

ΜΕΛΕΤΗ

Αναφορικά με τον τρόπο οργάνωσης
της λιμενικής υπηρεσίας

«ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΛΟΙΟΥ»

κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 352/2017 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2017 για την θέσπιση πλαισίου αναφορικά με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων

για τον Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας ΑΕ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2026

1 Εισαγωγή – Σκοπός Μελέτης

Η παρούσα Μελέτη αφορά στην εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 ως προς την λιμενική υπηρεσία «**ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ**» από τον Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.), υπό την ιδιότητά του Φορέα Διαχείρισης των Λιμένων αρμοδιότητάς τους, με στόχο την πιστή εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού και των λοιπών Ευρωπαϊκών, Διεθνών και Εθνικών νομοθετικών κειμένων, διασφαλίζοντας για τον Ο.Λ.Ε. Α.Ε. την ανάπτυξη περιβαλλοντικών κινήτρων με στόχο τη βελτίωση της διαχείρισης των αποβλήτων, την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας και την εξυπηρέτηση όλων των χρηστών που προσεγγίζουν τους λιμένες ευθύνης και αρμοδιότητάς της.

Σκοπός της παρούσας Μελέτης είναι η ανάδειξη του βέλτιστου τρόπου οργάνωσης και λειτουργίας της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας, όσον αφορά στην κατηγορία των στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων, μέσω της συνδυαστικής εφαρμογής και αξιολόγησης του ισχύοντος θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου που διέπει την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας στο σύνολό της. Η Μελέτη στοχεύει στην ενίσχυση της αποδοτικότητας, της διαφάνειας και της λειτουργικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε κάθε χρήστης του λιμένα να εξυπηρετείται με τρόπο ορθό, άμεσο και ποιοτικό.

2 Ορισμοί

«**Φορέας Διαχείρισης Λιμένα (ΦΔΛ)**»: ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.) Α.Ε.

«**Κανονισμός**»: ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων.

«**Λιμένας**»: το σύνολο των λιμένων που εντάσσονται στην ευθύνη και αρμοδιότητα της εταιρείας Ο.Λ.Ε. Α.Ε., συμπεριλαμβανομένων και αυτών που οικειοθελώς εφαρμόζουν το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης της εταιρείας Ο.Λ.Ε. Α.Ε. και των περιοχών αγκυροβολίου.

«**Λιμενικές Εγκαταστάσεις Παραλαβής**»: κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση, ικανή να παρέχει την υπηρεσία παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία.

«**Μελέτη**»: η παρούσα μελέτη αναφορικά με τον τρόπο οργάνωσης της λιμενικής υπηρεσίας «Συλλογή των στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίου», κατά τις επιταγές του Κανονισμού 2017/352/ΕΕ.

«Πάροχος λιμενικής υπηρεσίας»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων πλοίων.

«Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών» νοούνται τα τέλη που εισπράττονται προς όφελος του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και καταβάλλονται από τους χρήστες της αντίστοιχης υπηρεσίας.

3 Γενικά – Περιγραφή Λιμένων

3.1 Ιστορικά Στοιχεία

Η Ελευσίνα, πατρίδα του Αισχύλου, έχει μια ιστορική πορεία αιώνων, περισσότερων των τριάντα. Μετά την απελευθέρωση της χώρας μας από τον τουρκικό ζυγό η Ελευσίνα αποτελεί έναν ψαράδικο οικισμό με λιγότερους από 400 κατοίκους.

Η Ελευσίνα έγινε δήμος με την πρώτη διοικητική διαίρεση της χώρας επί Καποδίστρια. Το πρώτο τρένο περνά από την Ελευσίνα το 1885. Το 1912 διαλύθηκε ο δήμος Ελευσίνας και μετετράπη σε κοινότητα. Από το 1914 ξεκινά μια θεαματική εξελικτική πορεία. Το 1926 ηλεκτροδοτείται η πόλη και αποκτά δίκτυο ύδρευσης, ενώ το 1943 μετατρέπεται πάλι σε δήμο. Στη μεταπολεμική εποχή η Ελευσίνα γιγαντώνεται και ο πληθυσμός της από 7.000 κατοίκους αυξάνεται σε 29.619, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (2021).

Ο Λιμένας Ελευσίνας είναι από τους παλαιότερους της Ευρώπης καθώς από τις ανασκαφές και τα ευρήματα της αρχαιολογικής σκαπάνης πιστοποιείται η λειτουργία του από την κλασική εποχή (500 π.χ.). Το 1923 ιδρύθηκε το Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας το οποίο μετετράπη σε ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.) με το Ν. 2932/2001. Τον Μάιο του 2003 υπογράφεται η Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Δημοσίου και του Ο.Λ.Ε. Α.Ε., με την οποία παραχωρείται στην Α.Ε. η χρήση και εκμετάλλευση της Ζώνης Λιμένα Ελευσίνας, εκτάσεως 200 περίπου στρεμμάτων, στον ομώνυμο κόλπο, με αρχική διάρκεια 40 ετών.

Ο κεντρικός λιμένας Ελευσίνας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση 8315.2/02/07/2.2.2007 (ΦΕΚ Β' 202/2007) έχει χαρακτηριστεί ως «Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος». Οι αναπτυξιακοί στόχοι του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. είναι η ανάδειξη του λιμένα Ελευσίνας σε κομβικό σημείο συνδυασμένων μεταφορών και η εξέλιξη του σε λιμένα τρίτης γενιάς.



3.2 Κεντρικός Λιμένας

Ο Κεντρικός Λιμένας Ελευσίνας χαρακτηρίζεται αμιγώς εμπορικός καθ' ότι από αυτόν γίνεται μόνον η διακίνηση εμπορευμάτων και χύδην φορτίων. Διαθέτει συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 1.037 m, βραχίονα λιμένος 300 m x 80 m, ωφέλιμη επιφάνεια 50.000 m² και κυμαινόμενο βάθος από 8-10 m. Στους χώρους του Κεντρικού Λιμένα γίνεται η κύρια διακίνηση εμπορευμάτων (φορτ/ση - εναπόθεση), ο οποίος είναι χαρακτηρισμένος και ως τελωνειακός περίβολος.

Στον Κεντρικό Λιμένα εκφορτώνονται και διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας κατά μέσο όρο 2.000.000 tn εμπορευμάτων ετησίως. Τα κυριότερα εμπορεύματα που διακινούνται είναι Σίδηρος, Λαμαρίνες, Ρόλοι χαρτιού, Ξυλεία, Σκραπ, Σωλήνες, Μπετόβεργες κ.λπ.. Επίσης, από τον τελωνειακό περίβολο του Κεντρικού Λιμένος διέρχονται προς εκτελωνισμό 12.000 περίπου φορτηγά αυτοκίνητα με τα οποία διακινούνται περίπου 200.000 tn εμπορευμάτων ετησίως.

Ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. για την εκτέλεση των απαραίτητων εργασιών για τη φορτοεκφόρτωση των καταπλεόντων πλοίων διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό.

Πέραν του προαναφερθέντος ιδιόκτητου εξοπλισμού, για την κάλυψη του έργου της φορτοεκφόρτωσης, εκτός από τα μηχανήματα ιδιοκτησίας της εταιρείας Ο.Λ.Ε. Α.Ε., χρησιμοποιούνται σε μόνιμη βάση σαράντα (40) περίπου μηχανήματα ιδιωτών (γερανοί - περονοφόρα), της επιλογής του πελάτη, τα οποία σταθμεύουν εντός του Κεντρικού Λιμένα. Εκτός από την κεντρική προβλήτα του λιμένος υπάρχουν ακόμα δύο μεγάλες προβλήτες διαστάσεων 150 m μήκος, πλάτος 9 m - 25 m και βάθος 4,5 - 6,0 m η πρώτη και 320 m μήκος, πλάτος 60 m και βάθος 4-6 m η δεύτερη, ένα κρηπίδωμα μήκους 15 m, βάθους 4,5 m και επιφάνειας 10.000 m², όπου εκφορτώνονται ειδικά φορτία (αδρανή υλικά) ή προσδένουν πλοία ειδικότερου χαρακτήρα (τύπου RO-RO κλπ.). Η Χερσαία Ζώνη Λιμένα και οι εξομοιωμένοι με τη Χ.Ζ χώροι καθορίζονται από

τη θέση «Παλάσκα» της τοποθεσίας Σκαραμαγκά, στην ανατολική πλευρά και συνεχίζονται προς δυσμάς μέχρι το δυτικό άκρο της θέσης «Ναυπηγεία Ελευσίνας».

Σημειώνεται ότι για την εξομοιωμένη Ζώνη Λιμένα από τη θέση «Παλάσκα» μέχρι τη θέση «Διαλυτήρια Μπακόπουλου» (αποφ. εξομοίωσης 142/99), ολοκληρώθηκε η μελέτη τοπογραφικής αποτύπωσης και η σύνταξη των σχετικών τοπογραφικών σχεδιαγραμμάτων, τα οποία ενσωματώθηκαν στη Σύμβαση Παραχώρησης που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. την 20η Μαΐου 2003.

3.3 Προβλήτα «Πρώην Αμερικάνικης Βάσης»

Χαρακτηριστικά μεγέθη:

Μήκος προβλήτας : 150 m

Πλάτος: ελάχιστο 9 m - μέγιστο 25 m.

Βάθος (κυμαινόμενο): από 4,5 - 6,00 m.

3.4 Προβλήτα στη θέση «Βλύχα»

Η προβλήτα έχει διαστάσεις 320 m μήκος και 60 m πλάτος. Η ωφέλιμη επιφάνειά του είναι 19.200 m². Η χρήση της προβλήτας και η ωφέλιμη επιφάνεια έχει παραχωρηθεί σε δύο εταιρείες, για τη φορτοεκφόρτωση και εναπόθεση αδρανών υλικών. Επίσης στην προέκταση της προβλήτας υφίστανται δύο ακόμη διακριτοί ωφέλιμοι χώροι, εκτάσεως ο πρώτος 3.000 m², ο οποίος έχει παραχωρηθεί για εναπόθεση αδρανών υλικών και ο δεύτερος 12.000 m², προς αξιοποίηση με την κατασκευή λιμενικών έργων μικρής έκτασης (συμπληρωματική προβλήτα διαστάσεων 120 m x 30 m).

3.5 Κρηπίδωμα στη θέση «Κρόνος»

Ο χώρος είναι περιφραγμένος (μάντρα και κιγκλιδώματα) με όριο την οδό Ωκεανίδων. Είναι ημιτελής από πλευράς κρηπιδωμάτων, δαπέδου και λοιπών εγκαταστάσεων, αλλά ωστόσο χρησιμοποιείται για τη φορτοεκφόρτωση και διακίνηση εμπορευμάτων από πλοία RO-RO ανάλογου βυθίσματος. Το μήκος του κρηπιδώματος είναι 15 m ενώ το βάθος του 4,5 m.

3.6 Μαρίνα στη θέση «Καλλυμπάκι»

Βρίσκεται και αυτό ανατολικά του Κεντρικού Λιμένα έχει εξωτερικά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 120 m περίπου και ωφέλιμα βάθη 3 m και φιλοξενεί μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής, με δυναμικότητα 45 περίπου σκαφών.

3.7 Μαρίνα παλαιού λιμένα θέση «Φονιάς»

Βρίσκεται δυτικά του Κεντρικού Λιμένα και χρησιμοποιείται σήμερα για τον ελλιμενισμό λέμβων διακίνησης προσωπικού και υλικών προς τα πλοία που βρίσκονται αρόδου καθώς και για τη φιλοξενία μικρών σκαφών αναψυχής. Οι χερσαίοι χώροι του λιμένα μπορούν να χαρακτηριστούν μηδαμινοί. Η λιμενολεκάνη έχει μήκος 150 m και πλάτος 120 m περίπου, ενώ τα δε βάθη κυμαίνονται μεταξύ 1,50 m έως 6 m. Ο λιμένας προστατεύεται από τους κυματισμούς Δυτικού – Νοτιοδυτικού τομέα χάρη στην ύπαρξη ενός λιμενοβραχίονα (Υπήνεμος μώλος) μήκους 170 m περίπου. Το στόμιο του λιμένα έχει πλάτος 25 m με βάθη κατά τον άξονα 8 m έως 9 m. Η λιμενολεκάνη προστατεύεται από τους κυματισμούς Νοτίου – Νοτιοανατολικού τομέα χάρη στην ύπαρξη ενός λιμενοβραχίονα (Προσήνεμος μώλος) μήκους 240 m περίπου.

3.8 Λιμανάκι Αλιέων (παλιό)

Βρίσκεται στη θέση «Διαμαντή» στο ανατολικό άκρο του Κεντρικού Λιμένα και η αβαθής λιμενολεκάνη του έχει επιφάνεια 90x25 m και επικοινωνεί με την ανοικτή θάλασσα δια μέσω στομίου πλάτους 10 m. Φιλοξενεί 25 περίπου μικρού μεγέθους ερασιτεχνικά ή επαγγελματικά αλιευτικά των Συλλόγων Αλιέων της περιοχής.

3.9 Νέος τουριστικός λιμένας

Είναι ανατολικά του Κεντρικού Λιμένα και όμορος με τον Παλιό Λιμενίσκο των Αλιέων. Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν τον Οκτώβριο 2003. Διαθέτει δυναμικότητα 60 θέσεων για σκάφη αναψυχής.

3.10 Προβλήτα «Πρώην ΒΟΤΡΥΣ»

Η περιοχή γύρω από την προβλήτα είναι πυκνοκατοικημένη, με άμεση σύνδεση με τον αστικό ιστό μέσω του πορθμείου Φανερωμένης. Η προβλήτα εξυπηρετεί επιβατικά και τουριστικά πλοία, τόσο διεθνών όσο και εσωτερικών πλοίων.

3.11 Πορθμείο Φανερωμένης

Το πορθμείο Φανερωμένης Σαλαμίνας συνδέει την βορειοδυτική πλευρά της Σαλαμίνας (περιοχή Φανερωμένη) με τη θέση Πέραμα του Δήμου Μεγάρων, διευκολύνοντας τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων μεταξύ των δύο περιοχών. Διαθέτει κρηπίδωμα 65 m ενώ η χερσαία λιμενική ζώνη εκτείνεται ανατολικά σε μήκος 200 m οριοθετώντας μια έκταση χερσαίας λιμενικής ζώνης 500 m².

3.12 Πάχη Μεγάρων

Πρόκειται για λιμενίσκο, που φιλοξενεί μικρά αλιευτικά σκάφη καθώς και σκάφη αναψυχής. Το εμβαδόν της λιμενολεκάνης είναι περίπου 15.700 m² με άνοιγμα προς το νότο πλάτους 50 m. Ο προσήνεμος μώλος έχει μήκος 150 m, ενώ ο υπήνεμος έχει μήκος 50 m. Υπάρχει και μώλος με εκκλησάκι και μικρό κρηπίδωμα συνολικού μήκους 75 m και τμήμα 35 m με ογκόλιθους. Το νησάκι Παχάκι βρίσκεται εντός των 500 m της εξομοιωμένης χερσαίας ζώνης λιμένα και μπορεί να αξιοποιηθεί τουριστικά. Οι μώλοι μπορούν να φιλοξενήσουν την προσόρμηση μικρών κρουαζιερόπλοιων. Δυτικά του λιμενίσκου και σε έκταση 4 στρεμμάτων υπάρχει εγκεκριμένη χωροταξικά μαρίνα φιλοξενίας πλοίων αναψυχής και χερσαίος χώρος 4 στρεμμάτων.

3.13 Νέα Πέραμος

Πρόκειται για τουριστική περιοχή που περικλείει δύο λιμενίσκους φιλοξενίας μικρών αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής. Οι μώλοι είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι και προσφέρονται για περίπατο ενώ ο χώρος μπροστά από τους λιμενίσκους είναι διαμορφωμένος σε υπαίθριο ελεύθερο πάρκινγκ ώστε να εξασφαλίζεται η εύκολη πρόσβαση των κατοίκων και των επισκεπτών στη θάλασσα. Σε τμήματα της Χερσαίας Ζώνης Λιμένος λειτουργούν πολλά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος. Η ακτογραμμή ένθεν και ένθεν των λιμενίσκων προσφέρεται για θαλάσσια λουτρά. Η Χερσαία Ζώνη Λιμένος εκτείνεται σε μήκος 1.325 m και έχει πλάτος μέχρι την ακτογραμμή έως και 75 m. Ο λιμενίσκος με άνοιγμα προς τα βορειοανατολικά έχει προσήνεμο μώλο μήκους 300 m και πλάτος 15 m. Ο υπήνεμος έχει μήκος 40 m και πλάτος 15 m. Το στόμιο του είναι 62 m και το εμβαδόν της λιμενολεκάνης περίπου 10 στρέμματα. Ο Λιμενίσκος με άνοιγμα Νοτιοδυτικά έχει μήκος εσωτερικού κρηπιδώματος 275 m και φιλοξενεί βάρκες και μικρά πλοία αναψυχής.

3.14 Εγκαταστάσεις ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. Ασπροπύργου

Το διυλιστήριο των ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. του Ασπρόπυργου κατασκευάστηκε το 1958, είναι τύπου FCC και χαρακτηρίζεται από υψηλή συνθετότητα και ευελιξία. Είναι ένα από τα πιο σύγχρονα διυλιστήρια στην Ευρώπη καθώς έχει υποστεί μια σειρά αναβαθμίσεων. Το διυλιστήριο διαθέτει σημαντικό αριθμό μονάδων ατμοσφαιρικής απόσταξης, καθώς και μετατροπής, οι οποίες ενδεικτικά περιλαμβάνουν: μονάδα καταλυτικής πυρόλυσης (FCC), μονάδα απόσταξης υπό κενό (vacuum distillation unit), μονάδα υδρογονοπυρόλυσης (mild hydrocracker) και μονάδα ιξωδόλυσης (visbreaker) για την αναβάθμιση των υπολειμμάτων ατμοσφαιρικής απόσταξης.

Το διυλιστήριο είναι πλήρως εναρμονισμένο στις τελευταίες περιβαλλοντικές ρυθμίσεις και στις απαιτήσεις ασφαλείας και παράγει προϊόντα πετρελαίου σύμφωνα με τις αυστηρότερες προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Προσφέρει σημαντική ευελιξία ως προς την παραγωγή, την αποθήκευση και την διαμονή των προϊόντων, καθώς διαθέτει μεγάλο ιδιωτικό λιμάνι και δίκτυο αγωγών αργού που το συνδέει με την εγκατάσταση εκφόρτωσης και αποθήκευσης αργού στην Πάχη Μεγάρων, καθώς και αγωγό για τελικά και ημιτελή προϊόντα που συνδέεται με το διυλιστήριο της Ελευσίνας. Επιπλέον, έχει την κύρια ευθύνη παροχής αεροπορικού καυσίμου στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το διυλιστήριο είναι συνδεδεμένο με το δίκτυο φυσικού αερίου, με σημαντικά οφέλη ενεργειακής και περιβαλλοντικής απόδοσης.

3.15 Εγκαταστάσεις ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. Ελευσίνας

Το διυλιστήριο των ΕΛ.ΠΕ. Ελευσίνας έχει ημερήσια δυναμικότητα διύλισης 106.000 βαρέλια και το 2012 ολοκληρώθηκε η αναβάθμισή του, ένα έργο ύψους €1,5 δις καθιστώντας το ένα από τα πλέον σύγχρονα και σύνθετα στην περιοχή της Μεσογείου, με συγκρότημα hydrocracker υψηλής πίεσης καθώς και μονάδα flexicoker.

Στρατηγικής σημασίας για τον Όμιλο αποτελούν, τόσο η μεγάλη αποθηκευτική δυναμικότητα του διυλιστηρίου, ύψους 3.300.000 m³ σε αργό και προϊόντα πετρελαίου όσο και η εφοδιαστική υποδομή του για τη διαχείριση των εισαγωγών και των εξαγωγών με μεγάλες ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις και σταθμό φόρτωσης βυτιοφόρων. Το διυλιστήριο συνδέεται μέσω αγωγών με το σταθμό φόρτωσης αργού στην Πάχη και με το διυλιστήριο του Ασπρόπυργου.

Επιπλέον η αναβάθμιση έχει σημαντικές θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθώς και μειώθηκαν οι εκπομπές ρύπων, ενώ τα τελευταία χρόνια συνεχίζεται η μείωση των βασικών αέριων εκπομπών ανά μονάδα τροφοδοσίας.

3.16 Εγκαταστάσεις φόρτωσης ΕΛ.ΠΕ. ΑΕ Πάχης Μεγάρων

Η Πάχη βρίσκεται στην παραλία Μεγάρων. Ο σταθμός πετρελαίου Πάχη αποτελεί μία από τις εγκαταστάσεις στα Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., από όπου εισάγονται περίπου 6.500.000 tn αργού πετρελαίου. Υπάρχει ένα αγκυροβόλιο με 4 βραχίονες εκφόρτωσης, που ο καθένας έχει διάμετρο 16", μέγιστη επιτρεπτή πίεση 11 bars (150psi) με μέγιστο αριθμό ροής 4.000 m³ / ώρα για κάθε βραχίονα φόρτωσης. Για τα σκάφη ισχύουν περιορισμοί έως 25 m βύθισμα και φορτίο έως 600.000 DWT.

3.17 Λιμενική εγκατάσταση ASSODIVERS

Η υφιστάμενη λιμενική εγκατάσταση στο Καλυμπάκι Ελευσίνας έχει παραχωρηθεί στην εταιρεία ASSODIVERS. Οι υπηρεσίες αφορούν στην επίβλεψη, διαχείριση και ρύθμιση στους ενδολιμενικής κυκλοφορίας, στη μέριμνα για την πλοήγηση, ρυμούλκηση, παραβολή και αγκυροβόληση των πλοίων, στην φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση και διαμετακόμιση εμπορευμάτων, στην ανάπτυξη και συντήρηση των μηχανημάτων και του εν γένει εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης, στη διακίνηση επιβατών, οχημάτων και φορτίων, στην εξυπηρέτηση του εφοδιασμού και συντήρησης των πλοίων, στην ηλεκτρική πληροφόρηση και γενικά στην εξυπηρέτηση κάθε χρήστη του λιμένος.

3.18 Προβλήτα στο Πέραμα Μεγαρίδας

Υπάγεται στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. και βρίσκεται στα δυτικά του κόλπου της Ελευσίνας, στη θέση Πέραμα του Μεγάλου Πεύκου του Δήμου Μεγαρέων. Ο κρηπιδοτόχος του υφιστάμενου τμήματος έχει μήκος 33,5 m περίπου και υψόμετρο στέψης περί τα +0,75 m (από Μ.Σ.Θ.). Η περιοχή λειτουργίας που πραγματοποιείται η κίνηση και από τα πλοία γραμμής με τη Σαλαμίνα, καταλαμβάνει μια έκταση 870 m² και είναι διαμορφωμένη με άκαμπτο δάπεδο από οπλισμένο σκυρόδεμα.

3.19 ΔΕΣΦΑ Ρεβυθούσα και Αγία Τριάδα

Ο Τερματικός Σταθμός ΥΦΑ του ΔΕΣΦΑ βρίσκεται στη νήσο Ρεβυθούσα, ένα μικρό νησί του Σαρωνικού Κόλπου, εντός του κόλπου της Πάχης Μεγάρων περίπου 45 km Δυτικά της Αθήνας. Με έκταση περίπου 212 στρέμματα, βρίσκεται σε λειτουργία από το έτος 2000 και έχει δυνατότητα υποδοχής πλοίων μεταφοράς ΥΦΑ έως 266.000 m³. Ο

Σταθμός βρίσκεται 500 – 600 m από την ακτή. Ο υφιστάμενος σταθμός αποτελείται από μια προβλήτα μεταφοράς (στο νότιο τμήμα του νησιού), σύστημα αποθήκευσης εξοπλισμό επαναεριοποίησης και εγκαταστάσεις εξαγωγής. Η συνολική εγκεκριμένη χωρητικότητα αποθήκευσης του σταθμού είναι 225.000 m³ . Το σύστημα αποθήκευσης συντίθεται από δύο (2) δεξαμενές χωρητικότητας 65.000 m³ έκαστη και μία τρίτη δεξαμενή χωρητικότητας 95.000 m³ .

4 Υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο - Βασικές αρχές

Εισαγωγικά αναφέρεται ότι από το συνδυασμό των διατάξεων του 1 παρ. 4 του Κανονισμού (Αντικείμενο και Πεδίο Εφαρμογής), σύμφωνα με τις οποίες «Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (όπως καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό (ΕΕ) 1679/2024)» με τις προβλέψεις του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1679/2024, στο οποίο (Παράρτημα) ρητά αναφέρεται ότι ο λιμένας της Ελευσίνας (αρμοδιότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.), συγκαταλέγεται μεταξύ των ελληνικών λιμένων που υπάγονται στους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και, ως εκ τούτου, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού.

4.1 Εφαρμοζόμενο Νομοθετικό Πλαίσιο στην λιμενική υπηρεσία συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου

Για την επιλογή του κατάλληλου τρόπου οργάνωσης της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας, όσον αφορά στην κατηγορία των στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων, και προκειμένου να εξασφαλιστεί το βέλτιστο αποτέλεσμα τόσο για τη λειτουργία του λιμένα όσο και για την κάλυψη των αναγκών του, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνον οι προβλέψεις του Κανονισμού, αλλά και οι προβλέψεις του ευρύτερου νομοθετικού πλαισίου που διέπει την παροχή της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας, λόγω ιδίως του περιβαλλοντικού της χαρακτήρα σε συνδυασμό με τις ανάγκες και την λειτουργία του λιμένα αρμοδιότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Υπό τα δεδομένα αυτά, για την εκπόνηση της παρούσας Μελέτης, λήφθηκαν υπόψιν:

- Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου, για τη θέσπιση του πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια του λιμένα.

- Ο Κανονισμός 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των Κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013.
- Η ΚΥΑ 3122.3-15/71164/2021 (ΦΕΚ 4790/Β/18.10.2021) Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου 2019 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της Οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ
- Η Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ.
- Η Οδηγία 2008/98/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο με την ΚΥΑ 3122.3-15/71164/2021 σε συνδυασμό με άλλες νομοθετικές πράξεις που αφορούν στη διαχείριση αποβλήτων.
- Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78 «Πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία».
- Ο Ν. 4819/2021 (ΦΕΚ 129/Α' 23.7.2021) «Ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη διαχείριση των αποβλήτων - Ενσωμάτωση των Οδηγιών 2018/851 και 2018/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ περί αποβλήτων και της Οδηγίας 94/62/ΕΚ περί συσκευασιών και απορριμμάτων συσκευασιών, πλαίσιο οργάνωσης του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης, διατάξεις για τα πλαστικά προϊόντα και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, χωροταξικές - πολεοδομικές, ενεργειακές και συναφείς επείγουσες ρυθμίσεις (Άρθρο 74§1: κατάργηση ενότητας Β' πλην των άρθρων 48, 58)»
- Το υπ' αριθμ. πρωτ. 3122.3-1.2/52492/2021 (ΑΔΑ: Ψ9Ω64653ΠΩ-ΙΗΓ) Εγκεκριμένο «Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων, τα οποία καταπλέουν στους λιμένες αρμοδιότητας της Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε.» όπως έχει επικαιροποιηθεί.
- Η υπ' αριθμ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/32840/1848/12-01-2024 «Έγκριση Περιβαλλοντικών όρων των εγκαταστάσεων της λιμενικής ζώνης ευθύνης του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε. , στους Δήμους Ασπροπύργου , Ελευσίνας και Μεγαρέων Π.Ε. Δυτικής Αττικής, Περιφέρεια Αττικής»
- Κάθε Νομοθετικό Κείμενο που διέπει την εν λόγω λιμενική υπηρεσία καθώς και την διαχείριση αποβλήτων (ενδεικτικά ν. 4042/2012, ν. 2939/2001 και το κατ' εξουσιοδότηση εκδοθέν πλαίσιο, Ευρωπαϊκός Κατάλογος Αποβλήτων (ΕΚΑ), σύμφωνα με το Παράρτημα της Απόφασης 2002/532/ΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με τις Αποφάσεις 2001/118/ΕΚ, 2001/119/ΕΚ και 2001/573/ΕΚ της Επιτροπής Ε.Κ, κá).

Συνεπώς, η παροχή της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας διέπεται από ένα ευρύτερο νομοθετικό πλαίσιο, ενωσιακό και εθνικό, προς το οποίο ο ΦΔΛ υποχρεούται να συμμορφώνεται απαρεγκλίτως, η δε συμμόρφωση αυτή δεν αποσκοπεί μόνο στην τήρηση των κανονισμών, αλλά και στη διασφάλιση της εύρυθμης και ποιοτικής παροχής της συγκεκριμένης υπηρεσίας προς όλους τους χρήστες των λιμένων που υπάγονται στην ευθύνη και αρμοδιότητά του.

4.2 Βασικές Αρχές του Κανονισμού 2017/352/ΕΕ – Επιλογή τρόπου οργάνωσης της λιμενικής υπηρεσίας

Όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού (Οργάνωση λιμενικών υπηρεσιών) η πρόσβαση στην αγορά για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε θαλάσσιους λιμένες, που διέπονται από τον Κανονισμό, μπορεί να υπόκειται σε:

α) ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών,

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού : «1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δύναται να απαιτήσει από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών ... τη συμμόρφωσή τους με ελάχιστες απαιτήσεις ως προς την εκτέλεση της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας.

2. Οι ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 μπορεί να αφορούν μόνο τα εξής:

α) τα επαγγελματικά προσόντα του παρόχου ... 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·

στ) τη συμμόρφωση με τις τοπικές, εθνικές, ενωσιακές και διεθνείς περιβαλλοντικές απαιτήσεις·

ζ) τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις στον τομέα του κοινωνικού και εργατικού δικαίου που ισχύει στο κράτος μέλος του οικείου λιμένα....·

η) τα εχέγγυα αξιοπιστίας του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών..., λαμβανομένων υπόψη τυχόν επιτακτικών λόγων αμφισβήτησης της αξιοπιστίας του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4...πλήρη συμμόρφωση με την παράγραφο 2 στοιχείο ζ) για τα πλοία που χρησιμοποιούνται κυρίως για εργασίες ρυμούλκησης ή πρόσδεσης σε λιμένες που βρίσκονται στην επικράτειά του, ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την απόφασή πριν από την επιβολή απαίτησης όσον αφορά τη σημαία.

4. Οι ελάχιστες απαιτήσεις:

α) είναι διαφανείς, αντικειμενικές, δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αναλογικές και σχετικές με την κατηγορία και τη φύση της οικείας λιμενικής υπηρεσίας·

β) πληρούνται έως ότου λήξει το δικαίωμα παροχής λιμενικής υπηρεσίας.

5. Στην περίπτωση που οι ελάχιστες απαιτήσεις περιλαμβάνουν ειδικές γνώσεις για τις τοπικές συνθήκες, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει την ύπαρξη επαρκούς πρόσβασης στις πληροφορίες, υπό διαφανείς και που δεν εισάγουν διακρίσεις συνθήκες.

6. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δημοσιεύει τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2... τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των εν λόγω απαιτήσεων. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή ενημερώνει εκ των προτέρων τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών για τυχόν αλλαγές στα κριτήρια ή στη διαδικασία.

7. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του άρθρου 7.»

Συνεπώς, ανήκει στην ευχέρεια του ΦΔΛ να απαιτήσει από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών τη συμμόρφωσή τους με ελάχιστες απαιτήσεις ως προς την εκτέλεση της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας (Άρθρο 4, παρ.1 του Κανονισμού). Όπως υπογραμμίζεται στην σκέψη 13 του Προοιμίου του Κανονισμού «χάριν αποτελεσματικής, ασφαλούς και περιβαλλοντικά ορθής λιμενικής διαχείρισης, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή θα πρέπει να είναι σε θέση να απαιτεί από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη δέουσα εκτέλεση της υπηρεσίας. Οι ελάχιστες αυτές απαιτήσεις θα πρέπει να περιορίζονται σε μια σαφώς προσδιορισμένη δέσμη προϋποθέσεων, εφόσον οι απαιτήσεις αυτές είναι διαφανείς, αντικειμενικές, δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αναλογικές και σχετικές με την παροχή

της λιμενικής υπηρεσίας και θα πρέπει να συμβάλλουν στην υψηλή ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών χωρίς να δημιουργούν εμπόδια στην αγορά».

β) περιορισμούς στον αριθμό παρόχων,

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού : «1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δύναται να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών για δεδομένη λιμενική υπηρεσία για έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:

α) σπανιότητα ή αποκλειστική χρήση της γης ή της παράκτιας ζώνης υπό την προϋπόθεση ότι ο περιορισμός είναι σύμφωνος με τις αποφάσεις ή τα σχέδια που συμφωνήθηκαν από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα και, κατά περίπτωση, από κάθε άλλη δημόσια αρχή που είναι αρμόδια σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο·

β) η απουσία τέτοιου περιορισμού εμποδίζει την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως προβλέπονται στο άρθρο 7, μεταξύ άλλων όταν η απουσία αυτή οδηγεί σε υπερβολικά υψηλές δαπάνες σχετικά με την εκπλήρωση τέτοιου είδους υποχρεώσεων για τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα, την αρμόδια αρχή ή τους χρήστες του λιμένα·

γ) η απουσία τέτοιου περιορισμού αντιβαίνει στην ανάγκη να εξασφαλισθούν η ασφάλεια, η προστασία και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών·

δ) λόγω των χαρακτηριστικών των λιμενικών υποδομών ή του είδους της κυκλοφορίας στον λιμένα, η δραστηριοποίηση πολυάριθμων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών στον λιμένα δεν θα ήταν δυνατή·

ε) όταν έχει διαπιστωθεί, σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, ότι ένας λιμενικός τομέας ή υποτομέας, μαζί με τις λιμενικές του υπηρεσίες, ασκεί εντός κράτους μέλους δραστηριότητα η οποία είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 34 της οδηγίας αυτής. Σε αυτήν την περίπτωση δεν εφαρμόζονται οι παράγραφοι 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

2. Με στόχο να δοθεί σε κάθε ενδιαφερόμενο μέρος η ευκαιρία να διατυπώσει παρατηρήσεις εντός εύλογης προθεσμίας, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δημοσιεύει κάθε πρόταση για περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σύμφωνα με την παράγραφο 1, μαζί με την αιτιολόγησή της, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έκδοση της απόφασης για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών.

3. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δημοσιεύει την εκδοθείσα απόφαση για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών.

4. Όταν ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή αποφασίζει να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικής υπηρεσίας, ακολουθείται διαδικασία επιλογής η οποία είναι ανοιχτή προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, δεν εισάγει διακρίσεις και είναι διαφανής. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δημοσιεύει πληροφορίες σχετικά με τη λιμενική υπηρεσία που πρέπει να παρασχεθεί και με τη διαδικασία επιλογής, και διασφαλίζει ότι όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν όντως πρόσβαση σε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη σύνταξη των αιτήσεών τους. Στα ενδιαφερόμενα μέρη δίνεται αρκετός χρόνος ώστε να τους επιτραπεί να προβούν σε ουσιαστική αξιολόγηση και να προετοιμάσουν την αίτησή τους. Υπό κανονικές συνθήκες, η ελάχιστη αυτή προθεσμία ορίζεται σε 30 ημέρες.

5. Η παράγραφος 4 δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο ε) και στην παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 8.

6. Όταν ο διαχειριστικός φορέας λιμένα ή η αρμόδια αρχή παρέχει λιμενικές υπηρεσίες είτε ο ίδιος/η ίδια ή μέσω νομικά ανεξάρτητης οντότητας την οποία ελέγχει άμεσα ή έμμεσα, το οικείο κράτος μέλος λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για την αποφυγή συγκρούσεων συμφερόντων. Ελλείψει τέτοιων μέτρων, οι πάροχοι δεν μπορεί να είναι λιγότεροι από δύο, εκτός εάν ένας ή περισσότεροι από τους λόγους της παραγράφου 1 δικαιολογεί περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε έναν μόνον πάροχο.

7. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι οι λιμένες τους που ανήκουν στο ολοκληρωμένο δίκτυο και δεν πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 μπορούν να περιορίζουν τον αριθμό των παρόχων δεδομένης λιμενικής υπηρεσίας. Όταν ένα κράτος μέλος προβαίνει σε τέτοια απόφαση, ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.»

Συνεπώς, ανήκει στην ευχέρεια του ΦΔΛ να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών για δεδομένη λιμενική υπηρεσία μόνον για τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 6 του Κανονισμού, μεταξύ δε αυτών, λόγω σπανιότητας ή αποκλειστικής χρήσης της γης ή της παράκτιας ζώνης, λόγω της ανάγκης εκπλήρωσης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λόγω ανάγκης εξασφάλισης της ασφάλειας, της προστασίας και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των λιμενικών υπηρεσιών ή λόγω των χαρακτηριστικών των λιμενικών υποδομών ή του είδους της κυκλοφορίας στον λιμένα. Όπως υπογραμμίζεται και στη σκέψη 19 του προοιμίου του Κανονισμού «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 ή της παράκτιας ζώνης, τα χαρακτηριστικά των λιμενικών υποδομών ή τη φύση της

λιμενικής κυκλοφορίας ή την ανάγκη να εξασφαλίζονται η ασφάλεια, η προστασία και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών εργασιών».

Κάθε πρόθεση του ΦΔΛ να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να δημοσιεύεται εκ των προτέρων από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα και να δικαιολογείται πλήρως, προκειμένου να παρέχεται στα ενδιαφερόμενα μέρη η δυνατότητα να διατυπώσουν παρατηρήσεις.

γ) υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού «1. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν να επιβάλλουν στους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εξασφαλίζουν τουλάχιστον ένα από τα εξής:

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

β) τη διαθεσιμότητα της υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις·

γ) την οικονομική προσιτότητα της υπηρεσίας σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών·

δ) την ασφάλεια, προστασία και περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών·

ε) την παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών στο κοινό· και

στ) την εδαφική συνοχή.

2. Οι υποχρεώσεις του δημόσιου τομέα που αναφέρονται στην παράγραφο 1...εξασφαλίζουν την ισότιμη πρόσβαση όλων των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση.

3. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να επιβάλει υποχρεώσεις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ... κοινοποιεί τις εν λόγω υποχρεώσεις στην Επιτροπή.

4. Σε περίπτωση διακοπής των λιμενικών υπηρεσιών για τις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή όταν προκύπτει κίνδυνος εμφάνισης μιας παρόμοιας κατάστασης, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δύναται να λάβει μέτρα έκτακτης ανάγκης. Τα μέτρα έκτακτης ανάγκης μπορούν να λάβουν τη μορφή άμεσης ανάθεσης, ώστε η υπηρεσία να ανατεθεί σε διαφορετικό πάροχο για μέγιστο χρονικό διάστημα δύο ετών. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή είτε κινεί νέα διαδικασία επιλογής παρόχου λιμενικών υπηρεσιών είτε εφαρμόζει το άρθρο 8. Η εργατική κινητοποίηση που λαμβάνει χώρα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο δεν

θεωρείται διακοπή των λιμενικών υπηρεσιών για την οποία μπορούν να ληφθούν μέτρα έκτακτης ανάγκης.».

δ) περιορισμούς σχετικά με τους εσωτερικούς φορείς

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του Κανονισμού «1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6 παράγραφος 6, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει είτε να παρέχει λιμενική υπηρεσία ο ίδιος / η ίδια είτε μέσω νομικά ξεχωριστής οντότητας, στην οποία ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των δικών του/της υπηρεσιών, με την προϋπόθεση ότι το άρθρο 4 εφαρμόζεται εξίσου σε όλους τους φορείς που παρέχουν τη συγκεκριμένη λιμενική υπηρεσία. Σε αυτή την περίπτωση, ο πάροχος λιμενικών υπηρεσιών θεωρείται ότι είναι εσωτερικός φορέας για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

2. Ο έλεγχος που ασκείται από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή την αρμόδια αρχή σε νομικά ξεχωριστή οντότητα θεωρείται ανάλογος του ελέγχου που ασκείται στις δικές τους υπηρεσίες μόνον εφόσον έχουν αποφασιστική επιρροή τόσο στους στρατηγικούς στόχους όσο και στις σημαντικές αποφάσεις της συγκεκριμένης νομικής οντότητας.

3. Στις περιπτώσεις του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ), ο εσωτερικός φορέας περιορίζεται στην εκτέλεση της ανατεθείσας λιμενικής υπηρεσίας μόνο στον λιμένα ή στους λιμένες για τον (τους) οποίο(-ους) του ανατέθηκε η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας.».

Συνεπώς, ο Κανονισμός δεν επιβάλλει κάποιο ειδικό μοντέλο για τη διαχείριση των θαλάσσιων λιμένων και δεν επηρεάζει με κανέναν τρόπο την αρμοδιότητα των κρατών μελών να οργανώνουν τις εν λόγω υπηρεσίες, κατά την κρίση τους, υπό τον όρο τήρησης των γενικών αρχών του δικαίου της Ένωσης περί διαφάνειας και ίσης μεταχείρισης. Εξάλλου, όπως αναφέρεται στην σκέψη 24 του Κανονισμού «Η Ένωση έχει ευρύ φάσμα θαλάσσιων λιμένων με διαφορετικά μοντέλα για την οργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών. Συνεπώς, δεν θα ήταν πρόσφορο να επιβληθεί ένα ενιαίο μοντέλο. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή θα πρέπει να μπορούν να περιορίζουν τον αριθμό των παρόχων μιας δεδομένης λιμενικής υπηρεσίας όποτε αυτό δικαιολογείται από έναν ή περισσότερους λόγους».

Στην παρούσα Μελέτη, προκειμένου να εξευρεθεί ο βέλτιστος τρόπος οργάνωσης της συγκεκριμένης υπηρεσίας, όσον αφορά στην κατηγορία των στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, σε σχέση με τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες του Ο.Λ.Ε. Α.Ε., θα αξιολογηθούν δύο τρόποι οργάνωσης της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, ήτοι α) ελάχιστες απαιτήσεις

και β) περιορισμός αριθμού παρόχων καθώς οι δύο άλλοι τρόποι οργάνωσης που προβλέπονται στον Κανονισμό δεν εφαρμόζονται για τον Ο.Λ.Ε. Α.Ε..

4.3 Τέλη παροχής της λιμενικής υπηρεσίας

Κατά την ΚΥΑ 3122.3-15/71164/2021 (ΦΕΚ 4790/Β/18.10.2021) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου 2019 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της Οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ», το κόστος της λειτουργίας της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας, καλύπτεται με την είσπραξη τέλους από τα πλοία, το οποίο κατ' εφαρμογή των αρχών σχεδιασμού και λειτουργίας συστημάτων κάλυψης του κόστους, παρέχει κίνητρο μη απόρριψης των αποβλήτων στη θάλασσα. Τα τέλη αυτά αντανakλούν την βασική περιβαλλοντική αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», και ενισχύουν την υπεύθυνη περιβαλλοντική συμπεριφορά.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 8 της εν λόγω ΚΥΑ, κάθε λιμένας υποχρεούται να εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο σύστημα τελών για την κάλυψη του κόστους που προκύπτει από την παραλαβή, διαχείριση και διάθεση των αποβλήτων πλοίων. Το σύστημα αυτό βασίζεται στη διάκριση έμμεσων και άμεσων τελών, με σκοπό την ορθή οικονομική λειτουργία των εγκαταστάσεων και την περιβαλλοντική συμμόρφωση. Τα έμμεσα τέλη είναι υποχρεωτικά και επιβάλλονται σε όλα τα πλοία που καταπλέουν στον λιμένα, ανεξαρτήτως του αν παραδίδουν απόβλητα ή όχι, και έχουν ως στόχο την ενθάρρυνση της παράδοσης αποβλήτων από τα πλοία, την πρόληψη της ρύπανσης, αποτρέποντας τις παράνομες απορρίψεις στη θάλασσα, και την κάλυψη του κόστους της παρεχόμενης λιμενικής υπηρεσίας. Τα άμεσα τέλη επιβάλλονται με βάση την πραγματική ποσότητα και το είδος των αποβλήτων που παραδίδει ένα πλοίο στον λιμένα καθώς και για τις περιπτώσεις όπου η παράδοση αποβλήτων υπερβαίνει το κόστος που καλύπτεται από τα έμμεσα τέλη.

Συναφείς προβλέψεις για την κάλυψη του κόστους παροχής της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας περιλαμβάνονται και στον Κανονισμό.

4.4 Ειδικές περιπτώσεις του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

Στο πλαίσιο αυτό, και προκειμένου ο ΦΔΛ να επιλέξει τον τρόπο δραστηριοποίησης των παρόχων στην παροχή της λιμενικής υπηρεσίας, που προβλέπονται στον Κανονισμό, οφείλει να λάβει υπόψιν του ότι η διαχείριση των αποβλήτων διέπεται από τις κάτωθι αρχές:

α) την αρχή της αναλογικότητας: οι προσβολές στο περιβάλλον δεν θα πρέπει να γίνονται ανεκτές παρά στο βαθμό που αυτές θα ήσαν προσηκόντως ανάλογες με τον επιδιωκόμενο σκοπό τους,

β) την αρχή της πρόληψης: η πρόληψη είναι συναντημένη με την επιστήμη και την τεχνική μέσω των οποίων μειώνονται οι πιθανότητες επέλευσης της βλάβης,

γ) την αρχή της προφύλαξης: ο ΦΔΛ υποχρεούται να λαμβάνει όχι μόνο αμυντικά μέτρα, αλλά και θετικά μέτρα πρόληψης του κινδύνου. Συγκεκριμένα, σε αντίθεση με την αρχή της πρόληψης η οποία επιβάλλει τη λήψη προληπτικών μέτρων εάν είναι αποδεδειγμένο, με τα μέχρι εκείνη τη στιγμή πορίσματα και δεδομένα της επιστήμης, ότι μια συγκεκριμένη δραστηριότητα είναι επιβλαβής για το περιβάλλον, η αρχή της προφύλαξης επιβάλλει τη λήψη τέτοιων μέτρων (θετικών ή αρνητικών), αρκεί να υπάρχει υπόνοια ή διαίσθηση ότι μια δραστηριότητα μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους στο περιβάλλον. Αρκούν δηλαδή οι ενδείξεις ή οι υπόνοιες για δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον ή στην δημόσια υγεία που θεμελιώνονται με βάση τα μέχρι μια δεδομένη στιγμή επιστημονικά δεδομένα (έστω κι αν αυτά δεν έχουν επιβεβαιωθεί ή διαψευσθεί) για να ληφθούν τα πρόσφορα μέτρα. Επομένως δεν πρόκειται για μέτρα που βασίζονται σε μια αντικειμενική εκτίμηση των επιστημονικών δεδομένων (όπως π.χ. ο επικίνδυνος χαρακτήρας ενός συγκεκριμένου χημικού προϊόντος) αλλά σε μια υποκειμενική ή διαισθητική προσέγγιση των προβλημάτων, ακόμα και σε ημιτελείς ή ατελείς γνώσεις. Με βάση τα παραπάνω, οι δημόσιες αρχές πρέπει σύμφωνα και με τη Διακήρυξη του Ρίο να εφαρμόζουν «όσο το δυνατόν ευρύτερα την αρχή της προφύλαξης ανάλογα με τις δυνατότητές τους», τα δε ληπτέα μέτρα δεν πρέπει να θεωρούνται ως απλή δυνατότητα παρέμβασης αλλά ως υποχρέωσή τους,

δ) την αρχή “ο ρυπαίνων” πληρώνει”, με βάση την οποία ο ρυπαντής βαρύνεται με τα κόστη αποκατάστασης της περιβαλλοντικής ζημίας.

Ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. σύμφωνα με τις παραπάνω θεμελιώδεις αρχές και κατ’ εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας, υποχρεούται:

- Να διαθέτει επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, ανεξαρτήτως είδους αυτού, παραδιδόμενης ποσότητας και είδους προς παράδοση αποβλήτου, συχνότητας παράδοσης κτλ.

- Να διασφαλίζει ότι δεν θα υφίσταται ελεύθερη, άλλως ανεξέλεγκτη διάθεση των αποβλήτων, να παρακολουθεί ενεργά, ποσοτικά και ποιοτικά, την προσήκουσα παροχή της υπηρεσίας από τη συλλογή έως και τη διάθεση, να διασφαλίζει την αύξηση του ποσοστού επαναχρησιμοποίησης και αξιοποίησης των αποβλήτων, με βάση τις επιταγές της νομοθεσίας και ότι η συλλογή, μεταφορά και εν γένει διαχείριση των αποβλήτων γίνεται σύμφωνα με το νόμο και από έμπειρους παρόχους. Σε

πρακτικό επίπεδο, ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. υποχρεούται σε καταγραφή του είδους και της ποσότητας των αποβλήτων και των κατόχων αυτών, στη διασφάλιση της καταλληλότητας των μεταφορικών μέσων, στην καταγραφή των στοιχείων των μέσων μεταφοράς και των χειριστών/πληρώματος αυτών, καθώς και στην αυστηρή εποπτεία σε όλες τις λεπτομέρειες της μεταφοράς από το λιμένα μέχρι το χώρο τελικής νόμιμης διάθεσης έως και την έκδοση των πιστοποιητικών τελικής νόμιμης διάθεσης, συμπεριλαμβανομένης και της διαχείρισης των ανταλλασσόμενων εγγράφων μεταξύ των χρηστών (πλοίων) και των παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας, της έκδοσης σχετικών βεβαιώσεων, τη διαχείριση και εκκαθάριση των τελών και την τήρηση αρχείων.

Από τα παραπάνω ευχερώς συνάγεται ότι ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε., ο οποίος φέρει από την περιβαλλοντική νομοθεσία την ιδιότητα του παραγωγού των αποβλήτων πλοίων, κινδυνεύει σε περίπτωση πλημμελούς ή παράνομης διαχείρισης των αποβλήτων να επιβαρυνθεί με σημαντικές διοικητικές κυρώσεις (κυρίως πολλαπλά τέλη), όχι υποχρεωτικά επειδή ο ίδιος ενήργησε παράνομα, αλλά απλά και μόνο επειδή υπήρξε κύριος ή τουλάχιστον παραλήπτης αποβλήτων, τα οποία διακινήθηκαν λαθραία ή μη ορθά.

- Να διασφαλίζει την εξυπηρέτηση κάθε χρήστη του λιμένα χωρίς διακρίσεις ή περιορισμούς, ανεξαρτήτως του είδους και της ποσότητας των αποβλήτων που παραδίδονται. Η υποχρέωση αυτή ισχύει ανεξάρτητα από το αν τα απόβλητα είναι σε μικρές ή μεγάλες ποσότητες και καλύπτει όλα τα είδη αποβλήτων που περιλαμβάνονται στις σχετικές εθνικές και διεθνείς διατάξεις, όπως προβλέπεται, μεταξύ άλλων, από τη Σύμβαση MARPOL. Η εξυπηρέτηση πρέπει να παρέχεται χωρίς εξαιρέσεις και στο σύνολο των πλοίων που προσεγγίζουν τον λιμένα, είτε αυτή αφορά παραλαβή αποβλήτων επί του πλοίου, είτε σε οιαδήποτε σημεία εξυπηρέτησης στις λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε.. Επιπροσθέτως θα πρέπει να διασφαλίζει την εξυπηρέτηση σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, ανεξαρτήτως ημέρας ή ώρας, εξασφαλίζοντας έτσι την αδιάλειπτη λειτουργία των υπηρεσιών του και την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των πλοίων που καταπλέουν ή ελλιμενίζονται. Η υποχρέωση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο της ίσης μεταχείρισης όλων των χρηστών του λιμένα και της πλήρους συμμόρφωσης με το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τις υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων στους λιμένες.

- Να διασφαλίζει την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται κάθε πλοίο ανεξαρτήτως σημαίας και παραδιδόμενης ποσότητας, και να αποφεύγεται η επιλεκτική εξυπηρέτηση χρηστών από τον πάροχο ή η κατά προτεραιότητα εξυπηρέτηση κάποιου χρήστη έναντι άλλου. Με άλλα λόγια, θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι ο πάροχος θα παραλαμβάνει κάθε είδους απόβλητο ανεξαρτήτως α) κατηγορίας πλοίου, β) είδους αποβλήτου, γ) παραδιδόμενης

ποσότητας, δ) ημέρας και ώρας εξυπηρέτησης χρήστη και ε) περιοχής εξυπηρέτησης, και δεν θα επιλέγει μεταξύ των χρηστών αναλόγως της ποσότητας, του είδους των αποβλήτων ή άλλων παραγόντων που επιδρούν στο κόστος του (π.χ. Σαββατοκύριακο, εξυπηρέτηση με πλωτό κ.ά.).

- Να διασφαλίζει την άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών κάθε λιμένα αρμοδιότητάς του. Ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. θα πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει σε όλους τους εν δυνάμει παρόχους χερσαίο χώρο για την ετοιμότητα του εξοπλισμού και των μέσων (απορριμματοφόρα, οχήματα μεταφοράς containers, containers, κάδους, μέσα παραλαβής και μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων, κλπ.) καθώς και θαλάσσιο χώρο για τον ελλιμενισμό των πλωτών μέσων (αυτοκινούμενων, ρυμουλκούμενων).

- Να διασφαλίζει χώρο εντός του λιμένα ώστε ο εξοπλισμός και τα μέσα που απαιτούνται για την παροχή της υπηρεσίας να είναι σε εγγύτητα, για την ταχύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών καθώς και ειδικό χώρο εντός του λιμένα, όπως ρητώς προβλέπει η ΑΕΠΟ, για τη μεταφόρτωση των στερεών αποβλήτων πλοίων.

- Να μεριμνά για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα της λιμενικής υπηρεσίας και την διασφάλιση της παροχής της υπηρεσίας με το καλύτερο οικονομικό αποτέλεσμα για τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό η διαχείριση και εκμετάλλευση της λιμενικής υπηρεσίας επιβάλλεται να γίνεται κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η προστασία των περιβαλλοντικών αγαθών, και δη η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος δια της αποτροπής απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα αλλά και του χερσαίου περιβάλλοντος δια της ορθής διαχείρισης, επεξεργασίας και ανάκτησης, κατά το μέγιστο δυνατό και με τον βέλτιστο περιβαλλοντικά τρόπο, με στόχο την απομείωση της περιβαλλοντικής βλάβης, λαμβανομένου υπόψη του περιβαλλοντικού ισοζυγίου. Στο πλαίσιο αυτό ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. θα πρέπει να καταρτίζει «βιώσιμες δημόσιες συμβάσεις» ώστε να επιτρέψει τη διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων μόνο σε επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν πράσινα κριτήρια, όπως είναι η εξοικονόμηση ενέργειας, η μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, η χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων και υλικών, η χρήση ενεργειακά αποδοτικών κτηρίων και φυσικά η αξιοποίηση / ανακύκλωση του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού των αποβλήτων πλοίων.

- Να διασφαλίζει την ορθή, συνεχή και αδιάλειπτη παρακολούθηση της όλης εκτέλεσης της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας, δηλαδή την παρακολούθηση των διαδικασιών συλλογής, μεταφοράς και τελικής διάθεσης αποβλήτων, την άμεση και ορθή εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα, την ετοιμότητα και καταλληλότητα του εξοπλισμού και των μέσων εξυπηρέτησης των χρηστών, κλπ..

- Να διασφαλίζει ότι δεν θα υπάρχουν αστοχίες ή λάθη στους χειρισμούς που μπορούν να καταστούν ολέθριες για το περιβάλλον, για τον ΦΔΛ ή/και τον χρήστη,

καθώς η εν λόγω λιμενική υπηρεσία είναι υψίστης σημασίας και ευθύνης για την προστασία του περιβάλλοντος.

- Να προάγει τις πρακτικές διαχείρισης για την ανάκτηση και αξιοποίηση των αποβλήτων έναντι της διάθεσης / ταφής όσον αφορά στη διαχείριση των στερεών αποβλήτων. Σημειώνεται ότι η χώρα μας είναι πλέον υπόλογη καθώς δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της για ελαχιστοποίηση και τελικά κατάργηση των Χώρων Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ), κατά παράβαση της νομοθεσίας της ΕΕ. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό να διασφαλισθεί η ύπαρξη ή η αποκλειστική συνεργασία με εγκατάσταση για την διαχείριση των παραλαμβανόμενων αποβλήτων, ώστε να τηρείται η ιεράρχηση στη διαχείριση των αποβλήτων, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στους εθνικούς στόχους. Η επιβολή, ωστόσο, μιας τέτοιας υποχρέωσης σε βάρος των εκάστοτε παρόχων, θα πρέπει να αντισταθμίζεται με τη διασφάλιση επαρκών ποσοτήτων αποβλήτων, ώστε να καθίσταται οικονομικά αποδοτική η παροχή της υπηρεσίας. Στα οφέλη υποχρεωτικής χρήσης μιας τέτοιας εγκατάστασης, πρέπει να προστεθούν και ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τη μείωση των απαιτούμενων δρομολογίων καθώς και η ευελιξία ελέγχων και, εφόσον απαιτείται, διορθωτικών ενεργειών, επί των συσκευασιών των μεταφερόμενων αποβλήτων.

- Να διασφαλίζει την διάθεση εκ μέρους των παρόχων και την χρήση ικανού εξοπλισμού και μέσων που είναι αναγκαία για την ορθή παροχή της λιμενικής υπηρεσίας.

- Να διασφαλίζει ότι η διαχείριση των αποβλήτων γίνεται με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο, κατ' εφαρμογή της αρχής της πλήρους αξιοποίησης των αποβλήτων, από παρόχους που διαθέτουν τις απαιτούμενες άδειες, εγκρίσεις, πιστοποιήσεις προς απόδειξη της καταλληλότητας παροχής της εν λόγω υπηρεσίας.

- Να λάβει υπόψη του τη γεωγραφική θέση του λιμένα ο οποίος βρίσκεται εντός του αστικού ιστού, ο οποίος είναι ήδη βεβαρυμένος από τις παρακείμενες βιομηχανίες, την αυξημένη κυκλοφοριακή κίνηση, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, καθώς και την όχληση των κατοίκων της περιοχής από τον θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση,

- Να λάβει υπόψη του τον χαρακτήρα του λιμένα ως καθαρά εμπορικού και την διακίνηση μέσω αυτού φορτίων προϊόντων σιδήρου, λιπασμάτων, άμμου κ.λπ., καθώς και την επιβάρυνση στη λιμενική ζώνη από την προσέγγιση βαρέως τύπου οχημάτων και μηχανημάτων έργου για την φορτοεκφόρτωση και απομάκρυνση των χύδην φορτίων καθώς και την κίνηση των φορτηγών που μεταφέρονται με πλοία.

- Να λάβει υπόψη του τον εμπορευματικό χαρακτήρα των λιμένων αρμοδιότητάς του και να ενισχύσει την βιομηχανική, εμπορευματική και ναυτιλιακή

ανάπτυξη στο πνεύμα αυτό, καθώς τούτο έχει πολυδιάστατο όφελος: οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό και γεωπολιτικό.

- Να ενισχύσει τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά του λιμένα, εφαρμόζοντας περιβαλλοντικά φιλικές και βιώσιμες πρακτικές σε όλες τις πτυχές της λειτουργίας του, με στόχο την ελαχιστοποίηση του περιβαλλοντικού του αποτυπώματος και την ταυτόχρονη διατήρηση υψηλής αποδοτικότητας και οικονομικής βιωσιμότητας, ώστε να χαρακτηριστεί «πράσινος λιμένας» (Green Port). Λαμβάνοντας υπόψη τον υψηλό περιβαλλοντικό χαρακτήρα της εν λόγω υπηρεσίας, η υιοθέτηση περιβαλλοντικών πρακτικών συμβάλλει ουσιαστικά στην απόκτηση του χαρακτηρισμού «πράσινου λιμένα». Τούτο δε σε λιμένες με αμιγώς εμπορευματικό χαρακτήρα έχει ακόμη μεγαλύτερο σημασία, το δε όφελος θα αντικατοπτρίζεται και στην τοπική κοινωνία δεδομένης της χωροθέτησης των λιμένων αρμοδιότητας του ΦΔΛ.

5 Τρόπος οργάνωσης της λιμενικής υπηρεσίας

Με βάση τα ανωτέρω και έχοντας λάβει πρωτίστως υπόψη: α) τις αρχές που διέπουν την διαχείριση των αποβλήτων, β) τη σπουδαιότητα της λιμενικής υπηρεσίας της συλλογής και διαχείρισης στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων και η νυχθημερόν παροχή αυτής σε κάθε χρήστη του λιμένα, γ) τον σκοπό και τις απαιτήσεις του Κανονισμού ΕΕ 2017/352, δ) τις ανάγκες και τις συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή ευθύνης και αρμοδιότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. και ε) τα Διεθνή, Ευρωπαϊκά και Εθνικά κείμενα που διέπουν την λιμενική αυτή υπηρεσία επισημαίνονται τα εξής:

Η πόλη της Ελευσίνας διαθέτει έναν λιμένα με καθαρά εμπορικό χαρακτήρα, ο οποίος διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα της ευρύτερης περιοχής της Δυτικής Αττικής. Η δραστηριότητα του λιμένα περιλαμβάνει τη συστηματική διακίνηση φορτίων βαρέως τύπου, με ιδιαίτερη έμφαση στη μεταφορά υγρών καυσίμων και χημικών ουσιών, τα οποία ενέχουν αυξημένο κίνδυνο σε περίπτωση διαρροών ή ατυχημάτων, φορτίων με διαφοροποιημένο περιεχόμενο, συμπεριλαμβανομένων ενίοτε επικίνδυνων φορτίων, χύδην φορτίων που απαιτούν εξειδικευμένο χειρισμό και υποδομές, βαρέων οχημάτων και μηχανημάτων, τα οποία κινούνται εντός λιμενικής ζώνης για φόρτωση/εκφόρτωση και συνδέονται με οδικό δίκτυο αστικής κυκλοφορίας.

Σε αυτό το περιβάλλον υψηλής δραστηριότητας και λειτουργικής έντασης, η διασφάλιση της ασφάλειας του λιμένα καθίσταται θεμελιώδης προτεραιότητα για τον Φορέα Διαχείρισης Λιμένα, αλλά και για το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων: πλοιοκτήτες, πράκτορες, εταιρείες logistics, δημόσιες αρχές, Λιμεναρχείο και – κυρίως– την τοπική κοινωνία. Η τήρηση αυστηρών προδιαγραφών ασφάλειας, πρέπει να αποτελεί γνώμονα για την επιλογή της διαδικασίας καθώς είναι

προϋπόθεση για την απρόσκοπτη και βιώσιμη λειτουργία λιμένων εντός του αστικού ιστού.

Όπως προεκτέθηκε, λιμένες αρμοδιότητας Ο.Λ.Ε. Α.Ε. βρίσκονται εντός του αστικού ιστού της πόλης ή γειτνιάζουν με τον αστικό ιστό, γεγονός που επιβάλλει σημαντικούς χωροταξικούς περιορισμούς και πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη. Επίσης, η εγγύτητα με κατοικημένες περιοχές, βιομηχανικές εγκαταστάσεις και οδικές αρτηρίες μικρής δυναμικότητας, δεν επιτρέπει την ανεμπόδιστη διάθεση πολλών χώρων για την εγκατάσταση και λειτουργία περισσότερων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, καθώς η κίνηση των μέσων εντός του αστικού ιστού και δια μέσου μικρών οδών, θα επιβαρύνει έτι περαιτέρω το ήδη επιβαρυνόμενο αστικό περιβάλλον.

Εξάλλου, σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε., η παροχή της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας απαιτεί την διάθεση σημαντικού πλήθους μέσων και εξοπλισμού και οχημάτων βαρέως τύπου, που πρέπει να είναι σε άμεση χρήση. Πιο συγκεκριμένα, το εν λόγω Σχέδιο προβλέπει ότι κάθε πάροχος της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας υποχρεούται να διαθέτει κατάλληλα οχήματα συλλογής και μεταφοράς αποβλήτων, όπως φορτηγά, απορριματοφόρα και λοιπά μηχανήματα υποστήριξης, με σκοπό την ορθή και άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα. Αν επιτρεπόταν η δραστηριοποίηση πολλών παρόχων, θα προέκυπτε συσσώρευση μεγάλου αριθμού βαρέων οχημάτων εντός της λιμενικής ζώνης, η οποία ήδη παρουσιάζει υψηλή κυκλοφοριακή φόρτιση λόγω της εμπορευματικής κίνησης.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το εγκεκριμένο, από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων που προσεγγίζουν την περιοχή ευθύνης και αρμοδιότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε., ο ελάχιστος εξοπλισμός και τα μέσα που απαιτούνται είναι τα εξής :

- Τρεις (3) αυτοκινούμενες απορριματοφόρες φορτηγίδες, χωρητικότητας άνω των 25 m³ έκαστη.
- Τρεις (3) ρυμουλκούμενες απορριματοφόρες φορτηγίδες, χωρητικότητας άνω των 60 m³ έκαστη.
- Δύο (2) απορριματοφόρα οχήματα με συμπιεστή απορριμμάτων χωρητικότητας 16 m³ και άνω για στερεά απόβλητα οικιακού τύπου, εκ των οποίων το ένα (1) θα φέρει σύστημα πλύσης κάδων.
- Ένα (1) ειδικά διαμορφωμένο όχημα ανατρεπόμενο, με αμάξωμα χωρητικότητας άνω των 20 m³ με σύστημα αυτοφόρτωσης «αρπάγη» για αποκομιδή ογκωδών απορριμμάτων.

- Ένα (1) φορτηγό ψυγείο, αδειοδοτημένο για την μεταφορά Ζωικών Υποπροϊόντων Κατηγορίας 1,2,3.
- Ένα (1) φορτηγό ψυγείο, αδειοδοτημένο για την μεταφορά των Αποβλήτων Υγειονομικών Μονάδων.
- Είκοσι (20) κάδους Containers χωρητικότητας 10 m³ για την παραλαβή των στερεών καταλοίπων.
- Δέκα (10) κάδους Containers χωρητικότητας 20 m³ για την παραλαβή των στερεών καταλοίπων.
- Δέκα (10) κάδους Containers χωρητικότητας 30 m³ για την παραλαβή των στερεών καταλοίπων.
- Δύο (2) ειδικά διαμορφωμένα αυτοκίνητα για την φόρτωση των κάδων Containers των 10 m³.
- Δύο (2) ειδικά διαμορφωμένα αυτοκίνητα για την φόρτωση των κάδων Containers των 20 & 30 m³.
- Ένα (1) ειδικό μηχάνημα έργου, το οποίο θα χρησιμοποιείται για την καθαριότητα του χερσαίου χώρου (yard area).
- Τριάντα κάδους (1.100 lt) για την παραλαβή των απορριμμάτων.
- Πιστοποιημένες συσκευασίες επικίνδυνων στερεών αποβλήτων (βαρέλια, μεγασάκους κλπ.).

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η παροχή της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας προϋποθέτει τη διαρκή διαθεσιμότητα σημαντικού αριθμού εξειδικευμένων οχημάτων, πλωτών μέσων, containers και λοιπού εξοπλισμού, τα οποία, σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων, πρέπει να βρίσκονται σε επιχειρησιακή ετοιμότητα για την άμεση εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα. Η παράμετρος αυτή αποτελεί ουσιώδες στοιχείο κατά την αξιολόγηση του κατάλληλου τρόπου οργάνωσης της υπηρεσίας, καθώς επηρεάζει άμεσα τη λειτουργία του λιμένα, την ασφάλεια των δραστηριοτήτων και την αποτελεσματική διαχείριση των διαθέσιμων χώρων.

Υπό τα δεδομένα αυτά, η δραστηριοποίηση μεγάλου αριθμού παρόχων θα μπορούσε να οδηγήσει σε αυξημένη παρουσία οχημάτων και εξοπλισμού εντός της λιμενικής ζώνης, με πιθανές επιπτώσεις στη ροή των επιχειρησιακών διαδικασιών, ιδίως στις πύλες εισόδου και εξόδου, καθώς και στα σημεία φορτοεκφόρτωσης και πρόσδεσης πλοίων. Παράλληλα, η παράλληλη ανάπτυξη πολλαπλών δραστηριοτήτων εντός περιορισμένου χώρου ενδέχεται να αυξήσει την πολυπλοκότητα της επιχειρησιακής διαχείρισης και να απαιτήσει αυξημένα μέτρα συντονισμού και εποπτείας για την

προστασία του προσωπικού, των χρηστών του λιμένα και του περιβάλλοντος. Επιπλέον, η παρουσία μεγαλύτερου αριθμού παρόχων καθιστά περισσότερο απαιτητικό τον έλεγχο της συμμόρφωσης και τον συντονισμό της παροχής της υπηρεσίας, στοιχεία που συνδέονται άμεσα με την ασφάλεια, τη λειτουργικότητα και την περιβαλλοντική διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε..

Οι επιπτώσεις, ωστόσο, δεν περιορίζονται αποκλειστικά εντός της λιμενικής ζώνης. Η ενδεχόμενη αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων που απαιτούνται για την παροχή της υπηρεσίας, λόγω δραστηριοποίησης μεγαλύτερου αριθμού παρόχων, αποτελεί παράγοντα που ο ΦΔΛ οφείλει να συνεκτιμήσει και ως προς τις επιδράσεις του στον αστικό ιστό της Ελευσίνας. Η πρόσβαση προς και από τον λιμένα πραγματοποιείται μέσω του υφιστάμενου οδικού δικτύου της πόλης, το οποίο σε σημαντικό βαθμό διέρχεται από πυκνοδομημένες περιοχές και ήδη εξυπηρετεί σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο. Υπό τις συνθήκες αυτές, η αύξηση της κίνησης βαρέων οχημάτων δύναται να επιφέρει πρόσθετη επιβάρυνση της κυκλοφορίας, να αυξήσει τα επίπεδα θορύβου και ατμοσφαιρικών εκπομπών, καθώς και να επιταχύνει τη φθορά των υποδομών, ενώ οι κάτοικοι της Ελευσίνας και των Μεγάρων και των γύρω περιοχών δεν θα αποδεχθούν χωρίς αντίδραση δυσχέραση της καθημερινότητάς τους και των συνθηκών διαβίωσης. Παράλληλα, σε περιοχές με έντονη παρουσία κατοικιών, σχολικών μονάδων ή άλλων χρήσεων, απαιτείται ιδιαίτερη μέριμνα για τη διατήρηση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Υπό το πρίσμα αυτό, η δραστηριοποίηση μεγάλου αριθμού παρόχων, με τις αντίστοιχες απαιτήσεις σε κυκλοφορία οχημάτων και χρήση χερσαίων και θαλάσσιων χώρων, ενδέχεται να καταστήσει περισσότερο σύνθετη την οργάνωση και τον συντονισμό της λιμενικής λειτουργίας, καθώς και να επιφέρει πρόσθετες επιβαρύνσεις στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον. Για τον λόγο αυτό, η επιλογή περιορισμένου αριθμού παρόχων αναμένεται ότι θα συμβάλει στη διατήρηση της λειτουργικής συνοχής του λιμένα, στη βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων χώρων και στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων που συνδέονται με την κυκλοφορία και τη λειτουργία της συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας, σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις του άρθρου 6 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352.

Όσον αφορά στη διαθεσιμότητα των απαιτούμενων χώρων, ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. οφείλει να διασφαλίζει, σύμφωνα με τις αρχές της ίσης μεταχείρισης, ότι κάθε πάροχος διαθέτει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την παροχή της υπηρεσίας. Στις προϋποθέσεις αυτές περιλαμβάνονται η διάθεση κατάλληλου και ισοδύναμου χερσαίου χώρου για την εγκατάσταση και επιχειρησιακή ετοιμότητα του απαιτούμενου εξοπλισμού (απορριματοφόρα, οχήματα μεταφοράς containers, containers κ.λπ.), καθώς και η δυνατότητα ελλιμενισμού των αναγκών πλωτών μέσων, προκειμένου οι σχετικές υπηρεσίες να μπορούν να παρασχεθούν χωρίς καθυστερήσεις.

Η υποχρέωση αυτή θα πρέπει να αξιολογείται σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των λιμένων αρμοδιότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, ιδίως ο κεντρικός λιμένας περιβάλλεται από τον αστικό ιστό και η πρόσβαση προς και από αυτόν πραγματοποιείται μέσω ήδη επιβαρυμένου οδικού δικτύου. Παράλληλα, οι διαθέσιμοι λειτουργικοί χώροι εντός της λιμενικής ζώνης είναι περιορισμένοι και προορίζονται για την εξυπηρέτηση πολλαπλών λιμενικών δραστηριοτήτων.

Περεταίρω, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και σύμφωνα με τους όρους της ισχύουσας Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ), υποχρεούται να διασφαλίζει τη διάθεση του προβλεπόμενου χώρου μεταφόρτωσης στερεών αποβλήτων, τόσο επικίνδυνων όσο και μη επικίνδυνων, εντός της λιμενικής ζώνης ευθύνης του. Η ορθή διαχείριση και κατανομή των εν λόγω χώρων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τη διατήρηση της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης, την απρόσκοπτη λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων και την ίση μεταχείριση όλων των παρόχων της σχετικής λιμενικής υπηρεσίας.

Επομένως, η ανεξέλεγκτη αδειοδότηση μεγάλου αριθμού παρόχων, χωρίς χωρικό και λειτουργικό σχεδιασμό, ενδέχεται να οδηγήσει αφενός σε αδυναμία εξασφάλισης ισότιμης πρόσβασης στους κατάλληλους διαθέσιμους χώρους μεταφόρτωσης, αφετέρου δε σε σοβαρές επιπτώσεις στην καθημερινή λειτουργία του λιμένα αλλά και στην ανάπτυξη αυτού. Συγκεκριμένα, ενδέχεται να προκύψει κυκλοφοριακή και λειτουργική συμφόρηση, η οποία όχι μόνο θα παρεμποδίζει τις λοιπές λιμενικές δραστηριότητες/υπηρεσίες, αλλά και θα επιβαρύνει τη συνολική εικόνα και λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης. Παράλληλα, η απουσία επαρκούς εποπτείας και συντονισμού δύναται να οδηγήσει σε μη συμμορφούμενες ή πρόχειρες πρακτικές διαχείρισης των αποβλήτων και κατ' επέκταση σε ποιοτική υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, η ύπαρξη πολλαπλών παρόχων, χωρίς οργανωμένο και ελεγχόμενο πλαίσιο λειτουργίας, δημιουργεί σοβαρές δυσχέρειες ως προς την παρακολούθηση και τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις περιβαλλοντικές και λειτουργικές απαιτήσεις που προβλέπονται στην ΑΕΠΟ, εκθέτοντας τον ΦΔΛ σε πιθανές κυρώσεις ή και νομικές συνέπειες. Για τους λόγους αυτούς, κρίνεται απαραίτητο να προσεγγιστεί η διαχείριση των σχετικών αδειοδοτήσεων με σαφή χωροταξικό και λειτουργικό προγραμματισμό, ώστε να εξασφαλίζεται η βιώσιμη και ισόρροπη λειτουργία του λιμένα, με σεβασμό στο περιβάλλον, στους χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων και στους όρους της αδειοδότησης του ΦΔΛ.

Πέραν των ανωτέρω, πρέπει να σημειωθεί ότι η ύπαρξη πολλών παρόχων προϋποθέτει ότι καθένας διαθέτει το σύνολο του εξοπλισμού και των υποδομών που προβλέπονται στο εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίων του Ο.Λ.Ε. Α.Ε.. Η απαίτηση αυτή συνεπάγεται

σημαντικές επενδύσεις σε τεχνικό εξοπλισμό, υποδομές και ανθρώπινο δυναμικό, οι οποίες συνδέονται άμεσα με την ποιότητα και τη συνέχεια της παρεχόμενης υπηρεσίας. Παράλληλα, η αποτελεσματική αξιοποίηση των επενδύσεων αυτών προϋποθέτει κατάλληλο λειτουργικό σχεδιασμό και ορθολογική χρήση των διαθέσιμων χώρων τον γενικότερο λειτουργικό σχεδιασμό του λιμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, η αποδοτική λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων και η αδιάλειπτη παροχή ποιοτικών υπηρεσιών, και της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του ΦΔΛ βάσει της ΑΕΠΟ.

Πέραν των όσων προεκτέθηκαν, η διαθεσιμότητα κατάλληλων εκτάσεων εντός της λιμενικής ζώνης αποτελεί αντικειμενικό περιοριστικό παράγοντα. Οι χώροι που πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές ως προς την πρόσβαση, την ασφάλεια, τον διαχωρισμό επικινδύνων και μη επικινδύνων αποβλήτων και τη λειτουργική εξυπηρέτηση της υπηρεσίας είναι περιορισμένοι, ενώ οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις έχουν σχεδιαστεί με βάση συγκεκριμένες λειτουργικές παραδοχές.

Τέλος, η επιδίωξη της περιβαλλοντικής αναβάθμισης των λιμένων αρμοδιότητας του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. και η ενίσχυση των χαρακτηριστικών τους ως βιώσιμων λιμένων προϋποθέτει την προώθηση πρακτικών ανάκτησης και αξιοποίησης των αποβλήτων σύμφωνα με την ιεράρχηση της νομοθεσίας περί αποβλήτων. Στο πλαίσιο αυτό, κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό η διαχείριση των στερεών αποβλήτων πλοίων να πραγματοποιείται μέσω κατάλληλα αδειοδοτημένων εγκαταστάσεων, με τις οποίες ο πάροχος διαθέτει σταθερή και δεσμευτική συνεργασία, ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια, η ποιότητα και η περιβαλλοντικά ορθή παροχή της υπηρεσίας.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι στον ιδιαίτερο χαρακτήρα των λιμένων αρμοδιότητας του ΦΔΛ προσήκει το μοντέλο του περιορισμού αριθμού παρόχων, καθώς εξυπηρετεί καλύτερα τις ανάγκες του. Πρέπει να σημειωθεί ότι σήμερα, ο ΦΔΛ έχει ακολουθήσει το μοντέλο ελαχίστων απαιτήσεων, το οποίο δεν εμφάνισε μεν πρακτικά προβλήματα, αλλά αυτό οφείλεται αποκλειστικά και μόνον στο τυχαίο γεγονός ότι μόνον ένας πάροχος για κάθε κατηγορία αποβλήτων (στερεά / υγρά) κρίθηκε ότι πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις.

Σε συνέχεια των ανωτέρω, παρατίθεται συγκριτικός πίνακας των βασικών σημείων των συστημάτων οργάνωσης της υπό μελέτη λιμενικής υπηρεσίας κατά τον Κανονισμό:

Κριτήριο	Περιορισμός Αριθμού Παρόχων	Ελάχιστες απαιτήσεις
Αριθμός Παρόχων	Περιορισμένος αριθμός παρόχων, επιλεγμένοι μέσω διαγωνισμού	Απεριόριστος αριθμός παρόχων, εφόσον πληρούν ελάχιστες προϋποθέσεις
Διαδικασία επιλογής	Δημόσια σύμβαση (κατόπιν διαγωνισμού)	Κατάλογος παρόχων, που πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις
Έμμεσα Τέλη	Καθορίζονται από τον πάροχο κατά την διαγωνιστική διαδικασία	Καθορίζονται από τον φορέα διαχείρισης του λιμένα
Άμεσα Τέλη	Καθορίζονται από τον πάροχο κατά την διαγωνιστική διαδικασία	Ορίζονται από κάθε πάροχο μεμονωμένα και κατά περίπτωση, πριν από την κάθε εξυπηρέτηση χρήστη
Διαφάνεια κόστους για χρήστες	Πλήρης – όλα τα τέλη γνωστά εκ των προτέρων	Μερική – μόνο τα έμμεσα τέλη γνωστά
Εξυπηρέτηση χρηστών λιμένα	Υποχρεωτική και άμεση	Κίνδυνος επιλεκτικής εξυπηρέτησης χρήστη
Επιπτώσεις στη λειτουργία του λιμένα	Ελάχιστες - προγραμματισμένη ετοιμότητα και παρουσία	Δυσκολίες στη λειτουργία, εμπόδια στην ανάπτυξη του λιμένα
Χώρος στον λιμένα	Παραχωρείται συγκεκριμένος χώρος στον πάροχο	Παραχωρείται συγκεκριμένος χώρος, ίδιος για κάθε πάροχο
Έλεγχος ποιότητας και συμμόρφωσης	Υψηλός	Περιορισμένος – Αυξημένες απαιτήσεις εποπτείας
Ετοιμότητα και διαθεσιμότητα	Διασφαλισμένη	Όχι απαραίτητα διασφαλισμένη
Ανταγωνισμός	Υψηλός, κατά τη διαγωνιστική διαδικασία	Υψηλός, κατά την εξέταση των ελάχιστων απαιτήσεων

6 Συμπέρασμα

Η συνολική λειτουργία του λιμένα Ελευσίνας ως κρίσιμου κόμβου μεταφορών και ταυτόχρονα ως τμήματος του αστικού περιβάλλοντος, επιβάλλει τον αυστηρό έλεγχο της δραστηριότητας της λιμενικής υπηρεσίας της συλλογής και διαχείρισης στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των πλοίων. Η επιλογή περιορισμένου αριθμού παρόχων δεν αποτελεί περιορισμό της ελεύθερης αγοράς, αλλά απαραίτητο μέτρο για την εξισορρόπηση της λειτουργικότητας, της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής προστασίας, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό και εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο.

Με βάση τα ανωτέρω διαπιστώνεται ότι ο βέλτιστος τρόπος οργάνωσης για την συλλογή και διαχείριση στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, καθώς πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού, είναι ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων.

Η επιλογή αυτή είναι πλήρως εναρμονισμένη με τις διατάξεις του άρθρου 6 του Κανονισμού ΕΕ 352/2017, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα περιορισμού του αριθμού παρόχων, καθώς δικαιολογείται από τους λόγους οι οποίοι σχετίζονται με τη σπανιότητα της γης ή της παράκτιας ζώνης, τα χαρακτηριστικά των λιμενικών υποδομών ή τη φύση της λιμενικής κυκλοφορίας ή την ανάγκη να εξασφαλίζονται η ασφάλεια, η προστασία και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών εργασιών.

Ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε., ως αναθέτων φορέας κατά την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης διαθέτει «ευρεία» διακριτική ευχέρεια να διαμορφώσει εντός του πλαισίου των ρυθμίσεων του άρθρου 39 του ν. 4413/2016 τα κριτήρια ποιοτικής επιλογής των υποψηφίων οικονομικών φορέων, προκειμένου να διασφαλίσει την επιλογή αναδόχου που διαθέτει αφενός τις κατάλληλες τεχνικές και επαγγελματικές ικανότητες και αφετέρου την απαραίτητη οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια για την προσηκούμενη εκτέλεση της υπό παραχώρηση υπηρεσίας.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω, και με στόχο την υλοποίηση του στρατηγικού οράματος για τη μετάβαση των λιμένων αρμοδιότητας του ΦΔΛ σε Πράσινο Λιμάνι, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της εθνικής και ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής, προκύπτει ότι ο βέλτιστος τρόπος οργάνωσης της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας, όσον αφορά στην κατηγορία των στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίου, είναι ο περιορισμός του αριθμού παρόχων σε έναν (1) πάροχο, σε συμφωνία με τα οριζόμενα στο Άρθρο 6 παράγραφος 6 του Κανονισμού ΕΕ 2017/352.

Η πρόταση αυτή, σε πλήρη συνέργεια με το Master Plan του λιμένα, ως αυτό έχει εγκριθεί από το ΦΔΛ, αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας, την ελαχιστοποίηση της κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης του αστικού ιστού, την οργάνωση των λιμενικών δραστηριοτήτων και την οικονομική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα και διαφάνεια της παρεχόμενης υπηρεσίας.

7 Επόμενα βήματα

Στην περίπτωση επιλογής εφαρμογής του άρθρου 6 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352, δηλαδή του περιορισμού αριθμού παρόχων, ο ΦΔΛ, θα πρέπει, με στόχο να δοθεί σε κάθε ενδιαφερόμενο μέρος η ευκαιρία να διατυπώσει παρατηρήσεις εντός εύλογης προθεσμίας, να δημοσιεύσει την πρότασή του για περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, μαζί με την αιτιολόγησή της. Εν συνεχεία και μετά την πάροδο τριών (3) μηνών και αφού αξιολογήσει τυχόν σχόλια που έλαβε από τα ενδιαφερόμενα μέρη, να εκδώσει σχετική απόφαση για τον περιορισμό του αριθμού της υπό μελέτη λιμενικής υπηρεσίας και να δημοσιεύσει αυτή προσηκόντως.

Εν συνεχεία, ο ΦΔΛ, προκειμένου να αναδείξει τον πάροχο, θα προκηρύξει ανοικτό διεθνή διαγωνισμό, τηρώντας τις διατάξεις του ν. 4413/2016 «Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων παραχώρησης - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94/1/28.3.2014) και άλλες διατάξεις», καθώς όπως έχει κριθεί η εν λόγω υπηρεσία, συνιστά σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών. Η θέσπιση των όρων που ο ΦΔΛ θεωρεί εύλογους και αναλογικούς για την επίτευξη των στόχων του θα τεθεί στην οικεία διακήρυξη για την ανάδειξη του παραχωρησιούχου – παρόχου της λιμενικής αυτής υπηρεσίας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ