

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 6267
Ημερομ. Κατάθεσης: 5/8/2024



Αθήνα, 5 Αυγούστου 2024

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής

ΘΕΜΑ: Εγκαθίδρυση μονοπωλιακού καθεστώτος ρυμούλκησης στο λιμάνι Βόλου απειλεί την οικονομική ζωή του λιμένα και όλο το φάσμα της τοπικής οικονομίας

Όπως προκύπτει από το αριθ. Πρωτ. 3968/ΕΞ2485/ 10-7-2024 έγγραφο ΟΛΒ ΑΕ και το σχέδιο του νέου Κανονισμού με τίτλο «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΔΕΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΔΕΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.» και από το έγγραφο ΟΛΒ αριθ. πρωτ.4182/ΕΞ2635/19-07-22 και την νέα Μελέτη για την ασφαλή λειτουργία των ρυμουλκών στον Οργανισμό Λιμένος Βόλου (ΟΛΒ), η ΟΛΒ ΑΕ προτίθεται να καταργήσει άμεσα τον μόλις προ 16 μηνών εγκριθέντα και μάλιστα κατόπιν ομόφωνης Απόφασης του ΔΣ με αριθμό 6063/28-02-2023/01-03-2023 και εν ισχύ σήμερα Κανονισμό περί ασφαλούς πρόσδεσης, απόδεσης και επιφυλακής των υπόχρεων σε ρυμούλκηση ή επιφυλακή πλοίων, κατά τα οριζόμενα στο Π.Δ. 83/2022 (ΦΕΚ 229 Α').

Σε κανένα από τα ανωτέρω αναφερθέντα έγγραφα, που υπογράφονται από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΟΛΒ ΑΕ, δεν αναφέρεται η αιτία και η σκοπιμότητα που δικαιολογεί την κατάργηση του υφιστάμενου Κανονισμού, ο οποίος μάλιστα βασίζεται σε εκπόνηση Τεχνικής Μελέτης, την 25/01/2023 Μελέτη Συμμόρφωσης της Ο.Λ.Β. Α.Ε. οποία πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΠΔ 83/2022.

Ερωτηματικά γεννά το γεγονός ότι δεν προκύπτει η ανάγκη, η οποία επιβάλλει την κατάργηση ενός Κανονισμού που βασίζεται σε μια Τεχνική Μελέτη, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Νόμου και της οποίας τα συμπεράσματα προέκυψαν από τα αντικειμενικά δεδομένα του μεγέθους και του είδους των πλοίων και φορτίων που εξυπηρετεί ο λιμένας Βόλου, του μεγέθους των προβλητών, των καιρικών συνθηκών και των γεωγραφικών ιδιομορφιών του λιμένα.

Δεν διαφαίνεται με άλλα λόγια η γενεσιουργός αιτία που να επιβάλλει την κατάργηση ενός Κανονισμού περί ασφαλούς πρόσδεσης, απόδεσης και επιφυλακής των υπόχρεων σε ρυμούλκηση ή επιφυλακή πλοίων, ο οποίος καταρτίστηκε σύμφωνα με τις νόμιμες διατυπώσεις, μόλις 16 μήνες πριν!

Η Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων Βόλου ΑΕ, που εκπροσωπούν τους χρήστες του λιμένα αλλά και ο Σύλλογος Εργαζομένων στα ρυμουλκά πλοία των εταιρειών που εξυπηρετούν τα τελευταία χρόνια το λιμάνι του Βόλου παρέχοντας ασφαλείς υπηρεσίες ρυμούλκησης, εκφράζουν έντονες ανησυχίες για την παραπάνω απόφαση.

Σύμφωνα με όσα καταγγέλλουν, οι προδιαγραφές που θέτει ο νέος Κανονισμός είναι υπερβολικές και ανταποκρίνονται (φωτογραφικά όπως ισχυρίζονται) στις προδιαγραφές μίας και μόνο εταιρείας.

Αν τώρα ο Κανονισμός εγκριθεί από τον ΟΛΒ Α.Ε., αναφέρουν ότι στο λιμάνι του Βόλου θα εγκαθιδρυθεί καθεστώς μονοπωλιακής εκμετάλλευσης της παροχής ρυμουλκικών υπηρεσιών, καθώς όπως υπογραμμίζουν, ο νέος Κανονισμός όπως έχει διαμορφωθεί, επί της ουσίας, αποκλείει όλα τα ρυμουλκά που εξυπηρετούν μέχρι σήμερα το λιμάνι και παραμένει μόνο ένας μονοπωλιακός πάροχος.

Από μία συγκριτική ανάγνωση του σχεδίου του νέου Κανονισμού και σε σχέση με τον εγκεκριμένο από 01/03/2023, δείχνει ότι πράγματι όλοι οι μέχρι σήμερα πάροχοι θα αποκλειστούν.

Συγκεκριμένα, αν ισχύσει ο προτεινόμενος νέος Κανονισμός αποκλείονται:

- τα μονοπρόπελα ρυμουλκά.
- τα ρυμουλκά ηλικίας άνω των 30 ετών.
- τα ρυμουλκά που έχουν ελκτική δύναμη έως 30 τόνους.
- τα ρυμουλκά με δυνατότητα εξωτερικής πυρόσβεσης κάτω των 2.400 κ. μ.

Με βάση τα παραπάνω, όλα τα ρυμουλκά που μέχρι σήμερα εξυπηρετούν το λιμάνι του Βόλου, θα είναι ακατάλληλα την επομένη που θα ισχύσει ο νέος Κανονισμός.

Την ίδια ώρα, όπως καταγγέλλουν με έγγραφά τους η Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Εφοπλιστών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων Άγιος Νικόλαος, η Ένωση Ρυμουλκών Βόλου Α.Ε. και άλλοι φορείς, στην προκειμένη περίπτωση έχουμε και παραβίαση του ΠΔ 83/2022, με την εξουσιοδοτική διάταξη του οποίου οι Φορείς των Λιμένων δύνανται να εκδώσουν αυτούς τους Κανονισμούς, αλλά και του πρόσφατου Ευρωπαϊκού Κανονισμού Ε.Ε. 2017/352 με τίτλο «θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων», που από το 2019 αποτελεί και εθνική νομοθεσία.

Συγκεκριμένα, πουθενά στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό δεν αναφέρεται η ηλικία ως ποιοτικό κριτήριο, ούτε και το ΠΔ 83/2022 περί του Κανονισμού των ρυμουλκών υπό ελληνική σημαία θέτει θέμα ηλικίας των ρυμουλκών. Επίσης, δεν ισχύει θέμα αποκλεισμού των μονοπρόπελων ρυμουλκών, δεδομένου ότι ούτε στο ΠΔ83/2022 γίνεται μνεία τέτοιου αποκλεισμού, ούτε στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό υπάρχει οποιαδήποτε αναφορά στο είδος πρόωσης ή στον αριθμό των προπελών.

Είναι εντελώς παράλογος, υπερβολικός και εξωπραγματικός ο αποκλεισμός των ρυμουλκών που δεν διαθέτουν εξωτερική πυρόσβεση FF1, δηλ. 2.400κμ, πρώτον διότι **δεν** εκφορτώνονται στις προβλήτες του λιμένα Βόλου επικίνδυνα ή εύφλεκτα φορτία, δεύτερον διότι τα ρυμουλκά δεν είναι πυροσβεστικά πλοία. Όπως μάλιστα καταγγέλλεται, με τον προτεινόμενο Κανονισμό η Ο.Λ.Β. ΑΕ θα απαιτεί από τα ρυμουλκά την ίδια πυροσβεστική έως και μεγαλύτερη ικανότητα που απαιτούν για προφανείς λόγους τα Ελληνικά Διυλιστήρια Ασπροπύργου και Θεσσαλονίκης καθώς και η εγκατάσταση του Φυσικού Αερίου στην Ρεβυθούσα.

Εξίσου παράλογος, εξωπραγματικός και εσκεμμένος είναι και ο αποκλεισμός των ρυμουλκών με ελκτική δύναμη κάτω των 30 τόνων, διότι αυτό δεν δικαιολογείται από το μέγεθος των πλοίων που εξυπηρετεί το λιμάνι, ούτε οι υπάρχουσες λιμενικές υποδομές δύνανται να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερα πλοία από αυτά που εξυπηρετούν σήμερα και για το maximum μέγεθος των οποίων επαρκούν οι ελκτικές δυνάμεις των ρυμουλκών που εργάζονται σήμερα στο λιμάνι. Ειδικά ως προς τα κρουαζιερόπλοια όλοι γνωρίζουμε ότι διαθέτουν τόσο ισχυρά πρωραία ή και πρυμναία συστήματα ώθησης (bowthrusters),

που οι πλοίαρχοι τους δεν χρειάζονται, δεν επιθυμούν, ούτε καν επιτρέπουν την ώθηση ή καθ' οιονδήποτε τρόπο άμεση επαφή ρυμουλκών με το πλοίο τους.

Επιπρόσθετα, ο αρμόδιος και επίσημος θεσμικός Σύμβουλος του Υπουργείου Ναυτιλίας, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), με τις 2 πρόσφατες επιστημονικά τεκμηριωμένες Εκθέσεις του και με τις Επιστολές προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και την αρμόδια Υπηρεσία του Κλάδο Ελέγχου Πλοίων, έχει υποδείξει την άμεση ανάγκη συγκεκριμένων βελτιώσεων, διορθώσεων και τροποποιήσεων του Π.Δ. 83/2022. Να ληφθεί υπόψη ότι τις επιστολές αυτές έχει κοινοποιήσει το ΝΕΕ και προς το Γραφείο του κ. Πρωθυπουργού, λόγω της σοβαρότητας του θέματος.

Ερωτηματικά γεννά και το γεγονός ότι το σχέδιο του προτεινόμενου νέου Κανονισμού, παρουσιάζει εξαιρετικά πολλές ομοιότητες και προβλέπει τις ίδιες απαιτήσεις και προδιαγραφές με τον Κανονισμό του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, ενώ πρόκειται για λιμάνια με φύση και θέση διαφορετικά χαρακτηριστικά. Και στους δύο Κανονισμούς αποκλείονται μονοπρόπελα ρυμουλκά, αποκλείονται ρυμουλκά με ηλικία άνω των 30 ετών, αποκλείονται ρυμουλκά που δεν διαθέτουν εξωτερική πυρόσβεση 2.400κ.μ..

Το υπό έγκριση σχέδιο του νέου Κανονισμού αναμένεται να προκαλέσει σημαντικές επιπτώσεις σε όλο το φάσμα της οικονομικής ζωής του λιμένα Βόλου. Άμεσος είναι ο κίνδυνος να βρεθούν στην ανεργία οι οικογένειες των περίπου 30 – 40 εργαζομένων σήμερα στα ρυμουλκά που εξυπηρετούν το λιμάνι και στα γραφεία των εταιρειών των πλοιοκτητών.

Την ίδια ώρα, ο πλήρης αποκλεισμός των ρυμουλκών των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σήμερα στο λιμάνι θα φέρει πλήγμα στις συμβατικές σχέσεις και τις οικονομικές υποχρεώσεις των ίδιων των εταιρειών που πλέον απειλούνται με «αφανισμό».

Οι επιπτώσεις όμως μίας τέτοιας απόφασης δεν περιορίζονται στην οικονομική ζωή του λιμένα αλλά επεκτείνονται σε όλο το φάσμα της τοπικής οικονομίας. Μονοπώλιο σημαίνει ραγδαία κατακόρυφη αύξηση των τιμολογίων, εν προκειμένω του τιμολογίου ρυμούλκησης για τα πλοία που καταπλέουν στο λιμάνι του Βόλου. Το λιμάνι αναμένεται να γίνει κατά πολύ ακριβότερο, με ότι αυτό συνεπάγεται ως προς την ανταγωνιστικότητα του μοναδικού κύριου εισαγωγικού και εξαγωγικού λιμανιού της Θεσσαλίας, σε σχέση με τα γειτονικά λιμάνια.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Γνωρίζει και συμφωνεί με την πρόθεση της Ο.Λ.Β. ΑΕ να καταργήσει τον εν ισχύ Κανονισμό περί ρυμούλκησης και προδιαγραφών των ρυμουλκών στο λιμένα Βόλου, που ενέκρινε ομόφωνα το ΔΣ του Οργανισμού μόλις προς 16 μηνών, και μάλιστα κατόπιν διαβούλευσης με τους χρήστες του λιμένα;
2. Ποια είναι η πραγματική και ουσιαστική αιτία και η σκοπιμότητα κατάργησης του εν ισχύ Κανονισμού, που εγκρίθηκε και εκδόθηκε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του ΠΔ83/2022 και βάσει Μελέτης επί των πραγματικών στοιχείων και δεδομένων του λιμένα Βόλου;
3. Συμφωνεί με τον προτεινόμενο νέο Κανονισμό που αν ισχύσει ο προτεινόμενος νέος Κανονισμός αποκλείονται αμέσως: τα μονοπρόπελα ρυμουλκά, τα ρυμουλκά ηλικίας άνω των 30 ετών, τα ρυμουλκά που έχουν ελκτική δύναμη έως 30 τόνους, τα ρυμουλκά με δυνατότητα εξωτερικής πυρόσβεσης κάτω των 2.400 κ. μ.;
4. Γνωρίζει ότι οι ανωτέρω αποκλεισμοί αποτελούν υπέρβαση των εξουσιοδοτήσεων που παρέχει στους Φορείς των λιμένων και λιμενικών

εγκαταστάσεων τα ΠΔ 83/2022 ως προς την έκδοση Κανονισμών για την παροχή των ρυμουλκικών υπηρεσιών και των προδιαγραφών των ρυμουλκών;

5. Γνωρίζει ότι οι ανωτέρω αποκλεισμοί τελούν σε απόλυτη αντίθεση και υπέρβαση με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό Ε.Ε. 2017/352 με τίτλο «θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων», που από το 2019 αποτελεί και εθνική νομοθεσία;

6. Κατανοεί ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ότι στο λιμάνι του Βόλου, αν εγκριθεί ο νέος προτεινόμενος Κανονισμός, θα επέλθει πλήρης μονοπώληση του τομέα παροχής υπηρεσιών ρυμούλκησης στο λιμένα Βόλου, η οποία θα επιφέρει άμεση και ραγδαία αύξηση του τιμολογίου ρυμούλκησης καθιστώντας «ακριβό» το λιμάνι που είναι το κύριο εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι της Θεσσαλίας, ανεργία για τα πληρώματα και για τους εργαζόμενους στα γραφεία των εταιρειών των ρυμουλκών που θα αποκλειστούν την επομένη της εφαρμογής του Κανονισμού και οικονομικά προβλήματα για τις πλοιοκτήτριες των ρυμουλκών που θα αποκλειστούν και οι οποίες έχουν ανειλημμένες συμβατικές και λοιπές οικονομικές υποχρεώσεις στις οποίες δεν θα μπορούν να ανταπεξέλθουν;

7. Τι προτίθεται να πράξει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την αποτροπή των ανωτέρω αρνητικών επιπτώσεων;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος