
Ο απολογισμός του έργου της ΔΑΛ. Η τοποθέτηση του διοικητή της, Δημοσθένη Μπακόπουλου

2019/08/07 12:00 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τον απολογισμό του έργου της ΔΑΛ έκανε ο διοικητής της, Δημοσθένης Μπακόπουλος, στην χθεσινή ενημερωτική εκδήλωση, με θέμα «Απολογισμός δύο χρόνων ΔΑΛ και προτάσεις μεταρρύθμισης του Συστήματος Λιμενικής Διακυβέρνησης».

Στην ομιλία του, ο κ. Μπακόπουλος αναφέρεται στην ανάγκη διατήρησης της λειτουργίας της ΔΑΛ, σημειώνοντας, μεταξύ άλλων, ότι “η ΔΑΛ είναι αυτή που ανακάλυψε σχεδόν 70 ναυάγια και σχεδόν 130 ύποπτα ως επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία μέσα στο λιμάνι του Πειραιά”.

Ακολουθεί το πλήρες κείμενο της ομιλίας του:

Κυρίες και Κύριοι,

Καταρχάς οφείλω να σας ευχαριστήσω για τη συμμετοχή σας για μια ακόμα φορά σε ενημερωτική εκδήλωση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΔΑΛ).

Η Δημόσια Αρχή Λιμένων γεννήθηκε κατά τη διάρκεια μιας δημιουργικής διαπραγμάτευσης με τους θεσμούς, η οποία έλαβε χώρα την Άνοιξη του 2016 στα γραφεία του ΤΑΙΠΕΔ.

Το προϊόν της ανωτέρω διαπραγμάτευσης δημιούργησε τόσο ισχυρή πεποίθηση ότι μπορεί να συμβάλει στον εκσυγχρονισμό του συστήματος της διακυβέρνησης του ελληνικού λιμενικού συστήματος, ώστε η ίδρυση, στελέχωση και λειτουργία της Δημόσιας Αρχής Λιμένων αποτέλεσε προαπαιτούμενο για την ολοκλήρωση του ελληνικού χρηματοδοτικού προγράμματος.

Οφείλω να ομολογήσω ότι σχεδόν από τη πρώτη εβδομάδα ανάληψης των καθηκόντων μου δεχόμουν “παραινέσεις” να μην ταραξω το σύστημα, διότι πολλοί και διάφοροι εκπρόσωποι συμφερόντων θα έκλειναν τη Δημόσια Αρχή Λιμένων.

Είμαι ευτυχής, **διότι για χρονικό διάστημα 28 μηνών δεν συνεμορφώθην με τις υποδείξεις.**

Είμαι υπερήφανος, γιατί σε αυτό το δύσκολο δρόμο μεταρρύθμισης του ελληνικού

συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης βρήκα συνοδοιπόρους τους 17 εργαζόμενους της ΔΑΛ, οι οποίοι δεν βρέθηκαν στην Αρχή από κάποιο κανονιστικό σύστημα κατανομής εργαζομένων, αλλά επειδή το θέλησαν και υπέβαλαν αίτηση απόσπασης.

Σε αυτούς τους εργαζόμενους οφείλω ένα τεράστιο ευχαριστώ και διαχρονική ευγνωμοσύνη για την υποστήριξη και την αποτελεσματικότητά τους.

Βασικό χαρακτηριστικό της λειτουργίας αρχικά των λιμενικών ταμείων και στη συνέχεια [στα τέλη της δεκαετίας 1990] των οργανισμών λιμένων ήταν η σύμπτωση στον ίδιο φορέα αρμοδιοτήτων αφενός εποπτικής και διαχειριστικής αρμοδιότητας, δηλαδή αρμοδιοτήτων δημοσίου συμφέροντος, αφετέρου παροχής λιμενικών υπηρεσιών, δηλαδή εμπορικών δραστηριοτήτων.

Το εθνικό λιμενικό σύστημα συμπεριλαμβάνει 16 Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος και 12 εξ αυτών διοικούνται από ανώνυμες εμπορικές εταιρείες που ελέγχονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

Βασικός σκοπός των ανωτέρω κρατικών ανωνύμων εταιρειών ήταν αφενός η άσκηση των εποπτικών αρμοδιοτήτων μιας λιμενικής αρχής, αφετέρου η εμπορική αξιοποίηση των λιμένων σύμφωνα με συμβάσεις παραχώρησης που είχε συνάψει το Ελληνικό Δημόσιο με κάθε μία από τις προαναφερόμενες ανώνυμες εταιρείες του.

Υπό το ανωτέρω καθεστώς, ήταν πρόδηλη η σύμπτωση αρμοδιοτήτων διαφορετικής φύσης και ποιότητας, ενίοτε και εξ ορισμού συγκρουόμενων, στο ίδιο πρόσωπο και στις περισσότερες περιπτώσεις και στο ίδιο όργανο διοίκησης.

Η σύγχυση αυτή ήταν γλαφυρή στην περίπτωση των νομικών εκείνων προσώπων (Οργανισμών Λιμένος ή Λιμενικών Ταμείων) που ενεργούσαν ταυτόχρονα τόσο ως φορείς εποπτικής και διαχειριστικής αρμοδιότητας, δηλαδή ασκούσαν εξουσίες δημοσιογενούς φύσης, όσο και ως πάροχοι των λιμενικών υπηρεσιών, δηλαδή ως φορείς της ιδιωτικής οικονομίας. Επομένως, η εποπτική αρμοδιότητα προσέκρουε σε μεγάλο βαθμό στην ταύτιση ελέγχοντος και ελεγχομένου.

Ήδη κατά την έναρξη της διαδικασίας αξιοποίησης των ελληνικών λιμένων με το σύστημα της πώλησης μετοχών, ανέκυψε η ανάγκη αναμόρφωσης του συστήματος εποπτείας του ελληνικού λιμενικού συστήματος.

Για το λόγο αυτό, ακόμα και τα αρχικά σχέδια των νέων συμβάσεων παραχώρησης, που απαιτούσαν οι ιδιωτικοποιήσεις και συντάχθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ, κατοχύρωναν το δικαίωμα του Ελληνικού Δημοσίου να ιδρύσει Αρχές Λιμένα (port authorities) για κάθε ένα από τα υπό ιδιωτικοποίηση λιμάνια.

Οι λόγοι, που καθιστούσαν ήδη από τα πρώτα στάδια της ιδιωτικοποίησης αναγκαία την εξασφάλιση του δικαιώματος του Ελληνικού Δημοσίου να ιδρύσει Αρχές Λιμένα

(port authorities), συνοψίζονται στα εξής:

*αυξημένος κίνδυνος απορρύθμισης της λιμενικής λειτουργίας, με αισθητή υποχώρηση του ρόλου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ιδίως σε ζητήματα ασφάλειας κατά την παραγωγή του λιμενικού προϊόντος.

*σε μοντέλα πώλησης μετοχών έχουν σημειωθεί περιπτώσεις μεταστροφής του δημόσιου μονοπώλιου σε ιδιωτικό μονοπώλιο, οπότε πλέον η αγορά δεν είναι ανοιχτή στον ανταγωνισμό με επιζήμια αποτελέσματα τόσο για το λιμένα, όσο και για την εθνική οικονομία

*κίνδυνος δημιουργίας αποκλειστικών terminal όπου ο παραχωρησιούχος δίνει προτεραιότητα σε συμφέροντα συγκεκριμένων εταιρειών μεροληπτώντας σε βάρος των υπόλοιπων χρηστών.

Συνοψίζοντας, μετά την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης είναι αναγκαίο να υφίσταται ο κατάλληλος μηχανισμός για τη μεγιστοποίηση του κοινωνικού οφέλους από τη λειτουργία του λιμανιού, αλλά και την ορθολογική άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας μέσα σε ένα σαφές πλαίσιο.

Αποτελεί πράγματι ευρωπαϊκό κεκτημένο ότι το καταλληλότερο μέσο για την εξυπηρέτηση των προαναφερόμενων στόχων είναι η κατοχύρωση των κανονιστικών ρυθμιστικών λειτουργιών μιας δημόσιας αρχής λιμένα.

Στην πραγματικότητα και με βάση τα παραπάνω η ίδρυση μιας δημόσιας αρχής λιμένων με σκοπό την άσκηση δημόσιας εξουσίας επί αυτών σε πλείστα θέματα αποτελεί το αναγκαίο προαπαιτούμενο κάθε μοντέλου ιδιωτικοποίησης. Εάν κάτι τέτοιο δε συμβεί, τότε είναι ορατός ο κίνδυνος το κράτος να μην έχει καμία συμμετοχή στις λιμενικές δραστηριότητες και να απέχει από κάθε διαδικασία επίβλεψης.

Σημαντικό βήμα για την αποσαφήνιση του θεσμικού πλαισίου εποπτείας της δραστηριότητας των ιδιωτικοποιημένων οργανισμών λιμένων υπήρξε ο Νόμος 4336/2015, στον οποίο προβλέφθηκε ρητά η υποχρέωση της κυβέρνησης να καθορίσει τις αρμοδιότητες τόσο της ΡΑΛ, όσο και των κατά τόπους αρμόδιων λιμενικών αρχών (port authorities).

Με τα άρθρα 127 επ. ν. 4389/2016 το σύστημα εποπτείας του εθνικού λιμενικού συστήματος προσαρμόστηκε στο ευρωπαϊκό κεκτημένο, με γνώμονα η ιδιωτικοποίηση των ελληνικών λιμένων να μην αποτελέσει απλά μνημονιακή υποχρέωση, αλλά αποτελεσματικό εργαλείο ανάπτυξης της παραγωγικότητας των λιμανιών. Για το λόγο αυτό, η ΔΑΛ αποτελεί αρχή φιλική προς τις ιδιωτικοποιήσεις, τις οποίες έχει καταστατικό σκοπό να συνδράμει.

Είναι πράγματι γεγονός ότι τα μοναδικά χαρακτηριστικά των λιμένων, οι ειδικές συνθήκες που επικρατούν και οι τοπικές ιδιαιτερότητες, αλλά και το γεγονός ότι οι σχέσεις μεταξύ των εμπλεκομένων στη λιμενική και τη μεταφορική βιομηχανία διαμορφώνονται και αναπτύσσονται σε μεγάλο βαθμό σε τοπικό επίπεδο, αναδεικνύουν τη σημασία της τοπικής διάστασης και της τοπικής γνώσης, καθιστούν αναγκαία την τοπική αναφορά και επιβάλλουν την τοπική παρουσία στην οργάνωση και την άσκηση της δημόσιας εξουσίας.

Ωστόσο, σε μια περίοδο ύφεσης η επιλογή πολυπρόσωπων διοικητικών συμβουλίων ανά λιμένα (πρακτική η οποία δυστυχώς συνεχίζεται στους ελληνικούς λιμένες εκτός από τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη) δεν αποτελεί κατάλληλη επιλογή, ενώ σε κάθε περίπτωση πρόκειται για μοντέλο διοίκησης το οποίο διατηρεί το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αποκομμένο από το φυσικό χώρο δράσης του, ήτοι τους ελληνικούς λιμένες.

Για το λόγο αυτό με το ν. 4389/2016 συγκροτήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μια κεντρική δομή με επιτελικές αρμοδιότητες (διαχείριση πόρων και ανθρώπινου δυναμικού, εκπόνηση ετήσιου σχεδίου δράσης, σύνταξη ετήσιας απολογιστικής έκθεσης, σύνταξη κανονισμού λειτουργίας, συντονισμός των περιφερειακών γραφείων) εποπτευόμενη από τον Υπουργό, με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, η οποία της επιτρέπει να παρακολουθεί ευέλικτα τη δυναμική καθημερινότητα των λιμένων.

Παράλληλα, συγκροτήθηκαν Περιφερειακά Γραφεία στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, προκειμένου οι διοικητικές αρμοδιότητες να συνεχίσουν να ασκούνται “μέσα” στο λιμάνι.

Για τη συγκρότηση της ΔΑΛ ακολουθήθηκε το αποκεντρωτικό σύστημα οργάνωσης και διοίκησης. Πλεονεκτήματα του αποκεντρωτικού συστήματος είναι η ταχύτητα της λήψης αποφάσεων, λόγω της ύπαρξης δυο (2) μόνο επιπέδων διοίκησης ανάμεσα στα συμβαίνοντα μέσα στο λιμάνι και στο όργανο λήψης απόφασης (ενδεικτικά αναφέρεται ότι στις συνήθεις επιτελικές δομές του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής παρατηρούνται ακόμα και 7 επίπεδα διοίκησης ανάμεσα στο λιμάνι και το όργανο λήψης απόφασης), η απαλλαγή από το φόρτο των υποθέσεων με τις οποίες απασχολούνται οι κεντρικές αρχές και η λήψη αποφάσεων στο ίδιο επίπεδο, όπου δημιουργούνται τα προβλήματα.

Ταυτόχρονα με την ίδρυση περιφερειακών γραφείων διασφαλίστηκε η λήψη αποφάσεων σε τοπικό επίπεδο με εφαρμογή της αρχής: ομοιομορφία στη δράση, διαφορετικότητα στις αποφάσεις. Σημειώνεται ότι η επιλογή του αποκεντρωτικού συστήματος οργάνωσης απορρέει από το άρθρο 101 § 1 Σ, όπου ορίζεται ότι «Η διοίκηση του Κράτους οργανώνεται σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σύστημα».

Με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται για πρώτη φορά ένα πρωτοποριακό σύστημα εποπτείας του ελληνικού λιμενικού συστήματος, όπου όλοι θα έχουν τον ίδιο σκοπό (την άσκηση κανονιστικής υφής αρμοδιότητας στους λιμένες), τόσο ξεχωριστά ο καθένας, όσο και σαν μέλη μιας αποκεντρωμένης διοικητικής μονάδας, υπό την εποπτεία πάντοτε του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Υπό το προαναφερόμενο θεσμικό πλαίσιο η ίδρυση και λειτουργία της ΔΑΛ, επιτρέπει στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τη χάραξη ενιαίας λιμενικής πολιτικής, χωρίς κατακερματισμούς.

Τα πεπραγμένα της ΔΑΛ δεν είναι μόνο πολλά, αλλά και ιδιαίτερα σημαντικά.

Η ΔΑΛ είναι κάθε μέρα μέσα στο λιμάνι του Πειραιά και έχει πραγματική, αλλά και ρεαλιστική άποψη όσων συμβαίνουν σε αυτό.

Η ΔΑΛ είναι αυτή που ανακάλυψε σχεδόν 70 ναυάγια και σχεδόν 130 ύποπτα ως επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία μέσα στο λιμάνι του Πειραιά.

Η ΔΑΛ είναι αυτή που ήδη από την Άνοιξη 2017 αρνήθηκε να πληρώσει 1,5 εκατ. ΕΥΡΩ για μια μόνο από τις ανεγκύσεις αυτές και αυτή τη στιγμή υλοποιεί 64 ανεγκύσεις – πρόκειται για το μεγαλύτερο project ναυαγιαίρέσεων στην Ευρώπη – με κόστος για το φορολογούμενο μόλις ένα (1) λεπτό του ΕΥΡΩ.

Η ΔΑΛ είναι αυτή που κατέγραψε πρώτη το καλοκαίρι 2017 σε δομημένα ερωτηματολόγια σειρά δυσλειτουργιών των ελληνικών τουριστικών λιμένων, τροφοδοτώντας τα δεδομένα στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (ΓΓΛΠΝΕ) για τις δικές της κατά νόμω ενέργειες.

Η ΔΑΛ είναι η πρώτη και μόνη υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που εισηγήθηκε εγγράφως η ανέλκυση του ναυαγίου ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II να υλοποιηθεί ως μέτρο αντιρύπανσης και να χρηματοδοτηθεί από το αντίστοιχο ασφαλιστήριο. Χωρίς την επιμονή της ΔΑΛ σε αυτή την ορθή άποψη, ίσως ακόμα το Γαλάζιο Ταμείο να πλήρωνε σημαντικά ποσά για μέτρα αντιρύπανσης ενός ναυαγίου που δεν θα ανελκυόταν ποτέ, όπως έγινε και στο πρόσφατο παρελθόν.

Η ΔΑΛ είναι αυτή που υπερασπίστηκε το άνοιγμα της αγοράς των αποβλήτων ναυαγιαίρεσης, υλοποιώντας υπουργικές αποφάσεις που κάποιοι επέμεναν να μην

εφαρμόζουν. Σήμερα, η επιλογή της αυτή έχει δικαιωθεί από τα Δικαστήρια αμετάκλητα.

Η ΔΑΛ είναι η πρώτη υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που κατέγραψε την άγνοια δεκάδων φορέων του Πειραιά για το master plan της ΟΛΠ ΑΕ. Περαιτέρω, η ΔΑΛ, αποδεικνύοντας τον φιλο - αναπτυξιακό χαρακτήρα της, διαπίστωσε δημόσια ήδη από το Μάρτιο 2018 τη θετική γνώμη της για το master plan, αλλά και συγκεκριμένα σημεία της περιβαλλοντικής, χωροταξικής και αρχαιολογικής νομοθεσίας, που εάν είχαν εγκαίρως ληφθεί υπόψιν το master plan της ΟΛΠ ΑΕ θα είχε εγκριθεί και η υλοποίηση των επενδύσεων θα είχε σαφώς επιταχυνθεί.

Η ΔΑΛ είναι η πρώτη και μόνη υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που ανταποκρίθηκε σε αίτημα του Δήμου Περάματος και ολοκλήρωσε τη διαδικασία απομάκρυνσης από το λιμένα Αλιέων Περάματος τριών δεξαμενόπλοιων, τα οποία παρέμεναν για πολλά χρόνια έμφορτα πετρελαιοειδών λίγα μόνο μέτρα από παιδικές χαρές και σπίτια.

Η ΔΑΛ είναι η υπηρεσία, η οποία αποφάσισε πρώτη να εφαρμόσει στους λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης τη διαδικασία γνωστοποίησης του ν. 4442/2016 (αντί της προϊσχύουσας διαδικασίας του διοικητικού φακέλου), με αποτέλεσμα την επιτάχυνση της λειτουργίας των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα Πειραιά προς όφελος του παραχωρησιούχου, αλλά και της προσπάθειας καταπολέμησης του παρα-εμπορίου.

Η ΔΑΛ είναι η υπηρεσία, η οποία κατέγραψε συστηματικά σημαντικές αποκλίσεις από την κείμενη νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων σε ικανό αριθμό οργανισμό λιμένων και προέβη σε όλες τις νόμιμες ενέργειες για την αποκατάσταση της νομιμότητας.

Η ΔΑΛ είναι η υπηρεσία, η οποία κατήγγειλε τεκμηριωμένα ότι υπάρχει περίπτωση εργολάβου λιμενικών έργων, επί του οποίου φέρονται να ασκούν εποπτεία εξ αγχιστείας συγγενείς του.

Η ΔΑΛ είναι η υπηρεσία, που κατήρτισε προγραμματική σύμβαση με το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, με αντικείμενο κάθε τεχνικό θέμα αναφορικά με τη λειτουργία του λιμένα Πειραιά.

Η ΔΑΛ αποτέλεσε την μόνη υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που ασχολήθηκε συστηματικά με την ενίσχυση της συνεργασίας του ΕΒΕΠ με τον αντίστοιχο φορέα του Μαυροβουνίου, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της παραλιμενίας επιχειρηματικότητας.

Η ΔΑΛ φρόντισε ήδη από το Νοέμβριο 2018 να διεξαγάγει δημόσια διαβούλευση για τις επιπτώσεις των υποχρεωτικών επενδύσεων στη ΝΑΖΩ Περάματος στους όρους πρόσβασης σε αυτήν, ενημερώνοντας εγκαίρως τους καθ' ύλην αρμόδιους για την

επείγουσα ανάγκη επικαιροποίησης του ν. 3551/2007.

Η ΔΑΛ εισηγήθηκε νομοθετικές ρυθμίσεις αναφορικά με τον εκσυγχρονισμό του ν. 2881/2001, την αξιοποίηση των ελληνικών λιμένων με το σύστημα των χρονοθυρίδων και την κύρωση της ΔΣΕ 137 και ΔΣΕ 152, προκειμένου να προστατευθούν επαρκώς τα εργασιακά δικαιώματα των υπεργολαβικών λιμενεργατών.

Η ΔΑΛ συνεργάστηκε στενά και έγκαιρα με ΕΝΠΕ και ΚΕΔΕ για τη λειτουργία λιμένων αρμοδιότητάς τους.

Η ΔΑΛ στάθηκε στο πλευρό των εργαζομένων του ΟΛΘ, όταν ευφάνταστες νομικές ερμηνείες επιδίωξαν να ακυρώσουν στην πράξη πορίσματα του ΣΕΠΕ.

Η ΔΑΛ ζήτησε από την Εισαγγελία του Αρείου Πάγου να μην κλείσει το ποινικό σκέλος της υπόθεσης του SEA DIAMOND, αίτημα το οποίο έγινε δεκτό.

Η ΔΑΛ κατέγραψε σχολαστικά τους φωτογραφικούς όρους των προκηρύξεων ανάδειξης αναδόχων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και υπερασπίστηκε με σθένος και επώνυμα τις απόψεις της ακόμα και στη Βουλή.

Η ΔΑΛ ανέδειξε το ζήτημα των επιζήμιων για τα λιμάνια όρων των συμβάσεων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία, αλλά και το γεγονός ότι στις αρμόδιες για την εποπτεία των αναδόχων οργανικές μονάδες των λιμανιών δεν υπηρετούσε δικό τους προσωπικό, αλλά προσωπικό των αναδόχων, με αποτέλεσμα τελικά οι ανάδοχοι να εποπτεύουν τους εαυτούς τους και μάλιστα επ' αμοιβή.

Η ΔΑΛ είναι η υπηρεσία που ανέδειξε το πρόβλημα της σημαντικής ζημίας που υπέστη το NAT από την εφαρμογή του ν. 2881/2001.

Η ΔΑΛ, παραμονή Πρωτοχρονιάς 2018, έπεισε Ρ & Ι Club να αναλάβει οικειοθελώς την απομάκρυνση ναυαγίου από τη Μύκονο και πέτυχε η νόμιμη τελική του διάθεση να γίνει στην Ελλάδα και ΟΧΙ στην Τουρκία.

Η ΔΑΛ ανέλκυσε το ναυάγιο CORFU ISLAND δωρεάν, εξοικονομώντας 1,5 εκατ. ΕΥΡΩ, και μερίμνησε η νόμιμη τελική του διάθεση να γίνει στην Ελλάδα και ΟΧΙ στην Τουρκία.

Η ΔΑΛ πήγε κόντρα σε μονοπώλια με ονοματεπώνυμο και διαμόρφωσε διοικητική διαδικασία έκδοσης διοικητικής άδειας παραλαβής αποβλήτων επισκευής, πετυχαίνοντας ακόμα και υποπενταπλασιασμό του κόστους υπέρ των συνεργείων της ΝΑΖΩ, συμμορφούμενη με υπουργικές αποφάσεις του έτους 2016, τις οποίες κάποιои επέμεναν να μην εφαρμόζουν.

Η ΔΑΛ ανέδειξε το πρόβλημα των ρυπασμένων και επικίνδυνων βυθοκορημάτων του λιμένα Πειραιά.

Η ΔΑΛ προχώρησε σε τεχνικό διάλογο για την ανάπτυξη ONE STOP SOFTWARE, το οποίο θα επιτρέπει την αμφίδρομη επικοινωνία των πλοίων με ευρύ φάσμα ειδικοτήτων ακόμα και 48 ώρες πριν την άφιξή τους στον Πειραιά.

Η ΔΑΛ εκπόνησε ολοκληρωμένη μελέτη για την επιμόρφωση των εργαζομένων στη λιμενική ζώνη και ήδη διεξάγει τεχνικό διάλογο για την προκήρυξη του αντίστοιχου διαγωνισμού.

Η ΔΑΛ προχώρησε ακόμα και στην υποβολή ολοκληρωμένων ερευνητικών προτάσεων σε θέματα λειτουργίας των λιμένων.

Κυρίες και Κύριοι,

Για το έτος 2020, η ΔΑΛ έχει εκπονήσει τους βασικούς άξονες των προτεραιοτήτων της ως εξής:

Ολοκλήρωση του προγράμματος των 64 ανελκύσεων στην περιοχή Τύμβου Σαλαμίνας μέχρι την Άνοιξη 2020

Θέση σε λειτουργία του ONE STOP SOFTWARE της ΔΑΛ μέχρι την Άνοιξη 2020

Διενέργεια αυτοψιών στους λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με ΤΕΕ για την καταγραφή πολεοδομικών/τεχνικών θεμάτων

Διενέργεια αυτοψιών για την καταγραφή και αναφορά στις αρμόδιες Αρχές περιστατικών παρα-εμπορίου, τα οποία σχετίζονται με τις εκδιδόμενες από τη ΔΑΛ άδειες ΚΥΕ

Ανάρτηση στην ιστοσελίδα της Αρχής πορισμάτων βιβλιογραφικής έρευνας για 70 ναυάγια ιστορικού ενδιαφέροντος σταδιακά μέχρι την Άνοιξη 2020

Ανάδειξη μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας αναδόχου για την υλοποίηση προγράμματος επιμόρφωσης εργαζόμενων στους λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Η διαγωνιστική διαδικασία θα ξεκινήσει το 2019.

Σύνταξη ολοκληρωμένου πορίσματος ελέγχου για τα πιστοποιητικά νόμιμης τελικής διάθεσης των ελληνικών λιμένων μέχρι την Άνοιξη 2020

Ανάδειξη μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας πιστοποιημένου εργαστηρίου ελέγχου των αποβλήτων επισκευής που παράγονται στη ΝΑ.ΖΩ Περάματος μέχρι τον Οκτώβριο 2019

Ανάδειξη μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας πιστοποιημένου εργαστηρίου ελέγχου της ποιότητας των υδάτων λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης μέχρι τον Οκτώβριο 2019

Συγκρότηση Παρατηρητηρίου Διαφάνειας με σκοπό τη συνεχή ενημέρωση της Πολιτικής Ηγεσίας για διαχειριστικά ζητήματα των ελληνικών λιμένων εντός Αυγούστου 2019

Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση και αξιολόγηση προτάσεων συμμετοχής της ΔΑΛ σε ερευνητικά προγράμματα εντός Αυγούστου 2019

Γνώμονας λειτουργίας της ΔΑΛ υπήρξε μόνο το δημόσιο συμφέρον και η εναρμόνιση της λειτουργίας του λιμένα Πειραιά με τα σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Μετά από 28 μήνες θητείας στη θέση του Διοικητή της Αρχής, οφείλω να επισημάνω σημαντικές αντιφάσεις στην αντιμετώπισή της από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Η ΔΑΛ χωρίς προφανή αιτιολογία :

- δε συμμετέχει στην ΕΣΑΛ
- δε λαμβάνει γνώση των περιοδικών εκθέσεων του Ανεξάρτητου Μηχανικού
- δεν επελέγη ως forum λειτουργίας του Συμβουλίου Χρηστών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης.

Περαιτέρω, αν και τα μειονεκτήματα του λιμανιού - ΔΕΚΟ αποτυπώθηκαν με ακρίβεια στην αιτιολογική έκθεση του ν. 4389/2016, ο ν. 4597/2019, όχι μόνο δεν προχώρησε στην εμβάθυνση του ευρωπαϊκού κεκτημένου της Αρχής Λιμένα, αλλά και διατήρησε ρητά το δυσλειτουργικό και παρωχημένο μοντέλο του λιμανιού - ΔΕΚΟ, προβλέποντας στο α. 7 τη δυνατότητα του λιμανιού - ΔΕΚΟ να παραμείνει πάροχος υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, τις οποίες δεν είναι βέβαιο ότι σε όλες τις περιπτώσεις μπορεί να παράσχει με ίδια μέσα και εξοπλισμό, και δημιουργώντας τουλάχιστον σοβαρά ερωτηματικά για τη λογιστική επίπτωση, που θα επιφέρει στους ισοσκελισμένους ισολογισμούς των Οργανισμών Λιμένων, η αντικατάσταση του κύκλου εργασιών της υπο-παραχωρούμενης δραστηριότητας με αντισταθμιστικό / ανταποδοτικό τέλος.

Με βάση τα παραπάνω έχει πλέον έρθει η ώρα το ελληνικό σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης να προσαρμοστεί στην ευρωπαϊκή πραγματικότητα.

Η ΓΓΛΠΝΕ είναι ο αναγκαίος φορέας παραγωγής λιμενικής πολιτικής. Η κατάρτιση της εθνικής λιμενικής πολιτικής, η έγκριση των master plan πριν την αξιοποίηση των λιμανιών από ιδιώτες, η έγκαιρη έγκριση αναγκαίων θεσμικών κειμένων (πχ σχέδια

διαχείρισης αποβλήτων) αποτελούν απαραίτητα εργαλεία παραγωγής λιμενικής πολιτικής.

Ωστόσο, δύσκολα μπορεί κανείς να φανταστεί τα στελέχη μιας τέτοιας επιτελικής δομής να ασχολούνται με καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, να παρακολουθούν τη διακίνηση στερεών αποβλήτων μέσα στο λιμάνι, να εποπτεύουν τις διαγραμμίσεις και να συντονίζουν ανελκύσεις στον Τύμβο Σαλαμίνας.

Το ΛΣ - ΕΛΑΚΤ αποτελεί τον αναφαίρετο φορέα αστυνόμευσης, ο οποίος, μέσα από μια δημιουργική διαδικασία αποφόρτισης από τα μη αστυνομικά καθήκοντα του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου της Χούντας, μπορεί και πρέπει να συντελέσει στην ασφαλή λειτουργία των λιμανιών.

Ο φορέας διαχείρισης του λιμένα είναι υπεύθυνος για την εμπορική του εκμετάλλευση και είναι αναγκαίο να αφεθεί απερίσπαστος να την αναπτύξει αποτελεσματικά.

Η Δημόσια Αρχή Λιμένων (Port Authority) εγγυάται ότι οι διοικητικές αρμοδιότητες, που είναι αναγκαίες για την ομαλή λειτουργία κάθε λιμένα, ασκούνται μέσα στον ίδιο το λιμένα με ταχεία διαδικασία λήψης απόφασης και υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Είναι πραγματικά δύσκολο να φανταστεί κανείς με ποιόν τρόπο θα αντιμετωπιστούν ζητήματα ομαλής λειτουργίας των ιδιωτικοποιημένων λιμένων χωρίς το ευρωπαϊκό κεκτημένο ενός Port Authority σε ρόλο θεματοφύλακα της νομιμότητας.

Με αυτές τις σκέψεις, πιστεύω ότι το έργο, το οποίο επιτέλεσε η ΔΑΛ τους τελευταίους 28 μήνες, αποτελεί γερή βάση και σημαντική κληρονομιά για το μέλλον της.

Όπως συνηθίζω να λέω “γνωρίζουμε ποιες δουλειές χαλάμε”. Τα συμφέροντα με ονοματεπώνυμο μας έχουν προειδοποιήσει επανειλημμένως.

Τα γνωρίζουμε και μας γνωρίζουν καλά. Ωστόσο, μετά από κάθε τέτοια προειδοποίηση δεν μπορούσα παρά να θυμάμαι τους στίχους του Οδυσσέα Ιωάννου “Να αφήνεις τη στεριά / πάνω στο νερό δεμένος / και να φτάνεις πιο μακριά / απ’ αυτό που ‘σαι φτιαγμένος”. Εάν ο πήχυς δεν έμπαινε ψηλά, τότε ελάχιστα από τα πεπραγμένα των τελευταίων 28 μηνών θα είχαν νόημα.

Ευχαριστώ.