

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

Πειραιάς, 10.07.2019

## Περιεχόμενα

1. Σχόλια Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.).....	2
2. Παρατηρήσεις- Επισημάνσεις Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά.....	3
3. Σχόλια Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.).....	8
4. Σχόλια Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Ε.Ε.Ν.Μ.Α.) .....	10
5. Σχόλια Πανελληνίου Συνδέσμου Επιχειρήσεων Προστασίας Περιβάλλοντος (ΠΑ.Σ.Ε.ΠΕ.)..	14
6. Σχόλια Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων του Λιμένος Πατρών.....	15
7. Παρατηρήσεις Οργανισμού Λιμένος Πατρών Α.Ε. (Ο.Λ. ΠΑ. Α.Ε.).....	16
8. Παρατηρήσεις Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε. (Ο.Λ. ΗΓ. Α.Ε.).....	22
9. Σχόλια Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.).....	23
10. Σχόλια Οργανισμού Λιμένων Ν. Εύβοιας Α.Ε. (Ο.Λ. ΝΕ. Α.Ε.).....	25
11. Σχόλια Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.).....	27
12. Σχόλια Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νάξου (Δ.Λ.Τ. Νάξου).....	31
13. Σχόλια Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πύργου (Δ.Λ.Τ. Πύργου).....	33
14. Σχόλια Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας Κρήτης Α.Ε. (Α.Ν.Ε.Κ. Α.Ε.).....	35
15. Παρατηρήσεις Hellenic Environmental Center S.A. (H.E.C. S.A.).....	37
16. Απόψεις-Σχόλια-Παρατηρήσεις Environmental Protection Engineering S.A. (E.P.E. S.A.)...41	
17. Παρατηρήσεις Εναλλακτικής Διαχείρισης Αποβλήτων Λιπαντικών Ελαίων Α.Ε. (ΕΝ.ΔΙ.Α.Λ.Ε. Α.Ε.).....	48
18. Σχόλια ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ #1.....	50
19. Σχόλια ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ #2.....	54
20. Σχόλια ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ #3.....	58
21. Σχόλια ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ #4.....	68
22. Σχόλια ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ #5.....	78

## ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ) έλαβε γνώση της έναρξης της διαδικασίας διαβούλευσης για την υιοθέτηση προτύπων προσκλήσεων και προτύπων συμβάσεων που αφορούν την παραλαβή αποβλήτων από πλοία που μας γνωστοποιήσατε την 4η τρέχοντος μηνός.

Αποτελεί πάγια θέση του ΝΕΕ ό,τι 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.

Παραθέτοντας επιχειρήματα και παραδείγματα επιτυχούς λειτουργίας σε άλλα Ευρωπαϊκά κράτη, το ΝΕΕ από έτη έχει εισηγηθεί:

Την ελεύθερη επιλογή αναδόχου από την διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου, χωρίς την μεσολάβηση του όποιου λιμενικού φορέα.

Την ελεύθερη δραστηριοποίηση παρόχων υπηρεσιών αποκομιδής εφόσον διαθέτουν τις απαιτούμενες πιστοποιήσεις που προβλέπουν οι Εθνικοί, Κοινοτικοί κανονισμοί (Οδηγία 2000/59/EC) και η MARPOL.

Ο λιμενικός φορέας διαχείρισης να εισπράττει waste fee ως αποζημίωση για την εφαρμογή της διαδικασίας ειδοποιήσεων και του ηλεκτρονικού συστήματος, όπως προβλέπεται από το Port Waste Reception and Handling Plan του κάθε λιμενικού οργανισμού. Το ύψος το waste fee να καθορίζεται αυστηρά με το κριτήριο της ανταποδοτικότητας. Δεν νοείται λιμενικοί οργανισμοί, εκ των οποίων ορισμένοι έχουν χαρακτηριστεί eco ports, να αποκομίζουν οικονομικό όφελος για υπηρεσίες που δεν παρέχουν, πόσο μάλλον δε, όταν αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος.

Αναλυτικότερα οι απόψεις του ΝΕΕ έχουν διατυπωθεί με το από 6 Απριλίου 2015 έγγραφό μας προς την ΡΑΛ και τις οποίες συνεχίζουμε να στηρίζουμε.

Αναφορικά με το άρθρο 105 του Ν. 4507/2017, το ΝΕΕ και στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου στη Βουλή, είχε εκφράσει την αντίθεσή του και θεωρεί ό,τι το άρθρο αυτό χρήζει τροποποίησης.

## ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στο πλαίσιο της συμμετοχής του Ε.Β.Ε.Π. στη διαδικασία Δημόσιας Διαβούλευσης, την οποία έχει ενεργοποιήσει η Ρ.Α.Λ. (σχετικό γ. & δ.), σας υποβάλλω τις ακόλουθες παρατηρήσεις, τόσο για τη διαμόρφωση των θέσεων του Ε.Β.Ε.Π. όσο και για τη διατύπωση των προτάσεων της Κ.Ε.Ε.Ε., κατόπιν συνεννόησης με τη Διοίκηση της. Ειδικότερα:

Θεσμικό Πλαίσιο:

Η Ρ.Α.Λ. εκκινεί την παρούσα δημόσια διαβούλευση, ασκώντας την αρμοδιότητά της, σύμφωνα με το ν.4389/2016, όπως ισχύει.

Ως προς το περιεχόμενο της δημόσιας διαβούλευσης, οι προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος προσδιορίζονται από το ν.4504/2017, όπως τροποποιήθηκε με το ν.4597/2019.

Επισημάνσεις ως προς τα έντυπα (Σχέδια Προσκλήσεων - Σχέδια Συμβάσεων):

Στερεά Απόβλητα

Σχέδιο Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για Στερεά Απόβλητα:

Το Σχέδιο διαθέτει εκτενή και πλήρη καταγραφή του νομικού πλαισίου (Νομοθεσία, Προεδρικά Διατάγματα, Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις / Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίους και Αποφάσεις Ρ.Α.Λ.).

Η Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος προσδιορίζει τα στερεά μη επικίνδυνα απόβλητα σύμφωνα με το Παράρτημα V της ΔΣ Μαγροί, καθώς και θέτει ως επιδίωξη της Πρόσκλησης την κατάρτιση καταλόγου, πολλαπλών παρόχων υπηρεσιών, πενταετούς χρονικής διάρκειας.

Επιπρόσθετα, περιγράφονται, οι Κωδικοί ΕΚΑ ανά Παράρτημα της ΔΣ Μαγροί (άρθ. 2), οι Προθεσμίες Διαδικασίας (άρθ. 3), το Δικαίωμα Συμμετοχής (άρθ. 4), ο Αποκλεισμός Υποψηφίων (άρθ. 5), η Σύνταξη και Υποβολή Αιτήσεων (άρθ. 6), ο Φάκελος και το περιεχόμενο των Δικαιολογητικών Συμμετοχής (άρθ. 7), ο Φάκελος των Τεχνικών Προσφορών (άρθ. 8), ο Φάκελος Εγγυήσεων και Ασφαλιστηρίων Συμβολαίων (άρθ. 9), ο Φάκελος Δικαιολογητικών Κατακύρωσης (άρθ. 10), η Υπογραφή Σύμβασης - Τροποποίηση Όρων Σύμβασης (άρθ. 14), οι Υποχρεώσεις Παρόχου και Φορέα Διαχείρισης Λιμένα (άρθ. 15), η Καταγγελία Σύμβασης (άρθ. 16), οι Κυρώσεις (άρθ. 17), η δυνατότητα Εκχώρησης (άρθ. 18), η Επίλυση Διαφορών (άρθ. 20), καθώς και προδιαγράφονται σε τίτλους τα αντίστοιχα Παραρτήματα Ελάχιστων Απαιτήσεων Λιμένα (Παρ. Α'), Εγγυητικών Επιστολών (Παρ. Β'), Κατηγοριοποίησης Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου (Παρ. Γ'), Σύστημα Χρεώσεων - Τελών Φορέα Διαχείρισης Λιμένος και Τιμολογίων Παρόχου (Παρ. Δ'), Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων (Παρ. Ε'), Σχέδιο, ΤΕΥΔ (Παρ. ΣΤ'), Σύμβασης (Παρ. Ζ').

Σχέδιο Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Παραλαβής και Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου:

Το Σχέδιο ενσωματώνει το Αντικείμενο Σύμβασης (άρθ. 1), τη Διάρκεια Σύμβασης (άρθ. 2), το Σύστημα Χρεώσεων (άρθ. 3), οι Υποχρεώσεις Παρόχου και Φορέα Διαχείρισης Λιμένος (άρθ. 4), οι

Ποινικές Ρήτρες - Καταγγελία - Ευθύνη (άρθ. 8), τις Λοιπές Κυρώσεις (άρθ. 9), την Εκχώρηση (άρθ. 10), καθώς και τα προσαρτώμενα Παραρτήματα.

Ως προς το Σχέδιο Σύμβασης ενέχει πληρότητα σε σχέση με τα ζητούμενα στοιχεία της διαδικασίας Πρόσκλησης Ενδιαφέροντος.

#### Υγρά Απόβλητα

##### i) Σχέδιο Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για Υγρά Απόβλητα:

Το Σχέδιο διαθέτει εκτενή και πλήρη καταγραφή του νομικού πλαισίου (Νομοθεσία, Προεδρικά Διατάγματα, Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις / Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίους και Αποφάσεις Ρ.Α.Λ.).

Η Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος προσδιορίζει τα υγρά μη επικίνδυνα απόβλητα σύμφωνα με το Παράρτημα II και IV της ΔΣ Μαγροί, καθώς και θέτει ως επιδίωξη της Πρόσκλησης την κατάρτιση καταλόγου, πολλαπλών παρόχων υπηρεσιών, πενταετούς χρονικής διάρκειας.

Επιπρόσθετα, περιγράφονται, οι Κωδικοί ΕΚΑ ανά Παράρτημα (II & IV) της ΔΣ Μαγροί (άρθ. 2), οι Προθεσμίες Διαδικασίας (άρθ. 3), το Δικαίωμα Συμμετοχής (άρθ. 4), ο Αποκλεισμός Υποψηφίων (άρθ. 5), η Σύνταξη και Υποβολή Αιτήσεων (άρθ. 6), ο Φάκελος και το περιεχόμενο των Δικαιολογητικών Συμμετοχής (άρθ. 7), ο Φάκελος των Τεχνικών Προσφορών (άρθ. 8), ο Φάκελος Εγγυήσεων και Ασφαλιστηρίων Συμβολαίων (άρθ. 9), ο Φάκελος Δικαιολογητικών Κατακύρωσης (άρθ. 10), η Υπογραφή Σύμβασης - Τροποποίηση Όρων Σύμβασης (άρθ. 14), οι Υποχρεώσεις Παρόχου και Φορέα Διαχείρισης Λιμένα (άρθ. 15), η Καταγγελία Σύμβασης (άρθ. 16), οι Κυρώσεις (άρθ. 17), η δυνατότητα Εκχώρησης (άρθ. 18), η Επίλυση Διαφορών (άρθ. 20), καθώς και προδιαγράφονται σε τίτλους τα αντίστοιχα Παραρτήματα Ελάχιστων Απαιτήσεων Λιμένα (Παρ. Α'), Εγγυητικών Επιστολών (Παρ. Β'), Κατηγοριοποίησης Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου (Παρ. Γ'), Σύστημα Χρεώσεων - Τελών Φορέα Διαχείρισης Λιμένος και Τιμολογίων Παρόχου (Παρ. Δ'), Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων (Παρ. Ε'), Σχέδιο, ΤΕΥΔ (Παρ. ΣΤ'), Σύμβασης (Παρ. Ζ').

##### ii) Σχέδιο Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Παραλαβής και Διαχείρισης Υγρών Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου:

Το Σχέδιο ενσωματώνει το Αντικείμενο Σύμβασης (άρθ. 1), τη Διάρκεια Σύμβασης (άρθ. 2), το Σύστημα Χρεώσεων (άρθ. 3), τις Υποχρεώσεις Παρόχου και Φορέα Διαχείρισης Λιμένος (άρθ. 4), τις Ποινικές Ρήτρες - Καταγγελία - Ευθύνη (άρθ. 8), τις Λοιπές Κυρώσεις (άρθ. 9), την Εκχώρηση (άρθ. 10), καθώς και τα προσαρτώμενα Παραρτήματα.

Ως προς το Σχέδιο Σύμβασης ενέχει πληρότητα σε σχέση με τα ζητούμενα στοιχεία της διαδικασίας Πρόσκλησης Ενδιαφέροντος.

#### Επικίνδυνα Στερεά Απόβλητα

##### Σχέδιο Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για Επικίνδυνα Στερεά Απόβλητα:

Το Σχέδιο διαθέτει εκτενή και πλήρη καταγραφή του νομικού πλαισίου (Νομοθεσία, Προεδρικά Διατάγματα, Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις / Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίου και Αποφάσεις Ρ.Α.Λ.).

Η Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος προσδιορίζει τα επικίνδυνα στερεά απόβλητα σύμφωνα με το Παράρτημα Ι ή/και V της ΔΣ Μαγροί, καθώς και θέτει ως επιδίωξη της Πρόσκλησης την κατάρτιση καταλόγου, πολλαπλών παρόχων υπηρεσιών, πενταετούς χρονικής διάρκειας.

Επιπρόσθετα, περιγράφονται, οι Κωδικοί ΕΚΑ ανά Παράρτημα (Ι ή/και V) της ΔΣ Μαγροί (άρθ. 2), οι Προθεσμίες Διαδικασίας (άρθ. 3), το Δικαίωμα Συμμετοχής (άρθ. 4), ο Αποκλεισμός Υποψηφίων (άρθ. 5), η Σύνταξη και Υποβολή Αιτήσεων (άρθ. 6), ο Φάκελος και το περιεχόμενο των Δικαιολογητικών Συμμετοχής (άρθ. 7), ο Φάκελος των Τεχνικών Προσφορών (άρθ. 8), ο Φάκελος Εγγυήσεων και Ασφαλιστηρίων Συμβολαίων (άρθ. 9), ο Φάκελος Δικαιολογητικών Κατακύρωσης (άρθ. 10), η Υπογραφή Σύμβασης - Τροποποίηση Όρων Σύμβασης (άρθ. 14), οι Υποχρεώσεις Παρόχου και Φορέα Διαχείρισης Λιμένα (άρθ. 15), η Καταγγελία Σύμβασης (άρθ. 16), οι Κυρώσεις (άρθ. 17), η δυνατότητα Εκχώρησης (άρθ. 18), η Επίλυση Διαφορών (άρθ. 20), καθώς και προδιαγράφονται σε τίτλους τα αντίστοιχα Παραρτήματα Ελάχιστων Απαιτήσεων Λιμένα (Παρ. Α'), Εγγυητικών Επιστολών (Παρ. Β'), Κατηγοριοποίησης Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου (Παρ. Γ'), Σύστημα Χρεώσεων - Τελών Φορέα Διαχείρισης Λιμένος και Τιμολογίων Παρόχου (Παρ. Δ'), Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων (Παρ. Ε'), Σχέδιο, ΤΕΥΔ (Παρ. ΣΤ'), Σύμβασης (Παρ. Ζ').

Σχέδιο Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Παραλαβής και Διαχείρισης Επικίνδυνων Στερεών Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου:

Το Σχέδιο ενσωματώνει το Αντικείμενο Σύμβασης (άρθ. 1), τη Διάρκεια Σύμβασης (άρθ. 2), το Σύστημα Χρεώσεων (άρθ. 3), οι Υποχρεώσεις Παρόχου και Φορέα Διαχείρισης Λιμένος (άρθ. 4), οι Ποινικές Ρήτρες - Καταγγελία - Ευθύνη (άρθ. 8), τις Λοιπές Κυρώσεις (άρθ. 9), την Εκχώρηση (άρθ. 10), καθώς και τα προσαρτώμενα Παραρτήματα.

Ως προς το Σχέδιο Σύμβασης ενέχει πληρότητα σε σχέση με τα ζητούμενα στοιχεία της διαδικασίας Πρόσκλησης Ενδιαφέροντος.

#### Επικίνδυνα Υγρά Απόβλητα

i) Σχέδιο Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για Επικίνδυνα Υγρά Απόβλητα:

Το Σχέδιο διαθέτει εκτενή και πλήρη καταγραφή του νομικού πλαισίου (Νομοθεσία, Προεδρικά Διατάγματα, Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις / Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίου και Αποφάσεις Ρ.Α.Λ.).

Η Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος προσδιορίζει τα υγρά μη επικίνδυνα απόβλητα σύμφωνα με το Παράρτημα Ι ή/και ΙΙ της ΔΣ Μαγροί, καθώς και θέτει ως επιδίωξη της Πρόσκλησης την κατάρτιση καταλόγου, πολλαπλών παρόχων υπηρεσιών, πενταετούς χρονικής διάρκειας.

Επιπρόσθετα, περιγράφονται, οι Κωδικοί ΕΚΑ ανά Παράρτημα (Ι ή/και ΙΙ) της ΔΣ Μαγροί (άρθ. 2), οι Προθεσμίες Διαδικασίας (άρθ. 3), το Δικαίωμα Συμμετοχής (άρθ. 4), ο Αποκλεισμός Υποψηφίων (άρθ. 5), η Σύνταξη και Υποβολή Αιτήσεων (άρθ. 6), ο Φάκελος και το περιεχόμενο

των Δικαιολογητικών Συμμετοχής (άρθ. 7), ο Φάκελος των Τεχνικών Προσφορών (άρθ. 8), ο Φάκελος Εγγυήσεων και Ασφαλιστηρίων Συμβολαίων (άρθ. 9), ο Φάκελος Δικαιολογητικών Κατακύρωσης (άρθ. 10), η Υπογραφή Σύμβασης - Τροποποίηση Όρων Σύμβασης (άρθ. 14), οι Υποχρεώσεις Παρόχου και Φορέα Διαχείρισης Λιμένα (άρθ. 15), η Καταγγελία Σύμβασης (άρθ. 16), οι Κυρώσεις (άρθ. 17), η δυνατότητα Εκχώρησης (άρθ. 18), η Επίλυση Διαφορών (άρθ. 20), καθώς και προδιαγράφονται σε τίτλους τα αντίστοιχα Παραρτήματα Ελάχιστων Απαιτήσεων Λιμένα (Παρ. Α'), Εγγυητικών Επιστολών (Παρ. Β'), Κατηγοριοποίησης Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου (Παρ. Γ'), Σύστημα Χρεώσεων - Τελών Φορέα Διαχείρισης Λιμένος και Τιμολογίων Παρόχου (Παρ. Δ'), Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων (Παρ. Ε'), Σχέδιο, ΤΕΥΔ (Παρ. ΣΤ'), Σύμβασης (Παρ. Ζ').

ii) Σχέδιο Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Παραλαβής και Διαχείρισης Επικίνδυνων Υγρών Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου:

Το Σχέδιο ενσωματώνει το Αντικείμενο Σύμβασης (άρθ. 1), τη Διάρκεια Σύμβασης (άρθ. 2), το Σύστημα Χρεώσεων (άρθ. 3), τις Υποχρεώσεις Παρόχου και Φορέα Διαχείρισης Λιμένος (άρθ. 4), τις Ποινικές Ρήτρες - Καταγγελία - Ευθύνη (άρθ. 8), τις Λουπές Κυρώσεις (άρθ. 9), την Εκχώρηση (άρθ. 10), καθώς και τα προσαρτώμενα Παραρτήματα.

Ως προς το Σχέδιο Σύμβασης ενέχει πληρότητα σε σχέση με τα ζητούμενα στοιχεία της διαδικασίας Πρόσκλησης Ενδιαφέροντος.

Επισημάνσεις / Παρατηρήσεις:

Η ενέργεια της Ρ.Α.Λ. να προβεί σε Δημόσια Διαβούλευση είναι συνυφασμένη με το πνεύμα του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, L/57/03.03.2017).

Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 έχει ήδη τεθεί σε ισχύ, από τις 24.03.2019 και δεσμεύει τα κράτη μέλη και τις εμπλεκόμενες αρχές.

Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θα πρέπει ιδίως να διαβουλευτεί με τους χρήστες του λιμένα και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με σχέδια ανάπτυξης του και να προσδιορίζονται τα σημαντικά ζητήματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του (Κανονισμός 2017/352, άρθ. 15: «Διαβούλευση με χρήστες του λιμένα και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς»).

Σημειώνεται ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες συνήφθησαν πριν από τις 15.02.2017 και είναι ορισμένου χρόνου, ενώ οι συμβάσεις που συνήφθησαν πριν από τις 15.02.2017 και είναι αορίστου χρόνου ή έχουν παρόμοια αποτελέσματα, θα πρέπει να τροποποιηθούν και να συμμορφώνονται με τον σε ισχύ Κανονισμό έως την 01.07.2025 (Κανονισμός 2017/352, άρθ. 21: «Μεταβατικά μέτρα»).

Εξίσου σημαντική είναι η εποπτεία της ενημέρωσης σχεδίων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων -δημόσιων και ιδιωτικών φορέων διαχείρισης λιμένων- και συνακόλουθα της παραγωγής των Προσλήσεων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, με την τήρηση των προθεσμιών του

άρθ. 105, του ν.4504/2017, ως και με τη διεξαγωγή προκαταρκτικών διαβουλεύσεων, σύμφωνα με τα άρθ. 46-47, του ν.4412/2016, όπως ισχύει.



## ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΣΕΕΝ)

Μία γενική παρατήρηση: το άρθρο 105 του ν. 4504/2017 εξομοιώνει ως προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον νόμο τους δημόσιους με τους ιδιωτικούς ΔΦΛ, συνεπώς το κείμενο πρέπει να αναφέρει «Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί ΔΦΛ».

Κατά τα λοιπά:

**1.** Τα παραρτήματα της διεθνούς σύμβασης ΜΑΡΠΟΛ είναι μεν σωστά, αλλά οι περιγραφές ΕΚΑ και η αντιστοίχισή τους με τα παραρτήματα είναι κάτι που αποτελεί συγκεκριμένο αντικείμενο του εκάστοτε σχεδίου αποβλήτων πλοίων και όχι των προτύπων. Επιπροσθέτως, τα πρότυπα σύμβασης πρέπει να στηρίζονται σε πραγματικά απολογιστικά στοιχεία, δηλαδή τα πλοία που συνήθως καταπλέουν.

**2.** Όσον αφορά τη 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.

**3.** Όσον αφορά τη φράση “Οι προαναφερόμενες ποσότητες αποτελούν ιστορικά απολογιστικά στοιχεία, είναι μη δεσμευτικές - ενδεικτικές και ο πάροχος αναλαμβάνει πλήρως τον κίνδυνο της ζήτησης για τις προς παροχή υπηρεσίες», θα έπρεπε να έχουν τεθεί στήλες ποσοτήτων με ιστορικά στατιστικά, αυτά που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αποβλήτων πλοίων.

**4.** Από το σχέδιο πρότυπης σύμβασης λείπει η φράση «Ο β συμβαλλόμενος με την επωνυμία ..... με την έναρξη της σύμβασης λαμβάνει διαπίστευση δραστηριοποίησης στο λιμένα αρμοδιότητας ΦΔΛ ..... και εγγράφεται στον κατάλογο πολλαπλών παρόχων».

**5.** 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.

**6.** 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.

**7.** Στο σχέδιο πρότυπης σύμβασης υπάρχουν δύο ρήτρες με το ίδιο περιεχόμενο:

«3.2 Τα ισχύοντα σταθερά τέλη (που αποδίδονται ανεξαρτήτως αν το πλοίο παραδώσει απόβλητα) επιβάλλονται και καταβάλλονται απευθείας προς τον ΦΔΛ, ο οποίος παρακρατά το 25% και αποδίδει το υπόλοιπο 75% στον Πάροχο με τον οποίον συνδέεται συμβατικά το πλοίο, σε μηνιαία βάση. Από την πρώτη του επόμενου ημερολογιακού μηνός εντός του οποίου έγινε είσπραξη από τον ΦΔΛ εφόσον δεν αποδοθούν στον Πάροχο το αντίστοιχο ποσοστό, αυτό βαρύνεται με τον νόμιμο τόκο υπερημερίας».

3.5. Ο Πάροχος διατηρεί το δικαίωμα να τιμολογήσει και να εισπράξει ποσό έως το 75% του συνόλου: α) της ονομαστικής αξίας των ισχυόντων τιμολογίων του ΦΔΛ ανά τύπο πλοίου και ποσότητα παραδεδομένων αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου και β) του αποδιδόμενου σε αυτόν ποσοστού της παραγράφου 3.2. Το υπόλοιπο 25% του συνόλου: γ) της τελικής, μετά τις τυχόν εκπτώσεις, αξίας των τιμολογίων εκ των παραδιδόμενων αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου και δ) του υπολοίπου που προκύπτει από την εκκαθάριση αποδίδεται στον ΦΔΛ, σε μηνιαία βάση, διαφορετικά βαρύνεται με το νόμιμο τόκο υπερημερίας κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 3.2».

Οι ρήτρες αυτές αποτελούν παρέμβαση της ΡΑΛ στη μεθοδολογία και στρατηγική των χρεώσεων τελών των λιμένων. Το σημαντικότερο, επιτρέπει την εναρμονισμένη εμπορική πολιτική μεταξύ των ΦΔΛ, διότι όλοι οι λιμένες θα εισπράττουν το ίδιο ποσοστό, πράγμα που απαγορεύεται αυστηρά, διότι μειώνει τον διαλιμενικό ανταγωνισμό.

Εκτός αυτού η ΡΑΛ δεν έχει στοιχεία για το πόσο στοιχίζει αυτή η διαθεσιμότητα της υπηρεσίας στο λιμάνι, ούτε πόσο κέρδος επιθυμεί να αποκομίσει (αν υποθεθεί ότι είναι Θεμιτό).

Άποψή μας είναι ότι πρέπει να τεθεί μόνο ανώτατο όριο το οποίο δεν θα μπορεί να ξεπερνάει το 10% (αντί 25%), που είναι κατά την εκτίμησή μας το μέσο ποσοστό το οποίο εισπράττουν σήμερα οι Οργανισμοί Λιμένων.

**8.** 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.

**9.** Σχετικά με το σημείο “4.10) Ο Πάροχος υποχρεούται κατά τη διάρκεια της σύμβασης να ακολουθεί τις οδηγίες και τις υποδείξεις του ΦΔΛ”, αυτό επιτρέπεται. ΕΦΟΣΟΝ ΑΥΤΕΣ ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΝΟΜΕΣ

**10.** Σχετικά με το σημείο 8.3) “ο ΦΔΛ δύναται ιδίως να προβεί σε μονομερή λύση της Σύμβασης εφόσον συντρέχουν οι προβλεπόμενες από το άρθρο 133 του ν. 4412/2016 προϋποθέσεις καθώς και σε κήρυξη του Παρόχου ως έκπτωτου, εφόσον συντρέχουν τα προβλεπόμενα στο άρθρο 203 του ν. 4412/2016|. ΑΥΤΟ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΙΣΧΥΕΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΦΔΛ.

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

### I. Γενικές Επισημάνσεις

Όπως γνωρίζετε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/352 ρυθμίζονται βασικά θέματα, όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, με τη καθιέρωση σαφούς πλαισίου διατάξεων διαφανών, δικαίων και χωρίς διακρίσεις.

Ο προαναφερθείς λοιπόν Κανονισμός πρέπει πιστά να τηρηθεί στο πνεύμα και γράμμα του σε ανάλογες περιπτώσεις και να προβλεφθούν στην σχετική διαδικασία (πρόσκληση ενδιαφέροντος – Σύμβαση) ευεργετικές σαφείς διατάξεις του για τα πλοία της “shortsea” ναυτιλίας, που πραγματοποιούν συχνούς και τακτικούς καταπόλους στα περισσότερα λιμάνια της Χώρας, δραστηριοποιούμενα στις εσωτερικές μεταφορές (προοίμιο πργ (49) (52) του Κανονισμού, κλπ).

### II. Ειδικές Επισημάνσεις

Τόσο η «Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος» αλλά όσο και η «Πρότυπη Σύμβαση παροχής υπηρεσιών», ως έχουν καταρτιστεί, αποτελούν αναμφίβολα χρήσιμα βοηθητικά κείμενα, που σε ανάλογες περιπτώσεις θα αποτελέσουν την ενιαία βάση χρήσης και εφαρμογής από τους κατά περίπτωση Φορείς Διαχείρισης Λιμένων (Φ.Δ.Λ).

Ανεξάρτητα των ανωτέρω, επί των κειμένων αυτών, σημειώνουμε κατά περίπτωση τα ακόλουθα:

#### I. Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος

##### Άρθρο 4

Στην πργ 1 του άρθρου 105 του Ν. 4504/17 γίνεται σαφής αναφορά στην παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων, που προέρχονται από πλοία, από φυσικά και νομικά πρόσωπα εγγεγραμμένα στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων (Η.Μ.Α.)

Αντίστοιχη διάταξη προβλέπεται στην πργ 4.1 του άρθρου 4 - Δικαίωμα Συμμετοχής της πρόσκλησης.

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.

Στο τελευταίο εδάφιο της προαναφερθείσας παραγράφου γίνεται αναφορά σε «προσωρινές συμπράξεις», χωρίς νομική ή άλλη εταιρική μορφή ή οντότητα.

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.

Επόμενο θα είναι, να επακολουθήσουν ενστάσεις και προσφυγές με όλες τις δυσμενείς περαιτέρω συνέπειες για τον οικείο Φ.Δ.Λ.

#### Άρθρο 11 – Διαδικασία εξέτασης αιτήσεων

Ο τρόπος αξιολόγησης των αιτήσεων και προσφορών (άρθρο 11) είναι τελείως διαφορετικός από την συνήθη πρακτική σε ανάλογες περιπτώσεις, αφού οι «πάροχοι» δεν θα αναδεικνύονται ανάλογα με την «Ανοιγμένη Τιμή», που προκύπτει από την αξιολόγηση των τεχνικών και οικονομικών προσφορών τους αντίστοιχα.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση, όπως διαφαίνεται, η Επιτροπή αξιολόγησης διαπιστώνει, εάν ο κάθε ενδιαφερόμενος /οι πάροχος/οι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις, σύμφωνα με τις τεχνικές και οικονομικές προσφορές που καταθέτουν και δεν προβαίνει σε άλλη ενέργεια.

Η Επιτροπή που συντάσσει στην συνέχεια πρακτικό και εισηγείται σχετικά (πργ. 11.3), εγκρίνεται αυτό από το οικείο Φ.Δ.Λ. και κοινοποιείται σε κάθε «προσφέροντα».

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 (εξοπλισμό, προσωπικό και μέσα, κλπ), που κάθε «πάροχος» διαθέτει και ανάλογα, να συνεκτιμούν και να επιλέγουν.

## II. Πρότυπη Σύμβαση παροχής Υπηρεσιών

Βασικός σκοπός της Σύμβασης πρέπει να είναι:

- Η ανάδειξη των “παρόχων” που διαθέτουν τα κατάλληλα μέσα, προσωπικό και εξοπλισμό.
- Η άμεση και χωρίς προβλήματα, αλλά και πρόσθετες επιβαρύνσεις των χρηστών λιμένος και
- Η συνεχής βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, ώστε τα Ελληνικά λιμάνια να καταστούν λιμένες υποδοχής (home port) και όχι λιμένες αποτροπής και δυσφήμισης της Χώρας.

Στα πλαίσια των δεδομένων αυτών, και μελετώντας το κείμενο της σχετικής Σύμβασης, σημειώνουμε τα ακόλουθα:

#### Άρθρο 1

Πργ. 1.6): Ο πάροχος συμβάλλεται με τους χρήστες του λιμένα με σύμβαση ορισμένου χρόνου (ενός έτους) για την παροχή των ανωτέρω υπηρεσιών. Ο χρήστης θα πρέπει, να είναι κατά βάση ελεύθερος και κατά περίπτωση να μπορεί να συμβάλλεται με τον εκάστοτε πάροχο.

Εάν από την συναλλαγή που θα έχει, αλλά και από τα πλοία που διαθέτει, αλλά και τους κατάπλους που αυτά θα πραγματοποιούν σε συγκεκριμένο λιμένα, επιθυμεί την σύναψη σύμβασης ορισμένου χρόνου (χωρίς να προσδιορίζεται ο χρόνος), βεβαίως είναι θετικό και θα πρέπει να επαφίεται στον χρήστη η αξιοποίηση ή όχι του συγκεκριμένου δικαιώματος.

## Άρθρο 2

Πργ 3.1) Στην προαναφερθείσα πργ και μετά τις λέξεις «υγιούς ενδολιμενικού ανταγωνισμού», να προστεθεί το ακόλουθο κείμενο:

« Σε αντίστοιχες εκπτώσεις προβαίνει ο «πάροχος» και για τα πλοία εκείνα, που πραγματοποιούν συχνούς και τακτικούς καταπόλους στον οικείο λιμένα».

Σημειώνεται άλλωστε, ότι η υποχρέωση αυτή είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της πργ. 49 του προοιμίου του Κανονισμού ΕΕ 2017/352 και πρέπει να είναι σαφής και χωρίς παρερμηνείες.

Πργ. 3.2) Εάν τα «ισχύοντα σταθερά τέλη» συνεχίσουν, να επιβάλλονται και καταβάλλονται στον Φ.Δ.Λ., χωρίς να γίνεται κάποια διαφορετική μεταχείριση των πλοίων, που καταπλέουν “TRANZIT” στο αγκυροβόλιο λιμένα και μάλιστα, όταν αυτά δεν παραδίδουν απόβλητα, αφού διαθέτουν, βεβαιωμένα, ικανούς αποθηκευτικούς χώρους, τα Ελληνικά λιμάνια, αντί “home port” θα γίνουν τελικά «λιμάνια αποτροπής», με όλες τις συναφείς συνέπειες για την οικονομία και απασχόληση εταιρειών και εργαζομένων.

Άλλωστε το ποσοστό που αποδίδεται στον οικείο Φ.Δ.Λ. από το σταθερό τέλος είναι σημαντικά μικρό (25%), ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό (75%) λαμβάνει ο «πάροχος», χωρίς καν να προσφέρει την ελάχιστη υπηρεσία στα συγκεκριμένα διερχόμενα πλοία.

Πλέον αυτού, οσάκις τα όποια πλοία παραδίδουν φορτία αποβλήτων επιπλέον του «σταθερού τέλους», επιβαρύνονται και με τις προβλεπόμενες χρεώσεις.

## Άρθρο 4. Υποχρεώσεις παρόχων και Φ.Δ.Λ.

Πργ 4.3) Στην πργ αυτή, αναμφίβολα γίνεται αναφορά στην υποχρέωση παραλαβής των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, χωρίς «καθυστέρηση στα πλοία».

Σε περίπτωση αδικαιολόγητης καθυστέρησης, το θέμα αντιπαρέρχεται, χωρίς να γίνεται καμιά αναφορά σε διοικητικές ή άλλες κυρώσεις, που ο «πάροχος» πρέπει να υπόκειται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 της 8111.1/41/2009 ΚΥΑ.

Προς τούτο, στην οικεία παράγραφο, εισηγούμεθα , να προβλεφθεί η δυνατότητα επιβολής από Φ.Δ.Λ. κυρώσεων, σε περίπτωση αδικαιολόγητων και πέραν της ανωτέρας βίας περιπτώσεων, καθυστέρησης του «παρόχου».

## Άρθρο 10. Εκχώρηση

Πρέπει να είναι σαφές, ότι μετά την κατακύρωση και υπογραφή της οικείας σύμβασης, δεν γίνεται καμιά εκχώρηση ή μεταβίβαση της σύμβασης ή μέρος της και μέχρι την ολοκλήρωση λήξης του χρόνου ισχύος (5 έτη).

Επίσης, ο Φ.Δ.Λ. δεν θα πρέπει σε καμιά περίπτωση, να έχει το δικαίωμα, αφού ενημερωθεί από τον οικείο «πάροχο», να συναινεί σχετικά, εκτός εάν συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας (άρθρο 12).

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.ΠΕ.)

Σε συνέχεια των (1) και (2) ανωτέρω σχετικών σας παραθέτουμε τα σχόλιά μας για την διαβούλευση επί των προτύπων του α. 105 του Ν. 4504/2017:

1) Στην παρ. 3.2 των προτύπων συμβάσεων γίνεται η εξής αναφορά «Τα ισχύοντα σταθερά τέλη (που αποδίδονται ανεξαρτήτως αν το πλοίο παραδώσει απόβλητα) επιβάλλονται και καταβάλλονται απευθείας προς τον ΦΔΛ, ο οποίος παρακρατά το 25% και αποδίδει το υπόλοιπο 75% στον Πάροχο με τον οποίον συνδέεται συμβατικά το πλοίο, σε μηνιαία βάση. Από την πρώτη του επομένου ημερολογιακού μηνός εντός του οποίου έγινε είσπραξη από τον ΦΔΛ εφόσον δεν αποδοθούν στον Πάροχο το αντίστοιχο ποσοστό, αυτό βαρύνεται με τον νόμιμο τόκο υπερημερίας».

Δεν είναι ορθό να καθορίζεται ίδιο ποσοστό για όλους τους λιμένες όταν κάθε Φορέας Διαχείρισης Λιμένα έχει τα δικά του κόστη, ανάγκες, τιμολογιακή πολιτική, λειτουργικά κόστη κλπ. Ο κάθε Φορέας Διαχείρισης Λιμένα θα πρέπει να ορίζει την πολιτική κάλυψης του κόστους έχοντας προβεί σε πλήρη μελέτη. Όπως η τιμολογιακή πολιτική (τέλη και τιμολόγια) διαφοροποιείται από λιμένα σε λιμένα αντίστοιχα και το παρακρατούμενο από κάθε ΦΔΛ ποσοστό δεν μπορεί να είναι ούτε όμοιο για όλους τους λιμένες αλλά ούτε και εκ των προτέρων ορισμένο από τα πρότυπα.

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 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.

Σκοπός της διαβούλευσης πρέπει να είναι η προστασία του περιβάλλοντος, ο υγιής ανταγωνισμός, η ίση μεταχείριση των ενδιαφερομένων καθώς και η πλήρης εναρμόνιση και ενσωμάτωση της εθνικής και ενωσιακής Νομοθεσίας, στόχοι οι οποίοι πρέπει να προστατεύονται και από τα τελικά τεύχη της ΡΑΛ. Επιπλέον, οι διατάξεις των τευχών δεν πρέπει να αντίκεινται στις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας (ΕΕ Κανονισμός 352/2017, και των Οδηγιών 2014/25/ΕΕ, 2014/24/ΕΕ – αν πρόκειται πράγματι για δημόσιες συμβάσεις).

Ως Σύνδεσμος με κύριο μέλημα την προστασία του περιβάλλοντος θεωρούμε ότι η υπηρεσία αυτή αποτελεί έργο ύψιστης περιβαλλοντικής σημασίας και μέριμνα της ΡΑΛ να είναι η εκτέλεση της υπηρεσίας εφαρμόζοντας πλήρως της διατάξεις της Εθνικής, Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας, και διασφαλίζοντας τον ελεύθερο ανταγωνισμό.

## ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΩΡΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ

Ως Σύλλογος Ναυτικών Πρακτόρων του Λιμένος Πατρών καταθέτουμε προς την υπηρεσία σας τις προτάσεις μας για την διαβούλευση του άρθρου 105 ν.4504/2017

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			Είδος Προσκλήσεων που αφορά η παρατήρηση			
α/α	Παραπομπή	Περιγραφή	Πρόσκληση υγρών	Πρόσκληση Υγρών επικινδύνων	Πρόσκληση στερεών	Πρόσκληση Στερεών επικινδύνων
1	Γενικά (i)	Η παρ. 10Α του Άρθρου 105 του ν.4504/2017, προβλέπει ρητά την ανάδειξη ΕΝΟΣ παρόχου ανά κατηγορία επικίνδυνων αποβλήτων (υγρά, στερεά). Ως εκ τούτου, δέον να προσαρμοστούν ανάλογα όλες οι αναφορές που παραπέμπουν σε κατάλογο πολλαπλών παρόχων από τις σχετικές Προσκλήσεις. Κατά συνέπεια, προτείνεται η συμπερίληψη ρητής αναφοράς ότι κατά την αξιολόγηση των προσφερόντων, εφόσον αυτοί είναι πλέον του ενός (1), ανάδοχος αναδεικνύεται ο προσφέρων τις χαμηλότερες τιμές για το εκτιμώμενο συνολικό κόστος παροχής της υπηρεσίας (Άρθρο 8, παρ. 3β της ΚΥΑ)		<b>X</b>		<b>X</b>
2	Γενικά (ii)	Διαπιστώνεται ασάφεια η οποία δημιουργεί σύγχυση, μεταξύ από τη μια της πρόβλεψης της παρ. 19 του Άρθρου 105, όπως αυτή αποτυπώνεται στην παρ. 15.1 των προσκλήσεων (αναγραφή στο έντυπο αναγγελίας του αναδόχου που θα εκτελέσει την περισυλλογή των αποβλήτων) και της πρόνοιας αφενός της παρ. 15.2, σύμφωνα με την οποία ο πάροχος καλείται να καταρτίσει μονοετείς Συμβάσεις με τους χρήστες που εξυπηρετεί (;) (εάν δεσμεύεται να τους εξυπηρετεί προς τι η αναγγελία σε κάθε κατάπλου;), και αφετέρου της διαφαινόμενης δυνατότητας του παρόχου να ακολουθεί περαιτέρω εκπαιδευτικές πολιτικές κατά την 5ετή διάρκεια της δραστηριοποίησής του	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
3	Γενικά (iii)	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.	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Παρατηρήσεις επί των υποδειγμάτων των Προσκλήσεων			Είδος Προσκλήσεων που αφορά η παρατήρηση			
α/α	Παραπομπή	Περιγραφή	Πρόσκληση υγρών	Πρόσκληση Υγρών επικινδύνων	Πρόσκληση στερεών	Πρόσκληση Στερεών επικινδύνων
4	Άρθρο 2 (i)	Προτείνεται στο Άρθρο 2 να καταχωρούνται μόνο οι κωδικοί αποβλήτων που παρουσιάζουν απολογιστική κίνηση στον εκάστοτε Λιμένα που διενεργεί την Πρόσκληση	X	X	X	X
5	Άρθρο 2 (ii)	Ως απόρροια της αμέσως προηγούμενης παρατήρησης, τι συμβαίνει στην περίπτωση που οι αναγραφόμενοι στο υπόδειγμα κωδικοί ΕΚΑ των αποβλήτων ΔΕΝ διακινούνται ΚΑΘΟΛΟΥ στον Λιμένα; Μήπως παρέλκει η διενέργεια Πρόσκλησης για την συγκεκριμένη κατηγορία αποβλήτων; (για παράδειγμα στον Λιμένα μας δεν παρουσιάζουν απολογιστική κίνηση οι κωδικοί ΕΚΑ των (απλών) υγρών αποβλήτων)	X			
6	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.	X	X	X	X
7	Άρθρο 9.2	Κατά την πάγια νομολογία περί Δημοσίων Συμβάσεων, το ύψος των εγγυητικών επιστολών καλής λειτουργίας και καλής εκτέλεσης, ορίζεται ποσοστιαία σε συσχέτιση με το οικονομικό αντικείμενο της προκηρυσσόμενης Σύμβασης. Υπό αυτήν τη έννοια, ο υπολογισμός των εγγυήσεων της παρούσας θα πρέπει να αναφέρεται στο σύνολο του κύκλου εργασιών της παρεχόμενης υπηρεσίας, στο μέτρο που το Άρθρο 8 της υπ' όψιν ΚΥΑ, αναφέρεται εκτός από τέλη, που καταβάλλονται απευθείας στον ΦΔΛ και αποτελούν το μικρότερο μέρος του κύκλου εργασιών της υπηρεσίας και σε κόστος που δεν καλύπτεται από τα τέλη και το οποίο τιμολογείται απευθείας από τους παρόχους προς τα πλοία. Προτείνεται διευκρινιστική προσθήκη, ότι με τον όρο σύνολο τελών του Άρθρου 8 της ΚΥΑ, εννοείται ο κύκλος εργασιών του έργου, ήτοι το άθροισμα τελών και απευθείας τιμολογήσεων των παρόχων, για τις υπ' όψιν (ετήσιες ή πενταετείς αντίστοιχα), χρονικές περιόδους αναφοράς	X	X	X	X

Παρατηρήσεις επί των υποδειγμάτων των Προσκλήσεων			Είδος Προσκλήσεων που αφορά η παρατήρηση			
α/α	Παραπομπή	Περιγραφή	Πρόσκληση υγρών	Πρόσκληση Υγρών επικινδύνων	Πρόσκληση στερεών	Πρόσκληση Στερεών επικινδύνων
8	Άρθρο 15.4	Προτείνεται διευκρινιστική προσθήκη στο πρώτο εδάφιο, ότι η υποχρέωση του αναδόχου για διαχωρισμένη παραλαβή ισχύει με την προϋπόθεση ότι το πλοίο διαθέτει και λειτουργεί διεργασίες διαχωρισμού επί του πλοίου και ότι παραδίδει το απόβλητά του ήδη διαχωρισμένα (όπως αναφέρεται στην αιτιολογική τεκμηρίωση του Άρθρου 4 της Οδηγίας 2018/0012 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την παράδοση και παραλαβή αποβλήτων στους Λιμένες).	X	X	X	X
9	Άρθρο 16	Προτείνεται η τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου, με την προσθήκη ανάλογης διατύπωσης με αυτή της σχετικής πρόβλεψης του Άρθρου 8.4 του προτύπου τεύχους των Συμβάσεων, ώστε αφενός να διασφαλίζεται ο ΦΔΛ σε περίπτωση δικαιολογημένων καταγγελιών ή απαιτήσεων αποζημιώσεων που οφείλονται σε πλημμελή παροχή υπηρεσιών εκ μέρους του παρόχου και αφετέρου να εναρμονίζεται το περιεχόμενο της Πρόσκλησης και της Σύμβασης ως τμημάτων της αυτής προκηρυσσόμενης ενέργειας.	X	X	X	X
10	Παρά- ρτημα 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 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)	X	X	X	X

Παρατηρήσεις επί των υποδειγμάτων των Συμβάσεων			Είδος Προσκλήσεων που αφορά η παρατήρηση			
α/α	Παραπομπή	Περιγραφή	Πρόσκληση υγρών	Πρόσκληση Υγρών επικινδύνων	Πρόσκληση στερεών	Πρόσκληση Στερεών επικινδύνων
1	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.		X		X
2	Γενικά (ii)	Διαπιστώνεται ασάφεια η οποία δημιουργεί σύγχυση, μεταξύ της πρόβλεψης από τη μια της παρ. 19 του Άρθρου 105, όπως αυτή αποτυπώνεται στην παρ. 4.1 των Συμβάσεων (αναγραφή στο έντυπο αναγγελίας του αναδόχου που θα εκτελέσει την περισυλλογή των αποβλήτων) και της πρόνοιας αφενός της παρ. 1.6, σύμφωνα με την οποία ο πάροχος καλείται να καταρτίσει μονοετείς Συμβάσεις με τους χρήστες που εξυπηρετεί (;) (εάν δεσμεύεται να τους εξυπηρετεί προς τι η αναγγελία σε κάθε κατάπλου;), και αφετέρου της διαφαινόμενης δυνατότητας του παρόχου να ακολουθεί περαιτέρω εκπτώτικες πολιτικές κατά την 5ετή διάρκεια της δραστηριοποίησής του (Άρθρο 3. 1, εδαφ. 3)	X	X	X	X
3	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 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.	X	X	X	X

Παρατηρήσεις επί των υποδειγμάτων των Συμβάσεων			Είδος Προσκλήσεων που αφορά η παρατήρηση			
α/α	Παραπομπή	Περιγραφή	Πρόσκληση υγρών	Πρόσκληση Υγρών επικινδύνων	Πρόσκληση στερεών	Πρόσκληση Στερεών επικινδύνων
4	Άρθρο 3.1	Θεωρούμε ότι η στάθμιση του σημείου πάνω από το οποίο μια χορηγούμενη 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 ανταπαιτήσεων από τέλη και πρόσθετες χρεώσεις, ήτοι εάν αυτή θα γίνεται επί των ανώτατων τιμών που προσέφεραν οι πάροχοι, ή όχι.	X	X	X	X
5	Άρθρο 3.5	Προτείνεται η οικονομική απαίτηση του ΦΔΛ από τον πάροχο για καταβολή του 25% των πρόσθετων χρεώσεων 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	X	X	X	X
6	Άρθρο 4.3	Προτείνεται διευκρινιστική προσθήκη στο πρώτο εδάφιο, ότι η υποχρέωση του αναδόχου για διαχωρισμένη παραλαβή ισχύει με την προϋπόθεση ότι το πλοίο διαθέτει και λειτουργεί διεργασίες διαχωρισμού επί του πλοίου και ότι παραδίδει τα απόβλητά του ήδη διαχωρισμένα (όπως αναφέρεται στην αιτιολογική τεκμηρίωση του Άρθρου 4 της Οδηγίας 2018/0012 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την παράδοση και παραλαβή αποβλήτων στους λιμένες).	X	X	X	X
7	Άρθρο 6.1	Κατά την πάγια νομολογία περί Δημοσίων Συμβάσεων, το ύψος των εγγυητικών επιστολών καλής λειτουργίας και καλής εκτέλεσης, ορίζεται ποσοστιαία σε συσχέτιση με το οικονομικό αντικείμενο της προκηρυσσόμενης Σύμβασης. Υπό αυτήν τη έννοια, ο υπολογισμός των εγγυήσεων της παρούσας θα πρέπει να αναφέρεται στο σύνολο του κύκλου εργασιών της παρεχόμενης υπηρεσίας, στο μέτρο που το Άρθρο 8 της υπ' όψιν ΚΥΑ, αναφέρεται - εκτός από τέλη, που καταβάλλονται απευθείας στον ΦΔΛ και αποτελούν το μικρότερο μέρος του κύκλου εργασιών της υπηρεσίας - και σε κόστος που δεν καλύπτεται από τα τέλη και το οποίο τιμολογείται απευθείας από τους παρόχους προς τα πλοία. Προτείνεται διευκρινιστική προσθήκη, ότι με τον όρο σύνολο τελών του Άρθρου 8 της ΚΥΑ, εννοείται ο κύκλος εργασιών του έργου, ήτοι το άθροισμα τελών και απευθείας	X	X	X	X

		τιμολογήσεων των παρόχων, για τις υπ' όψιν (ετήσιες ή πενταετείς αντίστοιχα), χρονικές περιόδους αναφοράς				
--	--	---	--	--	--	--

## **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.
- 2.** Πώς θα καθοριστούν τα τέλη του Φορέα διοίκησης και τα τιμολόγια του παρόχου; Θα συνεχίσουν να ισχύουν τα υφιστάμενα τέλη που έχουν εγκριθεί με σχετική ΥΑ ή θα υπάρξει νέα Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Φορέα πριν την ανάρτηση της πρόσκλησης; Για τις ανώτερες τιμές τιμολογίων κάθε παρόχου, θα προηγηθεί διαβούλευση του Φορέα με κάθε πάροχο;
- 3.** Το ποσοστό παρακράτησης 25% του ΦΔΛ δεν αναφέρεται στα πρότυπες προσκλήσεις αλλά μόνο στις συμβάσεις.
- 4.** Όπως αναφέρεται στις πρότυπες προσκλήσεις, κάθε ΦΔΛ θα έχει τη δυνατότητα να περιγράψει τον προτεινόμενο εξοπλισμό και τα τεχνικά χαρακτηριστικά και ικανότητα ανταπόκρισης κάθε παρόχου, ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες του λιμένα του;

## 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.
2. Η διαδικασία ξεκινά με διαβούλευση σύμφωνα με την παρ. 28 του Άρθ. 105 του Ν. 4504/2017.
3. Θα συνεχίζεται με την πρόσκληση ενδιαφέροντος.
4. Θα ολοκληρώνεται με την υπογραφή της Σύμβασης.

Θα διενεργηθούν 4 διαφορετικές διαδικασίες: Στερεά μη επικίνδυνα, στερεά επικίνδυνα, υγρά μη επικίνδυνα, & υγρά επικίνδυνα απόβλητα.

Σκοπός είναι η κατάρτιση τιμοκαταλόγου πολλαπλών παροχών.

- Ο πάροχος (Ανάδοχος) συμβάλλεται με τους χρήστες του Λιμένα (πλοία) με Σύμβαση ορισμένου χρόνου (ενός έτους) για την παροχή των υπηρεσιών.
- Η Σύμβαση που υπογράφει ο πάροχος με τον Οργανισμό διαρκεί πέντε (5) έτη.
- Δεν βρίσκω να γίνεται αναφορά αν ο πάροχος θα πρέπει να υποβάλλει στον Οργανισμό τις Συμβάσεις κάθε έτους. Δεν θα πρέπει να υπάρχει κάποιος έλεγχος από τον Φορέα Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμένα;

Στη Σύμβαση που θα υπογράφεται με τον πάροχο θα προσαρτώνται τα ισχύοντα τέλη και ονομαστικά τιμολόγια για την παροχή των υπηρεσιών. Τι σημαίνει ονομαστικά τιμολόγια; Οι τιμές των τιμολογίων αυτών είναι οι ανώτερες αποδεκτές και ο πάροχος δύναται να προβεί σε εκπτώσεις επί των τιμολογίων αυτών για τη λειτουργία του υγιούς ενδολιμενικού ανταγωνισμού. Αυτό θα είναι και το κριτήριο επιλογής των παρόχων;

- Σημαντικό : Τα ισχύοντα τέλη που αποδίδονται ανεξαρτήτως αν το πλοίο παραδώσει απόβλητα, επιβάλλονται και καταβάλλονται απευθείας προς τον Οργανισμό, ο οποίος παρακρατά το 25% και αποδίδει το υπόλοιπο 75% στον πάροχο.

Σχόλιο επί του Άρθρου 4.9 σελ. 7 της Σύμβασης : Εκτός από τις εγκαταστάσεις που ο πάροχος μπορεί να δημιουργήσει σε θέσεις του Οργανισμού, άνευ ανταλλάγματος, στις μέχρι σήμερα Συμβάσεις αναφέρουμε ότι το απαιτούμενο για τον καθαρισμό χώρων και μέσων νερό που θα παρέχεται από το δίκτυο ύδρευσης του Ο.Λ. Α.Ε. και το απαιτούμενο ηλεκτρικό ρεύμα που θα παρέχεται από το δίκτυο, θα χρεώνεται με τα αντίστοιχα τιμολόγια του Ο.Λ. Α.Ε. Το ίδιο για τον αποθηκευτικό χώρο και τον ελλιμενισμό των πλωτών μέσων του αναδόχου. Τι θα ισχύει για τις νέες Συμβάσεις;



Άρθρο 5 : Η τήρηση των υποχρεώσεων του Παρόχου ελέγχεται από 3μελή Επιτροπή, η οποία ορίζεται από τον Φορέα Διαχείρισης. Μήπως θα πρέπει να είναι διαφορετική από την Επιτροπή Παραλαβής;

Άρθρο 6 : Η εγγυητική καλής λειτουργίας, που δε μπορεί να υπολείπεται του 8% του συνόλου των τελών που αντιστοιχούν στο προηγούμενο από τη δημοσίευση της πρόσκλησης οικονομικό έτος μπαίνει για πρώτη φορά.

Άρθρο 14 : Στο σημείο που λέει «πρόσκληση» πρέπει να διορθωθεί με τη λέξη «Σύμβαση».

Η τελευταία παράγραφος του Παραρτήματος Γ' νομίζω ότι χρειάζεται διευκρίνιση.

Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος: Οι απαιτήσεις που αναφέρονται, δεν είναι διαφορετικές από αυτές που είχαμε στις μέχρι σήμερα διαγωνιστικές διαδικασίες.

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.

Στην απαιτούμενη ασφάλιση Γενικής Αστικής Ευθύνης προς τρίτους, έως τώρα ζητάμε τα κάτωθι :

Επίσης θα δηλώνει ότι θα μεριμνήσει ώστε ο Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. να αναφέρεται ως επιπροσθέτως ασφαλιζόμενος, για την έκταση της ευθύνης του Αναδόχου δυνάμει της μεταξύ τους σύμβασης, σε όλες τις προαναφερθείσες καλύψεις που θα συναφθούν από τον ίδιο, κατά τη Διάρκεια και στο πλαίσιο της παρούσας. Διευκρινίζεται ότι το προσωπικό του Οργανισμού Λιμένος .... Α.Ε. θα θεωρούνται τρίτοι ως προς τη σύμβαση ασφάλισης.

Τέλος θα δηλώνει ότι απαλλάσσει έναντι τρίτων τον Οργανισμό Λιμένος ... Α.Ε. και τους εργαζόμενους του από και έναντι οποιασδήποτε ζημιάς, εξόδων ή αξίωσης λόγω ζημιάς σε περιουσία τρίτων ή λόγω σωματικής βλάβης, συμπεριλαμβανόμενης και της περίπτωσης θανάτου ή και των δύο, οι οποίες προκαλούνται στο πλαίσιο της υλοποίησης του αντικείμενου της παρούσας και με την προϋπόθεση ότι η ως άνω αναφερόμενη ζημιά ή σωματική βλάβη προκλήθηκε από σφάλμα του Αναδόχου.

Κατά την άποψή μας θα πρέπει τα παραπάνω να συμπεριλαμβάνονται στην ασφάλιση Γενικής Αστικής Ευθύνης προς τρίτους.

Όλα τα παραπάνω ισχύουν αντιστοίχως και για τις 3 άλλες κατηγορίες στερεά επικίνδυνα, υγρά μη επικίνδυνα και υγρά επικίνδυνα.

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

Σε συνέχεια σχετικού σας γνωρίζουμε αναλυτικώς τα κατωτέρω:

1.-Ο Οργανισμός Λιμένος Ν. Ευβοίας ΑΕ, ως Φορέας Διαχείρισης Λιμένα παρέχει υπηρεσίες ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν σε όλους τους λιμένες αρμοδιότητάς του. Όλα αυτά τα έτη η λιμενική αυτή υπηρεσία παρέχεται ανελλιπώς, χωρίς καθυστερήσεις για τους χρήστες, σύμφωνα πάντοτε με την κείμενη νομοθεσία αλλά και το εγκεκριμένο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων του λιμένα.

Η μέχρι σήμερα εφαρμοζόμενη πρακτική έχει συμβάλλει 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.

Ο Οργανισμός μας, έχοντας εφαρμόσει πλήρως την κείμενη νομοθεσία περί διαγωνισμών συμβάσεων παραχώρησης επέλεγε ανάδοχο ανά κατηγορία αποβλήτου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση πληρούσε τους όρους της διακήρυξης και σε κάθε περίπτωση δεσμευόταν τόσο για την άριστη ποιότητα των εργασιών όσο και για την επένδυση για κατάλληλες εγκαταστάσεις, οι οποίες σε κάθε περίπτωση είναι ικανές να δέχονται και να διαχειρίζονται όλων των ειδών τα απόβλητα/ κατάλοιπα.

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/ 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 αναλάβει.

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, 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;

4.- Ένα ακόμη σημαντικό θέμα που θα θέλαμε να σας παραθέσουμε είναι η παραχώρηση χώρου σε κάθε πάροχο που θα είναι στον κατάλογο. Πιο συγκεκριμένα, από τα τεύχη προς διαβούλευση προκύπτει ότι ο ΦΔΛ θα πρέπει να παραχωρεί χώρο στους παρόχους για την φύλαξη των μέσων και του εξοπλισμού τους. Είναι απόλυτα λογικό να πρέπει να παραχωρείται από τον ΦΔΛ χώρος εντός λιμενικής ζώνης διότι με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός και τα μέσα θα είναι πάντα σε ετοιμότητα για να εξυπηρετήσουν οποιοδήποτε αίτημα πλοίου οποιαδήποτε ώρα της ημέρας. Αυτή τη στιγμή ο Οργανισμός μας έχει παραχωρήσει χώρο στον υφιστάμενο ανάδοχο

για να είναι σε ετοιμότητα τόσο ο απαιτούμενος εξοπλισμός για την διαχείριση υγρών καταλοίπων όσο και αυτός για την κατηγορία των στερεών καταλοίπων. Ήδη αντιμετωπίζουμε τεράστιο πρόβλημα χώρου, αντιλαμβάνεστε τι θα συμβεί εάν αντίστοιχοι χώροι θα πρέπει να καλυφθούν και από όλους τους παρόχους για να έχουν τον αντίστοιχο εξοπλισμό και μέσα.

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.

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.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 352/2017 αλλά και το άρθρο 105 του Ν. 4504/2017 επιτρέπεται στους ΦΔΛ να επιλέξουν τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων αρκεί να πληρούν αποδεδειγμένα κάποιες προϋποθέσεις. Ισχύει στην περίπτωση αυτή ή είναι πάγια τακτική η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την κατάρτιση καταλόγου παρόχων;

Ο Οργανισμός μας όλα αυτά τα έτη έχει καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια και έχει πετύχει να συμβάλλει ενεργά στην προστασία του περιβάλλοντος της θαλάσσιας περιοχής μας. Είναι μέλημα όλων των εμπλεκόμενων φορέων να τηρούνται οι διαδικασίες που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία και να δίδεται κάθε δικαίωμα στον ΦΔΛ να πράττει σύμφωνα με αυτή σε συνδυασμό με τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες του λιμένα του.

6.-Τα ανωτέρω αποτελούν απόψεις αλλά και εύλογες απορίες του Οργανισμού ως προς το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό σχέδιο του ΦΔΛ. Επίσης παρακαλούμε όπως δοθούν σε όλους του ΦΔΛ σαφείς οδηγίες για την όλη διαδικασία της τόσο σημαντικής αυτής υπηρεσίας, έτσι ώστε όλοι να κατανοήσουμε τον τρόπο - μεθοδολογία. Οι οδηγίες σας για την πλήρη εφαρμογή του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017 θα μας βοηθήσει τόσο στην κατανόηση της νέας διαδικασίας όσο και στην σύνταξη των σχεδίων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων.

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

Ανταποκρινόμενοι στην πρόσκλησή σας (σχετ. γ) για υποβολή σχολίων – παρατηρήσεων επί των σχεδίων Πρότυπων Προσκήσεων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και σχετικών Συμβάσεων, που προβλέπει η §3 του άρθρου 105 του (β) σχετικού, επισημαίνουμε τα εξής:

Οι προσκλήσεις για τα επικίνδυνα απόβλητα πρέπει να εκδοθούν ανά Παράρτημα της ΔΣ MARPOL 73/78, όπως προκύπτει από την §10.A, του άρθρου 105, του Ν 4504/17 και όχι συνολικά με διάκριση τη φυσική τους κατάσταση (υγρά – στερεά). Στην §10.A αναφέρεται:

«...οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης των λιμένων της παραγράφου 1 δημοσιεύουν, ανά πενταετία, πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος με σκοπό την ανάδειξη ενός αναδόχου παραλαβής και διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων για κάθε ένα από τα αντίστοιχα Παραρτήματα της Δ.Σ. Marpol 73/78».

«...οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλουν προσφορά, στην οποία επισυνάπτουν υποχρεωτικά δήλωση παραλαβής και διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου για το Παράρτημα της Δ.Σ. Marpol 73/78, που αποτελεί αντικείμενο της αντίστοιχης πρόσκλησης,...»

Περαιτέρω οι Προσκήσεις για τα επικίνδυνα απόβλητα πρέπει να εκδοθούν (§10.A) «...με σκοπό την ανάδειξη ενός αναδόχου...» και όχι για «για την κατάρτιση καταλόγου παρόχων» όπως αναφέρουν τα σχέδια Προσκήσεων στην επικεφαλίδα τους. Για τον παραπάνω λόγο πρέπει να υποδειχτεί με ποιο κριτήριο θα αναδειχθεί ο μοναδικός ανάδοχος.

Σχέδιο Πρότυπης Πρόσκλησης για Επικίνδυνα Στερεά / Υγρά Απόβλητα

§3.3, στη δεύτερη σειρά η «παρ. 3» μάλλον αναφέρεται στο άρθρο 105, του Ν 4504/17 και όχι στο κείμενο της Πρόσκλησης

§3.4, θα συναφθούν συμβάσεις με μοναδικό ανάδοχο ανά Παράρτημα της MARPOL 73/78 και όχι με κάθε ένα που πληροί τις προϋποθέσεις.

§8.2.γ, σύμφωνα με την παρ. 10.A του άρθρου 105, του Ν 4504/17 η περίπτωση (στ) εξαιρείται για τα επικίνδυνα απόβλητα

§9.2, «μέγιστη έκπτωση επί του ανώτερου επιπέδου χρέωσης» δεν είναι κατανοητό... Ο υποψήφιος θα προσφέρει (μέγιστη;) έκπτωση στο ανώτερο επίπεδο χρέωσης, που είναι τα τιμολόγια του ΦΔΛ, τι σημαίνει μέγιστη; Δεν θα εφαρμόζει σε όλους όσοι τον επιλέξουν την προσφερθείσα (μέγιστη;) έκπτωση;

§9.3.β, επαναλαμβάνεται στο στοιχείο (γ)

Άρθρο 10, καλείται ο μοναδικός αναδειχθείς πάροχος ανά Παράρτημα της MARPOL 73/78 όχι «...οι αιτούντες που πληρούν...»

§15.1, Το υπόδειγμα του Εντύπου Κοινοποίησης έχει καθοριστεί με ΚΥΑ, θα πρέπει να μεταβληθεί με την ίδια διαδικασία

§15.4, οι πάροχοι τα παραλαμβάνουν όπως τους τα παραδίδει το πλοίο, αν το πλοίο δεν τα παραδώσει σαφώς διαχωρισμένα και χωριστά...

§15.12, δεν υπάρχει λόγος για κάτι τέτοιο, ο πάροχος είναι μοναδικός στα επικίνδυνα απόβλητα.

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.

Περαιτέρω σύμφωνα με το άρθρο 8, της ΚΥΑ 8111.1/41/09:

«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.»

...

«...όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα συνεισφέρουν σημαντικά στο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ανεξαρτήτως του εάν χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις ή όχι»

...

«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.

Τα τέλη καταβάλλονται μόνο στο ΦΔΛ.

Σχέδιο Πρότυπης Πρόσκλησης για Στερεά / Υγρά Απόβλητα

§3.3, στη δεύτερη σειρά η «παρ. 3» μάλλον αναφέρεται στο άρθρο 105, του Ν 4504/17 και όχι στο κείμενο της Πρόσκλησης

§15.1, Το υπόδειγμα του Εντύπου Κοινοποίησης έχει καθοριστεί με ΚΥΑ, θα πρέπει να μεταβληθεί με την ίδια διαδικασία

§15.4, οι πάροχοι τα παραλαμβάνουν όπως τους τα παραδίδει το πλοίο, αν το πλοίο δεν τα παραδώσει σαφώς διαχωρισμένα και χωριστά...

Παράρτημα Δ', σύμφωνα με το άρθρο 8, της ΚΥΑ 8111.1/41/09:

«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.»

...

«...όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα συνεισφέρουν σημαντικά στο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ανεξαρτήτως του εάν χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις ή όχι»

...

«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.

Τα τέλη καταβάλλονται μόνο στο ΦΔΛ. Πώς θα εναρμονιστεί αυτό με τους πολλαπλούς παρόχους που θα λειτουργούν σε περιβάλλον ελεύθερου ανταγωνισμού, χωρίς επιβολή κατώτατων χρεώσεων;

Τα τέλη καταβάλλονται και από τα πλοία που δεν χρησιμοποιούν τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων, προκειμένου οι τελευταίες να είναι βιώσιμες. Στην περίπτωση αυτή το πάγιο τέλος πως θα επιμεριστεί μεταξύ του ΦΔΛ και των παρόχων;

#### 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 MARPOL 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)

§4.1, Το υπόδειγμα του Εντύπου Κοινοποίησης έχει καθοριστεί με ΚΥΑ, θα πρέπει να μεταβληθεί με την ίδια διαδικασία

§7.1(α), ένας πάροχος ανά Παράρτημα MARPOL 73/78 (επικίνδυνα απόβλητα)

Παράρτημα Δ', ό,τι παρατηρήσεις αναφέρουμε και για τις Προσκλήσεις.

#### Σχέδιο Πρότυπης Σύμβασης για Στερεά /Υγρά Απόβλητα

§1.4, δεν πρέπει να είναι δεσμευτικό, υπάρχουν και χρήστες που δεν προσεγγίζουν σε τακτική βάση

§3.1, δύναται; όχι σε κάθε περίπτωση που επιλεγεί από πλοίο;

§3.2, αν το πλοίο δεν είναι τακτικό και καταβάλλει μόνο τα πάγια τέλη χωρίς να κάνει χρήση των ευκολιών, σε ποιον πάροχο θα δοθεί το 75%;

§3.3, αντίθετο στο άρθρο 8 της ΚΥΑ 8111.1/41/09, ο ΦΔΛ τιμολογεί και εισπράττει

§4.1, Το υπόδειγμα του Εντύπου Κοινοποίησης έχει καθοριστεί με ΚΥΑ, θα πρέπει να μεταβληθεί με την ίδια διαδικασία

Παράρτημα Γ', ό,τι παρατηρήσεις αναφέρουμε και για τις Προσκλήσεις.

Αποστέλλουμε τα αναρτηθέντα στον ιστότοπο της ΡΑΛ σχέδια προτύπων Προσκλήσεων-Συμβάσεων με ενσωματωμένες τις παρατηρήσεις μας επί του κειμένου τους και παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε περαιτέρω διευκρίνιση.

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

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου έλαβε γνώση των πρότυπων σχεδίων προσκλήσεων και συμβάσεων για την κατάρτιση καταλόγων πολλαπλών παρόχων συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων που προβλέπονται από το άρθρο 105 του Ν. 4504/2017, όπως αυτό ισχύει. Το Δημοτικό Λιμενικό μας Ταμείο αναγνωρίζει και συμμετέχει στην προσπάθεια του φορέα σας να εφαρμόσει το ανωτέρω θεσμικό πλαίσιο παρά τις δυσκολίες που γεννώνται.

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.

**1. Α.** Στο Άρθρο 8 παρ. α των προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος, αναφέρετε τις ελάχιστες απαιτήσεις όπως επαγγελματικά προσόντα των υποψηφίων παρόχων, προσδιορίστε μας ποια είναι τα προσόντα αυτά τα οποία οφείλουμε να αξιολογήσουμε και να επιλέξουμε τους υποψηφίους.

**Β.** Στο ίδιο σημείο αναφέρετε για την οικονομική επάρκεια των υποψήφιων παρόχων, προσδιορίστε μας ποια θεωρείται η κατάλληλη οικονομική επάρκεια προς εξασφάλιση της ικανότητας τους για το λιμάνι μας.

**Γ.** Στο ίδιο σημείο αναφέρετε για τα εχέγγυα αξιοπιστίας των υποψήφιων παρόχων, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τη σχετική εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία, λαμβανομένων υπόψη τυχόν επιτακτικών λόγων αμφισβήτησης της αξιοπιστίας αυτών. Προσδιορίστε μας και απορρυθμίστε μας ποια είναι τα εν λόγω εχέγγυα αξιοπιστίας με τα οποία πρέπει να αξιολογήσουμε τους συμμετέχοντες.

**2.** Στο Άρθρο 9 «ΦΑΚΕΛΟΣ ΕΓΓΥΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ» αναφέρετε ότι στο φάκελο «ΕΓΓΥΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ» να περιλαμβάνεται και «η εγγύηση καλής λειτουργίας, το ύψος της οποίας καθορίζεται σε ..... ευρώ (.....000€) και δεν μπορεί να υπολείπεται του 8% του συνόλου των τελών του άρθρου 8 της 8111.1.41/2009 κοινής υπουργικής απόφασης που αντιστοιχούν στο προηγούμενο από τη δημοσίευση της πρόσκλησης οικονομικό έτος εκτός Φ.Π.Α., με ανάλογη στρογγυλοποίηση. «

Το ΔΛΤ Νάξου δεν διαθέτει εγκεκριμένο σύστημα τελών και δεν παρείχε τις υπηρεσίες ευκολιών υποδοχής αποβλήτων ως τώρα, πως θα υπολογίσει κι θα προσδιορίσει το ποσό αυτό. Ο Φορέας μας ως τώρα λόγω της αδυναμίας εκτέλεσης των υπηρεσιών αυτών με ίδια μέσα, την περιορισμένη άφιξη πλοίων και μόνο κατά τους θερινούς μήνες και κατ' επέκταση την ανικανότητα εξεύρεσης αναδόχων, δεν παρείχε αυτές τις υπηρεσίες και κατ' επέκταση δεν έχουν προϋπολογιστεί έσοδα και έξοδα από αυτές.

**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.

**4.** Στο Άρθρο 11« ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΑΙΤΗΣΕΩΝ» αναφέρεστε στην Επιτροπή Αξιολόγησης Αιτήσεων για την αξιολόγηση των αιτήσεων από τριμελή (3) ή πενταμελή (5) Επιτροπή που



συγκροτείται εντός του ΦΔΛ. Ειδικότερα, η Επιτροπή έχει την ευθύνη της όλης διαδικασίας. Ωστόσο δεν μας προσδιορίζετε ποια θα είναι τα κριτήρια αυτά με βάσει τα οποία θα επιλέξουμε τους πιο φερέγγυους και ικανούς παρόχους. Ο Φορέας μας είναι ολιγομελής ως προς στο υφιστάμενο προσωπικό και δεν έχει την εμπειρία στα ανωτέρω θέματα. Παρακαλούμε όπως διευκρινιστούν τα κριτήρια και ο τρόπος διεξαγωγής της διαδικασίας αξιολόγησης, καθώς δε γίνεται σαφές από το εν λόγω άρθρο και είναι υψίστης σοβαρότητας.

**5.** Όσον αφορά τον τρόπο τιμολόγησης, δεν γίνεται κατανοητό αν το ποσοστό που αποδίδεται από τον πάροχο και αφορά τα τιμολόγια που εισπράττει από του, χρήστες, αν είναι επί του εγκεκριμένου τιμολογίου ή επί του τιμολογίου κατόπιν της χορήγησης σχετικής εκπτώσεως.

**6.** Από τα πρότυπα έγγραφα γίνεται μνεία ότι ο κάθε ΦΔΛ πρέπει να παραχωρεί χώρο φύλαξης στους παρόχους με τους οποίους σύναψε σύμβαση, για τον εξοπλισμό τους. Ο Φορέας μας όντας ένας μικρός οργανισμός περιορισμένης έκτασης, πως θα είναι σε θέση να διαθέσει κατάλληλους και επαρκείς χώρους φύλαξης για όλους τους αναδόχους και το σύνολο του εξοπλισμού, εντός της λιμενικής ζώνης ώστε να εξασφαλίζεται η άμεση ετοιμότητα εξυπηρέτησης.

**7.** Το ΔΛΤ Νάξου, όντας ένας μικρός οργανισμός ως προς επισκεψιμότητα των πλοίων και τον αριθμό των αφίξεων, με αναφερόμενη τουριστική περίοδο μόνο τους θερινούς μήνες καθώς οι προσεγγίσεις τη χειμερινή περίοδο είναι ελάχιστες, πως θα προβεί στην εκτίμηση στοιχείων για παραδώσεις, αφίξεις και όλων αυτών που απαιτούνται σύμφωνα με τα πρότυπα σχέδια.

**8.** 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.

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

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου, έλαβε γνώση των πρότυπων προσκλήσεων και συμβάσεων για την κατάρτιση καταλόγων πολλαπλών παρόχων συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων, όπως αυτά μας κοινοποιήθηκαν με το (1) σχετικό.

Η Υπηρεσία μας, λαμβάνοντας γνώση τα προς διαβούλευση σχέδια, την κείμενη νομοθεσία που τα διέπει αλλά και με την εμπειρική γνώση που διαθέτουμε, καθώς αποτελούμε ένα Φ.Δ.Λ. που παρέχει ολοκληρωμένες ευκολίες υποδοχής στους χρήστες του, διατυπώνει τα κάτωθι ερωτήματα:

- 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.

- 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.

- Από τα προσχέδια έντυπα δε γίνεται αντιληπτό ποια και με ποιο τρόπο θα είναι η διαδικασία χρέωσης των τελών, συνεπώς παρακαλούμε να προσδιοριστεί επακριβώς.

- 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.

- 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.

Παρακαλούμε όπως λάβετε υπόψη τις επισημάνσεις μας και δώσετε τις απαραίτητες κατευθύνσεις έτσι ώστε να είναι εφικτή η εναρμόνιση μας με το νομικό πλαίσιο αλλά και η λειτουργικότητα του συνόλου της διαδικασίας.

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

Επί των όρων των σχεδίων των προς διαβούλευση προσκλήσεων και συμβάσεων, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

**1.** 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.

Ειδικότερα, σημειώνουμε ότι στην λίστα που παρατίθεται για [ΣΤΕΡΕΑ ΜΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ]:, εμφανίζονται (Α) ελλείψεις, όπως π.χ. δεν αναφέρεται η κατηγορία D Margol (Annex V) - μαγειρικό λάδι / cooking oil ( βρώσιμα έλαια και λίπη), και (Β) υπάρχουν αναφορές οι οποίες δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Margol Annex v -όπως λάσπη σηπτικής δεξαμενής.

**2.** Στο άρθρο 8 της εκάστοτε Πρόσκλησης, γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένο εξοπλισμό και προσωπικό του παρόχου, ως ενδεικτική αναφορά, αλλά μπορεί να ερμηνεύεται ως ελάχιστη απαίτηση. Προτείνεται επομένως να διευκρινισθεί σαφέστερα στα πρότυπα πρόσκλησης ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις προκύπτουν από την ρεαλιστική προσέγγιση του σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων του εκάστοτε λιμένα.

**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 ενδιαφερομένων, δημιουργώντας μονοπωλιακή αγορά.

**4.** Στην παράγραφο 9.2, προβλέπεται ότι ο υποψήφιος ανάδοχος, με την υπογραφή της σύμβασης θα πρέπει να καταθέσει ασφαλιστήρια συμβόλαια, συγκεκριμένα αναφερόμενα ενδεικτικά, εντός του προτύπου.

θα πρέπει να γίνεται αναφορά στους όρους σύμβασης ασφάλισης του παρόχου, στο κείμενο της πρότυπης πρόσκλησης με στόχο να λάβει γνώση ο πάροχος, πριν το στάδιο υποβολής των σχετικών δικαιολογητικών.

Συνεπώς η απαίτηση:"...και υπό όρους που θα εγκριθούν προηγουμένως εγγράφως από τον Οργανισμό..." πρέπει να διαγραφεί.

**5.** Αναφορικά με το άρθρο 105 του Ν. 4504/2017, τίθεται περιορισμός στον μέγιστο αριθμό παρόχων των επικίνδυνων αποβλήτων, ενώ λανθασμένα στην Παράγραφο 2 του Άρθρου 11 της σχετικής πρόσκλησης, δεν αναφέρονται τα κριτήρια επιλογής βάσει των οποίων θα επιλεγθούν οι πάροχοι, σε περίπτωση που ο αριθμός των ενδιαφερομένων είναι μεγαλύτερος από τον μέγιστο αριθμό του καταλόγου των παρόχων.

**6.** Βάσει των υποχρεώσεων που απορρέουν από την 8111.1/41/09, η έγκριση των σχεδίων διαχείρισης και παραλαβής αποβλήτων, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τρία (3) χρόνια, το οποίο έρχεται σε αντιπαράθεση με την 5-ετή διάρκεια της εκάστοτε σύμβασης. Προτείνουμε, στο άρθρο 11 του προτύπου Σύμβασης, την πρόβλεψη τροποποίησης της σύμβασης με τον πάροχο, σε περίπτωση αναθεώρησης του σχεδίου πριν την λήξη της σύμβασης, με συναίνεση και όχι με μονομερή τροποποίηση, προς συμμόρφωση των παρόχων στα τυχόν νέα δεδομένα και τις απαιτήσεις που θα προκύπτουν.

**7.** Στην παράγραφο 15.12 της πρόσκλησης αναφέρεται ότι ο κάθε πάροχος συνάπτει μονοετείς κάθε φορά συμβάσεις με τους χρήστες που εξυπηρετεί. Προτείνουμε οι προαναφερόμενες συμβάσεις, να έχουν προαιρετικό χαρακτήρα για τον εκάστοτε χρήστη και τον πάροχο και να αφορούν τους τακτικούς πλόες, εξασφαλίζοντας την ομαλή συνεργασία των δύο μερών. Επίσης προτείνεται το δικαίωμα στον χρήστη της μονομερούς τροποποίησης και λήξης της σύμβασης, σε περίπτωση που δεν είναι ευχαριστημένος από τις προσφερόμενες υπηρεσίες και να προχωρήσει στην ελεύθερη επιλογή άλλου αναδόχου.

**8.** Προτείνουμε την αφαίρεση του Τυποποιημένου Έντυπου Υπεύθυνης Δήλωσης (ΤΕΥΔ), από το Παράρτημα ΣΤ' της πρόσκλησης, το οποίο χρησιμοποιείται υποχρεωτικά για όλες τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών, υπηρεσιών και έργων και τους διαγωνισμούς μελετών, βάσει της εκτιμώμενης αξίας και αναφοράς σε αυτήν, καθώς στις συγκεκριμένες περιπτώσεις δεν προσδιορίζεται η αξία της σύμβασης.

## HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER 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.
2. Στην σχετική πρόσκληση για τα επικίνδυνα απόβλητα ζητείται η υποβολή οικονομικής προσφοράς, χωρίς, όμως, να αναφέρεται εάν αυτή αξιολογείται για την ανάδειξη ενός αναδόχου, κατά τα προεκτεθέντα.
3. Το Άρθρο 2 της σχετικής πρόσκλησης αλλά και το Άρθρο 1 της πρότυπης σύμβασης δεν αναγράφει αρκετούς από τους κωδικούς ΕΚΑ που εμπίπτουν στο Παράρτημα I της ΔΣ Marpol 73/78. Υποθέτουμε ότι η παράθεση των συγκεκριμένων πινάκων γίνεται ενδεικτικά, αν και δεν αναφέρεται κάτι τέτοιο και, επομένως, για την αποφυγή παρερμηνειών προτείνεται να διαγραφούν απαλειφθούν οι εν λόγω πίνακες από την πρόσκληση, ώστε να διαμορφώνονται από τον ΦΔΛ ανάλογα με το εκάστοτε εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.
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.
5. Στο Άρθρο 1 της σχετικής πρόσκλησης προβλέπονται δύο κατηγορίες, ήτοι: 1.1 Απόβλητα Annex I ή/και 1.2 Απόβλητα Annex II, ως εκ τούτου η διατύπωση του Άρθρου 3.4. «..... για την κατηγορία αποβλήτων & καταλοίπων φορτίου που προβλέπεται στο άρθρο 1 .....», θα πρέπει να αντικατασταθεί ως εξής: «..... χωριστά για κάθε Παράρτημα I και II της ΔΣ Marpol 73/78 που προβλέπεται στο άρθρο 1.....». Έτσι διευκρινίζεται ότι θα καταρτιστούν ανεξάρτητες συμβάσεις, όπως προβλέπεται από την παρ. 10Α του άρθρου 105 του ν. 4504/2017 κατά την οποία: «.....με σκοπό την ανάδειξη ενός αναδόχου παραλαβής και διαχείρισης επικινδύνων αποβλήτων για κάθε ένα από τα αντίστοιχα παραρτήματα της Δ.Σ. MARPOL 73/78.....».

6. Αναφορικά με τα δικαιολογητικά συμμετοχής στην πρόσκληση ενδιαφέροντος, στην παράγραφο 7.3 της σχετικής πρόσκλησης γίνεται αναφορά σε παραγράφους 7.4 και 7.5, που όμως δεν υπάρχουν στο κείμενο. Ο ορισμός των δικαιολογητικών συμμετοχής κρίνεται απαραίτητος.
7. Στην παράγραφο 10 του άρθρου 15 της πρότυπης πρόσκλησης, ζητείται η απαλοιφή της φράσης «ή άλλων φορέων», καθώς η εξασφάλιση της αδιάλειπτης παροχής υπηρεσιών από τον πάροχο, δεν μπορεί να εξαρτάται από ενέργειες τρίτων που δεν βρίσκονται στον έλεγχό του.
8. Το Άρθρο 1 της πρότυπης σύμβασης έρχεται σε αντίφαση με τα προβλεπόμενα της παραγράφου 10Α του άρθρου 105 του ν. 4504/2017, βάσει της οποίας για τα επικίνδυνα απόβλητα προβλέπεται ένας πάροχος για κάθε Παράρτημα της Δ.Σ. Μαγροί 73/8. Ως εκ τούτου και για την αποφυγή παρερμηνειών, πρέπει να απαλειφθεί η φράση «μη αποκλειστική / σε καθεστώς ενδολιμενικού ανταγωνισμού» στην πρώτη γραμμή της παραγράφου του Άρθρου 1 της πρότυπης σύμβασης.
9. Οι υποχρεώσεις του αναδόχου πρέπει να είναι ξεκάθαρες πριν την υπογραφή της σύμβασης. Ως εκ τούτου, ζητείται να διευκρινιστεί η αναφορά σε «Περαιτέρω Φύση Λειτουργίας και Γενικές Υποχρεώσεις» της τελευταίας παραγράφου στο προοίμιο της πρότυπης σύμβασης.
10. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 8 της πρότυπης σύμβασης, πρέπει να διασαφηνιστεί ότι ο Πάροχος δεν θα βαρύνεται με την καταβολή του συνόλου της αποζημίωσης σε όλες τις περιπτώσεις, αλλά μόνο σε αυτές που αποδεικνύεται η υπαιτιότητά του. Επομένως, δέον όπως προστεθεί στη δεύτερη σειρά μετά τη φράση «αδικαιολόγητη καθυστέρηση κατά την παραλαβή» η φράση: «που οφείλεται σε αποδεδειγμένη υπαιτιότητα του Παρόχου». Ομοίως και στην προτελευταία σειρά μετά την αναφορά στην αποδεδειγμένη ζημία του ΦΔΛ.
11. Το άρθρο 10 της πρότυπης σύμβασης δίνει τη δυνατότητα εκχώρησης ή μεταβίβασης της σύμβασης ή μέρος αυτής μετά από συναίνεση του ΦΔΛ. Δεδομένου ότι ο πάροχος είναι μοναδικός, ελεγμένος και πιστοποιημένος, δεν γίνεται κατανοητό το σκεπτικό του άρθρου 10 και αντιφάσκει με τη βούληση του νομοθέτη (παρ. 10Α ά. 105 ν. 4504/2017).
12. Οι λόγοι τροποποίησης της σύμβασης πρέπει να ορίζονται ειδικά και περιοριστικά. Διαφορετικά δημιουργείται ανασφάλεια δικαίου για τον Πάροχο, ο οποίος αναλαμβάνει τον επιχειρηματικό κίνδυνο και την υποχρέωση εξυπηρέτησης της σύμβασης υπό συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο. Δεν είναι θεμιτό να δύναται ο ΦΔΛ να επικαλεστεί «έκτακτα και ασυνήθιστα γεγονότα» ως αιτιολογική βάση για την τροποποίηση της σύμβασης (περιστάσεις που από το πνεύμα του νόμου και των προτύπων δύσκολα φαίνεται να μπορεί να επικαλεστεί ο Πάροχος, αφού αυτός αναλαμβάνει τον «επιχειρηματικό κίνδυνο»).
13. Η περιοδικότητα εκκαθάρισης, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 3 της πρότυπης σύμβασης πρέπει να οριστεί σαφέστερα και θα πρέπει να είναι σταθερή στη διάρκεια της σύμβασης για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής διαχείρισης του κεφαλαίου κίνησης του Παρόχου. Ως εκ τούτου, ζητείται να διαγραφεί η παράγραφος 7 του άρθρου 3 της πρότυπης σύμβασης.
14. Στο Παράρτημα Δ της πρόσκλησης ενδιαφέροντος και στο Παράρτημα Γ της πρότυπης σύμβασης, μαζί με την έγκριση των ανταποδοτικών τελών προβλέπεται – σε αντίθεση με τα προβλεπόμενα της ΚΥΑ 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ 412 Β') – και η έγκριση των τιμολογίων παροχής υπηρεσιών μέσω Υ.Α. Για ποιο λόγο ζητείται η υπουργική έγκριση των τιμολογίων; Επιπροσθέτως, πρέπει να διευκρινιστεί σε ποιο στάδιο της διαδικασίας θα εγκρίνονται τα τέλη.

15. Κατά την πρότυπη σύμβαση, ο Πάροχος συμβάλλεται με τους Χρήστες του λιμένα με σύμβαση ορισμένου χρόνου. Εκ του νόμου και του Κανονισμού δεν προβλέπεται η σύναψη τέτοιας σύμβασης. Εν προκειμένω, είναι και άνευ αντικειμένου καθ' όσον η πρότυπη σύμβαση αφορά τον πάροχο για τα επικίνδυνα απόβλητα, ο οποίος είναι ένας για κάθε λιμάνι (παρ. 10Α ά. 105 ν. 4504/2017).

16. Επί τη βάσει ποιων κριτηρίων καθορίζεται και δη οριζόντια για όλους τους λιμένες, αδιαφόρως των ιδιαιτεροτήτων, των αναγκών και της τιμολογιακής πολιτικής εκάστου, ποσοστό παρακράτησης από τον ΦΔΛ 25%; 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 πρότυπης σύμβασης, τα οποία πάντως δεν είναι εκ των προτέρων γνωστά). Σε κάθε περίπτωση η λογική βάσει της οποίας προκαθορίζεται το ποσοστό παρακράτησης από τον ΦΔΛ, δεν γίνεται κατανοητή.

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 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.

18. Με ποια διαδικασία ο ΦΔΛ θα ζητά την τεchnοοικονομική 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.

19. Η παράγραφος 3.5 της πρότυπης σύμβασης δεν γίνεται κατανοητή.

20. Στη σύμβαση αναφέρεται ο όρος «ονομαστικά τιμολόγια» (βλ. 3.1), ο οποίος δεν γίνεται κατανοητός.

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.

22. Στην παρ. 4.2 της πρότυπης σύμβασης προβλέπεται ότι ο Πάροχος θα προσκομίζει υ/δ για τη συμμόρφωσή του με όλες τις διατάξεις του ν. 4504/2017, στην οποία επισυνάπτονται όλες οι αναγκαίες βεβαιώσεις, άδειες και πιστοποιητικά. Εν πρώτοις θα πρέπει να διευκρινιστεί ο χρόνος υποβολής της υ/δ και ποια είναι τα απαραίτητα συνημμένα. Επίσης, πώς θα διαπιστώνει ο ΦΔΛ τη συμμόρφωση του παρόχου και ποιες οι κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης; Παρεμφερής η παρ. 4.5

23. Είναι προφανές ότι ο Πάροχος αναλαμβάνει τον επιχειρηματικό κίνδυνο και οφείλει να τηρεί τους όρους της σύμβασης ανεξαρτήτως της κίνησης του λιμένα. Η ανάληψη του επιχειρηματικού κινδύνου, όμως, δεν πρέπει να φτάνει μέχρι του σημείου να υποχρεούται να αποδώσει σε περιοδική βάση ποσοστό επί ανείσπρακτων τιμολογίων. Ειδικότερα, στην περίπτωση των προεισπραττόμενων ανταποδοτικών τελών ο ΦΔΛ αποδίδει στον Πάροχο το 75% (παρ. 3.2 της πρότυπης σύμβασης). Με την επιφύλαξη της παρατήρησης για βελτίωση/διευκρίνηση της διατύπωσης της παρ. 3.5, στην περίπτωση των τιμολογίων παροχής υπηρεσιών ο Πάροχος εκδίδει μεν κατά την παροχή των υπηρεσιών το τιμολόγιο, είναι όμως άγνωστος ο χρόνος εξόφλησης από το χρήστη. Είναι, επομένως, ανεπιεικές να πρέπει να αποδώσει ποσοστό στον ΦΔΛ για ανείσπρακτα τιμολόγια. Πολλώ δε μάλλον που σύμφωνα με την παρ. 4.4 ο Πάροχος δεν έχει δυνατότητα να μετριάσει τη ζημία του αρνούμενος την παροχή υπηρεσίας σε χρήστες που αποδεδειγμένα αγνοούν τις υποχρεώσεις τους.

24. Στην παρ. 6.1 εδ. α και β της πρότυπης σύμβασης προβλέπεται ότι ο χρόνος ισχύος της εγγύησης καλής λειτουργίας και καλής εκτέλεσης πρέπει να είναι μεγαλύτερος από 5 έτη. Να ληφθεί υπόψη ότι οι τράπεζες συνήθως εκδίδουν ετήσιες ε/ε ανανεούμενες πριν την ετήσια λήξη τους.

## ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING S.A.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ: Για να γίνει αντιληπτό το πνεύμα του συνόλου των παρατηρήσεών μας επί των προτύπων που εκδόθηκαν από τη ΡΑΛ προς διαβούλευση, παραθέτουμε το σκεπτικό στο οποίο στηρίχθηκε η Ενωσιακή Νομοθεσία (Κανονισμός 352/2017) αλλά και η αντίστοιχη Εθνική (Νόμος 4504/2017, άρθρο 105) που ακολούθησε, για να εξειδικεύσει πρακτικά τον Κανονισμό στην Ελληνική πραγματικότητα.

**1.** Σύμφωνα με το προοίμιο (παρ. 11), ο Κανονισμός 352/2017 «κα καταστήσει ευκολότερη την είσοδο στην αγορά σε νέους παρόχους ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών».

**2.** Σύμφωνα με το προοίμιο (παρ. 12), «Ο παρόν Κανονισμός δεν θα πρέπει να 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...»

**3.** Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του άρθρου 105, του Ν. 4504/2017, «μπαίνει οριστικά τέλος στην αδιαφάνεια των διαδικασιών κατάρτισης συμβάσεων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου ... .... Η προτεινόμενη ρύθμιση αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση του ανταγωνισμού, μείωση του κόστους και τελικά φθηνότερη παροχή υπηρεσιών προς τον τελικό χρήστη του λιμένα».

### ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Παρατηρήσεις γενικού ενδιαφέροντος (αφορά όλα τα πρότυπα συμβάσεων).

#### **α)** Σύστημα Χρεώσεων παρ. 3.1

«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 τεχνοοικονομική 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 είναι 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 .

Σε κάθε περίπτωση προτείνουμε να αντικατασταθεί η ανωτέρω παράγραφος με ρητή αναφορά στην εφαρμογή πολιτικών ενάντια στον αθέμιτο ανταγωνισμό (anti-dumping policies - unfair trade practices).

Σημειώνουμε την πρόβλεψη του Ν.4597/2019, άρθρο 46 «1. Η ΡΑΛ έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό για: ... στ) τη συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού για την εξασφάλιση της πιστής εφαρμογής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας στον κλάδο, την αποτροπή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό...»

### **β) Σύστημα χρεώσεων, παρ. 3.2 και 3.5**

«3.2) Τα ισχύοντα σταθερά τέλη (που αποδίδονται ανεξαρτήτως αν το πλοίο παραδώσει απόβλητα) επιβάλλονται και καταβάλλονται απευθείας προς τον ΦΔΛ, ο οποίος παρακρατά το 25% και αποδίδει το υπόλοιπο 75% στον Πάροχο με τον οποίον συνδέεται συμβατικά το πλοίο, σε μηνιαία βάση».

«3.5) Ο Πάροχος διατηρεί το δικαίωμα να τιμολογήσει και να εισπράξει ποσό έως το 75% του συνόλου ...»

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.

Προτείνεται να αντικατασταθούν τα συγκεκριμένα ποσοστά με πεδία μεταβλητής των οποίων ο καθορισμός θα βρίσκεται στη δικαιοδοσία του εκάστοτε ΦΔΛ. Ορθότερο θα ήταν να συμπληρωθεί ότι η όποια επιλογή του λιμένα πρέπει να στηρίζεται σε στοιχεία ανάκτησης κόστους και ίσως ενός λογικού περιθωρίου ενδεχόμενου κέρδους. Τέλος θετικό θα ήταν να διευκρινίζεται ότι το ίδιο ποσοστό δικαιωμάτων υπέρ λιμένα θα ισχύει για τον καθένα εκ των πολλαπλών παρόχων και δε θα γίνονται διακρίσεις ή διαφοροποιήσεις ποσοστών ανά κατηγορία και είδος αποβλήτων.

Η νέα Οδηγία 883/2019 για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων, προβλέπει την επιβολή τελών από τα λιμάνια, ώστε να καλύπτουν το κόστος του ΦΔΛ για την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας. Να καλύπτουν δηλαδή το «έμμεσο διοικητικό κόστος τους» και

το υπόλοιπο να εισπράττεται από τους αναδόχους για τις «άμεσες λειτουργικές δαπάνες» από την διαχείριση των αποβλήτων. Τα επιμέρους κόστη στο «έμμεσο διοικητικό κόστος» του ΦΔΛ και στις «άμεσες λειτουργικές δαπάνες» του παρόχου, αποτυπώνονται στο Παράρτημα 4 της Οδηγίας 883/2019. Σημειώνεται ότι ο Λιμένας του Rotterdam παρακρατά τα διοικητικά κόστη του και αντιλογίζει συμψηφιστικά το ποσό που περισσεύει στους παρόχους μηνιαίως ανάλογα με τις παραλαβές τους. Σε κάθε περίπτωση το σύστημα τελών και χρεώσεων είναι στη διακριτική ευχέρεια εκάστοτε ΦΔΛ.

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

**I. «4.9) Ο Πάροχος έχει την υποχρέωση να μεριμνά για τη φύλαξη των υλικών, μηχανημάτων, εργαλείων, κ.λ.π. ... Οι απαιτούμενες προσωρινές εγκαταστάσεις (αποθήκευση υλικών κ.λ.π.), για την εκτέλεση του αντικειμένου της παρούσας θα δημιουργηθούν με μέριμνα, 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)

Οι χρήστες - πλοία γνωρίζουν ότι στα Ευρωπαϊκά λιμάνια οι πάροχοι δεν έχουν υποχρεωτικά χώρους εντός του λιμένα αλλά συνήθως πλησίον αυτού. Η υποχρεωτική απαίτηση ενδέχεται να καταστεί προσχηματική δικαιολογία για να μην απελευθερωθεί ουσιαστικά η αγορά, ελλείψει χώρων.

Προτείνεται να επαλειφθεί μια τέτοια πρόβλεψη ή τουλάχιστον σε κάθε περίπτωση πρέπει να διευκρινιστεί ότι εάν οι χώροι δεν επαρκούν όλοι οι πάροχοι πρέπει να αναζητήσουν εκτός λιμένα για αποθηκευτικό χώρο και φυσικά ότι δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως επιχείρημα (η παραχώρηση αυτή μικρού χώρου) για τη μείωση του πλήθους των παρόχων, καθότι δεν είναι μια αναγκαία συνθήκη για την παροχή της υπηρεσίας.

**II. «4.3) Ο Πάροχος υποχρεούται να παραλαμβάνει τα απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου, σαφώς διαχωρισμένα και χωριστά, ανά Παράρτημα Δ.Σ. Μαγροί 73/78 . Η παραλαβή θα γίνεται από τα**

πλοία με μέσα και φροντίδα του Παρόχου όλο το 24ωρο, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα από πλοίο,...»

Προφανώς πρέπει να προστεθεί διαχωρισμένα και χωριστά συσκευασμένα και ανά ΕΚΑ. Πρέπει επίσης να υπάρξει αναφορά υποχρέωσης διαλογής στην πυγή και προβλεπόμενης συσκευασίας από τον παραγωγό χρήστη-πλοίο. Δηλαδή θα πρέπει να αναδιατυπωθεί ως:

«Ο Πάροχος υποχρεούται να παραλαμβάνει τα απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου, σαφώς διαχωρισμένα ανά Παράρτημα Δ.Σ. Μαρολι 73/78, και χωριστά συσκευασμένα ανά ΕΚΑ. Το δε πλοίο υποχρεούται να έχει προβεί σε ορθή διαλογή του στην πηγή, (δηλαδή κατά την παραγωγή τους) καθώς και κατάλληλη συσκευασία αν προ βλέπεται».

**III.** «4.6) Το προσωπικό που θα χρησιμοποιεί ο πάροχος δεν θα τελεί σε σχέση ή οποιαδήποτε εξάρτηση υπηρεσιακή από τον ΦΔΛ, παρά μόνο από τον ίδιο, ... Απαράβατος βασικός όρος είναι η υποχρέωση του παρόχου για την απαρένγκλιτη τήρηση των διατάξεων της Εργατικής Νομοθεσίας, δηλαδή καταβολή των νομίμων αποδοχών ... Σε κάθε περίπτωση που διαπιστώνεται παράβαση του ανωτέρω όρου, καταγγέλλεται η σύμβαση με τον Πάροχο και κηρύσσεται έκπτωτος ... ».

Χρειάζεται ίσως βελτίωση της διατύπωσης καθώς υπάρχει κίνδυνος ο κάθε πάροχος να θιγεί από ψευδείς καταγγελίες που μπορεί να είναι ακόμη και καθοδηγούμενες. Προτείνεται αναδιατύπωση: «Στις περιπτώσεις όπου, από ελέγχους των Αρμοδίων Ελεγκτικών Οργάνων (Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας, ΕΦΚΑ κλπ), βεβαιώνεται αποδεδειγμένη παράβαση του ανωτέρω όρου, καταγγέλλεται η σύμβαση με τον Πάροχο και κηρύσσεται έκπτωτος ... »

## ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

### **A)** Μη επικίνδυνα στερεά απόβλητα

#### **(A1)** Άρθρο 2, παρ. 2.1

**A.1.1.** Θεωρούμε ότι στον Πίνακα αντιστοίχισης αποβλήτων ανά κωδικό ΕΚΑ στο εκάστοτε Αnnex της ΔΣ Μαρολι πρέπει τουλάχιστον να προστεθεί ο χαρακτηρισμός «Ενδεικτικά» ή ορθότερα «Παράδειγμα», με την επισήμανση ότι το εκάστοτε Σχέδιο παραλαβής αποβλήτων πλοίων, επιλύει αρμοδίως ζητήματα είδους και κωδικών ΕΚΑ, ad-hoc για καθένα ΦΔΛ. Παράλληλα, ορθό είναι να υπάρξουν και οι στήλες πραγματικών ποσοτήτων που παραδόθηκαν τα τελευταία χρόνια στον συγκεκριμένο ΦΔΛ (σύμφωνα με το Σχέδιο αποβλήτων πλοίων του λιμένα ή άλλα απολογιστικά στοιχεία). Αν δεν υφίστανται διόλου παραδόσεις την τελευταία 3ετία ή 5ετία ή 10ετία κάποιου τύπου αποβλήτου, θα πρόκειται για θεωρητικό ενδεχόμενο και όχι πραγματική ανάγκη των πλοίων που συνήθως χρησιμοποιούν τον λιμένα (ΚΥΑ 8111/2009, άρθρο 4.1), οπότε δεν υπάρχει υποχρέωση διαθεσιμότητας εγκαταστάσεων, καθότι αυτό θα αύξανε αναίτια το κόστος. Δηλαδή το αντικείμενο της σύμβασης περιγράφεται από στατιστικά ιστορικά δεδομένα και όχι από βιβλιογραφικές αναφορές και υποθετικά σενάρια. Τέλος να σημειώσουμε την παρ. 8 του άρθρου 105 που αναφέρει: «8. Οι προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος της παραγράφου 3 καθορίζουν υποχρεωτικά μόνο: α) τις κατηγορίες των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία τα οποία χρησιμοποιούν το λιμένα, με σαφή αναφορά ενός ή και περισσότερων Παραρτημάτων της Σύμβασης Μαρολι 73/78 και του συνόλου των αντίστοιχων

κωδικών του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων (Ε.Κ.Α.) για το κάθε Παράρτημα ... », δηλαδή δεν αναφέρεται σε βιβλιογραφικές ή υποθετικές προβλέψεις αλλά σε πραγματικά - ιστορικά δεδομένα. Αντιθέτως είναι ορθή η παραπομπή του προτύπου στο συνημμένο Σχέδιο και τα ιστορικά απολογιστικά στοιχεία.

**A.1.2.** Θεωρούμε ότι πρέπει να προστεθεί στο Annex V, από την Κατηγορία 2, «Απόβλητα από Γεωργία, Κηπευτική, Υδατοκαλλιέργεια, Δασοκομία, Θήρα και Αλιεία ... » ο κωδικός ΕΚΑ 02 01 99 «απόβλητα μη προδιαγραφόμενα άλλως» και θα αφορά απόβλητα αλιευτικού εξοπλισμού, δίχτυα κλπ που αναφέρονται πλέον ρητά από την νέα Οδηγία για τα απόβλητα πλοίων 883/2019.

**A.1.3 .** Θεωρούμε ότι πρέπει να προστεθεί Annex V, από την Κατηγορία 19 «Απόβλητα από μονάδες επεξεργασίας αποβλήτων ... » ο κωδικός ΕΚΑ 19 0112 «τέφρα και σκωρία κλιβάνου άλλες από τις αναφερόμενες στο σημείο 19 0111 \*».

**A.1.4.** Θεωρούμε ότι πρέπει να προστεθεί Annex V, από την Κατηγορία 20 «Δημοτικά απόβλητα» ο κωδικός ΕΚΑ 20 01 25 «Βρώσιμα έλαια και λίπη».

(A2) Σχετική Νομοθεσία

**A.2.1** Μνημονεύεται η ΚΥΑ 8668/2007 (ΦΕΚ 287 Β') Έγκριση Εθνικού Σχεδιασμού Διαχείρισης Επικίνδυνων Αποβλήτων (ΕΣΔΕΑ), σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ . Α) της υπ' αριθ. 13588/725/06 Κοινής Υπουργικής Απόφασης « Μέτρα, όροι και περιορισμοί για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων κ.λπ.) (ΦΕΚ 383 Β'). Η εν λόγω απόφαση έχει καταργηθεί και αντικατασταθεί από την ΚΥΑ 62952/5384/2016 (ΦΕΚ 4326Β')

Β} Επικίνδυνα στερεά απόβλητα

(81) Άρθρο 2, παρ. 2.1

**B.1.1.** Ως ανωτέρω Α.1.1. σχετικά με τους πίνακες αντιστοίχισης

**B.1.2.** Στο Annex 1, στα στερεά απόβλητα ανήκουν και τα ιζήματα (κατακαθήματα) πετρελαιοειδούς λάσπης (oily sludge sediments), με κωδικό ΕΚΑ 16 07 08\*. Αυτή η κατάταξη προβλεπόταν στο σύνολο των διακηρύξεων, των συμβάσεων και στα απολογιστικά στοιχεία Οργανισμών Λιμένα την τελευταία 20ετία. Τα απόβλητα αυτά παραλαμβάνονται συνήθως σε UN approved big-bags, και παράλληλα είναι αδύνατο να αντληθούν για την συλλογή τους. Στην νέα Οδηγία 883/2019 (ΟΙΕΥ L151/137 7.6.2019), Παράρτημα 2 (τυποποιημένο υπόδειγμα εντύπου κοινοποίησης ... ) για το Annex 1 της Marpol που διαλαμβάνει πετρελαιοειδή απόβλητα, υφίσταται η περιγραφή «επικαθίσεις και ιλύς από καθαρισμό δεξαμενών») γεγονός που επιβεβαιώνει ότι από πλευράς φυσικής κατάστασης υπάγονται στα στερεά. Επισημαίνεται ότι δεν είναι μονοσήμαντη η αντιστοίχιση κωδικών ΕΚΑ και ειδών αποβλήτων των Annex, δηλαδή μπορεί και άλλο είδος αποβλήτου στο ίδιο ή διαφορετικό Annex να λάβει το ίδιο ΕΚΑ. Να σημειωθεί ότι αυτά τα ιζήματα πετρελαιοειδούς λάσπης προέρχονται από μίγμα στερεών εν αιωρήσει σωματιδίων ανόργανης φύσης που δεν διαλύονται στην ελαιώδη φάση, αλλά βρίσκονται σε διασπορά, που περιέχονται στα πετρελαιοειδή. Τα στερεά αυτά καθιζάνουν είτε από τις φυγόκεντρους προκατεργασίας του καυσίμου, είτε δια της βαρύτητας κατά την παραμονή του πετρελαιοειδών στις δεξαμενές, στις σωληνώσεις και σε χώρους φορτίου.

**B.1.3.** Θεωρούμε ότι πρέπει να περιληφθούν εδώ στο Annex 1 ΔΣ Μαρολι, οι κωδικοί EKA 13 05 01 \* «στερεά υλικά από θαλάμους υπολειμμάτων και στερεά υλικά διαχωριστή ελαίου / νερού», 13 05 02\* «λάσπες διαχωριστή ελαίου νερού», 13 05 03\* «λάσπες υποδοχέα»), 13 08 01 \*«λάσπες αφαλάτωσης».

**B.1.4.** Θεωρούμε ότι πρέπει να περιληφθούν εδώ στο Annex V ΔΣ Μαρολι, οι κωδικοί EKA 15 02 02\* «απορροφητικά υλικά, υλικά φίλτρων, υφάσματα σκουπίσματος, προστατευτικός ρουχισμός που έχουν μολυνθεί από επικίνδυνες ουσίες» (πχ oily rags, πριονίδι-ροκανίδι ρυπασμένο με πετρέλαιο, ΜΑΠ κλπ), 08 0111 \* «απόβλητα από χρώματα και βερνίκια», 15 0110\* «συσκευασίες που περιέχουν κατάλοιπα επικινδύνων ουσιών ή έχουν μολυνθεί από αυτές» (πχ ρυπασμένα βαρέλια - δοχεία), 08 03 17\* «απόβλητα τόνερ εκτύπωσης που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες»), 16 03 03\* «ανόργανα απόβλητα που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες») (πχ λάσπες boiler), 16 03 05\* «οργανικά απόβλητα που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες») (πχ κόλλες, χημικά κλπ), 16 05 08\* «απορριπτόμενα οργανικά υλικά που αποτελούνται από επικίνδυνες ουσίες ή τις περιέχουν») (πχ αεροζόλ), 09 01 01 \* «διαλύματα εμφανιστηρίου κι ενεργοποίησης» (πχ διάφορα απόβλητα photo waste), 18 01 03\* «απόβλητα των οποίων η συλλογή και διάθεση υπόκεινται σε ειδικές απαιτήσεις σε σχέση με την πρόκληση μόλυνσης») (πχ μολυσματικά ιατρικά απόβλητα), 18 01 06\* «χημικές ουσίες που αποτελούνται ή περιέχουν επικίνδυνες ουσίες») (πχ ληγμένα φάρμακα)

**B.1.5.** Θεωρούμε ότι πρέπει να περιληφθεί εδώ και το Annex vi ΔΣ Μαρολι, για την παραλαβή λασπών από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers closed loop ή υβριδικά) με EKA 10 01 18\* «απόβλητα από τον καθαρισμό αερίων που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες».

(B2) Σχετική Νομοθεσία

**B.2.1** Ως ανωτέρω A.2.1. σχετικά με νεώτερη ΚΥΑ

(Γ) Μη επικίνδυνα υγρά απόβλητα

(Γ1) Άρθρο 2, παρ. 2.1

**Γ.1.1.** Ως ανωτέρω A.1.1. σχετικά με τους πίνακες αντιστοίχισης

**Γ.1.2.** Θεωρούμε ότι πρέπει να περιληφθεί εδώ και το Annex IV ΔΣ Μαρολι, από την Κατηγορία 20 «Δημοτικά απόβλητα» ο κωδικός EKA 20 03 04 Λάσπη σηπτικής δεξαμενής

(Γ2) Σχετική Νομοθεσία

**Γ.2.1** Ως ανωτέρω A.2.1. σχετικά με νεώτερη ΚΥΑ

(Δ) Επικίνδυνα υγρά απόβλητα

(Δ1) Άρθρο 2, παρ. 2.1

**Δ.1.1.** Ως ανωτέρω A . 1.1. σχετικά με τους πίνακες αντιστοίχισης

(Δ2) Σχετική Νομοθεσία

**Δ.2.1** Ως ανωτέρω A.2.1. σχετικά με νεώτερη ΚΥΑ

## Λοιπές Παρατηρήσεις

**E1)** Στις κατηγορίες προσκλήσεων που αφορούν σε μη επικίνδυνα στερεά απόβλητα και σε μη επικίνδυνα υγρά απόβλητα, δεν απαιτείται πιστοποίηση ADR των οδηγών των οχημάτων, ούτε και η ύπαρξη ΣΑΜΕΕ, καθώς αμφότερα σχετίζονται μόνον με επικίνδυνα αγαθά ή απόβλητα.

**E2)** Ο προβλεπόμενος χρόνος σύμβασης μεταξύ πλοίου χρήστη και διαπιστευμένου παρόχου θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι αφορά μόνο στις περιπτώσεις τακτικών κατάπλων, αφού οι έκτακτοι συνήθως δεν είναι εκ των προτέρων γνωστοί. Επιπροσθέτως η διάρκεια ενός έτους ίσως είναι μεγάλη και πρέπει να επανεξεταστεί ή να αφεθεί στην κρίση των συμβαλλομένων. Στους έκτακτους πλόες τυχόν εκπτώσεις θα γίνονται κατά περίπτωση δηλαδή λήψη προσφοράς από χρήστη και επιλογή του παρόχου από το πλοίο.

**E3)** Στις περιπτώσει εξοπλισμού και προσωπικού, το πρότυπο προβαίνει σε ενδεικτική αναφορά συγκεκριμένου πλήθους και είδους εξοπλισμού καθώς και πλήθους και ειδικοτήτων προσωπικού. Επειδή συχνά ο όρος ενδεικτικά παρερμηνεύεται ως η ελάχιστη απαίτηση, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι ενδεικτικές αναφορές όπου γίνονται λαμβάνουν χώρα για να καταστεί σαφές το αναφερόμενο ζήτημα μέσω παραδείγματος και όχι να τεθούν ελάχιστα ή μέγιστα ή ενδεικτικά όρια απαιτήσεων.

**E4)** Θα ήταν χρήσιμο να διευκρινιστεί ποιους ΦΔΛ δεσμεύουν τα πρότυπα. Αρχικώς όταν η δικαιοδοσία εκπόνησής τους ανήκε στην ΕΑΑΔΗΣΥ, στο άρθρο 105 υπήρχε σαφής αναφορά δεσμευτικής εφαρμογής τους μόνον στους Δημόσιους Φορείς Λιμένων. Τώρα όμως η έκδοσή τους από τη ΡΑΛ, τροποποιεί ενδεχόμενα τη νομική βάση και λογική του εγχειρήματος, αφού τόσο το άρθρο 105, Ν. 4504/2017 όσο και ο Κανονισμός 352/2017, ισχύουν για αμφότερους ιδιωτικούς και δημόσιους ΦΔΛ και το θέμα χρήζει διευκρίνισης.



## **ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΕΛΑΙΩΝ Α.Ε. (ΕΝ.ΔΙ.Α.Λ.Ε. Α.Ε.)**

Η εταιρεία μας με την επωνυμία «Εναλλακτική Διαχείριση Απόβλητων Λιπαντικών Ελαίων Α.Ε., ΕΝ.ΔΙ.Α.Λ.Ε. Α.Ε.», είναι ανώνυμη εταιρεία που ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1998 και δραστηριοποιείται στον τομέα της διαχείρισης των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων (Α.Λ.Ε.) με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον.

Από τον Ιούνιο του 2004 (Υ.Α. 105135/17.6.2004/ΦΕΚ905Α/2004 και ΦΕΚ 769/2009Α), είναι το μοναδικό εγκεκριμένο Εθνικό Συλλογικό Σύστημα Εναλλακτικής Διαχείρισης Απόβλητων Λιπαντικών Ελαίων.

Στο πλαίσιο της Δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με το Πρότυπο Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και της Πρότυπης Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Παραλαβής και Διαχείρισης Επικίνδυνων Υγρών Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων, παρακάτω παρατίθενται οι παρατηρήσεις μας:

1. Στις προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος θα πρέπει να συμπληρωθεί στην κείμενη νομοθεσία ( μετά το στοιχείο 11) , ο νέος νόμος περί εναλλακτικής διαχείρισης , ήτοι Ν. 4496/2017 (ΦΕΚ 170/8-11-2017) : Τροποποίηση του ν. 2939/2001 για την εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων, προσαρμογή στην Οδηγία 2015/720/ ΕΕ, ρύθμιση θεμάτων του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης και άλλες διατάξεις.

2. Ο πίνακας υγρών επικινδύνων αποβλήτων του ANEX I Margol , 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.

3. Με βάση το ίδιο σκεπτικό και επειδή οι κωδικοί ΕΚΑ 13 02 ΧΧ, 13 04 ΧΧ και 13 05 ΧΧ (Απόβλητα Λιπαντικά Έλαια - ΑΛΕ) του πίνακα υγρών επικινδύνων αποβλήτων του ANEX I Margol , όπως περιγράφεται στην σελ 5 (Παράρτημα Ι) και σελ 2 των εν θέματι κειμένων διέπονται από διαφορετική νομοθεσία διαχείρισης (ν. 2939/2001, ΠΔ 82/2004 και ν 4496/2017) σε σχέση με τους κωδικούς ΕΚΑ 13 07 ΧΧ , 16 07 ΧΧ και 19 02 ΧΧ ( ΚΥΑ 13588/725/2006 Μέτρα, όροι και περιορισμοί για την διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων) προτείνεται ο διαχωρισμός σε επίπεδο εργολαβίας ευκολιών υποδοχής, των αναδόχων παραλαβής ΑΛΕ από αυτούς των υπολοίπων πετρελαιοειδών.

Η χώρα μας πρωτοπορεί στον τομέα της εφαρμογής της εναλλακτικής διαχείρισης των ΑΛΕ που παράγονται στους λιμένες. Η πρωτοπορία αυτή θα πρέπει να συμπληρωθεί/ ολοκληρωθεί με την προσπάθεια διαχωρισμού των αντικειμένων ΑΛΕ από λοιπά πετρελαιοειδή στο αντίστοιχο παράρτημα της Margol. Το θέμα είχε συζητηθεί και στις ενημερωτικές συναντήσεις που είχε διοργανώσει το ΣΕΔ ΕΝΔΙΑΛΕ στις 11/11/15 και 10/2/16 με θέμα την διαχείριση των ΑΛΕ στα λιμάνια. Οι τότε παρόντες εκπρόσωποι σας είχαν συμφωνήσει με την συγκεκριμένη αναγκαιότητα. Σε κάθε περίπτωση και πιστεύοντας ότι δεν υπάρχει νομικό κώλυμα προτείνουμε το Παράρτημα Ι να διαμορφωθεί ως ακολούθως :

## Παράρτημα ΙΑ (Απόβλητα Λιπαντικά Έλαια - ΑΛΕ)

Τύπος Αποβλήτου	ΕΚΑ
Συνθετικά έλαια μηχανής, κιβωτίου ταχυτήτων και λίπανσης	13 02 06*
Συνθετικά έλαια μόνωσης και μεταφοράς θερμότητας	13 03 08*
Έλαια υδροσυλλεκτών πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας	13 04 01*
Έλαια υδροσυλλεκτών πλοίων άλλης ναυσιπλοΐας	13 04 03*
Έλαια από διαχωριστές ελαίου/νερού	13 05 06*
Ελαιώδη ύδατα από διαχωριστές ελαίου/νερού	13 05 07*
Μείγματα αποβλήτων από θαλάμους υπολειμμάτων και διαχωριστές ελαίου/νερού	13 05 08*

## Ή/και Παράρτημα ΙΒ (Πετρελαιοειδή Απόβλητα Καυσίμων - ΠΑΚ)

Τύπος Αποβλήτου	ΕΚΑ
Καύσιμο πετρέλαιο και πετρέλαιο ντίζελ	13 07 01*
Βενζίνη	13 07 02*
Απόβλητα που περιέχουν Πετρέλαιο	16 07 08*
Πετρέλαιο και συμπυκνώματα από διαχωρισμό	19 02 07*

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.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία ή/και διευκρίνιση χρειαστείτε.

## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #1

Παραλείπεται η εισαγωγή για λόγους διαφύλαξης της ανωνυμίας του αποστολέα.

Στο πλαίσιο αυτό διατυπώνονται οι ακόλουθες απόψεις:

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.

2. Στο άρ.105 του Ν. 4504/2017 παρ. 8 (δ), προβλέπεται ότι θα πρέπει να καθορισθούν εντός της πρόσκλησης υποχρεωτικά τα αναφερόμενα στο άρθρο 8 της ΚΥΑ 8111.11/41/09. Στο εν λόγω άρθρο προβλέπεται ότι: ο φορέας διαχείρισης του λιμένα καθορίζει συγκεκριμένο σύστημα τελών το οποίο πρέπει να καλύπτει το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων για την παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων, ενώ όλα τα πλοία συνεισφέρουν σημαντικά στο κόστος αυτό και το μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται από το τέλος καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες που παράγονται από τα πλοία και παραδίδονται πραγματικά. Το εγκεκριμένο σύστημα τελών κάθε λιμένα εγκρίνεται από την αρμόδια Αρχή (ΓΓΛΠ ή ΔΕΔΕΟ) όπως αυτή καθορίζεται ανά περίπτωση σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 8 της ΚΥΑ 8111.11/41/09. Το προαναφερόμενο εγκεκριμένο σύστημα τελών αποτελεί το Παράρτημα Γ των σχεδίων των πρότυπων συμβάσεων. Επομένως, το αναφερόμενο ως άρθρο 3 - Σύστημα Χρεώσεων του υποδείγματος σύμβασης για να είναι εφικτή η εφαρμογή του από τον λιμένα θα πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 8 της ΚΥΑ 8111.11/41/09 και να αποτελεί μέρος του εγκεκριμένου συστήματος τελών του ΦΔΛ και να έχει κοινοποιηθεί στους χρήστες του λιμένα.

3. Ως προς το προαναφερόμενο άρθρο 3-Σύστημα χρεώσεων των σχεδίων πρότυπων συμβάσεων (που αφορούν στερεά απόβλητα, στερεά επικίνδυνα απόβλητα, υγρά απόβλητα και υγρά επικίνδυνα απόβλητα)σημειώνονται επιπρόσθετα τα κάτωθι:

ο Θα πρέπει να διευκρινισθεί αν έχει εκπονηθεί σχετική τεχνικοοικονομική μελέτη που υποδεικνύει το συγκεκριμένο σύστημα καθώς και την δυνατότητα υποχρεωτικής εφαρμογής του από όλα τα δημόσια λιμάνια.

ο Αν υπάρχει η προαναφερόμενη μελέτη, θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των υπό διαβούλευση πρότυπων συμβάσεων ώστε να είναι γνωστοί οι παράμετροι κόστους καθώς και τα ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν.

ο Θα πρέπει να διευκρινισθεί επιπλέον ο τρόπος και οι διαδικασίες εφαρμογής μεταξύ ΦΔΛ-Παρόχου-Πλοίου(χρήστη).

ο 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 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.

ο Γενικά το προτεινόμενο σύστημα δίνει σχεδόν αποκλειστικό δικαίωμα στον πάροχο να καθορίσει την τελική τιμή της παρεχόμενης υπηρεσίας χωρίς να διασφαλίζεται το δικαίωμα του ΦΔΛ για έλεγχο αλλά και καθορισμό των τιμών με βάση το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας.

4. Το σύστημα χρέωσης τελών όπως περιγράφεται στις Συμβάσεις δεν είναι εφαρμόσιμο στις περιπτώσεις των πλοίων με έκτακτους πλόες 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 πλόες στο λιμάνι πχ. εμπορικά πλοία μεταφοράς Ε/Κ, RO-RO. Επίσης θα πρέπει να αποσαφηνισθεί ποιος θα είναι ο ρόλος του ΦΔΛ στην συγκεκριμένη σύμβαση, πχ αν θα συνυπογράψει, 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.

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 - ΕΚΑ) θεωρούμε ότι η αντιστοίχιση ΕΚΑ-Παράρτημα MARPOL 73/78 που επιχειρείται στο πλαίσιο των Πρότυπων Προσκλήσεων και Συμβάσεων και μάλιστα όχι ως ενδεικτική αλλά ως περιοριστική και υποχρεωτική, είναι αυθαίρετη. Επισημαίνεται επίσης, ότι οι κατηγορίες αποβλήτων (ΕΚΑ) διαφοροποιούνται μεταξύ των λιμένων ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων και των πλοίων και γι' 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 ΕΚΑ 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.

6. Όσον αφορά ιδιαίτερα, στην Πρόσκληση και την Σύμβαση για τα στερεά μη επικίνδυνα απόβλητα και τα στερεά επικίνδυνα απόβλητα που περιλαμβάνουν τα απόβλητα ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ V θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η κατηγοριοποίηση των αποβλήτων του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ V σύμφωνα με τη ΔΣ MARPOL 73/78 και με το ΠΔ 8/2013 όπως ισχύει στις επιμέρους υποκατηγορίες και να υπάρξει η ανάλογη αντιστοίχιση των ΕΚΑ στις ακόλουθες υποκατηγορίες:

A: Πλαστικά, B: Κατάλοιπα τροφών, C: Οικιακά απόβλητα, D: Μαγειρικό λάδι, E: Στάχτες αποτεφρωτήρα, F: Λειτουργικά απόβλητα, G: Κατάλοιπα φορτίου, H: Σφάλγια Ζώων, I: αλιευτικός εξοπλισμός

Ασάφεια επίσης εντοπίζεται ως προς την αναφορά στο άρθρο 2.2 των προσκλήσεων και 1.7 των Συμβάσεων για τα στερεά μη επικίνδυνα και στερεά επικίνδυνα σε συνδυαστική εφαρμογή με την αναφορά στον Πίνακα των ΕΚΑ 120105, 120104, 120103, 120106\*, 020108\*, 160709\* κλπ.

7. Στην πρόσκληση και στην αντίστοιχη σύμβαση που αφορά στα υγρά μη επικίνδυνα απόβλητα οι ΕΚΑ του Παραρτήματος II κατά πλειοψηφία αναφέρονται σε απόβλητα που παράγονται από βιομηχανικές δραστηριότητες και δεν συσχετίζονται άμεσα με την συνήθη λειτουργία των πλοίων.

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

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.

10. Από τις διαδικασίες που περιγράφονται τόσο στις προσκλήσεις (που αφορούν στερεά μη επικίνδυνα απόβλητα, στερεά επικίνδυνα απόβλητα, υγρά απόβλητα και υγρά επικίνδυνα απόβλητα) (άρθρο 15) όσο και στις Συμβάσεις (άρθρο 4: Υποχρεώσεις παρόχου και ΦΔΛ) που έχουν δημοσιευθεί δεν διασφαλίζεται η κάλυψη των υποχρεώσεων (άρθρο 8 & άρθρο 12 \_ ΚΥΑ 8111.11/41/09) του λιμένα που απορρέουν από την κείμενη νομοθεσία τόσο ως προς τη διαχείριση των αποβλήτων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία όσο και για την καταβολή αποζημιώσεων σε περίπτωση Ανεπάρκειας Ευκολιών Υποδοχής Αποβλήτων Πλοίων αλλά και σε περίπτωση πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας από την παροχή των υπηρεσιών για τα οποία ευθύνη φέρει ο ΦΔΛ. Ειδικότερα ως προς την περίπτωση καταγγελίας περί ανεπάρκειας ευκολιών υποδοχής που προβλέπεται στη νομοθεσία και εγείρει αξίωση αποζημίωσης από τον ΦΔΛ θα πρέπει να διευκρινιστεί πώς θα βεβαιώνεται και πώς θα καλύπτεται δεδομένου ότι με βάση το άρθρο 18 της ΚΥΑ 8111.1/41/09, η λιμενική αρχή ασκεί τον έλεγχο και όχι ο ΦΔΛ.

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.

13. Στις προσκλήσεις (που αφορούν στερεά μη επικίνδυνα απόβλητα, στερεά επικίνδυνα απόβλητα, υγρά απόβλητα και υγρά επικίνδυνα απόβλητα) στο άρθρο 7 (παρ 7.3β (iii) ) παραπέμπει στις παρ 7.4 & 7.5 που δεν υπάρχουν στο κείμενο.

14. Στις προσκλήσεις(που αφορούν στερεά, στερεά επικίνδυνα απόβλητα, υγρά απόβλητα και υγρά επικίνδυνα απόβλητα) θα πρέπει να καθορίζονται τα τεχνικά κριτήρια σύμφωνα με τις προδιαγραφές που αναπτύσσονται στο Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων κάθε λιμένα σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της ΚΥΑ 8111.11/41/2009.

15. Στις προσκλήσεις (που αφορούν στερεά, στερεά επικίνδυνα απόβλητα, υγρά απόβλητα και υγρά επικίνδυνα απόβλητα) στο άρθρο 8 (παρ. 8.2δ) παραπέμπει στις απαιτήσεις του Παραρτήματος Α που είναι αναρτημένες στην ιστοσελίδα των ΦΔΛ. Προτείνεται η σχετική παραπομπή να αναφέρεται στο Σχέδιο Αποβλήτων Πλοίων Λιμένα που είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα των ΦΔΛ και βάσει του οποίου καθορίζεται οι τεχνικές προδιαγραφές και η μεθοδολογία διαχείρισης των αποβλήτων πλοίων.

16. Στις προσκλήσεις (που αφορούν στερεά, στερεά επικίνδυνα απόβλητα, υγρά απόβλητα και υγρά επικίνδυνα απόβλητα), στο άρθρο 8 (σελ 17 στερεών, σελ 19 στερεών επικινδύνων, σελ. 19 υγρών, σελ 21 υγρών επικινδύνων) προβλέπεται δυνατότητα υπερβολαβίας χωρίς να διευκρινίζεται περαιτέρω πώς θα επιμερίζονται οι ευθύνες έναντι του ΦΔΛ και των χρηστών.

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.

18. Δεν τηρείται η συμβατότητα με την εφαρμογή του ΕΕ Καν 352/2017 όπου η παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων πλοίων αποτελεί μία ενιαία υπηρεσία και δεν διαχωρίζεται σε επιμέρους υποενότητες (στερεά, υγρά και επικίνδυνα).

## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #2

Σε συνέχεια της από 31 ΜΑΪ 2019 ανακοινωθείσας διαβούλευσης, αναφορικά με τα πρότυπα σχέδια προτύπων προσκλήσεων κατ' άρθρο 105 παρ. 8 και 10Α του Ν.4504/2017 (Α' 154) και του περιεχομένου αυτών, ακολούθως, σας υποβάλλουμε τα σχόλιά μας.

Κύριο αντικείμενο των εν λόγω Σχεδίων αποτελεί η διαχείριση των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία, ως εμπορική – επιχειρηματική δραστηριότητα. Βασικό νομοθετικό εργαλείο για την ως άνω δραστηριότητα αποτελεί η προσφάτως εκδοθείσα ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία. Συμπληρωματικά, ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/352 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, ο οποίος προσβλέπει στην ρύθμιση των σχετικών αγορών και την ενίσχυση του ανταγωνισμού, μέσα από την υιοθέτηση συστημάτων πολλαπλών παρόχων, τα οποία αναμένεται να ενισχύσουν τον ανταγωνισμό των συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών, προβλέπει την εφαρμογή πρακτικών προς αυτήν την κατεύθυνση.

Προς αυτήν την κατεύθυνση, είναι άποψη μας ότι, προκειμένου να υπάρξει ορθή και αποδοτική εφαρμογή των ως άνω νομοθετικών εργαλείων, είναι βασικό να πραγματοποιηθεί σαφής ορισμός των βασικών εννοιών και χαρακτηριστικών της εν λόγω δραστηριότητας και των σχετικών υπηρεσιών. Κατά την άποψή μας, κάτι τέτοιο καθίσταται δυνατό εφόσον γίνει αρχικά αποσαφήνιση των αμιγώς τεχνικών χαρακτηριστικών και, έπειτα, οριοθέτηση των εμπορικών όρων και πρακτικών.

Καθώς η διαχείριση αποβλήτων εμπίπτει στις πρακτικές περιβαλλοντικές διαχείρισης, θεωρούμε ότι είναι βασικό να ζητηθεί και να συνυπολογιστεί η συνδρομή και η άποψη καθ' ύλην αρμοδίων φορέων και υπηρεσιών πχ ΥΠΕΝ/ΔΣΑ, Περιβαλλοντικών Μελετητών Κατ. 27 ΥΓΠΟΜΕΔΙ, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η πρόσβαση σε εμπειριστατωμένη πληροφόρηση, όσον αφορά τα αμιγώς τεχνικά χαρακτηριστικά.

Προς την κατεύθυνση αυτή, σας υποβάλλουμε ακολούθως τα σχόλιά μας.

1. Αρχικά, το σύνολο των Σχεδίων αναφέρεται σε μία κατηγοριοποίηση της φύσης ΣΤΕΡΕΑ-ΥΓΡΑ. Είναι γεγονός ότι οι εφαρμοζόμενες πρακτικές των παρελθόντων ετών οδήγησαν σε αυτήν την «εμπειροτεχνική» κατηγοριοποίηση.

Η οδηγία 883/2019 ορίζει ως «απόβλητα από πλοία», όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά το δρομολόγιο πλοίου ή κατά τις εργασίες φόρτωσης, εκφόρτωσης και καθαρισμού, και τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραρτημάτων I, II, IV, V και VI της σύμβασης MARPOL καθώς επίσης και τα απόβλητα που αλιεύονται παθητικά.

Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει είναι το βασικό νομοθετικό όργανο, όσον αφορά τα απόβλητα που παράγονται από την κανονική λειτουργία των πλοίων, η οποία έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Βάσει της MARPOL, η κατηγοριοποίηση των αποβλήτων από τα πλοία γίνεται σε έξι (6) κατηγορίες, που αντιστοιχούν στα ως άνω σχετικά Παραρτήματα (Annexes) της MARPOL.

Ακόμα, βάσει της Οδηγίας 883/2019, τα «απόβλητα από πλοία» που αναφέρονται στο σημείο 3) του αρθ. 2 της εν λόγω οδηγίας, θεωρούνται απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 1) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ.

Επιπλέον, βάσει του Κοινοτικού και Εθνικού νομικού πλαισίου, όσον αφορά τα παραπάνω, το βασικό – και μοναδικό – εργαλείο κατηγοριοποίησης των αποβλήτων είναι ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΕΚΑ), όπου γίνεται κατηγοριοποίηση των αποβλήτων σε είκοσι (20) κατηγορίες, βάσει της παραγωγικής δραστηριότητας από την οποία προκύπτουν, τα οποία ταξινομούνται, βάσει της Επικινδυνότητάς τους.

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

2. Στο άρθρο 2 της ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ, γίνεται αναφορά σε κωδικούς ΕΚΑ στους οποίους αντιστοιχούν τα Απόβλητα που παράγονται από τα πλοία.

Δεδομένου ότι η διαχείριση (παραγωγή, προσωρινή αποθήκευση, συλλογή & μεταφορά, τελική διάθεση) αποβλήτων υπόκειται σε αδειοδότηση, βάσει των προβλεπόμενων από το Ν. 4014/2011, θα πρέπει να υπάρξει άμεση σύνδεση της παραγωγικής δραστηριότητας από την οποία προκύπτουν τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία.

Η παραγωγική δραστηριότητα, εκ της οποίας προκύπτουν τα εν λόγω απόβλητα, είναι η δραστηριότητα λειτουργίας & εκμετάλλευσης λιμένων & λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία εμπίπτει στον Κλάδο 52 «Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες» του Παραρτ. Ι του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 1398/2006 για τη θέσπιση της στατιστικής ταξινόμησης των οικονομικών δραστηριοτήτων NACE—αναθεώρηση 2 και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3037/90 του Συμβουλίου και ορισμένων κανονισμών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικών με ειδικούς στατιστικούς τομείς.

Η εν λόγω δραστηριότητα, βάσει της ΚΥΑ Αριθμ. ΔΙΠΑ/οικ. 37674/2016, υπάγεται στην Ομάδα 3η – Λιμενικά Έργα και, επομένως, για την λειτουργία τέτοιων έργων, απαιτείται η σχετική Περιβαλλοντική Αδειοδότηση, η οποία αναλόγως της Κατηγορίας (Α,Β), απαιτεί την υποβολή και έγκριση ΜΠΕ ή ΠΠΔ, με την συμβολή καθ' ύλην και κατ' αντικείμενο αρμόδιων Μελετητών Μηχανικών. Σε κάθε μία από τις περιπτώσεις αυτές (ΜΠΕ, ΠΠΔ), η ταυτοποίηση των αποβλήτων και η κατηγοριοποίηση κατά κωδικό ΕΚΑ αποτελεί αρμοδιότητα και έργο του υπεύθυνου Μελετητή Μηχανικού.

Τα παραπάνω είναι προαπαιτούμενα προκειμένου ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα να πληροί την απαίτηση για εγγραφή και τήρηση στοιχείων στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων (Η.Μ.Α.) του άρθρου 2 της 4394/4026/2016 (Β' 2992) κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ως «παραγωγός αποβλήτων», όπως αυτός ορίζεται στο σημ. 3 του αρθ. 11 του Ν. 4042/2012.

Πλέον αυτού, ο Σχεδιασμός της Διαχείρισης των Αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία, με την ύπαρξη εγκεκριμένου σχετικού Σχεδίου, αποτελεί πρόβλεψη και απαίτηση τόσο της Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΜΠΕ, ΠΠΔ) όσο και της Οδηγίας 883/2019.

Με βάση τα παραπάνω, θεωρούμε ότι θα πρέπει να έχει προηγηθεί σχετική εμπεριστατωμένη μελέτη, εκ της οποίας, να προκύπτουν οι σχετικοί κωδικοί ΕΚΑ, στους οποίους ταξινομούνται τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία, για το σύνολο των λιμένων ΔΕΔΜ, όπως απαριθμούνται



στο Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η εφαρμογή ενιαίων Προσκήσεων, όπως οι προτεινόμενες.

3. Στην παρ. 6.2 του αρθ. 6 των υπό διαβούλευση Σχεδίων, προβλέπεται ότι «... Αιτήσεις γίνονται δεκτές για τα [...] απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου Παραρτημάτων [...] Δ.Σ. MARPOL 73/78 (α. 105 παρ. 10Α ν. 4504/2017 (184 Α')), όσο και για το σύνολο των αντίστοιχων κωδικών του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων (Ε.Κ.Α.)...».

Ομοίως με ως άνω, προκειμένου να βρίσκουν αποτελεσματική και ορθολογική εφαρμογή τέτοιες διατάξεις, πρέπει να έχει προηγηθεί τεκμηριωμένη αντιστοίχιση των αποβλήτων κατά MARPOL με κωδικούς ΕΚΑ. Το εν λόγω αποτελεί στοιχειώδες αντικείμενο μιας ΜΠΕ, η οποία συντάσσεται κατά περίπτωση, για συγκεκριμένο έργο.

Σε κάθε άλλη περίπτωση, θα πρέπει να έχει προηγηθεί σχετική εμπειριστατωμένη μελέτη, εκ της οποίας, να προκύπτουν οι σχετικοί κωδικοί ΕΚΑ, στους οποίους ταξινομούνται τα απόβλητα που παράγονται από τα πλοία, για το σύνολο των λιμένων ΔΕΔΜ, όπως απαριθμούνται στο Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η εφαρμογή ενιαίων Προσκήσεων, όπως οι προτεινόμενες.

4. Στο αρθ. 8, γίνεται σαφής και εξειδικευμένη ενδεικτική αναφορά σε προσωπικό και εξοπλισμό, ο οποίος θα πρέπει να διατίθεται από τους δυνητικούς αναδόχους.

Δεδομένου ότι η συλλογή & μεταφορά αποβλήτων υπόκειται σε Αδειοδότηση ενώ η οδηγία 883/2019 σε συνδυασμό με τον Κανονισμό 352/2017 στοχεύουν στην ορθή διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων αλλά και στην απρόσκοπτη λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων, κρίνεται σκόπιμο να έχει προηγηθεί σχετική μελέτη, για κάθε λιμένα, προκειμένου να έχουν ταυτοποιηθεί και αναγνωρισθεί οι ανάγκες σε εξοπλισμό, κάτι που καθίσταται δυνατό μέσα από την εκπόνηση και εφαρμογή ΜΠΕ ή ΠΠΔ, αναλόγως της κατηγορία του λιμένα.

Εφόσον έχουν προηγηθεί τα παραπάνω, από το νόμο προβλεπόμενα, βήματα, οι ποιοτικές απαιτήσεις, σε εξειδικευμένο προσωπικό και εξοπλισμό, για αδειοδότηση της συλλογής & μεταφοράς αποβλήτων περιγράφονται σαφώς στα σχετικά νομοθετήματα (ΚΥΑ Η.Π. 50910/2727/2003, ΚΥΑ Η.Π. 13588/725/2006, ΚΥΑ Η.Π. 24944/1159/2006). Σε συνδυασμό με τις προβλέψεις των ΜΠΕ/ΠΠΔ, καθίσταται δυνατός ο καθορισμός των ποσοτικών χαρακτηριστικών, σε εξειδικευμένο προσωπικό και εξοπλισμό, για την κάλυψη των αναγκών του εκάστοτε λιμένα, όσον αφορά τη διαχείριση αποβλήτων των πλοίων.

Σε κάθε άλλη περίπτωση, κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει σχετική τεκμηριωμένη μελέτη, εκ της οποίας θα προκύπτουν οι όποιες απαιτήσεις, συμπληρωματικά αυτών που ήδη ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία.

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.

Επιπλέον, γίνεται αναφορά για απαίτηση ύπαρξης Συμβάσεων με ΣΣΕΔ και τελικούς αποδέκτες αποβλήτων. Δεδομένου ότι τα συγκεκριμένα στοιχεία αποτελούν προαπαιτούμενα για την αδειοδότηση φυσικών ή νομικών προσώπων, όσον αφορά τη δραστηριότητα συλλογής &

μεταφοράς αποβλήτων, σε συνδυασμό με την απαίτηση για κάλυψη του συνόλου των κωδικών ΕΚΑ, η εν λόγω απαίτηση αναμένεται να δημιουργήσει επιπλέον διαχειριστικό φόρτο αλλά και να δράσει ανασταλτικά, όσον αφορά την ενίσχυση του ανταγωνισμού για τις εν λόγω υπηρεσίες.

5. Στο αρθ. 9., αναφέρεται απαίτηση για Ασφαλιστική Κάλυψη/Εγγύησης, τόσο για την καλή λειτουργία & εκτέλεση όσο και την κάλυψη της Αστικής Ευθύνης, με ενδεικτικά παραδείγματα.

Όσον αφορά το κομμάτι της καλής λειτουργίας & εκτέλεσης, δεδομένου ότι η Οδηγία 883/2019 προβλέπει ότι οι λιμένες οφείλουν να παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες στα πλοία ενώ ο Κανονισμός 352/2017 δίνει το δικαίωμα επιλογής, κρίνεται ότι η εν λόγω απαίτηση είναι περιττή. Σε περίπτωση μη εξυπηρέτησης πλοίου από τον ανάδοχο που έχει επιλεγεί από αυτό, δεδομένου ότι θα υπάρχουν περισσότεροι του ενός, υπάρχει η δυνατότητα άλλου ή, σε περίπτωση ανάγκης, της ανάληψης της υποχρέωσης και της επιβολής αναδόχου από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα, με τις αντίστοιχες επιπλέον χρεώσεις.

Όσον αφορά την κάλυψη Γενικής αλλά και Περιβαλλοντικής Ευθύνης, βάσει της νομοθεσίας, υφίστανται ήδη σχετικές προβλέψεις, για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, οι οποίες είναι προαπαιτούμενα για την έκδοση των αντιστοιχών αδειοδοτήσεων.

Τέλος, να επισημανθεί ότι, προκειμένου για την ορθολογική και αποτελεσματική εφαρμογή των οριζόμενων από την νομοθεσία, κρίνεται σκόπιμο να γίνει ορθή εφαρμογή των προβλεπόμενων από την κείμενη νομοθεσία, όσον αφορά την τεχνική επάρκεια των εμπλεκόμενων στα θέματα αδειοδότησης των λιμένων (ΑΕΠΟ/ΠΠΔ, Σχέδια/Προγράμματα παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων των πλοίων), τα οποία είναι θεμελιώδους σημασίας για τον καθορισμό των όρων & προϋποθέσεων της λειτουργίας των λιμένων, ειδικά εφόσον τα ως άνω βρίσκουν εφαρμογή σε λιμένες ΔΕΔΜ, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η επαρκής επιστημονική κατάρτιση, τεκμηρίωση & υποστήριξη των σχετικών εργαλείων.

### ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #3

Δια της παρούσης, σας υποβάλλουμε τα σχόλιά μας επί των τευχών που αναρτήσατε προς διαβούλευση. Διαθέτοντας γνώση του αντικειμένου στην πράξη, θέτουμε υπόψη σας κατωτέρω θέματα που, κατά την άποψή μας, χρήζουν αποσαφήνισης / τροποποίησης / συμπλήρωσης ή/και κατάργησης, πάντοτε με στόχο την άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών των λιμένων και φυσικά την προστασία του περιβάλλοντος, εντός του ισχύοντος νομικού πλαισίου.

Παρακαλούμε όπως δείτε κατωτέρω τα σχόλιά μας επί εκάστου των τευχών.

Συγκεκριμένα:

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

1) Η δημόσια διαβούλευση έχει θεσπισθεί με το ν. 4048/2012 (ΦΕΚ 34/23-02-12), όπου ορίζονται οι απαιτήσεις και οι κανόνες διενέργειας των διαβουλεύσεων. Σχετικά με τη διαδικασία των διαβουλεύσεων κάθε υπουργείο ή φορέας του δημόσιου που επιθυμεί να διενεργήσει δημόσια διαβούλευση επί σχεδίων νομοθετικών, κανονιστικών πράξεων και κάθε άλλου κειμένου ή κάποια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος πρέπει να αναρτήσει το κείμενο αυτής στο [oregon.gr](http://oregon.gr), προκειμένου να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση. Η ΡΑΛ, αντιθέτως, ανήρτησε την συγκεκριμένη διαβούλευση μόνο στην ιστοσελίδα της και ζήτησε τυχόν σχόλια επ' αυτής να αποσταλούν με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail) στην ηλεκτρονική διεύθυνσή της. Η όλη διαδικασία δεν είναι σύμφωνη με τα οριζόμενα στον νόμο, ενώ γεννά ερωτήματα για το πώς οι συμμετέχοντες θα λάβουν γνώση όλων των σχολίων που θα κατατεθούν και όχι επιλεκτικά ορισμένων εξ αυτών.

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

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.

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.

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).

6) Άρθρο 4, παρ. 4.4: Να ορισθούν συγκεκριμένα, προς αποφυγή ασαφειών, ποια είναι, κατά περίπτωση, τα ένδικα βοηθήματα που ορίζει το α. 105 και στα οποία παραπέμπει το πρότυπο πρόσκλησης που παρέχονται, κατά νόμο. Δεν προσδιορίζεται η προσωρινή δικαστική προστασία.

7) Άρθρο 8 (σελ. 16-17): Για λόγους διαφάνειας και προκειμένου όλοι οι ενδιαφερόμενοι να καταθέσουν τα ίδια δικαιολογητικά προς αξιολόγησή τους, πρέπει να ορισθούν συγκεκριμένα τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να προσκομίσουν για να αποδείξουν τα επαγγελματικά τους προσόντα, την οικονομική τους επάρκεια κλπ.

8) Άρθρο 8 (σελ. 19): Πέρα από τα στοιχεία τεκμηρίωσης της επιχειρηματικής δομής που ζητούνται για τους υπεργολάβους, πρέπει να ορίζεται ρητώς και η απαίτηση απόδειξης της διάθεσης όλων των απαιτούμενων αδειών, εξοπλισμού, μέσων κλπ. Δεν γίνεται σαφές ποια στοιχεία πρέπει να πληρούνται από κάθε μέλος μιας ένωσης και παρακαλούμε να υπάρξει σχετική διευκρίνιση.

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.

10) Θα πρέπει τόσο στο πρότυπο τεύχος προσκλήσεων όσο και στο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης του ΦΔΛ να καθορίζεται η μεθοδολογία εκτέλεσης της εν λόγω υπηρεσίας (δηλ. να καθορίζονται επακριβώς ο τρόπος ενημέρωσης/ επιλογής του παρόχου από τον χρήστη, τα κριτήρια επιλογής, η διαδικασία διαχείρισης των αποβλήτων, η οικονομική συναλλαγή μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων κλπ, έτσι ώστε να μην υπάρχει καμία ασάφεια ως προς την ορθή εκτέλεση του έργου). Η μεθοδολογία πρέπει να καθορίζεται από τον ΦΔΛ και όχι από τον υποψήφιο πάροχο, καθώς αυτός αναθέτει την υπηρεσία και ορίζει τις διαδικασίες για την άρτια εκτέλεση του έργου.

11) Στο Παράρτημα Δ, σελ. 33 του πρότυπου τεύχους γίνεται η εξής αναφορά «Τεύχος τελών και τιμολογίων ΦΔΛ για την παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου (Εγκεκριμένων μέσω ΥΑ ..... ΦΕΚ..... για Δημόσιους ΦΔΛ ή Απόφασης ΔΣ για ΙΦΔΛ). Οι τιμές παροχής υπηρεσιών αποτελούν τις ανώτατες επιτρεπτές τιμές. Αφού αφαιρεθούν τα τέλη προς το ΦΔΛ καταβαλλόμενα απευθείας από τους χρήστες, αναφέρονται οι ανώτερες τιμές τιμολογίων που είναι αποδεκτές και ο πάροχος δύναται να προβεί σε εκπτώσεις επί αυτών για την λειτουργία του υγιούς ενδολιμενικού ανταγωνισμού».

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

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;

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.

12) Άρθρο 15, παρ. 15.12: Η κατάρτιση σύμβασης μεταξύ παρόχου και χρήστη, όπως και η θέσπιση διάρκειας αυτής δεν δικαιολογείται από διάταξη νόμου, δεν εξυπηρετεί κανένα εμπλεκόμενο μέρος ή περιβαλλοντικούς σκοπούς και δεν ενισχύει τον ανταγωνισμό.

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

1) Η δημόσια διαβούλευση έχει θεσπισθεί με το ν. 4048/2012 (ΦΕΚ 34/23-02-12), όπου ορίζονται οι απαιτήσεις και οι κανόνες διενέργειας των διαβουλεύσεων. Σχετικά με τη διαδικασία των διαβουλεύσεων κάθε υπουργείο ή φορέας του δημόσιου που επιθυμεί να διενεργήσει δημόσια διαβούλευση επί σχεδίων νομοθετικών, κανονιστικών πράξεων και κάθε άλλου κειμένου ή κάποια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος πρέπει να αναρτήσει το κείμενο αυτής στο [open.gov.gr](http://open.gov.gr), προκειμένου να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση. Η ΡΑΛ, αντιθέτως, ανήρτησε την συγκεκριμένη διαβούλευση μόνο στην ιστοσελίδα της και ζήτησε τυχόν σχόλια επ' αυτής να αποσταλούν με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail) στην ηλεκτρονική διεύθυνσή της. Η όλη είναι διαδικασία δεν είναι σύμφωνη με τα οριζόμενα στον νόμο, ενώ γεννά ερωτήματα για το πώς οι συμμετέχοντες θα λάβουν γνώση όλων των σχολίων που θα κατατεθούν και όχι επιλεκτικά ορισμένων εξ αυτών.

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

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.

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.

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).

6) Άρθρο 4, παρ. 4.4: Να ορισθούν συγκεκριμένα, προς αποφυγή ασαφειών, ποια είναι, κατά περίπτωση, τα ένδικα βοηθήματα που ορίζει το α. 105 και στα οποία παραπέμπει το πρότυπο πρόσκλησης που παρέχονται, κατά νόμο. Δεν προσδιορίζεται η προσωρινή δικαστική προστασία.

7) Άρθρο 8 (σελ. 14-15): Για λόγους διαφάνειας και προκειμένου όλοι οι ενδιαφερόμενοι να καταθέσουν τα ίδια δικαιολογητικά προς αξιολόγησή τους, πρέπει να ορισθούν συγκεκριμένα τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να προσκομίσουν για να αποδείξουν τα επαγγελματικά τους προσόντα, την οικονομική τους επάρκεια κλπ.

8) Άρθρο 8 (σελ. 17-18): Πέρα από τα στοιχεία τεκμηρίωσης της επιχειρηματικής δομής που ζητούνται για τους υπεργολάβους, πρέπει να ορίζεται ρητώς και η απαίτηση απόδειξης της διάθεσης όλων των απαιτούμενων αδειών, εξοπλισμού, μέσων κλπ. Δεν γίνεται σαφές ποια στοιχεία πρέπει να πληρούνται από κάθε μέλος μιας ένωσης και παρακαλούμε να υπάρξει σχετική διευκρίνιση.

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.

10) Θα πρέπει τόσο στο πρότυπο τεύχος προσκλήσεων όσο και στο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης του ΦΔΛ να καθορίζεται η μεθοδολογία εκτέλεσης της εν λόγω υπηρεσίας (δηλ. να καθορίζονται επακριβώς ο τρόπος ενημέρωσης/ επιλογής του παρόχου από τον χρήστη, τα κριτήρια επιλογής, η διαδικασία διαχείρισης των αποβλήτων, η οικονομική συναλλαγή μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων κλπ, έτσι ώστε να μην υπάρχει καμία ασάφεια ως προς την ορθή εκτέλεση του έργου). Η μεθοδολογία πρέπει να καθορίζεται από τον ΦΔΛ και όχι από τον υποψήφιο πάροχο, καθώς αυτός αναθέτει την υπηρεσία και ορίζει τις διαδικασίες για την άρτια εκτέλεση του έργου.

11) Στο Παράρτημα Δ, σελ. 30 του πρότυπου τεύχους γίνεται η εξής αναφορά «Τεύχος τελών και τιμολογίων ΦΔΛ για την παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου (Εγκεκριμένων μέσω ΥΑ ..... ΦΕΚ..... για Δημόσιους ΦΔΛ ή Απόφασης ΔΣ για ΙΦΔΛ). Οι τιμές παροχής υπηρεσιών αποτελούν τις ανώτατες επιτρεπτές τιμές. Αφού αφαιρεθούν τα τέλη προς το ΦΔΛ καταβαλλόμενα απευθείας από τους χρήστες, αναφέρονται οι ανώτερες τιμές τιμολογίων που είναι αποδεκτές και ο πάροχος δύναται να προβεί σε εκπτώσεις επί αυτών για την λειτουργία του υγιούς ενδολιμενικού ανταγωνισμού».

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, διαφορώντας 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;

Επίσης, η αναφορά ότι τα τέλη και τα τιμολόγια θα είναι εγκεκριμένα μέσω ΥΑ ... ΦΕΚ..... για τους Δημόσιους Φορείς Διαχείρισης Λιμένων ή Απόφασης ΔΣ για ΙΦΔΛ είναι παράνομη ως αντίθετη με το άρθρο 8 της ΚΥΑ 8111.1/41/09, «Τέλη για τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία 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. 2. Το τέλος αυτό για τους λιμένες των οποίων οι φορείς διαχείρισης υπάγονται στις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Α του ν. 3429/2005 «Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί» (Α' 314) εγκρίνεται από τη Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών κατόπιν γνωμοδότησης της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Τα τέλη των υπολοίπων λιμένων εγκρίνονται από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.»

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.

12) Άρθρο 15, παρ. 15.12: Η κατάρτιση σύμβασης μεταξύ παρόχου και χρήστη, όπως και η θέσπιση διάρκειας αυτής δεν δικαιολογείται από διάταξη νόμου, δεν εξυπηρετεί κανένα εμπλεκόμενο μέρος ή περιβαλλοντικούς σκοπούς και δεν ενισχύει τον ανταγωνισμό.

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

1. Οι ευκολίες υποδοχής έχει κριθεί νομολογιακώς ότι συνιστούν παραχώρηση υπηρεσίας. Στην σύμβαση άλλωστε αναφέρεται ότι ο Πάροχος αναλαμβάνει το επιχειρηματικό ρίσκο για λογαριασμό του ΦΔΛ, έννοια που αποτελεί βασικό στοιχείο της παραχώρησης. Να διευκρινιστεί για ποιο λόγο στη σύμβαση ο Πάροχος αναφέρεται ως «προσχωρών».

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.

3. Κατά τη σύμβαση, ο Πάροχος συμβάλλεται με τους τους Χρήστες του λιμένα με σύμβαση ορισμένου χρόνου, χωρίς να υπάρχει τέτοια πρόβλεψη στο νόμο ούτε για την σύναψη σύμβασης αλλά ούτε και για την διάρκεια αυτής. Δεν γίνεται κατανοητή η σκοπιμότητα υπογραφής της εν λόγω σύμβασης, εφόσον ο πάροχος θα έχει υπογράψει σύμβαση (πενταετούς μάλιστα διάρκειας) με τον ΦΔΛ, λαμβανομένου ιδίως υπόψη ότι το πλοίο ενημερώνει κατά την άφιξη του τον ΦΔΛ από ποιον θα εξυπηρετηθεί (βλ. αρ. 4.1 της σύμβασης). Η εν λόγω σύμβαση περιορίζει τον ανταγωνισμό αφού εάν ο Πάροχος δεν συνάψει σχετική σύμβαση αποκλείεται η δραστηριοποίησή του για τουλάχιστον ένα (1) έτος και η σχετική σύμβασή του με τον ΦΔΛ καθίσταται γράμμα κενό μέχρι το επόμενο έτος και αποκτά νόημα μόνον εφόσον ο Πάροχος συνάψει ετήσια σύμβαση με Χρήστη. Δημιουργείται, έτσι, το εξής άτοπο: ο Πάροχος είναι εγκατεστημένος και σε ετοιμότητα στον λιμένα επί 5ετία, χωρίς να μπορεί να δραστηριοποιηθεί, αφού η δραστηριοποίησή του προϋποθέτει τη σύναψη ετήσιας σύμβασης με Χρήστη. Εξάλλου, το περιεχόμενο της ετήσιας σύμβασης δεν καθορίζεται και μπορεί να είναι τόσο δεσμευτικό για το Χρήστη, ώστε να μην μπορεί να καταγγελθεί και έτσι ο Χρήστης να αλλάξει πάροχο κατά τη διάρκεια του έτους. Επίσης, η παραπάνω πρόβλεψη είναι αποτρεπτική για τη δραστηριοποίηση παρόχων και το άνοιγμα του ανταγωνισμού σε λιμάνια που καταπλέουν ένα ή έστω ελάχιστα πλοία (χρήστες), καθώς είναι σαφές ότι ο πάροχος, ακόμη και εάν δεν συνάψει σύμβαση με τον ένα Χρήστη, θα πρέπει να παραμένει στον λιμένα με τον εξοπλισμό και το προσωπικό του σε ετοιμότητα και να επιβαρύνεται με το κόστος των εγγυητικών επιστολών.

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 βάση συγκεκριμένων κριτηρίων, το ποσοστό 25% επί των τελών δεν αιτιολογείται, ενόψει και της ανταποδοτικής φύσης των τελών.

6. Δεν γίνεται κατανοητό πως εξασφαλίζεται η κάλυψη της απαίτησης της παρ. 3.1 της σύμβασης περί μη παροχής υπερβολικών εκπτώσεων που καθιστούν την παροχή των υπηρεσιών μη κερδοφόρα ή με ελάχιστο κέρδος. Σύμφωνα με το άρθρο 3.3 της σύμβασης ο ΦΔΛ μαθαίνει την τιμή μονάδας του Παρόχου μετά την «έκπτωση» για τα παραληφθέντα απόβλητα, δηλαδή μετά την τιμολόγηση, στο τέλος κάθε μήνα κατά την εκκαθάριση. Πως θα ελεγχθεί εκ των υστέρων η απαίτηση της παρ. 3.1 της σύμβασης;

7. Με ποια διαδικασία ο ΦΔΛ θα ζητά την τεchnοοικονομική τεκμηρίωση μεγάλης έκπτωσης, και πως θα διαπιστώνει την τήρηση των απαιτούμενων εξόδων; Ποια η διαδικασία που θα ακολουθήσει ο ΦΔΛ στην περίπτωση όπου διαπιστώσει ότι η υψηλή έκπτωση – ασυνήθιστα χαμηλή προσφορά δεν ανταποκρίνεται στα κόστη λειτουργίας του έργου, όπως ενδεικτικά αναφέρουμε ΣΣΕ, τελική διάθεση / επεξεργασίας αποβλήτων, μέσα και εξοπλισμός που



απαιτείται καθώς και οποιαδήποτε άλλο κόστος απαιτούμενο για την εκτέλεση της εν λόγω υπηρεσίας;

8. Η παράγραφος 3.5 δεν γίνεται κατανοητή, καθώς εισάγονται έννοιες μη συνήθεις στις συναλλαγές (π.χ. ονομαστική αξία ισχυόντων τιμολογίων του ΦΔΛ, ή ονομαστικά τιμολόγια στην παρ. 3.1) χωρίς να δίδονται σχετικοί ορισμοί. Παρακαλούμε όπως διευκρινισθεί όλη η παρ. 3.5. προς αποφυγή εσφαλμένης κατανόησης από κάθε ενδιαφερόμενο, καθώς αφορά την πληρωμή του παρόχου και είναι, ως εκ τούτου, ιδιαίτερα κρίσιμη.

10. Στο άρθρο 4, παρ. 4.3 να συμπεριληφθεί και το Σάββατο στις ημέρες για την υποχρέωση παραλαβής αποβλήτων καθώς οι υπηρεσίες προς τους χρήστες θα πρέπει να παρέχονται καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρα και του έτους, οποτεδήποτε υπάρχει σχετικό αίτημα από αυτούς.

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;

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;

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

1. Οι ευκολίες υποδοχής έχει κριθεί νομολογιακώς ότι συνιστούν παραχώρηση υπηρεσίας. Στην σύμβαση άλλωστε αναφέρεται ότι ο Πάροχος αναλαμβάνει το επιχειρηματικό ρίσκο για λογαριασμό του ΦΔΛ, έννοια που αποτελεί βασικό στοιχείο της παραχώρησης. Να διευκρινιστεί για ποιο λόγο στη σύμβαση ο Πάροχος αναφέρεται ως «προσχωρών».

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.

3. Κατά τη σύμβαση, ο Πάροχος συμβάλλεται με τους Χρήστες του λιμένα με σύμβαση ορισμένου χρόνου, χωρίς να υπάρχει τέτοια πρόβλεψη στο νόμο ούτε για την σύναψη σύμβασης αλλά ούτε και για την διάρκεια αυτής. Δεν γίνεται κατανοητή η σκοπιμότητα υπογραφής της εν

λόγω σύμβασης, εφόσον ο πάροχος θα έχει υπογράψει σύμβαση (πενταετούς μάλιστα διάρκειας) με τον ΦΔΛ, λαμβανομένου ιδίως υπόψη ότι το πλοίο ενημερώνει κατά την άφιξη του τον ΦΔΛ από ποιον θα εξυπηρετηθεί (βλ. αρ. 4.1 της σύμβασης). Η εν λόγω σύμβαση περιορίζει τον ανταγωνισμό αφού εάν ο Πάροχος δεν συνάψει σχετική σύμβαση αποκλείεται η δραστηριοποίησή του για τουλάχιστον ένα (1) έτος και η σχετική σύμβασή του με τον ΦΔΛ καθίσταται γράμμα κενό μέχρι το επόμενο έτος και αποκτά νόημα μόνον εφόσον ο Πάροχος συνάψει ετήσια σύμβαση με Χρήστη. Δημιουργείται, έτσι, το εξής άτοπο: ο Πάροχος είναι εγκατεστημένος και σε ετοιμότητα στον λιμένα επί 5ετία, χωρίς να μπορεί να δραστηριοποιηθεί, αφού η δραστηριοποίησή του προϋποθέτει τη σύναψη ετήσιας σύμβασης με Χρήστη. Εξάλλου, το περιεχόμενο της ετήσιας σύμβασης δεν καθορίζεται και μπορεί να είναι τόσο δεσμευτικό για το Χρήστη, ώστε να μην μπορεί να καταγγελθεί και έτσι ο Χρήστης να αλλάξει πάροχο κατά τη διάρκεια του έτους. Επίσης, η παραπάνω πρόβλεψη είναι αποτρεπτική για τη δραστηριοποίηση παρόχων και το άνοιγμα του ανταγωνισμού σε λιμάνια που καταπλέουν ένα ή έστω ελάχιστα πλοία (χρήστες), καθώς είναι σαφές ότι ο πάροχος, ακόμη και εάν δεν συνάψει σύμβαση με τον ένα Χρήστη, θα πρέπει να παραμένει στον λιμένα με τον εξοπλισμό και το προσωπικό του σε ετοιμότητα και να επιβαρύνεται με το κόστος των εγγυητικών επιστολών.

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 βάση συγκεκριμένων κριτηρίων, το ποσοστό 25% επί των τελών δεν αιτιολογείται, ενόψει και της ανταποδοτικής φύσης των τελών.

6. Δεν γίνεται κατανοητό πως εξασφαλίζεται η κάλυψη της απαίτησης της παρ. 3.1 της σύμβασης περί μη παροχής υπερβολικών εκπτώσεων που καθιστούν την παροχή των υπηρεσιών μη κερδοφόρα ή με ελάχιστο κέρδος. Σύμφωνα με το άρθρο 3.3 της σύμβασης ο ΦΔΛ μαθαίνει την τιμή μονάδας του Παρόχου μετά την «έκπτωση» για τα παραληφθέντα απόβλητα, δηλαδή μετά την τιμολόγηση, στο τέλος κάθε μήνα κατά την εκκαθάριση. Πως θα ελεγχθεί εκ των υστέρων η απαίτηση της παρ. 3.1 της σύμβασης;

7. Με ποια διαδικασία ο ΦΔΛ θα ζητά την τεchnοοικονομική τεκμηρίωση μεγάλης έκπτωσης, και πως θα διαπιστώνει την τήρηση των απαιτούμενων εξόδων; Ποια η διαδικασία που θα ακολουθήσει ο ΦΔΛ στην περίπτωση όπου διαπιστώσει ότι η υψηλή έκπτωση – ασυνήθιστα χαμηλή προσφορά δεν ανταποκρίνεται στα κόστη λειτουργίας του έργου, όπως ενδεικτικά αναφέρουμε ΣΣΕ, τελική διάθεση / επεξεργασίας αποβλήτων, μέσα και εξοπλισμός που απαιτείται καθώς και οποιαδήποτε άλλο κόστος απαιτούμενο για την εκτέλεση της εν λόγω υπηρεσίας;

8. Η παράγραφος 3.5 δεν γίνεται κατανοητή, καθώς εισάγονται έννοιες μη συνήθεις στις συναλλαγές (π.χ. ονομαστική αξία ισχυόντων τιμολογίων του ΦΔΛ, ή ονομαστικά τιμολόγια στην παρ. 3.1) χωρίς να δίδονται σχετικοί ορισμοί. Παρακαλούμε όπως διευκρινισθεί όλη η παρ. 3.5. προς αποφυγή εσφαλμένης κατανόησης από κάθε ενδιαφερόμενο, καθώς αφορά την πληρωμή του παρόχου και είναι, ως εκ τούτου, ιδιαίτερα κρίσιμη.

10. Στο άρθρο 4, παρ. 4.3 να συμπεριληφθεί και το Σάββατο στις ημέρες για την υποχρέωση παραλαβής αποβλήτων καθώς οι υπηρεσίες προς τους χρήστες θα πρέπει να παρέχονται καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρα και του έτους, οποτεδήποτε υπάρχει σχετικό αίτημα από αυτούς.

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;

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;

#### ΓΕΝΙΚΑ

1. Δεν προβλέπεται η πιθανότητα εγγραφής στον κατάλογο μοναδικού υποψηφίου, παρά την εκδήλωση ενδιαφέροντος και από άλλους υποψηφίους, οι οποίοι όμως δεν έγιναν αποδεκτοί λόγω μη πλήρωσης των απαιτούμενων προϋποθέσεων.

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. Ενώ στα έχοντας υπόψη γίνεται απλή αναφορά στον Κανονισμό 352/2017, στο τεύχος της πρόσκλησης δεν γίνεται καμία απολύτως αναφορά ούτε στον κανονισμό αλλά ούτε και στις διαδικασίες που αυτός προβλέπει.

4) Γνωρίζοντας ότι έχουν γίνει αρκετές παρεμβάσεις από τους Φορείς Διαχείρισης Λιμένων για την δυσκολία εφαρμογής του αρ. 105, θα έπρεπε η ΡΑΛ να έχει συμπεριλάβει στα πρότυπά της κατευθυντήριες οδηγίες για την μεθοδολογία εκτέλεσης του έργου, τους τρόπους εξυπηρέτησης των χρηστών, την οποιαδήποτε οικονομική συναλλαγή κλπ.

5) Να διευκρινιστεί: α) αν ο κατάλογος πολλαπλών παρόχων «κλείνει» για πέντε χρόνια και δεν μπορεί να εγγραφεί κανένας νέος πάροχος και β) τι γίνεται στην περίπτωση που εγγεγραμμένος στον κατάλογο πάροχο αδειοδοτηθεί, κατά την διάρκεια της πενταετίας, για περισσότερους κωδικούς ΕΚΑ.

6) 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. Πώς προστατεύονται οι ως άνω σκοποί από τα πρότυπα τεύχη προς διαβούλευση;

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

Κλείνοντας, τονίζουμε ότι η ίδια η Αρχή σας, με την υπ' αρ 31/2017 απόφασή σας, επισήμανε σωρεία ασαφειών και προβλημάτων του ά. 106 ν. 4504/2017 (νυν 105), τα οποία, ενώ δεν διευθετήθηκαν ούτε αποσαφηνίστηκαν ποτέ, υιοθετήθηκαν από πλευρά σας και διατυπώθηκαν στα τεύχη που αναρτήσατε προς διαβούλευση, προκαλώντας την έκπληξη και την απορία μας.

Αν ως Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων μεριμνάτε για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των χρηστών, την ορθή επιτήρηση της διαδικασίας για την αποφυγή επιβολής προστίμων στην χώρα μας, ευελπιστούμε όπως λάβετε σοβαρά υπ' όψιν τα ανωτέρω σχόλιά μας και όπως, πριν την λήψη οποιασδήποτε οριστικής απόφασης, κατανοήσετε στην πράξη την όλη διαδικασία εκτέλεσης του συγκεκριμένου έργου.

## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #4

Παραλείπεται η εισαγωγή για λόγους διαφύλαξης της ανωνυμίας του αποστολέα.

### (Α)ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Καταρχάς, σας υπενθυμίζουμε ότι η ίδια η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων στην εισηγητική έκθεσή της στη Βουλή των Ελλήνων, πριν την ψήφιση του τότε άρθρου 106, όπως επίσης και στην αριθ. 31/2017 Απόφασή της, είχε προβάλει αιτιάσεις και παρατηρήσεις επί των ρυθμίσεών του, ως αντίθετα προς τις ρυθμίσεις του Κανονισμού ΕΕ/2017/352 και της ευρύτερης εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας, αιτούμενη την τροποποίηση του τελικώς ψηφισθέντος άρθρου 105 του Ν. 4504/2017.

Σε συνέχεια, επομένως των δικών σας παρατηρήσεων, και προτού υπεισέλθουμε στις επιμέρους παρατηρήσεις και προτάσεις μας, θέλουμε να επισημάνουμε ότι η κατηγοριοποίηση των αποβλήτων σε τέσσερις κατηγορίες δεν είναι συμβατή ούτε με αυτή της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ, της νέας Οδηγίας 2019/883/ΕΚ, αλλά ούτε και της ΚΥΑ 8111.11/41/09, όπου εφαρμόζεται συγκεκριμένη κατηγοριοποίηση σύμφωνα με τα Παραρτήματα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, ΙV, V και VI της MARPOL κατά περίπτωση.

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.

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.

Παραθέτουμε παρακάτω ειδικά σχόλια επί των προτεινόμενων Προσκλήσεων και Συμβάσεων, επιφυλασσόμενοι και ως προς τη νομιμότητα του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017 σε σχέση με τον Κανονισμό ΕΕ/2017/352 και την εφαρμογή της Ενωσιακής Νομοθεσίας στην ελληνική έννομη τάξη, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 παρ. 1 του Κανονισμού ΕΕ/2017/352: «Ο παρών κανονισμός ισχύει με την επιφύλαξη των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2014/23/ΕΕ της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης, την Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ και της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ».

Σύμφωνα με το άρθρο 30 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (αντίστοιχο άρθρο 29 Ν. 4413/2016): «Η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας μπορούν να οργανώνουν ελεύθερα τη διαδικασία που οδηγεί στην επιλογή του παραχωρησιούχου με την επιφύλαξη της συμμόρφωσής τους προς την παρούσα οδηγία.»

Το άρθρο 105 παραβιάζει, το ως άνω δικαίωμα των φορέων διαχείρισης λιμένων, ιδιωτικών και δημοσίων, να οργανώνουν ελεύθερα την διαδικασία επιλογής αναδόχων, και αντ' αυτού τους υποχρεώνει να δημοσιεύουν μόνο προσκλήσεις ενδιαφέροντος – και όχι προκηρύξεις που ορίζει το άρθρο 33 της ως άνω οδηγίας. Οι δε προσκλήσεις ενδιαφέροντος σύμφωνα με την Οδηγία 2014/24/ΕΕ επιλέγονται μόνο υπό συγκεκριμένες συνθήκες, σύμφωνα με το άρθρο 54 της Οδηγίας (αντίστοιχο άρθρο 69 Ν. 4412/2016). Η εισαγόμενη ρύθμιση με το άρθρο 105 παρανόμως καταστρατηγεί το ισχύον διαγωνιστικό πλαίσιο το οποίο ακολουθείται μέχρι σήμερα από τους φορείς λιμένων της χώρας σύμφωνα με τους Νόμους 4412/2013 και 4413/2106. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τον Ν. 4413/2016 απαιτείται διαδικασία διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης, και πουθενά δεν αναφέρεται διαδικασία πολλαπλών παρόχων.

Εξάλλου, στα πεδία 10 και 24 του Προοιμίου του Κανονισμού ορίζονται, αντίστοιχα, τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν επιβάλλει κάποιο ειδικό μοντέλο για τη διαχείριση των θαλάσσιων λιμένων και δεν επηρεάζει με κανέναν τρόπο την αρμοδιότητα των κρατών μελών να παρέχουν, σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης, μη οικονομικές υπηρεσίες γενικού συμφέροντος. Μπορούν να υπάρξουν διάφορα μοντέλα διαχείρισης των λιμένων, με την προϋπόθεση της τήρησης του πλαισίου για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και των κοινών κανόνων περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.»

«Η Ένωση έχει ευρύ φάσμα θαλάσσιων λιμένων με διαφορετικά μοντέλα για την οργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών. Συνεπώς, δεν θα ήταν πρόσφορο να επιβληθεί ένα ενιαίο μοντέλο. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή θα πρέπει να μπορούν να περιορίζουν τον αριθμό των παρόχων μιας δεδομένης λιμενικής υπηρεσίας όποτε αυτό δικαιολογείται από έναν ή περισσότερους λόγους».

Εξάλλου στο άρθρο 6 του ΕΕ/2017/352 προβλέπεται η ίδια δυνατότητα του ΦΔΛ ή της αρμόδιας αρχής να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών για δεδομένη λιμενική υπηρεσία για έναν ή περισσότερους από τους ορισμένους στο ίδιο άρθρο λόγους, κάτι που δεν προβλέπει το άρθρο 105, κατά παράβαση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού.

Σε αντίθεση, συνεπώς με τον Κανονισμό, το άρθρο 105 επιβάλλει οριζοντίως για όλους τους λιμένες της χώρας, συγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης εισάγοντας υποχρεωτικά ελάχιστο αριθμό παρόχων, επιβάλλει δε ακόμα και διαφορετική από τη σημερινή ισχύουσα διαγωνιστική διαδικασία επιλογής αναδόχων, χωρίς να αφήνει περιθώρια επιλογής στον φορέα διαχείρισης λιμένος να επιλέξει την διαδικασία ανάδειξης των παρόχων και το σύστημα διαχείρισης αυτών.

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.

(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.

#### Άρθρο 1 & Άρθρο 6, παρ. 2 – Πρότυπες Προσκλήσεις

Αφορά ειδικά στα Σχέδια Πρότυπης Πρόσκλησης για τα επικίνδυνα στερεά και υγρά απόβλητα. Στην έναρξη του άρθρου 1 στην πρότυπη πρόσκληση για τα επικίνδυνα στερεά απόβλητα οι δύο τύποι (annexes I και V) των στερεών επικινδύνων αποβλήτων χωρίζονται με διαζευκτικό «ή», ενώ και στην παράγραφο 6.2 αφήνεται να εννοηθεί ότι οι αιτήσεις μπορούν να αφορούν είτε στη μια είτε και στις δυο κατηγορίες. Ομοίως, στην έναρξη του άρθρου 1 στην πρότυπη πρόσκληση για τα επικίνδυνα υγρά απόβλητα οι δύο τύποι (annexes I και I) των υγρών επικινδύνων αποβλήτων χωρίζονται με διαζευκτικό «ή». Παρακαλούμε να διευκρινιστεί ο λόγος παρουσίας του διαζευκτικού «ή» στις εν λόγω Προσκλήσεις.

#### Άρθρο 8 (περίπτωση υπερβολάβου) – Πρότυπες Προσκλήσεις

Στο κεφάλαιο 8.2, παράγραφος δ., υποπαράγραφος α) αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι:

«Το σύνολο του εξοπλισμού θα πρέπει να φέρει τη νόμιμη αδειοδότηση και τεκμηρίωση διαθεσιμότητας».

«Προς απόδειξη της διαθεσιμότητας ο προσφερόμενος εξοπλισμός και μέσα μπορεί να είναι ..... προερχόμενος από κατάλληλο υπερβολάβο συμβεβλημένο με τον συμμετέχοντα».

«Σε περίπτωση υπερβολαβίας ..... Υποβάλλεται αίτηση του οικονομικού φορέα, ότι θα έχει στη διάθεσή του τα αναγκαία προς τούτο μέσα, προσκομίζοντας έγγραφη δέσμευση των επιχειρήσεων αυτών ότι θα θέσουν στη διάθεσή του τα αναγκαία μέσα και θα εκτελέσουν κάθε απαιτούμενη εργασία...».

Είναι ευρέως κατανοητή η δυνατότητα χρήσης υπερβολάβου, 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 όποις 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.

Είναι επίσης δεδομένο, και πρέπει να διευκρινιστεί στα πρότυπα των Προσκλήσεων σας, ότι ο εκάστοτε υπεργολάβος μπορεί να είναι Φυσικό ή νομικό πρόσωπο, αλλά μόνο Έλληνας πολίτης ή νομικό πρόσωπο εδρεύον στην Ελλάδα, αφού απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή στις υπόψη Προσκλήσεις είναι η εγγραφή στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων.

Άρθρο 8 (περίπτωση ελάχιστων απαιτήσεων) – Πρότυπες Προσκλήσεις

A) Σύμφωνα με το άρθρο 4 «Ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών» του ΕΚ 352/2017 :

«1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δύναται να απαιτήσει από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των υπεργολάβων, τη συμμόρφωσή τους με ελάχιστες απαιτήσεις ως προς την εκτέλεση της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας.

α) τα επαγγελματικά προσόντα του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών, του προσωπικού του ή των φυσικών προσώπων τα οποία διαχειρίζονται πραγματικά και συνεχώς τις δραστηριότητες του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών·

β) την οικονομική επάρκεια του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών·

γ) τον εξοπλισμό που απαιτείται για την παροχή της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας υπό κανονικές και ασφαλείς συνθήκες και την ικανότητα διατήρησης αυτού του εξοπλισμού στο απαιτούμενο επίπεδο·

δ) τη διαθεσιμότητα της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες, σε κάθε θέση πλεύρισης και χωρίς διακοπές, νυχθημερόν και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους·

ε) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ως προς την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών ή την ασφάλεια και προστασία του λιμένα ή της πρόσβασης σε αυτόν, των εγκαταστάσεών του, του εξοπλισμού και των εργατών και άλλων προσώπων·

η) τα εχέγγυα αξιοπιστίας του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών, όπως καθορίζονται σύμφωνα με τη σχετική εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία, λαμβανομένων υπόψη τυχόν επιτακτικών λόγων αμφισβήτησης της αξιοπιστίας του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών.

«6. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δημοσιεύει τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και τη διαδικασία χορήγησης του δικαιώματος παροχής των λιμενικών υπηρεσιών βάσει των εν λόγω απαιτήσεων...».

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.



Δεν αντιλαμβανόμαστε, επομένως, πως ακριβώς θα αξιολογηθούν οι ενδιαφερόμενοι, αφού δεν προβλέπονται στοιχεία αξιολόγησης, δεν ορίζονται ποιοτικές και προσδιορισμένες απαιτήσεις ικανότητας και φερεγγυότητας για τον πάροχο, ούτε ορίζονται τα επαγγελματικά προσόντα, ούτε στοιχεία οικονομικής επάρκειας του παρόχου, ούτε λοιπά εχέγγυα αξιοπιστίας και κυρίως ουδεμία προηγούμενη εμπειρία σε ανάλογες υπηρεσίες.

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 καταδεικνύει 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.

Ως εκ τούτου, θεωρούμε απαραίτητη την απόδειξη της εμπειρίας του κάθε ενδιαφερόμενου – υποψήφιου παρόχου σε αντίστοιχα έργα, όπως άλλωστε αναφέρεται ρητώς στο Προοίμιο των Προτύπων Συμβάσεων που συντάξατε, όπου ορίζεται ότι «ο ΦΔΛ ..... συμβάλλεται με οικονομικούς φορείς, εξειδικευμένους στο αντικείμενο υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων». Επομένως και στις Πρότυπες Προσκλήσεις ενδιαφέροντος ο κάθε ΦΔΛ οφείλει να εντάξει την εμπειρία στις ελάχιστες απαιτήσεις εγγυήσεων της αξιοπιστίας των παρόχων.

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.

Αν αναλογιστείτε, εξάλλου, ότι ο επιδιωκόμενος σκοπός της αναγκαίας εμπειρίας είναι η προστασία του φυσικού θαλάσσιου περιβάλλοντος των περιοχών αρμοδιότητας του κάθε ΦΔΛ από την εμπορική και επιχειρηματική δραστηριότητα που ασκεί, γίνεται κατανοητή η ανάγκη θέσπισης της εμπειρίας ως κριτηρίου αξιολόγησης, διαφορετικής βέβαια ανά λιμένα ανάλογα με το εύρος της επιχειρηματικότητάς του.

Επίσης, θα πρέπει, όπως προβλέπεται και από τον ΕΚ 352/2017, να αποδεικνύεται η οικονομική επάρκεια του παρόχου. Είναι ακόμη ένα στοιχείο που οφείλει να ζητήσει ο ΦΔΛ προκειμένου να αξιολογήσει εάν ο υποψήφιος πάροχος είναι φερέγγυος.

Η αναφορά στην Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος ότι αν ο αιτών δραστηριοποιείται για χρονικό διάστημα μικρότερο των τριών (3) διαχειριστικών χρήσεων, καταθέτει τα στοιχεία τεκμηρίωσης της χρηματοοικονομικής του ικανότητας για το χρονικό διάστημα της λειτουργίας του δεν συνιστά απόδειξη της οικονομικής επάρκειάς του, αν δεν ορίζεται ελάχιστος απαιτούμενος κύκλος εργασιών από ανάλογη υπηρεσία μέσα στο χρονικό διάστημα της τριετίας.

#### Άρθρο 9 – Πρότυπες Προσκλήσεις

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, αόριστη και πιθανώς παραπλανητική την κάθε σύμβαση για τον υποψήφιο πάροχο.

Η έλλειψη στοιχείων που αναφέραμε ανωτέρω δημιουργούν τεράστια δυσκολία στην αξιολόγηση του έργου αλλά και στην οικονομική ανάλυση αυτού, προκειμένου ο κάθε πάροχος να διαπιστώνει εάν το οικονομικό τίμημα του έργου ανταπεξέρχεται στις απαιτήσεις εκτέλεσης αυτού καθώς και στο υψηλό κόστος επένδυσης για εξοπλισμό, ανθρώπινο δυναμικό κλπ. Όπως γνωρίζετε, προκειμένου να εξυπηρετούνται άμεσα οι χρήστες του λιμένα και να εφαρμόζεται πλήρως η ΚΥΑ 8111.1/41/2009 τόσο ο εξοπλισμός όσο και το ανθρώπινο δυναμικό θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Με αφορμή την τρέχουσα διαβούλευση και ως υποψήφιος πάροχος θέλουμε να θέσουμε το εξής ερώτημα: Οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων πως θα διασφαλίζουν την ομαλή εκτέλεση του έργου και πώς θα κατοχυρώνεται ο κάθε πάροχος ότι οποιαδήποτε επένδυση του για την εκτέλεση της σχετικής υπηρεσίας (σε εξοπλισμό, προσωπικό, αδειοδοτήσεις κ.λπ.) δεν θα αποβεί ζημιογόνα για αυτόν, εφόσον είναι άγνωστη εκ των προτέρων η οικονομική αξία του έργου, ενώ παράλληλα δεν μπορεί να δεσμευτεί κανείς για το σε πόσους παρόχους θα επιλέξουν να παραδώσουν τα πλοία που προσεγγίζουν τον εκάστοτε λιμένα;

#### Άρθρο 1, παρ. 1.5 – Πρότυπες Συμβάσεις

Στην παράγραφο 1.5 των Προτύπων Συμβάσεων της ΡΑΛ, αναγράφεται: «Η παρούσα αποτελεί σύμβαση, στην οποία προσχωρεί ο πάροχος, αναλαμβάνοντας με ίδιο επιχειρηματικό ρίσκο για λογαριασμό του ΦΔΛ την παροχή των ανωτέρω υπηρεσιών προς τους χρήστες του Λιμένα που απευθυνθούν σε αυτόν».

Σύμφωνα με τα ανωτέρω η παρούσα αποτελεί σύμβαση παραχώρησης, σύμφωνα με το Ν. 4413/2016, άρθρο 2 περ. β. Σύμφωνα δε με το Ν. 4413/2016, άρθρο 45 παρ. 1 (Κριτήρια

ανάθεσης) «Οι συμβάσεις παραχώρησης ανατίθενται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που συμμορφώνονται προς τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 6 και διασφαλίζουν την αξιολόγηση των προσφορών υπό συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού κατά τρόπον ο οποίος να παρέχει συνολικό οικονομικό πλεονέκτημα για την αναθέτουσα αρχή ή τον αναθέτοντα φορέα.»

Άρθρο 1, παρ. 1.6 – Πρότυπες Συμβάσεις & Άρθρο 15, παρ. 15.12 – Πρότυπες Προσκλήσεις

Στην παράγραφο 1.6 των Προτύπων Συμβάσεων της ΡΑΛ, αναγράφεται: «Ο πάροχος συμβάλλεται με τους χρήστες του Λιμένα με σύμβαση ορισμένου χρόνου (ενός έτους) για την παροχή των ανωτέρω υπηρεσιών», όπως και στην παράγραφο 15.12 της Προκήρυξης ορίζεται ότι «Προς δημιουργία, ανάπτυξη και διατήρηση του επιπέδου ενδολιμενικού ανταγωνισμού μεταξύ των διαπιστευμένων παρόχων, ο κάθε πάροχος συνάπτει μονοετείς κάθε φορά συμβάσεις με τους χρήστες που εξυπηρετεί».

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. 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».

Η αναφορά της παραγράφου 15.12 ότι ο κάθε διαπιστευμένος πάροχος υποχρεούται να συνάπτει μονοετείς κάθε φορά συμβάσεις με τους χρήστες που εξυπηρετεί, θεωρούμε ότι πρέπει να απαλειφθεί. Σε κανένα λιμάνι παγκοσμίως, με πολλούς ή αποκλειστικούς παρόχους, δεν υφίσταται τέτοια πρακτική, αφού τα πλοία μπορούν, πριν τον κατάπλου, να διαλέξουν να εξυπηρετηθούν από τον πάροχο που κρίνουν, κατά τη γνώμη τους, καλύτερο (με κριτήρια τεχνικά, εμπειρία, επίπεδου ασφάλειας κλπ.). Επιπρόσθετα, δεν υπάρχει κανονιστική υποχρέωση για παρόχους και χρήστες να συνάπτουν τέτοιες δεσμευτικές συμβάσεις, που τελικώς να μπορεί να αποβούν καταχρηστικές. Επιπλέον, αν κάποια πλοία δεν προχωρήσουν σε συμβάσεις και καταπλεύσουν σε λιμάνι με αίτημα εξυπηρέτησης στην παράδοση αποβλήτων, ο φορέας δεν θα το κάνει αποδεκτό λόγω μη ύπαρξης σύμβασης;

Άρθρο 3, παρ. 3.1 & 3.3 – Πρότυπες Συμβάσεις

Στο άρθρο 3.1 ορίζεται ότι «οι τιμές των τιμολογίων που αναφέρονται είναι οι ανώτερες αποδεκτές και ο Πάροχος δύναται να προβεί σε εκπτώσεις επί των τιμολογίων των παραδιδόμενων σε αυτόν ποσοτήτων αποβλήτων και καταλοίπων για την λειτουργία του υγιούς ενδολιμενικού ανταγωνισμού. Οι εκπτώσεις δεν μπορούν να ανέλθουν 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».

Στην περίπτωση αυτή, πως θα γίνεται ο έλεγχος υπερβολικά μεγάλων εκπτώσεων και η τήρηση της υποχρέωσης περί κερδοφόρας δραστηριότητας, αφού σύμφωνα με το άρθρο 3.3 ο ΦΔΛ μαθαίνει την τιμή μονάδας του Παρόχου για τα παραληφθέντα απόβλητα, μετά την τιμολόγηση, στο τέλος κάθε μήνα κατά την εκκαθάριση οπότε και έχει ολοκληρωθεί η παραλαβή και τιμολόγηση;

Να διευκρινισθεί τι γίνεται στην περίπτωση που τελικά διαπιστωθεί ότι η μεγάλη έκπτωση δεν τεκμηριώνεται και δεν καλύπτει ούτε τις αμοιβές προσωπικού ούτε τις απαιτήσεις της διακήρυξης (πχ κόστος εξοπλισμού, κόστος διαχείρισης αποβλήτων κ.λπ.);

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.

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.

Επομένως, ο ΦΔΛ ενισχύει τον αθέμιτο ανταγωνισμό επιτρέποντας τη χορήγηση εκπτώσεων επί των τιμολογίων των παραδιδόμενων στον Πάροχο ποσοτήτων αποβλήτων, και μάλιστα καλύπτοντας, χάριν της συνεχούς και απρόσκοπτης παροχής των υπηρεσιών και του υγιούς ανταγωνισμού, τις περιπτώσεις εξαιρετικά μεγάλων εκπτώσεων μέσω της τεchnοοικονομικής τους τεκμηρίωσης. Ας μην ξεχνάμε ότι σε μια σύμβαση παραχώρησης, όπως εν προκειμένω η κάθε σύμβαση διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, στην οποία ο πάροχος αναλαμβάνει τον επιχειρηματικό κίνδυνο, καθώς οι αποδόσεις δεν είναι εγγυημένες, πολλώ δε μάλλον όταν δεν υπάρχει ούτε ενδεικτικός προϋπολογισμός της σύμβασης, καμία τεchnοοικονομική τεκμηρίωση δεν μπορεί να δικαιολογήσει εκπτώσεις, αφού δεν θα μπορούν να αποτιμηθούν τη δεδομένη στιγμή της παροχής, ενώ η σύμβαση δεν έχει ολοκληρωθεί, ιδιαίτερα σε μια ανταγωνιστική συγκυρία, όπου περισσότεροι από ένας πάροχοι των ίδιων υπηρεσιών διεκδικούν την εξυπηρέτηση των ίδιων πλοίων, χωρίς να γνωρίζουν αν τελικά θα επιλεγούν από αυτά για την παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων τους.

Επιπροσθέτως, υπενθυμίζουμε ότι κατόπιν δημοσίευσης της αριθ. 177/2018 απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας, όσο και των αποφάσεων 57/2018 και 59/2018 ΡΑΛ απαιτείται να προσκομίζεται στο στάδιο της υποβολής της προσφοράς των ενδιαφερομένων, η οικονομοτεχνική – κοστολογική μέθοδος, η οποία και αιτιολογεί και τεκμηριώνει επαρκώς το κόστος των προσφερόμενων υπηρεσιών για όλα τα είδη τιμολόγησης. Εν προκειμένω, καθώς τα κόστη είναι ήδη δεδομένα, από τον ΦΔΛ, με ποια τεχνικοοικονομική τεκμηρίωση θα

δικαιολογηθούν εκπτώσεις παρόχων, αφού το ανταποδοτικό τέλος και το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών ήδη καθορίσθηκε από τον κάθε ΦΔΛ;

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

Άρθρο 3, παρ. 3.2 – Πρότυπες Συμβάσεις

Στην παράγραφο 3.2 ορίζεται ότι «Τα ισχύοντα σταθερά τέλη (που αποδίδονται ανεξαρτήτως αν το πλοίο παραδώσει απόβλητα) επιβάλλονται και καταβάλλονται απευθείας προς τον ΦΔΛ, ο οποίος παρακρατά το 25% και αποδίδει το υπόλοιπο 75% στον Πάροχο με τον οποίον συνδέεται συμβατικά το πλοίο, σε μηνιαία βάση.

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 επιτρέπεται 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;

Άρθρο 4, παρ. 4.1 – Πρότυπες Συμβάσεις

Στην παράγραφο 4.1 ορίζεται ότι «Ο ΦΔΛ μεριμνά, ώστε στο έντυπο κοινοποίησης, το οποίο αποστέλλουν τα πλοία πριν προσεγγίσουν το λιμένα αρμοδιότητάς του, να αναφέρουν υποχρεωτικά και τον διαπιστευμένο πάροχο στον οποίο θα παραδώσουν τα απόβλητα ή κατάλοιπα φορτίου, που προέρχονται από το πλοίο και στον οποίο υποχρεούνται να έχουν κοινοποιήσει το αναφερόμενο, στην παρ. 1 του άρθρου 6 της 8111.1/41/2009 κοινής υπουργικής απόφασης, έντυπο».

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.

Άρθρο 4, παρ. 4.7 – Πρότυπες Συμβάσεις

Στην παράγραφο 4.7 των Προτύπων Συμβάσεων της ΡΑΛ αναγράφεται: «Ο Πάροχος υποχρεούται να λαμβάνει κάθε μέτρο ασφαλείας και προστασίας για την αποτροπή ζημιάς, φθοράς ή βλάβης σε πράγματα και σε εγκαταστάσεις του λιμένα και είναι υπεύθυνος για την αποκατάσταση κάθε είδους ζημιάς, φθοράς ή βλάβης σε πράγματα και σε εγκαταστάσεις του λιμένα που θα προκληθούν από πράξεις ή παραλείψεις των υπαλλήλων του ή ακόμα και από ελαττωματικό εξοπλισμό, κατά την εκτέλεση της σύμβασης, χωρίς να δικαιούται να προβάλει αξίωση για οποιαδήποτε δική του αποζημίωση».

Η τελευταία αίρεση «χωρίς να δικαιούται να προβάλει αξίωση για οποιαδήποτε δική του αποζημίωση» αποτελεί καταχρηστικό όρο, και αντίκειται σε αναγκαστικούς νόμους δικαίου και ως εκ τούτου δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

#### Άρθρο 8, παρ. 8.4 – Πρότυπες Συμβάσεις

Στην παράγραφο 8.4 των Προτύπων Συμβάσεων της ΡΑΛ αναγράφεται: «Σε περίπτωση εγέρσεως απαιτήσεων από εξυπηρετούμενο πλοίο προς το ΦΔΛ για αδικαιολόγητη καθυστέρηση κατά την παραλαβή, ο Πάροχος δια της παρούσης συμφωνεί και αποδέχεται ανεπιφύλακτα ότι βαρύνεται εξ' ολοκλήρου με την καταβολή του συνόλου της αποζημίωσης που τυχόν επιδικαστεί. Σε περίπτωση περαιτέρω αποδεδειγμένης ζημίας του ΦΔΛ, εφαρμόζονται τα οριζόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία».

Εν προκειμένω, τα ανωτέρω αποτελούν καταχρηστική επίρριψη ευθύνης για αποζημιώσεις σε παρόχους, χωρίς να διευκρινίζεται αν και κατά πόσο η ευθύνη της καθυστέρησης βαρύνει πραγματικά αυτούς ή πιθανώς τους ΦΔΛ ή και άλλους ενδεχομένους. Άρα η παρούσα παράγραφος δεν μπορεί να γίνει δεκτή ως καταχρηστικώς επιβαρυντική για τους παρόχους και αντίθετη στην καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη, και το ευρύτερο πνεύμα του ενοχικού δικαίου περί ευθύνης και απόδειξης αυτής.

## ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ #5

Υποβάλλεται σχόλιο στη Δημόσια Διαβούλευση των Σχεδίων-Προτύπων Συμβάσεων για την κατάρτιση καταλόγων πολλαπλών παρόχων συλλογής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων πλοίων που προβλέπονται από το άρθρο 105 του Ν. 4504/2017, ως εξής:

1) Σύμφωνα με τον Κανονισμό 352/2017 σημείο (50), αναφέρεται ότι "Ανάλογα με την οικονομική στρατηγική του λιμένα, την πολιτική χωροθέτησης του λιμένα ή τις εμπορικές του πρακτικές και, ενδεχομένως, τη γενική λιμενική πολιτική του οικείου κράτους μέλους, η διαφοροποίηση των τελών λιμενικών υποδομών μπορεί να οδηγήσει στον καθορισμό μηδενικού συντελεστή για ορισμένες κατηγορίες χρηστών. Οι εν λόγω κατηγορίες χρηστών μπορεί να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, πλοία-νοσοκομεία, σκάφη που εκτελούν επιστημονικές, πολιτιστικές ή ανθρωπιστικές αποστολές, ρυμουλκά σκάφη και πλωτό εξοπλισμό εξυπηρέτησης του λιμένα. "

2) Επίσης σύμφωνα με την ΚΥΑ 8111.1./41/09 (ΦΕΚ 412 Β) προβλέπετε ότι :

" Η απόφαση αυτή εφαρμόζεται: α. σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε ελληνικό λιμένα, πλην των πολεμικών πλοίων ή βοηθητικών σκαφών ή άλλων πλοίων που ανήκουν στο κράτος ή που τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται προς το παρόν αποκλειστικά για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία..... "

3)Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω προτείνεται στο άρθρο 3 - Σύστημα χρεώσεων το οποίο είναι κοινό για όλα τα Σχέδια -Πρότυπα Συμβάσεων να προστεθεί τελευταία παράγραφος ως εξής:

.....3.8) Εξαιρούνται της καταβολής τελών και χρεώσεων τα πολεμικά πλοία, τα πλοία που ανήκουν στο κράτος ή που τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία ή ανθρωπιστική βοήθεια.

4) Παρακαλώ για την εξέταση της πρότασης αυτής ή ανάλογης, για ρητή και σαφή διατύπωση εξαίρεσης καταβολής χρεώσεων και τελών στα κρατικά πλοία, η οποία δεν προσδιορίζεται σε κανένα άλλο νομικό κείμενο με σαφή τρόπο παρά υπονοείται αφήνοντας περιθώρια παρερμηνειών.