτήματα της ΔΣ Μαρολι 73/78 στο σύνολό του, μη επιτρεπόμενης της διάκρισης των αποβλήτων εκάστου παραρτήματος σε υγρά και στερεά.

Ως εκ τούτου, θεωρούμε ότι παρέλκει η περαιτέρω ανάπτυξη σχολίων επί των σχεδίων πρότυπων προσκλήσεων και συμβάσεων, εμμένουμε στα όσα ήδη έχουμε παραθέσει και ευελπιστούμε ότι τα τελικά κείμενα των πρότυπων προσκλήσεων και συμβάσεων θα κινηθούν προς τη σωστή κατεύθυνση και θα είναι σύμφωνα με τις επιταγές του νόμου.

## ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING S.A. (E.P.E. S.A.)

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις της εταιρείας παρατίθενται, με τον τρόπο που απεστάλησαν στην Αρχή ως σχόλια επί του κειμένου που απέστειλαν οι φορείς κατά το πρώτο στάδιο της διαβούλευσης, ως κατωτέρω:

### ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (Ε.Ε.Ν.Μ.Α.)

Ωστόσο, η σχετική υποχρέωση εγγραφής Η.Μ.Α. αποτελεί γνήσιο περιορισμό του ανταγωνισμού και ευθεία παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχείρισης, καθώς έχει κριθεί από τον Νοέμβριο του

2013 από την ΕΕ, ως παράνομη και καταχρηστική και μάλιστα είχε ζητηθεί τότε από την Χώρα μας, να την καταργήσει μέσα σε χρονικό διάστημα δύο μηνών, πράγμα που δεν έγινε και περαιτέρω είχε απειλήσει, ότι θα παραπέμψει το θέμα, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, καθώς αποκλείονται από οποιαδήποτε συμμετοχή και διαδικασία οι ξένες Ευρωπαϊκές αντίστοιχες επιχειρήσεις, αφού δεν θα μπορούν να είναι εγγεγραμμένες σ' αυτό.

Οι συμπράξεις αυτές αναμφίβολα από άλλους ενδιαφερόμενους «παρόχους», θα χαρακτηρίζονται «ευκαιριακές», με γνώμονα τη διεκδίκηση του έργου, αλλά και αμφιβόλου αποτελέσματος, σε περίπτωση κατακύρωσης, αφού οι συγκεκριμένοι «πάροχοι» δεν θα έχουν να επιδείξουν στοιχεία προγενέστερων δραστηριοποιήσεων.

Άρα με βάση τα προαναφερθέντα, όποιος συμμετέχει και πληροί τις «ελάχιστες απαιτήσεις», έχει τα ίδια δικαιώματα/προϋποθέσεις με αντίστοιχο «πάροχο», που πληροί βεβαίως τις σχετικές απαιτήσεις, αλλά περαιτέρω η δομή της εταιρείας του, ο εξοπλισμός, το προσωπικό και τα μέσα που διαθέτει για το συγκεκριμένο έργο είναι αναμφίβολα πολλαπλάσια.

Επίσης, δεν διαφαίνεται, έστω και με αυτές τις προϋποθέσεις, εάν ο συγκεκριμένος «πάροχος» καταχωρείται/προηγείται άλλου αντίστοιχου «παρόχου», που απλά πληροί τις «ελάχιστες απαιτήσεις», και εάν τελικά οι «χρήστες» θα ενημερώνονται για τα σχετικά διαφορετικά δεδομένα/στοιχεία (εξοπλισμός, προσωπικό και μέσα, κλπ), που κάθε «πάροχος» διαθέτει και ανάλογα, να συνεκτιμούν και να επιλέγουν.

Ο «εκδοχέας» (υπεργολάβος) εάν ενδιαφέρετο, θα έπρεπε, να συμμετάσχει στην διαγωνιστική διαδικασία, να αξιολογηθεί από Επιτροπή και ανάλογα να εγκριθεί ή απορριφθεί.

Σε αντίθετη περίπτωση, το πρόβλημα μετατίθεται στον Φ.Δ.Λ. και ενδέχεται, να υπάρξουν προσφυγές από άλλους ενδιαφερομένους, που συμμετείχαν στην διαγωνιστική διαδικασία, που θα οδηγήσουν αναμφίβολα τον οικείο Φορέα σε αλληπάλληλες δικαστικές περιπέτειες.

### ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (ΠΑ.Σ.Ε.Π.Ε.)

2) Εάν ήθελε υποθεθεί ότι οι υπό διαβούλευση πρότυπες συμβάσεις και προσκλήσεις αποτελούν Δημόσιες Συμβάσεις υπό την έννοια των Νόμων 4412/2016 και 4413/2016, που διέπουν τους διαγωνισμούς του Δημοσίου καθώς και τις συμβάσεις παραχώρησης, προκύπτει ότι

**Σχόλιο [WU1]:** (α) Η πρόβλεψη υποχρεωτικής εγγραφής στο ΗΜΑ, αναφέρεται ρητά στο άρθρο 105, του Ν 4504/2017. Η εν λόγω διαβούλευση όμως δεν αφορά το Νόμο αλλά τον τρόπο πρακτικής εφαρμογής του. (β) Το Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων (ΗΜΑ) δεν αποτελεί ημεδαπό επαγγελματικό μητρώο. Η απαίτηση εγγραφής στο ΗΜΑ προέρχεται από την ήδη ισχύουσα Νομοθεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ). Συγκεκριμένα, υποχρεούνται να εγγράφονται όλοι όσοι δραστηριοποιούνται εν γένει με τα απόβλητα στην Ελλάδα από 31 Ιουλίου 2017 (λήξη διορίας μετά από παρατάσεις). Εγγράφονται υποχρεωτικά στο ΗΜΑ όσοι έχουν δραστηριότητα εντός της Ελληνικής Επικράτειας, ανεξαρτήτως αν πρόκειται για ημεδαπές ή αλλοδαπές οντότητες και φυσικά αυτό δεν αφορά ειδικά και μόνον τους λιμένες. Το ΗΜΑ είναι σύστημα καταχώρησης που στοχεύει (i) στην ιγνηλασιμότητα και καταγραφή όλων των αποβλήτων, (ii) στην καταγραφή των παραγωγών αποβλήτων και τέλος (iii) στην καταγραφή όλων όσων νόμιμα διαχειρίζονται απόβλητα, έχοντας τις κατάλληλες περιβαλλοντικές άδειες (προβαίνουν δηλαδή σε συλλογή, μεταφορά, αποθήκευση, επεξεργασία, αξιοποίηση, τελική διάθεση). Η υποχρέωση εγγραφής υφίσταται ήδη και προκύπτει από τη νομοθεσία του ΥΠΕΝ, δεν είναι δηλαδή πρωτοεισακτική. Η δημιουργία και λειτουργία του ΗΜΑ στην Ελλάδα, καθιερώνεται στο άρθρο 42, του Ν. 4042/2012 και αποτελεί ενταξίωση της Εθνικής Νομοθεσίας στην Ενωσιακή Οδηγία 2008/98/ΕΚ, άρθρο 26, «Καταχώρηση». Συνεπώς, δεν προκύπτει κανένα ζήτημα αποκλεισμού πρόσβασης στην αγορά.

**Σχόλιο [WU2]:** Το συμπράττειν είναι κατοχυρωμένο στην ΕΕ δικαίωμα και σχετίζεται με την οικονομική ελευθερία. Είναι υποχρεωτικό να προβλέπονται ή να μην αποκλείονται συμπράξεις εταιρειών.

**Σχόλιο [WU3]:** (α) Οι «ελάχιστες απαιτήσεις» αποτελούν υποχρέωση τόσο εκ του Κανονισμού 352/2017 όσο και εκ του Ν.4504/17 άρθρο 105. Αλλωστε η εν λόγω διαβούλευση δεν αφορά κρίσεις επί της υφιστάμενης νομοθεσίας. (β) Με αυτή τη λογική κάλυψης ελαχίστων απαιτήσεων γίνεται εν γένει η αδειοδότηση όλων των δραστηριοτήτων. Ο διαπιστευμένος πάροχος με περισσότερα «προσόντα» θα πλεονεκτεί ποιοτικά και κοστολογικά ανταγωνιστών του.

**Σχόλιο [WU4]:** Έχουμε την άποψη ότι δεν πρόκειται για διαγωνιστική διαδικασία. Είναι ειδική διαδικασία αδειοδότησης - επιλογής

οι διαγωνισμοί (προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος) θα πρέπει να είναι ηλεκτρονικοί. Αντιθέτως, από τα πρότυπα προς διαβούλευση δεν προβλέπεται η διαδικασία των ανωτέρω σχετικών. Ακόμη και στο (4) ανωτέρω σχετικό γίνεται ρητή αναφορά στις Οδηγίες 2014/25/ΕΕ και 2014/24/ΕΕ.

Σύμφωνα και με το ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ, οι αναθέτουσες αρχές / αναθέτοντες φορείς υποχρεούνται να χρησιμοποιούν το Ε.Σ.Η.Δ.Η.Σ. σε όλα τα στάδια της διαδικασίας σύναψης δημόσιων συμβάσεων, με εκτιμώμενη αξία ανώτερη των εξήντα χιλιάδων (60.000) ευρώ, χωρίς ΦΠΑ.

## ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ

1. Με δεδομένο ότι πρόκειται για νέο νομοσχέδιο, για το οποίο έχουν γραφτεί πάρα πολλά σχετικά με την πληρότητα του αλλά και την σαφήνεια των διατάξεων του (για τα οποία εμείς δεν μπορούμε να έχουμε άποψη) θα πρέπει να έχουν δοθεί όλες οι απαραίτητες διευκρινήσεις και οδηγίες το συντομότερο δυνατόν, ώστε οι οργανισμοί λιμένων να μπορέσουν να προετοιμάσουν τους σχετικούς διαγωνισμούς έγκαιρα, έτσι ώστε οι διαγωνισμοί να παράγουν αποτελέσματα (χωρίς ενστάσεις και δικαστικές προσφυγές και εκκρεμότητες) ώστε οι Οργανισμοί λιμένων να μην μείνουν ούτε λεπτό χωρίς την παροχή των απαραίτητων υπηρεσιών για την λειτουργία τους.

2. Με δεδομένο ότι το ισχύον στην παρούσα φάση πλαίσιο χρεώσεων των υπηρεσιών περισυλλογής, είναι διαφορετικό σε κάθε ΦΔΛ, αποτελούμενο είτε από κατ' αποκοπήν τέλη ΚΑΙ πρόσθετες χρεώσεις, είτε από τέλη στα οποία συμψηφίζονται ελάχιστες ποσότητες παραδιδόμενων αποβλήτων ΚΑΙ πρόσθετες χρεώσεις, θα πρέπει να διευκρινιστούν τα παρακάτω:

α) οι "ανώτατες επιτρεπτές τιμές", όπως αναφέρονται στα υποδείγματα των Προσκλήσεων, οι οποίες θα αποτελούν και το αντικείμενο των προσφορών των υποψηφίων, θα αφορούν το άθροισμα τελών ΚΑΙ πρόσθετων χρεώσεων, ήτοι το συνολικό κόστος παροχής της υπηρεσίας ή μόνο τις πρόσθετες χρεώσεις;

β) οι ως άνω "ανώτατες επιτρεπτές τιμές", με όποιο τρόπο και αν αυτές προσδιοριστούν τελικά, θα είναι η βάση αναφοράς της περιοδικής εκκαθάρισης των ανταπαιτήσεων μεταξύ ΦΔΛ - παρόχων (προτεινόμενο), ή όχι; (ήτοι η οικονομική απαίτηση του ΦΔΛ από τον πάροχο για καταβολή του 25% των πρόσθετων χρεώσεων προτείνεται να ανατρέχει στην αρχική οικονομική προσφορά του παρόχου κατά την πρόσκληση και όχι σε ενδεχόμενες επιμέρους συμφωνίες μεταξύ πλοίου - παρόχου ή σε χορηγηθείσες εκπτώσεις, οι οποίες άλλωστε είναι πολύ δύσκολο να διακριβωθούν από τον ΦΔΛ).

## ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε. (Ο.Λ. ΠΑ. Α.Ε.)

Παρατηρήσεις επί των υποδειγμάτων των Προσκλήσεων

### Γενικά

Γίνεται γενικό αποδεκτό ότι η παροχή των υπηρεσιών περισυλλογής και διαχείρισης αποβλήτων είναι κρίσιμη σημασίας για τον κάθε Λιμένα, στο μέτρο που δεν μπορεί να διακοπεί ή να ανασταλεί χωρίς σοβαρές συνέπειες για το Λιμένα και όχι μόνο. Υπ' αυτό το πρίσμα είναι ζωτικής σημασίας η εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της υπηρεσίας στο πνεύμα και του Ευρωπαϊκού Κανονισμού ΕΕ 2017/352, ο οποίος προβλέπει την αναλογική σχέση μεταξύ κόστους και καταβαλλόμενων τελών (Άρθρο 12, παρ. 1). Η επιβολή ανώτερων τιμών, και η αυθαίρετη παραδοχή ότι το κόστος μπορεί μόνο να μειωθεί (παρέχεται στον πάροχο

**Σχόλιο [WU5]:** Πιστεύουμε ότι (α) Οι διαδικασίες πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος και σύναψης συμβάσεων του άρθρου 105, δεν αποτελούν διαδικασίες Δημοσίων Συμβάσεων. Συνεπώς δεν προκύπτει υποχρέωση ηλεκτρονικής διεκπεραίωσης μέσω του ΕΣΗΔΗΣ (υποχρέωση που δεν υφίσταται άλλωστε ούτε στις παραχωρήσεις του Ν. 4413/16). (β) Εάν ήταν Δημόσιες Συμβάσεις αρμόδιο όργανο έκδοσης των Προτύπων και παρακολούθησης θα παρέμενε η ΕΑΑΔΗΣΥ η οποία όμως δεν εξέδωσε πρότυπα και η υποχρέωση πέρασε δια τροποποίησης του Νόμου στην ΡΑΑ.

**Σχόλιο [WU6]:** Έχουμε την άποψη ότι δεν πρόκειται για διαγωνιστική διαδικασία. Είναι ειδική διαδικασία αδειοδότησης - επιλογής

**Σχόλιο [WU7]:** Πιστεύουμε ότι οι ανώτατες τιμές αναφέρονται στην παροχή υπηρεσιών και όχι στα σταθερά τέλη του ΦΔΛ. Εκπτώσεις επί των τιμολογίων παροχής υπηρεσιών είναι εφικτές, λογικές και υφίστανται και σήμερα. Δεν νομίζουμε ότι οι εκπτώσεις αναφέρονται στα λιμενικά τέλη αποβλήτων.

**Σχόλιο [WU8]:** Πιθανότατα τα ποσοστά δικαιωμάτων που θα εισπράτει ο εκάστοτε ΦΔΛ θα αναφέρονται και προσδιορίζονται από τις ανώτατες επιτρεπτές τιμές, δίχως να εμπλέκουν τυχόν εκπτώσεις (πρακτική που εφαρμόζεται και σήμερα με την παλιά μεθοδολογία).

αποκλειστικά η δυνατότητα" να κάνει έκπτωση , αλλά όχι αύξηση), πέρα από ενδεχόμενα ζητήματα παραβίασης της ελεύθερης αγοράς που τυχόν εγείρει, εγκυμονεί κινδύνους οι ΦΔΛ να εγκληθούν για θέσπιση καταχρηστικών όρων κατά τις διαδικασίες σύναψης των Δημοσίων Συμβάσεων και για de facto δυσχέραση της βιωσιμότητας της υπηρεσίας.

## Άρθρο 8

Η δυνατότητα που παρέχεται στους προσφέροντες να χρησιμοποιούν μισθωμένο εξοπλισμό, ίσως συμβάλλει στην δημιουργία αυξημένου κινδύνου αστοχίας ή σημαντικών καθυστερήσεων κατά την παροχή της υπηρεσίας. Προτείνεται είτε η απαλοιφή της σχετικής δυνατότητας, ήτοι ο εξοπλισμός να είναι ιδιόκτητος, είτε η μίσθωση να καλύπτει αποδεδειγμένα όλη την προσδόκιμη διάρκεια της παροχής των υπηρεσιών μετά των ενδεχόμενων παρατάσεων.

## Παράρτημα Δ

Με δεδομένο ότι το ισχύον στην παρούσα φάση πλαίσιο χρεώσεων των υπηρεσιών περισυλλογής, είναι

διαφορετικό σε κάθε ΦΔΛ, αποτελούμενο είτε από κατ' αποκοπήν τέλη ΚΑΙ πρόσθετες χρεώσεις, είτε από τέλη στα οποία συμψηφίζονται ελάχιστες ποσότητες παραδιδόμενων αποβλήτων ΚΑΙ πρόσθετες χρεώσεις, θα πρέπει να διευκρινιστούν τα παρακάτω: α) οι "ανώτατες επιτρεπτές τιμές", όπως αναφέρονται στα υποδείγματα των Προσκήσεων, οι οποίες θα αποτελούν και το αντικείμενο των προσφορών των υποψηφίων, θα αφορούν το άθροισμα τελών ΚΑΙ πρόσθετων χρεώσεων, ήτοι το συνολικό κόστος παροχής της υπηρεσίας ή μόνο τις πρόσθετες χρεώσεις; β) οι ως άνω "ανώτατες επιτρεπτές τιμές", η όποιο τρόπο και αν αυτές προσδιοριστούν τελικά, θα είναι η βάση αναφοράς της περιοδικής εκκαθάρισης των ανταπαιτήσεων μεταξύ ΦΔΛ - παρόχων (προτεινόμενο), ή όχι; (ήτοι η οικονομική απαίτηση του ΦΔΛ από τον πάροχο για καταβολή του 25% των πρόσθετων χρεώσεων προτείνεται να ανατρέχει στην αρχική οικονομική προσφορά του παρόχου κατά την πρόσκληση και όχι σε ενδεχόμενες επιμέρους συμφωνίες μεταξύ πλοίου - παρόχου ή σε χορηγηθείσες εκπτώσεις, οι οποίες άλλωστε είναι πολύ δύσκολο να διακριθωθούν από τον ΦΔΛ)

Παρατηρήσεις επί των υποδειγμάτων των Συμβάσεων

## Γενικά (i)

Η παρ. 10Α του Άρθρου 105 του ν.4504/2017, προβλέπει ρητά την ανάδειξη ΕΝΟΣ παρόχου ανά κατηγορία επικινδύνων (υγρά, στερεά). Ως εκ τούτου, δέον να προσαρμοστούν ανάλογα όλες οι αναφορές που παραπέμπουν σε κατάλογο πολλαπλών παρόχων από τις σχετικές Συμβάσεις.

## Γενικά (iii)

Γίνεται γενικά αποδεκτό ότι η παροχή των υπηρεσιών περισυλλογής και διαχείρισης αποβλήτων είναι κρίσιμης σημασίας για τον κάθε λιμένα, στο μέτρο που δεν μπορεί να διακοπεί ή να ανασταλεί χωρίς σοβαρές συνέπειες για το λιμένα και όχι μόνο. Υπ' αυτό το πρίσμα είναι ζωτικής σημασίας η εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της υπηρεσίας στο πνεύμα και του Ευρωπαϊκού Κανονισμού ΕΕ 2017/352, ο οποίος προβλέπει την αναλογική σχέση μεταξύ κόστους και καταβαλλόμενων τελών (Άρθρο 12, παρ. 1). Η επιβολή ανώτερων τιμών, και η αυθαίρετη παραδοχή ότι το κόστος μπορεί μόνο να μειωθεί (παρέχεται στον πάροχο

**Σχόλιο [WU9]:** (α) Η αναφορά σε διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της υπηρεσίας παραπέμπει σε συστήματα «οικονομικού προστατευτισμού», που δε συνάδουν με τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού. (β) Όπως έχει σχολιαστεί ανωτέρω δεν πρόκειται για Δημόσιες Συμβάσεις. (γ) Οι ανώτατες τιμές και οι εκπτώσεις αφορούν την παροχή υπηρεσιών και όχι στα πάγια ή ανταποδοτικά λιμενικά τέλη αποβλήτων πλοίων, τα οποία άλλωστε υπόκεινται σε έγκριση από τη Διευπουργική Επιτροπή ή την ΓΓΛΑΠ&ΝΕ. (δ) Η πρόβλεψη ανώτατων τιμών στα τιμολόγια παροχής υπηρεσιών προέκυψε κατά τη συζήτηση του άρθρου 105, Ν.4504/2017 καθώς κάποιοι ΦΔΛ εξέφραζαν ανησυχίες για δήθεν αναξέλεγκτη αύξηση των τιμών με την εφαρμογή των νέων διατάξεων. (ε) Ακόμη και στο παρελθόν τα τεύχη τελών και τιμολογίων των ΦΔΛ περιέχουν τις ανώτατες τιμές παροχής υπηρεσιών (επιτρέποντας και τώρα εκπτώσεις στα τιμολόγια παροχής υπηρεσιών) ακόμη και σε καθεστώς αποκλειστικότητας.

**Σχόλιο [WU10]:** Η πρόβλεψη για μισθωμένο εξοπλισμό βρίσκεται σε όλες τις διακηρύξεις και τις σχετικές συμβάσεις που διενεργήθηκαν και με το παλιό καθεστώς αποκλειστικότητας. Τι διαφορετικό ισχύει με τις νέες διαδικασίες;

**Σχόλιο [WU11]:** Όμοια αυτολεξί παρατήρηση έχει διατυπωθεί και από το **ΣΥΛΛΟΓΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ**. Συνεπώς ισχύει ακριβώς ο προαναφερθείς σχολιασμός στην ως άνω παρατήρηση #7

**Σχόλιο [WU12]:** Δεν νομίζουμε ότι είναι ακριβής η παρατήρηση επιλογής ενός παρόχου ανά κατηγορία αποβλήτων (υγρά-στερεά). Η παρ. 10Α του άρθρου 105 Ν.4504/17, αναφέρει έναν πάροχο ανά παράρτημα της ΔΣ Μαγρολ ανά κατηγορία αποβλήτων (υγρών – στερεών).

αποκλειστικά η "δυνατότητα" να κάνει έκπτωση, αλλά όχι αύξηση), πέρα από ενδεχόμενα ζητήματα παραβίασης της ελεύθερης αγοράς που τυχόν εγείρει, εγκυμονεί κινδύνους οι ΦΔΛ να εγκληθούν για θέσπιση καταχρηστικών όρων κατά τις διαδικασίες σύναψης των Δημοσίων Συμβάσεων και για de facto δυσχέραση της βιωσιμότητας της υπηρεσίας.

### Άρθρο 3.1

Θεωρούμε ότι η στάθμιση του σημείου πάνω από το οποίο μια χρησιμοποιούμενη έκπτωση θέτει σε κίνδυνο την ελάχιστη κερδοφορία ή την βιωσιμότητα της παροχής της υπηρεσίας, αποτελεί παρέμβαση στην ελεύθερη αγορά και πρέπει να αποτελεί μέλημα των παρόχων ως ιδιωτικών οικονομικών φορέων και όχι των ΦΔΛ, οι οποίοι άλλωστε δεν διαθέτουν τα μεθοδολογικά εργαλεία για τον έλεγχο αυτό. Επιπρόσθετα, η παρούσα παρατήρηση τελεί σε συνάρτηση με την παρατήρησή μας επί του παραρτήματος Δ, αναφορικά με την οικονομική βάση εκκαθάρισης των μεταξύ ΦΔΛ - παρόχων απαιτήσεων από τέλη και πρόσθετες χρεώσεις, ήτοι εάν αυτή θα γίνεται επί των ανώτατων τιμών που προσέφεραν οι πάροχοι, ή όχι.

### ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α. Ε. (Ο.Λ. ΗΓ. Α.Ε.)

1. Στις πρότυπες προσκλήσεις της παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων και συγκεκριμένα στο άρθρο 9 δεν αναφέρεται ο φάκελος οικονομικής προσφοράς με την προτεινόμενη μέγιστη έκπτωση επί του ανώτερου επιπέδου χρέωσης που δύναται να τιμολογήσει ο πάροχος.

### ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α. Ε. (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)

Αναφορικά στην Πρότυπη Σύμβαση και στην Πρότυπη Εκδήλωση Ενδιαφέροντος που αφορά στην παραλαβή και διαχείριση Στερεών Μη επικινδύνων αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων διαπιστώνουμε τα εξής:

1. Οι διαδικασίες δε γίνονται μέσω ΕΣΗΔΗΣ.

- Ο πάροχος (Ανάδοχος) συμβάλλεται με τους χρήστες του Λιμένα (πλοία) με Σύμβαση ορισμένου χρόνου (ενός έτους) για την παροχή των υπηρεσιών.

Στη σελίδα 17 όμως, δε μπορεί το πρότυπο να δεσμεύει με αριθμό τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό. Την αναγκαιότητα την γνωρίζει το κάθε λιμάνι, κατά περίπτωση.

### ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ Ν. ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε. (Ο.Λ. ΝΕ. Α.Ε.)

Η μέχρι σήμερα εφαρμοζόμενη πρακτική έχει συμβάλει στην άριστη ποιότητα υπηρεσιών προς τους χρήστες έχοντας εξασφαλίσει με πλήρη επιτυχία την άμεση εξυπηρέτηση αυτών, την ορθή διαχείριση των αποβλήτων/καταλοίπων, την προστασία του περιβάλλοντος, τον υγιή ανταγωνισμό αλλά και την εξασφάλιση του λιμένα μας για την τήρηση των προβλεπόμενων διαδικασιών.

2. Όλοι γνωρίζουμε ότι η υπηρεσία αυτή πέρα από υποχρεωτική είναι σημαντική για την προστασία του περιβάλλοντος. Ως φορέας διαχείρισης λιμένα οφείλουμε να παρέχουμε κίνητρα στους χρήστες (μέσω των τελών) να παραδίδουν τα απόβλητα/καταλοίπα τους και όχι να τα απορρίπτουν στη θάλασσα όμως οφείλουμε και στον ανάδοχο που αναλαμβάνει για λογαριασμό μας να έχει και αυτός κίνητρο για να παρέχει τις υπηρεσίες του, πόσο μάλλον όταν έχει

**Σχόλιο [WU13]:** (α) Η αναφορά σε διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της υπηρεσίας παραπέμπει σε συστήματα οικονομικού προστατευτισμού, που δε συνάδουν με τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού. (β) Όπως έχει σχολιαστεί ανωτέρω δεν πρόκειται για Δημόσιες Συμβάσεις. (γ) Οι ανώτατες τιμές και οι εκπτώσεις αφορούν την παροχή υπηρεσιών και όχι στα πλάγια ή ανταποδοτικά λιμενικά τέλη αποβλήτων πλοίων, τα οποία άλλωστε υπόκεινται σε έγκριση από τη Διυπουργική Επιτροπή ή την ΓΓΛΠ&ΝΕ. (δ) Η πρόβλεψη ανώτατων τιμών στα τιμολόγια παροχής υπηρεσιών αντιμετωπίζει ανησυχίες κάποιων ΦΔΛ για τυχόν εκτόξευση των τιμών με την εφαρμογή των νέων διατάξεων. (ε) Ακόμη και στο παρελθόν τα τεύχη τελών και τιμολογίων των ΦΔΛ περιέχουν τις ανώτατες τιμές παροχής υπηρεσιών (επιτρέποντας και τώρα εκπτώσεις στα τιμολόγια παροχής υπηρεσιών) ακόμη και στο παλιό καθεστώς αποκλειστικότητας.

**Σχόλιο [WU14]:** Θεωρούμε πως η παρατήρηση είναι ορθή. Για να ακριβολογούμε η κατάχρηση ελέγχου τιμών αποτελεί ενδεχόμενη παρέμβαση στον ελεύθερο ανταγωνισμό.

**Σχόλιο [WU15]:** Θεωρούμε πως ορθά δεν αναφέρεται διότι πρόκειται για πολλαπλούς παρόχους μη επικινδύνων αποβλήτων και οι μέγιστες τιμές παροχής υπηρεσιών θα έχουν καθορισθεί από τον ΦΔΛ. Οι εκπτώσεις των παρόχων θα καθορίζονται κατά περίπτωση κατά την ανάπτυξη του ανταγωνισμού μεταξύ τους.

**Σχόλιο [WU16]:** Πράγματι δεν γίνονται διότι πιστεύουμε ότι δεν πρόκειται για σύναψη Δημοσίων Συμβάσεων. Βλέπε σχόλιο #5.

**Σχόλιο [WU17]:** Νομίζουμε ότι ο κάθε πάροχος θα συμβάλλεται και με τους χρήστες μόνον στους τακτικούς πλόες, καθώς στους έκτακτους δεν μπορεί να είναι γνωστές οι προσεγγίσεις.

**Σχόλιο [WU18]:** Νομίζουμε ότι θα αφορά τον εξοπλισμό που περιγράφει το Σχέδιο παραλαβής αποβλήτων ως αναγκαίο. Έτσι διασφαλίζεται ότι το κάθε λιμάνι γνωρίζει και καθορίζει τις ανάγκες του.

**Σχόλιο [WU19]:** Πόσες συμμετοχές υπήρξαν στους ως σήμερα σχετικούς διαγωνισμούς; Πόσες οικονομικές προσφορές αποσφραγίστηκαν; Αναπτύχθηκε ανταγωνισμός;

συμβατική υποχρέωση διάρκειας πέντε (5) ετών και μη γνωρίζοντας το αντικείμενο που ενδεχομένως αναλάβει.

**Σχόλιο [WU20]:** Το αντικείμενο φαίνεται αρκετά σαφές – δραστηριοποίηση σε καθεστώς ανταγωνισμού, όπως συμβαίνει σε όλες τις οικονομικές δραστηριότητες.

3.- Ο ΦΔΛ είναι υπεύθυνος για την τήρηση όλων των διαδικασιών, όπως ρητώς προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία αλλά και από τα πρότυπα τεύχη. Προκύπτουν διάφορα εύλογα ερωτήματα ως προς την πράξη της διαδικασίας αυτής και ενδεικτικά σας τα παραθέτουμε: α) Ποιοι οι όροι της σύμβασης μεταξύ χρήστη και παρόχου; β) Ποιος θα ευθύνεται για την μη τήρηση των όρων αυτής; γ) Ποιος θα επιβλέπει την όλη διαδικασία σύναψης αυτής της σύμβασης; δ) Εάν δεν συμφωνεί ο ΦΔΛ με κάποιους όρους θα έχει τον λόγο για αλλαγή, τροποποίηση, ακύρωση; ε) Ποιο θα είναι το συμβατικό τίμημα αυτής και τι γίνεται εάν δεν συμφωνεί ο ΦΔΛ, πχ στην περίπτωση που διαπιστωθεί από τον ΦΔΛ ότι η τιμή είναι υπερβολικά χαμηλή και δεν καλύπτονται τα κόστη του έργου (πχ κόστος χαμηλότερο από τις ΣΣΕ κλπ); στ) Ποιος θα είναι υπεύθυνος και υπόλογος εάν διαπιστωθεί πρακτική αθέμιτου ανταγωνισμού ή καρτέλ;

**Σχόλιο [WU21]:** Πράγματι η σύμβαση λιμένα – παρόχου θα επιλύει σχεδόν το σύνολο των θεμάτων. Θεωρούμε ότι οι συμβάσεις παρόχου πλοίου θα αφορούν στην αμοιβαία δέσμευση συνεργασίας για ορισμένο χρόνο, τυχόν εκπτώσεις, τρόπο πληρωμής κλπ.

5.-Σε κάθε διαγωνιστική διαδικασία, ανεξαρτήτως ποσού και αντικειμένου, είναι τακτική μας, σύμφωνα και με τους μέχρι σήμερα ισχύοντες νόμους, να αναφέρουμε ως όρο των προκηρύξεων μας την αποδεδειγμένη εμπειρία, εξασφαλίζοντας έτσι την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Πόσο μάλλον δε σε ένα τόσο σοβαρό έργο που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, για την οποία ο Οργανισμός μας ως ΦΔΛ έχει σημαντικές ευθύνες και κυρώσεις σε περίπτωση οποιασδήποτε παράβασης ή καταγγελίας από πλοίο για καθυστέρηση εξυπηρέτησης ή για ανεπάρκεια ευκολιών υποδοχής. Η εμπειρία ως προϋπόθεση εξασφαλίζει ένα επίπεδο γνώσης, τεχνογνωσίας, δυνατότητας άμεσης επέμβασης σε περίπτωση ανάγκης για την επίλυση προβλημάτων, ενώ διασφαλίζει και τους ΦΔΛ, οι οποίοι έχουν όλη την περιβαλλοντική ευθύνη για την ορθή εκτέλεση του έργου.

**Σχόλιο [WU22]:** Η «εμπειρία» ως κριτήριο ελαχίστων απαιτήσεων ή επιλογής παρόχων ΔΕΝ επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με ρητή απαίτηση του Κανονισμού 352/2017 (άρθρο 4) και ανάλογη διάταξη (παρ. 6) του άρθρου 105. Στη νομοθεσία γίνεται πλέον εξαντλητική απαρίθμηση των ελαχίστων απαιτήσεων. Στο παρελθόν παρατηρήθηκε καταχρηστική απαίτηση όρων ad-hoc εμπειρίας με αποτέλεσμα της δημιουργία εμποδίων νέων παρόχων εισόδου στην λιμενική αγορά. Συμπληρωματικά βλέπε σχόλιο #3.

Στα τεύχη των συμβάσεων αναφέρετε ότι οι ΦΔΛ δύνανται σε περιπτώσεις εξαιρετικά μεγάλων εκπτώσεων να ζητήσουν την τεchnοοικονομική τεκμηρίωση χάριν της συνεχούς και απρόσκοπτης παροχής των υπηρεσιών και του υγιούς ανταγωνισμού. Ο ΦΔΛ όντας αποκλειστικός υπεύθυνος για την υπηρεσία αυτή που παραχωρεί, λαμβανομένου υπόψη και του γεγονότος ότι διατηρεί ακεραία και την περιβαλλοντική ευθύνη μέχρι και την τελική διάθεση των αποβλήτων, οφείλει να επιβλέπει την όλη διαδικασία. Επομένως θα πρέπει να ελέγχει και να αξιολογεί οποιαδήποτε έκπτωση πριν καν εφαρμοσθεί στον χρήστη - πλοίο. Με αυτό τον τρόπο ο ΦΔΛ είναι σίγουρος ότι δεν θα κατακερματιστεί το έργο, θα υπάρχει υγιής ανταγωνισμός και όχι αθέμιτος, θα γίνει ορθή διαχείριση των αποβλήτων, θα τηρείται η εργατική νομοθεσία, κλπ.

**Σχόλιο [WU23]:** Θεωρούμε ότι ο ΦΔΛ λαμβάνει στοιχεία τιμολογίων παροχής υπηρεσιών με τις ονομαστικές δηλαδή τις ανώτατες τιμές, τι τιμές τιμοκαταλόγου. Τυχόν εκπτώσεις του κάθε παρόχου αποτελούν τμήμα της εμπορικής του πολιτικής και μπορεί να μην είναι δημόσια ανακοινώσιμες.

#### ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)

Από τις παραπάνω προβλέψεις της ΚΥΑ 8111.1/41/09, που εξακολουθεί να ισχύει, συνάγεται:

Η ΚΥΑ προβλέπει μόνο τέλη, που διακρίνονται σε πάγια και τέλη χρήσης των ευκολιών. Η ΚΥΑ δεν κάνει διάκριση σε τέλη και τιμολόγια.

**Σχόλιο [WU24]:** Διευκρινίσεις επί του θέματος φρονούμε ότι υπάρχουν στην νέα Οδηγία 883/2019/ΕΕ και ειδικά στο Παράρτημα 4 αυτής. Είναι εντυπωσιακό οι ΦΔΛ να μην γνωρίζουν ότι αν όχι σε όλους στους περισσότερους λιμένες υπάρχουν τιμολόγια παροχής υπηρεσιών του παρόχου.

«Τα τέλη καταβάλλονται στο φορέα διαχείρισης του κάθε λιμένα με μέριμνα του πλοιάρχου ή του νομίμου εκπροσώπου του πλοίου»

Από τις παραπάνω προβλέψεις της ΚΥΑ 8111.1/41/09, που εξακολουθεί να ισχύει, συνάγεται:

Η ΚΥΑ προβλέπει μόνο τέλη, που διακρίνονται σε πάγια και τέλη χρήσης των ευκολιών. Η ΚΥΑ δεν κάνει διάκριση σε τέλη και τιμολόγια.

**Σχόλιο [WU25]:** Οι ΦΔΛ εκδίδουν πάντοτε τεύχη Τελών και Τιμολογίων παροχής υπηρεσιών. Συνεπώς έχει ήδη ερμηνευτεί και εφαρμοστεί με αυτόν τον τρόπο.



### ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΝΑΞΟΥ (Δ.Λ.Τ. ΝΑΞΟΥ)

3. Σε κανένα σημείο των σχετικών προσκλήσεων δεν αναφέρετε τον τρόπο διεξαγωγής της διαδικασίας μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος του Προμηθέα (Ε.ΣΗ.ΔΗ.Σ και ΚΗΜΔΗΣ), όπου με το ισχύον με το νομικό πλαίσιο που διέπει τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων (Ν. 4412/2016 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει ως σήμερα) έχει επιβληθεί στις Αναθέτουσες Αρχές η χρήση της ηλεκτρονικής πλατφόρμας του ΕΣΗΔΗΣ.

**Σχόλιο [WU26]:** Δεν πιστεύουμε ότι είναι διαδικασία Δημοσίων Συμβάσεων. Βλέπε σχόλιο ανωτέρω #5

### ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΥΡΓΟΥ (Δ.Λ.Τ. ΠΥΡΓΟΥ)

Ως ΦΔΛ καλούμαστε να συνάψουμε σύμβαση πενταετούς διάρκειας με διάφορους παρόχους, ωστόσο ο πάροχος συμβάλλεται με τους χρήστες του λιμένα με σύμβαση ορισμένου

χρόνου (1 έτους) για την παροχή των υπηρεσιών αυτών όπως αναφέρεται στο προσχέδιο της σύμβασης. Στο Κατάκολο, κυρίως λόγω του μεγέθους του λιμένα και του αριθμού των αφίξεων των πλοίων που προσεγγίζουν, υπάρχει ένα μόνο ναυτικό πρακτορείο (οι τύποι πλοίων είναι κατ' αποκλειστικότητα Κρουαζιερόπλοια) με αποτέλεσμα την αδυναμία πρόβλεψης της κινητικότητας του λιμένα για το επόμενο έτος. Επιπλέον, οι αφίξεις περιορίζονται μόνο κατά τη θερινή περίοδο και τη χειμερινή περίοδο οι προσεγγίσεις είναι σχεδόν μηδενικές. Παρακαλούμε να μας αποσαφηνίσετε γιατί η Υπηρεσία μας οφείλει να συνάψει συμβάσεις με πολλαπλούς αναδόχους, βασιζόμενοι στα παραπάνω δεδομένα και να δεσμευτεί στην παραχώρηση χώρου φύλαξης για τον εξοπλισμό τους, τη στιγμή κατά την οποία ο λιμένας Κατακόλου παρουσιάζει αυτή την εικόνα.

**Σχόλιο [WU27]:** Με ποιο τρόπο οι διαδικασίες απευθείας ανάθεσης στο όριο των 20.000€ ετησίως που γίνονταν στο παρελθόν αντιμετωπίζουν την αδυναμία πρόβλεψης της κίνησης του λιμένα; Με οποιοδήποτε σύστημα η πρόβλεψη ενέχει επισφάλεια και ο πάροχος αναλαμβάνει τον κίνδυνο της ζήτησης.

Στα πρότυπα των συμβάσεων αναφέρεστε σε ονομαστικά τιμολόγια, όπου οι τιμές τους θα είναι οι ανώτερες αποδεκτές και ο Πάροχος δύναται να προβεί σε εκπτώσεις επί των

τιμολογίων των παραδιδόμενων σε αυτόν ποσοτήτων αποβλήτων και καταλοίπων. Η ανωτέρω οικονομική σχέση, συμπεραίνουμε ότι είναι αποκλειστικά μεταξύ του εκάστοτε παρόχου και χρήστη. Το ερώτημα που διατυπώνουμε είναι για το πως ο φορέας μας θα έχει τον έλεγχο στην ανωτέρω διαδικασία ώστε να τηρούνται και οι νόμιμες περιβαλλοντικές διαδικασίες ως προς τη διαχείριση και τελική διάθεση των αποβλήτων αλλά και ταυτόχρονα να μη συνάπτονται άτυπες συμφωνίες σε βάρος του ΔΛΤ Πύργου. Επιπλέον, παρακαλούμε να μας διευκρινίσετε αν το ανταποδοτικό ποσοστό επί του τιμολογίου των αποβλήτων που θα αποδίδεται στο ταμείο, θα είναι υπολογισμένο βάσει της αρχικής αξίας του τιμολογίου ή κατόπιν της ενδεχόμενης εκπτώσεως.

**Σχόλιο [WU28]:** Η υποχρέωση προκύπτει από την Εθνική και Ενωσιακή Νομοθεσία. Η παρούσα διαβούλευση αφορά τα πρότυπα και όχι το περιεχόμενο του Κανονισμού 352/2017 και του άρθρου 105 Ν.4504. Η δωρεάν παραχώρηση χώρων φύλαξης εντός του λιμένα πράγματι θεωρούμε ότι δεν είναι ορθή πρόβλεψη, ούτε και πρακτική στην υπόλοιπη Ευρώπη.

**Σχόλιο [WU29]:** Δεν γίνεται αντιληπτό πως συσχετίζονται οι οικονομικές συμφωνίες με τις περιβαλλοντικές άδειες.

Το ΔΛΤ Πύργου ως τώρα, βάσει της νομοθεσίας που διέπει τις δημόσιες συμβάσεις χρησιμοποιεί την ηλεκτρονική πλατφόρμα του ΕΣΗΔΗΣ για συμβάσεις άνω των 60.000 πλέον ΦΠΑ. Παρακαλούμε να μας αποσαφηνίσετε με ποια διαδικασία θα πραγματοποιείται η ανάδειξη των παρόχων και εάν θα γίνεται με τη χρήση της παραπάνω ηλεκτρονικής πλατφόρμας.

**Σχόλιο [WU30]:** Θεωρούμε ότι δεν πρόκειται για Δημόσιες Συμβάσεις. Βλέπε σχόλιο #5

Στα πρότυπα σχέδια των προσκλήσεων αναφέρετε ότι οι υποψήφιοι θα πρέπει να υποβάλουν στο φάκελο της Τεχνικής Προσφοράς τους τις ελάχιστες απαιτήσεις του Παραρτήματος Α' των προς διαβούλευση προσκλήσεων μόνο στα εξής επαγγελματικά προσόντα

..κλπ. και στο φάκελο Δικαιολογητικών Συμμετοχής – Απαιτούμενα Στοιχεία, μια δήλωση παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων συνοδευόμενη από αναφορά της εγγραφής στο Η.Μ.Α, ωστόσο η Υπηρεσία μας έχει αντιμετωπίσει κατά το παρελθόν ανικανότητα παρόχου να εξυπηρετήσει. Το ερώτημα που διατυπώνουμε είναι σχετικά με τον τρόπο που θα

εξασφαλίσουμε την ικανότητα αλλά και θα διασφαλίσουμε τη νομιμότητα των υποψηφίων τηρώντας μόνο τις ελάχιστες απαιτήσεις ως αναφέρονται ανωτέρω.

### ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. (Α.Ν.Ε.Κ. Α.Ε.)

3. Στο άρθρο 8 επίσης αναφέρεται ως ελάχιστη απαίτηση, μεταξύ άλλων, η προσκόμιση πιστοποίησης βάσει του προτύπου ISO 16034 (ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων), η οποία προδιαθέτει εμπειρία στις συγκεκριμένες υπηρεσίες καθώς και σχετική σύμβαση για την έκδοσή του, αποκλείοντας το μεγαλύτερο μέρος των ενδιαφερόμενων, δημιουργώντας μονοπωλιακή αγορά.

### HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A. (H.E.C. S.A.)

Γενικά

Όσον αφορά στα επικίνδυνα απόβλητα, με τις διατάξεις της παρ. 10Α του άρ. 105 του ν.

4504/2017 ορίζεται ότι η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος έχει ως σκοπό την ανάδειξη ενός αναδόχου παραλαβής και διαχείρισης επικινδύνων αποβλήτων για κάθε ένα από τα αντίστοιχα Παραρτήματα της ΔΣ Marpol 73/78. Ως εκ τούτου, η σχετική πρόσκληση δια της οποίας προβλέπεται ότι στον οικείο λιμένα μπορούν να δραστηριοποιούνται περισσότεροι από ένας Πάροχοι, ανεξαρτήτως Παραρτημάτων της ΔΣ Marpol 73/78, και διαχωρίζει τα επικίνδυνα απόβλητα σε στερεά και υγρά και όχι ανά Παράρτημα της ΔΣ Marpol 73/78 αντίκειται στις διατάξεις του νόμου. Τέλος, να σημειωθεί πως ο διαχωρισμός των αποβλήτων σε υγρά και στερεά, θα πρέπει να απαλειφθεί από όλα τα σημεία της σχετικής πρόσκλησης και της πρότυπης σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων και των τίτλων των εγγράφων), και να αντικατασταθεί με τον όρο «απόβλητα που εμπίπτουν στα παραρτήματα I, II, III, IV, V, VI της ΔΣ Marpol».

Με την επιφύλαξη των ανωτέρω παρατηρήσεων διατυπώνονται τα ακόλουθα ειδικότερα σχόλια.

1. Η πρόσκληση ενδιαφέροντος δεν ορίζει το κριτήριο κατακύρωσης της διαγωνιστικής διαδικασίας. Η ύπαρξη κριτηρίου/ων κατακύρωσης θεωρείται απαραίτητη για τη σωστή διενέργεια του Διαγωνισμού και πρέπει να διασαφηνιστεί πριν την έναρξη της διαδικασίας.

4. Στο Άρθρο 2.2. της σχετικής πρόσκλησης, εξαιρούνται τα κατάλοιπα ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών εντός της Ζώνης Λιμένα και η διαχείριση αποβλήτων από επιχειρήσεις ναυαγιαίρεσης – απορρύπανση με επίκληση στην Υ.Α. 1000.0/68210/2016. Ωστόσο αν και τα εν λόγω απόβλητα δεν ανήκουν στα Παραρτήματα της ΔΣ Marpol 73/78, η διαχείριση τους καθορίζεται από την κατισχύουσα ΚΥΑ 8111.1/41/09 (Άρθρο 17), επομένως η παρ. 2.2 πρέπει να απαλειφθεί. Ομοίως να απαλειφθεί η παρ. 1.7 της πρότυπης σύμβασης.

17. Με δεδομένο ότι τα ανταποδοτικά τέλη και τα τιμολόγια παροχής υπηρεσιών θα είναι προεγκεκριμένα για κάθε λιμένα καθώς και ότι η έγκριση ειδικά των ανταποδοτικών τελών γίνεται επί τη βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων (βλ. ΣτΕ 177/2018, όπου ορίζεται ότι «για τη διενέργεια του ως άνω ελέγχου περί την συνδρομή του στοιχείου της «ανταποδοτικότητας»

απαιτείται η σχετική κανονιστική απόφαση να αιτιολογείται επαρκώς, είτε στο κείμενό της είτε με

αναφορά στα στοιχεία που τη συνοδεύουν, με την παράθεση εν όψει επίκαιρων διαπιστώσεων και συγκεκριμένων, αναγομένων στο έτος στο οποίο αφορά η απόφαση καθορισμού στοιχείων των προβλεπόμενων εσόδων και εξόδων για τις παρεχόμενες υπηρεσίες κατά το χρόνο στον

**Σχόλιο [WU31]:** Υπάρχουν ειδικές διατάξεις για ποινές και έκπτωση σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του κάθε παρόχου, όπως και στο προγενέστερο καθεστώς αποκλειστικότητας.

**Σχόλιο [WU32]:** Η πιστοποίηση με ISO 16034 δεν προϋποθέτει υποχρεωτικά ειδική ad-hoc εταιρεία. Πιστοποιεί κύρια το σύστημα διαχείρισης διαδικασιών και την νομιμότητα αδειών εν ισχύ. Αποτελεί ένα κάποιο εγγύριο ποιοτικής υπηρεσίας.

**Σχόλιο [WU33]:** Στη παρούσα διαβούλευση σχολιάζονται τα πρότυπα (προσκήσεις και συμβάσεις) και όχι το περιεχόμενο του άρθρου 105, Ν.4504/2017. Εξ όσον γνωρίζουμε όλες οι διακηρύξεις την τελευταία 20ετία σχετικά με τα απόβλητα πλοίων, διαχώριζαν πάντα το αντικείμενο και συχνά τους αναδόχους σε υγρά και στερεά, κάνοντας μόνον εκ των υστέρων κατηγοριοποίηση στα παραρτήματα ΔΣ Marpol ή τους ΕΚΑ.

**Σχόλιο [WU34]:** Ορθή παρατήρηση αλλά μόνον για τα επικίνδυνα απόβλητα ανά Annex και Κατηγορία. Στα μη επικίνδυνα προβλέπεται να συνυπάρχουν πολλαπλοί πάροχοι και το κριτήριο κατακύρωσης είναι άνευ αντικρίμενου. Η αναφορά σε υποβολή οικονομικής προσφοράς πιθανά υπονοεί ότι σχετίζεται με την ανάδειξη ενός παρόχου ανά Παράρτημα Marpol, σε κάθε κατηγορία στα επικίνδυνα απόβλητα.

**Σχόλιο [WU35]:** Η αναφερόμενη ΥΑ 1000.0/68210/2016 διευκρινίζει θέματα που αφορούν τη διαχείριση αποβλήτων ναυαγιαίρεσης – απορρύπανσης αλλά και ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών. Έχει μάλιστα προσαρτηθεί στη σχετική Μόνιμη Εγκύκλιο του ΥΝΑΝΠ. Τα απόβλητα ναυπηγοεπισκευής δεν σχετίζονται με κάποιο τρόπο με το μνημονευόμενο άρθρο 17 της ΚΥΑ 8111/2009. Το πεδίο εφαρμογής της ΚΥΑ 8111/2009 (όπως και της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ) περιορίζεται μόνον στα απόβλητα της ΔΣ Marpol συνεπώς, αν τα εν λόγω απόβλητα δεν ανήκουν σε αυτά (όπως αναφέρεται), εκφεύγουν ρύθμισης μέσω του άρθρου 17. Σημειώνεται ότι υφίσταται πρόσφατη ad-hoc αμετάκλητη Δικαστική απόφαση σχετικά την ερμηνεία, το πεδίο εφαρμογής και την ισχύ ή μη, των διατάξεων του άρθρου 17 (απόφαση 4644 ΠΠρΠ). Παράλληλα υφίσταται και ανάλογη σχετική απόφαση της ΠΑΛ Συμπερασματικά η πρόβλεψη της προτύπου πρόσκλησης θεωρούμε ότι είναι βάσιμη.

οποίο αφορά η απόφαση αυτή» το ποσοστό 25% επί των τελών παρίσταται υπερβολικό, ενόψει και της ανταποδοτικής φύσης των τελών. Επειδή ο κύριος στόχος είναι η αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την ελαχιστοποίηση του κόστους για τα πλοία, το ποσοστό 25% υπέρ του ΦΔΛ είναι υπερβολικό, δεδομένου ότι η παροχή της υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποτελεί υποχρέωση για τον ΦΔΛ και όχι πηγή εσόδων. Για τον καθορισμό του αποδοτέου ποσοστού (από τη στιγμή μάλιστα που η δραστηριότητα αυτή δεν αποσκοπεί σε κέρδος του ΦΔΛ) θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η επιβάρυνση του διοικητικού προσωπικού του ΦΔΛ σε συνδυασμό με την κίνηση του λιμένα κλπ.

**Σχόλιο [WU36]:** Πιθανότατα βάσιμη παρατήρηση σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας 883/2019/ΕΕ που αναφέρει το σύστημα πληρωμής τελών και τιμολογίων ως cost recovery system όπου δεν προβλέπεται κάπου ύπαρξη κερδών ΦΔΛ.

18. Με ποια διαδικασία ο ΦΔΛ θα ζητά την τεχνοοικονομική τεκμηρίωση μεγάλης έκπτωσης, και πως θα διαπιστώνει την τήρηση των ελάχιστων νόμιμων αμοιβών προσωπικού; Να διευκρινισθεί τι γίνεται στην περίπτωση που τελικά διαπιστωθεί ότι η μεγάλη έκπτωση δεν τεκμηριώνεται.

21. Το γεγονός ότι, βάσει του αρ. 105 του ν. 4504/2017, μπορούν να δραστηριοποιηθούν περισσότεροι Πάροχοι στην ίδια υπηρεσία δεν αλλάζει τη φύση της σύμβασης, η οποία εξακολουθεί να είναι δημόσια και για τα θέματα που δεν ρυθμίζονται ειδικότερα από το άρθρο

105 του ν. 4504/2017 (όπως π.χ. προθεσμία παραλαβής προσφορών) εφαρμόζονται οι γενικές αρχές και διατάξεις του ενωσιακού και ημεδαπού δικαίου περί ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων. Όμως, παρότι αφενός η φύση της σύμβασης εξακολουθεί να είναι δημόσια (με εξαίρεση τους λιμένες ΟΛΠ και ΟΛΘ, μετά την πρόσφατη νομολογία του ΣτΕ) και δη παραχώρηση υπηρεσίας, όπως άλλωστε γίνεται δεκτό και στην πρότυπη σύμβαση, όπου αναφέρεται ότι ο Πάροχος αναλαμβάνει το επιχειρηματικό ρίσκο για λογαριασμό του ΦΔΛ και αφετέρου, δυνάμει της παρ. 27 του αρ. 105 του ν. 4504/2017 τόσο για τις προσκλήσεις της παρ. 8 όσο και για τις προσκλήσεις του 10Α, εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις του ν. 4412/2016, εντούτοις στην Πρόσκληση δεν ακολουθούνται οι γενικοί κανόνες του ν. 4412/2016 περί ηλεκτρονικών διαδικασιών (ΚΗΜΔΗΣ, ΕΣΗΔΗΣ κλπ.) για τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από το αρ. 105 του ν. 4504/2017.

**Σχόλιο [WU37]:** Φρονούμε ότι δεν πρόκειται για Δημόσια Σύμβαση για αυτό άλλωστε και η αρμοδιότητα των προτύπων μεταβίβαστηκε από τον ΕΑΑΔΗΣΥ στη ΡΑΑ. Βλέπε συμπληρωματικά σχόλια #5

#### ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING S.A. (E.P.E. S.A.)

γ) Υποχρεώσεις παρόχου και ΦΔΛ παρ. 4.9, 4.3, 4.6

Ι. «4.9) Ο Πάροχος έχει την υποχρέωση να μεριμνά για τη φύλαξη των υλικών, μηχανημάτων, εργαλείων, κ.λπ. ... Οι απαιτούμενες προσωρινές εγκαταστάσεις (αποθήκευση υλικών κ.λπ.), για

την εκτέλεση του αντικειμένου της παρούσας θα δημιουργηθούν με μέρμνα, δαπάνη και ευθύνη του παρόχου σε θέσεις που θα επιτρέψει και υποδείξει ο ΦΔΛ, άνευ ανταλλάγματος, ώστε να είναι δυνατή η προσήκουσα παροχή της υπηρεσίας»

Αναφέρεται υποχρέωση του ΦΔΛ σε παροχή χώρου προσωρινών εγκαταστάσεων εντός του λιμένα (για αποθήκευση υλικών κλπ). Αν και μια τέτοια τακτική κατά το παρελθόν έλαβε χώρα

την περίοδο των αποκλειστικών αναθέσεων, μια τέτοια υποχρέωση φυσικά δεν προβλέπεται από καμία διάταξη και δεν γίνεται κατανοητό γιατί θα πρέπει να επιβάλλεται από το πρότυπο. Αν εξετάσουμε ενδελεχώς το αίτημα ο όρος ενέχει τον κίνδυνο:

(i) Να χρησιμοποιηθεί μελλοντικά ως επιχείρημα μείωσης του μέγιστου πλήθους των παρόχων (ακόμη και μέχρι αποκλειστικότητας) λόγω δήθεν αδυναμίας εξεύρεσης χώρων εντός του λιμένα,

αιτιολογία που προβλέπεται, όμως δεν έχει εφαρμογή στα απόβλητα πλοίων όπου οι εγκαταστάσεις μπορεί να βρίσκονται και εκτός λιμένα. Σημειώνεται το προοίμιο του Κανονισμού

352, παρ. 19 «Επειδή οι λιμένες αποτελούνται από περιορισμένες γεωγραφικές περιοχές, ο αριθμός των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών θα μπορούσε, σε ορισμένες περιπτώσεις, να υπόκειται σε περιορισμούς που σχετίζονται με τη σπανιότητα της γης ...»

(ii) Να υπάρξουν διακρίσεις και διαφωνίες για το σημείο, την έκταση κλπ του χώρου, μεταξύ των παρόχων και του ΦΔΛ

(iii) να μην διαθέτει κανένα τέτοιο χώρο αντικειμενικά ο ΦΔΛ (πχ σε λιμένες νησιών όπως η Σαντορίνη κλπ)

## ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΕΛΑΙΩΝ Α.Ε.

(ΕΝ.ΔΙ.Α.Λ.Ε. Α.Ε.)

2. Ο πίνακας υγρών επικινδύνων αποβλήτων του ANEX I Marpol, όπως περιγράφεται στην σελ 5 (Παράρτημα Ι) και σελ 2 των εν θέματι κειμένων, περιλαμβάνει τον κωδικό ΕΚΑ 05 01 06\* (Λάσπες περιέχουσες πετρέλαιο από λειτουργίες συντήρησης της μονάδας ή του εξοπλισμού). Για τον συγκεκριμένο κωδικό υπάρχει διαφορετική διαδικασία διαχείρισης και αδειοδότησης από αυτήν των υπολοίπων κωδικών του πίνακα. Για τον λόγο αυτό προτείνεται η απαλοιφή του από τους πίνακες των εν θέματι κειμένων και η ένταξη του στον Πίνακα της σελ 5 της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την κατάρτιση καταλόγου παρόχων παροχής υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης επικινδύνων στερεών αποβλήτων.

4. Στην ΚΥΑ 8111.1/41/09 (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) και ειδικότερα στο άρθρο 5 παρ 4 αναφέρεται ότι «...η έγκριση των σχεδίων παραλαβής αποβλήτων ισχύει για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το οποίο ορίζεται στην εγκριτική απόφαση και δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τρία (3) χρόνια». Στο άρθρο 2 της πρότυπης σύμβασης που δίνεται προς διαβούλευση αναφέρεται σαν διάρκεια σύμβασης το διάστημα των 5 ετών. Θα πρέπει να υπάρξει η απαραίτητη εναρμόνιση μεταξύ των δύο κειμένων έτσι ώστε η διάρκεια του σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων να συμπίπτει με την χρονική διάρκεια της σύμβασης του αναδόχου παραλαβής αποβλήτων λιμένος.

## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #1

1. Οι αναφορές σε ιδιωτικούς φορείς διαχείρισης λιμένων και συγκεκριμένα στο άρθρο 3 των προσκλήσεων (που αφορούν στερεά, στερεά επικίνδυνα απόβλητα, υγρά απόβλητα και υγρά επικίνδυνα απόβλητα) και στο Παράρτημα Γ' των υποδειγμάτων συμβάσεων αντίστοιχα, θα πρέπει να απαλειφθούν δεδομένου ότι σύμφωνα με την παρ. 28, άρ. 105 η χρήση αυτών των πρότυπων προσκλήσεων και συμβάσεων είναι υποχρεωτική για τους δημόσιους φορείς.

- Γίνεται αντιληπτό ότι ο πάροχος αποφασίζει μόνος του για παροχή εκπτώσεων προς τα πλοία επί των εγκεκριμένων τιμολογίων που έχει δημοσιεύσει ο ΦΔΛ. Δεν τηρούνται τα προβλεπόμενα στο άρ. 8 (3γ) περί μείωσης τελών και του αρ. 8(5) ως προς τη διασφάλιση της αρχής ίσης μεταχείρισης μεταξύ των χρηστών, της διαφάνειας και της κάλυψης του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, και δεδομένου ότι δεν προβλέπεται η σύμφωνη γνώμη του ΦΔΛ για την παροχή εκπτώσεων επί των εν ισχύ τιμολογίων, ο ΦΔΛ στερείται εσόδων αφετέρου

**Σχόλιο [WU38]:** Εκ του σχολιασμού των ΦΔΛ στη διαβούλευση αποδεικνύεται πρακτικά η βεβαιότητα να προκύψουν ζητήματα ως τα αναφερόμενα (i) – (iii).

**Σχόλιο [WU39]:** Ζητήματα περιγραφής αποβλήτων και αντιστοίχισης κωδικών ΕΚΑ φρονούμε ότι πρέπει να αντιμετωπίζονται στο εκάστοτε Σχέδιο του κάθε ΦΔΛ.

**Σχόλιο [WU40]:** Η νέα οδηγία 883/2019/ΕΚ μεταβάλλει το χρόνο ισχύος των Σχεδίων από 3έτη σε 5έτη, οπότε συμπίπτουν με τη συχνότητα των προσκλήσεων (όταν ενσωματωθεί στην Εθνική Νομοθεσία).

**Σχόλιο [WU41]:** Πρέπει να διευκρινιστεί αρμοδιός αν η μεταφορά αρμοδιότητας των προτύπων προσκλήσεων και συμβάσεων από τον ΕΑΑΔΗΣΥ (που φαίνεται να αφορούσε μόνον στους Δημόσιους ΦΔΛ) στη ΡΑΑ, συνεπάγεται επέκταση ή όχι της υποχρέωσης χρήσης και από τους Ιδιωτικούς ΦΔΛ.

Άλλωστε ο Κανονισμός 352/2017 και το άρθρο 105, Ν.4504 ρητά διαλαμβάνουν και τους Ιδιωτικούς ΦΔΛ (όχι μόνο τους Δημόσιους).

**Σχόλιο [WU42]:** (α) Θεωρούμε ότι οι εκπτώσεις αφορούν ΜΟΝΟΝ στα τιμολόγια παροχής υπηρεσιών των πολλαπλών αναδόχων και όχι τα πάγια λιμενικά τέλη αποβλήτων πλοίων. (β) Επί των λιμενικών τελών αποβλήτων σίγουρα ισχύουν οι προβλέψεις του άρθ 8 της ΚΥΑ 8111/2009. (γ) ο ΦΔΛ δεν μπορεί να έχει έλεγχο σε εκπτώσεις τιμολογίων παροχής υπηρεσιών (λόγω εμπορικού απορρήτου) και θα λαμβάνει ποσοστά - δικαιώματα σύμφωνα με τις ανώτατες επιτρεπτές (ονομαστικές) τιμές (όπως ακριβώς συμβαίνει και σήμερα με το παλιό σύστημα).

η διοίκηση αυτού πιθανώς θα ελεγχθεί προς τούτο, καθώς αποφασίζεται μια οικονομική πολιτική από τον πάροχο χωρίς τη σύμφωνη γνώμη και εις βάρος του ΦΔΛ.

4. Το σύστημα χρέωσης τελών όπως περιγράφεται στις Συμβάσεις δεν είναι εφαρμόσιμο στις περιπτώσεις των πλοίων με έκτακτους πλόδες αλλά είναι δομημένο για πλοία με τακτικότητα προσέγγισης στο λιμάνι (σύμβαση πλοίου-παρόχου). Θα πρέπει να διευκρινισθεί περαιτέρω η εφαρμογή της παρ. 1.4 στην οποία προβλέπεται υπογραφή σύμβασης παρόχου με χρήστες με διάρκεια ενός έτους. Θα πρέπει να αποσαφηνισθεί η χρησιμότητα της εν λόγω σύμβασης και κατά πόσο είναι εφικτή στις περιπτώσεις πλοίων που εκτελούν μη τακτικούς και προγραμματισμένους πλόδες στο λιμάνι πχ. εμπορικά πλοία μεταφοράς E/K, RO-RO. Επίσης θα πρέπει να αποσαφηνισθεί ποιος θα είναι ο ρόλος του ΦΔΛ στην συγκεκριμένη σύμβαση, πχ αν θα συνυπογράφει, θα του γνωστοποιείται κλπ. Επισημαίνεται δε, η υπογραφή σύμβασης πλοίου-παρόχου αποτελεί μια νέα διαδικασία που δεν προβλέπεται ούτε στην ΚΥΑ 8111.11/41/2009, ούτε στο αρ. 105, Ν. 4504/2017 αλλά ούτε και στον Καν ΕΕ 352/2017.

**Σχόλιο [WU43]:** Ορθή παρατήρηση, διότι τα έκτακτα πλοία δεν είναι γνωστό πότε και αν θα προσεγγίσουν. Τα περί συμβάσεων λογικά αφορούν μόνον τους τακτικούς πλόδες.

5. Η κατηγοριοποίηση των αποβλήτων σε επιμέρους κατηγορίες: υγρά, στερεά και επικίνδυνα στερεά, επικίνδυνα υγρά απόβλητα, δεν είναι συμβατή με την κατηγοριοποίηση που ακολουθείται στην Δ.Σ. MARPOL 73/78 αλλά ούτε και με την αντίστοιχη της ΕΕ Οδηγίας 2000/59 όπως ισχύει και της ΚΥΑ 8111.11/41/09 όπου εφαρμόζεται κατηγοριοποίηση σύμφωνα με τα ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ I, II, IV & V αλλά ούτε με αυτή της νομοθεσίας πλαίσιο για τη διαχείριση αποβλήτων (Ν. 4042/2012, Οδηγία ΕΕ 2008/98, ΑΗΠ 13588/2006, ΥΑ. 43942/4026 (2992/Β/19-

09-2016)) όπου εφαρμόζεται κατηγοριοποίηση σύμφωνα με των Ευρωπαϊκό Κατάλογο Αποβλήτων. Δεδομένου ότι δεν υφίσταται επίσημη ορολογία κατηγοριοποίησης των αποβλήτων με ταυτόχρονη πλήρωση και των τριών κριτηρίων (φυσική κατάσταση-Annex κατά MARPOL 73/78

**Σχόλιο [WU44]:** Το σύνολο των διακηρύσεων στους Ελληνικούς ΦΔΛ την τελευταία 20ετία κατηγοριοποιούσαν τα απόβλητα πρωταρχικά σε υγρά – στερεά και στη συνέχεια έκαναν μνεία στα Παραρτήματα Marpol και ενίοτε στους κωδικούς EKA. Αρκεί η ανασκόπηση στους τίτλους των διακηρύσεων των Οργανισμών Λιμένα για την επιβεβαίωση. Μετά την καθιέρωση εθμικού δικαίου από τους ίδιους του λιμένες, δεν είναι λογικό να σχολιάζεται αρνητικά η συγκεκριμένη επιλογή από τον Εθνικό νομοθέτη.

- EKA) θεωρούμε ότι η αντιστοίχιση EKA-Παράρτημα MARPOL 73/78 που επιχειρείται στο πλαίσιο των Πρότυπων Προσκήσεων και Συμβάσεων και μάλιστα όχι ως ενδεικτική αλλά ως περιοριστική και υποχρεωτική, είναι αυθαίρετη. Επισημαίνεται επίσης, ότι οι κατηγορίες αποβλήτων (EKA) διαφοροποιούνται μεταξύ των λιμένων ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων και των πλοίων και γ' αυτό το λόγο ο καθορισμός τους αποτελεί αντικείμενο του Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων κάθε λιμένα. Επομένως, κάθε πρόσκληση και σύμβαση θα πρέπει να παραπέμπει στους EKA που έχουν προδιαγραφεί στο πλαίσιο του Σχεδίου κάθε ΦΔΛ. Ιδιαίτερα για τις κατηγορίες των επικίνδυνων αποβλήτων ο Πίνακας είναι δεσμευτικός ακόμη και για τα μικρότερα λιμάνια που εν δυνάμει εξυπηρετούν περιορισμένο αριθμό και κατηγορίες πλοίων.

**Σχόλιο [WU45]:** Ορθή παρατήρηση. Πρέπει να υπάρχει επίκληση στους EKA του Σχεδίου και μάλιστα των στατιστικών απολογιστικών δεδομένων.

8. Όσον αφορά στο Παράρτημα IV επισημαίνεται ότι οι συλλέκτες και μεταφορείς λυμάτων δεν καταχωρούνται στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων και επομένως δεν πληρείται το κριτήριο καταχώρησης στο ΗΜΑ όπως ζητείται στην Πρόσκληση Υγρών μη επικίνδυνων αποβλήτων

**Σχόλιο [WU46]:** Δεν προκύπτει ότι απαγορεύεται να εγγραφούν στο ΗΜΑ, αλλά δεν είναι επί της παρούσης υποχρεωτικό. Καλόν είναι οι ΦΔΛ να ελέγξουν τις αποδείξεις παραλαβής που εκδίδονται από τους παρόχους τους και να διαπιστώσουν υφίσταται υποχρέωση.

9. Επισημαίνεται ότι οι παραδόσεις των Παραρτημάτων II & IV της ΔΣ δεν είναι υποχρεωτικές σε ευκολίες υποδοχής οπότε θα πρέπει να εξετασθεί περαιτέρω η υποχρεωτική καταβολή τέλους που προβλέπεται στις αντίστοιχες Πρότυπες Συμβάσεις.

**Σχόλιο [WU47]:** Ορθή παρατήρηση. Για την ακρίβεια στα Annexes II, IV, VI, δεν προβλέπονται έμμεσα λιμενικά τέλη.

11. Στο άρθρο 4.9 των πρότυπων συμβάσεων προβλέπεται υποχρεωτική παραχώρηση-διάθεση χώρου εντός της λιμενικής ζώνης (θαλάσσιο και χερσαίο χώρο) σε κάθε πάροχο από τον ΦΔΛ για την άσκηση της δραστηριότητάς των, άνευ ανταλλάγματος γεγονός το οποίο στους περισσότερους λιμένες είναι ανέφικτο, με αποτέλεσμα την αποκοπή ικανού αξιοποιήσιμου χώρου του λιμένα από έτερες λιμενικές δραστηριότητες που αποφέρουν κέρδη. Λαμβάνοντας

υπόψη ότι το συγκεκριμένο σύστημα παροχής της υπηρεσίας μπορεί να οδηγήσει στην δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων (τουλάχιστον 8) ακόμη και στα πολύ μικρά Δημόσια Λιμάνια με το συγκεκριμένο άρθρο υποχρεούται το λιμάνι να διαθέσει πολύτιμο χώρο από τις εγκαταστάσεις του και άνευ ανταλλάγματος (διαφυγή εσόδων).

12. Ο Πάροχος έχει την υποχρέωση να παραδίδει στο τέλος κάθε μήνα στο ΦΔΛ αντίγραφα των εκδιδόμενων τιμολογίων (παρ. 3.3 πρότυπης Σύμβασης). Ωστόσο με αυτόν τον τρόπο δεν εξασφαλίζεται σε καμία περίπτωση η ιχνηλασιμότητα των αποβλήτων έως την τελική τους επεξεργασία και διάθεση, όπως ρητά προβλέπεται από τη νομοθεσία. Ταυτόχρονα σύμφωνα με την παράγραφο 29 του Ν. 4504/2017 υπάρχει η ετήσια υποχρέωση στον ΦΔΛ για την αποστολή παραστατικών και λοιπών εγγράφων ανάκτησης αξιοποίησης ή διάθεσης των αποβλήτων στη ΓΓΛΠΝΕ, στη ΔΑΛ και τη ΡΑΛ. Κατά συνέπεια πρέπει είτε στις προσκλήσεις να προβλέπεται σχετική υποχρέωση των παρόχων είτε η εφαρμογή της παραγράφου 29 να αποτελεί υποχρέωση των παρόχων.

17. Οι προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος δεν είναι σύμφωνες με την παρ. 10 Α του αρ.

105 δεδομένου ότι στην εν λόγω παράγραφο προβλέπεται η δημοσίευση πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος με σκοπό την ανάδειξη ενός αναδόχου παραλαβής και διαχείρισης επικινδύνων αποβλήτων για κάθε ένα από τα αντίστοιχα Παραρτήματα Δ.Σ. MARPOL 73/78 . Δηλαδή θα έπρεπε να αναρτηθούν ξεχωριστές προσκλήσεις για τα επικίνδυνα απόβλητα που ανήκουν σε κάθε ένα Παράρτημα (επικίνδυνα απόβλητα Παραρτήματος Ι, επικίνδυνα απόβλητα Παραρτήματος ΙΙ, επικίνδυνα απόβλητα Παραρτήματος V). Αντίθετα στην εν λόγω διαβούλευση ο διαχωρισμός έχει γίνει σε επικίνδυνα στερεά και υγρά απόβλητα και στις προσκλήσεις των επικινδύνων στερεών περιλαμβάνονται απόβλητα από Παραρτήματα V & Ι ενώ στις προσκλήσεις των επικινδύνων υγρών περιλαμβάνονται απόβλητα από Παραρτήματα Ι & ΙΙ.

## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #2

Τόσο στα Προσαρτήματα της MARPOL όσον και στον εν λόγω Κατάλογο ΕΚΑ, ουδεμία κατηγοριοποίηση γίνεται, βάσει της φάσεως (ΣΤΕΡΕΟ – ΥΓΡΟ).

Ακόμα, γίνεται αναφορά στην απαίτηση για «Πιστοποιητικό για την εκτέλεση υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, ISO 16304». Προκειμένου να εφαρμοστεί κάτι τέτοιο, κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί κατά πόσο υπάρχει πρόσβαση των δυνητικών αναδόχων σε Φορείς Πιστοποίησης κατάλληλα διαπιστευμένους, από το ΕΣΥΔ ή άλλο αντίστοιχο Οργανισμό, για την πιστοποίηση κατά το εν λόγω πρότυπο.

## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #3

Α. ΕΠΙ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ ΠΑΡΟΧΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

2) Στο πρότυπο της πρόσκλησης δεν γίνεται αναφορά σε εκτιμώμενα έσοδα του λιμένα από τη σχετική δραστηριότητα, εκτιμώμενη αξία σύμβασης ή έστω σε στοιχεία κίνησης λιμένα, προκειμένου, έστω και κατ' εκτίμηση, οι ενδιαφερόμενοι να εκτιμήσουν το κόστος τους και τον επιχειρηματικό κίνδυνο, για να αποφασίσουν εάν θα συμμετάσχουν στη διαδικασία και επί τη βάσει ποιων στοιχείων θα καταρτίσουν την οικονομική προσφορά τους. Ειδικώς για τους φορείς διαχείρισης λιμένων που δεν παρείχαν μέχρι σήμερα την εν λόγω υπηρεσία, ποιες οι

**Σχόλιο [WU48]:** Θεωρούμε ότι η παροχή χώρων δεν προβλέπεται από καμία διάταξη, συνεπώς δεν θα πρέπει να υπάρχει στο πρότυπο. Κάθε πάροχος μπορεί με αντάλλαγμα να μισθώσει χώρους εκτός λιμένα ή και εντός αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί η ένδεια χώρων σε αυτή την περίπτωση να χρησιμοποιείται ως επιχείρημα περιορισμού του πλήθους των παρόχων.

**Σχόλιο [WU49]:** Ορθή παρατήρηση. Θα πρέπει τα τιμολόγια να συνοδεύονται με τα παραστατικά νόμιμης διαχείρισης των αποβλήτων (πχ αποδείξεις παραλαβής, έντυπα αναγνώρισης κλπ)

**Σχόλιο [WU50]:** Δεν προκύπτει από το άρθρο 105, υποχρέωση πρόσκλησης ανά ανά παράρτημα, αλλά επιλογή αναδόχου για παράρτημα Marpol. Δεν φαίνεται να αποκλείεται στην ίδια πρόσκληση να ρυθμίζονται όλα τα παραρτήματα ανά κατηγορία αποβλήτων. Άλλωστε στην παρ. 3 «...Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς διαχειρίζονται λιμένας της παραγράφου 1 δημοσιεύουν, ανά πενταετία, προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος, χωριστά για καθεμία από τις κατηγορίες αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου της παραγράφου 9» περιγράφονται οι γενικές κατηγορίες υγρών και στερεών. Άλλωστε έτσι θα ελέγχεται και το ελάχιστο πλήθος των δύο παρόχων που η 10<sup>Α</sup> αναφέρει.

**Σχόλιο [WU51]:** Προφανώς διέλαθαν της προσοχής, το σύνολο των διακηρύξεων ΦΔΛ την τελευταία 20ετία, που κατηγοριοποιούσαν τα απόβλητα πρωταρχικά σε υγρά – στερεά και στη συνέχεια έκαναν μνεία στα Παραρτήματα Marpol και ενίοτε σε κωδικούς ΕΚΑ. Αρκεί η ανασκόπηση στους τίτλους των διακηρύξεων των Οργανισμών Λιμένα για την επιβεβαίωση. Μετά την καθιέρωση εθνικού δικαίου από τους ίδιους τους ΦΔΛ, δεν είναι λογικό η σχολιάζεται αρνητικά η συγκεκριμένη επιλογή από τον Εθνικό νομοθέτη. Σε κάθε περίπτωση η διαβούλευση δεν αφορά το άρθρο 105, Ν.4504 που πρέπει να θεωρείται δεδομένο.

**Σχόλιο [WU52]:** Ορθή παρατήρηση.

πληροφορίες θα πρέπει να παρέχουν στους ενδιαφερόμενους ώστε αυτοί να κρίνουν εάν θα εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους στη σχετική πρόσκληση;

**Σχόλιο [WU53]:** Θεωρούμε ότι όλα στοιχεία ήταν δημοσιοποιημένα και γνωστά στο παλιό σύστημα διακηρύξεων και διαγωνισμών αποκλειστικότητας, τα ίδια θα είναι και τώρα.

3) Στα «έχοντας υπόψη» δεν μνημονεύονται οι Οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2014/23/ΕΕ, 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ, υπό την επιφύλαξη των οποίων τελεί ο Κανονισμός 352/2017/ΕΚ, και οι οποίες έχουν ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο με τους ν.

4412/2016 και 4413/2016, με αποτέλεσμα να μην καθίσταται σαφές το νομοθετικό πλαίσιο

διεξαγωγής της διαδικασίας. Στο πρότυπο της προς διαβούλευση πρόσκλησης, ο ν. 4412/2016 αναφέρεται μόνο επιλεκτικά στο πρότυπο προσκλήσεως στην παρ. 5.3.

**Σχόλιο [WU54]:** Δεν πρόκειται ότι πρόκειται για Δημόσιες Συμβάσεις. Το ειδικό υπερισχυρί του γενικού, συνεπώς η διαδικασία διέπεται από το άρθρο 105, Ν4504/17, τον Κανονισμό 352/2017 και αναλογική εφαρμογή για ό,τι δεν προβλέπεται του Ν.4412/2016.

4) Ως γνωστό, για λόγους διαφάνειας και υγιούς ανταγωνισμού, η διεξαγωγή των διαγωνισμών γίνεται ανεξαιρέτως και αδιακρίτως μέσω του ΕΣΗΔΗΣ, το οποίο είναι ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό Σύστημα, που λειτουργεί μέσω της ιστοσελίδας: [www.promitheus.gov.gr](http://www.promitheus.gov.gr) και επιτρέπει με ηλεκτρονικό τρόπο την διεξαγωγή Διαγωνισμών, την υποβολή προσφορών και ενστάσεων, την αξιολόγηση, ανάθεση, σύναψη και εκτέλεση όλων των Δημοσίων Συμβάσεων. Δεν γίνεται κατανοητό για ποιο λόγο η παρούσα πρόσκληση εξαιρείται των ηλεκτρονικών διαδικασιών, λαμβανομένου ιδίως υπόψη ότι οι φορείς διαχείρισης λιμένων διεξάγουν τις διαδικασίες ανάθεσης ηλεκτρονικά.

**Σχόλιο [WU55]:** Οι διαγωνισμοί παραχώρησης υπηρεσιών σύμφωνα με το Ν.4413/2016 δεν γίνονται υποχρεωτικώς ηλεκτρονικά. Σε κάθε περίπτωση δεν προκύπτει ότι πρόκειται για Δημόσιες Συμβάσεις. Βλέπε σχόλιο #5

5) Άρθρο 2, παρ. 2.1. Τόσο στο σχέδιο της πρόσκλησης όσο και στο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης πρέπει να αναφερθούν αναλυτικά όλοι οι κωδικούς ΕΚΑ των αποβλήτων που πιθανόν να παραληφθούν από τον πάροχο, ανεξαρτήτως ποσότητας και συχνότητας παράδοσης αυτών. Πιο συγκεκριμένα, ο ΦΔΛ πρέπει να έχει κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις προκειμένου να διαχειρίζεται όλων των ειδών τα απόβλητα των πλοίων και να τηρούνται πλήρως οι διατάξεις των υπό (4) και (5) ανωτέρω σχετικών (ΚΥΑ 8111.1/41/09, Ερμηνευτική Εγκύκλιο).

**Σχόλιο [WU56]:** Θεωρούμε ως εσφαλμένη την άποψη. Η ΚΥΑ 8111/2009 και οι Οδηγίες 59/2000/ΕΚ και 883/2019 ρητά αναφέρουν «Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής επαρκών για την κάλυψη των αναγκών των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση των πλοίων». Η φράση «συνήθως» παραπέμπει σε απολογιστικά στατιστικά δεδομένα και όχι σε βιβλιογραφική πιθανολόγηση.

9) Άρθρο 8, παρ. 8.2 εδ. γ, σημείο στ: Το πρότυπο πρόσκλησης ορίζει ότι «απαγορεύεται στους ΦΔΛ να επιβάλλουν υποχρεωτικές κατώτατες τιμές ή αμοιβές για την παροχή των υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου...». Η παραπάνω απαγόρευση δεν ορίζεται πουθενά στον ΕΕ 352/2017/ΕΚ.

**Σχόλιο [WU57]:** Στην παρούσα διαβούλευση σχολιάζονται τα πρότυπα και όχι η υφιστάμενη Νομοθεσία (Εθνική και Ενωσιακή).

Τα τέλη αφορούν παράδοση οικιακού τύπου απορριμμάτων και όχι επικινδύνων. Θα δίδονται ανώτατες τιμές ανά ΕΚΑ επικινδύνων αποβλήτων;

**Σχόλιο [WU58]:** Τα επικίνδυνα προκύπτουν με την ειδική διαδικασία του 10Α, όπου οι τιμές της οικονομικής προσφοράς αποτελούν τις μέγιστες τιμές τιμολογίων παροχής υπηρεσιών.

Πώς εξασφαλίζεται ο υγιής ανταγωνισμός και η ορθή και προσήκουσα παροχή των υπηρεσιών, όταν υπάρχουν υψηλές εκπτώσεις μόνο και μόνο για την ανάθεση της υπηρεσίας, αδιαφορώντας αν οι αντίστοιχες τιμές που προκύπτουν εξ αυτών είναι κάτω του κόστους; Ποιες είναι οι κυρώσεις σε περίπτωση σχετικών παραβάσεων και ποιος είναι υπόλογος; Σε κάθε περίπτωση, ποια η μέριμνα που λαμβάνεται και πως εξασφαλίζεται ο ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων;

**Σχόλιο [WU59]:** Δεν γνωρίζουμε να εξασφαλίστηκε στο παρελθόν ο διαλιμενικός ανταγωνισμός με την ύπαρξη δυσπολιτικής δομής της αγοράς Πανελλαδικά και ταυτόχρονα μονοπωλιακής ενδολιμενικά.

11) Άρθρο 15, παρ. 15.9: Δεν γίνεται καμία πρόβλεψη για τις περιπτώσεις που ο χώρος του λιμένα δεν επαρκεί για τις προσωρινές εγκαταστάσεις κάθε παρόχου. Πως θα εξασφαλίζεται η αμεσότητα και η διάθεση του εξοπλισμού και των μέσων που απαιτούνται για την άμεση εξυπηρέτηση των πλοίων εάν ο διαθέσιμος χώρος του λιμένα δεν επαρκεί για τις προσωρινές εγκαταστάσεις των παρόχων που θα κριθούν κατάλληλοι; Η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη πρακτική σύμφωνα με την οποία οι λιμένες παραχωρούν χώρο εντός λιμένα για την παραμονή των μέσων και του εξοπλισμού στον ανάδοχο της υπηρεσίας για την άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών έχει αποδειχθεί επιτυχής, καθώς δεν υπάρχουν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

**Σχόλιο [WU60]:** Βλέπε σχόλια #38 και #49

Γ. ΕΠΙ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΥΠΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

2. Το γεγονός ότι μπορούν να δραστηριοποιηθούν περισσότεροι Πάροχοι στην ίδια υπηρεσία δεν αλλάζει τη φύση της σύμβασης, η οποία εξακολουθεί να είναι δημόσια και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να ακολουθούνται, εφόσον δεν ορίζεται άλλως στο άρθρο 105 του ν.

4504/2017 (όπως π.χ. προθεσμία παραλαβής προσφορών) οι γενικές αρχές και διατάξεις του ενωσιακού και ημεδαπού δικαίου περί ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων.

**Σχόλιο [WU61]:** Βλέπε σχόλιο #5

4. Δεν είναι ορθό να ισχύει το ίδιο ποσοστό απόδοσης 25% σε όλους τους ΦΔΛ, όταν κάθε ένας από αυτούς έχει δικές του ιδιαιτερότητες, ανάγκες για την κάλυψη του έργου, διαφορετική τιμολογιακή πολιτική κλπ. Για ποιο λόγο παρακρατείται από τον ΦΔΛ το ποσοστό αυτό, εφόσον ο Πάροχος επιβαρύνεται επιπλέον με τα έξοδα των υπηρεσιών εκκαθάρισης και μηχανογραφικής υποστήριξης του ΦΔΛ (βλ. αρ. 3.6 της σύμβασης, τα οποία πάντως δεν είναι εκ των προτέρων γνωστά).

5. Με δεδομένο ότι τα τέλη και τα τιμολόγια θα είναι προεγκεκριμένα για κάθε λιμένα και ότι η έγκριση ειδικά των τελών γίνεται επί τη βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων, το ποσοστό 25% επί των τελών δεν αιτιολογείται, ενόψει και της ανταποδοτικής φύσης των τελών.

**Σχόλιο [WU62]:** Συμφωνούμε με την παρατήρηση.

11. Στο άρθρο 4 «Υποχρεώσεις παρόχου και ΦΔΛ», παρ. 4.3 γίνεται η εξής αναφορά «Το εξυπηρετούμενο πλοίο πρέπει να συντάσσει κατάσταση για τα απόβλητα που πρόκειται να παραδώσει...». Πρέπει να διευκρινισθεί τι γίνεται στην περίπτωση που κατά την παραλαβή των αποβλήτων από τον πάροχο διαπιστωθεί ότι οι κωδικοί των αποβλήτων είναι διαφορετικοί (λανθασμένοι) από αυτούς που δήλωσε ο χρήστης ή υπάρχουν και επιπλέον κωδικοί – είδη που δεν ήταν στον κατάλογο του πλοίου. Στην περίπτωση που το πλοίο έχει επιλέξει πάροχο, ο οποίος δεν διαθέτει άδεια για όλους τους κωδικούς και κατά την παραλαβή διαπιστωθεί ότι το πλοίο παραδίδει και άλλα είδη για τα οποία ο επιλεγείς πάροχος δεν είναι αδειοδοτημένος, τι γίνεται με την εξυπηρέτηση του πλοίου και την καθυστέρησή του; τι γίνεται με τα απόβλητα του πλοίου; Πώς τηρείται η νομοθεσία περί ορθής διαχείρισης αποβλήτων;

**Σχόλιο [WU63]:** Δεν είναι δυνατό να προκύψει τέτοιο ζήτημα σε διαπιστευμένους παρόχους καθώς υπάρχει ρητή πρόβλεψη. Βλέπε άρθρο 105, Ν. 4504/2017 παρ. 9α και 9β: «δήλωση παραλαβής και διαχείρισης ... αποβλήτων πλοίων και κατάλοιπων φορτίου, σύμφωνα με τα αντίστοιχα Παραρτήματα Δ.Σ. Μαργρι 73/78, συνοδευόμενη από αναφορά εγγραφής στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων (Η.Μ.Α.), για τους αντίστοιχους κωδικούς του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων (Ε.Κ.Α.) του κάθε Παραρτήματος, με την επιφύλαξη τυχόν ειδικότερων διατάξεων. Η δήλωση του προηγούμενου εδαφίου υποβάλλεται χωριστικά τόσο για το σύνολο των Παραρτημάτων του προηγούμενου εδαφίου όσο και για το σύνολο των αντίστοιχων κωδικών του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων (Ε.Κ.Α.) του κάθε Παραρτήματος, χωρίς να επιτρέπεται η υποβολή δήλωσης για ένα (1) μόνο από τα προαναφερόμενα Παραρτήματα». Στο παρελθόν στις μονοπωλιακές αναθέσεις δεν υπήρχαν αυτές οι ασφαλιστικές δικλίδες.

13. Πως θα παρακολουθείται η ιχνηλασιμότητα των αποβλήτων δεδομένου ότι η τριμελής επιτροπή δεν δύναται να παρακολουθεί ταυτόχρονα όλες τις παραλαβές που γίνονται σε όλες τις περιοχές αρμοδιότητας λιμένων μεσαίου και μεγάλου μεγέθους;

**Σχόλιο [WU64]:** Ο αποκλειστικός πάροχος στο παρελθόν δεν έκανε ταυτόχρονα περισσότερες της μιας παραλαβές; Πως γινόταν τότε η παρακολούθηση; Υπήρχαν πολλές επιτροπές;

Δ. ΕΠΙ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΥΠΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

2. Το γεγονός ότι μπορούν να δραστηριοποιηθούν περισσότεροι Πάροχοι στην ίδια υπηρεσία δεν αλλάζει τη φύση της σύμβασης, η οποία εξακολουθεί να είναι δημόσια και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να ακολουθούνται, εφόσον δεν ορίζεται άλλως στο άρθρο 105 του ν.

4504/2017 (όπως π.χ. προθεσμία παραλαβής προσφορών) οι γενικές αρχές και διατάξεις του ενωσιακού και ημεδαπού δικαίου περί ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων.

4. Δεν είναι ορθό να ισχύει το ίδιο ποσοστό απόδοσης 25% σε όλους τους ΦΔΛ, όταν κάθε ένας από αυτούς έχει δικές του ιδιαιτερότητες, ανάγκες για την κάλυψη του έργου, διαφορετική τιμολογιακή πολιτική κλπ. Για ποιο λόγο παρακρατείται από τον ΦΔΛ το ποσοστό αυτό, εφόσον ο Πάροχος επιβαρύνεται επιπλέον με τα έξοδα των υπηρεσιών εκκαθάρισης και μηχανογραφικής

**Σχόλιο [WU65]:** Δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι η επιλογή πολλαπλών παρόχων δε μεταβάλλει τη φύση της σύμβασης, το αντίθετο ισχύει. Αλλωστε Ν. 4412/2016 ακολουθείται μόνον επικουρικά – αναλογικά (άρθρο 48, Ν. 4597/2019). Αν ήταν Δημόσια Σύμβαση δεν θα ανέφερε τον προσδιορισμό αναλογικά και το πρότυπο θα εκδιδόταν τελικά από τον ΕΑΑΔΗΣΥ.



υποστήριξης του ΦΔΛ (βλ. αρ. 3.6 της σύμβασης, τα οποία πάντως δεν είναι εκ των προτέρων γνωστά).

**Σχόλιο [WU66]:** Ορθή παρατήρηση

11. Στο άρθρο 4 «Υποχρεώσεις παρόχου και ΦΔΛ», παρ. 4.3 γίνεται η εξής αναφορά «Το εξυπηρετούμενο πλοίο πρέπει να συντάσσει κατάσταση για τα απόβλητα που πρόκειται να παραδώσει...». Πρέπει να διευκρινισθεί τι γίνεται στην περίπτωση που κατά την παραλαβή των αποβλήτων από τον πάροχο διαπιστωθεί ότι οι κωδικοί των αποβλήτων είναι διαφορετικοί (λανθασμένοι) από αυτούς που δήλωσε ο χρήστης ή υπάρχουν και επιπλέον κωδικοί – είδη που δεν ήταν στον κατάλογο του πλοίου. Στην περίπτωση που το πλοίο έχει επιλέξει πάροχο, ο οποίος δεν διαθέτει άδεια για όλους τους κωδικούς και κατά την παραλαβή διαπιστωθεί ότι το πλοίο παραδίδει και άλλα είδη για τα οποία ο επιλεγείς πάροχος δεν είναι αδειοδοτημένος, τι γίνεται με την εξυπηρέτηση του πλοίου και την καθυστέρησή του; τι γίνεται με τα απόβλητα του πλοίου; Πώς τηρείται η νομοθεσία περί ορθής διαχείρισης αποβλήτων;

**Σχόλιο [WU67]:** Το ίδιο ζήτημα υπάρχει και σήμερα (μεταξύ εντύπου κοινοποίησης και απόδειξης παραλαβής). Δεν προκύπτει νέο θέμα από τα νέα πρότυπα. Αντίθετα επισημαίνεται η απαίτηση ο πάροχος να καλύπτει όλους τους ΕΚΑ της κατηγορίας για την οποία έχει διαπιστευτεί (βλ. άρθρο 105, παρ. 9 «... Η δήλωση του προηγούμενου εδαφίου υποβάλλεται σφαιρικά τόσο για το σύνολο των Παραρτημάτων του προηγούμενου εδαφίου όσο και για το σύνολο των αντίστοιχων κωδικών του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων (Ε.Κ.Α.) του κάθε Παραρτήματος ...»

12. Δεν έχει γίνει πρόβλεψη για το ANNEX VI, παρόλο που αποτελεί ρητή απαίτηση της κείμενης νομοθεσίας οι λιμενικές εγκαταστάσεις να είναι ικανές να δέχονται όλων των ειδών τα απόβλητα-όλων των παραρτημάτων της Marpol.

13. Πως θα παρακολουθείται η ιχνηλασιμότητα των αποβλήτων δεδομένου ότι η τριμελής επιτροπή δεν δύναται να παρακολουθεί ταυτόχρονα όλες τις παραλαβές που γίνονται σε όλες τις περιοχές αρμοδιότητας λιμένων μεσαίου και μεγάλου μεγέθους;

**Σχόλιο [WU68]:** Στο υφιστάμενο σύστημα δεν γίνονται ταυτόχρονα παραλαβές; Παρίσταται σε όλες η επιτροπή παρακολούθησης ή ο τυχόν έλεγχος είναι απόλυτα δειγματοληπτικός;

## ΓΕΝΙΚΑ

2. Η προτεινόμενη διάταξη περί της ρύθμισης μέτρων από την ΡΑΛ πρέπει να τηρεί υπό την επιφύλαξη των ειδικότερων συμβάσεων παραχώρησης, ενώ έρχεται σε αντίθεση με τον 352/2017

ΕΕ, ο οποίος ορίζει ότι ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα αποφασίζει για την διαδικασία και τις προϋποθέσεις επιλογής, αλλά και για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων.

**Σχόλιο [WU69]:**  
Δεν είναι ακριβές διότι:  
  
(α) Βλέπε Άρθρο 6, Καν. (ΕΕ) 352/2017. «1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή ...»,  
  
(β) Βλέπε Άρθρο 3, Καν. (ΕΕ) 352/2017 «Οργάνωση λιμενικών υπηρεσιών  
1. Σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η πρόσβαση στην αγορά για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε θαλάσσιους λιμένες μπορεί να υπόκειται σε:  
α) ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών  
β) περιορισμούς στον αριθμό των παρόχων  
.....  
2. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν στο πλαίσιο του εθνικού τους δικαίου να μην επιβάλουν καμία από τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σε μία ή σε περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών.  
  
Σύμφωνα με τα ανωτέρω το κράτος μέλος (μέσω Εθνικής Νομοθεσίας) αποφασίζει αν και πως θα επιβάλει ρυθμίσεις και περιορισμούς και εδώ όρισε ως αρμόδια δια του Νόμου τη ΡΑΛ.

7) Πρέπει να τονισθεί ότι η παροχή ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων αποτελεί έργο ιδιαίτερου χαρακτήρα ύψιστης περιβαλλοντικής σημασίας και σε άμεση σχέση με την αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Στον σκοπό της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται διατάξεις με απαιτήσεις ώστε να μη μεταφέρονται προβλήματα ρύπανσης από την θάλασσα στην στεριά. Ενδεικτικά μόνο αναφέρεται ότι για την ορθή εκτέλεση του έργου απαιτείται η διάθεση της υπηρεσίας 24 ώρες/μέρα, 365 ημέρες/χρόνο προκειμένου να εξυπηρετούνται άμεσα και χωρίς καθυστερήσεις οι χρήστες. Από την μέχρι τώρα ενασχόληση των δήμων σε λιμάνια για την υπηρεσία αυτή, έχει αποδειχθεί ότι δεν εξυπηρετούν τα πλοία αλλά παραλαμβάνουν μόνο τα δημοτικά απόβλητα που βρίσκονται σε κάδους του λιμανιού, συγκεκριμένες μόνο ημέρες και ώρες. Αυτομάτως αυτό αποτελεί μη τήρηση των ρητών όρων τόσο της ΚΥΑ 8111.1/41/09 όσο και των κείμενων νομοθεσιών σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ορθή διαχείριση των αποβλήτων πλοίων στα πλαίσια προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης, έχουν υπάρξει λιμάνια στα οποία έχει σημειωθεί πλημμελής εξυπηρέτηση, ενώ σε άλλα έχουν τροποποιηθεί σχέδια παραλαβής και διαχείρισης που είχαν ως ανάδοχο των στερεών μη επικινδύνων αποβλήτων τον Δήμο, λόγω του ανέφικτου της πρακτικής αυτής. Θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι πριν την εφαρμογή της ΚΥΑ 8111.1/09 τα

**Σχόλιο [WU70]:** Όμως η νέα Οδηγία 883/2019 (άρθρο 5, παρ. 5) ρητά εμπλέκει τους Δήμους στη διαδικασία παραλαβής αποβλήτων πλοίων σε μικρότερους λιμένες.

λιμάνια ήταν αποδέκτες καταγγελιών ενώ με την εφαρμοζόμενη πρακτική χαρακτηρίζονται ως πράσινα λιμάνια ύστερα από ελέγχους των οργάνων της Ε.Ε.

#### ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #4

##### (Α) ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Πουθενά ευρωπαϊκώς και παγκοσμίως δεν επιχειρήθηκε και δεν υφίσταται τέτοια κατηγοριοποίηση των αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις, αφού η σχετική λιμενική αγορά έχει εναρμονιστεί και εξελίσσεται κανονιστικά σύμφωνα με τις διεθνώς παραδεκτές κατευθύνσεις και οδηγίες του ΙΜΟ.

**Σχόλιο [WU71]:** Το σύνολο των διακηρύξεων κατά το παρελθόν στους Οργανισμούς Λιμένα, κατατάσσει εν αρχή τα απόβλητα στις κατηγορίες στερεά και υγρά και δευτερευόντως αναφέρει Παραρτήματα Marpol και ενίοτε ΕΚΑ. Βλέπε ανωτέρω σχόλια #33,45

Παράλληλα και δεδομένου ότι δεν υφίσταται επίσημη ορολογία κατηγοριοποίησης των αποβλήτων με ταυτόχρονη πλήρωση και των τριών κριτηρίων (φυσική κατάσταση – Annex κατά MARPOL – ΕΚΑ) θεωρούμε ότι η διαδικασία κατηγοριοποίησης των αποβλήτων από τον φορέα διαχείρισης του λιμένα όπως προβλέπεται στις παρ. 3, 9 & 10Α του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017 αντιτίθεται στις κείμενες κανονιστικές διατάξεις και, συνεπώς, θα δημιουργήσει σύγχυση στους χρήστες, στρεβλώσεις ως προς την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των πλοίων, επιπρόσθετη γραφειοκρατική και διοικητική εργασία και ανομοιομορφία εφαρμογής στους Ελληνικούς λιμένες, τόσο μεταξύ τους όσο και ανταγωνιστικά με άλλα Ευρωπαϊκά λιμάνια.

**Σχόλιο [WU72]:** Δεν πρέπει να έχει γίνει κατανοητό ότι η διαβούλευση αφορά την έκδοση των προτύπων βάσει του Νόμου (άρθρο 105) και όχι τον ίδιο το Νόμο που έτυχε ευρείας διαβούλευσης και ψηφίστηκε από διευρυμένη πλειοψηφία στη βουλή των Ελλήνων το Νοέμβριο 2017.

Περαιτέρω, η παρ. 28 του α. 105, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, ορίζει την υποχρεωτική χρήση από τους δημόσιους φορείς λιμένων προτύπων προσκλήσεων ενδιαφέροντος που θα εκδοθούν από την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, παραβιάζοντας τα αναφερόμενα στα άρθρα 26 και 58 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, σύμφωνα με τα οποία, κατά την ανάθεση των δημόσιων συμβάσεων, οι αναθέτουσες αρχές δύναται επιλέγουν τόσο τα κριτήρια επιλογής της διαδικασίας όσο και τα κριτήρια επιλογής των αναδόχων.

**Σχόλιο [WU73]:** Δεν προκύπτει ότι η νέα διαδικασία επιλογής πολλαπλών παρόχων εμπίπτει στις Δημόσιες Συμβάσεις. Βλέπε σχόλιο # 5

(Β)ΕΙΔΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ επί των Σχεδίων Πρότυπης Πρόσκλησης και Σχεδίων Πρότυπης Σύμβασης για όλες τις κατηγορίες αποβλήτων του άρθρου 105.

##### Άρθρο 1 – Πρότυπες Προσκλήσεις

Αφορά ειδικά στα Σχέδια Πρότυπης Πρόσκλησης για τα επικίνδυνα στερεά και υγρά απόβλητα. Στις 07.06.2019 δημοσιεύθηκε η Οδηγία 2019/883/ΕΚ «σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας

2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ», η οποία συμπεριλαμβάνει πλέον στα απόβλητα από πλοία και αυτά του παραρτήματος VI της MARPOL. Καίτοι η χώρα μας έχει περιθώριο μέχρι και 28 Ιουνίου 2021 να θέσει σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθεί με την εν λόγω οδηγία, θεωρούμε σκόπιμο από άποψης πληρότητας και χρονικής ετοιμότητας να συμπεριληφθεί το παράρτημα VI της MARPOL στους σκοπούς των συγκεκριμένων προσκλήσεων. Διαφορετικά, δεδομένου ότι η διάρκεια του καταλόγου των παρόχων προβλέπεται πενταετής, η εφαρμογή της Οδηγίας στη χώρα μας θα συμπέσει με την ήδη ισχύ του καταλόγου, οπότε και θα απαιτείται εκ μέρους των φορέων νέα πρόσκληση και επιπλέον χρονικές διαδικασίες κατάρτισης συμβάσεων.

**Σχόλιο [WU74]:** Ορθή παρατήρηση, αν και φρονούμε ότι οι αναφορές των Παραρτημάτων ήταν όλως ενδεικτικές και όχι εξαντλητικές.

Είναι ευρέως κατανοητή η δυνατότητα χρήσης υπεργολάβου, όσο και δάνειου εξοπλισμού και τεχνογνωσίας, αλλά επειδή οι συγκεκριμένες αναφορές των Προσκλήσεων επ' ουδενί λόγω διευκρινίζουν την άμεση διαθεσιμότητα του δάνειου εξοπλισμού, θα πρέπει να υπάρξει εκτενέστερη ρητή αναφορά για τις ανωτέρω περιπτώσεις. Επί παραδείγματι, εφόσον ο αιτών

επικαλείται εξοπλισμό που θα διατεθεί από εταιρεία-πρόσωπο του εξωτερικού, πέραν της οποίας δήλωσης συνεργασίας, θα πρέπει να τεκμηριώνεται αφενός η παρουσία του εν λόγω εξοπλισμού στον συγκεκριμένο ελληνικό λιμένα (δηλαδή να έχει έρθει από το εξωτερικό) και αφετέρου να διαθέτει τις προβλεπόμενες από την ελληνική νομοθεσία άδειες και πιστοποιητικά (π.χ. ΠΓΕ, άδεια λειτουργίας κ.α.). Διαφορετικά, διακυβεύεται τόσο η έννοια της διαθεσιμότητας και αμεσότητας, με κίνδυνο αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην εξυπηρέτηση του πλοίου και αποστολής σχετικών καταγγελιών, όσο και ο υγιής ανταγωνισμός μεταξύ των διαπιστευμένων παρόχων.

**Σχόλιο [WU75]:** Στη σημερινή πρακτική όλος ο εξοπλισμός είναι παρόν στο λιμένα διαρκώς ή είναι άμεσα διαθέσιμος ;

Σε αντίθεση με τα ρητώς αναφερόμενα ανωτέρω, στα σχέδια προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος της υπόψη διαβούλευσης δεν προβλέπονται ελάχιστες απαιτήσεις για την αξιολόγηση των παρόχων των υπόψη υπηρεσιών, απλώς αναφέρονται όλα τα ανωτέρω χωρίς να εξειδικεύονται ποσοτικά ή να προσδιορίζονται ποιοτικά, και χωρίς να μπορούν να αξιολογηθούν από τις Επιτροπές αξιολόγησης των σχετικών διακηρύξεων.

**Σχόλιο [WU76]:** Αφού το Σχέδιο κάθε ΦΔΛ προβλέπει τις συγκεκριμένες ανάγκες κάθε λιμένα, πως θα μπορούσε να ποσοτικοποιηθεί γενικός κανόνας σε ένα πρότυπο;

Αν και στο ΑΡΘΡΟ 8. ΦΑΚΕΛΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος προβλέπεται ότι «ο φάκελος της τεχνικής προσφοράς περιέχει τα έγγραφα και τα δικαιολογητικά που τεκμηριώνουν την συμμόρφωση των αιτούντων με τις ελάχιστες απαιτήσεις του Παραρτήματος Α', όπως είναι αναρτημένος στην ιστοσελίδα του ΦΔΛ.....», ΔΕΝ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΠΟΥΘΕΝΑ ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις αξιοπιστίας του παρόχου ταυτίζονται με τα προβλεπόμενα στα ισχύοντα Σχέδια Διαχείρισης Αποβλήτων στα λιμάνια της χώρας. Αναγράφεται μεν στην Πρόσκληση ότι «ο ανωτέρω εξοπλισμός προβλέπεται ως αναγκαίος στο Εγκεκριμένο Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου (σύμφωνα με το οικείο Κεφάλαιο ....., Εκτίμηση Αναγκών Λιμένα)», αλλά θεωρούμε ότι κατ' ελάχιστον πρέπει να απαιτηθούν όχι μόνο τα μέσα και ο εξοπλισμός, αλλά και το έμπειρο επιστημονικό και τεχνικό ανθρώπινο δυναμικό, με τη εμπειρία και τεχνογνωσία που προβλέπονται σε κάθε Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων, όπως και η χρόνια αποδεδειγμένη εμπειρία του παρόχου, ως οι ελάχιστες εγγυήσεις αξιοπιστίας των παρόχων, όπως άλλωστε απαιτούνταν μέχρι σήμερα. Τα Σχέδια Διαχείρισης Αποβλήτων των λιμένων πρέπει να εφαρμοσθούν κατ' ελάχιστον, ενώ, κάθε νέο Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων, που θα εκπονηθεί, πρέπει να προβλέπει τουλάχιστον τα μέχρι σήμερα προβλεπόμενα σ' αυτό ως αναγκαίο εξοπλισμό και μέσα διαχείρισης των υπόψη υπηρεσιών, καθώς η οποιαδήποτε παράβλεψη του μέχρι σήμερα απαιτούμενου εξοπλισμού και ανθρώπινου δυναμικού από τους παρόχους θα καταδείκνυε την διάθεση του ΦΔΛ απλώς να διευρύνει τον κατάλογο παρόχων, χωρίς να ενδιαφέρεται για την αξιοπιστία, την τεχνογνωσία, την εμπειρία και την αποδοτική παροχή υπηρεσιών από αυτούς. Θεωρούμε δε δεδομένο ότι δεν μπορεί ένας φορέας να προχωρήσει σε Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, δίχως την πρότερη έγκριση του σχεδίου αποβλήτων, κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 105 του Ν. 4504/2017.

**Σχόλιο [WU77]:** Δεν επιτρέπεται από τον Κανονισμό 352/2017 ούτε και το άρθρο 105, Ν. 4504/2017, η απαίτηση προγενέστερης εμπειρίας από τους ενδιαφερόμενους. Ο κατάλογος στοιχείων προς αξιολόγηση ως ελάχιστες απαιτήσεις είναι περιοριστικός. Βλέπε ανωτέρω σχόλιο #22

Η απόδειξη εμπειρίας θα πρέπει να γίνεται με την προσκόμιση συμβάσεων με ΦΔΛ, με βεβαιώσεις καλής εκτέλεσης αλλά και με στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι όντως εκτελούνται οι συμβάσεις και γίνονται σχετικές εξυπηρετήσεις – παραλαβές από τα πλοία. Η παράλειψη από τα στοιχεία αξιολόγησης των παρόχων ανάλογης εμπειρίας, ως απόδειξης της τεχνογνωσίας τους στο υπόψη αντικείμενο και στην αποτελεσματική ή μη παροχή των αιτούμενων υπηρεσιών, οδηγεί επιχειρήσεις που επένδυσαν χρόνια σε εμπειρία, εξοπλισμό, μέσα και μηχανήματα για την άρτια παροχή υπηρεσιών διαχείρισης αποβλήτων σε απαξίωση, από τους ίδιους τους ΦΔΛ, που σε προηγούμενες και μέχρι σήμερα ισχύουσες διακηρύξεις τους, απαιτούσαν από τους παρόχους να διαθέτουν ως ελάχιστα αποδεκτό συγκεκριμένο εξοπλισμό, χρόνια συνεχιζόμενη εμπειρία,

εξειδικευμένο προσωπικό και συγκεκριμένα οικονομικά στοιχεία απόδειξης της εμπειρίας τους σε ανάλογες υπηρεσίες.

**Σχόλιο [WU78]:** Προφανώς οι αναφερόμενες απαιτήσεις περί εμπειρίας, ακριβώς με τον τρόπο που παρουσιάζονται, αποτέλεσαν το όχημα δημιουργίας στενών δυοπολικών – μονοπολικών συνθηκών στην Ελλάδα, σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση. Εν προκειμένω προτείνεται με την επαναφορά της εμπειρίας η παραβίαση του Ενωσιακού και Εθνικού Δικαίου μέσω κριτηρίου που ρητά έχει απαληφθεί από θεσμικές ρυθμίσεις.

#### Άρθρο 9 Πρότυπες Προσκήσεις

Εξάλλου, είναι άκρως προβληματική η μη ύπαρξη ενδεικτικού προϋπολογισμού του έργου, στοιχείο που επίσης δυσχεραίνει την αξιολόγησή του, καθώς το μόνο οικονομικό στοιχείο που προκύπτει είναι το ποσοστό που θα αποδίδεται στον ΦΔΛ από τον πάροχο, ενώ η αναφορά του ΦΔΛ σε προαναφερόμενες ποσότητες αποβλήτων, οι οποίες αποτελούν ιστορικά απολογιστικά στοιχεία χωρίς να είναι δεσμευτικές, ενώ ο πάροχος αναλαμβάνει πλήρως τον κίνδυνο της ζήτησης για τις προς παροχή υπηρεσίες, καθιστούν ακόμα πιο ασαφή, άοριστη και πιθανώς παραπλανητική την κάθε σύμβαση για τον υποψήφιο πάροχο.

**Σχόλιο [WU79]:** Ορθή παρατήρηση. Θεωρούμε ότι επί του ενδεικτικού προϋπολογισμού (βάσει ιστορικών δεδομένων) θα υπολογισθούν οι Εγγυητικές επιστολές κλπ

Αν ως χρήστες θεωρούνται τα πλοία που εξυπηρετούνται από τους παρόχους, πραγματικά δεν κατανοούμε τη λογική της σύναψης συμβάσεων μεταξύ αυτών και των παρόχων- στο ίδιο πνεύμα που ζητήθηκε καταρχάς και η τουλάχιστον μηνιαία συμβατική δέσμευση μαζί τους-. Δεν αντιλαμβανόμαστε τον ανωτέρω περιορισμό και την παρέμβαση του ΦΔΛ για άλλη μια φορά σε συμβάσεις στις οποίες δεν εμπλέκεται ως συμβαλλόμενος, αλλά κυρίως εντυπωσιαζόμαστε από την πραγματική άγνοια της πρακτικής της λιμενικής αγοράς, καθώς ΟΥΔΕΠΟΤΕ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ ΣΕ ΚΑΝΕΝΑ ΛΙΜΕΝΑ δεν συμβάλλονται τα πλοία με τους παρόχους των υπόψη υπηρεσιών, καθώς ούτε η σχετική ΚΥΑ 8111.1/41/2009 προβλέπει τη σύναψη συμβάσεων, ΑΛΛΑ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΟΡΙΖΕΙ στο άρθρο 7 ότι «οι πλοίαρχοι των πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα, πριν αποπλεύσουν από το λιμένα, παραδίδουν όλα τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής» και στην παρ. 6. του άρθρου 8, ότι «Τα τέλη καταβάλλονται στο φορέα διαχείρισης του κάθε λιμένα με μέριμνα του πλοιάρχου ή του νομίμου εκπροσώπου του πλοίου. Σε περίπτωση οφειλής ή καθυστέρησης απόδοσης των τελών στους φορείς διαχείρισης των λιμένων εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου 20 του ν.

**Σχόλιο [WU80]:** Πιθανότατα οι συμβάσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών και πλοίων, να αφορούν πρακτικά μόνο στους τακτικούς πλόες, για την μείωση του διοικητικού άγχους – γραφειοκρατίας (να μην δηλώνεται κατ'επανάληψη ο επιλεγής διαπιστευμένος πάροχος). Το προγενέστερο σύστημα δεν απαιτούσε τέτοιες ρυθμίσεις λόγω της μονοπωλιακής φύσης της αποκλειστικότητας στη υπηρεσία, όπου το πλοίο χρήστης δεν είχε καμία δυνατότητα επιλογής.

3622/2007» και στο άρθρο ορίζεται ότι «Τα κλιμάκια επιθεώρησης πλοίων των Λιμενικών Αρχών μεριμνούν ώστε όλα τα πλοία να μπορούν να υπόκεινται σε επιθεώρηση για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης τους προς τα άρθρα 7 και 10, η δε συχνότητα των επιθεωρήσεων αυτών να είναι επαρκής».

Είναι προφανές ότι η δυνατότητα παροχής εκπτώσεων θα μπορούσε να δικαιολογηθεί κατά περίπτωση και μόνο όταν σε κάθε λιμάνι δραστηριοποιείται ένας μόνος πάροχος για τις υπόψη υπηρεσίες. Στην περίπτωση αυτή, και σε συνεννόηση κάθε φορά με τον ΦΔΛ θα μπορούσαν να δοθούν εκπτώσεις σε πλοία, ανάλογα με τη συχνότητα των προσεγγίσεων στο λιμάνι, την ποσότητα των αποβλήτων κ.λπ.

**Σχόλιο [WU81]:** Για ποιο λόγο στην περίπτωση ενός μόνο παρόχου (αποκλειστικότητα όπως στο παρελθόν) κάποιος πάροχος να παρέχει εκπτώσεις στους χρήστες-πλοία;

Στην προκειμένη περίπτωση, όπου δεν προβλέπεται στα Πρότυπα Σχέδια Συμβάσεων αποκλειστικός πάροχος, με τη δυνατότητα παροχής εκπτώσεων, καταστρατηγείται ο υγιής ανταγωνισμός, καθώς πάροχοι με τον ελάχιστο προβλεπόμενο εξοπλισμό, ανύπαρκτη εμπειρία και προσωπικό χωρίς εξειδίκευση και προϋπηρεσία- αφού η πρόσκληση δεν ορίζει ελάχιστες απαιτήσεις τεχνογνωσίας και εμπειρίας - θα παρέχουν υψηλές εκπτώσεις, ενώ οικονομικοί φορείς-πάροχοι με ουσιαστικές επενδύσεις σε εξοπλισμό και ανθρώπινο δυναμικό στον τομέα παροχής των υπόψη λιμενικών υπηρεσιών δεν θα μπορούν να μειώσουν τις τιμές τους, καθώς θα είναι τελικά ασύμφορη γι' αυτούς η παρεχόμενη υπηρεσία.

**Σχόλιο [WU82]:** Η αδειοδότηση των επιχειρήσεων για περιβαλλοντικές χερσαίες δραστηριότητες στην Ελλάδα ή και αλλού, απαιτεί προϋφιστάμενη εμπειρία. Πως το πρότυπο θα παρέχει παρεμβατικά «οικονομικό προστατευτισμό» στον πάροχο έναντι των πελατών του και των ανταγωνιστών;

Ως εκ τούτου, θεωρούμε ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΑΡΟΧΟΥΣ.

**Σχόλιο [WU83]:** Αντιλήψεις οικονομικού προστατευτισμού και εφαρμογής εναρμονισμένων πρακτικών, εδραιώθηκαν κατά το περασμένο σύστημα αποκλειστικών αναθέσεων και δυοπολικών συνθηκών. Δε συνάδουν με τον υγιή ανταγωνισμό και την ελεύθερη οικονομία.

Για ποιο λόγο απαιτείται η ύπαρξη συμβατικής, τουλάχιστον μηνιαίας σύμβασης, του παρόχου με το πλοίο; Ποιο πλοίο θα δεσμευτεί συμβατικά με πάροχο, και μάλιστα σε μηνιαία βάση, τη στιγμή που το καθένα θα μπορεί κατά περίπτωση να επιλέγει παρόχους πριν την κάθε προσέγγισή του στα λιμάνια, κατά περίπτωση, «παζαρεύοντας» τις τιμές παραλαβής αποβλήτων, όπως επιτρέπετε να γίνεται μέσα από τα σχέδια των συμβάσεων σας; Εξάλλου, πως αναγκάζει ο ΦΔΛ τα πλοία και τους παρόχους να συμβληθούν για ορισμένο χρόνο, όταν ο ίδιος ο ΦΔΛ δεν μετέχει ως συμβαλλόμενος στις υπόψη συμβάσεις;

**Σχόλιο [WU84]:** Δηλαδή η επιλογή ενός εκ των διαπιστευμένων παρόχων, με κριτήριο και την οικονομικά συμφέρουσα τιμή είναι «παζάρι»; Δεν συμβαίνει καθημερινά αυτή η επιλογή σε κάθε δραστηριότητα στην Ελεύθερη Οικονομία. Έχει δικαίωμα ο κάθε καταναλωτής να κρίνει και να διαπραγματευτεί για την τιμή χωρίς αυτό να ενέχει αρνητική έννοια («παζάρι»).

Σας υπενθυμίζουμε ότι η μέχρι σήμερα υποχρέωση κοινοποίησης του εντύπου της παρ. 1 του άρθρου 6 της 8111.1/41/2009 κοινής υπουργικής απόφασης στον ανάδοχο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων ήταν απολύτως λογική και δυνατή, καθώς ο εκάστοτε πάροχος ήταν ΕΝΑΣ για κάθε λιμένα, και ως εκ τούτου το κάθε πλοίο γνώριζε τουλάχιστον 24 ώρες πριν από την άφιξη στο λιμένα σε ποιον πάροχο έπρεπε να κοινοποιήσει το σχετικό έντυπο. Με τα πρότυπα σύμβασης της ΡΑΛ, οι πάροχοι είναι πλέον περισσότεροι από έναν και επομένως είναι απολύτως αδύνατο να κοινοποιήσει το κάθε πλοίο το σχετικό έντυπο πριν την άφιξή του, αφού δεν θα γνωρίζει με ποιον πάροχο τελικά θα συμβληθεί.

**Σχόλιο [WU85]:** Στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου πολλαπλοί πάροχοι σε ανταγωνισμό, δραστηριοποιούνται ταυτόχρονα στο ίδιο λιμάνι ως κοινή πρακτική, πως εφαρμόζεται η υποχρεωτική θεσμοθετημένη χρήση του Εντύπου Κοινοποίησης;

Γιατί ένα πλοίο (αφού έχει πάντοτε τοπικό πράκτορα στο λιμένα) θα αποφασίζει μετά τον κατάπλου με ποιον πάροχο θα συνεργαστεί και είναι «απολύτως αδύνατο» να αποφασίσει τουλάχιστον 24 ώρες πριν;

## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #1

Έχοντας λάβει γνώση του (7) ανωτέρω σχετικού και έπειτα της πολυετούς εμπειρίας μας στον τομέα αυτό, σας παραθέτουμε τις κάτωθι απόψεις, σχόλια και παρατηρήσεις:

Για ακόμη μία φορά διαπιστώνεται ότι οι πλέον αρμόδιοι φορείς -οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων- εκφράζουν τις έντονες ανησυχίες τους τόσο για την ασάφεια του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017, όσο και για τα όσα έχουν αναγραφεί στα πρότυπα προς διαβούλευση.

Χαρακτηριστικές είναι οι παρακάτω αναφερόμενες θέσεις των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων, οι οποίοι ακολουθούν πλήρως την κείμενη νομοθεσία, γνωρίζοντας απολύτως τις ευθύνες, τις υποχρεώσεις και τις αρμοδιότητές τους :

«Όλοι γνωρίζουμε ότι η υπηρεσία αυτή πέρα από υποχρεωτική είναι σημαντική για την προστασία του περιβάλλοντος. Ως φορέας διαχείρισης λιμένων οφείλουμε να παρέχουμε κίνητρα στους χρήστες (μέσω των τελών) να παραδίδουν τα απόβλητα/ κατάλοιπά τους και όχι να τα απορρίπτουν στη θάλασσα όμως οφείλουμε και στον ανάδοχο που αναλαμβάνει για λογαριασμό μας να έχει και αυτός κίνητρο για να παρέχει τις υπηρεσίες του, πόσο μάλλον όταν έχει συμβατική υποχρέωση διάρκειας πέντε (5) ετών και μη γνωρίζοντας το αντικείμενο που ενδεχομένως έχει αναλάβει.»

«Ο ΦΔΛ είναι υπεύθυνος για την τήρηση όλων των διαδικασιών, όπως ρητώς προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία αλλά και από τα πρότυπα τεύχη. Προκύπτουν διάφορα εύλογα ερωτήματα ως προς την πράξη της διαδικασίας αυτής και ενδεικτικά σας τα παραθέτουμε: α) Ποιοι οι όροι της σύμβασης μεταξύ χρήστη και παρόχου, αφού όλοι οι όροι θα έχουν υπογραφεί μεταξύ λιμένα και παρόχου; β) Ποιος θα ευθύνεται για την μη τήρηση των όρων αυτής; γ) Ποιος θα επιβλέπει την όλη διαδικασία σύναψης αυτής της σύμβασης; δ) Εάν δεν συμφωνεί ο ΦΔΛ με κάποιους όρους θα έχει τον λόγο για αλλαγή, τροποποίηση, ακύρωση; ε) Ποιο θα είναι το συμβατικό τίμημα αυτής και τι γίνεται εάν δεν συμφωνεί ο ΦΔΛ, πχ στην περίπτωση που διαπιστωθεί από τον ΦΔΛ ότι η τιμή είναι υπερβολικά χαμηλή και δεν καλύπτονται τα κόστη του έργου (πχ κόστος χαμηλότερο από τις ΣΣΕ κλπ); στ) Ποιος θα είναι υπεύθυνος και υπόλογος εάν διαπιστωθεί πρακτική αθέμιτου ανταγωνισμού ή καρτέλ;»

Σε κάθε διαγωνιστική διαδικασία, ανεξαρτήτως ποσού και αντικειμένου, είναι τακτική μας, σύμφωνα και με τους μέχρι σήμερα ισχύοντες νόμους, να αναφέρουμε ως όρο των προκηρύξεων μας την αποδεδειγμένη εμπειρία, εξασφαλίζοντας έτσι την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Πόσο μάλλον δε σε ένα τόσο σοβαρό έργο που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, για την οποία ο Οργανισμός μας ως ΦΔΛ έχει σημαντικές ευθύνες και κυρώσεις σε περίπτωση οποιασδήποτε παράβασης ή καταγγελίας από πλοίο για καθυστέρηση εξυπηρέτησης ή για ανεπάρκεια ευκολιών υποδοχής. Η εμπειρία ως προϋπόθεση εξασφαλίζει ένα επίπεδο γνώσης, τεχνογνωσίας, δυνατότητας άμεσης επέμβασης σε περίπτωση ανάγκης για την επίλυση προβλημάτων, ενώ διασφαλίζει και τους ΦΔΛ, οι οποίοι έχουν όλη την περιβαλλοντική ευθύνη για την ορθή εκτέλεση του έργου.

Στα τεύχη των συμβάσεων αναφέρετε ότι οι ΦΔΛ δύνανται σε περιπτώσεις εξαιρετικά μεγάλων εκπτώσεων να ζητήσουν την τεχνοοικονομική τεκμηρίωση χάριν της συνεχούς και απρόσκοπτης παροχής των υπηρεσιών και του υγιούς ανταγωνισμού. Ο ΦΔΛ όντας αποκλειστικός υπεύθυνος για την υπηρεσία αυτή που παραχωρεί, λαμβανομένου υπόψη και του γεγονότος ότι διατηρεί

ακεραία και την περιβαλλοντική ευθύνη μέχρι και την τελική διάθεση των αποβλήτων, οφείλει να επιβλέπει την όλη διαδικασία. Επομένως θα πρέπει να ελέγχει και να αξιολογεί οποιαδήποτε έκπτωση πριν καν εφαρμοσθεί στον χρήστη - πλοίο. Με αυτό τον τρόπο ο ΦΔΛ είναι σίγουρος ότι δεν θα κατακερματιστεί το έργο, θα υπάρχει υγιής ανταγωνισμός και όχι αθέμιτος, θα γίνει ορθή διαχείριση των αποβλήτων, θα τηρείται η εργατική νομοθεσία, κλπ.»

«Παράρτημα Δ', η διατύπωση δεν είναι κατανοητή : α) ποια είναι τα τέλη προς τον ΦΔΛ και β) «...ο πάροχος δύναται να προβεί σε εκπτώσεις...», δύναται; δεν θα προσφέρει (την προσφερθείσα από αυτόν στην οικονομική του προσφορά) έκπτωση σε κάθε χρήστη; ενδολιμενικός ανταγωνισμός δεν υπάρχει, ο Πάροχος για επικίνδυνα απόβλητα είναι μοναδικός.»

«Σχέδιο Πρότυπης Σύμβασης για Επικίνδυνα Στερεά / Υγρά Απόβλητα Άρθρο 1, πρόκειται για αποκλειστική (επικίνδυνα απόβλητα - μοναδικός πάροχος), ο πάροχος μπορεί να παραλαμβάνει απόβλητα υπαγόμενα σε ένα μόνο Παράρτημα της MARPO L 73/78 §1.6, δεν εξυπηρετεί κάτι η υπογραφή συμβάσεων, ο πάροχος είναι μοναδικός (επικίνδυνα απόβλητα) §3.1, δύναται; Δεν προσφέρει σε όλους έκπτωση σύμφωνα με την προσφορά του; §3.2, ο πάροχος είναι μοναδικός §3.3, η ΚΥΑ 8111.1/41/09 αναφέρει ότι τα τέλη αποδίδονται στον ΦΔΛ §3.5, αντίθετο με το άρθρο 8 της ΚΥΑ 8111.1/41/09 (εισπράττει μόνο ο ΦΔΛ)»

«Το ΔΛΤ Νάξου αποτελεί το Φορέα Διαχείρισης του λιμένα Νάξου καθώς και όλων των λιμενικών εγκαταστάσεων ευθύνης μας. Κατά την ανάγνωση των πρότυπων σχεδίων, μας γεννώνται πολλά ερωτήματα ως προς τη διεξαγωγή των διαδικασιών, τη σύναψη συμβάσεων και τη λειτουργικότητα του πλαισίου.»

Λόγω της περιορισμένης κινητικότητας του λιμένα και της γεωγραφικής δυσκολίας, γιατί ο φορέας μας πρέπει να συνάψει συμβάσεις με πολλαπλούς παρόχους σε κάθε κατηγορία εφόσον ως τώρα δεν υπήρχε ενδιαφέρον για τους λόγους που σας αναφέραμε.

«Στα πρότυπα σχέδια των προσκλήσεων αναφέρετε ότι οι υποψήφιοι θα πρέπει να υποβάλουν στο φάκελο της Τεχνικής Προσφοράς τους τις ελάχιστες απαιτήσεις του Παραρτήματος Α' των προς διαβούλευση προσκλήσεων μόνο στα εξής επαγγελματικά προσόντα κλπ. και στο φάκελο Δικαιολογητικών Συμμετοχής - Απαιτούμενα Στοιχεία, μια δήλωση παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων συνοδευόμενη από αναφορά της εγγραφής στο Η.Μ.Α, ωστόσο η Υπηρεσία μας έχει αντιμετωπίσει κατά το παρελθόν ανικανότητα παρόχου να εξυπηρετήσει. Το ερώτημα που διατυπώνουμε είναι σχετικά με τον τρόπο που θα εξασφαλίσουμε την ικανότητα αλλά και θα διασφαλίσουμε τη νομιμότητα των υποψηφίων τηρώντας μόνο τις ελάχιστες απαιτήσεις ως αναφέρονται ανωτέρω.»

Από το (7) ανωτέρω σχετικό προκύπτει επίσης ότι πλήθος συμμετεχόντων, προκειμένου να εκφράσουν τις απόψεις τους, οι οποίες δεν έχουν, όμως, κανένα νομικό έρεισμα, δεν έλαβαν καν υπόψη τους το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την υπηρεσία αυτή. Είναι λυπηρό το γεγονός ότι, προκειμένου να εξασφαλίζονται επιχειρηματικά συμφέροντα, να μην λαμβάνονται υπόψη οι σοβαρές συνέπειες στο περιβάλλον από λανθασμένες πρακτικές, αλλά και ο μεγάλος κίνδυνος μη εξυπηρέτησης των χρηστών των λιμένων.

Μας προβληματίζει ιδιαίτερα ο σχολιασμός θεσμικού φορέα, ο οποίος αναφέρει ότι όλα τα πρότυπα είναι πλήρη και περιέχουν τα όσα απαιτούνται, κάνοντας μνεία και στον Κανονισμό 352/2017, χωρίς όμως να κάνει καμία αναφορά στις αντιθέσεις του άρθρου 105 με τον Κανονισμό. Ακόμη και το ΝΝΕ αναφέρει «Αποτελεί πάγια θέση του ΝΕΕ ότι η διαδικασία που επελέγη με το άρθρο 105 του Ν. 4504/2017, δεν εξασφαλίζει την εύρυθμη διεκπεραίωση των

υπηρεσιών αυτών, αντιβαίνει στον κανόνα της ανταποδοτικότητας και ενέχει περιβαλλοντικούς κινδύνους». Φυσικά όλοι οι εμπλεκόμενοι - ενδιαφερόμενοι φορείς επιθυμούν να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα, αρκεί όμως να τηρούνται όλες οι διατάξεις της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας με κύριο μέλημα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στο (7) ανωτέρω σχετικό γίνεται η εξής αναφορά «Όσον αφορά στη διάρκεια της σύμβασης με τους χρήστες, αυτή ορίζεται στο ένα έτος. Εδώ μπορεί να προκύψει σύγχυση, διότι "μόνιμη συνεργασία-σύμβαση" μπορεί να υπάρξει μόνο για τα πλοία τακτικών πλόων (π.χ. πλοία της ακτοπλοΐας ή κρουαζιερόπλοια) που έχουν τακτική, προβλέψιμη και επαναλαμβανόμενη προσέγγιση. Τα υπόλοιπα πλοία (έκτακτοι πλόες) μόνο κατά προσέγγιση μπορούν να επιλέγουν τη διάρκεια, δεδομένου ότι δεν γνωρίζουν αν και πότε θα υπάρξει επόμενη. Η διάρκεια ενός έτους είναι ίσως μεγάλη, για τον λόγο αυτό είναι σκόπιμο να ορίζεται ελάχιστη διάρκεια 6 μηνών και τη μέγιστη να αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια παρόχων και πλοίων». Στο ίδιο κείμενο, από τον ίδιο συμμετέχοντα στην διαβούλευση, γίνεται και η εξής αναφορά «Σχετικά με τη ρήτρα «Τυχόν παράταση της σύμβασης είναι ισχυρή, ύστερα από γνωμοδότηση της Επιτροπής Αξιολόγησης Αιτήσεων και απόφαση του ΦΔΛ, εφόσον καταρτιστεί μόνον για το λόγο ότι δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία εγκατάστασης διαπιστευμένου παρόχου με την επόμενη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος και έχει μέγιστη διάρκεια έξι (6) επιπλέον μηνών, δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη σε νόμο ή στον κανονισμό.». Στο σημείο αυτό ο ενδιαφερόμενος κάνει επιλεκτικές αναφορές στον Κανονισμό. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρει ότι αποδέχεται την ύπαρξη σύμβασης μεταξύ παρόχου και πλοίου αλλά διαφωνεί με την διάρκεια αυτής, ενώ στο άλλο σημείο που εκθέτει αναφέρει ότι δεν αποδέχεται την παράταση καθώς αυτό δεν προβλέπεται στο νόμο και τον Κανονισμό.

Επιπροσθέτως, γίνεται η εξής αναφορά «Στην Παράγραφο 4.9 δεν συμφωνούμε με την υποχρέωση του ΦΔΛ σε παροχή χώρου προσωρινών εγκαταστάσεων εντός του λιμένα. Ο Πάροχος πρέπει να επιλέξει εντός ή εκτός του λιμένα τον κατάλληλο χώρο για την εκτέλεση του αντικειμένου των υπηρεσιών του. Η παροχή χώρων εντός του λιμένα δεν είναι πάντα δυνατή και μπορεί να δημιουργηθούν προβλήματα στην ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών εάν υπάρχει διαθέσιμος χώρος για έναν Πάροχο και όχι για δεύτερο ή τρίτο κλπ.». Από την εμπειρία τόσο των αναδόχων όσο και των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων έχει διαπιστωθεί ότι όλος ο εξοπλισμός και τα μέσα θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα εντός του λιμένα. Ο λόγος είναι γιατί με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται η άμεση ανταπόκριση και η εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα. Όλοι οι πάροχοι θα πρέπει να έχουν ίση μεταχείριση. Επομένως, ο κάθε λιμένας που επιλέξει την παροχή της υπηρεσίας αυτής με πολλούς παρόχους οφείλει να διαθέτει σε όλους τους ίδιους χώρους με τις ίδιες δυνατότητες. Με την αμεσότητα του εξοπλισμού και των μέσων εντός του λιμένα θα καλύπτονται όλες οι διατάξεις του (4) και (5) ανωτέρω σχετικού.

Επίσης, στο (7) ανωτέρω σχετικό γίνεται η εξής αναφορά «Στην Παράγραφο 3.1 διαφωνούμε με τον καθορισμό κατώτατων τιμών διότι δεν υπάρχει μηχανισμός ο οποίος θα μπορούσε αντικειμενικά να τις καθορίσει και επιπλέον είναι ευνόητο οι κατώτατες τιμές να διαμορφώνονται ελεύθερα.». Διαφωνούμε ρητώς με αυτό τον ισχυρισμό, διότι οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων είναι αυτοί που καθορίζουν τις τιμές έχοντας πλήρη γνώση των συνθηκών του λιμένα, τις ανάγκες, τις ιδιαιτερότητες και γενικά τα κόστη που απαιτούνται για την άρτια εκτέλεση του έργου. Σύμφωνα με το (4) ανωτέρω άρθρο 8, παρ. 1 «Οι φορείς διαχείρισης λιμένων μεριμνούν ώστε το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας και της τελικής διάθεσης των αποβλήτων, να καλύπτεται με την είσπραξη τέλους από τα πλοία.». Επίσης, από το άρθρο 6 του (5) ανωτέρω σχετικού προκύπτει πέραν των λοιπών υποχρεώσεων των ΦΔΛ η «Υιοθέτηση και



υποβολή αρμοδίως για έγκριση, συστήματος χρέωσης τελών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 της ΚΥΑ. Το σύστημα χρέωσης τελών θα πρέπει να ενθαρρύνει την παράδοση των αποβλήτων των πλοίων στις διατιθέμενες εγκαταστάσεις αντί της απόρριψής τους στη θάλασσα.». Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι ο πλέον αρμόδιος για την επιβολή τελών είναι ο ΦΔΛ, καθώς είναι ο μόνος που γνωρίζει κάθε κόστος για την υπηρεσία αυτή. Εξάλλου, και από τα πρότυπα προς διαβούλευση προκύπτει ότι οι ΦΔΛ καθορίζουν τα τέλη, τα οποία έπειτα εγκρίνονται από το αρμόδιο Υπουργείο.

Είναι, λοιπόν, εύλογο και υπέρ του υγιούς ανταγωνισμού οι ΦΔΛ να επιβλέπουν και να καθορίζουν τις τιμές. Το έργο αυτό είναι υψίστης σημασίας και ευθύνης για την προστασία του περιβάλλοντος, την δημόσια υγεία, την ορθή διαχείριση των αποβλήτων και την άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών. Δεν είναι λοιπόν δυνατόν να κατακερματίζεται το έργο αγνοώντας τους σημαντικούς κινδύνους τόσο για το περιβάλλον όσο και για την εξυπηρέτηση των χρηστών.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σας αναφέρουμε ότι η διάταξη του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017, παρ. 7, εδ. στ) «απαγορεύεται να επιβάλουν υποχρεωτικές κατώτατες τιμές ή αμοιβές για την παροχή των υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από τα πλοία είτε αυτές ορίζονται ευθέως είτε προσδιορίζονται εμμέσως με την εφαρμογή συντελεστή κέρδους ή με άλλο ποσοστιαίο υπολογισμό» έρχεται σε αντίθεση με τον ΕΕ 352/2017, καθώς στον Κανονισμό δεν υπάρχει τέτοια πρόβλεψη - απαγόρευση .

Από το (7) ανωτέρω σχετικό διαπιστώνεται η ανησυχία όλων των Φορέων Διαχείρισης Λιμένα τόσο για την ασάφεια του Νόμου όσο και για τις διαδικασίες που επιβάλλονται από αυτών σε αντίθεση με τον ΕΕ 352/2017.

Χαρακτηριστική είναι η έκφραση ενός ΦΔΛ που αναφέρει επί λέξει «Γίνεται γενικό αποδεκτό ότι η παροχή των υπηρεσιών περισυλλογής και διαχείρισης αποβλήτων είναι κρίσιμης σημασίας για τον κάθε Λιμένα, στο μέτρο που δεν μπορεί να διακοπεί ή να ανασταλεί χωρίς σοβαρές συνέπειες για το Λιμένα και όχι μόνο. Υπ' αυτό το πρίσμα είναι ζωτικής σημασίας η εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της υπηρεσίας στο πνεύμα και του Ευρωπαϊκού Κανονισμού ΕΕ 2017/352, ο οποίος προβλέπει την αναλογική σχέση μεταξύ κόστους και καταβαλλόμενων τελών (Άρθρο 12, παρ. 1). Η επιβολή ανώτερων τιμών, και η αυθαίρετη παραδοχή ότι το κόστος μπορεί μόνο να μειωθεί (παρέχεται στον πάροχο αποκλειστικά η δυνατότητα" να κάνει έκπτωση, αλλά όχι αύξηση), πέρα από ενδεχόμενα ζητήματα παραβίασης της ελεύθερης αγοράς που τυχόν εγείρει, εγκυμονεί κινδύνους οι ΦΔΛ να εγκληθούν για θέσπιση καταχρηστικών όρων κατά τις διαδικασίες σύναψης των Δημοσίων Συμβάσεων και για de facto δυσχέραση της βιωσιμότητας της υπηρεσίας.»

Από συμμετέχοντα στη διαβούλευση έχει προκύψει η εξής παρατήρηση «Προκύπτει, η απαίτηση ως προς τον πάροχο να διατηρεί αδειοδοτήσεις και συμβάσεις για το σύνολο των κωδικών ΕΚΑ που παραθέτονται στον πίνακα της εκάστοτε Πρόσκλησης, με αποτέλεσμα να αποκλείονται υποψήφιοι που έχουν αδειοδοτηθεί για κωδικούς ΕΚΑ που υπάρχουν στον πίνακα, ως μέρος του συνόλου και όχι για το σύνολο αυτών. Η αδειοδότηση στο σύνολο των κωδικών ΕΚΑ πληρείται από λίγες Εταιρείες , άρα οδηγεί σε κατάρτιση καταλόγου συγκεκριμένων παρόχων και όχι πολλαπλών. Για τον λόγο αυτό, προτείνουμε, οι πίνακες της κάθε πρόσκλησης και της αντίστοιχης Σύμβασης πρέπει να στηρίζονται σε πραγματικά απολογιστικά στοιχεία, δηλαδή τα πλοία που συνήθως καταπλέουν.». Ο ισχυρισμός αυτός έρχεται σε αντίθεση με τις ρητές διατάξεις του (4) και (5) ανωτέρω σχετικού, που προβλέπουν τα εξής:

«σύμβαση MARPOL 73/78»: η διεθνής σύμβαση για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό πρωτόκολλο του έτους 1978 και όπως τροποποιήθηκε και ισχύει» (βλ. ΚΥΑ 8111.1/41/09, άρθρο 2, εδ. β)

«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 /, IV, 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, (βλ. ΚΥΑ 8111.1/41/09, άρθρο 2, εδ. γ)

«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 » (βλ. ΚΥΑ 8111.1/41/09, άρθρο 2, εδ. δ)

«λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής»: κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση που είναι ικανή να δέχεται απόβλητα που παράγονται στα πλοία ή κατάλοιπα φορτίου» (βλ. ΚΥΑ 8111.1/41/09, άρθρο 2, εδ. ε)

«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» (βλ. ΚΥΑ 8111.1/41/09, άρθρο 2, εδ. ι)

«Οι φορείς διαχείρισης λιμένων εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, καταλλήλων να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων.» (βλ. ΚΥΑ 8111.1/41/09, άρθρο 4, εδ. 1)

«Οι πλοίαρχοι των πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες εξασφαλίζουν την παράδοση των καταλοίπων φορτίου και των εκπλυμάτων τους, όπως αυτά περιγράφονται στο αναθεωρημένο Προσάρτημα V της Δ.Σ. MARPOL 73/78 {Π.Δ. 8/2013}, σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής οι οποίες διαθέτουν εγκεκριμένο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων και το οποίο έχει τεθεί σε εφαρμογή» (βλ. Μον Ερμ Εγκ 8136.16/01/16 ΥΝΑΝΠ/ ΓΓΛΠΝΕ, άρθρο ζ, 10)

«Αρμοδιότητες - Πλοίαρχοι/ κυβερνήτες

(1)-Παραδίδουν, σε συνεννόηση με την αρμόδια Λιμενική Αρχή και το φορέα διαχείρισης του λιμένα, όλα τα παραγόμενα απόβλητα πριν τον απόπλου εκτός εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 7 της (στ) σχετικής. (2)-Εξασφαλίζουν την παράδοση, σε συνεννόηση με την αρμόδια Λιμενική Αρχή και το φορέα διαχείρισης του λιμένα, των καταλοίπων φορτίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής κατά τα προβλεπόμενα στη σύμβαση MARPOL 73/78 (Ν. 1269/1982 (ΦΕΚ 89 Α ' ) όπως ισχύει....» (βλ. Μον Ερμ Εγκ 8136.16/01/16 ΥΝΑΝΠ/ ΓΓΛΠΝΕ, άρθρο 10, εδ. ε).

Από τα ανωτέρω ενδεικτικώς αναφερόμενα προκύπτει ξεκάθαρα ότι οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων εξασφαλίζουν κατάλληλες και ικανές λιμενικές εγκαταστάσεις που να δέχονται όλων των ειδών τα απόβλητα που προκύπτουν από τα πλοία. Ορθώς λοιπόν οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων πρέπει να αναφέρουν όλους τους ΕΚΑ των αποβλήτων ανεξαρτήτως ποσότητας και συχνότητας παραλαβής . Μόνο με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται ότι κάθε αίτημα του πλοίου υ θα εκτελείται ορθώς και νομίμως και δεν θα υπάρχει κίνδυνος για μη εξυπηρέτησή του ή καταγγελία για ανεπάρκεια ευκολιών υποδοχής .

Από συμμετέχουσα στην διαβούλευση εταιρεία έχουν διατυπωθεί οι κάτωθι αβάσιμοι ισχυρισμοί:

1) «3.1. ... Οι εκπτώσεις δεν μπορούν να ανέλκουν σε εκείνο το σημείο όπου η παροχή των υπηρεσιών καθίσταται μη κερδοφόρα ή με ελάχιστο κέρδος. Ο ΦΔΛ δύναται σε περιπτώσεις εξαιρετικά μεγάλων εκπτώσεων να ζητήσει τη τεchnοοικονομική τους τεκμηρίωση χάριν της συνεχούς και απρόσκοπτης παροχής των υπηρεσιών και του υγιούς ανταγωνισμού. Από την ανωτέρω διατύπωση του προτύπου, προκύπτει κίνδυνος έμμεσου καθορισμού κατώτατων τιμών, στα τιμολόγια παροχής υπηρεσιών των παρόχων. Αν δεν πρόκειται για παρανόηση, υπάρχει πιθανότητα να θεωρηθεί μορφή οικονομικού προστατευτισμού που φυσικά δεν έχει εφαρμογή σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες (κατώτατη τιμή έχουν μόνον τα ημερομίσθια και οι μισθοί). Η επιβολή κατώτατων τιμών άλλωστε απαγορεύεται ρητά στο Ν. 4504/ 2017, άρθρο 105, παρ. 7στ. Υπολογισμοί πραγματικού κόστους των υπηρεσιών εί ναι δύσκολα εφαρμόσιμοι, διότι στηρίζονται ταυτόχρονα τόσο στην παράμετρο της ζήτησης όσο και του συνολικού όγκου παρεχομένων υπηρεσιών, όμως τον κίνδυνο της ζήτησης αναλαμβάνει ως δική του πρόβλεψη - εκτίμηση ο κάθε Πάροχος. Φυσικά δεν είναι δυνατόν για κάθε μεμονωμένη παράδοση να ελέγχεται η «μη κερδοφορία ή το ελάχιστο κέρδος» καθώς αυτή αντιμετωπίζεται στο τέλος του οικονομικού έτους συνολικά μέσω αναλυτικής λογιστικής και κέντρων κόστους. Θεωρούμε πως ο ΦΔΛ δεν είναι ο αρμόδιος φορέας να εξετάζει τέτοια στοιχεία, καθώς αυτό είναι αρμοδιότητα της Ρ.Α.Λ. ή της Αρχής Ανταγωνισμού, στα πλαίσια καταγγελίας με ενδείξεις γενικότερης παράνομης χειραγώγησης της αγοράς .».

Ο αβάσιμος αυτός ισχυρισμός δεν στηρίζεται και έρχεται σε αντίθεση με τις ρητές διατάξεις του (4) και (5) ανωτέρω σχετικού. Ο ισχυρισμός αυτός επιβεβαιώνει την άγνοια της εταιρείας για την υπηρεσία αυτή αλλά και γ ια τις διατάξεις του νόμο υ. Όπως αναφέραμε και ανωτέρω η ΚΥΑ 8111.1/41/09, η οποία είναι εν ισχύ και οφείλουν όλοι οι εμπλεκόμενοι να εφαρμόζουν, αναφέρει ενδεικτικά τα εξής:

«Οι φορείς διαχείρισης λιμένων μεριμνούν ώστε το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας και της τελικής διάθεσης των αποβλήτων, να καλύπτεται με την είσπραξη τέλους από τα πλοία» (βλ. ΚΥΑ 8111.1/41/09, άρθρο 8, εδ. 1)

«6. Κύριες υποχρεώσεις-ενέργειες εμπλεκόμενων φορέων:

.....γ. Φορείς Διαχείρισης Λιμένων

.....

(3)-Εξασφάλιση της διάθεσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου κατάλληλων να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως το λιμένα χωρίς να δημιουργούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις των πλοίων.

(4)-Υιοθέτηση και υποβολή αρμοδίως για έγκριση, συστήματος χρέωσης τελών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 της ΚΥΑ. Το σύστημα χρέωσης τελών θα πρέπει να ενθαρρύνει την παράδοση των αποβλήτων των πλοίων στις διατιθέμενες εγκαταστάσεις αντί της απόρριψής τους στη θάλασσα.». (Βλ. Μον Ερμ Εγκ 8136.16/ 01/16 ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΛΠΝΕ, άρθρο 6, εδ. γ).

Οι ΦΔΛ είναι οι πλέον κατάλληλοι και αρμόδιοι φορείς για να εξασφαλίζουν την υπηρεσία στους χρήστες, να επιλέγουν τον τρόπο ανάδειξης των παρόχων, την τήρηση της νομοθεσίας και την συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις. Γνωρίζοντας λοιπόν τις ανάγκες της υπηρεσίας αυτής και των χρηστών, τις ιδιαιτερότητες των λιμένων και όντες υπεύθυνοι για την εφαρμογή των τελών και την αποστολή πρότασης - ανάλυσης οικονομικών στοιχείων για την έγκριση αυτών, είναι οι πλέον αρμόδιοι.

2) «Αν δεν πρόκειται για παρανόηση, στο πρότυπο προβλέπεται ότι από τα τέλη και τα τιμολόγια της δραστηριότητας, ο ΦΔΛ θα εισπράττει τελικώς 25% και ο εκάστοτε Πάροχος το υπόλοιπο 75%. Ο προκαθορισμός όμως συγκεκριμένου ποσοστού (μέσω των προτύπων), που θα παρακρατεί ο εκάστοτε λιμένας, δεν είναι ορθός, καθότι στερεί το δικαίωμα του κάθε ΦΔΛ να ασκήσει τη δική του πολιτική εσόδων. Επίσης δεν υπάρχουν δεδομένα σε γνώση της ΡΑΛ, για το πραγματικό κόστος της διαθεσιμότητας της υπηρεσίας στον ΦΔΛ και την ανάκτηση του (cost recovery system - συστήματα κάλυψης κόστους οδηγία 883/2019, άρθρο 8 και παράρτημα 4). Παράλληλα δεν μπορεί να αποφασιστεί μέσω των προτύπων ούτε και το τυχόν ποσοστό κέρδους του λιμένα (εάν ήθελε υποτεθεί ότι αυτό είναι θεμιτό σε οποιοδήποτε ύψος). Συμπερασματικά ο καθορισμός συγκεκριμένων ποσοστών από τα πρότυπα ΡΑΛ είναι εσφαλμένος διότι: (i) επεμβαίνει έμμεσα στο διαλιμενικό ανταγωνισμό προκαθορίζοντας, μάλλον αυθαίρετα, τα έσοδα του λιμένα και παράλληλα εναρμονίζει τις εμπορικές πολιτικές όλων των διαλαμβανομένων ΦΔΛ και (ii) θέτει ποσοστό μάλλον υψηλό σε σχέση με όσα ισχύουν σήμερα στην αγορά (κυμαίνεται κατά κανόνα 10% ως 15% και ποτέ δεν ξεπερνά το 20%). (iii) Θέτει εσφαλμένα και χωρίς στοιχεία, ότι τα διοικητικά κόστη των ΦΔΛ για την παροχή της υπηρεσίας είναι ίδια για κάθε λιμάνι ανεξαρτήτως μεγέθους, παραδόσεων, οργανωτικής δομής, κίνησης κλπ».

Ενώ στο ανωτέρω σημείο (1) αναφέρει η εν λόγω συμμετέχουσα στη διαβούλευση ότι οι ΦΔΛ δεν μπορούν να εξετάζουν οικονομικά στοιχεία τώρα επικαλείται ότι οι ΦΔΛ είναι αυτοί που πρέπει να καθορίζουν τα ποσοστά και να θέτουν την πολιτική εσόδων τους.

Η εν λόγω συμμετέχουσα κάνει επιλεκτικές προσεγγίσεις και προβαίνει σε συγκρίσεις λιμένων του εξωτερικού όπως πχ με τον λιμένα του Rotterdam, ο οποίος αποτελεί μη συγκρίσιμο λιμένα με κάποιο από τους λιμένες της Ελλάδας, απλώς για την δημιουργία εντυπώσεων. Ειδικότερα, το λιμάνι του Ρότερνταμ παρουσιάζει εξαπλάσιο traffic συγκριτικά με το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας, αποτελεί συνεπώς άστοχο παράδειγμα καθώς τα οικονομικά δεδομένα είναι πολλαπλάσια και μη συγκρίσιμα

3) Η εν λόγω συμμετέχουσα δεν αποδέχεται την ύπαρξη όρου στην σύμβαση περί παραχώρησης χώρου εντός του λιμένα. Όπως αναφέραμε και ανωτέρω, η παραχώρηση χώρου από τους Φορείς Διαχείρισης Λιμένων στους παρόχους είναι εύλογη διότι με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται η άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών. Όλος ο εξοπλισμός και τα μέσα πρέπει να είναι πάντοτε σε ετοιμότητα. Εάν ο εξοπλισμός δεν βρίσκεται εντός του λιμένα τίθενται σοβαροί κίνδυνοι είτε για την καθυστέρηση των χρηστών είτε για την μη εξυπηρέτησή τους. Κύριος στόχος του νομοθετικού πλαισίου είναι η εξυπηρέτηση των πλοίων που καταπλέουν στους ελληνικούς λιμένες και η πρόληψη της ρύπανσης. Επομένως, όπως εφαρμόζουν μέχρι και σήμερα οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένα, η παραχώρηση χώρου μόνον θετικά αποτελέσματα έχει για την εξυπηρέτηση των

χρηστών, διότι η υπηρεσία αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται 24 ώρες το 24 ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα .

## ΓΕΝΙΚΑ

1. Για την υιοθέτηση και την πιστή εφαρμογή των διατάξεων της ΚΥΑ 8111.1/41/09 και της Μόνιμης Ερμηνευτικής Εγκυκλίου 8136.16/01/16 ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΛΠΝΕ, εμπλέκονται μία σειρά από φορείς, οι οποίοι πρέπει να δρουν συντονισμένα και συμπληρωματικά με κύριο πάντα στόχο την εξυπηρέτηση των πλοίων που καταπλέουν στους ελληνικούς λιμένες και την πρόληψη της ρύπανσης. Σκοπός του συνόλου του νομοθετικού πλαισίου που διέπει το αντικείμενο των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων (εθνικού και ενωσιακού) είναι κυρίως η προστασία του περιβάλλοντος, δηλ η ορθή διαχείριση των αποβλήτων, η δημιουργία κινήτρων για την αποφυγή απόρριψης αποβλήτων στην θάλασσα και η άμεση και ορθή εξυπηρέτηση των χρηστών.

2. Η προτεινόμενη διάταξη περί της ρύθμισης μέτρων από την ΡΑΛ πρέπει να τηρεί υπό την επιφύλαξη των ειδικότερων συμβάσεων παραχώρησης, ενώ έρχεται σε αντίθεση με τον 352/2017 ΕΕ, ο οποίος ορίζει ότι ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα αποφασίζει για την διαδικασία και τις προϋποθέσεις επιλογής, αλλά και για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων.

3. Σας παραθέτουμε ενδεικτικές καταγεγραμμένες καταγγελίες για ανεπάρκεια ευκολιών υποδοχής σε λιμένες του εξωτερικού που εφαρμόζουν την πρακτική των πολλών παρόχων. Τα στοιχεία έχουν ληφθεί από τον επίσημο ιστότοπο:

<https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx> :

## ΓΑΛΛΙΑ

- 12/09/16 ΧΑΒΡΗ
- 02/11/14 ΜΑΣΣΑΛΙΑ
- 01/01/11 ΧΑΒΡΗ
- 06/09/09 ΧΑΒΡΗ
- 23/08/09 JEROME PORT

## ΓΕΡΜΑΝΙΑ

- 28/06/14 ΑΜΒΟΥΡΓΟ
- 12/06/2005 WILHELMSHAVEN

## ΙΣΠΑΝΙΑ

- 10/03/16 HUELVA
- 07/12/15 CEUTA
- 11/10/15 LAS PALMAS
- 22/08/15 LAS PALMAS

## ΙΤΑΛΙΑ

- 21/09/15 PORT OF FIUMICINO
- 11/09/15 GENOA
- 20/08/15 PORTOFOXI, SARROCH

Επίσης, αξίζει να αναφέρουμε ότι στους ελληνικούς λιμένες που εφαρμόζονται πιστά οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας από της εφαρμογής της ΚΥΑ 8111.1/09 δεν έχει υπάρξει ποτέ καταγγελία για ανεπάρκεια ευκολιών υποδοχής. Απεναντίας, πλήθος ελληνικών λιμένων έχει χαρακτηριστεί green ports.

4. Επιμέρους συμφωνίες μεταξύ χρηστών-αναδόχων, εγκυμονούν κίνδυνους αδιαφάνειας και δημιουργίας καρτέλ. Όπως, εξάλλου, έχει επισημανθεί και από πολλούς συμμετέχοντες στην διαβούλευση, από κανένα νομικό κείμενο δεν προκύπτει τέτοια πρόβλεψη, ούτε ρυθμίζεται από οποιονδήποτε νόμο, γεγονός που καθιστά τις συμβάσεις αυτές αυθαίρετες και αβάσιμες. Περαιτέρω, όπως προκύπτει και από το (4) σχετικό, οι ΦΔΛ διατηρούν και φέρουν πλήρη ευθύνη για την παροχή κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των χρηστών, επομένως οποιοσδήποτε ισχυρισμός περί μη εμπλοκής του Φορέα και μην ελέγχου από αυτόν των παρόχων καθιστά την δραστηριοποίηση των τελευταίων παράνομη, ως αντίθετη με την νομοθεσία, επικίνδυνη και μη εκτελεστή.

5. Η απαίτηση ύπαρξης συγκεκριμένων προσόντων, αδειοδοτήσεων και πιστοποιήσεων εξασφαλίζει ένα ελάχιστο επίπεδο καταλληλότητας, το οποίο αποτελεί εγγύηση αξιοπιστίας για την εκτέλεση μιας περιβαλλοντικά ιδιαίτερης στην εκτέλεση και μεγάλης σημασίας υπηρεσίας.

6. Πρέπει να τονισθεί ότι η παροχή ευκολιών υποδοχής αποβλήτων πλοίων αποτελεί έργο ιδιαίτερου χαρακτήρα ύψιστης περιβαλλοντικής σημασίας και σε άμεση σχέση με την αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Στον σκοπό της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται διατάξεις με απαιτήσεις ώστε να μη μεταφέρονται προβλήματα ρύπανσης από την θάλασσα στην στεριά. Ενδεικτικά μόνο αναφέρεται ότι για την ορθή εκτέλεση του έργου απαιτείται η διάθεση της υπηρεσίας 24 ώρες/μέρα, 365 ημέρες/χρόνο προκειμένου να εξυπηρετούνται άμεσα και χωρίς καθυστερήσεις οι χρήστες. Από την μέχρι τώρα ενασχόληση των δήμων σε λιμάνια για την υπηρεσία αυτή, έχει αποδειχθεί ότι δεν εξυπηρετούν τα πλοία αλλά παραλαμβάνουν μόνο τα δημοτικά απόβλητα που βρίσκονται σε κάδους του λιμανιού, συγκεκριμένες μόνο ημέρες και ώρες. Αυτομάτως αυτό αποτελεί μη τήρηση των ρητών όρων τόσο της ΚΥΑ 8111.1/41/09 όσο και των κείμενων νομοθεσιών σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την ορθή διαχείριση των αποβλήτων πλοίων στα πλαίσια προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης, έχουν υπάρξει λιμάνια στα οποία έχει σημειωθεί πλημμελής εξυπηρέτηση, ενώ σε άλλα έχουν τροποποιηθεί σχέδια παραλαβής και διαχείρισης που είχαν ως ανάδοχο των στερεών μη επικινδύνων αποβλήτων τον Δήμο, λόγω του ανέφικτου της πρακτικής αυτής. Θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι πριν την εφαρμογή της ΚΥΑ 8111.1/09 τα λιμάνια ήταν αποδέκτες καταγγελιών ενώ με την εφαρμοζόμενη πρακτική χαρακτηρίζονται ως πράσινα λιμάνια ύστερα από ελέγχους των οργάνων της Ε.Ε.

7. Όπως επισημάναμε και στα σχόλια που υπέβαλε η εταιρεία μας κατά το πρώτο στάδιο της διαβούλευσης, διαφωνούμε με τον καθορισμό ίδιου ποσοστού απόδοσης σε όλους τους ΦΔΛ, και μάλιστα τόσο υψηλό (25%). Παρόλα αυτά, θεωρούμε εύλογο ότι οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων να παρακρατούν μικρό ποσοστό από τα τέλη και να αποδίδει ο πάροχος από τα τιμολόγια διότι πέρα από την περιβαλλοντική ευθύνη προβαίνει σε υψηλά κόστη για την επιστασία της υπηρεσίας αυτής.

8. Αξίζει να σημειωθεί ότι ευθύνες και αρμοδιότητες για την υπηρεσία αυτή έχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς (Φορέας Διαχείρισης Λιμένα, Ανάδοχος, ΥΝΑΝΠ, Λιμενική Αρχή, Περιφέρεια, Χρήστης - πλοίο), όπως αυτές προκύπτουν από το (4) και (5) ανωτέρω σχετικά.

Πιο συγκεκριμένα, αναφέρουμε (ενδεικτικά) τα όσα ρητώς ορίζονται στις διατάξεις της Μόνιμης Ερμηνευτικής Εγκυκλίου υπ' αρ. πρωτ. 8136.16/01/16 ΥΝ ΑΝ Π/ΓΓΛΠ Ν Ε :

«6.Κύριες υποχρεώσεις-ενέργειες εμπλεκόμενων φορέων:

.....γ. Φορείς Διαχείρισης Λιμένων

.....(3)-Εξασφάλιση της διάθεσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου κατάλληλων να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως το λιμένα χωρίς να δημιουργούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις των πλοίων. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής μπορούν να είναι σταθερές ή κινητές, χερσαίες ή πλωτές. Η διάθεση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής μπορεί να πραγματοποιείται είτε απευθείας από το φορέα διαχείρισης του λιμένα είτε μέσω του ορισμού αναδόχων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων. Σε κάθε περίπτωση, οι εργασίες παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων θα πρέπει να πραγματοποιούνται με βάση τις ισχύουσες περιβαλλοντικές και τελωνειακές διατάξεις χωρίς να δημιουργούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στα πλοία, .... Ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δίνεται στην επιλογή των αναδόχων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και στη δυνατότητά τους να διαχειριστούν απόβλητα όλων των κατηγοριών, όπως αυτά κατηγοριοποιούνται, με βάση τη Δ.Σ. MARPOL. Ο(οι) Ανάδοχος(οι) Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, ο(οι) οποίος(οι) ορίζεται(ονται} από τον Φορέα Διαχείρισης Λιμένα, έχοντας την πλήρη ευθύνη για την προστασία του περιβάλλοντος και συγκεκριμένα του θαλάσσιου, για την άμεση και πλήρη εξυπηρέτηση κάθε πλοίου, χωρίς να προκαλεί(ουν) την καθυστέρησή του και την παραλαβή όλων των τυχόν παραγόμενων αποβλήτων των πλοίων, θα πρέπει να καλύπτει(ουν) όλες τις απαιτήσεις, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, όπως να είναι αδειοδοτημένος(οι) για τη συλλογή και μεταφορά στερεών μη επικίνδυνων αποβλήτων, επικίνδυνων αποβλήτων, επικίνδυνων ιατρικών αποβλήτων, αποβλήτων ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών, αποβλήτων λιπαντικών ελαίων, κλπ...

.....

(12) - Μέριμνα για την πιστή εφαρμογή του εγκεκριμένου σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων καθώς για την παραλαβή -διαχείριση - διάθεση των αποβλήτων σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική και κοινοτική νομοθεσία. .... {13}-Αποδοχή τυχόν καταγγελιών για ανεπάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και την διαβίβαση τους στο ΥΝΑ/ ΓΓΛΠ ΝΕ/ΔΛΠ-ΔΛΥ, σύμφωνα με το Άρθρο 12 παράγραφος εν θέματι ΚΥΑ. Σχετική τυγχάνει και η υπ. αριθμ. 8111.1/214/07/30-10-2007 Εγκύκλιος της Υπηρεσίας μας. (14)-Καταβολή αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην παραλαβή ή την παράδοση των αποβλήτων, με υπαιτιότητα του Φορέα Διαχείρισης του λιμένα, σύμφωνα με το Άρθρο 12 παράγραφος 1 της εν θέματι ΚΥΑ.....(19)-Μέριμνα για την εφαρμογή της ΚΥΑ και στο θαλάσσιο αγκυροβόλιο.»

.....γ. Φορείς Διαχείρισης Λιμένων

..... «ε. Πλοίαρχοι/κυβερνήτες ...(1)- Παραδίδουν, σε συνεννόηση με την αρμόδια Λιμενική Αρχή και το φορέα διαχείρισης του λιμένα, όλα τα παραγόμενα απόβλητα πριν τον απόπλου εκτός εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 7 της (στ) σχετικής. (2)-Εξασφαλίζουν την παράδοση, σε συνεννόηση με την αρμόδια Λιμενική Αρχή και το φορέα διαχείρισης του λιμένα, των καταλοίπων φορτίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής κατά τα προβλεπόμενα στη σύμβαση MARPOL 73/78 (Ν. 1269/1982 (ΦΕΚ 89 Α '))όπως ισχύει. (3)-Καταβάλουν οι ίδιοι ή οι εκπρόσωποί τους τα προβλεπόμενα κατά περίπτωση τέλη στον αρμόδιο φορέα και λαμβάνουν σχετική βεβαίωση εξόφλησης»

Από τα ανωτέρω ενδεικτικώς αναφερόμενα προκύπτουν ξεκάθαρα οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες κάθε εμπλεκόμενου μέλους. Επομένως, οποιοσδήποτε ισχυρισμός περί μη εμπλοκής του Φορέα Διαχείρισης Λιμένα είναι αβάσιμος. Από τα ανωτέρω προκύπτουν τέλος και οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες των χρηστών

9. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές που προβλέπουν οι Συνθήκες, οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να παράσχουν τις υπηρεσίες τους σε θαλάσσιους λιμένες που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα η εν λόγω ελευθερία να ασκείται υπό ορισμένους όρους. [Κανονισμός 352/2017 (παρ.11)]. Ο κανονισμός δεν περιορίζει τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή την αρμόδια αρχή όταν καθορίζουν το σύστημα χρέωσής τους, εφόσον τα τέλη λιμενικών υποδομών που καταβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων ή οι κύριοι φορτίων χαρακτηρίζονται από διαφάνεια, και ειδικότερα είναι εύκολα αναγνωρίσιμα, δεν εισάγουν διακρίσεις και συμβάλλουν στη συντήρηση και την ανάπτυξη των υποδομών και των εγκαταστάσεων υπηρεσιών και στην παροχή υπηρεσιών που απαιτούνται για την εκτέλεση ή τη διευκόλυνση των μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα και στις πλωτές οδούς πρόσβασης σε όσους λιμένες εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του διαχειριστικού φορέα του λιμένα. [Κανονισμός 352/2017 (12)].

10. Σε σημείο των σχολίων γίνεται αναφορά για αδιαφάνεια των διαδικασιών κατάρτισης συμβάσεων, ωστόσο ως και σήμερα ακολουθείτε κάθε νομότυπη διαδικασία σύναψης συμβάσεων, όπως προβλέπεται για τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων με τομείς και συμβάσεων παροχής υπηρεσιών (N.4412/2016 άρθρο 2) κάνοντας χρήση την ηλεκτρονική πλατφόρμα του ΕΣΗΔΗΣ (N.4412/2016 άρθρο 2 παρ.32) και το πληροφοριακό σύστημα ΚΗ ΜΔΗΣ (N.4412/2016 άρθρο 2 παρ.34) που έχει ως σκοπό τη συλλογή, επεξεργασία και δημοσιοποίηση στοιχείων που αφορούν τις δημόσιες συμβάσεις. Οι συμβάσεις παραχώρησης, στις οποίες αναφέρεται η παρούσα υπηρεσία, οφείλουν να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Ν. 4413/2016.

11. Ο προσδιορισμός των τιμών όπως αναλυτικά περιγράφεται και στα σχέδια παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων στηρίζεται σε ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία, δηλαδή σε κόστη παράδοσης, διαχείρισης, εγκατάστασης, διαθεσιμότητα υποδομών αλλά και εκτιμώμενες ποσότητες, οι δε εκτιμώμενες ποσότητες προσδιορίζονται βάσει ιστορικών στοιχείων (αριθμός παραδόσεων - τύπου πλοίων - κίνηση/αφίξεις πλοίων τελευταίων ετών) ή βάσει τυπολογίου παραγόμενων ποσοτήτων ανά τύπο πλοίου και ανά άτομο. Στη συνέχεια οι τιμές αυτές εγκρίνονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου. Κατ' επέκταση οποιοσδήποτε προσδιορισμός για ανικανότητα υπολογισμού πραγματικού κόστους είναι άτοπος. Επίσης καμία εταιρία που δραστηριοποιείται στο χώρο δε θα συμμετείχε στην παροχή της υπηρεσίας και στη σύναψη σύμβασης αν δεν μπορούσε να υπολογίσει τα έσοδα και τα κόστη της.

Όπως ξεκάθαρα προκύπτει από τις παρατηρήσεις/σχόλια των άμεσα εμπλεκόμενων φορέων και κυρίως των ΦΔΛ, με το α. 105 στην παρούσα μορφή του δημιουργούνται ανυπέρβλητα εμπόδια ένεκα ορισμένων εντελώς μη ρεαλιστικά εφαρμόσιμων διατάξεών του. Πέρα από το προφανές έλλειμμα πρότυπων προσκλήσεων ενδιαφέροντος και προτύπων συμβάσεων καθίσταται προφανές ότι το α. 105 δημιουργεί επιπλέον δυσχέρειες τόσο στους ΦΔΛ αναφορικά με την εύρυθμη λειτουργία των και τον επενδυτικό των σχεδιασμό, όσο και στους χρήστες για τους οποίους τελικά εγκυμονούν κίνδυνοι να επωμισθούν μεγαλύτερα από τα υφιστάμενα κόστη.

Παρακαλούμε όπως λάβετε σοβαρά υπόψη σας όλα τα ανωτέρω αναφερόμενα προκειμένου η υπηρεσία αυτή να εξακολουθήσει να έχει «χαρακτήρα» περιβαλλοντικό, καθώς επίσης και οι διατάξεις του Ν. 4504, άρθρο 105, να συμμορφώνονται απόλυτα με τις διατάξεις του ΕΕ 352/2017.



## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #2

Αναφερόμενοι στο υπό στοιχεία ΑΠ. 471/10-7-2019 έγγραφό σας, παρατίθενται κατωτέρω απόψεις [.....] επί των υποβληθέντων, κατά το πρώτο στάδιο διαβούλευσης, σχολίων για το εν θέματι ζήτημα.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Κανονισμός 2017/352 έχει τεθεί σε εφαρμογή από τις 24/3/2019, θα πρέπει να επισημανθεί ότι κύριος στόχος της εν λόγω ευρωπαϊκής νομοθετικής ρύθμισης είναι η καθιέρωση ενός ολοκληρωμένου και λειτουργικού συστήματος αναφορικά με τις χρεώσεις στους ευρωπαϊκούς λιμένες που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των χρηστών.

Στο πλαίσιο αυτό, υπενθυμίζουμε τις προτάσεις μας, όπως αυτές είχαν διατυπωθεί με το υπ' αρ. [.....] έγγραφό μας, οι οποίες εξακολουθούν να ισχύουν σε ό,τι αφορά στα θεσμικά θέματα που σχετίζονται με την οργάνωση και τη λειτουργία των λιμένων στην χώρα μας.

Σε ό,τι αφορά στις απόψεις που διατύπωσαν διάφοροι φορείς κατά το 1<sup>ο</sup> στάδιο της δημόσιας διαβούλευσης, θα θέλαμε να συνηγορήσουμε υπέρ της άποψης του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) ότι δεν θα πρέπει να υπάρχουν εμπόδια στην ελεύθερη δραστηριοποίηση των παρόχων υπηρεσιών παραλαβής καταλοίπων, εφόσον διαθέτουν τις απαιτούμενες πιστοποιήσεις που προβλέπονται στην εθνική, ενωσιακή και διεθνή νομοθεσία.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στο θέμα του εξορθολογισμού του ύψους των τελών, το οποίο θα πρέπει να καθορίζεται αυστηρά με το κριτήριο της ανταποδοτικότητας και της αναλογικότητας. Επί του συγκεκριμένου ζητήματος, θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για εξαίρεση καταβολής τελών από τα πλοία που διέρχονται (in transit) από τους ελληνικούς λιμένες, ειδικά όταν αυτά δεν παραδίδουν απόβλητα, επειδή διαθέτουν ικανούς αποθηκευτικούς χώρους ή η παράδοση των αποβλήτων ή/και των απορριμμάτων τους έχει προγραμματισθεί να γίνει σε επόμενο ευρωπαϊκό λιμένα.

Μια τέτοια ρύθμιση θα συμβάλει αναμφίβολα στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων έναντι των άλλων λιμένων της Ε.Ε. και των τρίτων όμορων χωρών (Τουρκία κλπ.), παρέχοντας κίνητρα προσέγγισης των πλοίων στους λιμένες της χώρας μας. Τούτο, ομοίως θα συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη της παροχής υπηρεσιών και άλλων κλάδων που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή/παραναυτιλιακή δραστηριότητα (ναυπηγοεπισκευή, τροφοδοσία και τεχνική υποστήριξη των πλοίων, αλλαγή πληρώματος κλπ.).

Στο ίδιο πλαίσιο, θα πρέπει να αποφευχθεί η καθιέρωση μηχανισμού για τον καθορισμό των κατώτατων τιμών, προκειμένου να μην διαμορφώνεται εναρμονισμένο καθεστώς τιμολόγησης μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών σε έναν λιμένα. Θεωρούμε ότι τούτο δεν είναι εφικτό να προσδιορισθεί με αντικειμενικά κριτήρια, ενώ αντιθέτως, όπως είναι γνωστό, οι κατώτατες τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα, ύστερα από διαπραγμάτευση μεταξύ του χρήστη και του παρόχου υπηρεσιών.

Σε ό,τι αφορά στην προτεινόμενη ρύθμιση για σύναψη σύμβασης ενός έτους μεταξύ των χρηστών (πλοία) και των παρόχων υπηρεσιών συλλογής αποβλήτων/καταλοίπων φορτίων, θεωρούμε ότι αυτή πρέπει να επανεξετασθεί για την περίπτωση της ποντοπόρου (bulk/tramp) ναυτιλίας, δεδομένου ότι τα πλοία της δεν προσεγγίζουν σε τακτικά χρονικά διαστήματα συχνά, αλλά με έκτακτα, στους ελληνικούς λιμένες, και ως εκ τούτου η προτεινόμενη ρύθμιση πρέπει να λάβει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του εν λόγω τομέα.

Είναι εμφανές ότι η σύναψη μονοετούς σύμβασης καλύπτει τις περιπτώσεις πλοίων με τακτικές προσεγγίσεις στους λιμένες (ακτοπλοΐα, κρουαζιερόπλοια, πλοία Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων). Αντιθέτως, για την ποντοπόρο ναυτιλία θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα ελεύθερης επιλογής πιστοποιημένου παρόχου από τη διαχειρίστρια εταιρεία και όχι δέσμευση μέσω σύμβασης σύμβασης διάρκειας ενός έτους, αφού δεν είναι γνωστό, εκ των προτέρων, σε μια διαχειρίστρια εταιρεία αν και πόσες φορές ένα πλοίο της θα προσεγγίσει έναν ελληνικό λιμένα.

Όλα τα θέματα των χρεώσεων στους λιμένες θα πρέπει να εξετασθούν σε συνάρτηση και με τις διατάξεις της πρόσφατα υιοθετηθείσας Οδηγίας 883/2019 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, η οποία θα πρέπει να ενσωματωθεί στην ελληνική έννομη τάξη, το αργότερο μέχρι τις 28/6/2021.