



ΝΕΑΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ_

Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου

Θέμα: «Υπηρεσίες ρυμούλκησης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης»

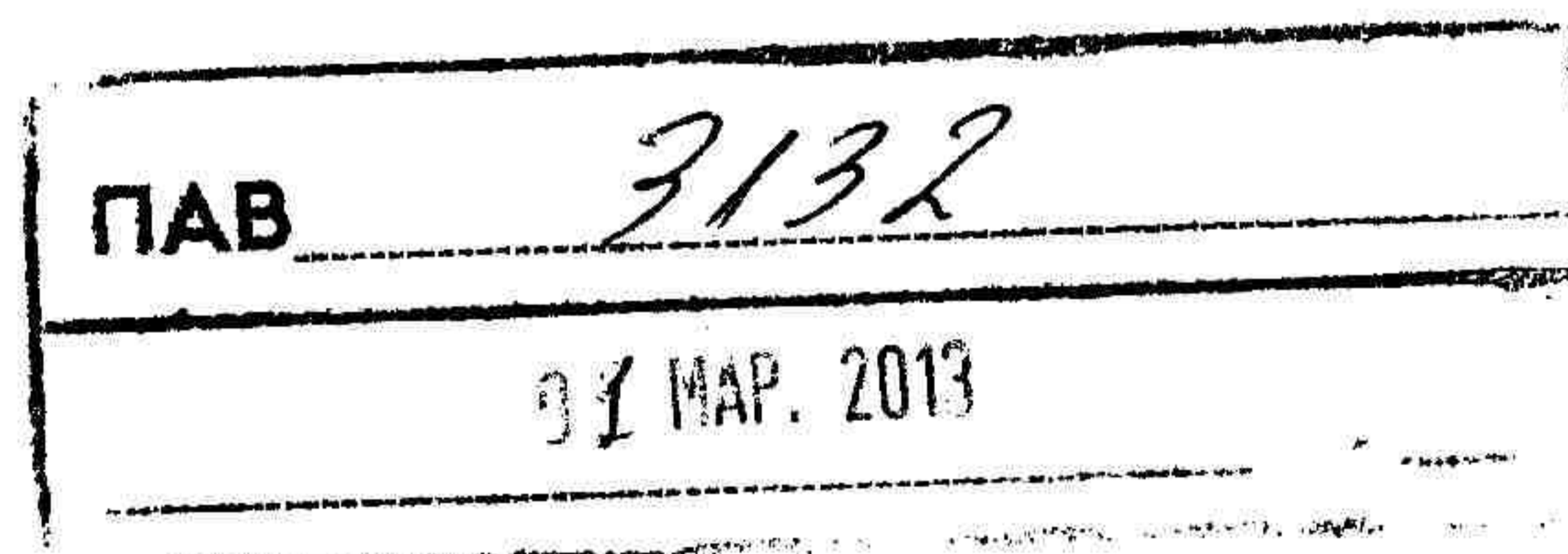
Ο βουλευτής Α' Αθηνών, Νικήτας Κακλαμάνης, καταθέτει αναφορά υπόμνημα για τις υπηρεσίες ρυμούλκησης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, από τον κ. Αναστάσιο Μιχαλάρο, άμεσα ενδιαφερόμενο για το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί.

Συνημμένα σας υποβάλουμε το σχετικό έγγραφο.

Αθήνα, 27/02/2013

Ο καταθέτων βουλευτής

Νικήτας Κακλαμάνης



ΣΥΝΤΟΜΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ**ΥΠΟΨΗ Κου ΝΙΚΗΤΑ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ ΒΟΥΛΕΥΤΗ Α' ΑΘΗΝΑΣ****ΘΕΜΑ: «ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ ΣΤΙΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ»**

Με το παρόν επιθυμούμε να σας ενημερώσουμε σχετικά με τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει η επιχείρησή μας, όπως και άλλες επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες ρυμούλκησης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ανησυχούμε μάλιστα ιδιαίτερα για τις εξελίξεις αυτές, διότι ήδη **«στήνεται» ένα μονοπωλιακό καθεστώς στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης που φοβούμεθα ότι σύντομα θα επιβληθεί και σε όλες τις αντίστοιχες εγκαταστάσεις της χώρας.**

Έχουμε ήδη προβεί σε ενέργειες προς τις αρμόδιες αρχές, αλλά μέχρι τώρα δεν έχουμε δει την αναμενόμενη ανταπόκριση οι δε εξελίξεις είναι ραγδαίες, γι αυτό ζητούμε τη μεσολάβησή σας προκειμένου τα αρμόδια κυβερνητικά όργανα να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για να προστατευθούν οι επιχειρήσεις μας, οι περιουσίες μας, οι εργαζόμενοι στα πλοία μας και στα γραφεία των εταιρειών μας, αλλά και για να αποτραπεί το σκληρό μονοπώλιο που εγκαθίσταται και δρα ανενόχλητο, επιφέροντας μας ήδη σοβαρές ζημιές.

Συγκεκριμένα το θέμα έχει ως ακολούθως:

1. Η παροχή ρυμουλκικών εργασιών στα λιμάνια της χώρας ρυθμίζεται στο πλαίσιο εφαρμογής του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αριθμός 1 (Αριθ.3131.1/01/1993 ΦΕΚ336Β') που εκδόθηκε με Υπουργική Απόφαση από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο εν λόγω Κανονισμός προβλέπει στο άρθρο 4 παρ. 2 ότι για να χορηγηθεί άδεια ρυμουλκού λιμένος το ρυμουλκό πλοίο πρέπει να είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών, καθώς επίσης στο άρθρο 5 παρ. 1 προβλέπει ότι ένα ρυμουλκό που ήδη κατέχει την άδεια ρυμουλκού λιμένος για να αντικατασταθεί με άλλο θα πρέπει επίσης να είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών. Ο συγκεκριμένος Γενικός Κανονισμός Λιμένος έκδοσης 1993, είναι παρωχημένος σε σχέση με τα σύγχρονα δεδομένα και την γενικότερη πολιτική που αφορά στην άρση των περιορισμών στην επιχειρηματικότητα.

2. Αμέσως μετά την έκδοση του Νόμου 3919/2011 (ΦΕΚ 32Α/2-3-2011) «Αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας, κατάργηση αδικαιολόγητων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων» και του Νόμου 3959/2011 (ΦΕΚ 93Α /20-04-2011) «Προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού», υπήρξε ανάγκη να τεθεί άμεσα το θέμα της απελευθέρωσης του επαγγέλματος μας. Εκ μέρους των πλοιοκτητών ξεκίνησαν διαδικασίες συνεννόησης και επαφών με την αρμόδια Δ/ση του Αρχηγείου Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ., που εκείνη την εποχή ανήκε στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και με το τότε αρμόδιο για θέματα ναυτιλιακής πολιτικής Υπουργείο Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, οι οποίες όμως δεν

απέδωσαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, δεδομένων των συνθηκών διάσπασης του τέως Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

3.Μετά την επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας το καλοκαίρι του 2012 είχαμε συναντήσεις με τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου κo Κωστή Μουσουρούλη, τον Γενικό Γραμματέα κo Αθανάσιο Χριστόπουλο και την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, όπου θέσαμε τις προτάσεις μας επί του θέματος.

4.Μέχρι σήμερα η τελική λύση επ' αυτού του ζητήματος δεν έχει δοθεί.

5.Πλήν όμως και ενώ τελούσαμε σε αναμονή της επίλυσης των θεμάτων αυτών, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, υπήρξαν αιφνίδιες εξελίξεις.

6.Προς ενημέρωσή σας, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρέχονται μια σειρά από λιμενικές υπηρεσίες, μεταξύ των οποίων και ρυμουλκικές εργασίες, που σχετίζονται με τη λειτουργία των πετρελαϊκών εγκαταστάσεων. Τονίζουμε ότι από το 2002 στις θαλάσσιες εγκαταστάσεις των πετρελαιοειδών Θεσσαλονίκης έχει εφαρμογή ο Ειδικός Κανονισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης αρ.59 (αρ. ΦΕΚ 1677Β' /17-12-2001) που καθορίζει με κάθε λεπτομέρεια ποιοι είναι οι «Όροι και προϋποθέσεις για την ασφαλή λειτουργία αγκυροβολίων φορτοεκφόρτωσης πετρελαιοειδών στο Β-ΒΔ όρμο Θεσσαλονίκης». Ο συγκεκριμένος Ειδικός Κανονισμός ήταν αποτέλεσμα διαβούλευσης, έγινε αποδεκτός από όλους τους τοπικούς φορείς και τους επαγγελματίες του λιμανιού της Θεσ/νίκης και εκ της μακρόχρονης ισχύος του αποδείχθηκε επιτυχής, διότι επί μία δεκαετία μέχρι σήμερα κανένα ατύχημα δεν έχει συμβεί και οι φορτοεκφορτώσεις όλων των πλοίων συνεχίζουν να εκτελούνται με ασφάλεια και χωρίς προβλήματα.

7.Επισημαίνεται ότι στο λιμάνι της Θεσ/νίκης, λόγω της φύσης του Θερμαϊκού Κόλπου υπάρχει η εξής ιδιομορφία: τα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν στις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις της ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ (των εταιρειών ΕΛΠΕ, ΜΑΜΙΟΙΛ-ΙΕΤΟΙΛ, ΒΡ) δεν φορτοεκφορτώνουν απευθείας σε εγκαταστάσεις ξηράς, αλλά παραδίδουν ή παραλαμβάνουν φορτία χιλιάδων τόνων πετρελαιοειδών μέσω υποθαλάσσιων αγωγών που καταλήγουν σε ναύδετα (μεγάλες μόνιμες τσαμαδούρες) που βρίσκονται στο αγκυροβόλιο ανοικτά στον Βόρειο-Βορειοδυτικό όρμο του Θερμαϊκού Κόλπου.

8.Για τους λόγους αυτούς, το έργο της ασφαλούς πλοήγησης και αγκυροβολίας κάθε δεξαμενοπλοίου και της ασφαλούς πρόσδεσης και απόδεσης στα ναύδετα, ώστε να παραδώσει πετρέλαιο ή να παραλάβει πετρελαιοειδή προϊόντα, γίνεται με τη συνδυασμένη βοήθεια πολλών επαγγελματιών και συγκεκριμένα των πλοηγών που καθοδηγούν τα πλοία στο αγκυροβόλιο, των πλοιάρχων των ρυμουλκών πλοίων του λιμένα που ρυμουλκούν τα πλοία στα ναύδετα, καθώς και των κυβερνητών των φορτηγίδων – λαντζών που αναλαμβάνουν την πρόσδεση και απόδεση των πλοίων στα ναύδετα.

9.Ο υφιστάμενος Ειδικός Κανονισμός ορίζει μια σειρά εξειδικευμένων και σημαντικών όρων, προϋποθέσεων και λεπτομερειών ασφαλούς λειτουργίας όπως: τον απαιτούμενο αριθμό και την ελάχιστη ιπποδύναμη των ρυμουλκών πλοίων για την ασφαλή πλοήγηση των δεξαμενοπλοίων ανάλογα με το μέγεθος

των τελευταίων, τον απαιτούμενο αριθμό ρυμουλκών και τις ελάχιστες ιπποδυνάμεις για τα ρυμουλκά πλοία επιφυλακής, τα ωράρια πλοήγησης των δεξαμενοπλοίων, τον τρόπο λειτουργίας των αγκυροβολίων και τους όρους παράλληλων χρήσεων ανάλογα με τα μεγέθη των δεξαμενοπλοίων αλλά και του είδους των πετρελαιοειδών που φορτοεκφορτώνονται, τις καιρικές συνθήκες υπό τις οποίες διακόπτονται οι φορτοεκφορτώσεις, τα μέσα και τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρουν οι φορηγίδες-λάντζες που αναλαμβάνουν την ασφαλή πρόσδεση και λύση των δεξαμενοπλοίων και πολλά άλλα.

10. Παρά το γεγονός ότι δεν έχει συμβεί κάποιο γεγονός που να δικαιολογεί αιτία για τροποποίηση του ανωτέρω Ειδικού Κανονισμού, υπήρξε εντός του 2012 ένα αίτημα τροποποίησής του εκ μέρους της ΕΛ.ΠΕ. ΑΕ. Οι αρμόδιες Υπηρεσίες (Λιμενική Αρχή Θεσσαλονίκης και Αρχηγείο Λ.Σ) δεν αποδέχθηκαν το αίτημα, τονίζοντας με συγκεκριμένα επιχειρήματα στη γραπτή απάντησή τους ότι η ικανοποίηση του αιτήματος αυξάνει τους κινδύνους ναυτικού ατυχήματος στο αγκυροβόλιο, θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αλλά και το θαλάσσιο περιβάλλον.

11. Αλλά περί τα τέλη Ιουλίου 2012 τοποθετήθηκε στη Θεσσαλονίκη νέος Κεντρικός Λιμενάρχης, ο οποίος μέσα σε 3 μήνες από την ανάληψη των καθηκόντων του ετοίμασε και κατέθεσε στην αρμόδια Δ/νση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος την 01-11-2012 προς έγκριση, χωρίς καμία συνοδευτική μελέτη και χωρίς να προβεί σε κάποια έστω διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς και επαγγελματίες, ένα Σχέδιο Ειδικού Κανονισμού με το οποίο προτείνει, υπό το πρόσχημα του εκσυγχρονισμού των φορηγίδων – λαντζών που ενεργούν και την πρόσδεση-απόδεση, την πλήρη αντικατάστασή τους μέσα σε ένα 3μηνο από την ισχύ του Κανονισμού με ένα συγκεκριμένο και δια του προτεινόμενου Κανονισμού «φωτογραφημένο» τύπο Ρ/Κ σκάφους, με συγκεκριμένες και αποκλειστικές τεχνικές προδιαγραφές, το οποίο «βαφτίζει» Ρυμουλκό-εφοδιαστικό-καβοδετικό, το οποίο θα έχει σύνθεση πληρώματος ρυμουλκού πλοίου (!) και θα ασχολείται αποκλειστικά με την καβοδεσία των πλοίων. Η πρόταση του Λιμενάρχη έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την έννοια του «ρυμουλκού», το οποίο, όπως ορίζει η νομοθεσία, ασχολείται αποκλειστικά με ρυμουλκήσεις πλοίων.

12. Το Αρχηγείο Λ.Σ. έδωσε εντολή να συλλεχθούν τουλάχιστον οι απόψεις των ενδιαφερομένων πλευρών και των επαγγελματιών φορέων που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αλλά, πριν καν περατωθεί ο ελάχιστος χρόνος συλλογής τους (3 εργάσιμες ημέρες μόνον), εστάλη από το Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης ένα νέο έγγραφο στο Αρχηγείο Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ με το οποίο ετέθη το ζήτημα της εν συνόλω τροποποίησης του Ειδικού Κανονισμού Θεσ/νίκης αρ. 59, χωρίς όμως και πάλι να έχει προϋπάρξει κάποια σύσκεψη με τους ενδιαφερόμενους επαγγελματίες και τους φορείς.

13. Παράλληλα την 30/11/2012 η εταιρεία ΕΛΠΕ Α.Ε. της Θεσσαλονίκης εξέδωσε ένα κείμενο περί «προδιαγραφών» των ρυμουλκών που θα εκτελούν από 01-01-2013 τις ρυμουλκήσεις των δ/ξ πλοίων που καταπλέουν για λογαριασμό της εν λόγω εταιρείας στο αγκυροβόλιο. Το κείμενο αυτό:

-έρχεται σε πλήρη αντίθεση με ισχύοντα Ειδικό Κανονισμό Λιμένα που ρυθμίζει αυτά τα θέματα και τον καταργεί αιφνιδίως και μονομερώς,

-κατηγοριοποιεί τα ρυμουλκά πλοία με σκοπό να εξασφαλίσει σε συγκεκριμένο τύπο εξ αυτών μονοπωλιακό δικαίωμα εργασίας,

-δεν βασίζεται σε κάποια τεχνική μελέτη από την οποία να προκύπτουν οι συγκεκριμένες «προδιαγραφές»,

-ακόμη και αν όλα τα παραπάνω είχαν καλώς, τελεί πέραν κάθε καλώς εννοούμενης εμπορικής και επιχειρηματικής συναλλαγής διότι θέτει υπό μορφή τελεσιγράφου χρονικό διάστημα μόλις 30 ημερών για την προσαρμογή του επιχειρηματία στα νέα δεδομένα, με επακόλουθο την απαγόρευση άσκησης της επιχειρηματικής του δραστηριότητας μετά την 1.1.2013 σε περίπτωση μη προσαρμογής.

14. Η έκδοση του κειμένου αυτού επέφερε σειρά αντιδράσεων: έγγραφο διαμαρτυρίας από τις δύο (2) ενώσεις πλοιοκτητών ρυμουλκών πλοίων, έγγραφη προειδοποίηση από το συνδικαλιστικό φορέα των πληρωμάτων ρ/κ-ν/γ πλοίων για απεργιακή κινητοποίηση διαρκείας και έγγραφο του Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας που εκφράζει την έντονη ανησυχία του ότι αυτή η κίνηση της ΕΛΠΕ εκθέτει σε πρόδηλο κίνδυνο οικονομικού αφανισμού τις εταιρίες ρυμουλκών, και προτρέπει την έναρξη διαλόγου με συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων μερών.

15. Στις 27-12-2012, μετά από συνάντηση μας με τα ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. και ενώ αναμέναμε κάποια διορθωτική εκ μέρους τους κίνηση, εκδόθηκε ένα νέο αναμορφωμένο κείμενο, το οποίο όχι μόνο δεν βελτίωσε την κατάσταση αλλά έθεσε μια προθεσμία μέχρι 15-01-2013 για την ισχύτων προδιαγραφών των ρυμουλκών που εκτελούν τη επιφυλακή των δ/ξ πλοίων και προθεσμία ενός έτους για την πλήρη συμμόρφωση των ρ/κ πλοίων.

16. Διαπιστώνεται εκ των εξελίξεων ένας συντονισμός ενεργειών που αποσκοπεί με αιφνιδιαστικές κινήσεις να δημιουργήσει εντός του 2013 ένα πλήρες μονοπωλιακό καθεστώς στο λιμάνι της Θεσ/νίκης. Διότι, με τον προτεινόμενο «Ειδικό Κανονισμό για την πρόσδεση και λύση των πλοίων» και την παράλληλη τροποποίηση του ισχύοντος Ειδικού Κανονισμού Θεσ/νίκης 59 με διατάξεις που θα εναρμονίζονται με τις «προδιαγραφές» της ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε, δημιουργείται ένα σύστημα μονοπωλιακής παροχής των υπηρεσιών ρυμούλκησης, επιφυλακής και πρόσδεσης-απόδεσης των πλοίων, δεδομένου ότι μία μόνο εταιρεία διαθέτει ρυμουλκά που ικανοποιούν τις συγκεκριμένες προδιαγραφές. Ήδη η εταιρεία αυτή διαφημίζει την μονοπωλιακή δυνατότητα εξυπηρέτησης των δ/ξ πλοίων. Η κατάσταση αυτή θα επιφέρει:

-αναπόφευκτες αυξήσεις των τιμών των παρεχομένων υπηρεσιών ρυμούλκησης υπέρ αυτών που θα δραστηριοποιούνται μονοπωλιακά,

-επιβάρυνση στον τελικό χρήστη από τα νέα υψηλά κόστη των παραπάνω υπηρεσιών,

-οικονομικό μαρασμό της συντριπτικής πλειοψηφίας των εταιρειών του κλάδου, διότι οι μονοπωλιακές πρακτικές ήδη λειτουργούν εκβιαστικά προς τους πελάτες μας και για τους υπόλοιπους προορισμούς των δ/ξπλοίων τους, θέτοντας αυτόματα εκτός αγοράς το 95% των ρ/κ πλοίων, οδηγώντας στην ανεργία μεγάλο αριθμό εργαζομένων, αναστατώνοντας την ελληνική ναυτιλιακή αγορά, αποτρέποντας κάθε δυνατότητα ανανέωσης του στόλου των ρ/κ και κάθε προοπτική επένδυσης στον τομέα αυτό.

Κατόπιν όλων των παραπάνω ζητούμε τη μεσολάβησή σας, ώστε:

-να μην επιτραπεί η κατά μονοπωλιακό τρόπο εκμετάλλευση των συγκεκριμένων υπηρεσιών στο λιμάνι της Θεσ/νίκης, που ήδη ξεκίνησε από τις 15-01-2013

-να καταργηθεί το όριο της 20ετούς ηλικίας των ελληνικών ρυμουλκών λιμένος,

-να μην εγκριθεί ο προτεινόμενος Ειδικός Κανονισμός Λιμένα Θεσ/νίκης αρ. 66 που αφορά στην πρόσδεση-λύση των πλοίων,

-να μην εγκριθεί η τροποποίηση του Ειδικού Κανονισμού Θεσ/νίκης 59, που ορίζει τους όρους και τις προδιαγραφές ασφαλείας για την λειτουργία των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών, με διατάξεις αντίστοιχες με τις προδιαγραφές που έθεσε η ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.

-να ανακληθούν τα έγγραφα περί «προδιαγραφών ρυμουλκών», διότι έρχονται σε ευθεία αντίθεση με τον υφιστάμενο και εν ισχύ Κανονισμό,

-να γίνει κατανοητό ότι υπό τις σημερινές δυσμενείς οικονομικές συνθήκες και την αδυναμία του τραπεζικού τομέα να δανειοδοτήσει επενδύσεις, είναι αδύνατον να τίθενται στους επιχειρηματίες τέτοιες ασφυκτικές προθεσμίες.

Αναμένουμε να στηρίξετε την προσπάθειά μας για να επικρατήσουν στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά υγιείς διαδικασίες ανταγωνισμού με διαφανείς κανόνες που ισχύουν εξίσου για όλους.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΙΧΑΛΑΡΟΣ