



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ
REGULATORY AUTHORITY FOR PORTS**

Γρ. Λαμπράκη 150, 18535 Πειραιάς
Τηλ.: 210- 4191966 Fax: 210-4191888
e-mail : info@raports.gr

**ΑΠΟΦΑΣΗ 186/2020
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 73^η**

ΘΕΜΑ 5^ο: Αναφορά - Καταγγελία του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων Περάματος σχετικά με σχεδιαζόμενη από την Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε δημιουργία ναυπηγείου

Την 18^η Σεπτεμβρίου 2020, ημέρα Παρασκευή, ώρα 14:00, τα Μέλη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.) συνήλθαν στην 73^η Συνεδρίασή τους, μέσω τηλεδιάσκεψης και φυσικής παρουσίας ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της Παναγιώτη – Ιάσωνα Αγγελόπουλου, προκειμένου να συζητήσουν και να λάβουν απόφαση επί των θεμάτων της Ημερησίας Διατάξεως.

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

1. Αγγελόπουλος Παναγιώτης – Ιάσων	Πρόεδρος
2. Τορουνίδης Αθανάσιος	Αντιπρόεδρος
3. Κουφός Παναγιώτης	Εισηγητής
3. Μπίτας Δημήτριος	Εισηγητής
4. Χλωμούδης Κωνσταντίνος	Μέλος
5. Γρίνος Σπυρίδων	Μέλος
6. Γεωργίου Βασίλειος	Μέλος
7. Κουμπάρακης Γεώργιος	Μέλος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

1. Βελουδογιάννη Ελένη	Μέλος
------------------------	-------

Χρέη γραμματέως εκτελεί η Ανθυποπλοίαρχος Λ.Σ. Τσιουπλή Σοφία.

Στην αρχή της συζητήσεως ο Πρόεδρος ανέφερε ότι η παρούσα εισήγηση αφορά στην εξέταση αναφοράς του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων Περάματος (εφεξής: Σ.Ι.Ν.Π). Συγκεκριμένα την από 30/07/2018 Αναφορά – Καταγγελία του ανωτέρω συνδέσμου, κατέστη ενήμερη η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (εφεξής: Ρ.Α.Λ) σχετικά με τη σχεδιαζόμενη από την Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε (εφεξής: Ο.Λ.Π Α.Ε) διεύρυνση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων της με τη δημιουργία Ναυπηγείου στον όρμο Δραπετσώνας. Σύμφωνα με όσα υποστηρίζει στην αναφορά του ο Σ.Ι.Ν.Π το ενδεχόμενο δημιουργίας νέου ναυπηγείου θα λειτουργήσει ανταγωνιστικά με τις επιχειρήσεις που εκπροσωπεί, ενώ δεν προβλέπεται από τη την από 24 Ιουνίου 2016 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ (εφεξής Σ.Π.2016).

Ταυτόχρονα, η Αρχή έχει καταστεί αποδέκτης αναφορών με αντικείμενο την αίτηση έγκρισης χορήγησης Άδειας Εγκατάστασης και Λειτουργίας Ναυπηγείου της Ο.Λ.Π. στο Πέραμα. Κατόπιν των ανωτέρω η Ρ.Α.Λ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, προέβη στη διερεύνηση των ανωτέρω αναφορών.

Στη συνέχεια, έδωσε το λόγο στον αρμόδιο Εισηγητή, κ. Δημήτριο Μπίτα, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την από 16^{ης} Σεπτεμβρίου 2020 Εισήγησή του. Ακολούθως, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα τεθέντα σε αυτήν, τα Μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, προέβησαν σε διαλογική συζήτηση.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία της κρινόμενης υπόθεσης και την Εισήγηση.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- 1) Στις 30/07/2018 (με αριθμ. Πρωτ. ΡΑΛ 766/30-07-2018) εστάλη στη Ρ.Α.Λ η από 30/07/2018 Αναφορά – Καταγγελία του Σ.Ι.Ν.Π, στην οποία αφενός παρουσιάζονται οι θέσεις του Συνδέσμου σχετικά με τη σχεδιαζόμενη από την Ο.Λ.Π Α.Ε δημιουργία Ναυπηγείου στον όρμο Δραπετσώνας, εν όψει της υποβολής εκ μέρους της Ο.Λ.Π. Α.Ε. του «Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Masterplan)». Με την αναφορά τους, προβάλλεται ότι το, σχεδιαζόμενο και προβλεπόμενο στο υποβληθέν Masterplan, Ναυπηγείο τύπου syncrolift, στην περιοχή του όρμου Δραπετσώνας, *«μεταβάλλει στην πραγματικότητα τη χρήση του χώρου»*, κατά *«παράβαση της [...] κείμενης νομοθεσίας, και [...] ευθέως και την ίδια την Σύμβαση Παραχώρησης [...]»*, διότι η *«ενδεχόμενη αδειοδότηση νέου ναυπηγείου θέτει όρους αθέμιτου ανταγωνισμού»*, και θα λειτουργήσει ανταγωνιστικά στις υφιστάμενες επιχειρήσεις στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος. Οι θέσεις αυτές είχαν διατυπωθεί εισαγωγικά, με από 31.5.2018 (Ρ.Α.Λ. 623/15.6.2018) επιστολή του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (εφεξής: ΣΕ.ΝΑ.ΒΙ), των Ναυπηγείων Περάματος και της Ένωσης Μηχανουργών, η οποία ελήφθη ηλεκτρονικά. Με την ανωτέρω επιστολή, οι διαμαρτυρόμενοι Σύνδεσμοι Επιχειρήσεων προέβησαν ότι το κατατεθέν Masterplan εκ μέρους της Ο.Λ.Π. και η αίτηση άδειας ναυπηγείου θα επιφέρουν *«την πλήρη καταστροφή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων του κλάδου και τη συρρίκνωση του εργατικού εισοδήματος»*. Επίσης ανέφεραν ότι λειτουργούν στο χώρο 470 μικρομεσαίες επιχειρήσεις, εγγεγραμμένες στο Μητρώο της Περιφέρειας, και 2000 δορυφορικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, οι οποίες αν καταστραφούν, θα οδηγήσουν στην ανεργία 15.000 – 20.000 άτομα.

- 2) Της ως άνω αναφοράς είχε προηγηθεί στις 27/07/2018 (με αριθμ. Πρωτ. ΡΑΛ 749/27-07-2018) η αποστολή στη Ρ.Α.Λ του από 26/07/2018 εγγράφου του ΣΕ.ΝΑ.ΒΙ, με το οποίο τέθηκε υπόψη της Αρχής η υποβολή από την Ο.Λ.Π Α.Ε ενδικοφανούς προσφυγής του άρθρου 31 του ν.3982/2011 κατά της Περιφέρειας Αττικής για την ακύρωση απόφασης περί αρνήσεως χορήγησης άδειας ναυπηγείου στην περιοχή του Περάματος.
- 3) Στις 31/10/2018, η Ρ.Α.Λ. με την υπ. Αριθμ. Πρωτ. 473/31-10-2018 επιστολή της ζήτησε από την Επιτροπή του άρθρου 31 του ν.3982/2011 έγγραφα και αντίγραφα του διοικητικού φακέλου, που αφορούν στην ενδικοφανή προσφυγή που υπέβαλλε η Ο.Λ.Π Α.Ε κατά της απόφασης της Περιφέρειας Αττικής.
- 4) Στις 16/11/2018, υπεβλήθη η 5^η Αναθεώρηση (6η Υποβολή) του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του Λιμένος Πειραιά, ως συνημμένο του υπ' αρ. πρ. 47645/21-11-2018 εγγράφου Ο.Λ.Π., διαβιβασθέν με το υπ' αρ. 3000.0/86965/2018/23-11-2018 ΦΕΣ ΥΝΑΝΠ/ ΓΓΛΠΝΕ/ Γραφείο κ. ΓΓ μεταξύ άλλων και στην ΡΑΛ (Αρ. Πρωτ 419/22.4.2019), όπου, συγκεκριμένα στο τεύχος Στάδιο Β' της εν λόγω έκδοσης του Master Plan περιελάμβανε στις προγραμματιζόμενες Πρόσθετες Επενδύσεις υπό τον αριθμό #Π.Ε.08 η «Κατασκευή ναυπηγοεπισκευής για Mega Yachts στην περιοχή Γ1 (G1). Αφορά στην κατασκευή επισκευαστικού προβλήτα μεγάλων yachts στην περιοχή Γ1, με την εγκατάσταση synchrolift 8500 τόνων.», και απερρίφθη από την Ε.Σ.Α.Λ. (βλ. ΠΡΑΚΤΙΚΟ 79ης /1-07-2019 (ΑΔΑ ΨΣΩΣ4653ΠΩ-Ω0Φ)).
- 5) Στις 27/11/2018, η Ρ.Α.Λ. με την υπ. αριθμ. πρωτ. 522/27-11-2018 επιστολή της ζήτησε από τον Σ.Ι.Ν.Π στοιχεία και απόψεις αναφορικά με όσα διαλαμβάνονται στην από 30.07.2018, με αριθμ. Πρωτ. ΡΑΛ 766/30-07-2018, επιστολή του.
- 6) Στις 27/11/2018, η Ρ.Α.Λ, με την υπ. αριθμ. πρωτ. 523/27-11-2018 επιστολή της ζήτησε από την Ο.Λ.Π. Α.Ε στοιχεία και απόψεις αναφορικά με την αίτηση της για τη χορήγηση άδειας Ναυπηγείου στην περιοχή Περάματος και την υπ' αριθ. 87180/1177/Φ.31 Απόφαση της Επιτροπής του άρ. 31 του ν. 3982/2011 (Α' 143).
- 7) Στις 27/11/2018, η Ρ.Α.Λ με την υπ. αριθμ. πρωτ. 524/27-11-2018 επιστολή της ζήτησε από τον ΣΕ.ΝΑ.ΒΙ στοιχεία και απόψεις αναφορικά με όσα διαλαμβάνονται στην με αριθμ. Πρωτ. ΡΑΛ 749/27-07-2018 επιστολή του.
- 8) Στις 27/11/2018, η Ρ.Α.Λ. με την υπ. αριθμ. πρωτ. 525/27-11-2018 επιστολή της ζήτησε από την Ο.Λ.Π Α.Ε στοιχεία και απόψεις σχετικά με την εξεταζόμενη υπόθεση.
- 9) Στις 07/12/2018 σε απάντηση της υπ. αριθμ. πρωτ. 473/31-10-2018 επιστολής της Ρ.Α.Λ εστάλησαν με ηλεκτρονική αλληλογραφία (με αριθμ. Πρωτ. ΡΑΛ 1273/10-12-2018) από την Επιτροπή του άρθρου 31 του ν.3982/2011 τα αιτηθέντα στοιχεία, και συγκεκριμένα, α) την υπ' αρ. πρωτ. 2429/31.07.2018 διαβίβαση στοιχείων και απόψεων της Περιφέρειας Αττικής προς την Επιτροπή, β) την υπ' αρ. κατάθ. 78176/18.07.2018 Ενδικοφανής Προσφυγή κατ' άρθρον 30 του Ν.3982/2011 της Ο.Λ.Π. ΑΕ., γ) την υπ' αρ. 82272-30/7/2018 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας και Ανάπτυξης, δ) την υπ' αριθμόν 85792-09/08/2018 Πρόσκληση της Επιτροπής Εξέτασης Ενδικοφανών Προσφυγών του άρ. 31 του Ν.3982/2011 της Ο.Λ.Π. ΑΕ, και ε) το υπ' αρ. 1/17.8.2018 Πρακτικό εξέτασης της ανωτέρω ενδικοφανούς προσφυγής.
- 10) Στις 10/12/2018 η Ο.Λ.Π Α.Ε σε απάντηση της υπ. αριθμ. πρωτ. 523/27-11-2018 επιστολή της Ρ.Α.Λ απέστειλε με ηλεκτρονική αλληλογραφία (με αριθμ. Πρωτ. ΡΑΛ 1273/10-12-2018), τα

αιτηθέντα έγγραφα, ήτοι α) το από 01.02.2018 συμπληρωθέν ερωτηματολόγιο προς την Περιφέρεια Αττικής, β) την υπ' αρ. 1586/19.06.2018 απάντηση στην αίτηση της Περιφέρειας Αττικής, γ) την από 16.07.2018 ενδικοφανή προσφυγή της, δ) το από 17.8.2018 υπόμνημα της Ο.Λ.Π. προς την Επιτροπή εν όψει της συζητήσεως κατά την ορισθείσα ημέρα ακρόασης, ε) την υπ' αρ. 87180/1177/Φ31 από 17.8.2018 απόφαση της Επιτροπής Εξέτασης Ενδικοφανών Προσφυγών, στ) την υπ' αρ. κατάθ. 2974/9.11.2018 αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου Επικρατείας κατά των ανωτέρω απορριπτικών αποφάσεων του αιτήματός της για την εγκατάσταση ναυπηγείου στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη λιμένος Πειραιώς έναντι της πόλης Περάματος, και ζ) την από 19.11.2018 πράξη ορισμού δικασίμου του Προέδρου του Ε' Τμήματος του Σ.τ.Ε..

- 11) Στις 24/12/2018, η Ο.Λ.Π Α.Ε με την υπ. αριθμ. πρωτ. 53013/24-12-2018 επιστολή της (με αριθμ. πρωτ. ΡΑΛ 1346/24-12-2018) ζήτησε φωτοαντίγραφα των αναφερομένων στην με υπ. αριθμ. πρωτ. 525/27-11-2018 επιστολή της Ρ.Α.Λ καθώς δεν κατέστη δυνατός ο εντοπισμός τους στο τηρούμενο από την Ο.Λ.Π Α.Ε αρχείο.
- 12) Στις 24/01/2019 η Ρ.Α.Λ με την υπ. αριθμ. πρωτ. 30/24-01-2019 επιστολή της απάντησε στην Ο.Λ.Π αποστέλλοντας τα σχετικά έγγραφα, ήτοι την από 30.7.2018 υπ' αρ. ΡΑΛ 766/30.07.2018 επιστολή του Συνδέσμου, την από 02.02.2018 εξώδικη διαμαρτυρία του ανωτέρω Συνδέσμου, και ζητώντας πρόσθετα στοιχεία για την εξεταζόμενη υπόθεση.
- 13) Στις 11/02/2019 η Ο.Λ.Π Α.Ε με την υπ. αριθμ. πρωτ. 6026/11-02-2019 (με αριθμ. πρωτ. ΡΑΛ 166/11-02-2019) επιστολή της, απάντησε στην με υπ. αριθμ. πρωτ. 30/24-01-2019 επιστολή της Ρ.Α.Λ. χορηγώντας το από 16.02.2018 εξώδικο του Συνδέσμου. Επίσης, αντί άλλων απόψεων επί του ερωτήματος, αναφέρθηκε στην θέση της, όπως τούτη *«αποτυπώνεται στο υπό έγκριση αρχικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης και Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά»*.
- 14) Στις 6.2.2018, είχε παραληφθεί δια ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, το ανωτέρω από 2.2.2018 (Ρ.Α.Λ. 238/6.2.2018) εξώδικο του «Συνδέσμου των Ιδιοκτητών Ναυπηγείων και Εργοδοτών Ναυπηγών Περάματος».
- 15) Στις 12/07/2019, με την υπ. αριθμ. πρωτ. 8423/11-07-2019 Επισημειωματική Εντολή του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (εφεξής: Υ.ΝΑ.Ν.Π) (με αριθμ. πρωτ. ΡΑΛ 819/12-07-2019) περιήλθαν στη Ρ.Α.Λ: α) Απόφαση – Ψήφισμα της Κοινής Συνέλευσης των μελών των φορέων Ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων και β) επιστολή του ΣΕ.ΝΑ.ΒΙ προς τον Υ.ΝΑ.Ν.Π., η οποία περιήλθε στην Αρχή και δια της υπ. αριθμ. πρωτ. 8494/12-07-2019 (Ρ.Α.Λ. 826/15.7.2019) Επισημειωματικής Εντολής του Υ.ΝΑ.Ν.Π.. Με το ανωτέρω ψήφισμα, οι σύνδεσμοι των αποστολέων επιχειρήσεων διαμαρτύρονται για περιορισμούς στην πρόσβασή τους στη ναυπηγοεπισκευαστική υποδομή, και επικροτούν τη μη αποδοχή εκ μέρους της ΕΣΑΛ της πρόσθετης επένδυσης ίδρυσης ναυπηγείου στην περιοχή της Δραπετσώνας και ταυτόχρονα, διαμαρτύρονται για επιγραφή στην είσοδο της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης Περάματος με τίτλο «ΡΡΑ SHIPYARD».
- 16) Στις 15.07.2019, κοινοποιήθηκε στην Αρχή η από ίδιας ημερομηνίας τεκμηρίωση υπομνήματος του Διοικητή της Δημόσιας Αρχής Λιμένων, προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού (ΡΑΛ 828/15.07.2019). Με το ανωτέρω κοινοποιηθέν στην Αρχή διαβιβαστικό, περιήλθαν στην Αρχή Πρακτικά Συνέλευσης Διαβούλευσης της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΑΔΑ: Ψ1ΛΓ4653ΠΩ-Λ2Ο), με θέμα τους όρους και τις προϋποθέσεις παροχής ναυπηγικής/ναυπηγοεπισκευαστικής και κάθε άλλης συναφούς με αυτές δραστηριότητες εντός των Στοιχείων Παραχώρησης Ν.4404/2016, στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι της Ο.Λ.Π.Α.Ε..

- 17) Στις 09/08/2019, εκδόθηκε η 8η Αναθεώρηση (9η Υποβολή) του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του Λιμένος Πειραιά, η οποία υποβλήθηκε στην ΓΓΛΠΝΕ από όπου και κοινοποιήθηκε στην ΡΑΛ. Στην εν λόγω έκδοση του Master Plan η Π.Ε.08 έχει αντικατασταθεί με την «Κατασκευή 5* ξενοδοχείου στο Πόρτο Λέονε», και ουδεμία άλλη αναφορά γίνεται σε κατασκευή ναυπηγοεπισκευής για Mega Yachts και σε εγκατάσταση ανυψωτικού μηχανήματος τύπου “synchrolift”.
- 18) Στις 20/08/2019 κοινοποιήθηκε στη Ρ.Α.Λ (με αριθμ. πρωτ. ΡΑΛ 974/20-08-2019) η από 19/08/2019 κοινή επιστολή των ΣΕ.ΝΑ.ΒΙ, Σ.Ι.Ν.Π και της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά (εφεξής: Ε.Β.Ε.Μ.Π) προς την Ο.Λ.Π Α.Ε σχετικά με την υπόθεση της άδειας ναυπηγείου από την Ο.Λ.Π. ΑΕ στον Όρμο Δραπετσώνας.
- 19) Στις 03.09.2019, διαβιβάστηκε στην Αρχή επιστολή του Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ. απευθυντέα προς το Πρωθυπουργό της χώρας (ΡΑΛ 994/03.09.2019), με την οποία θίγεται, μεταξύ άλλων, το ζήτημα της δυνατότητας ίδρυσης ναυπηγείου εκ μέρους της Ο.Λ.Π..Α.Ε.
- 20) Στις 25-09-2019, συνεκλήθη η 80^η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ με αντικείμενο την εξέταση του Masterplan της Ο.Λ.Π. ΑΕ (βλ. ΠΡΑΚΤΙΚΟ 80ης /25-09-2019 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ (με ΑΔΑ ΩΔΛΚ4653ΠΩ-425)). Στις 09-10-2019 συνεκλήθη η 81η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ (βλ. ΠΡΑΚΤΙΚΟ 81ης /09-10-2019 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ (με ΑΔΑ ΩΨΟΖ4653ΠΩ-ΜΔΧ)), εγκρίθηκε το υποβληθέν Masterplan, με επισημάνεις.
- 21) Τον Φεβρουάριο του 2020, εκδόθηκε από την Ο.Λ.Π. ΑΕ η 11^η Αναθεώρηση (12^η Υποβολή) του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του Λιμένος Πειραιά (η οποία σημειώνεται ως «Final for approval» από τον Συντάκτη), η οποία υποβλήθηκε στην ΓΓΛΠΝΕ μέσω υπερσυνδέσμου με την αρ. πρ. 3780/20-02-2020 ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ επιστολή της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και εν συνεχεία κοινοποιήθηκε στην ΡΑΛ (Αρ. Πρωτ. 211/11.2.2020).
- 22) Στις 26-02-2020, συνεκλήθη η 82^η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ με θέμα μεταξύ άλλων «Αριθμητικές διορθώσεις και λεκτικές αναδιατυπώσεις επί των σχεδίων που συνοδεύουν τις γνωμοδοτήσεις των συνεδριάσεων της Ε.Σ.Α.Λ. υπ. αριθμ. 80 και 81» (βλ. ΠΡΑΚΤΙΚΟ 82ης /26-02-2019 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ (με ΑΔΑ 6ΡΚ14653ΠΩ-ΚΛΤ)), γίνεται ρητή αναφορά στη «Συνολική έκδοση Master Plan for Approval».
- 23) Στις 15/06/2020, απεστάλη από το Υπουργείο Ναυτιλίας, η υπ’ αρ. επίκαιρων Ερωτήσεων 805/12.6.2020 (πρωτ. ΥΝΑΝΠ 250/15.06.2020, ΡΑΛ 1104/15.6.2020) Επερώτηση της βουλευτή «Μέρα25» Φωτεινής Μπακαδήμα, αναφορικά με την εκδοθείσα απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας επί της αιτήσεως ακυρώσεως της Ο.Λ.Π. Α.Ε. κατά της ρητής άρνησης χορήγησης άδειας ναυπηγείου στην περιοχή έναντι της πόλεως του Περάματος. Επί της ανωτέρω επερώτησης, υπεβλήθησαν εκ μέρους της Αρχής, οι από 17.6.2020 απόψεις της, προς το Υπουργείο Ναυτιλίας, οι οποίες ελήφθησαν υπ’ όψιν του κ. Υπουργού, κατά τη συζήτηση της επερώτησης, κατά τη ορισθείσα συζήτηση της 22ας.06.2020 της Βουλής (βλ. Απόσπασμα Πρακτικών της Βουλής της 22ας Ιουνίου 2019, διαθέσιμο μέσω ιστοτόπου Βουλής, Φακ. XIV, 15239).
- 24) Στις 03/09/2020, με την υπ’ αρ. 1618/03.09.2020 επιστολή της Ρ.Α.Λ., αναζητήθηκε από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Οικονομίας η τυχόν έκδοση απόφασης από το αρμόδιο όργανο επί του αιτήματος της Ο.Λ.Π. Α.Ε., μετά την αναπεμπτική απόφαση του Σ.τ.Ε.. Από το αρμόδιο όργανο να αποφανθεί, ήτοι την Περιφέρεια Αττικής, ελήφθη η προφορική ενημέρωση ότι το αίτημα δεν έχει εισέτι εξετασθεί.

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- 1) Ο **N.2688/1999** «Μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρίες» (ΦΕΚ Α' 40).
- 2) Ο **N.3325/2005** «Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών, βιοτεχνικών εγκαταστάσεων στο πλαίσιο της αιεφόρου ανάπτυξης και άλλες διατάξεις» (Α' 68).
- 3) Ο **N.3551/2007** «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων» (ΦΕΚ Α' 76).
- 4) Ο **N.3982/2011** «Απλοποίηση της αδειοδότησης τεχνικών, επαγγελματικών και μεταποιητικών δραστηριοτήτων και επιχειρηματικών πάρκων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 143).
- 5) Ο **N.3755/2009** «Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και ρύθμιση συναφών θεμάτων». (ΦΕΚ Α' 52).
- 6) Ο **N.3959/2011** «Προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού» (ΦΕΚ Α 93).
- 7) Ο **N.4389/2016** «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 94) και ιδίως τα Άρθρα 113 και 132.
- 8) Ο **N.4404/2016** «Για την κύρωση της από 24 Ιουνίου 2016 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 13 Φεβρουαρίου 2002 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ και άλλες διατάξεις» » (ΦΕΚ Α'126) άρθρο 1, 2.
- 9) Το ΠΔ **19/2016** «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)» (ΦΕΚ Α' 28), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- 10) Η υπ' αρ. **1000.00/44060/2017** απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 299/19-06-2017).
- 11) Η υπ' αρ. **1000.0/62063/2018** απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 477/23-08-2018).
- 12) Η υπ' αρ. **1000.0/24042/2020** απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 319/27-04-2020).
- 13) Ο υπ' αριθμ. **330/2017** «Κανονισμός διερεύνησης καταγγελιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» (ΦΕΚ Β' 1923/2.6.2017).
- 14) Η **Απόφαση της Ρ.Α.Λ. 62/2018** της 35^{ης} Συνεδρίασης ληφθείσα στις 24.5.2018, με θέμα «Διαγωνισμός για την παροχή υπηρεσιών παραλαβής στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που προσεγγίζουν τη λιμενική ζώνη της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. δια της χρήσεως μιας αδειοδοτημένης ολοκληρωμένης μονάδας διαχείρισης αποβλήτων.» (ΑΔΑ 6ΕΛΝ46Μ445-Ε44).

- 15) Η Απόφαση της Π.Α.Λ. 180/2020 της 71^{ης} Συνεδρίασης της 28^{ης}.7.2020 με θέμα «Εξέταση καταγγελίας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά και του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων και Εργοδοτών Ναυπηγών Πειραιώς (Περάματος) αναφορικά με ζητήματα που αφορούν σε απόβλητα ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας.»(631746Μ445-ΝΔΡ).
- 16) Η υπ' αρ. 766/2020 απόφαση του Σ.τ.Ε.
- 17) Η υπ' αρ. 1350/2019 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Πειραιά.
- 18) Το Πρακτικό της υπ' αρ. 79^{ης}/01.07.2019 Συνεδρίασης της Ε.Σ.Α.Λ. (ΑΔΑ ΨΣΩΣ4653ΠΩ-Ω0Φ).
- 19) Το Πρακτικό της υπ' αρ. 80ης /25-09-2019 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ της Ε.Σ.Α.Λ. (με ΑΔΑ ΩΔΛΚ4653ΠΩ-425)
- 20) Το Πρακτικό της υπ' αρ. 81ης /09-10-2019 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ της Ε.Σ.Α.Λ. (με ΑΔΑ ΩΨΟΖ4653ΠΩ-ΜΔΧ)
- 21) Το Πρακτικό της υπ' αρ. 82ης /26-02-2019 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ της Ε.Σ.Α.Λ. (με ΑΔΑ 6ΡΚ14653ΠΩ-ΚΛΤ)

ΥΠΑΓΩΓΗ – ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟ

Κεφάλαια τεκμηρίωσης:

A. Αρμοδιότητα Αρχής

B. Νομικό νομολογικό πλαίσιο - ερμηνεία

- I. Οι προβλέψεις του Ν.3551/2007 «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων» (ΦΕΚ Α' 76)
- II. Οι προβλέψεις του Ν.3325/2005 «Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών, βιοτεχνικών εγκαταστάσεων στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και άλλες διατάξεις» (Α' 68)
- III. Οι προβλέψεις της Σύμβασης Παραχώρησης κυρωθείσας με το αρ. 1 του Ν.4404/2016.
 1. Στοιχεία του Προοιμίου της Σ.Π.
 2. Γενικές Προβλέψεις της Σ.Π.
 3. Ειδικότερες προβλέψεις για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Δραστηριότητα.
 4. Τα άρθρα 2 έως 11 του κυρωτικού νόμου.

Γ. Πραγματικά περιστατικά

- I. Οι διαμαρτυρίες για εν όψει των αρχικών προβλέψεων του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Masterplan) Λιμένα Πειραιά.
- II. Η διαδικασία έγκρισης του «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (Master Plan)» της Ο.Λ.Π. Α.Ε και οι προβλέψεις του
- III. Η Αίτηση για την λήψη άδειας Ναυπηγείου έναντι της πόλεως του Περάματος.
- IV. Η υπ' αρ. 627/2016 απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού «Λήψη Απόφασης επί προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν.3959/2011, που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «Ο.Λ.Π.Α.Ε.» από την εταιρεία με την επωνυμία «COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED», μέλος του Ομίλου COSCO» (ΦΕΚ Β' 3649/11.11.2016).

Δ. Υπαγωγή – Συμπεράσματα

A. Αρμοδιότητα Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

Σύμφωνα με το Άρθρο 113 του Ν.4389/2016 «...1. η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα για: α) την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων και διατάξεων των Συμβάσεων Παραχώρησης στους λιμένες, ιδίως σε ότι αφορά την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού, του συμφωνημένου επιπέδου εξυπηρέτησης και τη συμμόρφωση προς τους χρηματοοικονομικούς στόχους, β) την τήρηση των υποχρεώσεων των λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης - εθνικής και ευρωπαϊκής - νομοθεσίας, σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, Συμβάσεις Παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού,...» και σύμφωνα με το Άρθρο 113 του Ν.4389/2016 «...2. η Ρ.Α.Λ. είναι αρμόδια για:... ..ε) την άσκηση των συμβατικών δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου που απορρέουν από Συμβάσεις Παραχώρησης στο όνομα και για λογαριασμό του».

Ομοίως με το Άρθρο 132 του ίδιου Νόμου «...1. Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς το φορέα της εξουσίας ή της αρμοδιότητας που σχετίζεται με διατάξεις του παρόντος νόμου και εφόσον τα σχετικά ζητήματα δεν ρυθμίζονται από άλλη ειδικότερη διάταξη, αυτή επιλύεται ως εξής: α) [...], β) Όταν η αμφιβολία αφορά στην κατανομή της εξουσίας ή της αρμοδιότητας μεταξύ των φορέων του παρόντος νόμου, αυτή επιλύεται ως εξής: αα) Κάθε εξουσία ή αρμοδιότητα παρακολούθησης, εποπτείας και ελέγχου συμμόρφωσης του παραχωρησιούχου με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με οποιαδήποτε λιμενική ζώνη της ελληνικής επικράτειας, ασκείται από τη Ρ.Α.Λ., ββ) [...]» και σύμφωνα με τις παρ.3 και 4 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι: «3. Η Ρ.Α.Λ. ασκεί ως εντολοδόχος του Ελληνικού Δημοσίου και κάθε άλλη αρμοδιότητά του που είναι συναφής με τη Σύμβαση Παραχώρησης και δεν έχει ρητά απονεμηθεί σε κάποια υπηρεσία ή φορέα του, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα ή άλλο νόμο. 4. Οι αρμοδιότητες που απονέμονται με τις διατάξεις του παρόντος, δεν θίγουν ειδικότερες διατάξεις νόμων που κυρώνουν Συμβάσεις Παραχώρησης και ερμηνεύονται υπό το πρίσμα των διατάξεων αυτών. Η άσκηση όλων των αρμοδιοτήτων που απονέμονται στη Ρ.Α.Λ. με τις διατάξεις των άρθρων 112 και 113 του παρόντος νόμου τελεί υπό την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων Συμβάσεων Παραχώρησης ή των νόμων που έχουν κυρωθεί έως και τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.».

Σύμφωνα με την παρ. 2 του Άρθρου 2 «Κρατική Εποπτεία» του Ν.4404/2016 προβλέπεται ότι: «Το Δημόσιο επιβλέπει το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός του Λιμένα Πειραιά, καθώς και το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του Λιμένα Πειραιά, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης και την εφαρμοστέα κείμενη νομοθεσία.».

Σύμφωνα με την παρ. 2 του Άρθρου 2 «ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ» της κυρωθείσας με το Άρθρο 1 του Ν.4404/2016 ΣΠ προβλέπεται ότι: «Εκτός από τις αρχές που έχουν νομοθετική αρμοδιότητα κατά την ουσιαστική έννοια και παρατίθενται στο Άρθρο 2.1, δυνάμει του άρθρου 43 του Νόμου 4150/2013 (ΦΕΚ Α' 102/29.4.2013), όπως ισχύει συστάθηκε μια νέα οικονομική ρυθμιστική αρχή με την αρμοδιότητα της ρύθμισης ορισμένων πτυχών του ελληνικού λιμενικού συστήματος (συμπεριλαμβανομένου του Λιμένα Πειραιά), δηλαδή η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (η ΡΑΛ). Η ΡΑΛ έχει λάβει τις εξουσίες και αρμοδιότητες, που παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.2, οι οποίες επιδέχονται περαιτέρω υλοποίησης (συμπεριλαμβανομένης της υλοποίησης μέσω της έκδοσης εξουσιοδοτικών διατάξεων), όπως προβλέπεται στον Νόμο 4150/2013.».

Σύμφωνα με το Παράρτημα 2.2 της κυρωθείσας με το Άρθρο 1 του Ν.4404/2016 ΣΠ, προβλέπονται οι «Εξουσίες και Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Λ.», οι οποίες συνίστανται στην: «(α) Η παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων και διατάξεων των συμβάσεων παραχώρησης στους λιμένες, η τήρηση των υποχρεώσεων των λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας,

κυρίως σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, συμβάσεις παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού, την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον λιμενικό τομέα, (β) Η διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης, (γ) Η διαχείριση παραπόνων και η λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επ' αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα, (δ) Η υποστήριξη προς τις αρμόδιες αρχές για την κατάρτιση προδιαγραφών δημοσίων συμβάσεων (παραχωρήσεις, εκμίσθωση χερσαίας ζώνης) και των σχετικών ανανεώσεων που προτείνονται από τον φορέα διαχείρισης, (ε) Η παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων των δημοσίων συμβάσεων, εξασφαλίζοντας ιδίως την τήρηση του συμφωνηθέντος επιπέδου εξυπηρέτησης, προσδιορίζοντας τα επίπεδα απόδοσης, επενδύσεων, δημιουργίας θέσεων απασχόλησης και τη συμμόρφωση με τους χρηματοοικονομικούς στόχους, (στ) Η εξασφάλιση, σε συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, της πιστής εφαρμογής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας στον κλάδο, η αποτροπή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό, (ζ) Η έκδοση δεσμευτικών οδηγιών για θέματα σχετικά με την απλούστευση, διαφάνεια και εναρμόνιση τελών κοινού ενδιαφέροντος για όλους τους ελληνικούς λιμένες, προωθώντας τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ εγχώριων λιμένων, (η) Η γνωμοδότηση επί της μεθοδολογίας και του καθορισμού των τελών λιμενικών υπηρεσιών και των τελών λιμενικών υποδομών, (θ) Η γνωμοδότηση, κατόπιν σχετικού αιτήματος, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου επί ειδικών θεμάτων λιμένων περιλαμβανομένων και μέτρων για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του εθνικού λιμενικού συστήματος.».

Επομένως, σύμφωνα με τα ανωτέρω, η Αρχή, δύναται εντός των ρηθέντων αρμοδιοτήτων της να διαπιστώνει μια πραγματική κατάσταση, η οποία αφορά την εκτέλεση, ερμηνεία των συμβάσεων Παραχώρησης, καθώς και την τήρηση των υποχρεώσεων σε σχέση με τους κανόνες του ανταγωνισμού. Επομένως, σύμφωνα με τις ανωτέρω νομοθετικές διατάξεις η Ρ.Α.Λ. είναι καθ' ύλην αρμόδια να εξετάσει και να λάβει απόφαση ή να γνωμοδοτήσει επί του εν θέματι ζητήματος.

Συνεπώς, παραδεκτώς άγεται προς συζήτηση και εξετάζεται το εν θέματι κείμενο ενώπιον της Ρ.Α.Λ.

B. Νομικό πλαίσιο και νομολογιακό – ερμηνεία

I. Οι προβλέψεις του Ν.3551/2007 «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων» (ΦΕΚ Α' 76)

Σύμφωνα με το άρθρο 2 «Ορισμοί» του Ν.3551/2007 (ΦΕΚ Α'76), προβλέπεται ότι: «Για το σκοπό μόνο του παρόντος νόμου νοούνται: α) Πλοίο: κάθε πλωτό ναυπήγημα που έχει μεταλλικό περίβλημα (γάστρα), ολικού μήκους άνω των είκοσι τεσσάρων μέτρων, ανεξαρτήτως χωρητικότητας. β) Ναυπήγηση: η κατασκευή ενός ολοκληρωμένου πλοίου, που περιλαμβάνει την κατασκευή του περιβλήματος, την εγκατάσταση του προωστηρίου συστήματος, εφόσον προβλέπεται, των βοηθητικών συστημάτων του και την κατασκευή και τον εξοπλισμό των κύριων και βοηθητικών χώρων. γ) Μετατροπή: η αλλαγή, με οποιονδήποτε τρόπο, του είδους και της αποστολής του πλοίου, η μεταβολή της μεταφορικής του ικανότητας και των τρόπων φορτοεκφόρτωσης, εφόσον συνεπάγονται ριζικές αλλαγές στο περίβλημα, στους χώρους φορτίου ή επιβατών, στο προ-ωστήριο σύστημα ή στα συστήματα ασφάλειας του πλοίου. δ) Επισκευή: η επιδιόρθωση και η αποκατάσταση της κατασκευαστικής ή της λειτουργικής ακεραιότητας μερών, καθώς και των κύριων και βοηθητικών συστημάτων του πλοίου που έχουν υποστεί βλάβη ή φθορά, εφόσον δεν συνεπάγονται ριζικές μεταβολές στην αρχική σχεδίαση και τη λειτουργία του. ε) Συντήρηση: οι εργασίες διατήρησης της κατασκευαστικής ή της λειτουργικής ικανότητας μερών,

καθώς και των κύριων και βοηθητικών συστημάτων του πλοίου. στ) Ναυπηγοεπισκευαστικές Επιχειρήσεις: οι επιχειρήσεις οι οποίες αναλαμβάνουν την Εκτέλεση εργασιών σε έναν ή και περισσότερους από τους τομείς ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων, στις οποίες έχει παραχωρηθεί νομίμως πρόσβαση στον αιγιαλό και χρήση του αντίστοιχου θαλάσσιου χώρου. θ) Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (ΝΑ.ΖΩ.): η χερσαία και θαλάσσια έκταση, που παραχωρείται νόμιμα εντός των ορίων θαλάσσιας έκτασης, αιγιαλού και παραλίας, η οποία χωροθετείται σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 2545/1997 (ΦΕΚ 254 Α) και την υ.α. οικ. 2584/99/Φ.Ν. 2545/3.2.2003 (ΦΕΚ 139 Β'). Χώροι και εγκαταστάσεις της ΝΑ.ΖΩ. μπορεί να εκμισθώνονται από τους οικείους φορείς διοίκησης, διαχείρισης ή εκμετάλλευσης για την Εκτέλεση εργασιών ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων.»

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 2 του Ν.3551/2007: «2. Ο κύριος του έργου της ναυπήγησης ή της μετατροπής πλοίου δικαιούται να αναθέτει την εκτέλεση σχετικών επί μέρους εργασιών σε Ειδικές Επιχειρήσεις μόνο εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις: α) [...], β) [...], γ) οι ανωτέρω εργασίες εκτελούνται σε χώρους Ναυπηγοεπισκευαστικής Επιχείρησης, η οποία, σύμφωνα με την οικεία απόφαση εγγραφής στο Ειδικό Μητρώο, δικαιούται να εκτελεί τις εργασίες αυτές ή σε ΝΑ.ΖΩ.» και σύμφωνα με την παρ. 5 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι «5. Οι εργασίες ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων επιτρέπεται να εκτελούνται: α) στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, κατά τα οριζόμενα στην άδεια λειτουργίας τους, β) στις ΝΑ.ΖΩ.» και με την παρ. 6: «6. Εργασίες επισκευής ή συντήρησης πλοίων επιτρέπεται να εκτελούνται σε ειδικές ή έκτακτες περιπτώσεις, από συνεργείο, όταν το πλοίο ευρίσκεται εκτός Ναυπηγοεπισκευαστικής Επιχείρησης ή ΝΑ.ΖΩ.: α) Επί του πλοίου, όταν αυτό ευρίσκεται αγκυροβολημένο, ύστερα από άδεια της Λιμενικής Αρχής. β) Εν πλω, εφόσον οι εργασίες δεν αλλάζουν την κλάση του πλοίου, ύστερα από άδεια της Λιμενικής Αρχής του λιμένα επιβίβασης του συνεργείου.»

Επομένως, σύμφωνα με τα ανωτέρω, η ναυπήγηση πλοίου διακρίνεται από την επισκευή την συντήρηση, και απαιτείται ειδική αδειοδότηση για την διενέργεια έκαστης δραστηριότητας. Η δε διενέργεια εν γένει, ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, σύμφωνα με το ανωτέρω έγγραφο, επιτρέπεται, σύμφωνα με το Νόμο (αρ. 3 του Ν.3551/2007), είτε στα ναυπηγεία (ναυπηγοεπισκευαστικές ειδικά αδειοδοτημένες επιχειρήσεις), είτε, σε πλοία «εντός θαλάσσης [...] που βρίσκονται εντός ΝΑ.ΖΩ.», ή σε «ειδικές πλωτές δεξαμενές».

II. Οι προβλέψεις του Ν.3325/2005 «Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών, βιοτεχνικών εγκαταστάσεων στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και άλλες διατάξεις» (Α' 68)

Σύμφωνα με το άρθρο 17 του Ν.3325/2005 με τίτλο «Ίδρυση νέων δραστηριοτήτων» προβλέπεται ότι: «1. Μέσα στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 27, επιτρέπεται η εγκατάσταση (ίδρυση) νέων δραστηριοτήτων μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) [...], β) [...], γ) [...]. 2. Σε περιοχές ΒΙ.ΠΕ, ΒΙΟ.ΠΑ, ΒΙ.ΠΑ, ΕΜ, ΕΟ, σε περιοχές υποδοχής χρήσεων των άρθρων 5 και 6 του π.δ. 23.2.1987 και σε περιοχές όπου από ειδικές πολεοδομικές διατάξεις προβλέπεται η εγκατάσταση βιοτεχνιών - βιομηχανιών, επιτρέπεται η εγκατάσταση βιομηχανιών -βιοτεχνιών και επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης, καθώς και μηχανολογικών εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών και αποθηκών, όπως ορίζονται στο άρθρο 17 του ν. 3982/2011.», όπως έχει αντικατασταθεί με την παρ.4 άρθρου 43 Ν.4155/2013 (ΦΕΚ Α 120/29.5.2013).

Σύμφωνα με το άρθρο 27 «Εξαιρέσεις», προβλέπεται ότι: «Οι διατάξεις του δεύτερου μέρους του νόμου αυτού δεν έχουν εφαρμογή: 1. Για την ίδρυση μονάδων στην περιοχή της Λαυρεωτικής [...]. 2. Στην περιοχή της πρωτεύουσας που περικλείεται από τις οδούς [...], όπου απαγορεύεται κάθε

ίδρυση, εγκατάσταση, επέκταση και μετεγκατάσταση είτε απλή είτε δια συγχωνεύσεως βιομηχανικών βιοτεχνιών, επαγγελματικών εργαστηρίων και αποθηκών. [...]. 3. Για την εγκατάσταση βιομηχανικών βιοτεχνικών μονάδων, επαγγελματικών εργαστηρίων, μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθηκών που εγκαθίστανται και λειτουργούν στις περιοχές των δήμων Τροιζηνίας και Μεθάνων, καθώς και στο νησιωτικό τμήμα της Περιφέρειας Αττικής. 4. Για την περιοχή του Ελαιώνα [...]. 5. Για τη δραστηριότητα της διύλισης, [...]. 6. Για την εγκατάσταση μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.» Τέλος, το άρθρο 39 «Καταργούμενες διατάξεις» ορίζει ότι «1. Από την Έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται: α) [...]. β) [...]. γ) [...]. δ) [...]. ε) [...]. στ) Κάθε άλλη διάταξη που αντιβαίνει στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή αναφέρεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν. 2. Δεν θίγονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου: α) Οι διατάξεις του Β.Δ. της 15/21 Οκτ.1922 (ΦΕΚ 208 Α'), οι οποίες μπορούν να τροποποιούνται με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Ανάπτυξης. β) Ειδικές διατάξεις και κανονισμοί της κείμενης νομοθεσίας, που ρυθμίζουν παράλληλα θέματα εγκατάστασης και λειτουργίας των δραστηριοτήτων που διέπονται από τον παρόντα νόμο.»

Οι ανωτέρω διατάξεις έχουν κριθεί ότι αποτελούν την εξέλιξη της ρύθμισης του προϊσχύσαντος Ν.2965/2001 (ΣτΕ 1881/2010 7μ, σκ. 8), και όρισαν το πλαίσιο των περιπτώσεων όπου επιτρέπεται η εγκατάσταση (ίδρυση) νέων δραστηριοτήτων εντός της Περιφέρειας Αττικής.

Σύμφωνα δε με την υπ' αρ. 766/2020 απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας (Ε' Τμ., Επταμελής Σύνοψη) κρίθηκε ειδικότερα ότι η ναυπήγηση και επισκευή πλοίων αποτελούν δραστηριότητες που υπάγονται στις διατάξεις του ανωτέρω άρθρου 17, γιατί αφ' ενός μεν, η χερσαία ζώνη λιμένος Πειραιά έναντι δήμου Περάματος, ως τόπος εγκατάστασης ναυπηγείου, βρίσκεται εκτός οικιστικής περιοχής και εκτός πολεοδομικού σχεδίου του Δήμου Περάματος, πλήν όμως, εμπίπτει, πάντως, στο ηπειρωτικό τμήμα της Περιφέρειας Αττικής, και αφ' ετέρου ελλείπει η ρητή εξαίρεση της ναυπήγησης - επισκευής πλοίων (βλ. Σ.τ.Ε. 766/2020, σκ. 17).

III. Οι προβλέψεις της Σύμβασης Παραχώρησης κυρωθείσας με το άρ. 1 του Ν.4404/2016.

1. Στοιχεία του Προοιμίου της Σ.Π.

Σύμφωνα με το Προοίμιο της Σ.Π. και το στοιχείο Α' αυτής, για την σύναψή της ελήφθη υπ' όψιν ο χαρακτήρας του Λιμένα Πειραιά, και ειδικότερα ότι: «(Α) [...] φιλοξενεί ένα πολύπλοκο και μοναδικό φάσμα δραστηριοτήτων, στις οποίες συγκαταλέγονται οι μεταφορές με οχηματαγωγά / επιβατηγό πλοία (είναι ο μεγαλύτερος λιμένας μεταφοράς επιβατών στην Ευρώπη), η εξυπηρέτηση όλων των τύπων φορτίων, κρουαζιέρες, ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, καθώς και την ελεύθερη ζώνη του Λιμένα Πειραιά [...].»

Ακολούθως, στην παράγραφο Γ του Προοιμίου αναφέρεται η από 2002 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε., η οποία Υφιστάμενη Σύμβαση Παραχώρησης είχε κυρωθεί με τα άρθρα 1 και 3 του Ν.3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008), και στη συνέχεια, η τροποποίησή της, κατόπιν διαπραγμάτευσης, κωδικοποιήθηκε στο τελικό κείμενο Σύμβασης (μαζί με τα Παραρτήματα), το οποίο κυρώθηκε με το άρθρο 1 του Ν.4404/2016.

2. Γενικές Προβλέψεις της Σ.Π.2016

Σύμφωνα με το άρθρο 4 «Αντικείμενο της Παραχώρησης» προβλέπεται ότι: «4.1 Με την παρούσα, το Ελληνικό Δημόσιο χορηγεί στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης,

συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των Στοιχείων Παραχώρησης (το Δικαίωμα) καθ' όλη τη Διάρκεια Παραχώρησης (όπως ορίζεται στο Άρθρο 4.5), με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων που τίθενται στην παρούσα Σύμβαση (η Σύμβαση).» Ειδικότερα, το δικαίωμα αναλύεται στο άρθρο 4.2, όπου προβλέπεται ότι «επιτρέπει, ενδεικτικά, στον ΟΛΠ: (α) να αποκτά την υλική κατοχή και να ασκεί κυριαρχική φυσική εξουσίαση επί των Στοιχείων Παραχώρησης· (β) να αποκλείει άλλα μέρη από τα Στοιχεία Παραχώρησης, με την επιφύλαξη του Άρθρου 11.3· (γ) να έχει πρόσβαση σε χώρους της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης και να τους χρησιμοποιεί, με σκοπό την άσκηση των δικαιωμάτων του ή τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση· (δ) να χρησιμοποιεί τα Στοιχεία Παραχώρησης για τις δραστηριότητες του ΟΛΠ και την επέκταση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ που συνίστανται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων· (ε) [...]· (στ) να υλοποιεί κεφαλαιουχικές επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές για την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ ή την επέκταση ή συνέχιση αυτών· (ζ) να συνάπτει υποπαραχωρήσεις προς τρίτα μέρη σύμφωνα με και με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων, όπως παρατίθενται στο Άρθρο 12· (η) με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και των εφαρμοστέων νόμων (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, αναφορικά με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, οποιωνδήποτε περιβαλλοντικών εγκρίσεων και υποχρεώσεων λήψης κατάλληλων πολεοδομικών αδειών και αδειών ασφάλειας και κατασκευής), να κατασκευάζει λιμενικές υποδομές και ανωδομές (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, πλωτών δεξαμενών) σε κατάλληλες θέσεις εντός των ορίων της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη θαλάσσια ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας· και (θ) να εισπράττει όλα τα έσοδα (συμπεριλαμβανομένων των Λιμενικών Τελών) που απορρέουν από την εκμετάλλευση του Δικαιώματος.».

Στους περιορισμούς του Δικαιώματος, περιλαμβάνονται τα άρθρα 4.3, 4.4, 9 και 10, όπου «(α) ούτε η χορήγηση ή ύπαρξη του Δικαιώματος, ούτε οποιοσδήποτε πτυχές ή εκφάνσεις του Δικαιώματος θα επηρεάζουν το νομικό καθεστώς της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Πειραιά ως κοινόχρηστου δημόσιου πράγματος, σύμφωνα με τις πάγιες διατάξεις που ισχύουν για ζώνες λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του Νόμου 2971/2001, όπως έχει τροποποιηθεί· (β) ο ΟΛΠ θα ασκεί το Δικαίωμα με την ιδιότητα του ολοκληρωμένου φορέα διαχείρισης λιμένα και θα τηρεί και θα συμμορφώνεται με όλα τα καθήκοντα, τις υποχρεώσεις και τις απαιτήσεις που βαρύνουν την ιδιότητα αυτή ή συνδέονται με αυτήν, όπως προβλέπεται ή καθορίζεται κατά καιρούς σύμφωνα με τους νόμους που έχουν γενική εφαρμογή στους λιμένες στην Ελληνική Δημοκρατία, (γ) το Δικαίωμα δεν παρέχει στον ΟΛΠ οποιοσδήποτε Ρυθμιστικές Εξουσίες, δεν καθιστά τον ΟΛΠ Λιμενική Αρχή, ούτε παρέχει οποιοσδήποτε εξουσίες, αρμοδιότητες, δικαιώματα, καθήκοντα, λειτουργίες ή προνόμια, παρόμοια ή ισοδύναμα με οποιαδήποτε από τα προαναφερθέντα, με την επιφύλαξη των εσωτερικών κανόνων και κανονισμών, που ο ΟΛΠ μπορεί να υιοθετεί κατά καιρούς και που τυχόν θεωρεί αναγκαίους αναφορικά με τη χρήση, συντήρηση και λειτουργία του Λιμένα Πειραιά, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κανόνες και κανονισμοί θα συνάδουν πάντοτε με τις διατάξεις των εφαρμοστέων νόμων και της παρούσας Σύμβασης και θα υπόκεινται σε αυτούς· (δ) το Δικαίωμα δεν περιλαμβάνει κανένα δικαίωμα εκμετάλλευσης του Χώρου του Λιμένα για σκοπούς ή με μέσα που δεν συνιστούν σχετική με τον λιμένα δραστηριότητα, όπως (ενδεικτικά) την αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας, που δεν έχουν σχέση με λιμένες, βιομηχανική ή εμπορική αξιοποίηση, αξιοποίηση για δραστηριότητες πολιτισμού ή γενικού τουρισμού (Λοιπές Χρήσεις), με εξαίρεση μόνο στον περιορισμένο βαθμό που οι εν λόγω Λοιπές Χρήσεις: (i) είναι συμπληρωματικές και παρεπόμενες των βασικών λιμενικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ· (ii) συνάδουν με τη φύση της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης και δικαιολογούνται παρά τη στενότητα χερσαίων πόρων εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης· (iii) έχουν ειδικά επιτραπεί ως μέρος Αναπτυξιακού

Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης νομίμως εγκεκριμένου σύμφωνα με το Άρθρο 6· και (iv) δεν παραβαίνουν τις αρχές που παρατίθενται στο Άρθρο 9.1.» (άρθρο 4.4 της Σ.Π.).

Το δε άρθρο 6 της Σ.Π. «Ανάπτυξη του Χώρου του Λιμένα Πειραιά», περιλαμβάνει τους όρους και διαδικασίες για την έγκριση των σχεδίων της Ο.Λ.Π. Α.Ε από το αρμόδιο φορέα του Ελληνικού Δημοσίου, την ΕΣΑΛ. Σύμφωνα με την παρ. (γ) του ανωτέρω άρθρου, προβλέπεται ότι «(γ) Τα Μέρη αναγνωρίζουν και επισημαίνουν ότι ο ΟΛΠ δεν διαθέτει Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, που πληροί τις απαιτήσεις της ανωτέρω παραγράφου (β) κατά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης αλλά, αντ' αυτού, έχει λάβει μόνο τις ακόλουθες εγκρίσεις: (i) τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 01/15-07-2002 (2η Συνεδρίαση), 04/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 05/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 02/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 03/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 08/16-06-2006 (26η Συνεδρίαση), 01/24-11-2006 (30η Συνεδρίαση), 13/19-02-2009 (39η Συνεδρίαση), 03/10-09-2009 (45η Συνεδρίαση), που έχουν επικυρωθεί από τον Νόμο 4081/2012 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 184/27-09-2012 (Τεύχος Α) και την απόφαση της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 17/11-12-2012 (55η Συνεδρίαση) που έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 68/08-03-2013 (Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων) · και (ii) τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (γ)». Σύμφωνα με την παρ. (δ), προβλέπεται ότι: «(δ) Ο ΟΛΠ δεσμεύεται να συμμορφώνεται, από κάθε ουσιώδη άποψη, με τις υφιστάμενες εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) και συμφωνεί να μην υπερβαίνει τους αντίστοιχους περιορισμούς τους, έως ότου καταρτιστεί και εγκριθεί δεόντως το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.» Οι αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. επί του προσχεδίου της Ο.Λ.Π.Α.Ε. αποτελούν εκτελεστές διοικητικές πράξεις, και κατά των απορριπτικών αποφάσεων της κατ' άρθρον 6.2 παρ. (ε) περ. ii της Σ.Π.2016, προβλέπεται η άσκηση αίτησης ακυρώσεως ενώπιον του Σ.τ.Ε..

Επιπροσθέτως, το αντίστοιχο Παράρτημα 6.2(β) Κανόνες και Κατευθυντήριες Γραμμές Κατάρτισης Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης θέτει συμπληρωματικούς ουσιαστικούς και διαδικαστικούς κανόνες, εφαρμοζόμενο παράλληλα προς το άρθρο 6.2 της Σ.Π. (βλ. κατωτέρω για ειδικές προβλέψεις για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες).

Ακολούθως, σύμφωνα με το άρθρο 9 «Πρόσβαση χωρίς Διακρίσεις στον Λιμένα Πειραιά», ρυθμίζεται η θέση της ως διαχειρίστρια «της Ζώνης Λιμένα ως κοινόχρηστου δημόσιου πράγματος», και τις εξ αυτού, ειδικότερες δεσμεύσεις, όπως «(α) να διαχειρίζεται τον Λιμένα Πειραιά και τους τερματικούς σταθμούς του ως δημόσιο λιμένα· (β) να παρέχει στους χρήστες του λιμένα πρόσβαση σε όλες τις εγκαταστάσεις, τις υποδομές, τις ανωδομές και υπηρεσίες του Λιμένα Πειραιά, σύμφωνα με τις αρχές της ισότιμης πρόσβασης, της αντικειμενικότητας και της μη διάκρισης· (γ) να μην υιοθετεί ούτε να εφαρμόζει εμπορικούς κανόνες, εμπορικές ή τιμολογιακές πολιτικές ή πρακτικές σε σχέση με τα Στοιχεία Παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένης, ενδεικτικά, της χορήγησης οποιωνδήποτε αποκλειστικών δικαιωμάτων), που στοχεύουν ή επιφέρουν αμέσως ή εμμέσως τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό δικαιωμάτων οποιουδήποτε προσώπου από οποιαδήποτε ουσιώδη άποψη, (δ) να τηρεί και να υποστηρίζει τις αρχές της ορθολογικότητας και της αναλογικότητας στις συναλλαγές του με τους χρήστες, συμπεριλαμβανομένων ζητημάτων που αφορούν στην πρόσβαση στον Λιμένα Πειραιά και στη χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης σε οποιοδήποτε τμήμα των Στοιχείων Παραχώρησης· και (ε) να διασφαλίζει ότι όλες οι παραπάνω αρχές αποτυπώνονται με τον προσηκόντα τρόπο στους αντίστοιχους κανονισμούς, που εγκρίθηκαν και υιοθετήθηκαν από τον ΟΛΠ σύμφωνα με το Άρθρο 9.3 [...]» (άρθρο 9.1).

Τέλος, οι προβλέψεις της Σύμβασης Παραχώρησης ερμηνεύονται σύμφωνα με το άρθρο 28 «Εφαρμοστέο Δίκαιο και Επίλυση Διαφορών» της Σ.Π., όπου προβλέπεται ότι: «28.1 Η παρούσα Σύμβαση και οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις απορρέουν από αυτή ή σε σχέση με αυτή

Θα διέπονται από το ουσιαστικό δίκαιο της Ελληνικής Δημοκρατίας και θα ερμηνεύονται βάσει αυτού.».

3. Ειδικότερες προβλέψεις της Σ.Π.2016 για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Δραστηριότητα.

Αρχικά, οι χώροι όπου υφίσταται ναυπηγοεπισκευαστική ή ναυπηγική δραστηριότητα, κατά το χρόνο σύναψης της Σύμβασης, αναφέρονται στο άρθρο 3 της Σ.Π. με τίτλο «Χώροι του Λιμένα Πειραιά και Στοιχεία Παραχώρησης», όπως ειδικότερα περιγράφονται στο Παράρτημα 3.1 της Σ.Π., στο οποίο αναφέρεται ο Εμπορικός Λιμένας (μήκους 13 χλμ, από τον Όρμο Δραπετσώνας έως την περιοχή Αρμός) όπου περιλαμβάνει τον Όρμο Δραπετσώνας με ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Επίσης, αναφέρεται ότι «*Δυτικά της περιοχής «Αρμός» και κατά μήκος της ακτογραμμής σε έκταση 6 χιλιομέτρων κατά προσέγγιση, βρίσκονται: (α) χερσαίες εκτάσεις (τμήματα) που έχουν παραχωρηθεί σε διάφορες ιδιωτικές ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες (η εκάστη παραχωρημένη έκταση βρίσκεται μπροστά από το αντίστοιχο ιδιόκτητο γεωτεμάχιο κάθε εταιρείας) και (β) η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, την οποία διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται ο ΟΛΠ.*», όπως και οι εγκατεστημένες ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις στην Χερσαία ζώνη Σαλαμίνας.

Η δε χερσαία λιμενική ζώνη αναφέρεται στο άρθρο 3.2, και αποτυπώνεται στο Αναλυτικό Τοπογραφικό διάγραμμα, επισυναπτόμενο στο Παράρτημα 3.2, και περιγράφεται αδρά στο άρθρο 3.3. Ειδικότερα, η Χερσαία Λιμενική Ζώνη χωρίζεται, σύμφωνα με την παράγραφο 3.3 της Σ.Π.2016, σε χώρους και συγκεκριμένα σε «(α) [...]· (β) [...]· (γ) [...]· (δ) [...]·(ε) [...]·(στ) έναν χώρο επισκευής πλοίων (τα Ναυπηγεία)·και (ζ) [...], όπως καθένας (χώρος δηλαδή) περιγράφεται με περισσότερες λεπτομέρειες, απεικονίζεται με χρώμα και προσδιορίζεται με τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο αντίστοιχο υπόμνημα του τοπογραφικού διαγράμματος του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.3. Η διάταξη των παραπάνω χώρων αποτυπώνει την τρέχουσα κατάσταση των εγκρίσεων που περιγράφονται στο Άρθρο 6.2 (γ).». Στο δε πίνακα του Παραρτήματος 3.3 υπό στοιχείο (στ), αναφέρονται και αποτυπώνονται μεταξύ των Χώρων Τερματικών Σταθμών, οι «Ναυπηγοεπισκευαστικές Ζώνες», ενώ στο σχετικό Σχεδιάγραμμα σημειώνονται με μπλε χρώμα. Σύμφωνα με την κατατεθειμένη στη Βουλή, έγχρωμη επισύναψη των αναφερομένων τοπογραφικών διαγραμμάτων στα Παραρτήματα 3.2 και 3.3 της προς κύρωση Σύμβασης, προκύπτει ότι έχει γίνει λανθασμένη επισύναψη των αναφερομένων διαγραμμάτων, και τα σχέδια που αναφέρονται σε αυτά τα Παραρτήματα, έχουν εν τοις πράγμασι επισυναφθεί αντίστροφα.

Τέλος, ενώ από τα Στοιχεία Παραχώρησης εξαιρούνται χώροι, οι οποίοι αναφέρονται γενικά και ειδικότερα στο άρθρο 3.5 και στο Παράρτημα 3.5 της Σ.Π.2016., ως Εξαιρούμενοι χώροι και Στοιχεία υπό τους όρους που περιλαμβάνονται στο Μέρος IV του Παραρτήματος 3.5. Μεταξύ των εξαιρουμένων χώρων και Στοιχείων, περιλαμβάνονται οι υπ' αρ. 4 και 14 χώροι του Δήμου Πειραιά, οι υπ' αρ. 25 έως 30 χώροι του Δήμου Περάματος και οι υπ' αρ. 6, και 33 έως 36 χώροι του Δήμου Σαλαμίνας. Ως προς τον εξαιρούμενο χώρο 14, ήτοι το εναπομείναν μέρος της νήσου Ψυττάλειας, προβλέπεται ειδική εξαίρεση της εξαίρεσης, σύμφωνα με την οποία «(i) με εξαίρεση το περίγραμμα της ακτογραμμής αυτών των τριών νησίδων, που νοείται ως νοητή γραμμή που συμπίπτει με τα πραγματικά γεωγραφικά όρια προς τη θάλασσα κάθε νησίδας, τα οποία ορίζονται αποκλειστικά με σκοπό να πραγματοποιηθεί ο αντίστοιχος καθορισμός της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης· (ii) αναφορικά με τη νήσο της Ψυττάλειας, με εξαίρεση το τμήμα στο βορειοδυτικό τεταρτημόριο του νησιού, όπως αυτό το τμήμα απεικονίζεται στο λεπτομερές διάγραμμα του Παραρτήματος 3.2, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Παραρτήματος 6.2(β) για τις κατασκευές αγκυροβόλησης σε σχέση με τις πλωτές δεξαμενές.»

Επιπλέον, στο άρθρο 3.4 αναφέρεται η Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη, στην οποία συμπεριλαμβάνονται «ενδεικτικά, [...] αγκυροβόλια, προκουμαίες, ναυπηγικές κλίνες, δεξαμενές και ναυπηγεία, καθώς και το θαλάσσιο τμήμα των λιμενικών έργων, των υποδομών, ανωδομών και εγκαταστάσεων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.».

Σύμφωνα με το άρθρο 6.2 παρ. (γ) περ. i), η ΟΛΠ έχει λάβει εγκρίσεις προ της σύναψης της Σ.Π. 2016, οι οποίες έχουν δημοσιευθεί στο ΦΕΚ (τ.Α.Α.Π.Π.Θ. 68/08.03.2012), και έχουν κυρωθεί νομοθετικά με το άρ. 15 του 4081/2012. Μεταξύ των ανωτέρω εγκρίσεων περιλαμβάνονται και ρυθμίσεις στην υπ' αρ. 4/18.03.2003 για τη περιοχή του «Ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα (Πέραμα-Σαλαμίνα)». Στο Πέραμα, περιλαμβάνει τις περιοχές από «εταιρεία «ΕΤΕΚΑ» μέχρι λιμενίσκο Ε» (βλ. και Σ.τ.Ε. 766/2020, σκ. 12, αναφορικά με την νομιμότητα και δεσμευτικότητα της ανωτέρω εγκρίσεως για το μέλλον). Επιπλέον, με την 8/16.6.2006 της 26^{ης} Συνεδρίασης, εγκρίθηκε η επέκταση ορίου θαλασσιού μετώπου των Ναυπηγείων στην περιοχή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, ενώ με την 03/10-09-2009 της 45^{ης} Συνεδρίασης εγκρίθηκε τροποποίησης «μεγίστου ύψους κατασκευών στον ναυπηγοεπισκευαστικό λιμένα ΟΛΠ».

Ειδικότερα, και αναφορικά με το περιεχόμενο του Masterplan, το Παράρτημα 6.2(β), στο εδάφιο β' προβλέπει ότι τούτο «[...] ΔΕΝ ΔΥΝΑΤΑΙ να προβλέπει, επιτρέπει ή να ρυθμίζει αμέσως ή εμμέσως: I. [...], II. [...], III. [...], IV. [...], V. Τη μετεγκατάσταση των Ναυπηγείων εκτός της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του Περάματος, αλλά μπορεί να επιτρέπει την αναβάθμιση ή την κατασκευή νέων ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων στον όρμο της Δραπετσώνας, δύο (2) δεξαμενών στην Ακτή Βασιλειάδη και Νέων Ναυπηγείων κατά μήκος της ακτογραμμής της Νήσου Ψυττάλειας και προς την ανοικτή θάλασσα, VI. Κάθε υποδομή, υπερδομή ή κατασκευή στις ακτές της νήσου Ψυττάλειας, άλλη από την εγκατάσταση μη μόνιμων (ελαφρών μεταλλικών ή άλλων) δομών στο τμήμα του βορειοδυτικού τεταρτημορίου της νήσου, όπως αυτό εμφανίζεται στο λεπτομερές διάγραμμα του Παραρτήματος 3.2 και εκτός των ορίων του υπάρχοντος χώρου επεξεργασίας λυμάτων, για να διασφαλίσει τις πλωτές δεξαμενές που υποστηρίζουν τις λειτουργίες του Νέου Ναυπηγείου (Πλωτές Δεξαμενές), VII. Τη χρήση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του Περάματος για οποιεσδήποτε άλλες δραστηριότητες, πέραν των δραστηριοτήτων επισκευής πλοίων και/ή οποιωνδήποτε βοηθητικών δραστηριοτήτων που πρωτίστως συνδέονται με τη ναυπήγηση και/ή την επισκευή πλοίων, VIII. Την υιοθέτηση οποιωνδήποτε επιχειρησιακών, νομικών, τεχνικών ή άλλων μέτρων (συμπεριλαμβανομένων, άνευ περιορισμού, οποιωνδήποτε μέτρων επηρεάζουν τα σημεία ή τις οδούς πρόσβασης) σε σχέση με τις ανωτέρω περιοχές, τα οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς την αποκλειστική τους χρήση για εξυπηρέτηση επιβατών και δραστηριότητες επισκευής πλοίων αντίστοιχα, IX. [...], X. [...].».

Επιπλέον, μεταξύ των επενδύσεων που φέρει η Ο.Λ.Π.Α.Ε. να περιλάβει στο υποχρεωτικό επενδυτικό της πλάνο των Υποχρεωτικών Επενδύσεων Προτεραιότητας Ι, συγκαταλέγεται η «Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών)» αξίας 55.000.000 € (βλ. Παράρτημα 7.2, υπ' αρ.11 ΥΕ.)

Οι παρεχόμενες από την Ο.Λ.Π. ΑΕ υπηρεσίες αναφερόμενες στο άρθρο 11 περιλαμβάνουν: «11.1 Εκτός αν ρητά προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, ο ΟΛΠ θα υπέχει με δικό του κίνδυνο και έξοδα υποχρέωση για την παροχή όλων των υπηρεσιών και των παρεπομένων υπηρεσιών που απαιτούνται: (α) [...]· (β) για την παροχή, παράδοση και εκμίσθωση επιπρόσθετων υποδομών και ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων (συμπεριλαμβανομένων πλωτών δεξαμενών για την τροφοδοσία σκαφών μεγέθους Post-Rapatax ή μεγαλύτερων) με σκοπό την παροχή υπηρεσιών σε σκάφη μιας χωρητικότητας, που επί του παρόντος δεν εξυπηρετείται, για επισκευαστικούς σκοπούς στον Λιμένα Πειραιά, σε περιοχές που επί του παρόντος δεν φιλοξενούν

ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, οι οποίες μπορούν να οριστούν και να αναπτυχθούν μετά από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, σύμφωνα με το Άρθρο 6 και άλλως σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση (τα Νέα Ναυπηγεία)· (γ) για τη συντήρηση των υποδομών, τον δεξαμενισμό και την εκμίσθωση πλωτών δεξαμενών και για παρεπόμενες υπηρεσίες που είναι απαραίτητες, ώστε να μπορούν και τρίτοι να επωφελούνται από την υποδομή και τη λειτουργία των ενεργών Ναυπηγείων κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, σε κάθε περίπτωση, κατά τρόπο που θα πληροί ή θα υπερβαίνει τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, εκτός εάν και στο βαθμό που οι εν λόγω υπηρεσίες και παρεπόμενες υπηρεσίες θα παρέχονται από Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης ή άλλως από την ισχύουσα νομοθεσία.».

Μεταξύ των παρεπομένων υπηρεσιών που περιγράφονται στο Άρθρο 11.2 της Σ.Π.2016 περιλαμβάνονται «(ιβ) τις Λοιπές Χρήσεις με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.4, και, στην έκταση που αρμόζει, πρέπει να είναι επαρκείς, ώστε να εναρμονίζονται με τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, τους Ισχύοντες Νόμους, τους Ρυθμιστικούς Κανόνες και τους νόμους γενικής εφαρμογής. [...]» (άρθρο 11.2).

Ειδικότερα, και αναφορικά με τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, προβλέπεται ότι: «11.3 Για όλες τις άλλες υπηρεσίες που θα πραγματοποιούνται συνήθως και θα παρέχονται σε λιμένα (συμπεριλαμβανομένων ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών και δεξαμενισμού), ο ΟΛΠ θα προάγει γενικώς τον ανταγωνισμό, επιτρέποντας την πρόσβαση στις απαιτούμενες υποδομές και εγκαταστάσεις, παρέχοντας δίκαιες Υποπαραχωρήσεις χωρίς διακρίσεις σε εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών σύμφωνα με το Άρθρο 12.3. Ειδικότερα, όσον αφορά στις ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες που παρέχονται εντός του Λιμένα Πειραιά, ανά πάσα στιγμή και με μόνη την επιφύλαξη των εύλογων περιορισμών λόγω ανεπάρκειας χερσαίων εκτάσεων ή παραθαλάσσιου χώρου ή λόγω μέριμνας για την ασφάλεια του Λιμένα Πειραιά ή των λειτουργιών αυτού, ο ΟΛΠ: (α) θα τηρεί τους όρους των υφιστάμενων Υποπαραχωρήσεων για ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος και σε περίπτωση λήξης τους θα συνάπτει νέες Υποπαραχωρήσεις με επιχειρήσεις παροχής ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών· (β) θα εξασφαλίζει ότι οι πάροχοι ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών θα έχουν ανεμπόδιστη πρόσβαση στις απαραίτητες λιμενικές υποδομές και την ακτογραμμή του παραλιακού μετώπου της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του Περάματος, ώστε να εκτελούν τις εργασίες τους· και (γ) θα συνεχίζει να παρέχει επαρκή χώρο δεξαμενισμού και χερσαία έκταση με αμερόληπτη τιμολογιακή μεταχείριση για βραχείας διάρκειας επισκευές σκαφών. με την περαιτέρω προϋπόθεση ότι σε κάθε περίπτωση και στον βαθμό που σχετίζονται με πρόσβαση τρίτων φορέων εκμετάλλευσης στα Νέα Ναυπηγεία, οι λειτουργίες και υποχρεώσεις του Ο.Λ.Π. θα ρυθμίζονται από τα Άρθρα 9 και 10 της παρούσας.» Τέλος, το άρθρο 12.11 προβλέπει ότι: «Ο ΟΛΠ θα τηρεί πλήρως τις υφιστάμενες συμβατικές σχέσεις του, ειδικά αυτές με τους διαχειριστές των Ναυπηγείων.»

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 19 «Υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου» σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται ειδικότερα για τις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες ότι εξαιρούνται της έγγραφης προηγούμενης συναίνεσης της Ο.Λ.Π. Α.Ε., ήτοι: «19.8 Χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του ΟΛΠ, το Ελληνικό Δημόσιο θα απέχει από την κατασκευή και λειτουργία εντός του χώρου των Στοιχείων Παραχώρησης ή των Εξαιρούμενων Χώρων και Στοιχείων κάθε εμπορικής δραστηριότητας, η οποία σωρευτικά: (i) αποτελεί ευθέως ανταγωνιστική δραστηριότητα προς τη λειτουργία και τις δραστηριότητες του ΟΛΠ σε σχέση με το Άρθρο 11.1 ή/και 11.2 (πλην των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων της κλίμακας και του αντικειμένου που ισχύουν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος στο πλαίσιο των Εξαιρούμενων Χώρων και Στοιχείων) και (ii) πλήττει τα έσοδα του ΟΛΠ.»

4. Τα άρθρα 2 έως 11 του κυρωτικού Ν.4404/2016.

Ρυθμίσεις για τη ναυπηγοεπισκευή προβλέπονται ειδικότερα και στο άρθρο 9 του Ν.4404/2016, στη παράγραφο 4 του οποίου αναφέρεται ότι: «4. Η περιοχή μη στεγασμένης ναυπηγοεπισκευής ορίζεται στην θέση «Καρνάγια» και εμφανίζεται στον Τομέα 26 (ιδιωτικές εκτάσεις) του «Αναλυτικού Τοπογραφικού Διαγράμματος» που συνάπτεται στη Σύμβαση Παραχώρησης ως Παράρτημα 3.2 αυτής και εκτείνεται περαιτέρω με κατεύθυνση προς Νότο προς τα θαλάσσια σύνορα που εμφανίζονται στο προαναφερθέν διάγραμμα ως «γραμμή επέκτασης» (νέο θαλάσσιο σύνορο) («η Καθορισμένη Περιοχή»). Στην Καθορισμένη Περιοχή επιτρέπεται να αναγείρονται μόνο προσωρινές κατασκευές, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 2, παρ. 74 του ν. 4067/ 2012 (Α` 79), σε κάθε δε περίπτωση σύμφωνα με τις διατάξεις που περιέχονται στο άρθρο 21 («Προσωρινές κατασκευές») του προαναφερθέντος νόμου. Στο μέτρο που οι εν λόγω προσωρινές κατασκευές συνίστανται σε στέγαστρα, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2, παρ. 79 του ν. 4067/2012, αυτές συμμορφώνονται υποχρεωτικά με την προδιαγραφή ανώτατου ύψους. Κάθε αναγκασία για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου 4 άδεια για κτίσμα ή άλλη εγκατάσταση θα εκδίδεται από την κατά τόπο αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία μετά από αίτηση κάθε προσώπου που αποδεικνύει νόμιμο δικαίωμα κατοχής αναφορικά με το τμήμα εκείνο της καθορισμένης έκτασης στο οποίο αφορά η εγκατάσταση ή η προσωρινή κατασκευή, σύμφωνα με τα παραπάνω, χωρίς να αποκλείεται και η υποβολή κοινής αίτησης από πρόσωπα που αποδεικνύουν τέτοιο νόμιμο δικαίωμα κατοχής σε όμορες εκτάσεις. Αιτήσεις που αφορούν στην έκδοση αδειών για κτίσματα ή εγκαταστάσεις σχετικά με στέγαστρα εξετάζονται κατά προτεραιότητα και πρέπει να συνοδεύονται από αρχείο που να πληροί τις προδιαγραφές έγγραφης τεκμηρίωσης που τάσσει το άρθρο 21 του ν. 4067/2012.»

Γ. Πραγματικά Περιστατικά

Ι. Οι διαμαρτυρίες εν όψει των αρχικών προβλέψεων του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Masterplan) Λιμένα Πειραιά.

Η από 30.07.2018 αναφορά - καταγγελία του Σ.Ι.Ν.Π. στρεφόταν κατά της πρόθεσης της Ο.Λ.Π. Α.Ε. να αναπτύξει και λειτουργήσει Ναυπηγείο και νέα Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη στον Όρμο Δραπετσώνας, γεωγραφικά γειτνιάζουσα με τις ήδη υφιστάμενες και εκμεταλλευόμενες από τα μέλη του καταγγέλλοντος συνδέσμου.

Ο Σύνδεσμος ισχυριζόταν μεταξύ άλλων με την αναφορά του, ότι «Τα Ναυπηγεία αποτελούνται από ιδιόκτητες εκτάσεις εντός της ζώνης του Λιμένος Πειραιώς, δυνάμει δε συμβάσεων υποπαραχώρησης με τον ΟΛΠ, τους παραχωρήθηκε τμήμα του αιγιαλού και τους παρασχέθηκε η άδεια επιχωματώσεων και κατασκευής λιμενικών προβλητών εντός εκάστου ναυπηγείου». Περαιτέρω, αναφέρουν ότι στα «Ναυπηγεία Περάματος ναυπηγούνται, επισκευάζονται και εξυπηρετούνται πλοία έως 116 μέτρων και χωρητικότητας έως 4.000 (κοχ) κόρων». Επιπλέον, προσέθεσαν ότι η ΟΛΠ σύμφωνα με το άρθρο 11.1(β) της Σ.Π., δύναται να ιδρύσει «Νέα Ναυπηγεία», «εκτός των ζωνών ήδη υπάρχουσας ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και για πλοία μεγέθους από «Post Panamax» και μεγαλύτερου, με σκοπό την παροχή υπηρεσιών σε σκάφη χωρητικότητας που επί του παρόντος δεν εξυπηρετείται στο λιμάνι του Πειραιά.»

Επιπλέον, και ειδικότερα για την ίδρυση ναυπηγείου στον Όρμο Δραπετσώνας, ανέφεραν ότι «επιτρέπεται η αναβάθμιση ή η κατασκευή νέων ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων [Παράρτημα 6.2 (β) υπό στοιχ. V]», αλλά τούτη, η «αναβάθμιση ή κατασκευή νέων

ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων στον όρμο Δραπετσώνας» δηλαδή, «δεν δύναται να αφορά τη δημιουργία Ναυπηγείου [...]», διότι «δεν εμπίπτει» στην διαμορφωθείσα χρήση του Όρμου.». Επομένως, ο χώρος από επισκευαστικές εργασίες που φιλοξενεί, δεν δύναται να μετατραπεί σε χώρο dry docking, και να εισαχθεί «νέα ναυπηγική-ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, όμοια με αυτήν των Ναυπηγείων Περάματος και ευθέως ανταγωνιστική προς αυτήν, τη στιγμή που οι ανάγκες εξυπηρετούνται επαρκώς από τα ήδη υπάρχοντα Ναυπηγεία», ενώ ταυτόχρονα η «ενδεχόμενη αδειοδότηση νέου ναυπηγείου θέτει όρους αθέμιτου ανταγωνισμού προς τις [...] μονάδες τους, και των [...] συμβάσεων παραχώρησης».

Επιπλέον, διαμαρτύρονται για την μεταχείριση που τους επεφύλασσε η Ο.Λ.Π.Α.Ε., και τον αποκλεισμό αυτών από τις διαδικασίες διαβούλευσης, οι οποίες είχαν διενεργηθεί τον Φεβρουάριο του 2018. Συγκεκριμένα, και στις 2.2.2018 (βλ. Συνημμένο Σ.13), ο ανωτέρω Σύνδεσμος απέστειλε στην Ο.Λ.Π.Α.Ε. εξώδικο με το οποίο διαμαρτυρόταν για την πρόσκλησή του σε γενόμενη παρουσίαση του Masterplan της.

Στην από 16.2.2018 εξώδικη απάντηση της Ο.Λ.Π.Α.Ε. προς τον Σύνδεσμο, η εταιρεία αναφέρει ότι «δύναται να ρυθμίσει τη διαδικασία διαβούλευσης κατά τον προσφορότερο κατά την άποψή της τρόπο», και ότι περαιτέρω, «σέβεται απόλυτα τις αρχές της διαφάνειας, του υγιούς ανταγωνισμού, και τα συμπεφωνημένα μεταξύ ημών και των μελών του Συνδέσμου[...], ενώ προέβη στη διαβούλευση του Masterplan, καθόλα νόμιμα, [...], χωρίς να προκύπτει ουδεμία υποχρέωσή της προς διαβούλευση», διότι τούτος «δεν φέρει καν την ιδιότητα του ενδιαφερομένου μέρους στη συγκεκριμένη διαδικασία».

Ερωτώμενη αναφορικά με τα ανωτέρω η Ο.Λ.Π.Α.Ε. από την Αρχή, απήντησε ότι «σχετικά με την ανάπτυξη ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στον Προβλήτα διαχείρισης αυτοκινήτων Γ1 πλησίον του Νέου Μώλου Δραπετσώνας, [...] η θέση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. αποτυπώνεται στο υπό έγκριση αρχικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης και Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά».

Συμπερασματικά, αναφορικά με τους χώρους Ναυπηγοεπισκευής, ο σύνδεσμος ισχυρίστηκε ότι η Ο.Λ.Π. Α.Ε. προτίθετο, αφενός να λειτουργήσει αντι-ανταγωνιστικά ως προς τις ήδη υφιστάμενες εγκαταστάσεις ναυπήγησης, αφετέρου ότι η πρόθεσή της αυτή αντίκειται στις προβλέψεις της Σ.Π., ενώ στερήθηκε την δυνατότητα να εκφέρει τις ανωτέρω απόψεις εν όψει διαβούλευσης του Masterplan. Ειδικά ως την αντίθεση προς τη Σ.Π., η παράβαση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. εντοπίζεται από τους καταγγέλλοντες στην πρόθεση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. να λειτουργήσει η ίδια την σχετική εγκατάσταση ή να κατασκευάσει εγκατάσταση που θα εξυπηρετεί σκάφη που εξυπηρετούνται από τις ήδη υφιστάμενες εγκαταστάσεις.

Τα ανωτέρω, επανελήφθησαν σε επιστολές που έστειλε ο Σύνδεσμος, ομού μετά του Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ και της Ε.Β.Ε.Μ.Π, προς τον Υπουργό Ναυτιλίας, και προς τον Πρωθυπουργό.

II. Η διαδικασία έγκρισης του «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (Master Plan)» της Ο.Λ.Π. Α.Ε και οι προβλέψεις του

Η Ο.Λ.Π.Α.Ε. εκπόνησε σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρ. 6 της Σ.Π., και το υπέβαλλε προς έγκριση προς το αρμόδιο φορέα του Ε.Δ., ήτοι την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. Όπως προέκυψε από σχετικές προβλέψεις σχεδίων του «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (Master Plan)», μεταξύ των Προσθέτων Επενδύσεων που προτίθετο να διενεργήσει συμπεριλαμβάνονταν η Κατασκευή Ναυπηγοεπισκευής Mega Yachts στην Γ1 περιοχή.

Εν προκειμένω, στις 16/11/2018 εκδόθηκε η 5η Αναθεώρηση (6η Υποβολή) του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του Λιμένος Πειραιά, η οποία και υποβλήθηκε στην Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (εφεξής ΓΓΛΠΝΕ) ως συνημμένο του υπ' αρ. πρ. 47645/21-11-2018 εγγράφου Ο.Λ.Π., διαβιβασθέν με το υπ' αρ. 3000.0/86965/2018/23-11-2018 ΦΕΣ ΥΝΑΝΠ/ ΓΓΛΠΝΕ/ Γραφείο κ. ΓΓ μεταξύ άλλων και στην ΡΑΛ (βλ. Συνημμένο ...). Στο τεύχος Στάδιο Β', περιλαμβάνεται, όπως και σε προηγούμενες εκδόσεις, στις προγραμματιζόμενες Πρόσθετες Επενδύσεις υπό τον αριθμό #Π.Ε.08 η «Κατασκευή ναυπηγοεπισκευής για Mega Yachts στην περιοχή Γ1 (G1). Αφορά στην κατασκευή επισκευαστικού προβλήτα μεγάλων yachts στην περιοχή Γ1, με την εγκατάσταση synchrolift 8500 τόνων.». Σύμφωνα με το εν λόγω Master Plan, η περιοχή Γ1 χωροθετείται δυτικά της ΔΕΗ και ΒΑ του μόλου Δραπετσώνας. Σύμφωνα με το ίδιο έγγραφο, «Το έργο συνίσταται στην εγκατάσταση travelift και synchrolift, όπου διευκολύνεται αλλά και αυξάνεται ο χρόνος ανέλκυσης, στην ταξινόμηση των σκαφών βάση των γραμμών που κινείται το σύστημα των φορείων, αυξάνοντας την παραγωγικότητα, και μειώνοντας τον άεργο χρόνο.».

Στις 01/07/2019, η 79η Συνεδρίαση της Επιτροπής Σχεδιασμού & Ανάπτυξης Λιμένων (εφεξής ΕΣΑΛ) συζήτησε και έλαβε απόφαση επί του ανωτέρω υποβληθέντος Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του Λιμένος Πειραιά (ήτοι της 6ης Υποβολής), όπου η ανωτέρω πρόσθετη επένδυση δεν έγινε αποδεκτή «δεδομένου ότι: (α) Η Δ/ση Βιομηχανίας, Ενέργειας και Φυσικών Πόρων της Περ. Αττικής απέρριψε το αίτημα της Ο.Λ.Π. ΑΕ, (β) αντίκειται στους νόμους 3325/2005 και 4404/2016.». Επιπρόσθετα στα Πρακτικά της ίδιας Συνεδρίασης καταγράφεται ότι «Ως προς την επένδυση αυτή, ο Αντιπρόεδρος της Ρ.Α.Λ. δήλωσε ότι απέχει, για τον λόγο ότι για την συγκεκριμένη επένδυση, εκκρεμεί εξέταση ενώπιον της Αρχής, καθότι υφίσταται διαδικασία διερεύνησης καταγγελίας, αναφορικά με την συμβατότητά της προς τη Σύμβαση Παραχώρησης 2016.»

Ακολούθως, στις 09/08/2019, η Ο.Λ.Π. ΑΕ εξέδωσε την 8η Αναθεώρηση (9η Υποβολή) του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του Λιμένος Πειραιά. Στην εν λόγω έκδοση, η Π.Ε.08 έχει αντικατασταθεί με την «Κατασκευή 5* ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε» ενώ ουδεμία αναφορά γίνεται σε κατασκευή ναυπηγοεπισκευής για Mega Yachts και σε εγκατάσταση ανυψωτικού μηχανήματος τύπου "synchrolift".

Στις 25-09-2019 συνεκλήθη η 80η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, η οποία ενέκρινε «τις Πρόσθετες Επενδύσεις όπως αυτές παρουσιάζονται στο σχέδιο MS01-02-PMT-SUR-PMD-DWG-004-03 «ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ» κλίμακας 1:5000 της «Domos Feron Consulting Engineers», θέτοντας ταυτόχρονα ειδικές απαιτήσεις/ προϋποθέσεις για την αποδοχή κάθε Επένδυσης. Οι προβλέψεις για τον Προβλήτα Γ1, που περιλαμβάνονταν στις προτεινόμενες πρόσθετες επενδύσεις #Π.Ε.09 - Ανάπτυξη Λιμένα Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων με την Επέκταση του Προβλήτα Ηρακλέους V και του Προβλήτα Γ2 και #Π.Ε.10 Ανάπτυξη Λιμένα Διαχείρισης Αυτοκινήτων με την Επέκταση του Προβλήτα Γ1 και του Μόλου Δραπετσώνας, ρητά δηλώνεται στην Απόφαση ότι η ΕΣΑΛ δεν εξέφρασε γνώμη.

Στις 09-10-2019 συνεκλήθη η 81η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, προκειμένου να ληφθεί απόφαση επί της «νέα(ς) επικαιροποιημένη(ς) έκδοση(ς) των σχεδίων MS01-02-PMT-SUR-PMD-DWG-004-04 «ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ», και MS01-02-PMT-SUR-PMD-DWG-006-07 «ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ», τα οποία τέθηκαν υπόψιν των μελών της ΕΣΑΛ από στελέχη της Ο.Λ.Π. ΑΕ προ της έναρξης της Συνεδρίασης (αρ. πρωτ. εισερχ. ΔΙΛΙΚΥΠ 4575/10-10-2019), και απετέλεσαν τμήμα του Σχεδίου Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan).». Σύμφωνα με τα πρακτικά, η ΕΣΑΛ αποφασίζει «Αναφορικά με το έργο «Ανάπτυξη Λιμένα

Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων με την Επέκταση του Προβλήτα Ηρακλέους V και του Προβλήτα Γ2» (Πρόσθετη Επένδυση 9, #Π.Ε.09), ότι οι συνθήκες στην παρούσα φάση, δεν είναι ώριμες για την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου, ως προς την πλήρωση των προϋποθέσεων του παραρτήματος 6.2β της Σύμβασης Παραχώρησης, απορρίπτοντας την εν λόγω επένδυση. Επισημαίνεται δε ότι η Πρόσθετη Επένδυση 10 (#Π.Ε.10) «*Ανάπτυξη Λιμένα Διαχείρισης Αυτοκινήτων με την Επέκταση του Προβλήτα Γ1 και του Μόλου Δραπετσώνας*», απεσύρθη από την Ο.Λ.Π. Α.Ε., βάσει των σχεδίων που υποβλήθηκαν ... και κατά συνέπεια δεν εξετάστηκε κατά τη συνεδρίαση.».

Τέλος, τον Φεβρουάριο του 2020 εκδόθηκε από την Ο.Λ.Π. ΑΕ η 11η Αναθεώρηση (12η Υποβολή) του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του Λιμένος Πειραιά (η οποία σημειώνεται ως «Final for approval» από τον Συντάκτη), η οποία υποβλήθηκε στην ΓΓΛΠΝΕ μέσω υπερσυνδέσμου με την αρ. πρ. 3780/20-02-2020 ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ επιστολή της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και εν συνεχεία κοινοποιήθηκε στην ΡΑΛ. Στην εν λόγω έκδοση του Master Plan δεν παρουσιάζονται διαφορές σε σύγκριση με την προηγούμενη ως προς το γενικό αντικείμενο τόσο των Υποχρεωτικών όσο και των Πρόσθετων Επενδύσεων, με τη διαφορά ότι στην 12η Υποβολή η παράγραφος περιγραφής της Υ.Ε.10, ήτοι «#Υ.Ε.10 Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) (Εμπορικός Λιμένας). Αφορά στην αναδιαρρύθμιση – επέκταση του λιμένος Ηρακλέους και περιλαμβάνει, σε πρώτο στάδιο, τη μεταφορά της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην περιοχή κρηπιδώματος Δραπετσώνας (Γ1 διαχείριση), με αντίστοιχη μεταφορά της εμπορευματικής δραστηριότητας (Car Terminal) στον Προβλήτα Ι λιμένος Ηρακλέους (έμπροσθεν ΔΕΗ). Στα πλαίσια του Β' σταδίου περιλαμβάνεται η επέκταση, με λιμενικό έργο, του Προβλήτα Ι Ηρακλέους (στο βόρειο τμήμα). Σκοπός του έργου είναι με την επέκταση των κρηπιδωμάτων να αυξήσει σημαντικά τον χερσαίο χώρο του Car Terminal και να ενοποιήσει τους επισκευαστικούς χώρους του λιμένα (μόλος Δραπετσώνας και Γ1 περιοχή)», έχει αντικατασταθεί σε «#Υ.Ε.10 Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) (Εμπορικός Λιμένας). Αφορά στην αναδιαρρύθμιση – επέκταση του λιμένος Ηρακλέους, με σκοπό τη μετατροπή του από ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα σε σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων.». Σημειώνεται ότι η εν λόγω αλλαγή αφορά στο λεκτικό της συνοπτικής περιγραφής καθώς η αναλυτικότερη περιγραφή που ακολουθεί (στην παράγραφο §7.4 κατ' αντιστοιχία) παραμένει το ίδιο και στις δυο εκδόσεις του Master Plan).

Στις 26-02-2020 συνεκλήθη η 82η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ με θέμα μεταξύ άλλων «*Αριθμητικές διορθώσεις και λεκτικές αναδιατυπώσεις επί των σχεδίων που συνοδεύουν τις γνωμοδοτήσεις των συνεδριάσεων της Ε.Σ.Α.Λ. υπ. αριθμ. 80 και 81*», και, όπως αποτυπώνεται στο ΠΡΑΚΤΙΚΟ 82ης/26-02-2019 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ λαμβάνοντας υπόψη επιστολές της Ο.Λ.Π. Α.Ε. περί αριθμητικών διορθώσεων και λεκτικών αναδιατυπώσεων τόσο στα κείμενα, πίνακες και σχέδια του υποβληθέντος Master Plan όσο και στις αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. κατά την 80η και 81η συνεδρίασή της, γνωμοδότησε θετικά για συγκεκριμένες αριθμητικές διορθώσεις και λεκτικές αναδιατυπώσεις στις χρήσεις γης και όρους δόμησης και τροποποίησε κατά περίπτωση τις αποφάσεις της κατά την 80η και 81η συνεδρίασή της.

Επομένως, σύμφωνα με τα ανωτέρω, στα τελικώς υποβληθέντα σχέδια της Ο.Λ.Π. Α.Ε., οι αρχικές προβλέψεις για την ίδρυση και λειτουργία ναυπηγείου στη Δραπετσώνα, έχουν αποσυρθεί, και στο τελικώς εγκριθέν Masterplan, δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη για την ίδρυση Ναυπηγείου σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σ.Π..

III. Η Αίτηση για την λήψη άδειας Ναυπηγείου έναντι της πόλεως του Περάματος.

Με το από 26.07.2018 διαβιβαστικό της Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ (βλ. Συνημμένο Σ.2), κατέστη γνωστό στην Αρχή ότι η Ο.Λ.Π. ΑΕ έγινε αποδέκτης της άρνησης της Περιφέρειας να εγκρίνει την αίτηση λήψης άδειας Εγκατάστασης μεταποιητικής μονάδας Ναυπηγείου Ο.Λ.Π. «Πέραμα», σε υφιστάμενο υπαίθριο χώρο έναντι της πόλεως του Περάματος, επικαλούμενη την σχετική βιομηχανική νομοθεσία, και τις διατάξεις του Ν. 3551/2007, και ότι, κατά της άρνησης, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. άσκησε την υπ' αρ. 78176/18.07.2018 από 16.07.2018 ενδικοφανή προσφυγή ενώπιον της Επιτροπής Εξέτασης Ενδικοφανών Προσφυγών του αρ. 30 και 31 του Ν.3982/2011 (βλ. συνημμένα Σ.9ii και Σ.10iii).

Συγκεκριμένα, η Περιφέρεια αποφάνθηκε ότι οι αιτούμενες δραστηριότητες, εμπίπτουν στην «Α/Α 236 Ναυπήγηση πλοίων και πλωτών κατασκευών και χωρητικότητα πλοίου >1000grt κατατάσσεται στην υψηλή όχληση.». Πλήν όμως, εν όψει του αρ. 17 του Ν.3325/2005, «η ίδρυση ναυπηγείου υψηλής όχλησης δεν συμπεριλαμβάνεται στις δραστηριότητες που επιτρέπεται να ιδρυθούν εντός της Περιφέρειας Αττικής», και απέρριψε το αίτημα της εταιρείας.

Με την ενδικοφανή προσφυγή της, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. υπεστήριξε ότι η Περιφέρεια εσφαλμένα δεν κατέταξε το αίτημά της στις εξαιρέσεις του αρ. 17 του Ν.3325/2005, οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 27 του ίδιου νόμου. Επιπλέον, υπεστήριξε ότι αναζητά την ίδρυση άδειας ναυπηγείου εντός της λιμενικής ζώνης Πειραιά, στην οριοθετημένη ναυπηγοεπισκευαστική θέση της αποκλειστικής ευθύνης και διεύθυνσής της, εκτός οικιστικού περιβάλλοντος και εκτός της πόλεως του Περάματος. Επιπλέον, υπεστήριξε ότι ειδικότερα για την λιμενική έκταση που φιλοξενεί τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, έχει καθοριστεί η χρήση γης δυνάμει αποφάσεων της ΕΣΑΛ, οι οποίες έχουν δημοσιευθεί με το αρ. 15 του Ν.4081/2012. Επομένως, εσφαλμένως έτυχαν εφαρμογής οι απαγορευτικές διατάξεις του Ν.3325/2005 και του Ν.4155/2013. Επιπλέον, προβάλλει ότι διαθέτει τη θεσμική ex lege δυνατότητα λειτουργίας ναυπηγικών δραστηριοτήτων άνευ προϋποθέσεων, ότι η άρνηση να της χορηγηθεί η άδεια παραβιάζει την αρχή της ισότητας, εν όψει του γεγονότος ότι πρόσφατα (το 2018) είχαν αδειοδοτηθεί ή ανανεωθεί η δραστηριότητες μέσης και υψηλής όχλησης άλλων επιχειρήσεων, εντός λιμενικής της ζώνης, και παράβαση της Σ.Π. και του αρ. 11.2(β), για την περίπτωση της μη έγκρισης του αιτήματός χορήγησης άδειας ναυπηγείου.

Η ανωτέρω ενδικοφανής προσφυγή συζητήθηκε στις 17/8/2018 από το αρμόδιο όργανο, μετά από παράσταση της Ο.Λ.Π.Α.Ε., η οποία εξέδωσε ην ίδια ημέρα την απορριπτική της απόφαση, επί του αιτήματος και της προσφυγής (βλ. Συνημμένο 10ν).

Σύμφωνα με το σκεπτικό της, ανωτέρω, η «περιοχή της προς εγκατάσταση μονάδας κείται εκτός του εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου της πόλης του Περάματος, δεν συνεπάγεται ότι βρίσκεται εκτός των γεωγραφικών ορίων της Περιφέρειας Αττικής. [...] Συνεπώς έχει εφαρμογή [...] το αρ. 17 του Ν.3325 με την επιφύλαξη του αρ. 27 του ίδιου νόμου. [...]». Η δε προσφεύγουσα αιτείται για πρώτη φορά έγκριση εγκατάστασης και δεν θεωρείται ότι ασκεί ήδη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα στη περιοχή, ενώ παράλληλα, «οι Ν.3654/2008 και 4404/2016 δεν θίγουν, ούτε ρητά, ούτε κατά περιεχόμενο θέματα που αφορούν την αδειοδότηση ως προς την εγκατάσταση ή/και τη λειτουργία μιάς μονάδας ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. Συνεπώς, αν και νεότεροι, δεν θεωρούνται ειδικότεροι του Ν.3325/2005. Επιπροσθέτως οι διατάξεις του Ν4404/2016 (άρθρο 11 παρ. 1β) δεν επιτρέπουν την ίδρυση και λειτουργία ναυπηγείου σε περιοχές που ήδη φιλοξενούν ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες».

Κατά της αποφάσεως αυτή, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. άσκησε αίτηση ακυρώσεως (βλ. Συνημμένο Σ.10vi), επί της οποίας έχει εκδοθεί η υπ' αρ. 766/2020 απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας, της Επταμελούς Συνθέσεως του Πέμπτου Τμήματος.

Σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση «18. Επειδή, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, με το άρθρο 15 του ν. 4081/2012 (Α' 184) κυρώθηκε η απόφαση της ΕΣΑΛ 4/18.3.2003 και θεραπεύθηκε η μη νόμιμη θέσπιση χρήσεων γης με κανονιστική πράξη άλλη από το π.δ/γμα. Ειδικότερα, η πρόβλεψη, στο νόμο πλέον, του τμήματος της χερσαίας ζώνης λιμένος «περιοχή Περάματος, από εταιρεία ΕΤΕΚΑ μέχρι λιμενίσκο Ε», ως αφιερωμένου στη “ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα” και συνυφασμένου με αυτήν, αφορά κάθε βαθμό όχλησης, δηλαδή και τη μεσαία και υψηλή όχληση, ασχέτως αν η εν λόγω διάταξη δεν το ορίζει ρητώς. Τούτο δικαιολογείται από ιστορικούς λόγους, συνδεδεμένους με την παλαιόθεν άσκηση της δραστηριότητας της ναυπηγοεπισκευής στο Πέραμα, η οποία μόνον κατ' εξαίρεση μπορεί να αντιστοιχεί σε χαμηλή όχληση σημειώνεται μάλιστα ότι, σύμφωνα με την αναφερθείσα στη σκ. 16 ΥΑ οικ. 2584/99/Φ.Ν.2545/2003 (ασχέτως του ότι αυτή δεν αποτέλεσε εν προκειμένω το έρεισμα για τον καθορισμό της χρήσης στο Πέραμα), οι ΝΑ.ΖΩ. αποτελούσαν περιοχές εγκατάστασης των οικείων δραστηριοτήτων κάθε όχλησης, δηλαδή ακόμη και υψηλής. Υπό τις εξαιρετικές αυτές περιστάσεις, η δυνατότητα ίδρυσης νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας ναυπηγοεπισκευής, ανεξαρτήτως επιπέδου όχλησης, που ισχύει μετά το ν. 4081/2012 στη Ν/Ε Ζώνη του Περάματος (χρήσης Ε.Ο. κατά το π.δ. 84/84), αν και επαχθέστερη για το περιβάλλον -σε σχέση προς την προηγουμένως ισχύουσα, βάσει του ως άνω άρθρου 17 παρ. 2 του ν. 3325/2005, γενική απαγόρευση ίδρυσης νέας δραστηριότητας μέσης ή υψηλής όχλησης σε περιοχές προοριζόμενες για την εγκατάσταση βιομηχανιών εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής (ΣτΕ 1775/2015)-, συνιστά σημειακή και επιτρεπτή, κατά το άρθρο 24 του Συντάγματος, ρύθμιση. Προς τούτο συνηγορεί και το γεγονός ότι η κατά το άρθρο 17 παρ. 2 του ν. 3325/2005 απαγόρευση εγκατάστασης, εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, νέων δραστηριοτήτων μέσης και υψηλής όχλησης, σε περιοχές που προορίζονται για την εν γένει εγκατάσταση βιοτεχνιών και βιομηχανιών, τελεί υπό την επιφύλαξη όχι μόνον των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 27 του νόμου, αλλά και της ύπαρξης ειδικών διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας “που ρυθμίζουν παράλληλα θέματα εγκατάστασης και λειτουργίας των δραστηριοτήτων που διέπονται από τον παρόντα νόμο”, ως τέτοια δε ειδικότερη διάταξη, που δεν θίγεται από το άρθρο 17 του ν. 3325/2005, όπως τροποποιήθηκε και επαναλήφθηκε με το ν. 4155/2013, πρέπει να θεωρηθεί και η προβλεφθείσα στο άρθρο 15 του ν. 4081/2012 χρήση στην περιοχή του Περάματος, υπό την ανωτέρω έννοια. Πρέπει επομένως να απορριφθούν οι ισχυρισμοί του Δημοσίου και των παρεμβαινόντων, που υποστηρίζουν ότι η ρύθμιση της ΕΣΑΛ, κυρωθείσα με το ν. 4081/2012, καλύπτει μόνον την επιτρεπόμενη χρήση, που δεν αμφισβητείται ότι είναι η ναυπηγοεπισκευαστική, αλλά όχι το βαθμό όχλησης, και ισχύει σε συνδυασμό προς την απαγόρευση του άρθρου 17 παρ. 2 του ν. 3325/2005, που αποκλείει την ίδρυση νέων δραστηριοτήτων στην Περιφέρεια Αττικής, αν αυτές συνεπάγονται όχληση ανώτερη της χαμηλής. Εξάλλου, με το υπόμνημα του Δημοσίου και ορισμένων παρεμβάσεων προβάλλεται ότι άδεια ή έγκριση εγκατάστασης ή λειτουργίας για νέα δραστηριότητα ναυπηγείου υψηλής όχλησης δεν μπορεί να εκδοθεί στην Αττική μετά τη ρύθμιση του άρθρου 33 παρ. 2 του ν. 3450/2006 (ανωτέρω, σκ. 16) και την πάροδο της 31ης.5.2006, που ετέθη με τη διάταξη αυτή, κατά παρέκκλιση της απαγόρευσης που περιέχεται, μεταξύ άλλων, και στο άρθρο 17 παρ. 2 του ν. 3325, ως απώτατη ημερομηνία υποβολής αίτησης για τη χορήγηση αδείας λειτουργίας ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων, που τελούν υπό τις συνθήκες που περιγράφει η σχετική διάταξη (εγκατεστημένων σε περιοχές ΒΙΠΕ ή ΕΟ κ.λπ.) ο ισχυρισμός, όμως, αυτός είναι απορριπτός, διότι η ρύθμιση της οποίας γίνεται επίκληση δεν αποκλείει τη, μεταγενέστερη του ν. 3450/2006, καθιέρωση διαφορετικής χρήσης γης της επίμαχης περιοχής, χρήσης που εισήχθη εγκύρως, όπως έγινε προηγουμένως δεκτό, με το ν. 4081/2012 και για τον εφεξής χρόνο.».

Περαιτέρω, σύμφωνα με την σκέψη 19 της ίδιας απόφασης, «19. Επειδή, ενόψει των ανωτέρω, η κρίση της Διοίκησης ότι η ίδρυση νέου ναυπηγείου στην περιοχή του Περάματος απαγορεύεται από το άρθρο 17 του ν. 3325/2005 παρίσταται μη νομίμως αιτιολογημένη. Επομένως, η προσβαλλόμενη

πράξη πρέπει να ακυρωθεί, για το λόγο αυτό, βασίμως προβαλλόμενο, και η υπόθεση πρέπει να αναπεμφθεί στη Διοίκηση προς νέα νόμιμη κρίση. Κατόπιν αυτού, παρέλκει η εξέταση των λοιπών λόγων ακυρώσεως. Εξάλλου, όπως έγινε ήδη δεκτό, η προβαλλόμενη δεν έχει εκδοθεί κατ'επίκληση διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης που συνήφθη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας Ο.Λ.Π. ΑΕ, ούτε προέρχεται από όργανο επίλυσης συμβατικών διαφορών μεταξύ των συμβληθέντων μερών. Ως εκ τούτου, η ερμηνεία όρων της Σύμβασης Παραχώρησης ως προς το επιτρεπτό, κατά το συμβατικό κείμενο, της εγκατάστασης ναυπηγείου εκ μέρους της αιτούσας στην περιοχή του Περάματος εκφεύγει της αρμοδιότητας της Διεύθυνσης Βιομηχανίας της Περιφέρειας Αττικής, της Επιτροπής Εξέτασης Ενδικοφανών Προσφυγών και, για την ταυτότητα του λόγου, και του παρόντος Δικαστηρίου. Υπό τα δεδομένα αυτά, δεν μπορούν να εξετασθούν από το Συμβούλιο της Επικρατείας οι ισχυρισμοί που περιέχονται στις ασκηθείσες υπέρ του κύρους της προβαλλόμενης παρεμβάσεις, με τους οποίους υποστηρίζεται ότι: I. βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης, δεν παραχωρήθηκε στην αιτούσα το δικαίωμα να εκτελεί η ίδια ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες ή να ιδρύει ναυπηγείο, ούτε το δικαίωμα να ιδιοχρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις της για επισκευή πλοίων, πολλώ δε μάλλον για ναυπήγηση νέων, II. ότι, σε διαφορετική περίπτωση, η αιτούσα α. προσβάλλει το κατοχυρωμένο από την εν λόγω Σύμβαση δικαίωμα ανεμπόδιστης πρόσβασης των μελών των παρεμβαινουσών Ενώσεων στη Ν/Ε Βάση Περάματος, ώστε να εκτελούν τις εργασίες τους, β. παραβιάζει την απόφαση 627/2016 της Επιτροπής Ανταγωνισμού και γ. παραβαίνει τη νομοθεσία περί ελεύθερου ανταγωνισμού, λόγω εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης της ως αποκλειστικής διαχειριστικής αρχής του Λιμένος. Τέλος, εφόσον δεν αποτέλεσαν αντικείμενο κρίσης από τη Διοίκηση, δεν μπορούν να εξετασθούν το πρώτον από το Δικαστήριο διάφοροι ισχυρισμοί προβαλλόμενοι με τις παρεμβάσεις [ή, κατά μείζονα λόγο, με τα επ' αυτών υπομνήματα, που κατετέθησαν μετά τη συζήτηση της υπόθεσης στο ακροατήριο και εντός της προς τούτο χορηγηθείσας προθεσμίας], κατά τους οποίους το αίτημα της αιτούσας ήταν απορριπτέο για άλλους λόγους.»

Τέλος, το Συμβούλιο της Επικρατείας ανέπεμψε προς την Διοίκηση για την επανεξέταση του αιτήματος της Ο.Λ.Π. Α.Ε., επί του οποίου δεν έχει έως σήμερα εκδοθεί απόφαση από την αρμόδια Περιφέρεια Αττικής, στην οποία έχει διαβιβασθεί ο φάκελος, κατόπιν αναπομπής του Σ.τ.Ε., σύμφωνα με προφορική ενημέρωση της Αρχής.

IV. Η υπ' αρ. 627/2016 απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού «Λήψη Απόφασης επί προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν.3959/2011, που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «Ο.Λ.Π.Α.Ε.» από την εταιρεία με την επωνυμία «COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED», μέλος του Ομίλου COSCO» (ΦΕΚ Β' 3649/11.11.2016).

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, στις 22.6.2016, έλαβε απόφαση επί της γνωστοποίησης συγκέντρωσης, που αφορά την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου της Ο.Λ.Π. Α.Ε. από μέλος του Ομίλου COSCO. Σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση, και ειδικότερα όσον αφορά τη ναυπηγοεπισκευή, έχουν γίνει δεκτά από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ότι:

Αρχικά, κατά τη παρουσίαση της Ο.Λ.Π. Α.Ε, αναφέρεται ότι τούτη δραστηριοποιείται στην «παροχή χώρων και υποδομών για γενικές υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης πλοίων» (σημείο Β.2.19 της ανωτέρω απόφασης). Σημειώνεται ότι όπως προκύπτει από κείμενο της ανωτέρω απόφασης, είχε ληφθεί υπ' όψιν της Επιτροπής Ανταγωνισμού η εκκαθάριση της θυγατρικής εταιρείας της Ο.Λ.Π. Α.Ε. «ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΟΛΠ (ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε.)» ήδη κατά το 2015 (ΣΚ. 22 της Απόφασης).

Αναλυτικότερα, στο «Κεφάλαιο Δ. Σχετικές αγορές προϊόντος/υπηρεσιών-Γεωγραφικές αγορές-επηρεαζόμενες αγορές» της ανωτέρω απόφασης, μεταξύ των λιμενικών υπηρεσιών στις οποίες αναγνωρίζεται ότι δραστηριοποιείται η Ο.Λ.Π.Α.Ε., συγκαταλέγονται οι «Γενικές υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής» (βλ. Δ.2.4), όπου αναφέρεται ότι: «61. Στον ειδικό χώρο αρμοδιότητας της ΟΛΠ (Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη) παρέχονται από ιδιωτικά ναυπηγεία υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευής, με την επιβολή χρεώσεων και λοιπών υποχρεώσεων από την ΟΛΠ για τη χρήση του θαλάσσιου χώρου. Επίσης, η ΟΛΠ παρέχει υπηρεσίες δεξαμενισμού πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων στις μόνιμες και πλωτές δεξαμενές που βρίσκονται στις εγκαταστάσεις του. Αντίστοιχες υπηρεσίες παρέχονται σε δεκάδες λιμένες της Μεσογείου, σε πλήρη ανταγωνισμό με τον ΟΛΠ και με τα ιδιωτικά ναυπηγεία που χρησιμοποιούν τις σχετικές εγκαταστάσεις και χώρους της ΟΛΠ. 62. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, ως σχετική γεωγραφική αγορά ορίζεται η Μεσόγειος. Η ακριβής οριοθέτηση της γεωγραφικής αγοράς ωστόσο παρέλκει δεδομένου ότι δεν μεταβάλλονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της υπό κρίση συγκέντρωσης, ακόμα και υπό τη στενότερη θεώρησή της, αφού η εξαγοράζουσα δεν δραστηριοποιείται στην αγορά αυτή, καθώς, όπως δηλώνει, «[ο] όμιλος COSCO δραστηριοποιείται στη ναυπηγοεπισκευή... στην Κίνα. Δεν δραστηριοποιείται ... στην Ελληνική επικράτεια ούτε σε κάποια άλλη περιοχή της Μεσογείου». Σημειωτέον ότι ούτε ο Όμιλος China Shipping δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά.» Ως προς το μερίδιο αγοράς, τούτο εκτιμήθηκε ότι είναι χαμηλό (βλ. σημείο 103).

Σύμφωνα με το υπόμνημα θέσεων που κατατέθηκε από τα μέρη, προκύπτει ότι η αγοράστρια είχε δεσμευτεί αναφορικά με τη Ναυπηγοεπισκευή για την «βελτίωση υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών)» στα πλαίσια υλοποίησης υποχρεωτικών επενδύσεων (βλ. σημείο 147 της ανωτέρω απόφασης).

Επιπλέον, η Επιτροπή, έλαβε υπ' όψιν της, ως προς τη νέα οντότητα, τα εξής: «152. Όπως αναφέρεται στη σύμβαση παραχώρησης, οι αρχές εκείνες από τις οποίες απορρέουν υποχρεώσεις για τη νέα οντότητα δεν αναφέρονται ειδικώς και αποκλειστικά μόνο στις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εγχώριου φορτίου, αλλά σε όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες και τις εγκαταστάσεις που θα διαχειρίζεται η επιχείρηση. Αποτελούν τις αρχές με βάση τις οποίες διασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση η δέσμευση της νέας οντότητας να δρα στην αγορά τιμολογιακά με δίκαιους και ανταγωνιστικούς όρους για το λιμάνι και με τις αρχές με βάση τις οποίες θα ελέγχεται η τιμολογιακή και εν γένει συμπεριφορά της από τις αρμόδιες ρυθμιστικές αρχές. 153. Επιπρόσθετα η COSCO HK επισημαίνει ότι δυνάμει του άρθρου 43 του Ν. 4150/2013 έχει συσταθεί η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (εφεξής ΡΑΛ) η οποία, μεταξύ άλλων, είναι αρμόδια για την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων και διατάξεων των συμβάσεων παραχώρησης στους λιμένες και την εξασφάλιση – σε συνεργασία με την ΕΑ- της τήρησης των κανόνων ελεύθερου ανταγωνισμού εν γένει και ειδικότερα την αποτροπή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών κτλ. Συνεπώς, κατά την άποψη της COSCO HK, «το κανονιστικό πλαίσιο έχει προβλέψει σειρά μηχανισμών για την αποτροπή πρακτικών στρέβλωσης του ανταγωνισμού στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών, ενώ επιπλέον η ΡΑΛ έχει επιφορτιστεί με το έργο της επίβλεψης της τήρησης των παραπάνω υποχρεώσεων που φέρει η νέα οντότητα για μη περιορισμό του ανταγωνισμού». 154. Συνολικά η γνωστοποιούσα (ήτοι η Cosco) θεωρεί ότι η υπό κρίση πράξη εντάσσεται στο πλαίσιο περαιτέρω ανοίγματος της αγοράς στον ανταγωνισμό κι ως εκ τούτου αναμένεται να ενισχύσει τον ανταγωνισμό αφενός μεταξύ των λιμένων και αφετέρου μεταξύ των αγορών επόμενων σταδίων, καθώς ο ανταγωνισμός στις εν λόγω αγορές αφορά κυρίως στην προσέλκυση των μεταφορέων στους λιμένες, η οποία επιτυγχάνεται μέσω της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών και της μείωσης των τιμών τους.»

Εν όψει των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν προέβη στην αξιολόγηση της εν λόγω αγοράς, εν όψει του γεγονότος ότι ο «Όμιλος COSCO δεν έχει καθόλου παρουσία σε αυτές, δεν πρόκειται, δηλαδή, για «επηρεαζόμενες» αγορές (βλ. σημείο 262).

Αντίθετα, με την ίδια απόφαση, κρίθηκε ότι από την υπό κρίση συγκέντρωση, επηρεαζόμενες αγορές είναι η αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου, η αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης μεταφορτούμενου φορτίου και η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης σε σταθερή εμπορική γραμμή (οριζόντια και καθέτως επηρεαζόμενες αγορές) (βλ. σημεία Δ.5 επ. της ανωτέρω απόφασης), τις εξέτασε και δέχθηκε τις δεσμεύσεις που αναφέρονται στο διατακτικό αυτής.

Δ. Υπαγωγή

1. Ως προς την από 30.07.2018 αναφορά του Σ.Ι.Ν.Π.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί ανωτέρω, η 79^η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, ανέφερε ότι δεν αποδέχεται την υπ' αρ. Π.Ε. 8 επένδυση, όπως προτάθηκε από την Ο.Λ.Π. Α.Ε., για τον λόγο ότι «(α) Η Δ/νση Βιομηχανίας, Ενέργειας και Φυσικών Πόρων της Περ. Αττικής απέρριψε το αίτημα της Ο.Λ.Π. ΑΕ, (β) αντίκειται στους νόμους 3325/2005 και 4404/2016.». Ακολούθως, η Ο.Λ.Π. Α.Ε., στα τελικώς υποβληθέντα σχέδιά της, απάλειψε τις αρχικές προβλέψεις για την ίδρυση και λειτουργία ναυπηγείου στη Δραπετσώνα, και η ΠΕ 8 αντικαταστάθηκε με άλλη επένδυση, ενώ στα τελικά εγκεκριμένα κείμενα δεν υπάρχουν αντίστοιχες προβλέψεις για το Μώλο Δραπετσώνας (βλ. ανωτέρω παράγραφο Γ.ΙΙ).

Συνάγεται ευχερώς το συμπέρασμα ότι η συγκεκριμένη πρόταση εκ μέρους της αιτούσας, έχει αποσυρθεί. Συνεπώς η καταγγελία έχει καταστεί πλέον, άνευ αντικειμένου, δεν προκύπτουν επομένως ενδείξεις ότι υφίσταται παράβαση εκ μέρους της Ο.Λ.Π. Α.Ε., επομένως προτείνεται η θέση αυτής στο αρχείο, κατ' άρθρον 5 παρ. 2 εδ. β του Κανονισμού διερεύνησης καταγγελιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.

2. Ως προς την εκκρεμή αιτούμενη άδεια ναυπηγείου.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα και με το προεκτεθέν ιστορικό, η Ο.Λ.Π.Α.Ε. αναζήτησε από το αρμόδιο όργανο την έκδοση – έγκριση άδειας εγκατάστασης ναυπηγείου, στην περιοχή έναντι της πόλεως του Περάματος, η οποία άδεια, κατόπιν της έκδοσης της υπ' αρ. 766/2020 Απόφασης του Σ.τ.Ε., εκκρεμεί ενώπιον της Περιφέρειας Αττικής, η εκ αναπομπής εξέταση του αιτήματος της Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση του Σ.τ.Ε., η Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν είχε αναζητήσει την έκδοση αδειας επί τη βάση ή κατ' επίκληση της Σ.Π.2016, ούτε και είχε επικαλεσθεί ότι ενεργεί ως φορέας δικαιωμάτων που τυχόν απορρέουν από τις κυρωθείσες «Συμβάσεις Παραχώρησης με τους Ν.3654/2008 και Ν.4404/2016». Επομένως, το αίτημα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν μπορεί να εξετασθεί από την αρμόδια Επιτροπή υπό το πρίσμα των Συμβάσεων Παραχώρησης, αλλά μόνο κατά λόγο αρμοδιότητας δυνάμει της σχετικής βιομηχανικής νομοθεσίας, όπως διαγράφεται από την σκέψη 19 της 766/2020 Αποφάσεως του Σ.τ.Ε.

Μέχρι στιγμής, έχει αναζητηθεί η εκ μέρους του αρμοδίου οργάνου τυχόν έκδοση απόφασης, και προκύπτει ότι δεν έχει εκδοθεί η σχετική απόφαση, μετά την αναπομπή.

Επομένως, η υπόθεση, ως προς το σκέλος αυτό, θα πρέπει να αναβληθεί για την προσκόμιση νεοτέρων στοιχείων, και δη την απόφαση επί του αιτήματος της εγκρίσεως εγκατάστασης ναυπηγείου στην περιοχή Περάματος.

3. Ερμηνεία της Σύμβασης Παραχώρησης

Ωστόσο κρίνεται ότι είναι χρήσιμη η ερμηνευτική εξειδίκευση των υποχρεώσεων και αρμοδιοτήτων της Ο.Λ.Π. Α.Ε., ειδικά σε σχέση με την ανάπτυξη νέων εγκαταστάσεων ναυπήγησης πλοίων, και την έκταση αυτής της αρμοδιότητας.

Διευκρινίζεται για τις ανάγκες της παρούσας γνώμης, ότι ως ναυπήγηση εννοείται η δραστηριότητα της κατασκευή ενός ολοκληρωμένου πλοίου εκ μέρους της Ο.Λ.Π. Α.Ε., όπως ορίζεται στο άρθρο 2 περ. β του Ν.3551/2005. Επίσης, ως ναυπηγείο εννοείται επίσης ο χώρος εγκαταστάσεων ναυπηγοεπισκευαστικής επιχείρησης, σύμφωνα με την περ. στ) του άρθρου 2 του Ν.3551/2005. Οι ανωτέρω ορισμοί δύνανται να γίνουν ερμηνευτικά δεκτοί από την Αρχή, καθώς σύμφωνα με τη Σ.Π., «28.1 Η παρούσα Σύμβαση και οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις απορρέουν από αυτή ή σε σχέση με αυτή θα διέπονται από το ουσιαστικό δίκαιο της Ελληνικής Δημοκρατίας και θα ερμηνεύονται βάσει αυτού».

Πιο συγκεκριμένα, από το τεθέν ιστορικό προκύπτει ότι επίκεντρο αποτελεί κατά πόσον προκύπτει η εξουσιοδότηση της ΟΛΠ για την ίδρυση ναυπηγείου, στο οποίο θα διενεργούντο εργασίες ναυπήγησης, πλοίων, το οποίο έχει αμφισβητηθεί σε επίπεδο συζήτησης του Masterplan και σε επίπεδο της συζήτησης ενώπιον του Σ.τ.Ε..

Η ίδια η Ο.Λ.Π. Α.Ε. σε χρόνο προηγούμενο των πραγματικών περιστατικών είχε υποστηρίξει ότι αποτελεί τον εκμισθωτή χώρων και υποδομών για «γενικές υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης πλοίων» και του θαλασσίου χώρου, που χρησιμοποιείται από ιδιωτικά ναυπηγεία, τα οποία παρέχουν υπηρεσίες ναυπηγο-επισκευής. Επίσης η ΟΛΠ ΑΕ είχε δηλώσει ότι παρέχει υπηρεσίες δεξαμενισμού πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων που βρίσκονται στην εγκατάστασή της, δίχως να αναφέρεται ότι η ίδια παρέχει ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες.

Με μεταγενέστερες πράξεις της, αναζήτησε την ίδρυση περαιτέρω υποδομής σε δύο χώρους, με δύο διαφορετικές διαδικασίες. Επομένως, τίθεται θέμα ερμηνείας επί τη βάση της Σ.Π.2016, και κατά πόσο χορηγείται η αρμοδιότητα λειτουργίας τυχών νέων εγκαταστάσεων Ναυπηγείων¹.

Ανακύπτουν συνεπώς δύο ρυθμιστικά ζητήματα:

Α) Αν τίθενται όρια στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. – ειδικά υπό το πρίσμα της Σύμβασης Παραχώρησης – ως προς τη **δημιουργία ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων** στις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις ναυπήγησης, και

Β) Αν τίθενται όρια στον Ο.Λ.Π. Α.Ε.– ειδικά υπό το πρίσμα της Σύμβασης Παραχώρησης – ως προς τη **λειτουργία** αυτών των ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων από την ίδια την Ο.Λ.Π. Α.Ε..

Ειδικότερα:

Α) Αναφορικά με τη δυνατότητα δημιουργίας Ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων λεκτέα τα κάτωθι:

¹ Ρητά η παρούσα δεν αφορά την διαμεσολάβηση της ΟΛΠ στις Ναυπηγοεπισκευαστικές Εργασίες.

Καταρχάς πρέπει να καταστεί σαφές, πως βάσει της Σ.Π.2016, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. απέκτησε *ευρύ δικαίωμα εκμετάλλευσης του Λιμένα Πειραιά*, και πιο συγκεκριμένα το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των Στοιχείων Παραχώρησης (άρθρ. 4.1 και 4.2 της Σύμβασης Παραχώρησης)².

Εν ολίγοις, το δικαίωμα αυτό, μεταξύ άλλων, εξειδικεύεται στην εξουσία της Ο.Λ.Π. Α.Ε. να επεκτείνει τις δραστηριότητες και τις λειτουργίες της, που συνίστανται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων, καθώς και να υλοποιεί κεφαλαιουχικές επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές για την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών της Ο.Λ.Π. Α.Ε. ή την επέκταση ή συνέχιση αυτών (στοιχεία δ και στ του άρθρου 4), όπως και να κατασκευάζει «*λιμενικές υποδομές και ανωδομές (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, πλωτών δεξαμενών) σε κατάλληλες θέσεις εντός των ορίων της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης*» [βλ.αρ. 4.1(η)].

i) Όρια της εξουσίας της Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Στην ως άνω συνοπτικά εκτεθείσα εξουσία της Ο.Λ.Π. Α.Ε. τίθενται τόσο από τη Σ.Π.2016, όσο και από άλλους νόμους³), πολλαπλά όρια, όπως είναι θεμιτό να συμβαίνει αναφορικά με την εκμετάλλευση αγαθών κοινής ωφέλειας και υποδομών θεμελιώδους σημασίας, τόσο για το δημόσιο συμφέρον, όσο και για την λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ειδικότερα, δε, όρια απορρέουν από την ειδική υποχρέωση της Ο.Λ.Π. Α.Ε., αφενός ως δεσπόζουσας επιχείρησης⁴, και αφετέρου ως διαχειριστή μίας βασικής υποδομής⁵. Πιο συγκεκριμένα, τα όρια αυτά αφορούν στην απαγόρευση προς την Ο.Λ.Π. Α.Ε. να προβαίνει σε ενέργειες, οι οποίες οδηγούν στην στρέβλωση του ανταγωνισμού εντός των επιμέρους αγορών του λιμένα ενώ ως ειδική έκφραση διασφάλισης και προαγωγής του υγιούς ανταγωνισμού λογίζεται η υποχρέωση για την παροχή πρόσβασης σε αυτή την υποδομή σε όλους τους ανταγωνιζόμενους επί ίσοις όροις. Δέον, όπως τονισθεί ότι η έννοια της πρόσβασης δεν περιορίζεται στην εν τοις πράγμασι πρόσβαση, αλλά αφορά πολλαπλές πραγματικές καταστάσεις, όπως η διαμόρφωση των τιμολογίων, η διαμόρφωση ανταγωνιστικών διαδικασιών – εν προκειμένω ακόμη και ανταγωνισμός εκτός του ειδικότερου ρυθμιστικού πλαισίου του Κανονισμού 352/2017 – ή την λειτουργία των επιμέρους αγορών. Επί του εν θέματι ζητήματος, η Αρχή έχει αναπτύξει διεξοδικώς τις θέσεις της με την υπ' αριθμ. 62/2018 απόφασή της (για την οποία βλ. και ΔΕΦΠειρ. 1350/2019).

Επιπροσθέτως, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. βάσει της Σ.Π.2016 έχει αναλάβει *θετική υποχρέωση να προάγει τον Ανταγωνισμό* (βλ. Άρθρ. 11.3 της Σύμβασης Παραχώρησης⁶), είτε εντός του πλαισίου εφαρμογής του Κανονισμού 352/2017, είτε ευρύτερα δημιουργώντας και προάγοντας τη λειτουργία ανταγωνιστικών αγορών εντός του Λιμένα Πειραιά.

² Βλ. Άρθρο 4.1 της ΣΠ και στο κανονιστικό πλαίσιο, που αναφέρεται στο εισαγωγικό πλαίσιο του νόμου (Τα Μέρη, 2 Β-Δ), Απόφαση Ρ.Α.Λ. 62/2018 της 35^{ης} Συνεδρίασης της 24^{ης}.05.2018.βλ. επίσης, Απόφαση Ρ.Α.Λ. 180/2020 της 71^{ης} Συνεδρίασης της 28^{ης}.07.2020.

³ Βλ. Άρθρο 4.4.(β) «Ο ΟΛΠ θα ασκεί το Δικαίωμα με την ιδιότητα του ολοκληρωμένου φορέα διαχείρισης λιμένα και θα τηρεί και θα συμμορφώνεται με όλα τα καθήκοντα, τις υποχρεώσεις και τις απαιτήσεις που βαρύνουν την ιδιότητα αυτή ή συνδέονται με αυτήν, όπως προβλέπεται ή καθορίζεται κατά καιρούς σύμφωνα με τους νόμους που έχουν γενική εφαρμογή στους λιμένες στην Ελληνική Δημοκρατία.»

⁴ Βλ. οπ. Απόφαση 62/2018, σελ 9.

⁵ Βλ. οπ. Απόφαση 180/2020,σελ. 19

⁶ 11.3. Για όλες τις άλλες υπηρεσίες που θα πραγματοποιούνται συνήθως και θα παρέχονται σε λιμένα (συμπεριλαμβανομένων ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών και δεξαμενισμού), ο ΟΛΠ θα προάγει γενικώς τον ανταγωνισμό, επιτρέποντας την πρόσβαση στις απαιτούμενες υποδομές και εγκαταστάσεις, παρέχοντας δίκαιες Υποπαραχωρήσεις χωρίς διακρίσεις σε εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών [...].

Στο παρόν σημείο εξετάζεται το κατά πόσο η Ο.Λ.Π. Α.Ε. διαθέτει την εξουσία να δημιουργεί νέες, ανταγωνιστικές στις ήδη υφιστάμενες, ναυπηγικές δραστηριότητες, κατασκευής πλοίου, όπως νέα ναυπηγεία.

Αρχικά, η Ο.Λ.Π. φέρει το «δικαίωμα εκμετάλλευσης του Λιμένα», ως «ολοκληρωμένου φορέα διαχείρισης» να παρέχει κατ' αρχήν «λιμενικές υπηρεσίες», οι οποίες ρητά αναφέρονται στο άρ. 11.1 και 11.2. Μεταξύ αυτών, όμως, η Σ.Π.2016 δεν έχει ρητά απαριθμήσει την ναυπήγηση ή επισκευή πλοίων, όπως προκύπτει a contrario για λοιπές λιμενικές υπηρεσίες. Αντίθετα, εκμετάλλευση του Λιμένα για βιομηχανική αξιοποίηση, όπως οι προκείμενες δραστηριότητες θεωρούνται από το άρθρο 17 του Ν.3325/2005⁷, φαίνεται ότι υπόκεινται στους όρους του άρ. 4.4 της Σ.Π.2016, και απαιτούν την προηγούμενη πρόβλεψη του Masterplan κατ' άρθρον 6, ενώ παράλληλα, δεν παραβαίνουν τις αρχές του άρθρου 9.1 της Σ.Π.2016. Επιπλέον, ειδικότερα η παροχή των υπηρεσιών, εγκεκριμένων ως «Λοιπές Χρήσεις» της Ο.Λ.Π. σύμφωνα με το 11.2 περ. (ιβ), πρέπει να είναι εναρμονισμένη, μεταξύ άλλων και με τους «ισχύοντες νόμους, του Ρυθμιστικούς Κανόνες και τους νόμους γενικής εφαρμογής».

Εξ όσων παρατέθησαν ανωτέρω και ελλείψει ειδικότερων άλλων πραγματικών περιστατικών που θα αφορούσαν δεδομένα, όπως λ.χ. η προκήρυξη ενός διαγωνισμού αυτών των δραστηριοτήτων ή η διαμόρφωση της συμβατικής σχέσης των τυχόν ανταγωνιστών των Ναυπηγείων Περάματος με την Ο.Λ.Π. Α.Ε., προκύπτει ότι δεν είναι εφικτή η απάντηση στο ως άνω ερώτημα από τη σκοπιά του γενικού δικαίου του Ελεύθερου Ανταγωνισμού. Ωστόσο, οι ρυθμιστικές ευχέρειες του άρθρου 113 του ν. 4389/2016, δίδουν τη δυνατότητα προστασίας του ανταγωνισμού, εν όψει των ανωτέρω ρυθμίσεων.

Επιπλέον, άλλα όρια στην επενδυτική δραστηριότητα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. θα ηδύνατο να αναζητηθούν και να τεθούν βάσει υφιστάμενων συμβάσεων της Ο.Λ.Π. Α.Ε. κατά το χρόνο υπογραφής της Σ.Π.2016, και ειδικότερα για παράδειγμα βάσει των εν ισχύι κατά την υπογραφή της Σ.Π.2016 συμβάσεων υποπαραχώρησης υποδομής, που έχουν συναφθεί «*ειδικά με τους διαχειριστές των Ναυπηγείων*»⁸.

Υπό αυτό το πρίσμα, ισχύει ως αρχή, πως η σύμβαση ή η υφιστάμενη συμβατική σχέση, δεν προστατεύει από την στρέβλωση του ανταγωνισμού per se, ούτε από ανταγωνιστικές δραστηριότητες του αντισυμβαλλόμενου. Τούτα λεχθέντα ισχύουν με την εξαίρεση προβλέψεων όρων στο κείμενο των εν λόγω συμβάσεων, με ειδικότερο περιεχόμενο, όπως λ.χ. προβλέψεις ειδικών ρητρών παράλειψης ανταγωνισμού αντισυμβαλλομένων, ή εντός των τιθέμενων ορίων από τη καλή πίστη και τα χρηστά ήθη (άρθρα 281, 288, 919 του Αστικού Κώδικα).

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, δυνάμει ειδικότερων ρυθμίσεων της εκάστοτε συμβατικής σχέσης, είναι εφικτό για τους αντισυμβαλλομένους να τεθούν πολλαπλά θέματα από τη σκοπιά του δικαίου του αθέμιτου ανταγωνισμού. Κρίση, όμως, επί των οποίων, πέραν ότι δεν στηρίζεται στα λαμβανόμενα υπ' όψιν πραγματικά περιστατικά, σαφώς εκφεύγει των αρμοδιοτήτων της Αρχής, με την επισημείωση ότι, η Σ.Π.2016 ειδικότερα για τη Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος προβλέπει στο άρθρο 11.3 ότι η Ο.Λ.Π. Α.Ε. οφείλει να «*τηρεί τους όρους των υφιστάμενων Υποπαραχωρήσεων για ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος*» και φέρει την ειδική υποχρέωση να «*τηρεί πλήρως τις υφιστάμενες συμβατικές σχέσεις του (sic), ειδικά αυτές με τους διαχειριστές των Ναυπηγείων*» (αρ. 12.11). Οι δε ανωτέρω

⁷ Βλ. Σ.τ.Ε 766/2020 7μελής, σκ. 17, ο.π..

⁸ Βλ. Άρθρο 12.11 της Σ.Π.2016 «Ο ΟΛΠ θα τηρεί πλήρως τις υφιστάμενες συμβατικές σχέσεις του, ειδικά αυτές με τους διαχειριστές των Ναυπηγείων».

ειδικές προβλέψεις δύνανται να αποτελούν ιδιαιτερότητα από τη σκοπιά του δικαίου του αθέμιτου ανταγωνισμού ως προς τη ρύθμιση των εκκρεμών συμβατικών της σχέσεων.

Από τις ως άνω ήδη παρατεθείσες ρυθμίσεις 11.3 και 12.11 της Σ.Π.2016, συνάγεται η σαφής βούληση των συμβαλλόμενων μερών (Ο.Λ.Π. Α.Ε. και Ελληνικού Δημοσίου) να μην διαταράξουν την συμβατική θέση των υφιστάμενων ιδιωτικών Ναυπηγείων Περάματος (Καρνάγια), όπως αυτές περιγράφονται στους Χώρους Λιμένα. Ωστόσο, η κρίση αυτή δεν δύναται να οδηγεί και στο συμπέρασμα ότι προκρίνεται η παράλειψη κάθε ενέργειας εκ μέρους της Ο.Λ.Π. Α.Ε., η οποία δύναται να μεταβάλει τους όρους ανταγωνισμού, εφόσον η ίδια η Σ.Π.2016 ρητά αναφέρεται στην τήρηση των όρων υφιστάμενων συμβάσεων. Ταυτόχρονα, δεν προκύπτει εξ αντιθέτου, ότι προσβλέπει, παραδείγματος χάριν, και στην προστασία της ανταγωνιστικής θέσης των «*διαχειριστών των Ναυπηγείων*». Σκοπός των σχετικών ανωτέρω ρυθμίσεων αποτελεί η προστασία των τελευταίων, για παράδειγμα, από την πρόωρη λήξη των σχετικών συμβάσεων τους παραχώρησης χώρου, εξαιτίας της Παραχώρησης του Λιμένα, ενώ η περαιτέρω προστασία της θέσης τους από άλλες ανταγωνιστικές πρακτικές εκ μέρους της Ο.Λ.Π. Α.Ε. δύναται – όπως προελέχθη – να αναζητηθεί ευθέως επί βάση των επιμέρους μεταξύ Ο.Λ.Π. Α.Ε. και υποπαραχωρησιούχων υφιστάμενων συμβατικών σχέσεων.

Ωστόσο, από τη Σ.Π.2016 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις που αυτή περιέχει για τα Ναυπηγεία εν γένει, δύναται να συναχθούν ερμηνευτικά ειδικοί ρυθμιστικοί περιορισμοί της εξουσίας δράσης της Ο.Λ.Π. Α.Ε..

Κρίσιμο για την τοποθέτηση της Αρχής επ' αυτού του ζητήματος είναι αφενός το άρθρο 3.3(στ) της Σ.Π.2016, σε συνδυασμό με το αντίστοιχο Παράρτημα της Σ.Π., και αφετέρου το άρθρο 11.1 (β) της Σ.Π.2016, διότι σύμφωνα με τους Ορισμούς που περιλαμβάνονται στο τέλος της κυρωθείσας Σύμβασης, στα ανωτέρω άρθρα αντιστοιχεί ο ορισμός των Ναυπηγείων και των Νέων Ναυπηγείων αντίστοιχα.

Έτσι, σύμφωνα με το Άρθρο 3.3(στ), προβλέπεται ότι «*[...] η Χερσαία Λιμενική Ζώνη μπορεί να χωριστεί στους ακόλουθους χώρους: [...] στ. έναν χώρο επισκευής πλοίων (τα Ναυπηγεία)*». Ήδη από την ανωτέρω τη γραμματική διατύπωση του («έναν χώρο επισκευής πλοίων») μαρτυρά πρόνοια για τα υφιστάμενα Ναυπηγεία Περάματος και κατονομάζονται ως «*Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος*» στο διάγραμμα που είναι προσαρτημένο (λανθασμένα) στο Παράρτημα 3.2 αντί του Παραρτήματος 3.3.

Ορισμένοι χώροι των «*Ναυπηγείων*» κατ' Άρ. 3.3(στ), ή «*Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος*», σύμφωνα με το Διάγραμμα του Παραρτήματος 3.2⁹, συγκαταλέγονται στους εξαιρούμενους χώρους του Παραρτήματος 3.5 Μέρος IV υπ' αρ. 26¹⁰, ως «*Ναυπηγεία Περάματος (Καρνάγια)*», τα οποία απεικονίζονται στο αντίστοιχο Αναλυτικό Τοπογραφικό Διάγραμμα, προσαρτημένο στο Παράρτημα 3.3. αντί στο Παράρτημα 3.2.

Από τις ανωτέρω ειδικές διατυπώσεις, προκύπτει ότι ως βούληση των μερών ερμηνεύεται ότι αποτελεί η συμφωνία προστασίας της ανταγωνιστικής θέσης των ναυπηγείων Περάματος, δίχως

⁹ Με τον όρο «Ενεργά Ναυπηγεία κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος», που αναφέρεται στο άρθρο 11.1 περ(γ) φαίνεται ότι αναφέρεται στο χώρο της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βάσης Περάματος, καθώς αναφέρεται στην υποχρέωση της ΟΛΠ ΑΕ. για τη «[...] συντήρηση της υποδομής, τον δεξαμενισμό και εκμίσθωση πλωτών δεξαμενών, και παρεπομένων υπηρεσιών ώστε τρίτοι να επωφελούνται από την υποδομή και λειτουργία [...]».

¹⁰ Ναυπηγεία Περάματος («Καρνάγια»). Χερσαία ιδιοκτησία (περίπου 58.500 τ.μ.) ανάμεσα στα όρια της χερσαίας ζώνης του ΟΛΠ και τα όρια της παράκτιας ζώνης, με δεδομένο δεν πρόκειται για απαλλοτριωμένη περιοχή αλλά αποτελείται από ιδιωτικά ακίνητα.

προφανώς να καταλαμβάνει και την διαμόρφωση της εσωτερικής λειτουργίας τους. Οι λόγοι αυτής της ρύθμισης μπορεί να ανάγονται σε λόγους δημοσίου συμφέροντος, όπως π.χ. χωροταξικοί. Επιπλέον, από το γράμμα της ανωτέρω διάταξης, όμως καθίσταται σαφές, πως, κατ' αρχήν, εντός του Λιμένα Πειραιά προστατεύεται η θέση των υφιστάμενων ιδιωτικών Ναυπηγείων με τρόπο που να περιορίζεται το δικαίωμα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. να δημιουργήσει επιπλέον Νέα Ναυπηγεία άνευ όρων.

Δέον δε, όπως επισημανθεί ότι η προσθήκη των λέξεων («άνευ όρων») είναι αναγκαία εξαιτίας της πρόβλεψης του άρθρου 11.1 (β) και της έννοιας των «Νέων Ναυπηγείων», που αυτό εισάγει. Συνάγεται, λοιπόν, ότι το σχετικό δικαίωμα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. ίδρυσης Ναυπηγείου δεν εξαφανίζεται παντελώς αναφορικά με την δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας Ναυπηγείων, αλλά περιορίζεται μέσω της διάκρισης των εννοιών «Ναυπηγεία» και «Νέα Ναυπηγεία». Η ανωτέρω διάκριση, σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 11.1 (β) λαμβάνει χώρα ως εξής:

«11.1 [...] ο ΟΛΠ θα υπέχει με δικό του κίνδυνο και έξοδα υποχρέωση για την παροχή όλων των υπηρεσιών και των παρεπομένων υπηρεσιών που απαιτούνται: α) [...], β) για την παροχή, παράδοση και εκμίσθωση επιπρόσθετων υποδομών και ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων (συμπεριλαμβανομένων πλωτών δεξαμενών για την τροφοδοσία σκαφών μεγέθους Post- Panamax ή μεγαλύτερων) με σκοπό την παροχή υπηρεσιών σε σκάφη μιας χωρητικότητας, που επί του παρόντος δεν εξυπηρετείται, για επισκευαστικούς σκοπούς στον Λιμένα Πειραιά, σε περιοχές που επί του παρόντος δεν φιλοξενούν ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, οι οποίες μπορούν να οριστούν και να αναπτυχθούν μετά από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, σύμφωνα με το Άρθρο 6, και άλλως σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση (τα Νέα Ναυπηγεία)».

Σχετικά, δε, με το περιεχόμενο της ανωτέρω διάταξης, όπου αναφέρεται η δημιουργία Νέων Ναυπηγείων, η διάταξη σαφώς θέτει τρία όρια στην επενδυτική δραστηριότητα της Ο.Λ.Π. Α.Ε.: α. η όποια δημιουργία Νέων Ναυπηγείων ρητώς θα πρέπει να προσανατολίζεται στην παροχή υπηρεσιών ειδικά ως προς τη χωρητικότητα των εξυπηρετούμενων πλοίων που δεν παρέχονται «επί του παρόντος», για επισκευαστικούς σκοπούς, β. σε περιοχές που «δεν φιλοξενούν ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες» από τα υφιστάμενα Ναυπηγεία, και γ. σύμφωνα με το Άρθρο 6 «ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ» και την «παρούσα Σύμβαση».

Ταυτόχρονα, όμως, χωρεί και η ακόλουθη διευκρίνιση: η ανωτέρω αναφερόμενη προστασία περιλαμβάνει τις παρεχόμενες σήμερα υπηρεσίες από τα υφιστάμενα Ναυπηγεία. Αντίθετα, αν τα υφιστάμενα Ναυπηγεία (τα «Ναυπηγεία» σύμφωνα με την ορολογία της Σύμβασης Παραχώρησης) διευρύνουν τις παρεχόμενες από αυτά υπηρεσίες ειδικά – όπως ειπώθηκε – ως προς τη χωρητικότητα των εξυπηρετούμενων πλοίων, αυτές οι νέες υπηρεσίες δεν προστατεύονται από την παρούσα διάταξη, η οποία σε αυτή την περίπτωση δεν θα λειτουργήσει περιοριστικά για την Ο.Λ.Π. Α.Ε..

Ειδικά η διάταξη του άρθρου 2β (V) του Παραρτήματος 6 της Σύμβασης Παραχώρησης

Περαιτέρω, από ρυθμιστικής σκοπιάς ιδιαιτερότητες παρουσιάζει η πρόβλεψη του άρθρου 2β (V) του Παραρτήματος 6 της Σύμβασης Παραχώρησης, σύμφωνα με το οποίο «[...] το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) ΔΕΝ ΔΥΝΑΤΑΙ να προβλέπει, επιτρέπει ή να ρυθμίζει αμέσως ή εμμέσως: [...] V. Τη μετεγκατάσταση των Ναυπηγείων εκτός της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του Περάματος, αλλά μπορεί να επιτρέπει την αναβάθμιση ή την κατασκευή νέων ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων στον όρμο της Δραπετσώνας, δύο (2) δεξαμενών στην Ακτή Βασιλειάδη και Νέων Ναυπηγείων κατά μήκος της ακτογραμμής της Νήσου Ψυτάλλειας και προς την ανοικτή θάλασσα.»

Με το ανωτέρω πρόβλεψη, η Σύμβαση αναζητά όχι απλά την «την παροχή, παράδοση και εκμίσθωση επιπρόσθετων υποδομών και ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων (συμπεριλαμβανομένων πλωτών δεξαμενών για την τροφοδοσία σκαφών μεγέθους Post- Panamax ή μεγαλύτερων) ¹¹» αλλά ειδικότερα αναζητά, κατά συσταλτική ερμηνεία, την «αναβάθμιση ή κατασκευή νέων» εγκαταστάσεων, πέραν των ορίων που σαφώς τίθενται από το άρθρο 11.1 (β). Πιο συγκεκριμένα, υπέρ της διενέργειας συσταλτικής ερμηνείας συνηγορείται από την χρήση στην ίδια διάταξη των όρων «ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις» και «Νέα Ναυπηγεία», οι οποίες φαίνεται να μην ταυτίζονται από πλευράς αντικειμένου και χώρου που δύνανται να χωροθετηθούν. Ως εκ τούτου, δύνανται να συναχθεί, πως ειδικά για τον Όρμο Δραπετσώνας, δεν προβλέπεται η κατασκευή Νέων Ναυπηγείων.

Πλήν όμως, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι, σύμφωνα με το κείμενο της Σ.Π.2016, ως Νέα Ναυπηγεία λογίζονται, κατ' αρχήν, και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν διαφορετικού εύρους χωρητικότητας πλοία από ό,τι οι υφιστάμενες, η ανωτέρω συσταλτική ερμηνεία, δεν πρέπει να θεωρείται ότι τυχόν η «αναβάθμιση» των ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων της Δραπετσώνας να βαίνει έως του σημείου να απαγορεύεται και η αναβάθμιση για την παροχή υπηρεσιών ανταγωνιστικές στις ήδη υφιστάμενες.

Εν αντιθέσει με τα ανωτέρω, μια τέτοια παραδοχή, δηλαδή η δυνατότητα να απαγορεύεται τελικά η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων της Δραπετσώνας σε εγκαταστάσεις ανταγωνιστικές στις ήδη υφιστάμενες, φαίνεται πως υπαγορεύεται από τη σαφή διάκριση του άρθρου 11 της ίδιας της Σύμβασης Παραχώρησης των εγκαταστάσεων Ναυπηγείων ανάμεσα αφενός στα υφιστάμενα («Ναυπηγεία»), τα οποία βρίσκονται περιοριστικά σε έναν χώρο (οράτε άρθρο 3.3 στ) και στα μελλοντικά (Νέα Ναυπηγεία), τα οποία, όμως, σύμφωνα με την σαφή προαναφερθείσα διάταξη του Παραρτήματος 6 δύνανται να κατασκευαστούν σε συγκεκριμένες περιοχές εκτός της περιοχής της Δραπετσώνας.

Συνακόλουθα, ενόψει των ανωτέρω, φαίνεται πως από την Σ.Π. 2016 δεν καταλείπεται περιθώριο δημιουργίας οποιαδήποτε άλλης τυχόν νέας «μορφής» Ναυπηγείων, πέραν των ήδη ρητώς αναφερθέντων στο κείμενο της Σ.Π. 2016. Επομένως στην περιοχή της Δραπετσώνας η αναβάθμιση ή κατασκευή νέων εγκαταστάσεων δεν μπορεί να βαίνει λειτουργικά πέρα από τις ήδη εκεί υφιστάμενες, οι οποίες σήμερα δεν είναι ανταγωνιστικές των Ναυπηγείων Περάματος.

Β) Λειτουργία Νέων Ναυπηγείων από την Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Διαφορετικής υφής είναι το δεύτερο ερώτημα, ήτοι εάν τίθενται ρυθμιστικά όρια στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. ειδικά ως προς τη λειτουργία ναυπηγικών δραστηριοτήτων, ενδεχομένως και ανταγωνιστικών προς τις υφιστάμενες.

Κρίσιμο για την απάντηση και σε αυτό το ερώτημα είναι το άρθρο 11.1 (β), μέσω του οποίου αποκλειστικά παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας Νέων Ναυπηγείων. Σημασία, δε, για την απάντηση αυτού του ερωτήματος έχει να αναφερθεί και η διάταξη του άρθρου 11.3 (α), σύμφωνα με την οποία η Ο.Λ.Π. Α.Ε. σε περίπτωση λήξης των υφιστάμενων υποπαραχωρήσεων με τις επιχειρήσεις που σήμερα λειτουργούν τα Ναυπηγεία θα συνάπτει νέες Υποπαραχωρήσεις με επιχειρήσεις παροχής ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών. Συνεπώς το μόνο αποδεκτό μοντέλο λειτουργίας των Ναυπηγείων είναι αυτό της υποπαραχώρησης, χωρίς δυνατότητα λειτουργίας τους από την ίδια την Ο.Λ.Π. Α.Ε.. Το ίδιο φαίνεται, πάντως, να προκύπτει και από τη διατύπωση της διάταξης του άρθρου 11.1 (β), η οποία προβλέπει ότι: «ο ΟΛΠ θα υπέχει με δικό του κίνδυνο και

¹¹ Σύμφωνα με το 11.1 (β) της Σ.Π. ανωτέρω

έξοδα υποχρέωση για την παροχή όλων των υπηρεσιών και των παρεπομένων υπηρεσιών που απαιτούνται: β) για την παροχή, παράδοση και εκμίσθωση επιπρόσθετων υποδομών και ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων (συμπεριλαμβανομένων πλωτών δεξαμενών για την τροφοδοσία σκαφών μεγέθους Post-Panamax ή μεγαλύτερων).».

Η διάταξη καθιστά σαφές, ειδικά με την υπογραμμισμένη εδώ διατύπωση, πως η υποχρέωση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. αναφορικά και με τις νέες υποδομές έχει ως αναγκαστικό περιεχόμενο την εκμίσθωση, πιθανότατα εξίσου αναγκαστικά μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας υποπαραχώρησης, αυτών σε τρίτους φορείς που θα τις λειτουργήσουν. Το συμπέρασμα αυτό επιρρωνύεται αφενός από την μόλις προηγούμενη διάταξη του άρθρου 11.1 (α), το οποίο περιοριστικά απαριθμεί τις εγκαταστάσεις που υποχρεούται η Ο.Λ.Π. Α.Ε. να λειτουργήσει, προχωρώντας έτσι σαφώς σε διάκριση ανάμεσα στη λειτουργία και την δημιουργία και την υποπαραχώρηση της υποδομής. Αφετέρου, η ως άνω πιθανότητα μία τέτοια υποδομή να λειτουργήσει ανταγωνιστικά προς τις ήδη υφιστάμενες – εφόσον γίνει δεκτό, πως η διάταξη προστατεύει μόνο την παρούσα κατάσταση των υφιστάμενων Ναυπηγείων –, δεν αφήνει περιθώριο στην τυχόν παραδοχή, πως αυτές οι ανταγωνιστικές δραστηριότητες θα λειτουργούν υπό τη διεύθυνση του δεσπόζοντος παίκτη, διαχειριστή του συνόλου των υποδομών και αρμόδιου για την διαμόρφωση κάθε μορφής τελών και συνολικά των όρων πρόσβασης στις υποδομές. Άλλωστε, υπηρεσίες που έχουν εγκριθεί από αρμόδιο όργανο, ως λοιπές χρήσεις, μη συνδεόμενες με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, επιτρέπονται εφόσον το επιτρέπουν οι «γενικώς ισχύοντες κανόνες» και ειδικότερα «οι ρυθμιστικοί κανόνες».

Ένεκα των ανωτέρω και ιδίως εν όψει των δεσμεύσεων που φέρεται να έχει υποβάλλει η εταιρεία COSCO έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, σύμφωνα με την από 04.10.2019 επιστολή των: α) Δήμος Δραπετσώνας, β) Δήμος Περάματος, γ) ΣΕΝΑΒΙ, γ) Ένωση Βιοτεχνών Εργοδοτών Πειραιά, εν όψει της Γνωστοποίησης Συγκέντρωσης, προτείνεται η αποστολή της απόφασης που θα εκδοθεί προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού για τις κατά λόγο αρμοδιότητας ενέργειές της.

Σύμφωνα με ανωτέρω η Αρχή δύναται να συναγάγει τα ακόλουθα ερμηνευτικά συμπεράσματα:

Α) Η Σύμβαση Παραχώρησης θέτει σαφή όρια στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. ως προς τη δημιουργία ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων στις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις ναυπήγησης μέσω του άρθρου 11.1 (β). Τα όρια αυτά προστατεύουν την παρούσα μορφή των υφιστάμενων Ναυπηγείων.

Β) Η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει την μη κατασκευή εγκαταστάσεων στην περιοχή της Δραπετσώνας, ανταγωνιστικών των ναυπηγείων Περάματος.

Γ) Η Σύμβαση Παραχώρησης δεν επιτρέπει στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. να αναλάβει η ίδια τη λειτουργία τυχόν «Νέων Ναυπηγείων» με την έννοια του άρθρου 11.1 (β).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ομόφωνα σε φανερή ψηφοφορία

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

α' Την θέση στο αρχείο της από 30^{ης} Ιουλίου 2018 διαμαρτυρίας του Συνδέσμου, αναφορικά με τη ίδρυση ναυπηγείου στο Μώλο Δραπετσώνας.

β' Την αναβολή για την κρίση της επί του Αιτήματος Έγκρισης Ίδρυσης Ναυπηγείου έναντι της πόλεως Περάματος,

γ' Επί του ζητήματος ερμηνείας της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τις υποχρεώσεις της Ο.Λ.Π. Α.Ε. έναντι των ήδη εν λειτουργία εγκαταστάσεων ναυπήγησης, έχει την γνώμη, συγκεκριμένα, ότι:

- Η Σύμβαση Παραχώρησης θέτει σαφή όρια στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. ως προς τη *δημιουργία ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων* στις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις ναυπήγησης μέσω του άρθρου 11.1 (β). Τα όρια αυτά προστατεύουν την παρούσα μορφή των υφιστάμενων Ναυπηγείων.

- Η Σύμβαση Παραχώρησης δεν επιτρέπει στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. να αναλάβει η ίδια τη λειτουργία τυχόν «Νέων Ναυπηγείων», με την έννοια του άρθρου 11.1 (β).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΡΑΛ

Παναγιώτης – Ιάσων Αγγελόπουλος