

Πάτρα, 23 / 01 / 2026

Αριθ. Πρωτ.: 843
Αρ. Σχεδ.: 149
Αρ. Φακ.:

**ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ
ΤΩΝ ΠΑΡΟΧΩΝ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΥΓΡΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ
ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΡΙΟΥ**

Αντικείμενο Δημόσιας Διαβούλευσης

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. (Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.), ως αρμόδιος Φορέας Διαχείρισης του Λιμένα Πάτρας, προβαίνει σε δημόσια διαβούλευση με αντικείμενο την επανεξέταση και επικαιροποίηση του ισχύοντος μοντέλου λειτουργίας των παρόχων υπηρεσιών συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων, σε συνέχεια της υπ' αριθ. 18/2021 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. με την οποία θεσπίστηκε το υφιστάμενο καθεστώς περιορισμένου αριθμού παρόχων. Η πρωτοβουλία αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού για τη διασφάλιση της επιχειρησιακής επάρκειας, της περιβαλλοντικής προστασίας και της αποτελεσματικής εποπτείας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.

Στόχος της παρούσας διαβούλευσης είναι η αξιολόγηση της καταλληλότητας και της βιωσιμότητας της διατήρησης ή ενδεχόμενης τροποποίησης του υφιστάμενου συστήματος περιορισμένου αριθμού παρόχων για την υπηρεσία παραλαβής υγρών αποβλήτων πλοίων, όπως αυτή προβλέπεται στο Παράρτημα Ι της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL και στο άρθρο 6 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Η επανεξέταση διενεργείται στο πλαίσιο της υποχρέωσης περιοδικής αξιολόγησης και καλής διοικητικής πρακτικής και σε συνέχεια της υπ' αριθ. 18/2021 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., έχοντας επικαιροποιητικό χαρακτήρα ως προς την αιτιολόγηση και τεκμηρίωση του υφιστάμενου καθεστώτος, παρά το γεγονός ότι δεν έχουν μεταβληθεί οι συνθήκες που είχαν αρχικά δικαιολογήσει τον περιορισμό του αριθμού παρόχων. Αντιθέτως, η εμπειρία από την εφαρμογή του μοντέλου καταδεικνύει σημαντικά οφέλη, όπως η ενίσχυση της εποπτείας, η αποτελεσματικότερη ιχνηλασιμότητα των αποβλήτων, η λειτουργική συνέπεια και η ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών και επιχειρησιακών κινδύνων.

Εν τω μεταξύ, εκδόθηκε νέα Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) από τη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος, η οποία δημοσιεύθηκε στις 16.01.2025. Η εν λόγω απόφαση, και ειδικότερα η παράγραφος 4.4.3.5, θεσπίζει πρόσθετες περιβαλλοντικές απαιτήσεις, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται η υποχρέωση συλλογής και αποθήκευσης πετρελαιοειδών αποβλήτων πλοίων μέσω σκαφών διπλού τοιχώματος, προς ενίσχυση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την πρόληψη κινδύνων διαρροής.

Η εφαρμογή των νέων αυτών προδιαγραφών συνεπάγεται σημαντικές επενδύσεις και τεχνικές προσαρμογές, καθιστώντας ακόμη πιο επιτακτική τη διασφάλιση λειτουργικού ελέγχου, περιβαλλοντικής συμμόρφωσης και βιώσιμης παροχής υπηρεσιών, γεγονός που δυσχεραίνει αντικειμενικά τη δυνατότητα δραστηριοποίησης μεγάλου αριθμού παρόχων.

Η παρούσα διαβούλευση αποσκοπεί στη συγκέντρωση τεκμηριωμένων παρατηρήσεων και απόψεων από εμπλεκόμενους φορείς και ενδιαφερόμενα μέρη, αναφορικά με την επάρκεια, την καταλληλότητα και τις επιπτώσεις του ισχύοντος συστήματος περιορισμένου αριθμού παρόχων, καθώς και με το ενδεχόμενο τροποποίησης αυτού, υπό το πρίσμα των απαιτήσεων λειτουργικής συνοχής, περιβαλλοντικής προστασίας και θεσμικής ευθύνης του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Η παρούσα πρόταση επανεξέτασης και επικαιροποίησης του υφιστάμενου καθεστώτος περιορισμένου αριθμού παρόχων, σε συνέχεια της υπ' αριθ. 18/2021 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., τίθεται σε δημόσια διαβούλευση και αναρτάται, την 23/01/2026 στον επίσημο ιστότοπο του Οργανισμού (www.patrasport.gr), με ημερομηνία λήξης της διαβούλευσης την 24/02/2026.

Η ως άνω προθεσμία κρίνεται εύλογη και επαρκής, δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία αφορά επανεξέταση υφιστάμενου καθεστώτος περιορισμένου αριθμού παρόχων, με αμετάβλητους τους ουσιαστικούς λόγους που είχαν αρχικά αιτιολογήσει τον περιορισμό του αριθμού τους. Παράλληλα, με τη νεότερη ΑΕΠΟ της 16.01.2025 εισάγεται πρόσθετη περιβαλλοντική απαίτηση περί χρήσης σκαφών διπλού τοιχώματος για τη συλλογή και αποθήκευση πετρελαιοειδών αποβλήτων, η οποία δεν μεταβάλλει το ως άνω πλαίσιο αιτιολόγησης, αλλά ενισχύει την ανάγκη αυξημένης προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και αποτελεσματικής εποπτείας των παρόχων. Υπό τα δεδομένα αυτά, η προθεσμία των τριάντα (30) ημερών κρίνεται ικανή να διασφαλίσει την ουσιαστική συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία, σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της καλής διοίκησης.

Οι ενδιαφερόμενοι (φυσικά-νομικά πρόσωπα) καλούνται να υποβάλουν τις απόψεις, προτάσεις ή παρατηρήσεις τους εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας στην ηλεκτρονική διεύθυνση: info@patrasport.gr.

Ακολουθεί το κείμενο της πρότασης:

Πρόταση για την επανεξέταση και επικαιροποίηση του καθεστώτος περιορισμένου αριθμού παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων από πλοία, τα οποία προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Πατρών Α.Ε.

Α. Στρατηγική Σημασία του Λιμένα και Παρεχόμενες Υπηρεσίες Περιβαλλοντικής Διαχείρισης

Ο Λιμένας Πάτρας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους θαλάσσιους διαμετακομιστικούς κόμβους της χώρας και βασική πύλη σύνδεσης της Ελλάδας με τη Δυτική Ευρώπη. Η στρατηγική γεωγραφική του θέση, σε συνδυασμό με τη λειτουργία του εντός του πυκνοδομημένου αστικού ιστού της Πάτρας, ενισχύει τον ρόλο του στην περιφερειακή ανάπτυξη και την τοπική οικονομία. Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. συμβάλλει σημαντικά στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στη διακίνηση μεγάλου όγκου επιβατών και φορτίου, μέσω σύγχρονων λιμενικών υποδομών.

Παράλληλα, ο λιμένας λειτουργεί εντός ενός επιχειρησιακά σύνθετου και περιβαλλοντικά ευαίσθητου πλαισίου. Η έλλειψη διαθέσιμων χερσαίων ζωνών και η αυξημένη επιβάρυνση του περιφερειακού και τοπικού οδικού δικτύου, λόγω της συνεχούς κυκλοφορίας φορτηγών και επιβατικών οχημάτων, καθιστούν κρίσιμη τη διαχείριση των λιμενικών λειτουργιών με τρόπο συντονισμένο και αποτελεσματικό.

Σε αυτό το πλαίσιο, μία από τις βασικές παροχές του Οργανισμού προς τα πλοία-χρήστες του λιμένα είναι η υπηρεσία υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων, σε πλήρη συμμόρφωση με την ισχύουσα νομοθεσία. Από το 2003, κατόπιν διεθνών διαγωνιστικών διαδικασιών, ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. έχει εγκαταστήσει επαρκείς και κατάλληλες υποδομές για την ασφαλή και αξιόπιστη παραλαβή αποβλήτων πλοίων. Έκτοτε, έχει εξυπηρετηθεί μεγάλος αριθμός χρηστών, χωρίς καταγγελίες ή ενδείξεις ανεπαρκούς λειτουργίας των ευκολιών.

Η παροχή αυτή συμβάλλει καθοριστικά τόσο στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος όσο και στη δημόσια υγεία, ενισχύοντας την περιβαλλοντική υπευθυνότητα των χρηστών και μειώνοντας την πιθανότητα παράνομων απορρίψεων στη θάλασσα. Οι υποδομές του Οργανισμού είναι σχεδιασμένες ώστε να εξυπηρετούν κάθε τύπο αποβλήτου

και πλοίου, διασφαλίζοντας την αποτελεσματικότητα της υπηρεσίας και τη συμμόρφωση με τις αρχές της βιώσιμης ναυτιλίας.

Υπό τα δεδομένα αυτά, η οργάνωση και ο τρόπος παροχής της συγκεκριμένης υπηρεσίας αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για την ασφαλή και βιώσιμη λειτουργία του λιμένα και δικαιολογούν την παρούσα επανεξέταση του ισχύοντος καθεστώτος.

B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Διεθνείς Συμβάσεις

- **Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78**, για την πρόληψη ρύπανσης από πλοία, κυρωθείσα με το **N. 1269/1982 (ΦΕΚ Α' 89/1982)**.
- **Π.Δ. 8/2013 και Π.Δ. 14/2011**, για την αποδοχή τροποποιήσεων στα Παραρτήματα V και VI της MARPOL 73/78.

Ενωσιακό Δίκαιο

- **Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352** για τη θέσπιση πλαισίου παροχής λιμενικών υπηρεσιών και της χρηματοοικονομικής διαφάνειας των λιμένων.
- **Οδηγία (ΕΕ) 2019/883**, για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία.
- **Κανονισμός (ΕΚ) 1013/2006**, για τις διασυνοριακές μεταφορές αποβλήτων.
- **Οδηγία 2008/98/ΕΚ**, για τη διαχείριση αποβλήτων.
- **Οδηγία 2009/16/ΕΚ**, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα.
- **Κανονισμός (ΕΕ) 952/2013**, για τον Ενωσιακό Τελωνειακό Κώδικα.
- **Οδηγία 95/21/ΕΚ** (όπως τροποποιήθηκε από Οδηγίες 98/42/ΕΚ, 98/25/ΕΚ, 99/97/ΕΚ, 2001/106/ΕΚ), περί ελέγχου πλοίων από το κράτος λιμένα για την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης.

Εθνικό Δίκαιο

- **N. 743/1977**, όπως κωδικοποιήθηκε με **Π.Δ. 55/1998**, περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- **N. 1650/1986** για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως τροποποιήθηκε από τον **N. 3010/2002 και N. 4014/2011** (περιβαλλοντική αδειοδότηση).
- **Κ.Υ.Α. 3122.3-15/71164/2021 (ΦΕΚ Β' 4790/18.10.2021)** « 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 »

- **Κ.Υ.Α. 1958/2012** όπως τροποποιήθηκε με την ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/64712/4464 (ΦΕΚ Β' 3636/2022) και **20741/2012**, (ΦΕΚ Β 1565/8.5.2012) για την κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων.
- **N. 4042/2012**, για την ποινική προστασία του περιβάλλοντος και το πλαίσιο διαχείρισης αποβλήτων.
- **N. 2939/2001**, όπως τροποποιήθηκε με το **N. 4819/2021** για την εναλλακτική διαχείριση συσκευασιών.
- **N. 2960/2001**, Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας, όπως τροποποιήθηκε με το ν. **N. 5222/2025**.
- **N. 4412/2016** (ΦΕΚ Α' 147/2016), για τις δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει,
- **N. 4413/2016**, για τις συμβάσεις παραχώρησης.
- Απόφαση 7/2020 της Ανεξάρτητης Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών προσφυγών
- **ΣτΕ 745–747/2024 (Τμήμα Δ')**: Επικύρωση της δυνατότητας περιορισμού του αριθμού παρόχων λιμενικών υπηρεσιών με βάση τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352. Τεκμηριώθηκε η νομιμότητα του περιορισμού με περιβαλλοντικά, λειτουργικά και τεχνικά κριτήρια.
- **ΣτΕ 1558/2022** η οποία επιβεβαίωσε τη διακριτική ευχέρεια του φορέα διαχείρισης να περιορίζει τον αριθμό παρόχων, εφόσον πληρούνται οι προβλεπόμενοι λόγοι.
- **Ελεγκτικό Συνέδριο 144/2023** , η οποία έκρινε ότι η σχετική απόφαση του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για περιορισμό παρόχων υγρών αποβλήτων πληροί τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης, ιδίως ως προς την έλλειψη κατάλληλων διαθέσιμων χώρων.

Γ. ΟΡΙΣΜΟΙ

«**πλοίο**»: το σκάφος κάθε τύπου που δραστηριοποιείται στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των υδροπτερυγών, των αερολισθαίνοντων σκαφών, των καταδυομένων και των πλωτών ναυπηγημάτων,

«**σύμβαση MARPOL 73/78**»: η διεθνής σύμβαση για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό προς αυτή πρωτόκολλο του έτους 1978 και όπως τροποποιήθηκε και ισχύει,

«απόβλητα που παράγονται στα πλοία»: όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των λυμάτων, και κατάλοιπα πλην των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά τη λειτουργία ενός πλοίου και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των

Παραρτημάτων I, IV, V και VI της σύμβασης Marpol 73/78, καθώς και τα συνδεόμενα με το φορτίο απορρίμματα, όπως ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του Παραρτήματος V της σύμβασης Marpol 73/78,

«κατάλοιπα φορτίου»: τα υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού του φορτίου, που παραμένουν επί του πλοίου στους χώρους ή στις δεξαμενές φορτίου μετά την περάτωση των διαδικασιών εκφόρτωσης και των εργασιών καθαρισμού, συμπεριλαμβανομένων των υπερχειλίσεων και των διαρροών κατά τη φόρτωση/εκφόρτωση,

«λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής»: κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση που είναι ικανή να δέχεται απόβλητα που παράγονται στα πλοία ή κατάλοιπα φορτίου,

«λιμένας»: θέση ή γεωγραφική περιοχή που δημιουργείται από βελτιωτικά έργα και εγκαταστάσεις ώστε να επιτρέπει, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής,

«φορέας διαχείρισης λιμένων» ή «διαχειριστικός φορέας του λιμένα»: οποιοσδήποτε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας διαχειρίζεται τους λιμένες της περιοχής αρμοδιότητας του (π.χ. Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε., Λιμενικά Ταμεία, Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, Ο.Τ.Α., Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε., Ιδιωτικές Επιχειρήσεις) και ασκεί, σε τοπικό επίπεδο, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, τη διοίκηση και διαχείριση των λιμενικών υποδομών και εκτελεί ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα καθήκοντα του συγκεκριμένου λιμένα: συντονισμό και διαχείριση της κυκλοφορίας στον λιμένα, συντονισμό των δραστηριοτήτων των φορέων εκμετάλλευσης που βρίσκονται εγκαταστημένοι στον οικείο λιμένα και έλεγχο των δραστηριοτήτων των φορέων εκμετάλλευσης που βρίσκονται εγκαταστημένοι στον οικείο λιμένα. Στον όρο αυτό συμπεριλαμβάνονται και οι πάσης φύσεως επιχειρήσεις που διαθέτουν ιδιωτικές παράκτιες εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν πλοία στα οποία εφαρμόζεται η σχετική απόφαση και, εν προκειμένω, η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πάτρας ΑΕ» (εφεξής: ΟΛΠΑ),

«ανάδοχος παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων» : το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο δύναται να ανατεθεί από τους φορείς διαχείρισης των λιμένων η παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από τα πλοία που καταπλέουν στην περιοχή αρμοδιότητας τους. Για το σκοπό αυτό ο ανάδοχος πρέπει να είναι εφοδιασμένος με τις κατά νόμο απαιτούμενες άδειες, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί αποβλήτων,

«**τέλη λιμενικών υποδομών**» νοούνται τα τέλη που εισπράττονται για το άμεσο ή έμμεσο όφελος του διαχειριστικού φορέα του λιμένα ή της αρμόδιας αρχής, για τη χρήση υποδομών, εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών πρόσβασης στον εν λόγω λιμένα, καθώς και της πρόσβασης στις υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και φορτίου, εξαιρουμένων όμως τελών μίσθωσης γης και τελών ισοδύναμου αποτελέσματος,

«**τέλη λιμενικών υπηρεσιών**» νοούνται τα τέλη που εισπράττονται προς όφελος του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και καταβάλλονται από τους χρήστες της αντίστοιχης υπηρεσίας,

«**συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου**» νοείται η παραλαβή αποβλήτων πλοίων ή καταλοίπων φορτίου από οποιαδήποτε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση ικανή να δέχεται απόβλητα ή κατάλοιπα φορτίου, κατά τα οριζόμενα στην οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,

«**σύμβαση παροχής λιμενικής υπηρεσίας**» νοείται η επίσημη και νομικά δεσμευτική συμφωνία ή άλλη πράξη αντίστοιχου νομικού αποτελέσματος μεταξύ ενός παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και ενός διαχειριστικού φορέα του λιμένα ή αρμόδιας αρχής, η οποία έχει ως αντικείμενο την παροχή μίας ή περισσότερων λιμενικών υπηρεσιών, με την επιφύλαξη του τρόπου ορισμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών,

«**πάροχος λιμενικών υπηρεσιών**» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει, ή επιθυμεί να παρέχει, έναντι αμοιβής μία ή περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών.

Δ. Νέο Θεσμικό Πλαίσιο για την Παροχή Λιμενικών Υπηρεσιών

Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου εισήγαγε ένα ενιαίο πλαίσιο για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των ευρωπαϊκών λιμένων. Στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού εμπίπτουν οι ακόλουθες λιμενικές υπηρεσίες: εφοδιασμός με καύσιμα, διακίνηση φορτίων, πρόσδεση, εξυπηρέτηση επιβατών, πλοήγηση, ρυμούλκηση, καθώς και η συλλογή αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία μέσω λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής — σταθερών, κινητών ή πλωτών — κατά τα προβλεπόμενα στην Οδηγία 2000/59/EK.

Ο Κανονισμός αποσκοπεί στην οργάνωση της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών με τρόπο που να διασφαλίζει δίκαιη, εύλογη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε λιμενικά μέσα, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό. Παράλληλα, καθιερώνει ελάχιστες απαιτήσεις για

τους παρόχους, ώστε να εξασφαλίζεται η ποιοτική και ασφαλής εκτέλεση των αντίστοιχων υπηρεσιών.

Μεταξύ των βασικών ρυθμίσεων του Κανονισμού συγκαταλέγεται και η δυνατότητα που παρέχεται στους φορείς διαχείρισης λιμένων να περιορίσουν, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, τον αριθμό των παρόχων ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών. Ειδικότερα, **στο άρθρο 6** προβλέπεται η δυνατότητα περιορισμού του αριθμού παρόχων της υπηρεσίας παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων πλοίων, όταν συντρέχουν τεκμηριωμένοι λόγοι που σχετίζονται με:

- τη σπανιότητα διαθέσιμης γης ή χωροταξικούς περιορισμούς,
- την ανάγκη διασφάλισης της καθολικής και αξιόπιστης παροχής της υπηρεσίας,
- την προστασία του περιβάλλοντος, της υγείας και της ασφάλειας,
- τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των λιμενικών υποδομών ή της φύσης της κυκλοφορίας στον λιμένα.

Το πλαίσιο αυτό παρέχει νομική βάση στους λιμενικούς οργανισμούς, όπως ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., να διαμορφώνουν μοντέλα οργάνωσης υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στις τοπικές ιδιαιτερότητες και στους ειδικούς επιχειρησιακούς και περιβαλλοντικούς περιορισμούς του κάθε λιμένα.

Ε. Λειτουργική, Χωροταξική και Οργανωτική Ανάλυση του Λιμένα Πάτρας – Τεκμηρίωση της Αναγκαιότητας Περιορισμένου Αριθμού Παρόχων Υγρών Αποβλήτων

Ο Λιμένας Πάτρας όπως προαναφέρθηκε αποτελεί κρίσιμη εθνική υποδομή, διαδραματίζοντας καίριο ρόλο στη θαλάσσια σύνδεση της Ελλάδας με τη Δυτική Ευρώπη, κυρίως μέσω της γραμμής Αδριατικής. Ο χαρακτήρας του ως επιβατικού και εμπορευματικού λιμένα, η στρατηγική του θέση, καθώς και η λειτουργία του εντός πυκνοδομημένου αστικού ιστού, διαμορφώνουν ένα ιδιαίτερα σύνθετο και ευαίσθητο περιβάλλον παροχής υπηρεσιών.

Η παρούσα ενότητα αναλύει το λειτουργικό, τεχνικό και διοικητικό πλαίσιο του λιμένα και τεκμηριώνει την ανάγκη διατήρησης συστήματος περιορισμένου αριθμού παρόχων **για την κατηγορία των υγρών αποβλήτων** (Παράρτημα I MARPOL), σύμφωνα με τις προβλέψεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352.

1.Χωρικοί, Πολεοδομικοί και Λειτουργικοί Περιορισμοί – Επιπτώσεις στη Διαχείριση Υγρών Αποβλήτων

Ο λιμένας Πάτρας είναι πλήρως ενσωματωμένος στον πολεοδομικό ιστό της πόλης, χωρίς περιθώριο για ουσιαστική επέκταση ή λειτουργική ανακατανομή των διαθέσιμων χώρων. Οι υφιστάμενες χερσαίες ζώνες έχουν ήδη διατεθεί σε κρίσιμες δραστηριότητες πρώτης προτεραιότητας, όπως φορτοεκφορτώσεις, επιβατική διακίνηση, τελωνειακοί και αστυνομικοί έλεγχοι, υποδομές αποθήκευσης και κυκλοφορία οχημάτων. Αυτή η πραγματικότητα, σε συνδυασμό με τη γεωμορφολογική ιδιομορφία της περιοχής και την αστική πυκνότητα, δημιουργεί ένα πλαίσιο χωρικής συμφόρησης που αποκλείει τη δυνατότητα διάθεσης νέων κατάλληλων ζωνών για πρόσθετες υποδομές ή τον απαιτούμενο εξοπλισμό για πολλαπλούς παρόχους.

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Masterplan, επισημαίνει ότι δεν υφίστανται εφεδρικοί ή διαθέσιμοι χώροι για νέες χωροθετήσεις. Η λειτουργία πολλών παρόχων προϋποθέτει πρόσθετες εγκαταστάσεις μεγάλης χωρικής επιβάρυνσης, όπως σταθμοί προσωρινής αποθήκευσης, δεξαμενές και ειδικά οχήματα και containers, τα οποία δεν μπορούν να ενταχθούν στον ήδη περιορισμένο και επιβαρυνόμενο επιχειρησιακό χώρο του λιμένα χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η βασική του λειτουργικότητα.

Περαιτέρω, η εγγύτητα του λιμένα σε κατοικημένες περιοχές επιβάλλει την εφαρμογή αυστηρότερων προτύπων πρόληψης, ελέγχου ρύπανσης και διαχείρισης κινδύνου, καθιστώντας την ύπαρξη συγκεντρωτικού και ελεγχόμενου σχήματος παροχής υπηρεσιών αναγκαία για λόγους ασφάλειας και δημόσιας υγείας. Η απουσία νέων ζωνών ασφαλούς και απομονωμένης χωροθέτησης για εξοπλισμό πολλών παρόχων, σε συνδυασμό με την πολυπλοκότητα του αστικού και κυκλοφοριακού περιβάλλοντος, συνηγορούν υπέρ της διατήρησης ενός περιορισμένου αριθμού εξειδικευμένων και τεχνικά επαρκών παρόχων για τη διαχείριση υγρών αποβλήτων.

Τα ανωτέρω συμπεράσματα επιβεβαιώνονται και από τα ευρήματα της μελέτης που εκπονήθηκε το έτος 2023 από την εταιρεία MARNET A.T.E., για λογαριασμό της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), στο πλαίσιο αξιολόγησης των χαρακτηριστικών σειράς ελληνικών λιμένων, μεταξύ των οποίων και ο λιμένας Πάτρας, ως προς την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου. Στο μέρος της μελέτης που αφορά ειδικά τον λιμένα Πάτρας, ο λιμένας αποτυπώνεται ως εξυπηρετούμενος από έναν ενιαίο πάροχο της εν λόγω λιμενικής υπηρεσίας και επιβεβαιώνονται, με βάση αντικειμενικά λειτουργικά, χωρικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, οι παράμετροι που δικαιολογούν τη διατήρηση περιορισμένου αριθμού παρόχων, χωρίς να προκύπτουν διαφοροποιήσεις στις βασικές παραμέτρους λειτουργίας του λιμένα από το 2023 έως σήμερα.

2. Κυκλοφοριακή επιβάρυνση και λειτουργική πολυπλοκότητα

Η πρόσβαση στον λιμένα Πάτρας εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από βασικούς οδικούς άξονες, όπως η Λεωφόρος Όθωνος-Αμαλίας, οι οποίοι εξυπηρετούν ταυτόχρονα την τοπική κυκλοφορία της πόλης και τις ανάγκες του λιμένα. Το γεγονός αυτό προκαλεί ήδη συνθήκες συμφόρησης, ιδίως κατά τις ώρες αιχμής ή σε περιόδους αυξημένης επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης.

Η παρουσία πολλαπλών παρόχων υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων συνεπάγεται περαιτέρω επιβάρυνση, καθώς απαιτείται η τακτική διέλευση και στάθμευση εξειδικευμένων βαρέων οχημάτων εντός των περιορισμένων κυκλοφοριακών και επιχειρησιακών δυνατοτήτων του λιμένα. Αυτό επιφέρει δυσχέρειες όχι μόνο για την ομαλή ροή των οχημάτων, αλλά και για την ασφαλή εξυπηρέτηση των επιβατών, των φορτηγών και του προσωπικού του Οργανισμού.

Επιπλέον, η πολυπλοκότητα που προκύπτει από τη συνύπαρξη πολλών παρόχων εντός ενός περιορισμένου γεωγραφικού και λειτουργικού πεδίου απαιτεί ενισχυμένα μέτρα συντονισμού, εποπτείας και επικοινωνίας, τα οποία αυξάνουν το λειτουργικό κόστος και μειώνουν την αποδοτικότητα. Η εμπειρία του Οργανισμού δείχνει ότι το συγκεντρωτικό μοντέλο με περιορισμένο αριθμό παρόχων ενισχύει τον έλεγχο, την αποτελεσματικότητα και την επιχειρησιακή συνέχεια των υπηρεσιών, περιορίζοντας τους κινδύνους από καθυστερήσεις, αλληλοεπικαλύψεις και προβλήματα ασφάλειας.

3. Διοικητικές και περιβαλλοντικές υποχρεώσεις του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε., ως Φορέας Διαχείρισης του λιμένα, υπέχει ευθύνη για την εφαρμογή των αρχών του περιβαλλοντικού και διοικητικού δικαίου, όπως αυτές απορρέουν από το εθνικό και ενωσιακό ρυθμιστικό πλαίσιο. Συγκεκριμένα, υποχρεούται να διασφαλίζει την αναλογικότητα, την αρχή της πρόληψης και της προφύλαξης, καθώς και την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», οι οποίες αποτελούν θεμέλια της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (άρθρο 191 ΣΛΕΕ).

Οι αρχές αυτές μεταφράζονται σε συγκεκριμένες υποχρεώσεις διακυβέρνησης και λειτουργίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται:

- Η συνεχής και τεκμηριωμένη παρακολούθηση της διαδικασίας συλλογής, μεταφοράς και τελικής διάθεσης αποβλήτων από τα πλοία,
- Ο αυστηρός έλεγχος των παρόχων ως προς την τεχνική, νομική και περιβαλλοντική τους επάρκεια, τη συμμόρφωση με τις αδειοδοτήσεις και τις διεθνείς συμβάσεις (όπως η MARPOL),

- Η διασφάλιση της ιχνηλασιμότητας των ροών αποβλήτων, μέσω της τήρησης μητρώων, των ηλεκτρονικών καταγραφών και της δυνατότητας άμεσης εποπτείας σε όλα τα στάδια της αλυσίδας διαχείρισης.

- Η εξασφάλιση της νομιμότητας, της ποιότητας και της διαφάνειας, με στόχο τη διατήρηση υψηλού επιπέδου εμπιστοσύνης μεταξύ του Οργανισμού, των χρηστών του λιμένα και των αρμόδιων αρχών ελέγχου.

Η ύπαρξη μεγάλου αριθμού παρόχων δυσχεραίνει σημαντικά την άσκηση των ανωτέρω αρμοδιοτήτων. Ο πολλαπλασιασμός των εμπλεκόμενων ενισχύει τον κίνδυνο κατακερματισμού των ευθυνών, επιβαρύνει σημαντικά τους εποπτικούς πόρους του Οργανισμού, και δυσκολεύει την υιοθέτηση ενιαίων προτύπων ποιότητας και ασφάλειας. Αντιθέτως, η λειτουργία υπό καθεστώς περιορισμένου αριθμού παρόχων καθιστά την εποπτεία πιο αποδοτική, διατηρεί την επιχειρησιακή συνοχή και ενισχύει τη λογοδοσία και τη διαχειριστική διαφάνεια.

4.Τεχνική ετοιμότητα, ασφάλεια και επιχειρησιακή ανταπόκριση

Η παραλαβή και διαχείριση υγρών αποβλήτων πλοίων είναι υπηρεσία υψηλής τεχνικής εξειδίκευσης, η οποία απαιτεί αδιάλειπτη επιχειρησιακή ετοιμότητα, διαρκή διαθεσιμότητα εξοπλισμού και εκπαιδευμένου προσωπικού, καθώς και σαφώς καθορισμένα πρωτόκολλα ασφάλειας. Η εμπειρία του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. καταδεικνύει ότι τα παραπάνω είναι εφικτά μόνο στο πλαίσιο λειτουργίας περιορισμένου αριθμού παρόχων, όπου επιτυγχάνεται:

- Βελτιωμένος συντονισμός μεταξύ του παρόχου και των αρμόδιων λιμενικών και τελωνειακών αρχών,
- Ταχεία κινητοποίηση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή περιβαλλοντικού συμβάντος,
- Αποφυγή καθυστερήσεων λόγω κατακερματισμού αρμοδιοτήτων ή ανεπαρκούς τεχνικής ετοιμότητας,
- Ενοποιημένη εφαρμογή προτύπων ασφάλειας, υγιεινής και περιβαλλοντικής συμμόρφωσης σε όλα τα στάδια της παραλαβής.

Επιπλέον, η λειτουργία με περιορισμένο αριθμό παρόχων επιτρέπει την εφαρμογή τακτικών ασκήσεων ετοιμότητας, τον συνεχή έλεγχο της καταλληλότητας του εξοπλισμού και τη συστηματική αναβάθμιση των επιχειρησιακών διαδικασιών. Το σχήμα αυτό ενισχύει συνολικά την αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα της υπηρεσίας, διασφαλίζοντας ότι ο λιμένας μπορεί να ανταποκριθεί με συνέπεια σε όλες τις συνθήκες λειτουργίας.

Ενόψει των ανωτέρω ευχερώς προκύπτει ότι το σύνολο των ιδιαιτεροτήτων του Λιμένα Πάτρας — χωρικών, λειτουργικών, κυκλοφοριακών και οργανωτικών — σε συνδυασμό με τις αυστηρές θεσμικές και περιβαλλοντικές υποχρεώσεις του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., καταδεικνύει την αναγκαιότητα διατήρησης συστήματος περιορισμένου αριθμού παρόχων, αποκλειστικά για την κατηγορία των υγρών αποβλήτων. Η επιλογή αυτή δεν συνιστά περιορισμό του ανταγωνισμού, αλλά τεκμηριωμένη και αναλογική διοικητική απόφαση, η οποία αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ασφάλειας, της διαφάνειας, της επιχειρησιακής επάρκειας και της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης. Η συγκεντρωτική οργάνωση της υπηρεσίας εξυπηρετεί τις αρχές της καλής διαχείρισης, ελαχιστοποιεί τους λειτουργικούς κινδύνους και ενισχύει τη δυνατότητα εποπτείας και λογοδοσίας. Υπό το πρίσμα αυτό, η προτεινόμενη ρύθμιση είναι όχι μόνο σύμφωνη με το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, αλλά και απολύτως αναγκαία για τη διατήρηση της λειτουργικής συνέχειας και της περιβαλλοντικής ευθύνης του λιμένα.

Πέραν των περιβαλλοντικών, τεχνικών και διοικητικών περιορισμών, κρίσιμο ρόλο στη διαμόρφωση της πολιτικής περιορισμένου αριθμού παρόχων διαδραματίζουν και οι απαιτήσεις ασφάλειας του λιμένα, σύμφωνα με τις επιταγές του Διεθνούς Κώδικα ISPS.

5.Ζητήματα Ασφάλειας Λιμένα – Επιχειρησιακοί Περιορισμοί και Εφαρμογή ISPS

Η ασφάλεια του λιμένα αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα για τον Οργανισμό Λιμένος Πατρών Α.Ε., δεδομένης της στρατηγικής του θέσης στη θαλάσσια διασύνδεση με τη Δυτική Ευρώπη και του διαρκώς αυξανόμενου όγκου επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης. Παράλληλα, η ιδιαίτερη πρόκληση που συνιστά το φαινόμενο των μεταναστευτικών ροών, ειδικά αναφορικά με τις απόπειρες παράνομης μετακίνησης προς την ευρωπαϊκή ενδοχώρα, επιβάλλει την αυστηρή εφαρμογή μέτρων πρόληψης και ελέγχου.

Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. εφαρμόζει πλήρως τις προβλέψεις του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), μέσω του Σχεδίου Αξιολόγησης Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Α.Α.Λ.Ε.) και του Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Σ.Α.Λ.Ε.). Τα σχέδια αυτά προσδιορίζουν με σαφήνεια τις απαιτούμενες διαδικασίες, τα πρότυπα ασφαλείας και τις ενέργειες διαχείρισης κινδύνου, διασφαλίζοντας την προστασία του προσωπικού, των επιβατών και των εγκαταστάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός έχει θέσει σε εφαρμογή σύστημα ελέγχου όλων των οχημάτων και φορτίων που εισέρχονται στη χερσαία ζώνη του λιμένα, μέσω ελέγχων:

- φυσικών και αποθηκευτικών χώρων οχημάτων,
- επιβατών και οδηγών,
- συνοδευτικών εγγράφων, αδειών και φορτωτικών,
- καθώς και μέσω ψηφιακού συστήματος διαχείρισης πρόσβασης και κίνησης.

Η ταυτόχρονη δραστηριοποίηση πολλών παρόχων με βαρέα οχήματα στον ίδιο επιχειρησιακό χώρο, εντός ενός ήδη επιβαρυσμένου κυκλοφοριακά και χωρικά πλαισίου, δυσχεραίνει σημαντικά τον έλεγχο ασφαλείας και επιβαρύνει τον βαθμό ετοιμότητας των υπηρεσιών φύλαξης. Επιπλέον, αυξάνει τον χρόνο ανταπόκρισης σε περιπτώσεις συμβάντων και μειώνει την ικανότητα πρόληψης κινδύνων ή έκτακτων καταστάσεων.

Κατά συνέπεια, ο περιορισμός του αριθμού των παρόχων δεν εξυπηρετεί μόνο λειτουργικά ή περιβαλλοντικά κριτήρια, αλλά αποτελεί και κρίσιμη επιλογή ασφάλειας, ευθυγραμμισμένη με τις διεθνείς υποχρεώσεις του λιμένα και τις απαιτήσεις του ευρωπαϊκού πλαισίου για την προστασία των λιμενικών εγκαταστάσεων.

ΣΤ. Ειδικότερα ζητήματα στη διαχείριση υγρών αποβλήτων – Επικινδυνότητα, υποδομές και επιχειρησιακοί περιορισμοί

Πέραν των ζητημάτων ασφάλειας, η ιδιαίτερη φύση των υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων και οι χωρικοί και λειτουργικοί περιορισμοί του λιμένα Πάτρας καθιστούν επιβεβλημένη μια εξειδικευμένη θεώρηση στο σχεδιασμό του συστήματος υποδοχής τους. Καταρχάς, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί ότι η πρακτική πολλαπλών παρόχων στα ευρωπαϊκά λιμάνια αφορά τη **συλλογή και μεταφορά** των αποβλήτων, όχι όμως και την **επεξεργασία** τους. Αυτό προκύπτει ρητά από τον Κανονισμό (ΕΕ) 352/2017 (άρθρο 1, παρ. 2 περ. ε). Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο κόστος στη διαχείριση των πετρελαιοειδών αποβλήτων αφορά την επεξεργασία τους, τα περισσότερα λιμάνια της Ευρώπης επιλέγουν να αναθέτουν τη συνολική διαχείριση σε έναν πάροχο, ώστε να διασφαλίζεται σταθερότητα, περιβαλλοντική πληρότητα και αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης.

Η πραγματικότητα του Λιμένα Πατρών ενισχύει περαιτέρω αυτή την επιλογή. Η περιορισμένη έκταση τόσο της χερσαίας όσο και της θαλάσσιας ζώνης, σε συνδυασμό με την υψηλή επιβατική και εμπορευματική κίνηση, δεν επιτρέπει επιχειρησιακές παρεκκλίσεις. Η συχνή προσέγγιση μεγάλων επιβατηγών και φορτηγών πλοίων επιβάλλει ένα σύστημα διαχείρισης αποβλήτων που να μην παρεμποδίζει τη ροή της λιμενικής λειτουργίας ούτε την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΟΛΠΑ έχει εφαρμόσει, με βάση τις ισχύουσες περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, μια μεθοδολογία που συνδυάζει συλλογή μέσω βυτιοφόρων και παραλαβή με πλωτά μέσα, με τελική προσωρινή αποθήκευση σε πλωτή εγκατάσταση. Το σχήμα αυτό έχει αποδειχθεί εξαιρετικά αποδοτικό και περιβαλλοντικά ασφαλές, στοιχείο που αποτυπώνεται στο εγκεκριμένο Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.

Για τα πετρελαιοειδή απόβλητα ειδικότερα, τα οποία αποτελούν την πλέον επικίνδυνη και ογκώδη κατηγορία υγρών αποβλήτων (Παράρτημα I MARPOL), ο ΟΛΠΑ από το 2009 έχει

επιλέξει την προσωρινή αποθήκευση σε πλωτή μονάδα, μετά από πλήρη αδειοδότηση και χωροθέτηση. Η πλωτή μονάδα (δεξαμενόπλοιο ή δεξαμενοσλέπι) ανήκει σε ιδιώτη ανάδοχο, ο οποίος φέρει την ευθύνη της συντήρησης και λειτουργίας της, ενώ η ΑΕΠΟ εκδίδεται υποχρεωτικά επ' ονόματι του Φορέα Διαχείρισης του λιμένα. Η επιλογή αυτή κρίθηκε η πλέον εφικτή, δεδομένου ότι η εναλλακτική λύση της δημιουργίας χερσαίων δεξαμενών εντός του λιμένα απορρίφθηκε ως χωρικά αδύνατη και λειτουργικά επιβαρυντική.

Η εφαρμοζόμενη διαδικασία συλλογής – προσωρινής αποθήκευσης – θαλάσσιας μεταφοράς προς αδειοδοτημένη μονάδα επεξεργασίας έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- Δεν επιβαρύνει το ήδη κορεσμένο οδικό δίκτυο του αστικού ιστού και της χερσαίας ζώνης του λιμένα, όπου κυκλοφορεί μεγάλος αριθμός βαρέων οχημάτων λόγω της ακτοπλοϊκής σύνδεσης με την Ιταλία.
- Ελαχιστοποιεί την ανάγκη αυξημένης παρουσίας ελεγκτικών μηχανισμών, καθώς η διαδικασία είναι συγκεντρωμένη, αποτρέποντας κατακερματισμό ευθυνών και μειώνοντας τον επιχειρησιακό κίνδυνο.
- Περιορίζει τις οδικές μετακινήσεις επικίνδυνων αποβλήτων, αφού μία θαλάσσια μεταφορά από την πλωτή μονάδα αντιστοιχεί σε 48 οδικές μεταφορές με βυτιοφόρα.

Υπό αυτές τις συνθήκες, η παρουσία περισσότερων παρόχων καθίσταται πρακτικά αδύνατη: ο λιμένας δεν διαθέτει επιπλέον πλωτές θέσεις για ασφαλή ελλιμενισμό πολλαπλών εγκαταστάσεων, ούτε και χώρο για υποστηρικτικές υποδομές. Η αύξηση των παρόχων θα οδηγούσε αναπόφευκτα σε σοβαρή διατάραξη της λειτουργίας του λιμένα.

Πέραν των παραπάνω, η δραστηριοποίηση πολλών παρόχων στις ευκολίες υποδοχής υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων θα δημιουργούσε σειρά πρόσθετων προβλημάτων, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα:

1. Πιθανότητα συνεχών αλληλοεπικαλύψεων μεταξύ παρόχων, με χρονοβόρα διαδικασία “αναγνώρισης αρμοδιότητας”, οδηγώντας από την υποχρεωτική 24/7 εξυπηρέτηση όλων των πλοίων στη επιλεκτική παροχή υπηρεσιών. Σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού δεν μπορεί να επιβληθεί σε κάθε πάροχο η 24ωρη κάλυψη όλων των θέσεων πλεύρισης όλο το έτος.
2. Αύξηση τιμών και υποβάθμιση ποιότητας, λόγω έντονου ανταγωνισμού στη συλλογή, ενώ η επεξεργασία παραμένει μονοπωλιακή. Σε πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια όπου λειτουργούν πολλοί πάροχοι συλλογής, οι τιμές είναι πολλαπλάσιες των ελληνικών.

3. Κίνδυνος περιβαλλοντικά πλημμελούς διαχείρισης και ανεξέλεγκτων απορρίψεων, με σοβαρές συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον και το κύρος της χώρας, καθώς ο φορέας διαχείρισης θεωρείται τουλάχιστον «συμπαγωγός» του αποβλήτου και φέρει ευθύνη.
4. Σημαντική αποδυνάμωση των ελεγκτικών μηχανισμών (ΥΠΕΝ, ΥΝΑΝΠ, Λιμενική και Τελωνειακή Αρχή), καθώς ο έλεγχος ενός μόνο παρόχου είναι εφικτός, ενώ ο έλεγχος πολλών ταυτόχρονα μπορεί να καταστεί δυσχερής ή αδύνατος.
5. Πολλαπλασιασμός του διοικητικού κόστους για τον Φορέα Διαχείρισης, ο οποίος θα πρέπει να ασκεί διακριτή παρακολούθηση, έλεγχο αδειοδοτήσεων, εκκαθαρίσεις, τήρηση μητρώων και υποβολή αναφορών για κάθε πάροχο ξεχωριστά.
6. Αδυναμία επιβολής συνεχούς εξυπηρέτησης σε χρήστες με οικονομικές εκκρεμότητες: οι πάροχοι μπορούν να διακόψουν υπηρεσίες, με αποτέλεσμα ο Φορέας Διαχείρισης να κινδυνεύει από καταγγελίες για ανεπαρκείς ευκολίες και αξιώσεις αποζημιώσεων.

Ζ. Συγκριτική Πρακτική – Εφαρμογή Περιορισμού Παρόχων σε Ευρωπαϊκούς Λιμένες

Η επιλογή περιορισμένου αριθμού παρόχων για την υπηρεσία υποδοχής υγρών αποβλήτων στον Λιμένα Πάτρας εντάσσεται σε μια καθιερωμένη και αποδεδειγμένα αποτελεσματική πρακτική, η οποία εφαρμόζεται ευρέως σε ευρωπαϊκούς λιμένες με αντίστοιχα λειτουργικά, πολεοδομικά ή περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Σε τέτοια περιβάλλοντα, η συγκεντρωτική διαχείριση της υπηρεσίας επιλέγεται προκειμένου να διασφαλίζονται η επιχειρησιακή συνοχή, η αυξημένη ασφάλεια, ο αποτελεσματικός συντονισμός και η συμμόρφωση με τις περιβαλλοντικές και κανονιστικές απαιτήσεις.

1.Λιμένας Βενετίας (Ιταλία)

Η Βενετία, ως λιμένας με αυξημένη περιβαλλοντική ευαισθησία και έντονη χωρική στενότητα, εφαρμόζει περιοριστικό μοντέλο σε όλες τις βασικές λιμενικές υπηρεσίες, περιλαμβανομένης της παραλαβής αποβλήτων. Η επιλογή αυτή βασίζεται στην ανάγκη:

- πρόληψης διαρροών και προστασίας του εύθραυστου θαλάσσιου οικοσυστήματος,
- ενιαίας εποπτείας και αποφυγής επικάλυψης αρμοδιοτήτων,
- αξιοποίησης περιορισμένων υποδομών με ασφάλεια και συνέπεια.

2.Λιμένας Βαρκελώνης (Ισπανία)

Ο λιμένας της Βαρκελώνης εφαρμόζει μοντέλο αποκλειστικής ανάθεσης, μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας, για τη συλλογή αποβλήτων. Η επιλογή στηρίζεται:

- στην αυξημένη κίνηση επιβατών και φορτίων,
- στην ανάγκη περιβαλλοντικής προστασίας με σταθερές προδιαγραφές,
- στη βελτιστοποίηση της ποιότητας και της βιωσιμότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

3. Λιμένας Πειραιά (Ελλάδα)

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) εφαρμόζει περιορισμό παρόχων ανά γεωγραφική ενότητα του λιμένα για κρίσιμες υπηρεσίες, όπως η διαχείριση αποβλήτων. Η επιλογή των παρόχων γίνεται μέσω δημόσιων διαγωνισμών με κριτήρια:

- την τεχνική επάρκεια και επιχειρησιακή αξιοπιστία,
- τη γεωγραφική διασπορά και εξυπηρέτηση,
- τη συμμόρφωση με πρότυπα ασφαλείας και ποιότητας.

Συμπεράσματα από την ευρωπαϊκή πρακτική

Οι παραπάνω περιπτώσεις αποδεικνύουν ότι ο περιορισμός παρόχων:

- δεν είναι εξαίρεση, αλλά καθιερωμένος μηχανισμός σε λιμένες με υψηλές απαιτήσεις λειτουργικής συνοχής,
- ενισχύει την επιχειρησιακή συνέχεια, την ασφάλεια και την ιχνηλασιμότητα,
- προάγει την περιβαλλοντική προστασία και τη διοικητική υπευθυνότητα, ιδίως όταν εφαρμόζεται με διαφανείς και τεκμηριωμένες διαδικασίες επιλογής.

Η. Καταληκτική Εκτίμηση και Πρόταση

Από το σύνολο των ανωτέρω στοιχείων και αναλύσεων προκύπτει με σαφήνεια ότι συντρέχουν όλες οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την εφαρμογή καθεστώτος περιορισμένου αριθμού παρόχων όσον αφορά τη λιμενική υπηρεσία παραλαβής και διαχείρισης υγρών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων στον Λιμένα Πάτρας, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού (ΕΕ)2017/352.

Ειδικότερα, βάσει:

- των απαιτήσεων του εγκεκριμένου Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων του Ο.Λ.Π.Α.Ε.,
- και των ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων αφίξεων πλοίων και όγκων παραδιδόμενων αποβλήτων,

προκύπτει ότι η συμμετοχή πλειόνων παρόχων δεν είναι τεχνικά και οικονομικά βιώσιμη. Το υψηλό επενδυτικό κόστος για την πλήρη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές περιβαλλοντικής ασφάλειας και λειτουργικής επάρκειας, σε συνδυασμό με τις ανάγκες

συνεχούς και καθολικής εξυπηρέτησης, περιορίζουν δραστικά τη δυνατότητα διαμοιρασμού της υπηρεσίας σε περισσότερους παρόχους. Η ανάγκη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της πρόσφατα εκδοθείσας Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ), και ειδικότερα με την πρόβλεψη υποχρεωτικής χρήσης σκαφών διπλού τοιχώματος για τη συλλογή και αποθήκευση πετρελαιοειδών αποβλήτων, επιτείνει περαιτέρω το κόστος συμμόρφωσης και ενισχύει την ανάγκη για περιορισμό του αριθμού των παρόχων. Επιπλέον, συνεκτιμώνται η εμπειρία που έχει αποκομίσει ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. από τη διαγωνιστική διαδικασία για την παροχή των σχετικών υπηρεσιών, καθώς και τα ευρήματα της μελέτης της εταιρείας MARNET Α.Τ.Ε. (2023) για λογαριασμό της ΕΛΙΜΕ, από τα οποία προκύπτει ότι το υφιστάμενο καθεστώς περιορισμένου αριθμού παρόχων στον Λιμένα Πάτρας είναι συμβατό με τις λειτουργικές και περιβαλλοντικές ιδιαιτερότητές του και δεν συντρέχουν νεότερα δεδομένα που να επιβάλλουν ριζική μεταβολή της βασικής επιλογής οργάνωσης της εν λόγω υπηρεσίας.

Κατόπιν των ανωτέρω, **προτείνεται η διατήρηση και επικαιροποίηση** του καθεστώτος περιορισμένου αριθμού παρόχων της λιμενικής υπηρεσίας παραλαβής και διαχείρισης υγρών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352. Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., για τους λόγους που αναφέρονται ανωτέρω, προτείνει ο αριθμός των παρόχων να παραμείνει περιορισμένος σε έναν (1) πάροχο για την εν θέματι λιμενική υπηρεσία.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ. & Δ/ΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Γ. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ