



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
 Γραφείο Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Πειραιάς, 27 Δεκεμβρίου 2019
Αριθ. Πρωτ.: 6000/470/2019

Ταχ. Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη - Πύλη Ε1-Ε2
 Ταχ. Κώδ. : 185 10 (Λιμένας Πειραιώς)
 Τηλέφωνο : 213-137-1638
 Fax :
 Email : dal@yna.gov.gr

ΠΡΟΣ: Αποδέκτες Πίνακα Διανομής

ΘΕΜΑ: «Διακήρυξη ανοικτού δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση εκτός Λιμένα Πειραιά Ε/Γ ΚΑΛΛΙ Ρ Σημαίας Μάλτας, ΙΜΟ 9127643».

Α Π Ο Φ Α Σ Η

Δ Ι Ο Ι Κ Η Τ Η Δ Η Μ Ο Σ Ι Α Σ Α Ρ Χ Η Σ Λ Ι Μ Ε Ν Ω Ν

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις όπως αυτές ισχύουν:

- α)** Του **Ν. 4150/13** «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 102).
- β)** Του **Ν. 4389/2016** «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 94) και ιδίως των άρθρων 127 – 132.
- γ)** Του **Ν. 4270/2014** «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) - δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 143)
- δ)** Του **Ν. 4412/2016** «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» (ΦΕΚ Α' 147)
- ε)** Του **Ν. 4013/2011** «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων - Αντικατάσταση του έκτου κεφαλαίου του ν. 3588/2007 (πτωχευτικός κώδικας) - Προπτωχευτική διαδικασία εξυγίανσης και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 204)
- στ)** Του **Ν. 2881/2001** «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 16)
- ζ)** Του **Ν. 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), καθώς και της αιτιολογικής του έκθεσης
- η)** Του **Π.Δ. 63/05** «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (ΦΕΚ Α' 98), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- θ)** Του **Π.Δ. 13/2018** «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (ΦΕΚ Α' 26).
- ι)** Του **Π.Δ. 70/2015** «(...) Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (...)» (ΦΕΚ Α' 114).
- ια)** Του **Π.Δ. 88/2018** «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών.» (ΦΕΚ Α' 160),
- ιβ)** Την Υ.Α. **2123/34/01** του ΥΕΝ (ΦΕΚ Β' 1439)

- 2.** Την με ΑΠ 6000/189/2018 (ΑΔΑ: Ω5404653ΠΩ-1ΦΕ) απόφαση Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων
- 3.** Την με ΑΠ 6000/188/2018 (ΑΔΑ: 68ΔΣ4653ΠΩ-Ν54) εγκύκλιο Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων
- 4.** Την με ΑΠ 6000/291/2018 (ΑΔΑ: ΩΜ434653ΠΩ-ΒΓΖ) απόφαση Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων
- 5.** Την με ΑΠ 6000/415/2018 (ΑΔΑ: ΨΛ1Π4653ΠΩ-ΟΙΜ) εγκύκλιο Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων

6. Το γεγονός ότι σύμφωνα με την Οδηγία 2004/35/ΕΚ όταν η περιβαλλοντική διατάραξη ή βλάβη επέρχεται από την πραγματοποίηση τρέχοντος περιβαλλοντικού κινδύνου η υποχρέωση αποκατάστασης είναι άμεση και πλήρης και περιλαμβάνει τόσο την όσο το δυνατόν ταχύτερη επαναφορά των πραγμάτων στην προηγούμενη (δηλ. προ της βλάβης) κατάσταση, όσο και την πρόληψη περαιτέρω ζημίας για το μέλλον.

Στην περίπτωση αυτή, η υποχρέωση αποκατάστασης προέχει παντός άλλου δημοσίου σκοπού (οικονομικού, κοινωνικού κλπ), υπό την έννοια ότι ουδενός άλλου δημοσίου συμφέροντος η επίκληση δύναται να εμποδίσει ή να καθυστερήσει την αποκατάσταση.

7. Το γεγονός ότι τα κράτη που υπέγραψαν τις Διεθνείς Συνθήκες του Ρίο και του Γιοχάνεσμπουργκ, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, οφείλουν, προκειμένου να είναι συνεπή προς τις διεθνείς τους υποχρεώσεις, να εγγυώνται τόσο με τη νομοθεσία τους, όσο και με την ετοιμότητα του διοικητικού τους μηχανισμού ότι είναι σε θέση ανά πάσα στιγμή να εξουδετερώσουν κάθε περιβαλλοντικό κίνδυνο και μάλιστα πρόκειται για υποχρέωση ευθεία, πρωτογενή και ανεξάρτητη από τυχόν παράλληλες ευθύνες τρίτων, δεδομένου ότι η περιβαλλοντική τάξη αποτελεί ύψιστο δημόσιο αγαθό.

8. Το γεγονός ότι η άσκηση των αρμοδιοτήτων του ν. 2881/2001 συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας, η οποία ανήκει μάλιστα στον πυρήνα των κρατικών αρμοδιοτήτων, εφόσον συνδέεται άμεσα με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και κατά συνέπεια προϋποθέτει την ενεργοποίηση φορέα δημόσιας εξουσίας, δυνάμει της οποίας δύναται να εκδίδει εκτελεστές διοικητικές πράξεις, οι οποίες δεσμεύουν μονομερώς εκείνους προς τους οποίους απευθύνονται, υπόκεινται δε στον έλεγχο του Συμβουλίου της Επικρατείας. Περαιτέρω, πρέπει να πρόκειται για υπηρεσία ενταγμένη στην ιεραρχία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ώστε οι πράξεις και παραλείψεις να υπόκεινται στον ιεραρχικό έλεγχο της ηγεσίας του Υπουργείου.

9. Το γεγονός ότι από κανένα σημείο της κείμενης νομοθεσίας δε συνάγεται ότι οι κρατικές Αρχές δικαιούνται να χρησιμοποιούν τις δημόσιες εξουσίες, που τους έχουν απονεμηθεί για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, προκειμένου να προστατέψουν ιδιωτικά δικαιώματα, όπως είναι η είσπραξη οφειλών μεταξύ ιδιωτών.

10. Το γεγονός ότι από κανένα σημείο της κείμενης νομοθεσίας δε συνάγεται διακριτική ευχέρεια οποιασδήποτε κρατικής Αρχής να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το θαλάσσιο περιβάλλον, για λόγους που σχετίζονται με ιδιωτικές οφειλές.

11. Το γεγονός ότι μετά την ενεργοποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης ΕΔ – ΟΛΠ ΑΕ, η οποία έλαβε χώρα στις 10/8/2016, η ΟΛΠ ΑΕ αποτελεί εμπορική ανώνυμη εταιρεία, χωρίς καμία απολύτως αρμοδιότητα άσκησης δημόσιας εξουσίας.

12. Το γεγονός ότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν λόγους υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος, οι οποίοι δεν δύναται να καμφθούν στο όνομα της άσκησης δικαιωμάτων ιδιωτών. Για το λόγο αυτό η απομάκρυνση του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου δεν μπορεί παρά να αποτελεί την άμεση προτεραιότητα του Ελληνικού Δημοσίου.

13. Τις αποφάσεις της Επιτροπής Αναστολών του ΣτΕ με αριθμούς 140-145/2011, με τις οποίες κρίθηκε ότι πράξεις, που αφορούν στην αναγκαστική εκποίηση και απομάκρυνση από τη λιμενική περιοχή του Λιμένα Πειραιά πλοίου, θεωρηθέντος, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του ν. 2881/2001, ως επικινδύνου και επιβλαβούς, προς αποτροπή κινδύνου βύθισής του, καθώς και κινδύνων για τη ναυσιπλοΐα και το περιβάλλον, επιδιώκουν να εξασφαλιστεί η νόμιμη και ασφαλής χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων, ως πραγμάτων που έχουν ταχθεί στην εξυπηρέτηση σκοπών δημοσίου συμφέροντος. Ενόψει του ανωτέρω περιεχομένου και σκοπού τους, οι πράξεις αυτές ενέχουν άσκηση δημόσιας εξουσίας.

14. Την απόφαση της Επιτροπής Αναστολών του ΣτΕ με αριθμό 171/2006, με την οποία κρίθηκε ότι η άσκηση των αρμοδιοτήτων του ν. 2881/2001 και, συγκεκριμένα, η μονομερής πράξη για την ανέλκυση, απομάκρυνση και διάθεση του επιβλαβούς πλοίου αποτελεί άσκηση δημόσιας εξουσίας για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, στο θαλάσσιο λιμενικό χώρο.

15. Την με ημερομηνία 16 Απριλίου 2014 αίτηση ακύρωσης του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, στην οποία αναφέρονται τα εξής ακριβή: «...η ΟΛΠ ΑΕ έχει και αρμοδιότητες που ανάγονται στον πυρήνα της κρατικής εξουσίας και δη τον έλεγχο και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και την προάσπιση της εθνικής ασφάλειας και δημόσιας τάξης στον λιμένα (Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 18.12.09). Οι αρμοδιότητες αυτές δεν μπορούν να ασκηθούν από ιδιώτες ή αμιγώς ιδιωτικού δικαίου νομικό πρόσωπο.....η πράξη, με την οποία, στα πλαίσια της διαχείρισεως των κοινοχρήστων

πραγμάτων, παραχωρούνται ιδιαίτερα δικαιώματα επ' αυτών, ανήκει στον πυρήνα της κρατικής εξουσίας, αφού η παραχώρηση αυτή έχει ως άμεση και αναγκαία συνέπεια την ευθεία επέμβαση στο δικαίωμα των τρίτων προς ακώλυτη χρήση του κοινοχρήστου πράγματος, σύμφωνα με τον προορισμό του. Κατ' ακολουθίαν, η εν λόγω κρατική αρμοδιότητα δεν είναι δυνατόν να ασκείται, υπ' οιαδήποτε νομική μορφή, από νομικό πρόσωπο αμιγώς ιδιωτικού δικαίου ή ιδιώτη. (Ολ.ΣτΕ 891/2008: ΝΟΜΟΣ)».

16. Το με ΑΠ 382/12-2-2016 έγγραφο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά

17. Την ιστορική ερμηνεία των διατάξεων του ιδρυτικού νόμου της ΔΑΛ, όπως αποτυπώνεται στα πρακτικά της Βουλής (συνεδρίαση της 22-5-2016). Κατά τη συνεδρίαση αυτή ο αρμόδιος καθ' ύλην υπουργός εισηγήθηκε ότι της ανατίθενται όλες οι δημοσίου συμφέροντος αρμοδιότητες που μέχρι τότε ασκούσε η Ο.Λ.Π. Α.Ε., η οποία, ιδιωτικοποιούμενη, δεν μπορούσε πλέον να τις διατηρήσει. Από τα ίδια πρακτικά προκύπτει η κατάθεση σχετικού πίνακα αρμοδιοτήτων της Αρχής, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και αυτές που αφορούν το ν. 2881/2001.

18. Το με ΑΠ 1000.0/82565/2018 έγγραφο κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο οποίο αναφέρονται κατά λέξει τα εξής αναφορικά με τις αρμοδιότητες της Δημόσιας Αρχής Λιμένων: «Από τα αναφερόμενα στις αιτιολογικές εκθέσεις των νόμων 4404/2016 και 4522/2016 που κύρωσαν τις Συμβάσεις Παραχωρήσεις μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, προκύπτει ότι μετά την ιδιωτικοποίηση οι Οργανισμοί αυτοί έχουν απολέσει το χαρακτήρα τους ως νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου "διφυούς" χαρακτήρα και έχουν μεταταγεί σε καθεστώς νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου με αμιγή χαρακτήρα επιχειρηματικής εκμετάλλευσης. Οπότε καθίσταται μη συμβατή με τον ιδιωτικό τους πλέον χαρακτήρα, η διατήρηση των αρμοδιοτήτων που εμπεριέχουν ενάσκηση δημόσιας εξουσίας, ιδίως κανονιστικής υφής. Για το λόγο αυτό άλλωστε η Δημόσια Αρχή Λιμένων, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην αιτιολογική έκθεση του ιδρυτικού της νόμου (4389/2016) συνεστήθη ως Δημόσιος Φορέας για να ασκεί τις αρμοδιότητες και εξουσίες που ενέχουν στοιχεία ενάσκησης δημόσιας εξουσίας ή προσιδιάζουν περισσότερο στο δημόσιο πυλώνα της λειτουργίας της πολιτείας, οι οποίες αφαιρέθηκαν από τους Οργανισμούς Λιμένων δυνάμει των διατάξεων των Συμβάσεων Παραχώρησης, λόγω της ιδιωτικοποίησης.»

19. Το με ΑΠ 7730/2018 έγγραφο Εισαγγελίας Πρωτοδικών Πειραιά

20. Την με αριθμό 344/2018 απόφαση Επιτροπής Αναστολών Συμβουλίου Επικρατείας

21. Τη με αριθμό 1081/2019 απόφαση Συμβουλίου της Επικρατείας, με την οποία έγινε δεκτό ότι «Κατ' ακολουθίαν, οι επιχειρήσεις οι οποίες θα εξέφραζαν την πρόθεση να λάβουν μέρος στη διαγωνιστική διαδικασία για την απόκτηση πλειοψηφικής συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο της Ο.Λ.Π. Α.Ε., ευλόγως είχαν σαφή επίγνωση ότι η ανωτέρω από 13-2-2002 Σύμβαση Παραχώρησης θα αποτελούσε (όπως, εξ άλλου οριζέτο ρητώς στην από 5-3-2014 Πρόσκληση), αντικείμενο αναδιαπραγμάτευσης, ήτοι αντικείμενο διαβουλεύσεων με σκοπό τη σύναψη νέας σύμβασης παραχώρησης, με πλήρη μεταβολή της φύσης του παραχωρηθέντος στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. αποκλειστικού δικαιώματος, διά της προβλέψεως σε αυτήν όρων και δικαιωμάτων του παραχωρησιούχου ριζικώς διαφόρων των οριζομένων στην από 13-2-2002 σύμβαση, ανταποκρινομένων δε στον χαρακτήρα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. ως ανώνυμης εταιρείας με αμιγώς, πλέον, ιδιωτικό και επιχειρηματικό χαρακτήρα, προκειμένου να διασφαλισθεί η απρόσκοπτη συνέχιση της παροχής λιμενικών υπηρεσιών στον λιμένα Πειραιώς.»

22. Την με αριθμό 1820/2019 απόφαση Συμβουλίου της Επικρατείας, με την οποία έγινε δεκτό ότι «Εάν ο κύριος του ναυαγίου δεν συμμορφωθεί προς τις ανωτέρω υποχρεώσεις του, είτε αδρανώνοντας είτε προβάλλοντας λόγους περί του μη εφικτού της ανεγκύσεως είτε αμφισβητώντας δικαστικώς την εκτελεστή διοικητική πράξη της προσκλήσεως για ανέγκυση, η αρμόδια αρχή, οφείλει να διερευνήσει τις περαιτέρω δυνατότητες που προβλέπει ο νόμος 2881/2001, συνεκτιμώντας το εφικτό της ανέγκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης του ναυαγίου, αφενός από τεχνική άποψη, δοθέντος ότι οι ως άνω ενέργειες πρέπει να γίνουν κατά τρόπο που να συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και αφετέρου από οικονομική άποψη, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι συνιστά

ανεπίτρεπτη επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου η *de facto* μετακύλιση στο Κράτος του υπέρογκου κόστους των δαπανών που σχετίζονται με την ανέλκυση ενός ναυαγίου, λόγω της άρνησης του υποχρέου να τις αναλάβει, έστω και αν μετά την πάροδο μακρού χρόνου και τη λήψη δικαστικών και διοικητικών μέτρων καταναγκασμού, ικανοποιηθούν, τελικώς, οι σχετικές απαιτήσεις του Δημοσίου. Μετά την εκτίμηση των ανωτέρω δεδομένων, η αρμόδια αρχή, κατά περίπτωση, μεθίσταται εκ του νόμου σε θέση εντολοδόχου του κυρίου και εκτελεί η ίδια τις ενέργειες ανελκύσεως, μετατοπίσεως, καταστροφής ή εξουδετερώσεως του ναυαγίου, που κρίνει σκόπιμες, με ευθύνη και δαπάνες του κυρίου, οι οποίες, στην περίπτωση αυτή, καταλογίζονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί δημοσίων εσόδων. Η εκτέλεση των ως άνω πράξεων μπορεί να γίνει είτε με ίδια της Διοικήσεως μέσα και προσωπικό, είτε με ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτους. Αν η εκτέλεση των ως άνω πράξεων κρίνεται εν όψει των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περιπτώσεως ως αδύνατη, απρόσφορη ή ασύμφορη, ο «Οργανισμός» ή/και το Δημόσιο δύνανται να εκποιήσουν το ναυάγιο ή τμήματα αυτού, με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό, οπότε ο πλειοδότης αναλαμβάνει εκείνος, πλέον, την υποχρέωση να ανελκύσει και απομακρύνει το ναυάγιο μέσα στην οριζόμενη από τη διακήρυξη του διαγωνισμού προθεσμία. Στις περιπτώσεις, όμως, που λόγω ειδικών συνθηκών είναι αδύνατη ή ιδιαίτερα δυσχερής η ανέλκυση, δύνανται να διατάσσονται άλλα μέτρα (εξουδετέρωση, καταστροφή, διάλυση). Στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται ειδική αιτιολόγηση, επιστημονικά τεκμηριωμένη, τόσο ως προς τους λόγους που καθιστούν αδύνατη ή ιδιαίτερως δυσχερή την ανέλκυση, όσο και ως προς την πρόκριση των μέτρων που διατάσσονται. Παράλειψη των αρμοδίων κατά τα ανωτέρω αρχών να κινηθούν την ως άνω διαδικασία με την έκδοση της σχετικής προσκλήσεως ή να εκδώσουν, ανάλογα με τις συνθήκες εκάστης περιπτώσεως, κάποιες από τις ανωτέρω διοικητικές πράξεις, με συνέπεια την καθυστέρηση ανελκύσεως, απομακρύνσεως ή εξουδετερώσεως του ναυαγίου πέραν του ευλόγου χρόνου από την άπρακτη πάροδο των κατά νόμον προθεσμιών ή μετά την πάροδο τριμήνου από την υποβολή σχετικής αίτησης προς τη Διοίκηση από οποιονδήποτε έχει προς τούτο έννομο συμφέρον, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας, δυναμένη να προσβληθεί με αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του ΣΤΕ από οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Και ναι μεν ο νόμος χρησιμοποιεί την διατύπωση «μπορεί... να εκτελέσει τις πράξεις που αναφέρονται στην πρόσκληση» (άρθρο 2 παρ. 4 ν. 2881/2001) ή «μπορεί να εκποιήσει το ναυάγιο» (άρθρο 2 παρ. 5) ή «μπορεί... να εκτελέσει αμέσως ή να μεριμνήσει για την άμεση εκτέλεση των απαραίτητων ενεργειών» (άρθρο 2 παρ. 9), προκειμένου να παράσχει στον «Οργανισμό» ή/και στο Δημόσιο εναλλακτικές δυνατότητες σε περίπτωση μη συμμορφώσεως του κυρίου του ναυαγίου προς την πρόσκληση ανελκύσεως, δεν έχει όμως την έννοια ότι τους επιτρέπει να παραμείνουν αδρανείς, ανεχόμενοι την παραμονή του ναυαγίου εντός της θαλάσσης, χωρίς την λήψη των προσφώρων, κατά τον νόμο, μέτρων, όπως αυτά εκτέθηκαν ανωτέρω.»

23. Τα πρακτικά της με στοιχεία ΠΕ 11/1/2001 συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, στα οποία αναφέρονται κατά λέξει τα εξής: «Δεν υπήρχε μέχρι σήμερα μια λύση στα πολύπλοκα ιδιοκτησιακά ζητήματα που προέκυπταν από συγκεχυμένες μορφές κυριότητας, όπου είχαμε πλοία που ήταν σε εγγύηση, που ήταν σε κατάσχεση, που ήταν με προνομιακά δικαιώματα κλπ. Έτσι δεν υπήρχε κανείς να πάρει την ευθύνη, παρ'ότι ήταν υποχρέωση των ιδιοκτητών να απομακρύνουν τα ναυάγια από τις περιοχές που πραγματικά αποτελούν μέχρι σήμερα κίνδυνο. Παρεμβαίνει, λοιπόν, η πολιτεία δίνοντας τη δικαιοδοσία να ενεργεί αντί του υπόχρεου να ενεργεί και να αναλαμβάνει όλες τις ευθύνες, χωρίς να αποποιείται τη μεταφορά του οικονομικού κόστους το οποίο έχουν οι κύριοι των ναυαγίων. Επεκτείνεται και η έννοια του ναυαγίου, όχι μόνο στα πλοία τα οποία βυθίζονται και είναι κάτω από τη θάλασσα, αλλά και που βρίσκονται όπως είπαμε σε ακυβερνησία και σε κατάσταση επικινδυνότητας γιατί δε λειτουργούν και έτσι έχουν καταλάβει σήμερα πάρα πολλές ακτές. Αν δούμε τι γίνεται στον Πειραιά, στο Πέραμα, τόσο για την ελεύθερη, την άνετη αντιμετώπιση των κινδύνων της ναυσιπλοΐας, αλλά και όσον αφορά την κάλυψη των χώρων, δεν μπορεί κανείς να πει ότι αυτό το θέμα δεν είναι σημαντικό για να ληφθούν μέτρα και μάλιστα μέτρα που θίγουν συμφέροντα. Εδώ έχουμε να κάνουμε με ένα νομοτέχνημα το οποίο είναι άρτιο, είναι συγκροτημένο και δεν έχει ψεγάδια, διότι στοχεύει ακριβώς στο να αναδείξει το δημόσιο συμφέρον υπεράνω του ιδιωτικού συμφέροντος. Αυτό είναι το κύριο θέμα πάνω στο οποίο πιστεύω ότι μπορεί να διαμορφωθεί και μία ευρεία συναίνεση, ώστε να ψηφίσουμε κατ'αρχήν ένα νομοσχέδιο το οποίο λύνει αυτό το μεγάλο πρόβλημα. Έχοντας διακόσια εξήντα ναυάγια στα αβαθή ή στα βαθιά, στα λιμάνια της χώρας

μας, που έχουμε τετρακόσια πενήντα λιμάνια, καταλαβαίνετε τι σημαίνει αυτό, εκτός των πλοίων τα οποία όπως είπα καταλαμβάνουν τους χώρους γιατί έχουν κατασχεθεί ή είναι επικίνδυνο να βυθισθούν στη συνέχεια και τα οποία θα πρέπει και αυτά να απομακρυνθούν. Έτσι, λοιπόν, το νομοσχέδιο αυτό έρχεται να παρέμβει σε πολλά επίπεδα....Το καίριο ζήτημα του νομοσχεδίου είναι η απελευθέρωση από τα νομικά κωλύματα. Και εδώ υπάρχει μία κλιμάκωση στις κατ' άρθρον διατυπώσεις που ακριβώς οδηγεί στην επίλυση του προβλήματος αυτού, που έχει μία ιδιαίτερη πολυπλοκότητα στο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Οφείλουμε να πούμε ότι ένα νομοσχέδιο που έρχεται να αντιμετωπίσει και να επιλύσει καίριο και ώριμο ζήτημα, έχει πτυχές οι οποίες, όπως τόνισα, θίγουν συμφέροντα. Και βέβαια δεν θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι ευχαριστημένοι οι εφοπλιστές, οι ιδιοκτήτες των ναυαγίων, οι οποίοι θα ήθελαν να αποποιηθούν τις συνέπειες και τις ευθύνες. Μερικές φορές μάλιστα αν υπάρχει και φορτίο, δεν θα ήθελαν σε καμία περίπτωση να γίνει ανέλκυση γιατί υπάρχει και μία διαμάχη στο ζήτημα της ιδιοκτησίας του φορτίου, μια και επ' αυτών έχουν γίνει πολλές παρεμβολές. Μπορεί να προβούν και σε κατασχέσεις. Καταλαβαίνετε ότι εμείς παίρνουμε το ρίσκο της αναμέτρησης με αυτούς που δεν θα ήθελαν ποτέ να λυθεί το ζήτημα, γιατί η δική τους η αντίληψη είναι εντελώς ιδιωτική. Το δημόσιο συμφέρον όμως μας επιβάλλει να έρθουμε σε μία κατά μέτωπο αναμέτρηση με όλους εκείνους οι οποίοι πολλές φορές χρησιμοποιούσαν τα ναυάγια ως τέχνασμα. Δηλαδή μέσα απ' αυτό λύτρωναν τις δικές τους εταιρικές καταστάσεις που ήταν, όπως είπα προηγούμενα, σε αλληλοαναίρεση...Το νομοσχέδιο αυτό έτσι ξεπερνά όλα τα τυχόν προβλήματα ικανοποίησης εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί των πλοίων. Ο εκάστοτε πιστωτής ή ο έχων δικαίωμα ικανοποιείται μετά τον οργανισμό που αναλαμβάνει την ανέλκυση και το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο...»

24. Τα πρακτικά της με στοιχεία ΠΗ 16/1/2001 συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, στα οποία αναφέρονται κατά λέξει τα εξής: «Στο άρθρο 9 γίνεται κι ένας προσδιορισμός που έχει να κάνει με το ιδιοκτησιακό καθεστώς, ότι δηλαδή η κατάσχεση, η μεσεγγύηση, η διαταγή μη μεταβολής κατάστασης, η υποθήκη, το ενέχυρο, το προνόμιο ή άλλο δικαίωμα δεν εμποδίζει τον κύριο ή άλλον κατά περίπτωση υπόχρεο να εκτελέσει τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από το νόμο αυτόν, ούτε τον Οργανισμό να ενεργήσει σύμφωνα με τις αρμοδιότητες που του αποδίδονται από το νόμο. Και ακριβώς εδώ απεμπλεκόμαστε από τις νομικίστικες τακτικές κάποιων οι οποίοι θα κωλυσιεργούσαν διαρκώς για να μην αναλάβουν τις ευθύνες και το κόστος της ανέλκυσης των ναυαγίων...Επίσης, πρέπει να πούμε ότι στο άρθρο 1 προσδιορίζεται και η έννοια του οργανισμού με τη λογική ότι η αρχή, είτε είναι ανώνυμος εταιρεία είτε είναι διοίκηση δημόσια στο λιμένα ή στη διώρυγα ή στο διάυλο προσδιορίζεται με τον όρο "οργανισμός" σε όλα τα άρθρα....Ταυτόχρονα χαίρομαι ιδιαίτερα, γιατί έχει επιτευχθεί μια ευρύτατη συναίνεση γύρω από το νομοσχέδιο, μια συναίνεση η οποία δίνει μια αποφασιστική απάντηση σε όλους εκείνους που για πολλά χρόνια εμπόδιζαν την προώθηση αυτού του νόμου, αυτού του νομοθετικού πλαισίου, που θα μπορούσε να διευκολύνει τις δημόσιες αρχές να αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες για την ανέλκυση των ναυαγίων.»

25. Την με αριθμό 155/2019 γνωμοδότηση Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρονται τα εξής: «Με τις διατάξεις των άρθρων 127 επ. του ν. 4389/2016 ιδρύθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων ως αποκεντρωμένη, αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με όργανα διοίκησης το Διοικητή και το Συμβούλιο Διοίκησης, προκειμένου να αποτελέσει το δημόσιο φορέα στον οποίο ανατίθεται σε συνεργασία με τη ΡΑΛ και τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η άσκηση των διοικητικής φύσης εξουσιών και αρμοδιοτήτων που αφαιρούνται από τους Οργανισμούς Λιμένα με τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης των λιμένων σε ιδιώτες...Με το άρθρο 128 παρ. 1 του ίδιου νόμου καθορίζονται οι σκοποί και οι λοιπές αρμοδιότητες της ΔΑΛ στους οποίους περιλαμβάνεται η προστασία του περιβάλλοντος μέσα στα λιμάνια, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 129 παρ. 2 περ. δ' του νόμου αυτού, τα έσοδα από ναυάγια ν. 2881/2001 περιλαμβάνονται στους έκτακτους πόρους της ΔΑΛ. Κατόπιν αυτών γίνεται δεκτό ότι, στην περίπτωση πλοίου που φυλάσσεται στο λιμάνι του Πειραιά, έχει περιέλθει στην κυριότητα του Δημοσίου σύμφωνα με το άρθρο 177 του τελωνειακού κώδικα και έχει χαρακτηριστεί αρμοδίως ως επικίνδυνο και επιβλαβές, η ΔΑΛ, ως ο δημόσιος φορέας που είναι επιφορτισμένος με την προστασία του περιβάλλοντος μέσα στα λιμάνια σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, οφείλει να προβεί στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει ο ν. 2881/2001 στον κύριο του πλοίου, ανεξαρτήτως αν

αποτελεί η όχι “Οργανισμό” κατά την έννοια της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του νόμου αυτού για το λιμάνι του Πειραιά και αν έχει τις αρμοδιότητες που απονέμει ο νόμος αυτός στον Οργανισμό.” Εξάλλου, σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τη ρητή διάταξη του α. 131 παρ. 1 ν. 4389/2016 “Η κατά τόπον αρμοδιότητα της Δ.Α.Λ. εκτείνεται σε όλη την επικράτεια.”

26. Την από 19/12/2019 ένσταση πλοιοκτήτριας εταιρείας εν θέματι πλοίου

27. Την με ΑΠ.ΕΙΣ.ΔΑΛ 6000/324/20-12-19 προσφυγή INTRUM HELLAS

28. Το με αριθμό 3/1-3-2017 πρωτόκολλο κατεδάφισης, άρσης και απομάκρυνσης κτισμάτων, κατασκευών και έργων σε χώρους αιγιαλού – παραλίας και θάλασσας, σύμφωνα με το οποίο η εταιρεία με την επωνυμία MED SHIPYARD ΕΠΕ υποχρεούται να προβεί σύμφωνα με τις διατάξεις ν. 2971/2001 μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση του προαναφερόμενου πρωτοκόλλου στην κατεδάφιση/άρση/απομάκρυνση των αναλυτικά αναφερόμενων σε αυτό αυθαίρετων κατασκευών από τον κοινόχρηστο χώρο του αιγιαλού του Δημοσίου στην περιοχή “έμπροσθεν ναυπηγείου MED SHIPYARD ΕΠΕ”. Μέχρι σήμερα το εν λόγω πρωτόκολλο δεν έχει εκτελεστεί. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι στις 11/12/2019 η προγραμματισμένη έναρξη εργασιών κατεδάφισης των εν λόγω αυθαίρετων κατασκευών δεν πραγματοποιήθηκε, διότι, ούτε η πλοιοκτήτρια εταιρεία, ούτε η δανειστρία τράπεζα προέβησαν στην προσήκουσα απομάκρυνσή του, αν και οχλήθηκαν προσηκόντως και εγγράφως από Λ/Τ Περάματος.

29. Το με ΑΠ 2131.13/1769/9-12-2019 έγγραφο Λ/Τ Περάματος, με το οποίο πλοιοκτήτρια και κατασχούσα εταιρεία κλήθηκαν να απομακρύνουν το εν θέματι πλοίο από τον προς κατεδάφιση χώρο, χωρίς μέχρι και σήμερα να το έχουν πράξει

30. Το με ΑΠ 2131.13/1782/2019 έγγραφο Λ/Τ Περάματος, όπου με σαφήνεια αναφέρονται τα εξής: “Πλοιοκτήτρια και κατασχούσα εταιρεία, στις οποίες κοινοποιείται το παρόν, αποστέλλεται συνημμένα (Α) σχετική απόφαση και υπενθυμίζεται το περιεχόμενο του (Β) σχετικού εγγράφου μας, περί απομάκρυνσης του πλοίου από τον προς κατεδάφιση χώρο”. Η εν λόγω απομάκρυνση ουδέποτε έλαβε χώρα.

31. Το από 26/12/2019 υπόμνημα πλοιοκτήτριας εταιρείας, στο οποίο αναφέρονται κατά λέξει τα εξής: ι) “η Τράπεζα Πειραιώς προσεκόμισε προς υποστήριξιν των απόψεων της και την από 19.7.2018 ένορκη κατάθεση ενώπιον του Ειρηνοδικείου Πειραιώς της τότε υπαλλήλου της κ. Αναστασίας Κούγκλη, η οποία χειρίζετο το θέμα με το πλοίο μας από πλευράς Τραπεζής Πειραιώς. Ιδού ένα απόσπασμα από την ένορκη κατάθεσιν της: Η Τράπεζά μας θα υποστεί ανεπανόρθωτη βλάβη αν δεν προχωρήσει η διαδικασία του αναγκαστικού πλειστηριασμού για τους λόγους που προανέφερα και «χαμένη» θα είναι και η Silver Fin διότι η τιμή του Πλοίου της συνεχώς θα μειώνεται λόγω ελλείψεως αξιοπλοΐας, μη διενέργειας συντηρήσεως και αναγκαίων επισκευών κλπ θα απαξιωθεί πλήρως. Το Πλοίο της Silver Fin είναι παροπλισμένο από το έτος 2015 και έφτασε στην παρούσα θέση του ρυμουλκούμενο από το Μαρόκο. Σήμερα ναυλοχεί σε σημείο έμπροσθεν ναυπηγείου ιδιοκτησίας Κωνσταντίνου Μπεκρή και έχει κριθεί με απόφασή Σας ότι εμποδίζει την διέλευση άλλων πλοίων που εισέρχονται στο ναυπηγείο ή εξέρχονται από αυτό και το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά που δίκασε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων ερήμην της Silver Fin, επέτρεψε την απεριόριστη και επ’ αόριστον μετακίνηση του Πλοίου για τους σκοπούς λειτουργίας του ναυπηγείου.» ιι) “«Το Πλοίο ναυλοχούσε από τις αρχές Ιανουαρίου 2013 έως τα τέλη Απριλίου 2015 παροπλισμένο και εγκαταλειμμένο στον λιμένα της Ταγγέρης Μαρόκου από τον οποίο απέπλευσε για να καταπλεύσει στις αρχές Μαΐου 2015 στον Πειραιά και συγκεκριμένα στον Νέο Μώλο Δραπετσώνας όπου μέχρι σήμερα ναυλοχεί, παραμένον σε αργία (παροπλισμένο) χωρίς πλήρωμα, χωρίς φύλακες, χωρίς να έχει διενεργήσει στοιχειώδεις επισκευές συντήρησης, ουσιαστικώς πλήρως εγκαταλειμμένο, έρμαιο στην τύχη του και στις «ορέξεις» διαφόρων τρίτων που το λυμαίνονται ποικιλοτρόπως.”, ιιι) “Τις τελευταίες ημέρες κυκλοφορούν έντονες φήμες περί επικείμενης μετακίνησης του Πλοίου σε άγνωστο τόπο, το οποίο αν συμβεί (πέραν των εμφανών κινδύνων εξ αιτίας της μη συντήρησης και παντελούς απραξίας του πλοίου τα τελευταία 5 τουλάχιστον έτη ασφαλώς θα γεννηθούν προνομιακές και άλλες ανάλογες υποχρεώσεις προς τρίτους πέραν των κινδύνων ζημιών σε άλλα παρακείμενα πλοία και εγκαταστάσεις, για τον πρόσθετο λόγο ότι το Πλοίο αυτή την στιγμή στερείται κλάσης όντας αναξιόπλοον και πρόσθετα είναι ανασφάλιστο κατά θαλασσίων κινδύνων...».

32. Το γεγονός ότι από την με ΑΠ.ΕΙΣ.ΔΑΛ 6000/324/2019 προσφυγή INTRUM HELLAS συνάγεται ότι στην προκειμένη περίπτωση η PIRAEUS SNF DESIGNATED ACTIVITY COMPANY διατηρεί απαιτήσεις συνολικού ποσού ΕΥΡΩ 4.542.088,50 νομιμότοκα, ωστόσο η εκτιμώμενη αξία του πλοίου κατά την ημερομηνία της κατάσχεσης φέρεται να ανέρχεται σε μόλις 1.500.000 ΕΥΡΩ και αυτό παρά το γεγονός ότι, όπως προκύπτει από τα αναφερόμενα σε παρ. 31 παρόντος, η κατασχούσα Τράπεζα γνωρίζει την διαρκή μείωση της αξίας του πλοίου. Για τα ανωτέρω η Αρχή επιφυλάσσεται παντός νομίμου δικαιώματός της.

33. Την με ΑΠ 6000/647/21.12.2018 απόφαση Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων, δυνάμει της οποίας κατέστη δυνατή η απομάκρυνση του επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου Ε/Γ-Ο/Γ EUROPEAN EXPRESS

34. Την με αριθμό 353/2019 απόφαση Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά και τη με αριθμό 335/2019 αίτηση ακύρωσης εταιρείας ROYAL DIAMOND SHIPPING LIMITED

35. Το γεγονός ότι κατά το χρονικό διάστημα, που η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ ανέμενε τους έξι (6) επαναληπτικούς πλειοδοτικούς διαγωνισμούς της ΟΛΠ ΑΕ για την απομάκρυνση του Ε/Γ – Ο/Γ EUROPEAN EXPRESS με τις διατάξεις του ν. 2881/2001, επήλθε ο θάνατος ενός ανθρώπου, για τον οποίο οι εμπλεκόμενοι παραπέμφθηκαν ενώπιον των αρμόδιων ποινικών δικαστηρίων του Πειραιά για το ποινικό αδίκημα της ανθρωποκτονίας εξ αμελείας.

36. Το γεγονός ότι στην με ημερομηνία 22/5/2018 αναφορά επιθεώρησης του Επιθεωρητή κ. Νικόλαου Ρόθου αναφέρονται 16 εκπρόθεσμες επιθεωρήσεις νηογνώμονα και 6 ληξιπρόθεσμα πιστοποιητικά νηογνώμονα. Περαιτέρω, σαφώς καταγράφονται τα κάτωθι: “*μια ρωγμή στη δεξιά πλευρά του πρυμναίου τμήματος πάνω από την ίσαλο γραμμή*”, “*ο εξοπλισμός προσδέσεως με τις μίντες προσδέσεως και τους τονοδηγούς τύπου Παναμά...βρέθηκαν σε μέτρια προς καλή κατάσταση*”, “*ένας από τους δυο εργάτες που χρησιμοποιείται για την αλυσίδα αγκυροβολίας βρέθηκε με εκτεταμένη επιφανειακή διάβρωση*”, “*οι κάτω χώροι του πλοίου επιθεωρήθηκαν σε καθεστώς σκότους*”, “*οι χώροι του μηχανοστασίου ήταν στο απόλυτο σκότος καθώς κανένα μηχάνημα δεν ήταν σε λειτουργία*”, “*το πλοίο είναι παροπλισμένο για πάνω από 4 χρόνια*”, “*ο ένας εκ των δυο αεροσυμπιεστών έλειπε από τη θέση του*”. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι το εν θέματι πλοίο έχει πέραν πάσης αμφιβολίας καταστεί επικίνδυνο και επιβλαβές όχι μόνο δυνάμει του α. 5 ν. 2881/2001, αλλά και διότι αποτελεί πραγματικό κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, του θαλασσίου περιβάλλοντος και του λιμένα, δεδομένου ότι δε συμμορφώνεται με καμία από τις ισχύουσες προδιαγραφές και δεν έχει δυνατότητα να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε κατάσταση ανάγκης. Η επικινδυνότητα του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου γίνεται ακόμα μεγαλύτερη από το γεγονός ότι εδώ και πολλά έτη βρίσκεται σε αυθαίρετη και κατεδαφιστέα εγκατάσταση, επί της οποίας δεν είναι δυνατόν να διενεργηθούν νόμιμες εργασίες. Επιπρόσθετα, από στοιχεία, τα οποία περιήλθαν πρόσφατα σε γνώση της Αρχής, συνάγονται τα εξής αναφορικά με τη σημερινή κατάσταση του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου: ι)τα σημεία όπου η βαφή έχει καταρρεύσει είναι περισσότερα και σε χειρότερη κατάσταση και χρήζουν επισκευής, ιι)στην αριστερή πλευρά από το μέσο προς το πλωριό τμήμα παρουσιάζονται οι πιο προβληματικές περιοχές. Τα σημεία όπου υπάρχουν βαθουλώματα και φθορές από την παρελθούσα χρήση του караβιού είναι εκτεταμένα, η βαφή προστασίας έχει καταρρεύσει εντελώς και τα ελάσματα του μετάλλου κατασκευής είναι πλήρως εκτεθειμένα στο εξωτερικό περιβάλλον. Η περαιτέρω έκθεση της γάστρας στις συνθήκες περιβάλλοντος χωρίς καμία μέριμνα, επισκευή ή συντήρηση αναμένεται να επιδεινώσει περαιτέρω την κατάσταση της γάστρας του πλοίου, ιιι)η κατάσταση των εργατών πρέπει να ελεγχθεί καθώς είναι εκτός λειτουργίας για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, ιιιι)ένας από τους δυο εργάτες που χρησιμοποιείται για την αλυσίδα αγκυροβολίας βρέθηκε με εκτεταμένη επιφανειακή διάβρωση και διαρροές λαδιών, ιιιιι)οι ανελκυστήρες και στις δυο μεριές του πλοίου έχουν σήμανση “εκτός λειτουργίας”, ιιιιιι) παρατηρήθηκε σε δυο σημεία συσσώρευση υδάτων χαμηλής στάθμης ωστόσο υπήρχαν σημάδια απάντησής του καθώς η παρουσία λάσπης από νερά ήταν εμφανής, ιιιιιιι)η οπτική κατάσταση των κύριων μηχανών είναι κακή καθώς διαρροές από λάδια και πετρέλαια από διάφορα σημεία έχουν κάνει την εμφάνισή τους.

37. Το γεγονός ότι στην προκειμένη περίπτωση η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ φέρεται να όρισε μεσεγγυούχο την εταιρεία SEA AND LAND SERVICES, νόμιμα εκπροσωπούμενη από τη Χριστίνα Ρενιέρη του Παναγιώτη.

Ωστόσο, παρά την ύπαρξη μεσεγγυούχου, το ανωτέρω πιστωτικό ίδρυμα φέρεται να ανέχεται την παραμονή του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου σε χώρο επί της οδού Λ. Δημοκρατίας αρ. 50 - Πέραμα, παρά το γεγονός ότι έχει λάβει χώρα αποβολή της μισθώτριας MED SHIPYARD από την εν λόγω εγκατάσταση ήδη από το έτος 2016, αρνούμενο αδικαιολόγητα να προβεί τουλάχιστον στην μεθόρμισή του σε νόμιμα λειτουργούσα εγκατάσταση.

38. Την με ΑΠ.ΕΙΣ.ΔΑΛ 6000/309/2019 εξώδικη πρόσκληση και δήλωση με επιφύλαξη δικαιωμάτων της PIRAEUS SNF DAC, με την οποία η εν λόγω εταιρεία αναγνωρίζει την άμεση ανάγκη μεθόρμισης του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου, αλλά αρνείται να την υλοποιήσει η ίδια.

39. Το γεγονός ότι η άμεση απομάκρυνση του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου εκτός Λιμένα Πειραιά αποτελεί προληπτικό μέτρο αποφυγής περιβαλλοντικού κινδύνου. Εξάλλου, από τα αναφερόμενα ιδίως σε παρ. 28, 29, 30, 31, 36 και 37 παρόντος καθίσταται σαφές ότι η απομάκρυνση εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου εκτός λιμένα Πειραιά έχει καταστεί ιδιαιτέρως επείγουσα.

40. Το γεγονός ότι δανειστές οι οποίοι δεν άσκησαν το δικαίωμά τους να απομακρύνουν επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία εκτός Λιμένα σε καμία περίπτωση δε δικαιούνται να ζημώνουν το δημόσιο συμφέρον.

41. Το γεγονός ότι στην ιστοσελίδα eauction.gr δεν έχει αναρτηθεί νέα ημερομηνία διεξαγωγής ηλεκτρονικού πλειστηριασμού με επισπεύδουσα τη δανείστρια τράπεζα, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατόν ούτε καν να υποθέσουμε ποια μπορεί να είναι η ημερομηνία απομάκρυνσης του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου δυνάμει της διαδικασίας αναγκαστικής εκτέλεσης

42. Το γεγονός ότι η Αρχή δεν υποχρεούται να περιμένει να σκοτωθεί άνθρωπος (όπως έγινε στην περίπτωση του Ε/Γ – Ο/Γ EUROPEAN EXPRESS) προκειμένου να εφαρμόσει το ν. 2881/2001

43. Το γεγονός ότι η ΟΛΠ ΑΕ δεν έχει προβεί σε καμία ενέργεια για την απομάκρυνση εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου, ενώ έχει επιδείξει αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αποβολή της MED SHIPYARD από τον αιγιαλό έμπροσθεν του ναυπηγείου επί της οδού Λ. Δημοκρατίας, αρ. 50, παράλειψη για την οποία η Αρχή επιφυλάσσεται παντός νομίμου δικαιώματός της

44. Το γεγονός ότι για πράξεις και παραλείψεις, οι οποίες ενδέχεται τελικά να οδηγήσουν σε τυχόν επιβάρυνση του Ελληνικού Δημοσίου με τα έξοδα τυχόν απομάκρυνσης του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου, η Δημόσια Αρχή Λιμένων επιφυλάσσεται παντός νομίμου δικαιώματός της.

Αποφασίζουμε

- 1.** Την αποδοχή της με ημερομηνία 19/12/2019 ένστασης πλοιοκτήτριας εταιρείας για τους αναλυτικά αναφερόμενους ανωτέρω λόγους
- 2.** Την απόρριψη της με ΑΠ.ΕΙΣ.ΔΑΛ 6000/324/2019 προσφυγής INTRUM HELLAS για τους αναλυτικά αναφερόμενους ανωτέρω λόγους
- 3.** Την ανάκληση της με αριθμό 13/2019 διακήρυξης διαγωνισμού της Δημόσιας Αρχής Λιμένων
- 4.** Τη διακήρυξη πλειοδοτικού διαγωνισμού, με σφραγισμένες προσφορές για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση εκτός λιμένα Πειραιά του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ν. 2881/2001 με σύντμηση της προθεσμίας υποβολής προσφορών σε 15 ημέρες λόγω των επειγουσών περιστάσεων, που αναλύθηκαν αναλυτικά παραπάνω.

Καλούμε

Τους δανειστές εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου να προβούν στην άσκηση του δικαιώματός τους για την απομάκρυνση εν λόγω πλοίου, προκειμένου να προστατεύσουν τα δικαιώματά τους.

Γίνεται μνεία ότι η προσήκουσα άσκηση ανωτέρω δικαιώματος επιφέρει αναστολή της με αριθμό 15/2019 διακήρυξης της Δημόσιας Αρχής Λιμένων για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου με τις διατάξεις ν. 2881/2001.

Διακηρύσσουμε

1. Την 15/1/2020 ημέρα Τετάρτη και ώρα 15:00 πλειοδοτικό διαγωνισμό, με σφραγισμένες προσφορές για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση εκτός λιμένα Πειραιά του Ε/Γ ΚΑΛΛΙ Ρ Σημαίας Μάλτας, IMO 9127643, που βρίσκεται στη λιμενική περιοχή αρμοδιότητας της Δημόσιας Αρχής Λιμένων στο λιμένα Πειραιά [περιοχή ναυπηγείου MDM SHIPYARD], σύμφωνα με όσα αναφέρονται αναλυτικά στο άρθρο 13 της παρούσας και με κριτήριο κατακύρωσης την υψηλότερη προσφορά. Στο διαγωνισμό γίνονται δεκτές προσφορές για το σύνολο των εργασιών που αναφέρονται στο άρθρο 13 της παρούσας. Κάθε διαγωνιζόμενος θα πρέπει να υποβάλει προσφορά σε ΕΥΡΩ ανά τόνο βάρους αφόρτου πλοίου (L.S). Ως τιμή εκκίνησης για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό καθορίζεται το ποσό των 357,95€/τόνο βάρους αφόρτου πλοίου μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ. Η γνωστοποίηση της σχετικής διακήρυξης γίνεται με μέριμνα της Υπηρεσίας μας, σύμφωνα με τους κανόνες δημοσιότητας, που ορίζονται στο άρθρο 2 της ΥΑ 212/2001 (2123/34/01) (ΦΕΚ 1439 Β') και στα άρθρα 2 και 3 Ν. 3861/2010 (ΦΕΚ 112 Α').

Η δαπάνη για τη δημοσίευση της διακήρυξης, όσες φορές απαιτηθεί και για κάθε περίπτωση επανάληψης του διαγωνισμού, βαρύνει συνολικά τον τελικό πλειοδότη. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να μάθουν τους όρους του διαγωνισμού από την ιστοσελίδα της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (pra.gov.gr) και να παραλάβουν τη διακήρυξη κατά τις εργάσιμες ημέρες και κατά τις ώρες 08.00 – 15.00 από τα γραφεία της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (κτήριο Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, γρ. 332). Όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τη διενέργεια του διαγωνισμού και κάθε άλλη διαδικασία που αφορά στο διαγωνισμό και τη συμμετοχή σε αυτόν συντάσσονται στην Ελληνική γλώσσα.

Ημερομηνία αποσφράγισης προσφορών: 16/1/2020, ημέρα Πέμπτη, ώρα 1200 πμ στο γραφείο 332 του κτηρίου Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

2. Η προσφορά θα συνοδεύεται υποχρεωτικά από τα δικαιολογητικά και την εγγυητική επιστολή συμμετοχής, όπως ακριβώς καθορίζεται στην με αριθμό 15/2019 Διακήρυξη.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΔΑΛ

Δημοσθένης Π. Μπακόπουλος



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Γραφείο Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Ταχ. Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη - Πύλη Ε1-Ε2
 Ταχ. Κώδ. : 185 10 (Λιμένας Πειραιώς)
 Τηλέφωνο : 213-137-1638
 Fax :
 Email : dal@yna.gov.gr

ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ 15/2019

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις όπως αυτές ισχύουν:

- α)** Του **Ν. 4150/13** «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 102).
β) Του **Ν. 4389/2016** «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 94) και ιδίως των άρθρων 127 – 132.
γ) Του **Ν. 4270/2014** «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) - δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 143)
δ) Του **Ν. 4412/2016** «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» (ΦΕΚ Α' 147)
ε) Του **Ν. 4013/2011** «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων - Αντικατάσταση του έκτου κεφαλαίου του ν. 3588/2007 (πρωχευτικός κώδικας) - Προπρωχευτική διαδικασία εξυγίανσης και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 204)
στ) Του **Ν. 2881/2001** «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 16)
ζ) Του **Ν. 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), καθώς και της αιτιολογικής του έκθεσης
η) Του **Π.Δ. 63/05** «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (ΦΕΚ Α' 98), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
θ) Του **Π.Δ. 13/2018** «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (ΦΕΚ Α' 26).
ι) Του **Π.Δ. 70/2015** «(...) Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (...)» (ΦΕΚ Α' 114).
ια) Του **Π.Δ. 88/2018** «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών.» (ΦΕΚ Α' 160),
ιβ) Την Υ.Α. **2123/34/01** του ΥΕΝ (ΦΕΚ Β' 1439)

2. Την με ΑΠ 6000/189/2018 (ΑΔΑ: Ω5404653ΠΩ-1ΦΕ) απόφαση Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων
 3. Την με ΑΠ 6000/188/2018 (ΑΔΑ: 68ΔΣ24653ΠΩ-Ν54) εγκύκλιο Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων
 4. Την με ΑΠ 6000/291/2018 (ΑΔΑ: ΩΜ434653ΠΩ-ΒΓΖ) απόφαση Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων
 5. Την με ΑΠ 6000/415/2018 (ΑΔΑ: ΨΛ1Π4653ΠΩ-0ΙΜ) εγκύκλιο Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων

6. Το γεγονός ότι σύμφωνα με την Οδηγία 2004/35/ΕΚ όταν η περιβαλλοντική διατάραξη ή βλάβη επέρχεται από την πραγματοποίηση τρέχοντος περιβαλλοντικού κινδύνου η υποχρέωση αποκατάστασης είναι άμεση και πλήρης και περιλαμβάνει τόσο την όσο το δυνατόν ταχύτερη επαναφορά των πραγμάτων στην προηγούμενη (δηλ. προ της βλάβης) κατάσταση, όσο και την πρόληψη περαιτέρω ζημίας για το μέλλον. Στην περίπτωση αυτή, η υποχρέωση αποκατάστασης προέχει παντός άλλου δημοσίου σκοπού

(οικονομικού, κοινωνικού κλπ), υπό την έννοια ότι ουδενός άλλου δημοσίου συμφέροντος η επίκληση δύναται να εμποδίσει ή να καθυστερήσει την αποκατάσταση.

7. Το γεγονός ότι τα κράτη που υπέγραψαν τις Διεθνείς Συνθήκες του Ρίο και του Γιοχάνεσμπουργκ, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, οφείλουν, προκειμένου να είναι συνεπή προς τις διεθνείς τους υποχρεώσεις, να εγγυώνται τόσο με τη νομοθεσία τους, όσο και με την ετοιμότητα του διοικητικού τους μηχανισμού ότι είναι σε θέση ανά πάσα στιγμή να εξουδετερώσουν κάθε περιβαλλοντικό κίνδυνο και μάλιστα πρόκειται για υποχρέωση ευθεία, πρωτογενή και ανεξάρτητη από τυχόν παράλληλες ευθύνες τρίτων, δεδομένου ότι η περιβαλλοντική τάξη αποτελεί ύψιστο δημόσιο αγαθό.

8. Το γεγονός ότι η άσκηση των αρμοδιοτήτων του ν. 2881/2001 συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας, η οποία ανήκει μάλιστα στον πυρήνα των κρατικών αρμοδιοτήτων, εφόσον συνδέεται άμεσα με την προστασία του θαλασίου περιβάλλοντος και κατά συνέπεια προϋποθέτει την ενεργοποίηση φορέα δημόσιας εξουσίας, δυνάμει της οποίας δύναται να εκδίδει εκτελεστές διοικητικές πράξεις, οι οποίες δεσμεύουν μονομερώς εκείνους προς τους οποίους απευθύνονται, υπόκεινται δε στον έλεγχο του Συμβουλίου της Επικρατείας. Περαιτέρω, πρέπει να πρόκειται για υπηρεσία ενταγμένη στην ιεραρχία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ώστε οι πράξεις και παραλείψεις να υπόκεινται στον ιεραρχικό έλεγχο της ηγεσίας του Υπουργείου.

9. Το γεγονός ότι από κανένα σημείο της κείμενης νομοθεσίας δε συνάγεται ότι οι κρατικές Αρχές δικαιούνται να χρησιμοποιούν τις δημόσιες εξουσίες, που τους έχουν απονεμηθεί για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, προκειμένου να προστατέψουν ιδιωτικά δικαιώματα, όπως είναι η είσπραξη οφειλών μεταξύ ιδιωτών.

10. Το γεγονός ότι από κανένα σημείο της κείμενης νομοθεσίας δε συνάγεται διακριτική ευχέρεια οποιασδήποτε κρατικής Αρχής να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το θαλάσσιο περιβάλλον, για λόγους που σχετίζονται με ιδιωτικές οφειλές.

11. Το γεγονός ότι μετά την ενεργοποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης ΕΔ – ΟΛΠ ΑΕ, η οποία έλαβε χώρα στις 10/8/2016, η ΟΛΠ ΑΕ αποτελεί εμπορική ανώνυμη εταιρεία, χωρίς καμία απολύτως αρμοδιότητα άσκησης δημόσιας εξουσίας.

12. Το γεγονός ότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν λόγους υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος, οι οποίοι δεν δύναται να καμφθούν στο όνομα της άσκησης δικαιωμάτων ιδιωτών. Για το λόγο αυτό η απομάκρυνση του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου δεν μπορεί παρά να αποτελεί την άμεση προτεραιότητα του Ελληνικού Δημοσίου.

13. Τις αποφάσεις της Επιτροπής Αναστολών του ΣτΕ με αριθμούς 140-145/2011, με τις οποίες κρίθηκε ότι πράξεις, που αφορούν στην αναγκαστική εκποίηση και απομάκρυνση από τη λιμενική περιοχή του Λιμένα Πειραιά πλοίου, θεωρηθέντος, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του ν. 2881/2001, ως επικινδύνου και επιβλαβούς, προς αποτροπή κινδύνου βύθισής του, καθώς και κινδύνων για τη ναυσιπλοΐα και το περιβάλλον, επιδιώκουν να εξασφαλιστεί η νόμιμη και ασφαλής χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων, ως πραγμάτων που έχουν ταχθεί στην εξυπηρέτηση σκοπών δημοσίου συμφέροντος. Ενόψει του ανωτέρω περιεχομένου και σκοπού τους, οι πράξεις αυτές ενέχουν άσκηση δημόσιας εξουσίας.

14. Την απόφαση της Επιτροπής Αναστολών του ΣτΕ με αριθμό 171/2006, με την οποία κρίθηκε ότι η άσκηση των αρμοδιοτήτων του ν. 2881/2001 και, συγκεκριμένα, η μονομερής πράξη για την ανέλκυση, απομάκρυνση και διάθεση του επιβλαβούς πλοίου αποτελεί άσκηση δημόσιας εξουσίας για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, στο θαλάσσιο λιμενικό χώρο.

15. Την με ημερομηνία 16 Απριλίου 2014 αίτηση ακύρωσης του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, στην οποία αναφέρονται τα εξής ακριβή: «...η ΟΛΠ ΑΕ έχει και αρμοδιότητες που ανάγονται στον πυρήνα της κρατικής εξουσίας και δη τον έλεγχο και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και την προάσπιση της εθνικής ασφάλειας και δημόσιας τάξης στον λιμένα (Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 18.12.09). Οι αρμοδιότητες αυτές δεν μπορούν να ασκηθούν από ιδιώτες ή αμιγώς ιδιωτικού δικαίου νομικό πρόσωπο.....η πράξη, με την οποία, στα πλαίσια της διαχείρισεως των κοινοχρήστων πραγμάτων, παραχωρούνται ιδιαίτερα δικαιώματα επ' αυτών, ανήκει στον πυρήνα της κρατικής εξουσίας,

αφού η παραχώρηση αυτή έχει ως άμεση και αναγκαία συνέπεια την ευθεία επέμβαση στο δικαίωμα των τρίτων προς ακώλυτη χρήση του κοινοχρήστου πράγματος, σύμφωνα με τον προορισμό του. Κατ' ακολουθίαν, η εν λόγω κρατική αρμοδιότητα δεν είναι δυνατόν να ασκείται, υπ' οιαδήποτε νομική μορφή, από νομικό πρόσωπο αμιγώς ιδιωτικού δικαίου ή ιδιώτη. (Ολ.ΣτΕ 891/2008: ΝΟΜΟΣ)».

16. Το με ΑΠ 382/12-2-2016 έγγραφο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά

17. Την ιστορική ερμηνεία των διατάξεων του ιδρυτικού νόμου της ΔΑΛ, όπως αποτυπώνεται στα πρακτικά της Βουλής (συνεδρίαση της 22-5-2016). Κατά τη συνεδρίαση αυτή ο αρμόδιος καθ' ύλη υπουργός εισηγήθηκε ότι της ανατίθενται όλες οι δημοσίου συμφέροντος αρμοδιότητες που μέχρι τότε ασκούσε η Ο.Λ.Π. Α.Ε., η οποία, ιδιωτικοποιούμενη, δεν μπορούσε πλέον να τις διατηρήσει. Από τα ίδια πρακτικά προκύπτει η κατάθεση σχετικού πίνακα αρμοδιοτήτων της Αρχής, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και αυτές που αφορούν το ν. 2881/2001.

18. Το με ΑΠ 1000.0/82565/2018 έγγραφο κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο οποίο αναφέρονται κατά λέξει τα εξής αναφορικά με τις αρμοδιότητες της Δημόσιας Αρχής Λιμένων: «Από τα αναφερόμενα στις αιτιολογικές εκθέσεις των νόμων 4404/2016 και 4522/2016 που κύρωσαν τις Συμβάσεις Παραχωρήσεις μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, προκύπτει ότι μετά την ιδιωτικοποίηση οι Οργανισμοί αυτοί έχουν απολέσει το χαρακτήρα τους ως νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου "διφυούς" χαρακτήρα και έχουν μεταταγεί σε καθεστώς νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου με αμιγή χαρακτήρα επιχειρηματικής εκμετάλλευσης. Οπότε καθίσταται μη συμβατή με τον ιδιωτικό τους πλέον χαρακτήρα, η διατήρηση των αρμοδιοτήτων που εμπεριέχουν ενάσκηση δημόσιας εξουσίας, ιδίως κανονιστικής υφής. Για το λόγο αυτό άλλωστε η Δημόσια Αρχή Λιμένων, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην αιτιολογική έκθεση του ιδρυτικού της νόμου (4389/2016) συνεστήθη ως Δημόσιος Φορέας για να ασκεί τις αρμοδιότητες και εξουσίες που ενέχουν στοιχεία ενάσκησης δημόσιας εξουσίας ή προσιδιάζουν περισσότερο στο δημόσιο πυλώνα της λειτουργίας της πολιτείας, οι οποίες αφαιρέθηκαν από τους Οργανισμούς Λιμένων δυνάμει των διατάξεων των Συμβάσεων Παραχώρησης, λόγω της ιδιωτικοποίησης.»

19. Το με ΑΠ 7730/2018 έγγραφο Εισαγγελίας Πρωτοδικών Πειραιά

20. Την με αριθμό 344/2018 απόφαση Επιτροπής Αναστολών Συμβουλίου Επικρατείας

21. Τη με αριθμό 1081/2019 απόφαση Συμβουλίου της Επικρατείας, με την οποία έγινε δεκτό ότι «Κατ' ακολουθίαν, οι επιχειρήσεις οι οποίες θα εξέφραζαν την πρόθεση να λάβουν μέρος στη διαγωνιστική διαδικασία για την απόκτηση πλειοψηφικής συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο της Ο.Λ.Π. Α.Ε., ευλόγως είχαν σαφή επίγνωση ότι η ανωτέρω από 13-2-2002 Σύμβαση Παραχώρησης θα αποτελούσε (όπως, εξ άλλου ορίζεται ρητώς στην από 5-3-2014 Πρόσκληση), αντικείμενο αναδιαπραγμάτευσης, ήτοι αντικείμενο διαβουλεύσεων με σκοπό τη σύναψη νέας σύμβασης παραχώρησης, με πλήρη μεταβολή της φύσης του παραχωρηθέντος στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. αποκλειστικού δικαιώματος, διά της προβλέψεως σε αυτήν όρων και δικαιωμάτων του παραχωρησιούχου ριζικώς διαφόρων των οριζόμενων στην από 13-2-2002 σύμβαση, ανταποκρινομένων δε στον χαρακτήρα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. ως ανώνυμης εταιρείας με αμιγώς, πλέον, ιδιωτικό και επιχειρηματικό χαρακτήρα, προκειμένου να διασφαλισθεί η απρόσκοπτη συνέχιση της παροχής λιμενικών υπηρεσιών στον λιμένα Πειραιώς.»

22. Την με αριθμό 1820/2019 απόφαση Συμβουλίου της Επικρατείας, με την οποία έγινε δεκτό ότι «Εάν ο κύριος του ναυαγίου δεν συμμορφωθεί προς τις ανωτέρω υποχρεώσεις του, είτε αδρανώντας είτε προβάλλοντας λόγους περί του μη εφικτού της ανελκύσεως είτε αμφισβητώντας δικαστικώς την εκτελεστή διοικητική πράξη της προσκλήσεως για ανέλκυση, η αρμόδια αρχή, οφείλει να διερευνήσει τις περαιτέρω δυνατότητες που προβλέπει ο νόμος 2881/2001, συνεκτιμώντας το εφικτό της ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης του ναυαγίου, αφενός από τεχνική άποψη, δοθέντος ότι οι ως άνω ενέργειες πρέπει να γίνουν κατά τρόπο που να συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και αφετέρου από οικονομική άποψη, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι συνιστά ανεπίτρεπτη επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου η de facto μετακύλιση στο Κράτος του υπέρογκου

κόστους των δαπανών που σχετίζονται με την ανέλκυση ενός ναυαγίου, λόγω της άρνησης του υποχρέου να τις αναλάβει, έστω και αν μετά την πάροδο μακρού χρόνου και τη λήψη δικαστικών και διοικητικών μέτρων καταναγκασμού, ικανοποιηθούν, τελικώς, οι σχετικές απαιτήσεις του Δημοσίου. Μετά την εκτίμηση των ανωτέρω δεδομένων, η αρμόδια αρχή, κατά περίπτωση, μεθίσταται εκ του νόμου σε θέση εντολοδόχου του κυρίου και εκτελεί η ίδια τις ενέργειες ανελκύσεως, μετατοπίσεως, καταστροφής ή εξουδετερώσεως του ναυαγίου, που κρίνει σκόπιμες, με ευθύνη και δαπάνες του κυρίου, οι οποίες, στην περίπτωση αυτή, καταλογίζονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί δημοσίων εσόδων. Η εκτέλεση των ως άνω πράξεων μπορεί να γίνει είτε με ίδια της Διοικήσεως μέσα και προσωπικό, είτε με ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτους. Αν η εκτέλεση των ως άνω πράξεων κρίνεται εν όψει των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περιπτώσεως ως αδύνατη, απρόσφορη ή ασύμφορη, ο «Οργανισμός» ή/και το Δημόσιο δύνανται να εκποιήσουν το ναυάγιο ή τμήματα αυτού, με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό, οπότε ο πλειοδότης αναλαμβάνει εκείνος, πλέον, την υποχρέωση να ανελκύσει και απομακρύνει το ναυάγιο μέσα στην οριζόμενη από τη διακήρυξη του διαγωνισμού προθεσμία. Στις περιπτώσεις, όμως, που λόγω ειδικών συνθηκών είναι αδύνατη ή ιδιαίτερα δυσχερής η ανέλκυση, δύναται να διατάσσονται άλλα μέτρα (εξουδετέρωση, καταστροφή, διάλυση). Στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται ειδική αιτιολόγηση, επιστημονικά τεκμηριωμένη, τόσο ως προς τους λόγους που καθιστούν αδύνατη ή ιδιαίτερος δυσχερή την ανέλκυση, όσο και ως προς την πρόκριση των μέτρων που διατάσσονται. Παράλειψη των αρμοδίων κατά τα ανωτέρω αρχών να κινήσουν την ως άνω διαδικασία με την έκδοση της σχετικής προσκλήσεως ή να εκδώσουν, ανάλογα με τις συνθήκες εκάστης περιπτώσεως, κάποιες από τις ανωτέρω διοικητικές πράξεις, με συνέπεια την καθυστέρηση ανελκύσεως, απομακρύνσεως ή εξουδετερώσεως του ναυαγίου πέραν του ευλόγου χρόνου από την άπρακτη πάροδο των κατά νόμον προθεσμιών ή μετά την πάροδο τριμήνου από την υποβολή σχετικής αίτησης προς τη Διοίκηση από οποιονδήποτε έχει προς τούτο έννομο συμφέρον, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας, δυναμένη να προσβληθεί με αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του ΣτΕ από οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Και ναί μεν ο νόμος χρησιμοποιεί την διατύπωση «μπορεί... να εκτελέσει τις πράξεις που αναφέρονται στην πρόσκληση» (άρθρο 2 παρ. 4 ν. 2881/2001) ή «μπορεί να εκποιήσει το ναυάγιο» (άρθρο 2 παρ. 5) ή «μπορεί... να εκτελέσει αμέσως ή να μεριμνήσει για την άμεση εκτέλεση των απαραίτητων ενεργειών» (άρθρο 2 παρ. 9), προκειμένου να παράσχει στον «Οργανισμό» ή/και στο Δημόσιο εναλλακτικές δυνατότητες σε περίπτωση μη συμμορφώσεως του κυρίου του ναυαγίου προς την πρόσκληση ανελκύσεως, δεν έχει όμως την έννοια ότι τους επιτρέπει να παραμείνουν αδρανείς, ανεχόμενοι την παραμονή του ναυαγίου εντός της θαλάσσης, χωρίς την λήψη των προσφόρων, κατά τον νόμο, μέτρων, όπως αυτά εκτέθηκαν ανωτέρω.»

23. Τα πρακτικά της με στοιχεία ΠΕ 11/1/2001 συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, στα οποία αναφέρονται κατά λέξει τα εξής: «Δεν υπήρχε μέχρι σήμερα μια λύση στα πολύπλοκα ιδιοκτησιακά ζητήματα που προέκυπταν από συγκεχυμένες μορφές κυριότητας, όπου είχαμε πλοία που ήταν σε εγγύηση, που ήταν σε κατάσχεση, που ήταν με προνομιακά δικαιώματα κλπ. Έτσι δεν υπήρχε κανείς να πάρει την ευθύνη, παρ'ότι ήταν υποχρέωση των ιδιοκτητών να απομακρύνουν τα ναυάγια από τις περιοχές που πραγματικά αποτελούν μέχρι σήμερα κίνδυνο. Παρεμβαίνει, λοιπόν, η πολιτεία δίνοντας τη δικαιοδοσία να ενεργεί αντί του υπόχρεου να ενεργεί και να αναλαμβάνει όλες τις ευθύνες, χωρίς να αποποιείται τη μεταφορά του οικονομικού κόστους το οποίο έχουν οι κύριοι των ναυαγίων. Επεκτείνεται και η έννοια του ναυαγίου, όχι μόνο στα πλοία τα οποία βυθίζονται και είναι κάτω από τη θάλασσα, αλλά και που βρίσκονται όπως είπαμε σε ακυβερνησία και σε κατάσταση επικινδυνότητας γιατί δε λειτουργούν και έτσι έχουν καταλάβει σήμερα πάρα πολλές ακτές. Αν δούμε τι γίνεται στον Πειραιά, στο Πέραμα, τόσο για την ελεύθερη, την άνετη αντιμετώπιση των κινδύνων της ναυσιπλοΐας, αλλά και όσον αφορά την κάλυψη των χώρων, δεν μπορεί κανείς να πει ότι αυτό το θέμα δεν είναι σημαντικό για να ληφθούν μέτρα και μάλιστα μέτρα που θίγουν συμφέροντα. Εδώ έχουμε να κάνουμε με ένα νομοτέχνημα το οποίο είναι άρτιο, είναι συγκροτημένο και δεν έχει ψεγάδια, διότι στοχεύει ακριβώς στο να αναδείξει το δημόσιο συμφέρον υπεράνω του ιδιωτικού συμφέροντος. Αυτό είναι το κύριο θέμα πάνω στο οποίο πιστεύω ότι μπορεί να διαμορφωθεί και μία ευρεία συναίνεση, ώστε να ψηφίσουμε κατ'αρχήν ένα νομοσχέδιο το οποίο λύνει αυτό το μεγάλο πρόβλημα. Έχοντας διακόσια εξήντα ναυάγια στα αβαθή ή στα βαθιά, στα λιμάνια της χώρας μας, που έχουμε τετρακόσια πενήντα λιμάνια, καταλαβαίνετε τι σημαίνει αυτό, εκτός των πλοίων τα οποία

όπως είπα καταλαμβάνουν τους χώρους γιατί έχουν κατασχεθεί ή είναι επικίνδυνο να βυθισθούν στη συνέχεια και τα οποία θα πρέπει και αυτά να απομακρυνθούν. Έτσι, λοιπόν, το νομοσχέδιο αυτό έρχεται να παρέμβει σε πολλά επίπεδα... Το καίριο ζήτημα του νομοσχεδίου είναι η απελευθέρωση από τα νομικά κωλύματα. Και εδώ υπάρχει μία κλιμάκωση στις κατ' άρθρον διατυπώσεις που ακριβώς οδηγεί στην επίλυση του προβλήματος αυτού, που έχει μία ιδιαίτερη πολυπλοκότητα στο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Οφείλουμε να πούμε ότι ένα νομοσχέδιο που έρχεται να αντιμετωπίσει και να επιλύσει καίριο και ώριμο ζήτημα, έχει πτυχές οι οποίες, όπως τόνισα, θίγουν συμφέροντα. Και βέβαια δεν θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι ευχαριστημένοι οι εφοπλιστές, οι ιδιοκτήτες των ναυαγίων, οι οποίοι θα ήθελαν να αποποιηθούν τις συνέπειες και τις ευθύνες. Μερικές φορές μάλιστα αν υπάρχει και φορτίο, δεν θα ήθελαν σε καμία περίπτωση να γίνει ανέλκυση γιατί υπάρχει και μία διαμάχη στο ζήτημα της ιδιοκτησίας του φορτίου, μια και επ' αυτών έχουν γίνει πολλές παρεμβολές. Μπορεί να προβούν και σε κατασχέσεις. Καταλαβαίνετε ότι εμείς παίρνουμε το ρίσκο της αναμέτρησης με αυτούς που δεν θα ήθελαν ποτέ να λυθεί το ζήτημα, γιατί η δική τους η αντίληψη είναι εντελώς ιδιωτική. Το δημόσιο συμφέρον όμως μας επιβάλλει να έρθουμε σε μία κατά μέτωπο αναμέτρηση με όλους εκείνους οι οποίοι πολλές φορές χρησιμοποιούσαν τα ναυάγια ως τέχνασμα. Δηλαδή μέσα απ' αυτό λύτρωναν τις δικές τους εταιρικές καταστάσεις που ήταν, όπως είπα προηγουμένως, σε αλληλοαναίρεση... Το νομοσχέδιο αυτό έτσι ξεπερνά όλα τα τυχόν προβλήματα ικανοποίησης εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί των πλοίων. Ο εκάστοτε πιστωτής ή ο έχων δικαίωμα ικανοποιείται μετά τον οργανισμό που αναλαμβάνει την ανέλκυση και το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο...»

24. Τα πρακτικά της με στοιχεία ΠΗ 16/1/2001 συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, στα οποία αναφέρονται κατά λέξει τα εξής: «Στο άρθρο 9 γίνεται κι ένας προσδιορισμός που έχει να κάνει με το ιδιοκτησιακό καθεστώς, ότι δηλαδή η κατάσχεση, η μεσεγγύηση, η διαταγή μη μεταβολής κατάστασης, η υποθήκη, το ενέχυρο, το προνόμιο ή άλλο δικαίωμα δεν εμποδίζει τον κύριο ή άλλον κατά περίπτωση υπόχρεο να εκτελέσει τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από το νόμο αυτόν, ούτε τον Οργανισμό να ενεργήσει σύμφωνα με τις αρμοδιότητες που του αποδίδονται από το νόμο. Και ακριβώς εδώ απεμπλεκόμαστε από τις νομικίστικες τακτικές κάποιων οι οποίοι θα κωλυσιεργούσαν διαρκώς για να μην αναλάβουν τις ευθύνες και το κόστος της ανέλκυσης των ναυαγίων... Επίσης, πρέπει να πούμε ότι στο άρθρο 1 προσδιορίζεται και η έννοια του οργανισμού με τη λογική ότι η αρχή, είτε είναι ανώνυμος εταιρεία είτε είναι διοίκηση δημόσια στο λιμένα ή στη διώρυγα ή στο διάυλο προσδιορίζεται με τον όρο "οργανισμός" σε όλα τα άρθρα... Ταυτόχρονα χαίρομαι ιδιαίτερα, γιατί έχει επιτευχθεί μια ευρύτατη συναίνεση γύρω από το νομοσχέδιο, μια συναίνεση η οποία δίνει μια αποφασιστική απάντηση σε όλους εκείνους που για πολλά χρόνια εμπόδιζαν την προώθηση αυτού του νόμου, αυτού του νομοθετικού πλαισίου, που θα μπορούσε να διευκολύνει τις δημόσιες αρχές να αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες για την ανέλκυση των ναυαγίων.»

25. Την με αριθμό 155/2019 γνωμοδότηση Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρονται τα εξής: «Με τις διατάξεις των άρθρων 127 επ. του ν. 4389/2016 ιδρύθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων ως αποκεντρωμένη, αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με όργανα διοίκησης το Διοικητή και το Συμβούλιο Διοίκησης, προκειμένου να αποτελέσει το δημόσιο φορέα στον οποίο ανατίθεται σε συνεργασία με τη ΡΑΛ και τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η άσκηση των διοικητικής φύσης εξουσιών και αρμοδιοτήτων που αφαιρούνται από τους Οργανισμούς Λιμένα με τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης των λιμένων σε ιδιώτες... Με το άρθρο 128 παρ. 1 του ίδιου νόμου καθορίζονται οι σκοποί και οι λοιπές αρμοδιότητες της ΔΑΛ στους οποίους περιλαμβάνεται η προστασία του περιβάλλοντος μέσα στα λιμάνια, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 129 παρ. 2 περ. δ' του νόμου αυτού, τα έσοδα από ναυάγια ν. 2881/2001 περιλαμβάνονται στους έκτακτους πόρους της ΔΑΛ. Κατόπιν αυτών γίνεται δεκτό ότι, στην περίπτωση πλοίου που φυλάσσεται στο λιμάνι του Πειραιά, έχει περιέλθει στην κυριότητα του Δημοσίου σύμφωνα με το άρθρο 177 του τελωνειακού κώδικα και έχει χαρακτηριστεί αρμοδίως ως επικίνδυνο και επιβλαβές, η ΔΑΛ, ως ο δημόσιος φορέας που είναι επιφορτισμένος με την προστασία του περιβάλλοντος μέσα στα λιμάνια σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, οφείλει να προβεί στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει ο ν. 2881/2001 στον κύριο του πλοίου, ανεξαρτήτως αν αποτελεί η όχι "Οργανισμό" κατά την έννοια της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του νόμου αυτού για το

λιμάνι του Πειραιά και αν έχει τις αρμοδιότητες που απονέμει ο νόμος αυτός στον Οργανισμό.” Εξάλλου, σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τη ρητή διάταξη του α. 131 παρ. 1 ν. 4389/2016 “Η κατά τόπον αρμοδιότητα της Δ.Α.Λ. εκτείνεται σε όλη την επικράτεια.”

26. Την από 19/12/2019 ένσταση πλοιοκτήτριας εταιρείας εν θέματι πλοίου

27. Την με ΑΠ.ΕΙΣ.ΔΑΛ 6000/324/20-12-19 προσφυγή INTRUM HELLAS

28. Το με αριθμό 3/1-3-2017 πρωτόκολλο κατεδάφισης, άρσης και απομάκρυνσης κτισμάτων, κατασκευών και έργων σε χώρους αιγιαλού – παραλίας και θάλασσας, σύμφωνα με το οποίο η εταιρεία με την επωνυμία MED SHIPYARD ΕΠΕ υποχρεούται να προβεί σύμφωνα με τις διατάξεις ν. 2971/2001 μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση του προαναφερόμενου πρωτοκόλλου στην κατεδάφιση/άρση/απομάκρυνση των αναλυτικά αναφερόμενων σε αυτό αυθαίρετων κατασκευών από τον κοινόχρηστο χώρο του αιγιαλού του Δημοσίου στην περιοχή “έμπροσθεν ναυπηγείου MED SHIPYARD ΕΠΕ”. Μέχρι σήμερα το εν λόγω πρωτόκολλο δεν έχει εκτελεστεί. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι στις 11/12/2019 η προγραμματισμένη έναρξη εργασιών κατεδάφισης των εν λόγω αυθαίρετων κατασκευών δεν πραγματοποιήθηκε, διότι, ούτε η πλοιοκτήτρια εταιρεία, ούτε η δανειστρία τράπεζα πρόβησαν στην προσήκουσα απομάκρυνσή του, αν και οχλήθηκαν προσηκόντως και εγγράφως από Λ/Τ Περάματος.

29. Το με ΑΠ 2131.13/1769/9-12-2019 έγγραφο Λ/Τ Περάματος, με το οποίο πλοιοκτήτρια και κατασχούσα εταιρεία κλήθηκαν να απομακρύνουν το εν θέματι πλοίο από τον προς κατεδάφιση χώρο, χωρίς μέχρι και σήμερα να το έχουν πράξει

30. Το με ΑΠ 2131.13/1782/2019 έγγραφο Λ/Τ Περάματος, όπου με σαφήνεια αναφέρονται τα εξής: “Πλοιοκτήτρια και κατασχούσα εταιρεία, στις οποίες κοινοποιείται το παρόν, αποστέλλεται συνημμένα (Α) σχετική απόφαση και υπενθυμίζεται το περιεχόμενο του (Β) σχετικού εγγράφου μας, περί απομάκρυνσης του πλοίου από τον προς κατεδάφιση χώρο”. Η εν λόγω απομάκρυνση ουδέποτε έλαβε χώρα.

31. Το από 26/12/2019 υπόμνημα πλοιοκτήτριας εταιρείας, στο οποίο αναφέρονται κατά λέξει τα εξής: ι) “η Τράπεζα Πειραιώς προσεκόμισε προς υποστήριξιν των απόψεων της και την από 19.7.2018 ένορκη κατάθεση ενώπιον του Ειρηνοδικείου Πειραιώς της τότε υπαλλήλου της κ. Αναστασίας Κούγκλη, η οποία χειρίζετο το θέμα με το πλοίο μας από πλευράς Τραπέζης Πειραιώς. Ιδού ένα απόσπασμα από την ένορκη κατάθεσιν της: Η Τράπεζά μας θα υποστεί ανεπανόρθωτη βλάβη αν δεν προχωρήσει η διαδικασία του αναγκαστικού πλειστηριασμού για τους λόγους που προανέφερα και «χαμένη» θα είναι και η Silver Fin διότι η τιμή του Πλοίου της συνεχώς θα μειώνεται λόγω ελλείψεως αξιοπλοΐας, μη διενέργειας συντηρήσεως και αναγκαίων επισκευών κλπ θα απαξιωθεί πλήρως. Το Πλοίο της Silver Fin είναι παροπλισμένο από το έτος 2015 και έφτασε στην παρούσα θέση του ρυμουλκούμενο από το Μαρόκο. Σήμερα ναυλοχεί σε σημείο έμπροσθεν ναυπηγείου ιδιοκτησίας Κωνσταντίνου Μπεκρή και έχει κριθεί με απόφασή Σας ότι εμποδίζει την διέλευση άλλων πλοίων που εισέρχονται στο ναυπηγείο ή εξέρχονται από αυτό και το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά που δίκασε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων ερήμην της Silver Fin, επέτρεψε την απεριόριστη και επ' αόριστον μετακίνηση του Πλοίου για τους σκοπούς λειτουργίας του ναυπηγείου.», ιι) “«Το Πλοίο ναυλοχούσε από τις αρχές Ιανουαρίου 2013 έως τα τέλη Απριλίου 2015 παροπλισμένο και εγκαταλειμμένο στον λιμένα της Ταγγέρης Μαρόκου από τον οποίο απέπλευσε για να καταπλεύσει στις αρχές Μαΐου 2015 στον Πειραιά και συγκεκριμένα στον Νέο Μώλο Δραπετσώνας όπου μέχρι σήμερα ναυλοχεί, παραμένον σε αργία (παροπλισμένο) χωρίς πλήρωμα, χωρίς φύλακες, χωρίς να έχει διενεργήσει στοιχειώδεις επισκευές συντήρησης, ουσιαστικώς πλήρως εγκαταλειμμένο, έρμαιο στην τύχη του και στις «ορέξεις» διαφόρων τρίτων που το λυμαινονται ποικιλοτρόπως.”, ιιι) “Τις τελευταίες ημέρες κυκλοφορούν έντονες φήμες περί επικείμενης μετακίνησης του Πλοίου σε άγνωστο τόπο, το οποίο αν συμβεί (πέραν των εμφανών κινδύνων εξ αιτίας της μη συντήρησης και παντελούς απραξίας του πλοίου τα τελευταία 5 τουλάχιστον έτη ασφαλώς θα γεννηθούν προνομιακές και άλλες ανάλογες υποχρεώσεις προς τρίτους πέραν των κινδύνων ζημιών σε άλλα παρακείμενα πλοία και εγκαταστάσεις, για τον πρόσθετο λόγο ότι το Πλοίο αυτή την στιγμή στερείται κλάσης όντας αναξιόπλοον και πρόσθετα είναι ανασφάλιστο κατά θαλασίων κινδύνων...».

32. Το γεγονός ότι από την με ΑΠ.ΕΙΣ.ΔΑΛ 6000/324/2019 προσφυγή INTRUM HELLAS συνάγεται ότι στην προκειμένη περίπτωση η PIRAEUS SNF DESIGNATED ACTIVITY COMPANY διατηρεί απαιτήσεις συνολικού ποσού ΕΥΡΩ 4.542.088,50 νομιμότοκα, ωστόσο η εκτιμώμενη αξία του πλοίου κατά την ημερομηνία της κατάσχεσης φέρεται να ανέρχεται σε μόλις 1.500.000 ΕΥΡΩ και αυτό παρά το γεγονός ότι, όπως προκύπτει από τα αναφερόμενα σε παρ. 31 παρόντος, η κατασχούσα Τράπεζα γνωρίζει την διαρκή μείωση της αξίας του πλοίου. Για τα ανωτέρω η Αρχή επιφυλάσσεται παντός νομίμου δικαιώματός της.

33. Την με ΑΠ 6000/647/21.12.2018 απόφαση Διοικητή Δημόσιας Αρχής Λιμένων, δυνάμει της οποίας κατέστη δυνατή η απομάκρυνση του επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου Ε/Γ-Ο/Γ EUROPEAN EXPRESS

34. Την με αριθμό 353/2019 απόφαση Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά και τη με αριθμό 335/2019 αίτηση ακύρωσης εταιρείας ROYAL DIAMOND SHIPPING LIMITED

35. Το γεγονός ότι κατά το χρονικό διάστημα, που η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ ανέμενε τους έξι (6) επαναληπτικούς πλειοδοτικούς διαγωνισμούς της ΟΛΠ ΑΕ για την απομάκρυνση του Ε/Γ – Ο/Γ EUROPEAN EXPRESS με τις διατάξεις του ν. 2881/2001, επήλθε ο θάνατος ενός ανθρώπου, για τον οποίο οι εμπλεκόμενοι παραπέμφθηκαν ενώπιον των αρμόδιων ποινικών δικαστηρίων του Πειραιά για το ποινικό αδίκημα της ανθρωποκτονίας εξ αμελείας.

36. Το γεγονός ότι στην με ημερομηνία 22/5/2018 αναφορά επιθεώρησης του Επιθεωρητή κ. Νικόλαου Ρόθου αναφέρονται 16 εκπρόθεσμες επιθεωρήσεις νηογνώμονα και 6 ληξιπρόθεσμα πιστοποιητικά νηογνώμονα. Περαιτέρω, σαφώς καταγράφονται τα κάτωθι: “μια ρωγμή στη δεξιά πλευρά του πρυμναίου τμήματος πάνω από την ίσαλο γραμμή”, “ο εξοπλισμός προσδέσεως με τις μίνιτες προσδέσεως και τους τονοδηγούς τύπου Παναμά...βρέθηκαν σε μέτρια προς καλή κατάσταση”, “ένας από τους δυο εργάτες που χρησιμοποιείται για την αλυσίδα αγκυροβολίας βρέθηκε με εκτεταμένη επιφανειακή διάβρωση”, “οι κάτω χώροι του πλοίου επιθεωρήθηκαν σε καθεστώς σκότους”, “οι χώροι του μηχανοστασίου ήταν στο απόλυτο σκότος καθώς κανένα μηχάνημα δεν ήταν σε λειτουργία”, “το πλοίο είναι παροπλισμένο για πάνω από 4 χρόνια”, “ο ένας εκ των δυο αεροσυμπιεστών έλειπε από τη θέση του”. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι το εν θέματι πλοίο έχει πέραν πάσης αμφιβολίας καταστεί επικίνδυνο και επιβλαβές όχι μόνο δυνάμει του α. 5 ν. 2881/2001, αλλά και διότι αποτελεί πραγματικό κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, του θαλασσίου περιβάλλοντος και του λιμένα, δεδομένου ότι δε συμμορφώνεται με καμία από τις ισχύουσες προδιαγραφές και δεν έχει δυνατότητα να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε κατάσταση ανάγκης. Η επικινδυνότητα του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου γίνεται ακόμα μεγαλύτερη από το γεγονός ότι εδώ και πολλά έτη βρίσκεται σε αυθαίρετη και κατεδαφιστέα εγκατάσταση, επί της οποίας δεν είναι δυνατόν να διενεργηθούν νόμιμες εργασίες. Επιπρόσθετα, από στοιχεία, τα οποία περιήλθαν πρόσφατα σε γνώση της Αρχής, συνάγονται τα εξής αναφορικά με τη σημερινή κατάσταση του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου: ι)τα σημεία όπου η βαφή έχει καταρρεύσει είναι περισσότερα και σε χειρότερη κατάσταση και χρήζουν επισκευής, ιι)στην αριστερή πλευρά από το μέσο προς το πλωριό τμήμα παρουσιάζονται οι πιο προβληματικές περιοχές. Τα σημεία όπου υπάρχουν βαθουλώματα και φθορές από την παρελθούσα χρήση του караβιού είναι εκτεταμένα, η βαφή προστασίας έχει καταρρεύσει εντελώς και τα ελάσματα του μετάλλου κατασκευής είναι πλήρως εκτεθειμένα στο εξωτερικό περιβάλλον. Η περαιτέρω έκθεση της γάστρας στις συνθήκες περιβάλλοντος χωρίς καμία μέριμνα, επισκευή ή συντήρηση αναμένεται να επιδεινώσει περαιτέρω την κατάσταση της γάστρας του πλοίου, ιιι)η κατάσταση των εργατών πρέπει να ελεγχθεί καθώς είναι εκτός λειτουργίας για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, ιιιι)ένας από τους δυο εργάτες που χρησιμοποιείται για την αλυσίδα αγκυροβολίας βρέθηκε με εκτεταμένη επιφανειακή διάβρωση και διαρροές λαδιών, ιιιιι)οι ανελκυστήρες και στις δυο μεριές του πλοίου έχουν σήμανση “εκτός λειτουργίας”, ιιιιιι) παρατηρήθηκε σε δυο σημεία συσσώρευση υδάτων χαμηλής στάθμης ωστόσο υπήρχαν σημάδια απάντησής του καθώς η παρουσία λάσπης από νερά ήταν εμφανής, ιιιιιιι)η οπτική κατάσταση των κύριων μηχανών είναι κακή καθώς διαρροές από λάδια και πετρέλαια από διάφορα σημεία έχουν κάνει την εμφάνισή τους.

37. Το γεγονός ότι στην προκειμένη περίπτωση η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ φέρεται να όρισε μεσεγγυούχο την εταιρεία SEA AND LAND SERVICES, νόμιμα εκπροσωπούμενη από τη Χριστίνα Ρενιέρη του Παναγιώτη.

Ωστόσο, παρά την ύπαρξη μεσεγγυούχου, το ανωτέρω πιστωτικό ίδρυμα φέρεται να ανέχεται την παραμονή του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου σε χώρο επί της οδού Λ. Δημοκρατίας αρ. 50 - Πέραμα, παρά το γεγονός ότι έχει λάβει χώρα αποβολή της μισθώτριας MED SHIPYARD από την εν λόγω εγκατάσταση ήδη από το έτος 2016, αρνούμενο αδικαιολόγητα να προβεί τουλάχιστον στην μεθόρμισή του σε νόμιμα λειτουργούσα εγκατάσταση.

38. Την με ΑΠ.ΕΙΣ.ΔΑΛ 6000/309/2019 εξώδικη πρόσκληση και δήλωση με επιφύλαξη δικαιωμάτων της PIRAEUS SNF DAC, με την οποία η εν λόγω εταιρεία αναγνωρίζει την άμεση ανάγκη μεθόρμισης του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου, αλλά αρνείται να την υλοποιήσει η ίδια.

39. Το γεγονός ότι η άμεση απομάκρυνση του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου εκτός Λιμένα Πειραιά αποτελεί προληπτικό μέτρο αποφυγής περιβαλλοντικού κινδύνου. Εξάλλου, από τα αναφερόμενα ιδίως σε παρ. 28, 29, 30, 31, 36 και 37 παρόντος καθίσταται σαφές ότι η απομάκρυνση εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου εκτός λιμένα Πειραιά έχει καταστεί ιδιαιτέρως επείγουσα.

40. Το γεγονός ότι δανειστές οι οποίοι δεν άσκησαν το δικαίωμά τους να απομακρύνουν επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία εκτός Λιμένα σε καμία περίπτωση δε δικαιούνται να ζημώνουν το δημόσιο συμφέρον.

41. Το γεγονός ότι στην ιστοσελίδα eauction.gr δεν έχει αναρτηθεί νέα ημερομηνία διεξαγωγής ηλεκτρονικού πλειστηριασμού με επισπεύδουσα τη δανείστρια τράπεζα, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατόν ούτε καν να υποθέσουμε ποια μπορεί να είναι η ημερομηνία απομάκρυνσης του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου δυνάμει της διαδικασίας αναγκαστικής εκτέλεσης

42. Το γεγονός ότι η Αρχή δεν υποχρεούται να περιμένει να σκοτωθεί άνθρωπος (όπως έγινε στην περίπτωση του Ε/Γ – Ο/Γ EUROPEAN EXPRESS) προκειμένου να εφαρμόσει το ν. 2881/2001

43. Το γεγονός ότι η ΟΛΠ ΑΕ δεν έχει προβεί σε καμία ενέργεια για την απομάκρυνση εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου, ενώ έχει επιδείξει αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αποβολή της MED SHIPYARD από τον αιγιαλό έμπροσθεν του ναυπηγείου επί της οδού Λ. Δημοκρατίας, αρ. 50, παράλειψη για την οποία η Αρχή επιφυλάσσεται παντός νομίμου δικαιώματός της

44. Το γεγονός ότι για πράξεις και παραλείψεις, οι οποίες ενδέχεται τελικά να οδηγήσουν σε τυχόν επιβάρυνση του Ελληνικού Δημοσίου με τα έξοδα τυχόν απομάκρυνσης του εν θέματι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου, η Δημόσια Αρχή Λιμένων επιφυλάσσεται παντός νομίμου δικαιώματός της.

Διακηρύσσουμε

Την 15/1/2020 ημέρα Τετάρτη και ώρα 15:00 πλειοδοτικό διαγωνισμό, με σφραγισμένες προσφορές για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση εκτός λιμένα Πειραιά του Ε/Γ KALLI Ρ Σημαίας Μάλτας, IMO 9127643, που βρίσκεται στη λιμενική περιοχή αρμοδιότητας της Δημόσιας Αρχής Λιμένων στο λιμένα Πειραιά [περιοχή ναυπηγείου MDM SHIPYARD], σύμφωνα με όσα αναφέρονται αναλυτικά στο άρθρο 13 της παρούσας και με κριτήριο κατακύρωσης την υψηλότερη προσφορά. Στο διαγωνισμό γίνονται δεκτές προσφορές για το σύνολο των εργασιών που αναφέρονται στο άρθρο 13 της παρούσας. Κάθε διαγωνιζόμενος θα πρέπει να υποβάλει προσφορά σε ΕΥΡΩ ανά τόνο βάρους αφόρτου πλοίου (L.S). Ως τιμή εκκίνησης για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό καθορίζεται το ποσό των 357,95€/τόνο βάρους αφόρτου πλοίου μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ. Η γνωστοποίηση της σχετικής διακήρυξης γίνεται με μέριμνα της Υπηρεσίας μας, σύμφωνα με τους κανόνες δημοσιότητας, που ορίζονται στο άρθρο 2 της ΥΑ 212/2001 (2123/34/01) (ΦΕΚ 1439 Β') και στα άρθρα 2 και 3 Ν. 3861/2010 (ΦΕΚ 112 Α').

Η δαπάνη για τη δημοσίευση της διακήρυξης, όσες φορές απαιτηθεί και για κάθε περίπτωση επανάληψης του διαγωνισμού, βαρύνει συνολικά τον τελικό πλειοδότη. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να μάθουν τους όρους του διαγωνισμού από την ιστοσελίδα της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (pra.gov.gr) και να παραλάβουν τη διακήρυξη κατά τις εργάσιμες ημέρες και κατά τις ώρες 08.00 – 15.00 από τα γραφεία της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (κτήριο Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, γρ. 332). Όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τη διενέργεια του διαγωνισμού και κάθε άλλη διαδικασία που αφορά στο διαγωνισμό και τη συμμετοχή σε αυτόν συντάσσονται στην Ελληνική γλώσσα.

Ημερομηνία αποσφράγισης προσφορών: 16/1/2020, ημέρα Πέμπτη, ώρα 1200 πμ στο γραφείο 332 του κτηρίου Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΑΡΘΡΟ 1

ΔΙΚΑΙΩΜΑ - ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Α) ΔΙΚΑΙΟΥΜΕΝΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.

Στο διαγωνισμό μπορούν να λάβουν μέρος όλα τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή ενώσεις ή κοινοπραξίες, που πληρούν τις προϋποθέσεις της παρούσας και διαθέτουν αποδεδειγμένη εμπειρία και τεχνογνωσία στην απομάκρυνση αντίστοιχων πλοίων, καθώς και ειδικευμένο προσωπικό και μέσα, για την εκτέλεση των εργασιών, όπως αναλυτικά αναφέρεται στο άρθρο 13 της παρούσας, εφόσον δικαιούνται και δεν έχουν αποκλεισθεί από διαγωνισμούς του Ελληνικού Δημοσίου και ασκούν στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, επάγγελμα σχετικό με το αντικείμενο της διακήρυξης. Η συμμετοχή των ανωτέρω στο διαγωνισμό μπορεί να γίνει, είτε απευθείας, είτε μέσω αντιπροσώπων τους στην Ελλάδα.

Β) ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Οι διαγωνιζόμενοι καταθέτουν ή αποστέλλουν στη Δημόσια Αρχή Λιμένων, δακτυλογραφημένη προσφορά στην Ελληνική γλώσσα σε δύο αντίτυπα, με την απαραίτητη προϋπόθεση ότι θα περιέλθει στην Αρχή όπως ορίζεται στα άρθρα 2 και 3. Η προσφορά συνοδεύεται απαραίτητα από εγγυητική επιστολή συμμετοχής, 5% της αρχικής τιμής, όπως εξειδικεύεται παρακάτω υπό 1.7, καθώς και από τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

1.1. Φυσικά πρόσωπα.

α. Έλληνες πολίτες.

1.1.1. Απόσπασμα ποινικού μητρώου, έκδοσης του τελευταίου τριμήνου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν καταδικάστηκαν για αδίκημα σχετικό με την άσκηση της επαγγελματικής τους δραστηριότητας.

1.1.2. Πιστοποιητικό αρμόδιας δικαστικής ή διοικητικής αρχής, έκδοσης του τελευταίου εξαμήνου από το οποίο να προκύπτει, ότι δεν τελούν ή βρίσκονται στη διαδικασία κηρύξεως πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης, συμβιβασμού με τους πιστωτές ή οι εργασίες της επιχείρησής τους έχουν ανασταλεί ή τελούν σε οποιαδήποτε ανάλογη κατάσταση.

1.1.3. Πιστοποιητικό αρμόδιας αρχής, ότι έχουν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις τους, όσον αφορά την καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και φορολογικών υποχρεώσεων, κατά την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού. Σε περίπτωση εγκατάστασής τους στην αλλοδαπή, τα δικαιολογητικά των παραπάνω εδαφίων (1.1.2 και 1.1.3) εκδίδονται με βάση την ισχύουσα νομοθεσία της χώρας που είναι εγκατεστημένος από την οποία και εκδίδεται το σχετικό πιστοποιητικό.

β. Οι Αλλοδαποί.

- Απόσπασμα ποινικού μητρώου ή ισοδύναμου εγγράφου έκδοσης του τελευταίου τριμήνου αρμόδιας διοικητικής ή δικαστικής αρχής της χώρας εγκατάστασης από το οποίο να προκύπτει, ότι δεν έχουν καταδικαστεί για αδίκημα σχετικό με την επαγγελματική τους δραστηριότητα.

- Πιστοποιητικό της κατά περίπτωση αρμόδιας αρχής της χώρας εγκατάστασης από το οποίο να προκύπτει, ότι δεν συντρέχουν οι περιπτώσεις της παραγράφου 1.1.2. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η υπόψη χώρα δεν εκδίδει τέτοια έγγραφα ή πιστοποιητικά ή αυτά δεν καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις, που αναφέρονται στην παρ. 1.1.2. πρέπει να αντικατασταθούν αυτά με ένορκη δήλωση του ενδιαφερομένου προσώπου ενώπιον δικαστικής ή διοικητικής Αρχής, συμβολαιογράφου ή οποιασδήποτε άλλης αρμόδιας Αρχής της χώρας εγκατάστασης. Σε χώρες όπου δεν προβλέπεται ένορκη δήλωση πρέπει να αντικατασταθεί αυτή από υπεύθυνη δήλωσή τους του Ν. 1599/1986. Η αρμόδια αρχή ή ο συμβολαιογράφος στην περίπτωση αυτή εκδίδει πιστοποιητικό που βεβαιώνει την γνησιότητα της ένορκης δήλωσης ή της υπεύθυνης δήλωσης.

- Πιστοποιητικό της αρμόδιας αρχής της χώρας εγκατάστασης, που να προκύπτει ότι έχουν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στην παρ. 1.1.3. σχετικά με την καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και φορολογικών υποχρεώσεων, κατά την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού.

1.2. Νομικά πρόσωπα ημεδαπά ή αλλοδαπά.

1.2.1. Τα δικαιολογητικά της παρ. α' και β' της παραγράφου 1.1. που προβλέπονται για τα φυσικά πρόσωπα, Έλληνες ή Αλλοδαπούς αντίστοιχα, και αντίγραφο του καταστατικού τους επικυρωμένο από την αρμόδια αρχή μετά των τυχόν τροποποιήσεων αυτού ως και έγγραφο αρμόδιας αρχής ότι το νομικό πρόσωπο

υφίσταται. Ειδικότερα σχετικά με το απόσπασμα ποινικού μητρώου διευκρινίζεται ότι οφείλουν να το προσκομίσουν οι νόμιμοι εκπρόσωποι των νομικών προσώπων και, επιπλέον, ανάλογα με τη νομική μορφή του, οι:

- α) Ομόρρυθμοι εταίροι και διαχειριστές ΟΕ και ΕΕ,
- β) Διαχειριστές ΕΠΕ,
- γ) Μέλη ΔΣ, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΑΕ.

1.2.2. Επιπλέον, οι Συνεταιρισμοί οφείλουν να προσκομίσουν και βεβαίωση εποπτεύουσας αρχής ότι ο συνεταιρισμός λειτουργεί νόμιμα.

1.3. Κοινοπραξίες, Συμπράξεις, Ενώσεις

Για κάθε μέλος της Ένωσης /Σύμπραξης /Κοινοπραξίας πρέπει υποχρεωτικά να κατατεθούν όλα τα δικαιολογητικά των παραγράφων 1.1. και 1.2. ανάλογα με την περίπτωση (αλλοδαπό ή ημεδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο) και επιπλέον αυτών:

α) συμφωνητικό μεταξύ των μελών της Ένωσης/Σύμπραξης ή Κοινοπραξίας. Στο συμφωνητικό θα πρέπει να ορίζεται κοινός εκπρόσωπος της Ένωσης και των μελών της για τη συμμετοχή της στον παρόντα διαγωνισμό και στην εκπροσώπηση αυτής και των μελών της έναντι της Αρχής.

β) πράξη του αρμοδίου διοικητικού οργάνου κάθε μέλους της Ένωσης κλπ, από το οποίο να προκύπτει η έγκρισή του για τη συμμετοχή του μέλους στην Ένωση κλπ, και στο διαγωνισμό. Στην περίπτωση συμμετοχής φυσικού προσώπου στην Ένωση κλπ η ανωτέρω πράξη αντικαθίσταται από Υπεύθυνη Δήλωση με αντίστοιχο περιεχόμενο.

1.4. Κοινοπραξίες (ή συμπράξεις ή ενώσεις) προσώπων που υποβάλλουν κοινή προσφορά.

Διευκρινίσεις:

1.4.1. Οι κοινοπραξίες ή οι ενώσεις, δικαιούνται να υποβάλλουν κοινή προσφορά. Η μετατροπή τους σε ορισμένη νομική μορφή είναι δυνατόν να απαιτηθεί, εάν τους ανατεθεί η σύμβαση και στο βαθμό που η μετατροπή τους είναι αναγκαία για την ορθή εκτέλεση της σύμβασης.

1.4.2. Οι υποψήφιοι ή οι υποβάλλοντες προσφορά οι οποίοι, δυνάμει της νομοθεσίας του κράτους, στο οποίο είναι εγκατεστημένοι, έχουν λάβει άδεια να παρέχουν την εν λόγω υπηρεσία, δεν μπορούν να απορριφθούν απλώς και μόνο επειδή έπρεπε να είναι νομικά πρόσωπα κατά την Ελληνική Νομοθεσία.

1.4.3. Η προσφορά της κοινοπραξίας θα υπογράφεται υποχρεωτικά είτε από όλους τους συμμετέχοντες στην κοινοπραξία, είτε από εκπρόσωπό τους εξουσιοδοτημένο με συμβολαιογραφική πράξη. Στην προσφορά απαραίτητως πρέπει να αναγράφεται το μέρος αυτής που αντιστοιχεί στον καθένα στο σύνολο της προσφοράς.

1.4.4. Με την υποβολή της προσφοράς κάθε μέλος της κοινοπραξίας ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον. Σε περίπτωση κατακύρωσης ή ανάθεσης του έργου, η ευθύνη αυτή εξακολουθεί μέχρι πλήρους εκτέλεσης της σύμβασης.

1.4.5. Σε περίπτωση που εξ αιτίας αδυναμίας για οποιοδήποτε λόγο ή ανωτέρα βία, μέλος της κοινοπραξίας δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της κοινοπραξίας κατά το χρόνο αξιολόγησης των προσφορών, τα υπόλοιπα μέλη συνεχίζουν να έχουν την ευθύνη ολοκλήρωσης της κοινής προσφοράς με την ίδια τιμή. Εάν η παραπάνω αδυναμία ή ανωτέρα βία προκύψει κατά το χρόνο εκτέλεσης της σύμβασης, τα υπόλοιπα μέλη συνεχίζουν να έχουν την ευθύνη της ολοκλήρωσης αυτής, με την ίδια τιμή και τους ίδιους όρους. Τα υπόλοιπα μέλη της κοινοπραξίας και στις δύο περιπτώσεις μπορούν να προτείνουν αντικατάσταση. Η αντικατάσταση εγκρίνεται με απόφαση του Συμβουλίου Διοίκησης της Δημόσιας Αρχής Λιμένων, ύστερα από γνωμοδότηση του αρμοδίου οργάνου για τη διενέργεια του διαγωνισμού οργάνου.

1.5. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ – ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ

1.5.1. Όλοι ανεξαιρέτως οι ως άνω διαγωνιζόμενοι των παρ. 1.1. έως 1.4. θα υποβάλλουν επίσης νόμιμη βεβαίωση εκπροσώπησης ή άλλα επαρκή δικαιολογητικά, από τα οποία να είναι εμφανές ότι είναι αντιπρόσωποι τους κατά το χρονικό διάστημα του διαγωνισμού, εφόσον συμμετέχουν στο διαγωνισμό με εκπρόσωπό τους.

1.5.2. Οι συμμετέχοντες στο διαγωνισμό οφείλουν εκτός από τα πιο πάνω κατά περίπτωση δικαιολογητικά να καταθέσουν και δήλωση ότι αποδέχονται πλήρως και ανεπιφύλακτα τους όρους του παρόντος διαγωνισμού.

1.5.3. Οι συμμετέχοντες στο διαγωνισμό θα υποβάλλουν επίσης υπεύθυνη δήλωση του Ν. 1599/1986 άρθρο 8, ότι δεν τους έχει επιβληθεί ποινή αποκλεισμού από τους διαγωνισμούς του Ελληνικού Δημοσίου.

1.5.4. Οι αντιπρόσωποι στην Ελλάδα των ημεδαπών εγκατεστημένων στην αλλοδαπή ή αλλοδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων ή επιπλέον των ανωτέρω και ανάλογα με την περίπτωση απαιτείται να καταθέσουν δικαιολογητικά από τα οποία να είναι εμφανές, ότι είναι αντιπρόσωποί τους κατά το χρονικό διάστημα του διαγωνισμού.

1.5.5. Πιστοποιητικά συμμετοχής στο Διαγωνισμό που έχουν εκδοθεί στην αλλοδαπή θα συνοδεύονται από ΕΠΙΣΗΜΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ στην Ελληνική από κρατική αρχή ή από εξουσιοδοτημένα από τη νομοθεσία πρόσωπα.

1.5.6. Η μη προσκόμιση με την προσφορά όλων των παραπάνω δικαιολογητικών ή εάν κατά τον έλεγχο των προσκομισθέντων διαπιστωθεί σοβαρή ανειλικρίνεια των στοιχείων, συνεπάγεται τον ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ από τον διαγωνισμό εκτός αν η συμμετέχουσα εταιρεία προσκομίσει μετά από αίτημα της Αρχής, δικαιολογητικά, πλην της εγγυητικής επιστολής, εντός πέντε (5) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού. Διευκρινίσεις παρέχονται μόνον όταν ζητούνται από την Αρχή, ενώ διευκρινήσεις που δίνονται από τους προσφέροντες οποτεδήποτε μετά τη λήξη του χρόνου κατάθεσης των προσφορών τους δεν γίνονται δεκτές και απορρίπτονται ως απαράδεκτες.

1.5.7. Ο πλειοδότης δεν έχει δικαίωμα να αποσύρει την προσφορά του, μέρος της ή ολόκληρη, μετά την κατάθεσή της και ανεξάρτητα αν κατακυρώθηκε ή όχι η προσφορά του. Σε περίπτωση που την αποσύρει υπόκειται στις κυρώσεις του άρθρου 12 της ΥΑ 212/2001(2123/34/01) (ΦΕΚ Β' 1439/2001).

1.5.8 Κατ' ελάχιστο θα πρέπει η εκτέλεση τέτοιων εργασιών να υπάγεται στο αντικείμενο των εργασιών τους και στον καταστατικό τους σκοπό και να κατέχουν τις απαιτούμενες νόμιμες άδειες.

1.6. ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ- ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ

1.6.1. Τα δικαιολογητικά συμμετοχής θα συνοδεύονται υποχρεωτικά με ποινή αποκλεισμού από εγγυητική επιστολή ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ που εκδίδεται από πιστωτικά ιδρύματα ή άλλα νομικά πρόσωπα που λειτουργούν νόμιμα στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή σε άλλες τρίτες χώρες που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία Δημοσίων Συμβάσεων του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου, η οποία κυρώθηκε με το νόμο 2513/1997, και έχουν, σύμφωνα με τη νομοθεσία των κρατών αυτών αυτό το δικαίωμα, συνοδευόμενη στην περίπτωση αλλοδαπών από ΕΠΙΣΗΜΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ τους στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ από Κρατική Αρχή ή από εξουσιοδοτημένα από τη νομοθεσία άτομα ή γραμμάτιο συστάσεως παρακαταθήκης του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων, σύμφωνα με το συνημμένο υπόδειγμα, ύψους 5% του αρχικού τιμήματος. Η εγγυητική επιστολή συμμετοχής πρέπει να έχει χρονική ισχύ ΕΝΑ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΜΗΝΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΛΗΞΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ. Η εγγυητική επιστολή συμμετοχής επιστρέφεται στους συμμετέχοντες μέσα σε πέντε (5) ημέρες από την ημερομηνία κατακύρωσης των αποτελεσμάτων του διαγωνισμού. Αναγκαία στοιχεία της εγγύησης ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ κατά την υποβολή της με την προσφορά είναι:

(α) η ανάληψη υποχρέωσης από το πιστωτικό ίδρυμα ότι θα καταβάλει ορισμένο ποσό με μόνη τη δήλωση εκείνου προς τον οποίο απευθύνεται

(β) ο αριθμός της διακήρυξης

(γ) το ποσόν που καλύπτει η εγγύηση

(δ) η ημερομηνία έκδοσή της

(ε) τα στοιχεία διαγωνιζομένου υπέρ του οποίου εκδίδεται

Τυχόν ελλείψεις της εγγύησης συμμετοχής πέραν των αναγκαίων στοιχείων μπορούν να καλύπτονται εκ των υστέρων. Το ποσό της εγγυητικής επιστολής συμμετοχής θα είναι τουλάχιστον 5% του αρχικού τιμήματος (Σε περίπτωση κοινοπραξίας, η εγγυητική επιστολή πρέπει να είναι κοινή για όλα τα μέλη της κοινοπραξίας).

1.6.2. Ο διαγωνιζόμενος στον οποίο κατακυρώθηκε ο διαγωνισμός είναι υποχρεωμένος προ και σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός πέντε (5) ημερών από την κατακύρωση ΝΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ, που να καλύπτει το 10% της του προσφοράς του. Η εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης θα είναι αορίστου ισχύος. Με την κατάθεση της εγγυητικής επιστολής ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ επιστρέφεται η εγ-

γυητική επιστολή ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ. Η παραπάνω εγγυοδοσία επιστρέφεται μετά την ολοκλήρωση των εργασιών απομάκρυνσης του πλοίου και την εντός 10 ημερών καταβολή του τιμήματος.

ΑΡΘΡΟ 2

ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

2.1. Όσοι επιθυμούν να υποβάλλουν προσφορά οφείλουν, με ποινή αποκλεισμού, να την καταθέσουν στην Γραμματεία της Αρχής μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα πριν από την ημερομηνία του διαγωνισμού, δηλαδή μέχρι τις 15/1/2020 και ώρα 15:00 μ.μ.

2.2. Οι προσφορές μπορεί να αποστέλλονται στα γραφεία της Αρχής (κτήριο Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Ακτή Βασιλειάδη - Πύλη Ε1-Ε2, ΤΚ 185 10, Λιμένας Πειραιώς, γρ. 332), με οποιοδήποτε τρόπο και παραλαμβάνονται με απόδειξη, με την απαραίτητη όμως προϋπόθεση ότι αυτές θα περιέρχονται στην Υπηρεσία, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 2.1. της παρούσας.

2.3. Στις περιπτώσεις που οι υποβαλλόμενες ή οι ταχυδρομικά αποστέλλόμενες προσφορές δεν πληρούν τα οριζόμενα από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν λαμβάνονται υπόψη αλλά επιστρέφονται χωρίς να αποσφραγισθούν.

2.4. Η Επιτροπή Διενέργειας του Διαγωνισμού θα παραλάβει από τη Γραμματεία της Αρχής την ώρα διενέργειας του διαγωνισμού, όλες τις προσφορές. Όσες προσφορές κατατέθηκαν ή παρελήφθησαν εμπρόθεσμα αποσφραγίζονται την ορισθείσα ώρα. Τις προσφορές που κατατέθηκαν εκπρόθεσμα τις παραδίδει στη Γραμματεία της Αρχής για επιστροφή.

ΑΡΘΡΟ 3

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ - ΧΡΟΝΟΣ ΙΣΧΥΟΣ

3.1. Οι προσφορές υποβάλλονται μέσα σε ενιαίο φάκελο σφραγισμένο, στον οποίο θα αναγράφονται ευκρινώς οι παρακάτω ενδείξεις:

- Η λέξη ΠΡΟΣΦΟΡΑ με κεφαλαία γράμματα.
- Ο πλήρης τίτλος της αρμόδιας Υπηρεσίας που διενεργεί τον διαγωνισμό.
- Ο αριθμός της διακήρυξης.
- Η ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού.
- Τα στοιχεία του αποστολέα.

Οι διαγωνιζόμενοι υποχρεούνται να δηλώσουν εγγράφως στην προσφορά τους ότι έλαβαν γνώση της παρούσας την οποία και αποδέχονται. Σε περίπτωση μη αναγραφής του όρου αυτού, ο προσφέρων θεωρείται ότι αποδέχεται πλήρως και ανεπιφύλακτα όλους τους όρους εκτός εάν στην προσφορά ρητώς αναγράφει τα σημεία τα οποία τυχόν δεν αποδέχεται. Μέσα στον ενιαίο φάκελο της προσφοράς τοποθετούνται τρεις (03) επιμέρους ανεξάρτητοι σφραγισμένοι φάκελοι σε ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ και τρεις (3) επιμέρους ανεξάρτητοι σφραγισμένοι φάκελοι ΑΝΤΙΓΡΑΦΑ τους (δηλαδή συνολικά 3 + 3 φάκελοι), ως εξής:

1ος ΦΑΚΕΛΟΣ : Όλα τα ζητούμενα δικαιολογητικά του άρθρου 1 της παρούσης και η εγγύηση συμμετοχής τοποθετούνται σε χωριστό σφραγισμένο φάκελο, μέσα στον ενιαίο φάκελο της προσφοράς, με την ένδειξη "ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ- ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ" και σε ανεξάρτητο φάκελο τα αντίγραφά τους με την ένδειξη "ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ-ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ".

2ος ΦΑΚΕΛΟΣ : Τα τεχνικά στοιχεία της προσφοράς τοποθετούνται σε χωριστό σφραγισμένο φάκελο, μέσα στον ενιαίο φάκελο της προσφοράς, με την ένδειξη "ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ- ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ" και σε ανεξάρτητο φάκελο αντίγραφο των τεχνικών στοιχείων με την ένδειξη "ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ – ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ".

3ος ΦΑΚΕΛΟΣ : Τα οικονομικά στοιχεία της προσφοράς τοποθετούνται σε χωριστό σφραγισμένο φάκελο επίσης μέσα στον ενιαίο φάκελο της προσφοράς, με την ένδειξη "ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ- ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ" και σε ανεξάρτητο φάκελο αντίγραφο των τεχνικών στοιχείων με την ένδειξη "ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ-ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ". Οι φάκελοι δικαιολογητικών τεχνικής και οικονομικής προσφοράς θα φέρουν και τις ενδείξεις του κυρίως φακέλου.

3.2. Σε περίπτωση που τα τεχνικά στοιχεία της προσφοράς δεν είναι δυνατόν, λόγω μεγάλου όγκου, να τοποθετηθούν στον κυρίως φάκελο, τότε αυτά συσκευάζονται ιδιαίτερα και ακολουθούν τον κυρίως φάκελο με την ένδειξη “ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ” και τις λοιπές ενδείξεις του κυρίως φακέλου.

3.3. Όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τη διενέργεια του διαγωνισμού και τη συμμετοχή σ’ αυτόν, συντάσσονται στην Ελληνική Γλώσσα.

3.4. Οι προσφορές δεν πρέπει να έχουν ξέσματα, σβησίματα, προσθήκες, διορθώσεις. Εάν υπάρχει στην προσφορά οποιαδήποτε διόρθωση, αυτή πρέπει να είναι καθαρογραμμένη και μονογραμμένη από τον προσφέροντα, το δε αρμόδιο όργανο παραλαβής και αποσφράγισης των προσφορών πρέπει κατά τον έλεγχο να καθαρογράψει την τυχόν διόρθωση και να μονογράψει και να σφραγίσει αυτή. Η προσφορά απορρίπτεται όταν υπάρχουν σ’ αυτή διορθώσεις οι οποίες την καθιστούν ασαφή κατά την κρίση του οργάνου αξιολόγησης των προσφορών.

3.5. Χρόνος Ισχύος Προσφοράς

Οι προσφορές ισχύουν και δεσμεύουν τους συμμετέχοντες ενενήντα (90) ημέρες από την επομένη της διενέργειας του διαγωνισμού. Προσφορά που ορίζει ΧΡΟΝΟ ισχύος ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ του παραπάνω αναφερομένου απορρίπτεται ως απαράδεκτη. Η ισχύς της προσφοράς μπορεί να παρατείνεται, εφόσον ζητηθεί από την Υπηρεσία, πριν από τη λήξη της, κατ’ ανώτατο όριο για χρονικό διάστημα ίσο με ενενήντα (90) ημέρες.

ΑΡΘΡΟ 4

ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ-ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ

Ένσταση κατά της νομιμότητας διενέργειάς του διαγωνισμού ή της συμμετοχής διαγωνιζομένου σ’ αυτόν, μέχρι και την κατακυρωτική απόφαση, υποβάλλεται εγγράφως, σύμφωνα με το άρθρο 10 της Υ.Α. 2123/34/2001 (ΦΕΚ 1439 Β’). Επίσης οι ενδιαφερόμενοι μπορούν κατ’ εφαρμογή των άρθρων 345-374 του ν. 4412/2016 να ασκήσουν προδικαστική προσφυγή ενώπιον της αρμόδιας Αρχής, κατά τα αναλυτικά αναφερόμενα στα προαναφερόμενα άρθρα.

ΑΡΘΡΟ 5

ΑΠΟΣΦΡΑΓΙΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

5.1. Η Επιτροπή Διενέργειας του Διαγωνισμού καλεί τους συμμετέχοντες στο διαγωνισμό, των οποίων οι προσφορές διαπιστώθηκε ότι πληρούν τους όρους και απαιτήσεις της προκήρυξης και προβαίνει στην έναρξη της διαδικασίας αποσφράγισης των προσφορών την ημερομηνία και ώρα που ορίζεται στην πρόσκληση (ημερομηνία διεξαγωγής διαγωνισμού) παρουσία και μελών της αρμόδιας Γνωμοδοτικής Επιτροπής της § 7 του άρθρου 9 του Ν.2881/2001 για θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων που βρίσκονται στο λιμένα Πειραιά της Δημόσιας Αρχής Λιμένων.

5.2. Η αποσφράγιση των προσφορών γίνεται με τη διαδικασία που καθορίζουν τα άρθρα 5 & 7 της Υ.Α. 2123/34/2001 (ΦΕΚ 1439 Β’).

5.3. Οι συμμετέχοντες, κατά τα ανωτέρω, στο διαγωνισμό δύνανται άμεσα, μετά την ανακοίνωση των στοιχείων των οικονομικών προσφορών, να αντιπροσφέρουν, καταχωριζομένων των σχετικών δηλώσεών τους, καθώς και του χρηματικού ποσού της προσφοράς τους στο πρακτικό, το οποίο και υπογράφεται από την Επιτροπή Διενέργειας του Διαγωνισμού, τα μέλη της ως άνω Γνωμοδοτικής Επιτροπής για θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων και από τους συμμετέχοντες στον διαγωνισμό. Το τελικό ποσό της δήλωσής τους, όπως θα διαμορφωθεί, πέραν της καταχώρησης στο πρακτικό αναγράφεται αριθμητικά και ολογράφως από τον νόμιμο αντιπρόσωπο ή εκπρόσωπο του έχοντος δικαίωμα συμμετοχής στο διαγωνισμό φυσικού ή νομικού προσώπου ή κοινοπραξίας σε έγγραφο του συμμετέχοντος, το οποίο υπογράφει και καταθέτει στη Δημόσια Αρχή Λιμένων.

5.4. Όλοι οι παρευρισκόμενοι μπορούν να λάβουν γνώση των συμμετασχόντων στο διαγωνισμό, καθώς επίσης και των τεχνικών και οικονομικών στοιχείων των προσφορών που κατατέθηκαν.

ΑΡΘΡΟ 6**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ – ΚΡΙΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

- 6.1. Μοναδικό κριτήριο αξιολόγησης αποτελεί το κριτήριο της υψηλότερης προσφοράς και υπό την ρητή και αυτονόητη προϋπόθεση της συμφωνίας των τεχνικών στοιχείων της προσφοράς με τις τεχνικές προδιαγραφές της Διακήρυξης, όπως αυτές περιγράφονται στο άρθρο 13 της παρούσας. Σε περίπτωση ίσου πλειοδοτικού τιμήματος, θα προτιμηθεί αυτός που δίνει μικρότερο χρόνο εκτέλεσης των εργασιών.
- 6.2. Προσφορές που είναι αόριστες και ανεπίδεκτες εκτίμησης ή είναι υπό αίρεση, απορρίπτονται ως απαράδεκτες, μετά από προηγούμενη γνωμοδότηση της αρμόδιας Επιτροπής Διενέργειας του Διαγωνισμού.
- 6.3. Το αρμόδιο για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του διαγωνισμού όργανο με γνωμοδότησή του, μπορεί να προτείνει ό,τι προβλέπει το άρθρο 9 της ΥΑ 212/2001 (2123/34/2001) (ΦΕΚ 1439 Β'). Την τελική απόφαση λαμβάνει ο Διοικητής της Δημόσιας Αρχής Λιμένων.
- 6.4. Αντιπροσφορές - Βελτίωση πλειοδοσίας με νέες προσφορές. Η Επιτροπή Διενέργειας του Διαγωνισμού καλεί τους συμμετέχοντες στο διαγωνισμό, των οποίων οι προσφορές διαπιστώθηκε ότι πληρούν τους όρους και της απαιτήσεις της προκήρυξης, παρουσία και μελών της Γνωμοδοτικής Επιτροπής για θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων που βρίσκονται στο λιμένα Πειραιά της Δημόσιας Αρχής Λιμένων, στους οποίους ανακοινώνει τα στοιχεία των οικονομικών προσφορών τους, τα οποία και καταχωρίζονται σε σχετικό πρακτικό. Οι συμμετέχοντες δύνανται άμεσα, μετά την ανακοίνωση των στοιχείων των οικονομικών προσφορών, να αντιπροσφέρουν, καταχωριζομένων των σχετικών δηλώσεών τους, καθώς και του χρηματικού ποσού της προσφοράς τους στο πρακτικό, το οποίο και υπογράφεται από την Επιτροπή Διενέργειας του Διαγωνισμού, τα μέλη της ως άνω Γνωμοδοτικής Επιτροπής για θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων και από τους συμμετέχοντες στο διαγωνισμό. Το τελικό ποσό της δήλωσής τους, αναγράφεται αριθμητικά και ολογράφως από τον νόμιμο αντιπρόσωπο ή εκπρόσωπο του έχοντος δικαίωμα συμμετοχής στο διαγωνισμό φυσικού ή νομικού προσώπου ή κοινοπραξίας σε έγγραφο του συμμετέχοντος, το οποίο υπογράφει και καταθέτει στην Επιτροπή Διενέργειας του Διαγωνισμού.
- 6.5 Ο Διοικητής της Δημόσιας Αρχής Λιμένων αποφασίζει για την έγκριση και κατακύρωση του διαγωνισμού το αργότερο εντός μηνός από της διενέργειάς του και διατηρεί το δικαίωμα ματαίωσης του διαγωνισμού, χωρίς από την απόφαση αυτή να εδραιώνεται αξίωση των διαγωνιζομένων.

ΑΡΘΡΟ 7**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ- ΑΝΑΘΕΣΗ- ΣΥΜΒΑΣΗ**

- 7.1. Στο διαγωνιζόμενο στον οποίο έγινε κατακύρωση αποστέλλεται σχετική ανακοίνωση, σύμφωνα με το άρθρο 11 της ΥΑ 2123/34/2001 (ΦΕΚ 1439 Β').
- 7.2. Ο πλειοδότης στον οποίο έγινε αναγγελία κατακύρωσης των αποτελεσμάτων του διαγωνισμού είναι υποχρεωμένος :
- (α) Αφενός μεν προ και σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός πέντε (05) ημερών από την κατακύρωση ΝΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ, που να καλύπτει το 10% της προσφοράς του. Η εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης θα είναι αορίστου ισχύος. Με την κατάθεση της εγγυητικής επιστολής ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ επιστρέφεται η εγγυητική επιστολή ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.
- (β) Αφετέρου δε να καταβάλλει στη Δημόσια Αρχή Λιμένων εντός δέκα (10) ημερών από την κατακύρωση το σχετικό τίμημα της προσφοράς του και παράλληλα να προσέλθει για την υπογραφή σύμβασης και να προβεί μέσα στην οριζόμενη από την παρούσα διακήρυξη προθεσμία στην απομάκρυνση του πλοίου, είτε με ίδια μέσα και προσωπικό, είτε μέσω τρίτου, ο οποίος κατ' εντολή και για λογαριασμό του πλειοδότη θα προβεί στην απομάκρυνση του πλοίου εκτός περιοχής ευθύνης της Δημόσιας Αρχής Λιμένων.
- 7.3. Από την κατακύρωση και την καταβολή του τιμήματος, ο πλειοδότης θεωρείται ότι παραλαμβάνει το πλοίο και αποκτά την κυριότητα του ελεύθερη από κάθε δικαίωμα τρίτου. Η κυριότητα του πλειοδότη τελεί υπό τη διαλυτική αίρεση της μη εμπρόθεσμης απομάκρυνσης του πλοίου.
- 7.4. Η σύμβαση θεωρείται ότι εκτελέσθηκε όταν:
- 7.4.1. Ολοκληρώθηκαν όλες οι εργασίες που προβλέπονται από τη σύμβαση.
- 7.4.2. Παραλήφθηκαν οριστικά (ποσοτικά και ποιοτικά) οι εργασίες.

7.4.3. Επεστράφη η εγγυητική καλής εκτέλεσης, αφού προηγουμένα επιβλήθηκαν τυχόν κυρώσεις ή εκπτώσεις.

ΑΡΘΡΟ 8

ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ

Για τις εγγυήσεις που απαιτούνται ισχύουν τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1.6 της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 9

ΚΗΡΥΞΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΕΚΠΤΩΤΟΥ

9.1. Στην περίπτωση, που ο πλειοδότης δεν προβεί, μέσα στην ημερομηνία που του ορίστηκε, στην απομάκρυνση του πλοίου, κηρύσσεται υποχρεωτικά έκπτωτος από την κατακύρωση στο όνομά του και από κάθε δικαίωμα που απορρέει απ' αυτή ύστερα από απόφαση του Διοικητή της Δημόσιας Αρχής Λιμένων και επιβάλλονται αθροιστικά ή διαζευκτικά οι παρακάτω κυρώσεις:

α. κατάπτωση της εγγύησης συμμετοχής μερικά ή ολικά.

β. Ανάθεση των εργασιών είτε από τον επόμενο πλειοδότη, σύμφωνα με τη σειρά κατάταξης στο διαγωνισμό, είτε με επαναληπτικό διαγωνισμό ή και χωρίς διαγωνισμό, ανάλογα με τις ανάγκες της Δημόσιας Αρχής Λιμένων και με καταλογισμό σε βάρος του τυχόν επιπλέον διαφοράς τιμής.

γ. Προσωρινός ή διαρκής αποκλεισμός του προσφέροντα, από διαγωνισμούς με αντικείμενο την ανέλκυση και απομάκρυνση ναυαγίων και επικινδύνων και επιβλαβών πλοίων του Δημόσιου Τομέα.

9.2. Οι παραπάνω κυρώσεις είναι ανεξάρτητες από κάθε αξίωση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων για κάθε θετική ζημιά, που προήλθε άμεσα ή έμμεσα από την άρνηση του πλειοδότη να πραγματοποιήσει έγκαιρα τις εργασίες που του κατακυρώθηκαν.

9.3. Σε περίπτωση που ο πλειοδότης υπαναχωρεί ή δηλώνει αδυναμία εκτέλεσης της απομάκρυνσης, ή η Δημόσια Αρχή Λιμένων διαπιστώνει σοβαρή ασυνέπεια στην εκτέλεση των συμφωνηθέντων, κηρύσσει τον πλειοδότη έκπτωτο και του επιβάλλει αθροιστικά ή διαζευκτικά τις παρακάτω κυρώσεις:

α. Έκπτωση του από την κατακύρωση στο όνομά του και από κάθε δικαίωμα που απορρέει από αυτή.

β. Κατάπτωση της εγγύησης καλής εκτέλεσης της σύμβασης.

γ. Ανάθεση των σχετικών εργασιών στον επόμενο προσφέροντα στον διαγωνισμό, είτε με επαναληπτικό διαγωνισμό ή και χωρίς διαγωνισμό ανάλογα με τις ανάγκες της Αρχής και τον καταλογισμό σε βάρος του εκπτώτου της τυχόν επιπλέον διαφοράς τιμής.

δ. Εφαρμογή των ποινικών ρητρών λόγω καθυστέρησης ανταπόκρισης.

ε. Προσωρινός ή διαρκής αποκλεισμός του πλειοδότη από τους διαγωνισμούς με αντικείμενο την ανέλκυση και απομάκρυνση ναυαγίων και επικινδύνων και επιβλαβών πλοίων του Δημόσιου Τομέα.

ΑΡΘΡΟ 10

ΑΝΩΤΕΡΑ ΒΙΑ-ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

10.1. Η Δημόσια Αρχή Λιμένων διατηρεί το δικαίωμα εφόσον υφίσταται γεγονός που συνιστά ανωτέρα βία και εφόσον ο πλειοδότης δεν έχει ουδεμία απόκλιση από τις υποχρεώσεις του, να προβαίνει σε ανανεώσεις του χρόνου που έχει καθορισθεί για όσο διάστημα απαιτηθεί και όχι πέραν των έξι (6) μηνών συνολικής ανανέωσης. Για το λόγο αυτό ο ανάδοχος υποχρεούται στην οικονομική προσφορά να καθορίσει το ποσοστό αναπροσαρμογής του τιμήματος για το χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών.

10.2. Ο ανάδοχος απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη για την πλημμελή εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων, ή την αδυναμία εκτέλεσης αυτών εφόσον αυτή οφείλεται σε ανωτέρα βία. Ως γεγονός που συνιστά ανωτέρα βία θεωρείται κάθε γεγονός ανεξάρτητο από τη βούλησή του, το οποίο δεν είναι δυνατό να προβλεφθεί με την καταβολή άκρας σύνεσης και επιμέλειας, όπως ασυνήθη καιρικά φαινόμενα, θεομηνίες σεισμοί, επιδημίες, καταστάσεις μόλυνσης του περιβάλλοντος ή συγκέντρωσης τοξικών, βιολογικών ή ραδιενεργών στοιχείων σε έκταση και βαθμό που να απειλούν άμεσα τη ζωή ανθρώπων, πλημμύρες, πόλεμος,

εχθροπραξίες, τρομοκρατικές ή γενικευμένες συρράξεις και βίαιες ενέργειες, εξέγερση, βομβαρδισμοί, πυρκαγιά, έκρηξη, και κάθε άλλη παρεμφερής ή ισοδύναμη κατάσταση, η οποία δεν είναι εύλογα δυνατόν να προβλεφθεί και να αντιμετωπισθεί άμεσα και αυτοδύναμα.

10.3. Ο ανάδοχος υποχρεούται να γνωστοποιήσει στη Δημόσια Αρχή Λιμένων άμεσα και σε κάθε περίπτωση πριν την παρέλευση της επόμενης μέρας το συμβάν της ανωτέρας βίας και να τεκμηριώσει αυτό με κάθε νόμιμο μέσο, ενώ η Δημόσια Αρχή Λιμένων υποχρεούται εντός δεκαπέντε ημερών να απαντήσει εγγράφως εάν αποδέχεται ότι το γεγονός αυτό πράγματι συνιστά ανωτέρα βία.

10.4. Η επίλυση των διαφορών ως προς τη διακήρυξη και τη σύμβαση, υπάγεται στην αρμοδιότητα των Δικαστηρίων του Πειραιά.

10.5. Ρητά συμφωνείται από τα συμβαλλόμενα μέρη ότι η προσφυγή στο αρμόδιο Δικαστήριο δεν αναστέλλει με κανένα τρόπο την εκτέλεση της Σύμβασης. Συνεπώς αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη θα συνεχίζουν με καλή πίστη να ασκούν τα δικαιώματά τους και να εκτελούν τις υποχρεώσεις τους βάσει της Σύμβασης καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας επίλυσης της διαφοράς.

ΑΡΘΡΟ 11

ΧΡΟΝΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

11.1 Ο ανάδοχος υποχρεούται να ολοκληρώσει τις εργασίες απομάκρυνσης μέσα σε τρεις (3) ημέρες από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας από τη Δημόσια Αρχή Λιμένων και το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά και τις εργασίες νόμιμης τελικής διάθεσης εντός τριών (3) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης. Σε περίπτωση παράβασης αυτού του όρου, ανεξαρτήτως των άλλων κυρώσεων, θα επιβάλλεται ποινική ρήτρα σε βάρος του αναδόχου ύψους χιλίων (1.000,00 €), για κάθε ημέρα καθυστέρησης.

11.2 Προς απόδειξη της ικανότητάς τους να τηρήσουν την προθεσμία της προηγούμενης παραγράφου, οι συμμετέχοντες υποχρεούνται να προσκομίσουν με την προσφορά τους βεβαίωση ότι υπάρχει στη διάθεσή τους χώρος ναυπηγοεπισκευής/ναυπηγείο, στον οποίο δύναται να παραμείνει νόμιμα το πλοίο, όταν απομακρυνθεί από το χώρο, όπου βρίσκεται σήμερα παράνομα.

ΑΡΘΡΟ 12

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ – ΕΥΘΥΝΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

12.1. Ο ανάδοχος έχει την αποκλειστική αστική, διοικητική και ποινική ευθύνη απέναντι σε οποιονδήποτε τρίτο, συμπεριλαμβανομένου και του προσωπικού της Δημόσιας Αρχής Λιμένων για οποιαδήποτε ζημιά ή απαιτήσεις, οι οποίες θα προέλθουν από δικές του, ή των προστηθέντων του ενέργειες ή παραλείψεις οφειλόμενες σε δόλο ή αμέλεια, κατά την εκτέλεση των εργασιών ή και εξ αφορμής αυτών.

12.2. Η Αρχή δικαιούται να παρακολουθεί την πρόοδο των εργασιών που έχουν ανατεθεί στον ανάδοχο και θα ορίσει προς τούτο τριμελή επιτροπή υπαλλήλων της.

12.3. Ο ανάδοχος, εγγυάται με υπεύθυνη δήλωση, ότι διαθέτει αυτός, ή τρίτο πρόσωπο το οποίο ενεργεί κατ' εντολή και για λογαριασμό του, τις απαιτούμενες γνώσεις και υποδομή για την εκτέλεση του έργου και ότι θα τηρήσει τις κείμενες διατάξεις της εργατικής και ασφαλιστικής νομοθεσίας και αυτές για την υγιεινή και ασφάλεια του προσωπικού, καθώς επίσης και τις διατάξεις της νομοθεσίας περί προστασίας της ναυσιπλοΐας και του Θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο ανάδοχος είναι υπεύθυνος έναντι της Αρχής για πλημμελή εκτέλεση ή τυχόν μη εκτέλεση – ολοκλήρωση του έργου εντός της προβλεπόμενης κατά τα ανωτέρω προθεσμίας καθώς και για οποιαδήποτε ζημιά ή απαιτήσεις τρίτων, οι οποίες θα προέλθουν από δικές του ή των προστηθέντων του ενέργειες ή παραλείψεις οφειλόμενες σε δόλο ή αμέλεια.

12.4. Η Αρχή δεν έχει και δεν αναλαμβάνει καμία υποχρέωση για τυχόν μέτρα που θα ληφθούν από οποιαδήποτε αρχή και αυξήσεις των κάθε φύσεως δαπανών, φόρων, τελών κλπ.

12.5. Στις περιπτώσεις των ως άνω 12.1. και 12.3. παραγράφων και ανεξάρτητα της τυχόν αστικής ευθύνης του φυσικού ή νομικού προσώπου, καταπίπτει υπέρ της Αρχής, με απόφαση ως ποινική ρήτρα, το ποσό της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης που προβλέπεται.

ΑΡΘΡΟ 13**ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ****A. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ**

Αντικείμενο της παρούσας είναι η επιλογή φυσικού ή νομικού προσώπου, που διαθέτει την αποδεδειγμένη εμπειρία και τεχνογνωσία στην διαχείριση αντίστοιχων πλοίων ή στην απομάκρυνση αντίστοιχων επικινδύνων και επιβλαβών πλοίων για την απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση του κάτωθι επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου:

Όνομα Πλοίου KALLI P, εγγεγραμμένο στο Νηολόγιο Valetta Μάλτας, υπό αύξοντα επίσημο αριθμό IMO 9127643, ΔΔΣ 9HSR9, μικτή χωρητικότητα 4934 t, καθαρή χωρητικότητα 1480t, μήκος μέτρα 96,51, πλάτος μέτρα 15, βύθισμα γάστρας μέτρα 2,35, τέσσερις (4) κύριες μηχανές εσωτερικής καύσης του εργοστασίου MTU Friedrichshafen Maybachplatz, κατασκευής 1995, τύπου 4 MTU 20V 1163 4T, 20cyl, 1200 rpm, ισχύος 26000 KW, βοηθητικές μηχανές 3 ντήζελ και τύπο γάστρας κράμα αλουμινίου, εννέα (9) υδατοστεγή τμήματα και τέσσερα (4) συνεχόμενα καταστρώματα, χρονολογία κατασκευής 1996, ναυπηγείο Saint – Malo Naval, Γαλλία, υλικό κατασκευής κράμα αλουμινίου, βάρος αφόρτου πλοίου (L.S) 974,94 tons.

B. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Στο αντικείμενο του έργου περιλαμβάνονται και τα κατωτέρω:

-Κατάρτιση καταλόγου επικινδύνων υλικών, στον οποίο προσδιορίζονται τουλάχιστον τα επικίνδυνα υλικά που αναφέρονται στο Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013 , για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και υποβολή τους στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και στη Δημόσια Αρχή Λιμένων

- Εκτέλεση των Απαιτούμενων ενεργειών και εργασιών για την ασφαλή απομάκρυνσή του πλοίου από τη Λιμενική Ζώνη του λιμένος Πειραιά, σε οποιαδήποτε κατάσταση και αν βρίσκεται, καθώς και τη νόμιμη τελική του διάθεση.

-Λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την πρόληψη και τον περιορισμό τυχόν ρύπανσης από τις εργασίες απομάκρυνσης καθώς και για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

- Λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την αποτροπή πρόκλησης ατυχημάτων, ζημιών από τις εργασίες απομάκρυνσης.

- Καθαρισμός όλης της περιοχής εκτέλεσης των εργασιών από πετρελαιοειδή κατάλοιπα και απορρίμματα οποιασδήποτε μορφής, που τυχόν διασκορπιστούν, οπουδήποτε ευρίσκονται αυτά (σε βυθό, επιφάνεια θαλάσσης, παραλία ή κρηπίδωμα), συλλογή τους, μεταφορά τους και τελική διάθεση με νόμιμο περιβαλλοντικά τρόπο

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ – ΕΥΘΥΝΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

Ο Ανάδοχος οφείλει να προβεί με δική του ευθύνη, δαπάνες και έξοδα σε κάθε νόμιμη ενέργεια για την απομάκρυνση του πλοίου και τη νόμιμη τελική του διάθεση. Οποιοσδήποτε άδειες απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών αυτών όπως άδειες καταδυτικών τεχνικών εργασιών, άδειες ρυμούλκησης, gas freeing, εξαγωγής και μεταφοράς τυχόν αποκομμένων τμημάτων των πλοίων, μωκτονίας, άντλησης και παράδοσης πετρελαιοειδών καταλοίπων καθώς και απορριμμάτων, πριν την έναρξη των εργασιών, από Λιμενικές ή άλλες Αρχές, θα εκδοθούν, εφόσον απαιτούνται, με ευθύνη και δαπάνες του αναδόχου. Ο ανάδοχος εγγυάται ότι διαθέτει αυτός, ή το τρίτο πρόσωπο το οποίο ενεργεί κατ' εντολή και για λογαριασμό του, τις απαιτούμενες γνώσεις και υποδομή για την εκτέλεση του έργου και ότι θα τηρήσει τις κείμενες διατάξεις της εργατικής και ασφαλιστικής νομοθεσίας. Ο ανάδοχος έχει αποκλειστική αστική, ποινική και διοικητική ευθύνη για οποιαδήποτε βλάβη ή ζημιά, απέναντι σε οποιονδήποτε τρίτο, συμπεριλαμβανομένου και του προσωπικού της Αρχής για οποιαδήποτε ζημιά ή απαιτήσεις, οι οποίες θα προέλθουν από δικές του, ή των προστηθέντων του ενέργειες ή παραλείψεις οφειλόμενες σε δόλο ή αμέλεια, κατά την εκτέλεση των εργασιών ή και εξ αφορμής αυτών ως και από οποιαδήποτε αιτία και τυχόν χερσαία, θαλάσσια ή ατμοσφαιρική ρύπανση. Ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να προσκομίσει υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 άρθρο 8, με την οποία θα δεσμεύεται ότι διαθέτει όλα τα προβλεπόμενα από το νόμο και τις οικείες διατάξεις μέσα για την προστασία των εργαζομένων. Η Αρχή δεν φέρει καμία ευθύνη για τυχόν ζημιές ή ατυχήματα που είναι δυνατόν να συμβούν στο προσωπικό του αναδόχου ή σε οποιουδήποτε τρίτους κατά την εκτέλεση των

εργασιών, μέχρι την ολοκλήρωσή τους. Ακόμα η Αρχή δεν φέρει καμία ευθύνη για τυχόν κλοπές υλικών, εξαρτημάτων, μηχανημάτων και εργαλείων του αναδόχου, ο οποίος οφείλει να μεριμνήσει για την επαρκή και αποτελεσματική φύλαξή τους. Επίσης η Αρχή δεν αναλαμβάνει καμία υποχρέωση για τυχόν μέτρα που θα ληφθούν από οποιαδήποτε αρχή και αυξήσεις των κάθε φύσεως δαπανών, φόρων, τελών, κλπ.

-Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επισκεφθούν το Λιμένα Πειραιά, κατόπιν συνεννόησης με το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά και την ΟΛΠ ΑΕ, προκειμένου να εκτιμήσουν οι ίδιοι το προς απομάκρυνση και τελική διάθεση πλοίο.

-Οι συμμετέχοντες υποχρεούνται με την προσφορά τους να υποβάλουν πλήρη μελέτη, στην οποία θα αναπτύσσεται αναλυτικά η προτεινόμενη μεθοδολογία εκτέλεσης των εργασιών, αναφέροντας τα μέσα που θα χρησιμοποιήσουν και το προσωπικό. Η εν λόγω μελέτη θα φέρει έγκριση από αναγνωρισμένο οργανισμό IACS, αποδεικνυόμενη από την προσκομιδή εγγράφου που θα το βεβαιώνει.

-Οι συμμετέχοντες θα δηλώσουν τον τόπο, τον τρόπο και το χρόνο νόμιμης τελικής διάθεσης του ανωτέρω επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου.

-Οι συμμετέχοντες θα πρέπει να διαθέτουν τον απαιτούμενο κατ' ελάχιστο εξοπλισμό, είτε ιδιόκτητο, είτε εξασφαλισμένο με συμφωνητικά, ο οποίος θα ανταποκρίνεται στη μελέτη που θα καταθέσουν.

-Οι συμμετέχοντες θα πρέπει να διαθέτουν το αναγκαίο προσωπικό – είτε σε συμφωνία είτε δικό τους – για την εκτέλεση των εργασιών απομάκρυνσης και νόμιμης τελικής διάθεσης, σύμφωνα και με τη μελέτη που θα καταθέσουν.

-Οι συμμετέχοντες θα πρέπει να διαθέτουν σε ισχύ κατά την ημερομηνία έναρξης των αντίστοιχων εργασιών το σύνολο των αδειών, που αφορούν τη συλλογή, μεταφορά, διάθεση, αξιοποίηση, προσωρινή αποθήκευση αποβλήτων, σύμφωνα με τον Ν. 1650/1986 και την ΚΥΑ 50910/2727/2003, χωριστά για κάθε περιφέρεια από την οικεία Νομαρχία από την οποία θα διέλθουν τα υλικά, εάν μεταφερθούν εκτός Πειραιά ή πανελλαδική άδεια σε ισχύ.

Δ. ΠΛΕΙΟΔΟΤΙΚΟ ΤΙΜΗΜΑ

Το αρχικό τίμημα θα καθορίζεται από τον κάθε ενδιαφερόμενο και θα υποβληθεί με την προσφορά του. Η οικονομική προσφορά θα καθορίζει το τίμημα σε Ευρώ (αριθμητικώς και ολογράφως) άνευ ΦΠΑ. Στο διαγωνισμό γίνονται δεκτές προσφορές μόνο για το σύνολο των εργασιών που αναφέρονται στο άρθρο 13 της παρούσας. Κάθε διαγωνιζόμενος θα πρέπει να υποβάλει προσφορά σε ΕΥΡΩ ανά τόνο βάρους αφόρτου πλοίου (L.S). Ως τιμή εκκίνησης για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό καθορίζεται το ποσό των 357,95€/τόνο βάρους αφόρτου πλοίου μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ. Μετά το άνοιγμα των οικονομικών προσφορών θα ακολουθήσει η διαδικασία των αντιπροσφορών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6.4. Ο Ανάδοχος βαρύνεται με όλα τα έξοδα, τέλη, εισφορές και φόρους που αφορούν τα πλοία, την Αρχή και τον ίδιο και πηγάζουν από την εκτέλεση της παρούσας.

Η οικονομική προσφορά θα καθορίζει το τίμημα σε ΕΥΡΩ (αριθμητικώς και ολογράφως), τον αναλογούντα ΦΠΑ σε ποσοστό και σε νομισματικό μέγεθος και το συνολικό τίμημα.

Ε. ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να αναφέρει στην μελέτη τη Σύσταση Ομάδας Έργου, η οποία να περιλαμβάνει:

τρία (03) τουλάχιστον άτομα, ένας εξ'αυτών θα είναι ο Υπεύθυνος Έργου:

Ο Υπεύθυνος του Έργου να διαθέτει πανεπιστημιακή κατάρτιση και να έχει πενταετή (05) από 1/12/2019 αποδεδειγμένη γνώση και εμπειρία στην αποτελεσματική εκτέλεση δραστηριοτήτων συναφών με το αντικείμενο της παρούσας σε πλοία αντίστοιχα, τόσο ως προς το υλικό κατασκευής, όσο και ως προς τον τύπο του πλοίου.

Από τα υπόλοιπα δύο (02) λοιπά μέλη της ομάδας έργου, το ένα (1) θα πρέπει να έχει πενταετή (05) από 1/12/2019 αποδεδειγμένη γνώση και εμπειρία στις επιθεωρήσεις πλοίων αντίστοιχων τόσο ως προς το υλικό κατασκευής, όσο και ως προς τον τύπο του πλοίου και το άλλο μέλος θα πρέπει να έχει πενταετή (05) από 1/12/2019 αποδεδειγμένη γνώση και εμπειρία σε πλοία αντίστοιχα, τόσο ως προς τον τύπο, όσο και ως προς το υλικό κατασκευής.

Ο Υπεύθυνος Έργου του Αναδόχου και τα στελέχη της Ομάδας Έργου θα πρέπει να συνεργάζονται συστηματικά με τα αρμόδια στελέχη της Δημόσιας Αρχής Λιμένων.

Ο Ανάδοχος επισυνάπτει στη μελέτη Αναλυτικά Βιογραφικά σημειώματα των στελεχών της Ομάδας Έργου, συνοδευόμενα από αντίστοιχες βεβαιώσεις προϋπηρεσίας.

ΣΤ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Πριν από την υπογραφή της σύμβασης, ο ανάδοχος θα πρέπει να προσκομίσει βεβαίωση ασφαλιστικού φορέα P & I, ο οποίος να ανήκει στο INTERNATIONAL GROUP P & I ASSOCIATION (I.G.A), με την οποία να βεβαιώνεται ότι το όριο ασφαλιστικής κάλυψης για τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την παρούσα διακήρυξη, ευθύνες απομάκρυνσης του πλοίου, ευθύνες ρύπανσης, ευθύνες σύγκρουσης πλοίων, ζημίες σε περιουσιακά στοιχεία τρίτων συμπεριλαμβανομένου του Ελληνικού Δημοσίου, της ΔΑΛ και του ΟΛΠ, είναι σύμφωνο με το προβλεπόμενο μέγιστο ποσό που αναφέρεται στα standard rules των I.G.A clubs και η ασφαλιστική κάλυψη πρόκλησης ναυαγίων – wreck removal σύμφωνα με τους όρους NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION του 2007. Για την απόδειξη της ικανότητάς τους να προσκομίσουν την προαναφερόμενη υπεύθυνη δήλωση, οι συμμετέχοντες προσκομίζουν υπεύθυνη δήλωση, με την οποία δηλώνουν ότι θα προβούν στην προσκομιδή αυτής στη ΔΑΛ πριν την υπογραφή της αντίστοιχης σύμβασης.

ΑΡΘΡΟ 14

ΕΛΕΓΧΟΙ – ΠΑΡΑΛΑΒΗ

14.1. Για την παρακολούθηση και παραλαβή των εργασιών και τον έλεγχο εκτέλεσης της σύμβασης, θα οριστεί τριμελής επιτροπή υπαλλήλων της Αρχής.

14.2. Ο ανάδοχος υποχρεούται να αποκαταστήσει σε εύλογη προθεσμία που θα του οριστεί και με έξοδά του κάθε τι που θα διαπιστωθεί από την Επιτροπή ή τη Λιμενική Αρχή μη σύμφωνο με τους όρους της σύμβασης και τις διατάξεις του Νόμου.

14.3. Η Επιτροπή παραλαβής μετά την ολοκλήρωση όλων των ελέγχων θα συντάσσει το τελικό πρωτόκολλο παραλαβής εργασιών, στο οποίο θα πιστοποιείται η απομάκρυνση του ανωτέρω επικινδύνου και επιβλαβούς πλοίου, σύμφωνα με την παρούσα Διακήρυξη.

ΑΡΘΡΟ 15

ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ-ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Για τυχόν απόρριψη εργασιών ή επανεκτέλεσή τους ή τυχόν προβλεπόμενες κυρώσεις, εφαρμογή έχει η ΥΑ 212/2001 (2123/34/2001) (ΦΕΚ 1439 Β').

ΑΡΘΡΟ 16

ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΙΜΗΜΑΤΟΣ

Η καταβολή του τιμήματος από τον ανάδοχο θα γίνει εφάπαξ και εντός δέκα (10) ημερών από την αναγγελία κατακύρωσης σε τραπεζικό λογαριασμό της Δημόσιας Αρχής Λιμένων. Μετά την προσήκουσα εκτέλεση της παρούσας και κατόπιν σχετικής απόφασης του αρμόδιου οργάνου Διοίκησης της Αρχής, θα επιστραφεί στον ανάδοχο η εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης της σύμβασης, αφού προηγουμένως επιβληθούν τυχόν κυρώσεις ή εκπτώσεις.

Συνημμένα : Υπόδειγμα Εγγύησης Συμμετοχής.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Ονομασία Τράπεζας

Κατάστημα

Ημερομηνία έκδοσης

Προς Τη Δημόσια Αρχή Λιμένα

Πειραιάς

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΑΡ. ΕΥΡΩ

Έχουμε την τιμή να σας γνωρίσουμε ότι εγγυώμεθα δια της παρούσας επιστολής ανέκκλητα και ανεπιφύλακτα, παραιτούμενοι του δικαιώματος της διαιρέσεως και διζήσεως μέχρι του ποσού τωνευρώ υπέρ της Εταιρίας δ/νση δια την συμμετοχή της εις τον διενεργούμενο διαγωνισμό της για το έργο σύμφωνα με την υπ' αριθ. διακήρυξή σας. Η παρούσα εγγύηση καλύπτει μόνο τις από την συμμετοχή εις τον ανωτέρω διαγωνισμό απορρέουσες υποχρεώσεις της εν λόγω Εταιρίας καθ' όλο το χρόνο ισχύος της.

Το παραπάνω ποσό τηρούμε στη διάθεσή σας και θα καταβληθεί ολικά ή μερικά χωρίς καμία από μέρος μας αντίρρηση ή ένσταση και χωρίς να ερευνηθεί το βάσιμο ή μη της απαίτησης μέσα σε τρεις ημέρες από απλή έγγραφη ειδοποίησή σας. Σε περίπτωση κατάπτωσης της εγγύησης το ποσό της κατάπτωσης υπόκειται στο εκάστοτε ισχύον πάγιο τέλος χαρτοσήμου. Αποδεχόμαστε να παρατείνουμε την ισχύ της εγγύησης ύστερα από απλό έγγραφο της Υπηρεσίας σας, με την προϋπόθεση ότι το σχετικό αίτημά σας θα μας υποβληθεί πριν από την ημερομηνία λήξης της. Η παρούσα ισχύει μέχρι και την

(ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για την Τράπεζα ο χρόνος ισχύος πρέπει να είναι μεγαλύτερος κατά ένα (1) μήνα του χρόνου ισχύος της προσφοράς, όπως σχετικά αναφέρεται στη Διακήρυξη).

Βεβαιούται υπεύθυνα ότι το ποσό των εγγυητικών μας επιστολών που έχουν δοθεί στο Δημόσιο και τα ΝΠΔΔ συνυπολογίζοντας και το ποσό της παρούσας, δεν υπερβαίνει το όριο των εγγυήσεων που έχει καθορισθεί από το Υπουργείο Οικονομικών για την Τράπεζά μας.

Ο Διοικητής ΔΑΛ

Δημοσθένης Π. Μπακόπουλος