

Παρατηρητήριο Διαφάνειας

Λιμενικού Συστήματος

Te’

 Τετάρτη, 24 Φεβρουαρίου 2021

 Προς: 1. Εισαγγελία Αρείου Πάγου

 2. ΑΑΔΕ

 3. Αρχή Διαφάνειας

 4. OLAF

 5. Δ/ντα Σύμβουλο ΤΑΙΠΕΔ και δι’αυτού στα μέλη ΔΣ

 Κοιν: 1. Βουλευτές

 2. ΜΜΕ

 ΑΠ.ΕΞ. 20/2021

ΘΕΜΑ: Πλήρης διερεύνηση περιστατικών λαθρεμπορίας στο Λιμένα Πειραιά

Είμαι νόμιμος εκπρόσωπος του Παρατηρητηρίου Διαφάνειας Λιμενικού Συστήματος, το οποίο αποτελεί προς το παρόν ένωση προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα, με σκοπό την άσκηση δημόσιου, δημοκρατικού, κοινωνικού ελέγχου στο ελληνικό λιμενικό σύστημα.

Με την ανωτέρω ιδιότητά μου θέτω υπόψιν σας τα εξής:

1. Σύμφωνα με το με αριθμό πρωτοκόλλου ΑΤΚΕ 0002744 ΕΞ 2018/1275/20-6-2018 έγγραφο της Υφυπουργού Οικονομικών κ. Αικατερίνης Παπανάτσιου προς τη Βουλή των Ελλήνων:

“*Με τις αριθ. ΠΟΛ 1006/09-01-2015 και 1045/08-04-2016 παρέχονται οδηγίες για το Τελωνειακό Καθεστώς 42 και καθορίζεται η διαδικασία θέσης εμπορευμάτων τρίτων χωρών σε ελεύθερη κυκλοφορία με απαλλαγή από το ΦΠΑ και άμεση αποστολή σε άλλο Κράτος Μέλος της Ε.Ε. καθώς και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης και οριστικοποίησης απαλλαγής από ΦΠΑ. Η Ειδική Γραμματεία του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ) διενεργεί ελέγχους για την ορθή εφαρμογή των διατάξεων του Καθεστώτος 42. Στο πλαίσιο αυτό εντοπίστηκε και εξαρθρώθηκε εγκληματική οργάνωση τα μέλη της οποίας διέπρατταν πλαστογραφίες και κατηγορούνται για παραβάσεις του Ποινικού Κώδικα και των Ν.2960/01 και Ν. 146/1914. Μέσω νομικών προσώπων, κυρίως Μονοπρόσωπων ΙΚΕ, εισήγαγαν εμπορεύματα από τρίτες χώρες (Κίνα) και εκμεταλλευόμενοι το καθεστώς 42 αποκόμιζαν όφελος τουλάχιστον ισόποσο της αξίας του ΦΠΑ. Ειδικότερα για την οριστικοποίηση απαλλαγής του ΦΠΑ, μεταξύ άλλων υπέβαλαν στις αρμόδιες τελωνειακές αρχές πλαστά τραπεζικά έγγραφα ως αποδεικτικό μεσολαβούσης τράπεζας πραγματοποίησης της συναλλαγής, δηλαδή της εξαγωγής των εμπορευμάτων σε άλλο Κράτος Μέλος της Ε.Ε. μετά τη θέση τους σε ελεύθερη κυκλοφορία όπως προβλέπεται στο εν λόγω Τελωνειακό Καθεστώς. Σημειώνεται ότι στη διαδικασία αυτή συνήθως χρησιμοποιούνταν ελληνικές επιχειρήσεις νεοϊδρυθείσες με έτος έναρξης το 2017 αλλά και νωρίτερα από το 2014. Από ελέγχους διαπιστώθηκε ότι σε πολλές των περιπτώσεων λειτουργούν χωρίς υπαλλήλους, με εξοπλισμένα γραφεία χωρίς ενδείξεις πραγματικής λειτουργίας ή είναι ανύπαρκτες στις δηλωθείσες έδρες. Οι διαχειριστές ή νόμιμοι εκπρόσωποι τους είναι πρόσωπα ημεδαπής ή αλλοδαπής που είναι εξαιρετικά δύσκολο να εντοπιστούν και συνεπώς να λειτουργήσουν ως πραγματικοί εκπρόσωποι των επιχειρήσεων. Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Ειδική Γραμματεία του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ) εντόπισε και δέσμευσε αρχικά, προς διασφάλιση των συμφερόντων του δημοσίου, σαράντα εννέα (49) εμπορευματοκιβώτια (containers) με τα οποία διακινούνταν εμπορεύματα υπό το Καθεστώς 42 για λογαριασμό των υπό έρευνα εννέα (9) ελληνικών επιχειρήσεων. Για τη διακρίβωση των πραγματικών γεγονότων σχετικά με την αποστολή των εμπορευμάτων σε άλλα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. και κυρίως στην Ιταλία που φαίνεται ως ο βασικός προορισμός τους, υποβλήθηκε Αίτημα Αμοιβαίας Διοικητικής Συνδρομής στις Ιταλικές Αρχές. Επίσης υποβλήθηκε Αίτημα Παροχής Στοιχείων προκειμένου να διερευνηθεί μέσω των αρμοδίων Αρχών των χωρών Μάλτας, Εσθονίας και Λιθουανίας η γνησιότητα και η πιστότητα των τραπεζικών εγγράφων (Bank Statements) που υπέβαλαν οι υπό έρευνα ελληνικές επιχειρήσεις στις τελωνειακές αρχές της χώρας ως αποδεικτικό μεσολαβούσης τράπεζας, υπό το καθεστώς 42 και προς απόδειξη πραγματοποίησης της συναλλαγής προκειμένου να τύχουν απαλλαγής Φ.Π.Α. Ακόμη υποβλήθηκαν αιτήματα προς την Europol και Interpol για τα αλλοδαπά εμπλεκόμενα πρόσωπα. Απεστάλη έγγραφο προς την Αρχή Καταπολέμησης της Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες και Χρηματοδότησης της Τρομοκρατίας και Ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης (Ν.3691/2008) για τις δικές της κατά νόμο ενέργειες. Για το εν λόγω θέμα πραγματοποιήθηκε συνάντηση των εκπροσώπων του ΣΔΟΕ και της OLAF προκειμένου να υποβληθεί σχετικό αίτημα συνδρομής για να εξεταστεί η ύπαρξη ή μη των κινέζικων επιχειρήσεων που φέρεται ότι απέστειλαν εμπορεύματα στην Ελλάδα και υπό το καθεστώς 42 προωθούνται κυρίως στην Ιταλία. Όπως αποδεικνύεται από την έρευνα, στις πλείστες των περιπτώσεων που σχετίζονται μετο Τελωνειακό Καθεστώς 42, δεν πληρούνται οι όροι εφαρμογής του, ενώ στους ελέγχους που διενεργήθηκαν διαπιστώθηκε ότι τα τραπεζικά παραστατικά που χρησιμοποιήθηκαν για την διαδικασία ήταν πλαστά. Ταυτόχρονα, μετά από την δέσμευση των containers που προορίζονται για τις εννέα (9) αρχικές υπό έρευνα επιχειρήσεις, παρατηρήθηκε μια οργανωμένη προσπάθεια αλλαγής των παραληπτριών επιχειρήσεων προκειμένου να παρακαμφθεί η οδηγία της Δέσμευσης. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και εκτιμώντας ότι από την παραπάνω διαδικασία, προκύπτει ζημιά εις βάρος του Ελληνικού Δημοσίου πολλών εκατομμυρίων ευρώ, υποβλήθηκε αίτημα από το ΣΔΟΕ προς τον Οικονομικό Εισαγγελέα για την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης το οποίο έγινε δεκτό. Ήδη ελέγχεται μεγάλος αριθμός εταιρειών, με κοινά χαρακτηριστικά (πρόσφατη έναρξη εργασιών, αλλοδαποί διαχειριστές, εταίροι χωρίς τεχνογνωσία στον χώρο και πρότερη εισοδηματική ανεπάρκεια όσον αφορά την εξεύρεση κεφαλαίων) στα πλαίσια εκτέλεσης της ανωτέρω εισαγγελικής εντολής. Συνολικά από το ΣΔΟΕ έχουν κατασχεθεί 237 containers εμπλεκόμενων στην απάτη οντοτήτων, ενώ έχει δεσμευτεί και μεγάλος αριθμός εμπορευματοκιβωτίων τα οποία αποστάλθηκαν από κινέζους προμηθευτές και προορίζονταν για εταιρείες που ελέγχονται από το ΣΔΟΕ.*”

Από το προαναφερόμενο έγγραφο της κ. Υφυπουργού Οικονομικών λάμπει δια της απουσίας του ο ελληνικός λιμένας, στον οποίον ελάμβαναν χώρα όλα τα παραπάνω, ητοι η λειτουργία ¨ε*γκληματικής οργάνωσης*”, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η κ. Υφυπουργός, με αντικείμενο την αποστολή εμπορευμάτων από την Κίνα στην Ελλάδα, η οποία με απατηλά μέσα προξένησε ζημία εκατομμυρίων ΕΥΡΩ στο Ελληνικό Δημόσιο.

Εύλογα, λοιπον, προκύπτει το εξής ερώτημα:

**Σε ποιό λιμάνι λειτουργούσε η εν λόγω “*εγκληματική οργάνωση*” και τί σχέση μπορεί να έχει αυτό με την Κίνα;;;;;**

2. Την 14η Ιανουραρίου 2019 η ιστοσελίδα politico.eu ανέφερε για την ίδια υπόθεση κατά λέξει τα εξής:

“*Οι ερευνητές της ΕΕ για την καταπολέμηση της απάτης απαιτούν από τα ελληνικά τελωνεία να πληρώσουν περισσότερα από 200 εκατομμύρια ευρώ για την αποτυχία τους να ενεργήσουν εναντίον ενός μεγάλου κινεζικού δικτύου απάτης που ρίχνει εξαιρετικά φθηνά ρούχα και υποδήματα στην Ευρώπη. Μια έρευνα από το γραφείο καταπολέμησης της απάτης της ΕΕ, OLAF, επικεντρώθηκε στο λιμάνι Πειραιά που ανήκει στην Κίνα και αποτελεί μέρος του τεράστιου έργου υποδομής Belt and Road του Πεκίνο. Οι τελωνειακοί υπάλληλοι δεν κατάφεραν να σταματήσουν ένα εξελιγμένο δίκτυο διασυνοριακών εγκληματιών, που απέφευγε με δόλο τους εισαγωγικούς δασμούς και τον φόρο προστιθέμενης αξίας σε μεγάλες ποσότητες υποδημάτων και ειδών ένδυσης, όπως μπλουζάκια και παντελόνια, ανέφεραν οι ερευνητές στην POLITICO. Τα ευρήματα, που διαβιβάστηκαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα τέλη Δεκεμβρίου, είναι το τελευταίο κεφάλαιο σε μια εκστρατεία της OLAF για καταστολή ενός εγκληματικού δικτύου που έχει αποφύγει την καταβολή τουλάχιστον 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ σε τελωνειακούς δασμούς μόνο σε έξι κράτη από το 2015. Οι οικονομικές απώλειες στις πληρωμές ΦΠΑ, οι οποίες οφείλονται τόσο στους εθνικούς προϋπολογισμούς όσο και στον προϋπολογισμό της ΕΕ, είναι ακόμη μεγαλύτερες, αναφέρουν οι ερευνητές.*”

3. Τον Μάρτιο 2019 η Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημοσίευσε ένα πολυσέλιδο κείμενο με τίτλο “*Προστασία των συμφερόντων της ΕΕ σε θέματα τελωνείων και ΦΠΑ: συνεργασία των εθνικών φορολογικών και τελωνειακών αρχών για την αποφυγή απάτης [Protection of EU financial interest on customs and VAT: Cooperation of national tax and customs authorities to prevent fraud]*”. Στις σελ. 90 επ. του εν λόγω κειμένου υπάρχει χωριστή ενότητα με τίτλο “*CASE STUDY: ΦΕΡΟΜΕΝΗ ΑΠΑΤΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ [CASE STUDY: ALLEGED FRAUD AT THE PORT OF PIRAEUS]*” αναφέρονται μεταξύ άλλων και τα εξής:

“*Μία ελληνική έρευνα, η οποία ξεκίνησε το 2018, επικεντρώνεται στον ΦΠΑ κατά την εισαγωγή και στην τελωνειακή διαδικασία με εμπορεύματα, που εισάγονται από την Κίνα και μεταφορτώνονται μέσω Ελλάδας, σε τελικό προορισμό. Οι αρχές ανακάλυψαν ότι οι τελωνειακές διαδικασίες δεν ακολουθήθηκαν ικανοποιητικά, καθώς τα εμπορεύματα δεν έφθαναν*

*στη χώρα προορισμού τους, και για το λόγο αυτό δεν καταβλήθηκαν δασμοί και φόροι που είχαν ανασταλεί.*

*Η απάτη φέρεται να περιλαμβάνει παραποίηση τελωνειακών και φορολογικών εγγράφων, και μέχρι στιγμής, περίπου 10 εταιρείες με ελληνικό αριθμό ΦΠΑ φέρονται εμπλεκόμενες. Η συνεργασία ανάμεσα σε ελληνικές και ιταλικές αρχές επέτρεψε την αποτελεσματική διερεύνηση αυτής της απάτης καθώς τα εμπορεύματα διέσχιζαν τα σύνορα.*

*Σύμφωνα με πληροφορίες, μια ακόμα έρευνα διενεργείται από την Κεντρική Ιταλική Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης, η οποία ανακοίνωσε ότι σημαντικές καραβιές πλαστών υποδημάτων και ενδυμάτων εκτελωνίζονται από κινεζικές εταιρείες που διευθύνονται από εγκληματικές ομάδες μέσω του Πειραιά. Σύμφωνα με ισχυρισμούς, η απάτη περιλαμβάνει τον εντοπισμό ψευδών στοιχείων παραληπτών την υποτίμηση των εμπορευμάτων για την αποφυγή δασμών εισαγωγής.*

*Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν αυξημένη αναγνώριση πλαστών προϊόντων στο Λιμάνι του Πειραιά, ιδιαίτερα τσιγάρα*.”

4. Από τα παραπάνω συνάγεται πέραν πάσης αμφιβολίας ότι ο ελληνικός λιμένας, στον οποίο είχε εγκατασταθεί “*εγκληματική οργάνωση*”, όπως χαρακτηριστικά ανέφερε η τότε αρμόδια Υφυπουργός κ. Αικατερίνη Παπανάτσιου, η οποία οργάνωση, δια της διάπραξης ποινικών αδικημάτων σχετιζόμενων με την άφιξη στον Πειραιά εμπορευμάτων από την Κίνα, ζημίωσε το Ελληνικό Δημόσιο και την Ευρωπαϊκή Ένωση με εκατοντάδες εκατομμύρια ΕΥΡΩ δεν είναι ένας οποιοσδήποτε λιμένας, αλλά ο λιμένας Πειραιά.

5. Ο λιμένας Πειραιά δεν είναι ένας οποιοσδήποτε λιμένας.

Αποτελεί το μεγαλύτερο και θεωρητικά το καλύτερα οργανωμένο ελληνικό λιμάνι.

Η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμένα Πειραιά λαμβάνει χώρα στις Προβλήτες Ι,ΙΙ και ΙΙΙ του ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ του εν λόγω λιμένα.

Από το έτος 2008 και μετά αποκλειστικός φορέας διαχείρισης των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ του ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ του λιμένα Πειραιά είναι η πλέον μονομετοχική εταιρεία με την επωνυμία ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΕ, μοναδική μέτοχος της οποίας είναι, μέσα από ένα περίπλοκο δίκτυο εξωχώριων εταιρειών με εκτεταμένες αναφορές στα Panama Papers, η κρατικής ιδιοκτησίας κινέζικη COSCO.

H αποκλειστική διαχείριση του Προβλήτα Ι του ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ του λιμένα Πειραιά γίνεται από την εταιρεία με την επωνυμία ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΕ (ΟΛΠ ΑΕ), το 51% των μετοχών της οποίας περιήλθε τον Αύγουστο 2016 και πάλι στην κρατικής ιδιοκτησίας κινέζικη COSCO.

6. Σύμφωνα με την με αριθμό 5398/2016 ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου δέκα εννέα (19) Βουλευτών ΝΔ “*το Τελωνείο Ε’ Πειραιά διαχειρίζεται το σύνολο των εμπορευματοκιβωτίων που εξάγονται δια θαλάσσης…*”

Σύμφωνα με την Δ19Α 5026961 ΕΞ 2013 (15.07.13) ΑΥΟ για την «*Πιλοτική Διεύρυνση Ωραρίου Λειτουργίας Τελωνείων Αερολιμένα «Ελ. Βενιζέλος», και Ε' Πειραιά για τη διεκπεραίωση διατυπώσεων εισαγωγής*»:

“*το Τελωνείο Ε’ Πειραιά λειτουργεί με διευρυμένο ωράριο για τη διεκπεραίωση διατυπώσεων εισαγωγής από Δευτέρα έως και Παρασκευή μέχρι και τις 21:00 και το Σάββατο από 07:30 π.μ. έως και 15:00 μ.μ.*”

Με την με αριθμό ΔΤΔ Α 1060878 ΕΞ 2016 Υπουργική Απόφαση του Υπουργού Οικονομικών το ωράριο λειτουργίας των Τελωνείων Ε’ και ΣΤ’ Πειραιά περιορίστηκε σημαντικά ως εξής:

“*Το Τελωνείο Ε΄ Πειραιά λειτουργεί με νέο ωράριο για τη διεκπεραίωση τελωνειακών διαδικασιών και διατυπώσεων, από Δευτέρα έως και Παρασκευή 7:30−17:00 και Σάββατο 7:30−13:00. Κυριακή το τελωνείο λειτουργεί κατόπιν σχετικής αίτησης, με δαπάνες και έξοδα του αιτούντος…Το Τελωνείο ΣΤ΄ Πειραιά λειτουργεί με νέο ωράριο για τη διεκπεραίωση τελωνειακών διαδικασιών και διατυπώσεων, από Δευτέρα έως και Παρασκευή 7:30−17:00. Σάββατο και Κυριακή το τελωνείο λειτουργεί κατόπιν σχετικής αίτησης, με δαπάνες και έξοδα του αιτούντος.*”

Η προαναφερόμενη Υπουργική Απόφαση τροποποιήθηκε με την με αριθμό ΔΤΔ A 1080981 ΕΞ 2016 Υπουργική Απόφαση, με την οποία το ωράριο λειτουργίαε των Τελωνείων Ε’ και ΣΤ’ Πειραιά καθορίστηκε ως εξής:

“*Το Τελωνείο Ε΄ Πειραιά λειτουργεί με νέο ωράριο από Δευτέρα έως και Παρασκευή 7:30 - 19:00 για τη διεκπεραίωση τελωνειακών διαδικασιών και διατυπώσεων και έως τις 21:00 για τις διατυπώσεις εξόδου των εμπορευμάτων. Σάββατο το τελωνείο λειτουργεί 7:30 - 13:00 για τη διεκπεραίωση τελωνειακών διαδικασιών και διατυπώσεων. Κυριακή το τελωνείο λειτουργεί κατόπιν σχετικής αίτησης, με δαπάνες και έξοδα του αιτούντος…Το Τελωνείο ΣΤ΄ Πειραιά λειτουργεί με νέο ωράριο για τη διεκπεραίωση τελωνειακών διαδικασιών και διατυπώσεων, από Δευτέρα έως Παρασκευή 7:30 - 19:00. Ειδικότερα, την Παρασκευή το Τελωνείο λειτουργεί για διατυπώσεις εξαγωγής έως τις 21:00. Σάββατο και Κυριακή το τελωνείο λειτουργεί κατόπιν σχετικής αίτησης, με δαπάνες και έξοδα του αιτούντος.*”

7. Το Παρατηρητήριο Διαφάνειας Λιμενικού Συστήματος, κατόπιν σχετικού αιτήματος μελών του, αποπειράθηκε να διερευνήσει την πραγματική τελωνειακή διαδικασία, που ακολουθείται στο λιμένα Πειραιά.

Από την έρευνα αυτή προκύπτουν τουλάχιστον απλές υπόνοιες ότι η πραγματική τελωνειακή διαδικασία στο λιμένα Πειραιά είναι ουσιωδώς διαφορετική από εκείνην, που αποτυπώνεται στις Υπουργικές Αποφάσεις.

Συγκεκριμένα:

Α. Το καλοκαίρι 2017 πόρισμα της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής [το οποίο ενσωματώθηκε στο με αριθμό 1050/2019 κλητήριο θέσπισμα της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Πειραιά] διαπίστωσε διέλευση βαρέων οχημάτων, ήτοι οχημάτων ικανών να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, από τις 19:00 έως τις 7:00 εντός της λιμενικής ζώνης στο Νέο Ικόνιο, δηλ. στην περιοχή, όπου βρίσκεται ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ, που δαιχειρίζονται οι κινέζικης πλέον ιδιοκτησίας εταιρείες ΟΛΠ ΑΕ (Προβλήτας Ι) και ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ (Προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ). Είναι πρόδηλο οτι η διέλευση των εν λόγω οχημάτων φέρεται να λαμβάνει χώρα και ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ Ε’ ΚΑΙ ΣΤ’ ΠΕΙΡΑΙΑ.

B. Την 9/11/2015 στην ιστοσελίδα <http://mixanodigoiose.blogspot.com/2015/11/blog-post_42.html> αναρτήθηκε τοποθέτηση του μέλους της ΟΜΥΛΕ κ. Αναστασίας Φραντζεσκάκη, στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρονται κατά λέξει και τα εξής:

“Το Υπουργείο Ναυτιλίας δεν διανοείται να διερευνήσει τι ακριβώς συμβαίνει. Εντύπωση προξενεί και το πέρασμα στελεχών του Τελωνείου και του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά σε θέσης ευθύνσης στην Cosco. Για παράδειγμα παλιά διευθύντρια τελωνείου, συνέχισε την καριέρα της στην Cosco από τη θέση της υπεύθυνης για τη σχέση με το τελωνείο. Αυτό το τελευταίο δέχτηκε να υπογράψει συμφωνία με την Coscoκαι με τον ΟΛΠ που εποφελήθηκε να έχει τη δυνατότητα να διαχειρίζεται μόνη της τις πύλες εισόδου της στην περίπτωση που το τελωνείο δεν έχει τη δυνατότητα να παράσχει το απαιτούμενο προσωπικό. Σε απλά ελληνικά μετά τις 5.00 το απόγευμα και τα Σαββατοκύριακα την ευθύνη για το τι μπαινοβγαίνει στο λιμάνι την έχει η Cosco. Το τελωνείο διατηρεί το δικαίωμα του αιφνιδιαστικού ελέγχου!!”

Ολόκληρο το παραπάνω άρθρο προσαρτάται στο παρόν ως Παράρτημα Α’.

Γ. Την 6/5/2019 στην ιστοσελίδα <http://anticapitalist-attiki.blogspot.com/2019/05/cosco.html> η Δικηγόρος κ. Τίνα Μαύρου ανήρτησε άρθρο με τίτλο “Τα σχέδια της Cosco για το Λιμάνι του Πειραιά”, στο οποίο μεταξύ άλλων αναφέρονται κατά λέξει και τα εξής:

“*Ο χώρος του λιμανιού είναι άβατο για τα ναυτεργατικά σωματεία, αλλά και για τις αρχές (σπάνιες εως ανύπαρκτες επισκεψεις της Επιθεώρησης Εργασίας και των τελωνειακών ελέγχων. Το τελωνείο μάλιστα έχει υπογράψει συμφωνία με τον ΟΛΠ/COSCO αναφορικά με τη δυνατότητα διαχείρισης απο την Cosco των πυλών εισόδου του Λιμανιού σε περίπτωση που το τελωνείο δεν μπορεί να παράσχει το απαιτούμενο προσωπικό. Δηλαδή μετά την λήξη του ωραρίου των τελωνειακών και τα Σ/Κ την ευθύνη για το τι μπαινοβγαίνει στο Λιμανι έχει η Cosco και το τελωνείο διατηρει το δικαιωμα αιφνιδιαστικών ελέγχων!). Έτσι το λαθρεμπόριο καλά κρατεί, όπως κατέδειξε και απόφαση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), η οποία εξέδωσε οικονομική σύσταση στα ελληνικά τελωνεία σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά, να καταβάλουν περισσότερα από 200 εκατομμύρια ευρώ, διότι απέτυχαν να ενεργήσουν αποτελεσματικά ενάντια σε ένα τεράστιο παράνομο κινεζικό δίκτυο που εισάγει στην Ευρώπη εξαιρετικά φθηνά είδη ρουχισμού και υπόδησης.*”

Ολόκληρο το παραπάνω άρθρο επισυνάπτεται στο παρόν ως Παράρτημα Β’.

Δ. Την 27/5/2020 το Παρατηρητήριο Διαφάνειας Λιμενικού Συστήματος αποκάλυψε μεταξύ άλλων και τα εξής:

“*Στις 6-12-2019 διενεργήθηκε έλεγχος για την εφαρμογή του ΣΑΛΕ στο Νέο Προβλήτα Ι ΣΕΜΠΟ και διαπίστωσε τα εξής:*

*"η ΟΛΠ ΑΕ ως φορέας εκμετάλλευσης της εν λόγω λιμενικής εγκατάστασης δεν μερίμνησε για την επαρκή εφαρμογή του εγκεκριμένου ΣΑΛΕ αυτής, καθώς οι κάμερες ασφαλείας υπολείπονταν σε αριθμό από τον αντίστοιχο καθορισμένο στο εγκεκριμένο ΣΑΛΕ, με αποτέλεσμα να μην επιτηρούνται επαρκώς η περίφραξη και οι χώροι της λιμενικής εγκατάστασης*”

και μεταξύ άλλων είχε επισημάνει και τα εξής κατά λέξει:

“*Εν τω μεταξύ και μέχρι να τους .... έρθει των Κινέζων, η περίφραξη και οι χώροι του Προβλήτα Ι θα μείνουν χωρίς επιτήρηση; Η έλλειψη επιτήρησης σε τί είδους εγκληματικότητα οδηγεί; Λαθρεμπόριο; Trafficking; Κλοπές; Και η καταπολέμηση αυτής της εγκληματικότητας θα περιμένει τον επενδυτικό οίστρο των Κινέζων; Αναρωτιέμαι εάν ο ίδιος Κινέζος ισχυριζόταν τα ίδια σε ομοεθνείς του λιμενικούς, τί αντιμετώπιση θα είχε; Αναρωτιέμαι επίσης και πάλι πόσες μέρες χρειάζεται η Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά για να ενεργήσει αυτεπαγγέλτως;*”

Δυστυχώς, μέχρι σήμερα δεν έχουμε ενημερωθεί για αυτεπάγγελτη διερεύνηση της υπόθεσης αυτής από την Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά.

Ολόκληρη η παραπάνω ανάρτηση παρατίθεται στο παρόν ως Παράρτημα Γ’.

8. Επειδή Κατά το άρθρο 155 παρ. 1 περ. β', και 157 παρ. 1 περ. β' του Νόμου 2960/2001 (Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας), που ισχύει από 1-1-2002, λαθρεμπορία είναι (εκτός των άλλων ειδικά προσδιοριζόμενων περιπτώσεων στην περίπτωση α' της ίδιας παραγράφου 1 και στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου) και "*οποιαδήποτε ενέργεια που αποσκοπεί να στερήσει το Ελληνικό Δημόσιο ή την Ευρωπαϊκή Ένωση, των υπ' αυτών εισπρακτέων δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων από τα εισαγόμενα ή εξαγόμενα εμπορεύματα και αν ακόμα αυτά εισπράχθηκαν κατά χρόνο και τρόπο διάφορο εκείνου που ορίζει ο νόμος*". Επίσης, ως λαθρεμπορία, κατά την παρ. 2 περ. θ' του ίδιου άρθρου του Νόμου 2960/2001 (όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 60 του Νόμου 3583/2007, Φ.Ε.Κ. Α' 142/28-6-2007), θεωρείται, πλην άλλων, και η υποτιμολόγηση ή υπερτιμολόγηση εισαγόμενων ή εξαγόμενων εμπορευμάτων, εφόσον συνεπάγεται απώλεια δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων. Η, κατά το άρθρο 155 του παρόντος Κώδικα, λαθρεμπορία τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) έτους στις εξής περιπτώσεις: ... εάν οι δασμοί, φόροι και λοιπές επιβαρύνσεις που στερήθηκε το Δημόσιο ή η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέρχονται τουλάχιστον στο ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ και άνω ή και αν ο υπαίτιος μεταχειρίσθηκε ιδιαίτερα τεχνάσματα. Ως ιδιαίτερο τέχνασμα νοείται κάθε ενέργεια που επινοεί η ανθρώπινη εφευρετικότητα, με σκοπό να στερηθεί το Ελληνικό Δημόσιο της δυνατότητας να εισπράξει τον ανάλογο κατά νόμο εισαγωγικό δασμό ή φόρο ή άλλο δικαίωμα για οποιοδήποτε εισαγόμενο από την αλλοδαπή ή εξαγόμενο εμπόρευμα. Με την ως άνω διάταξη, με την οποία αποδίδεται η έννοια της ποινικής υπόστασης της λαθρεμπορίας με τη μορφή της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 155 του ανωτέρω νόμου, διαπλάθεται ένα έγκλημα σκοπού, με υπερχειλή υποκειμενική υπόσταση, η οποία περιγράφεται και προσδιορίζεται αναλυτικά, του οποίου όμως η αντικειμενική υπόσταση είναι "*οποιαδήποτε ενέργεια*". Δηλαδή, ειδικά στοιχεία της αντικειμενικής υπόστασης που να περιγράφει ρητά ο νόμος δεν υπάρχουν και συνεπώς για την πλήρωσή της αρκεί η οποιαδήποτε ανθρώπινη συμπεριφορά, πράξη ή παράλειψη, χωρίς κανένα άλλο προσδιορισμό από το νόμο, χωρίς εξ αυτού του λόγου η ποινική αυτή διάταξη να προσκρούει ευθέως στη συνταγματική επιταγή του άρθρου 7 παρ. 1 εδάφ. α' του Συντάγματος. Η υποκειμενική υπόσταση δε του παραπάνω εγκλήματος συνίσταται στο σκοπό του δράστη "*να στερήσει το Ελληνικό Δημόσιο ή την Ευρωπαϊκή Ένωση των υπ' αυτών εισπρακτέων, δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων από τα εισαγόμενα ή εξαγόμενα εμπορεύματα*”.

9. Επειδή από τα παραπάνω συνάγεται η διέλευση οχημάτων ικανών να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια επί πολλές ώρες μετά το πέρας του ωραρίου λειτουργίας των Τελωνείων Ε’ και ΣΤ’ Πειραιά.

Επειδή η αρμόδια Υφυπουργός Οικονομικών παραδέχτηκε δημόσια την ύπαρξη “*εγκληματικής οργάνωσης*” με αντικείμενο το λαθρεμπόριο κινέζικης προέλευσης προϊόντων στο λιμάνι του Πειραιά.

Επειδή η δράση της εγκληματικής αυτής οργάνωσης εκτυλίσσεται στο ΣΤΑΘΜΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ, δηλ. σε μια περιοχή υπό την αποκλειστική διαχείριση των κινέζικης ιδιοκτησίας εταιρειών ΟΛΠ ΑΕ και ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΕ.

Επειδή στο διαδίκτυο έχουν αναρτηθεί τεκμηριωμένες απόψεις αναφορικά με την άσκηση ελέγχου στις πύλες εισόδου και εξόδου του λιμένα Πειραιά από την κρατική κινέζικη εταιρεία COSCO, αντί των αρμόδιων τελωνειακών αρχών.

Επειδή σε κάθε περίπτωση την 6/12/2019 το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής διαπίστωσε ότι οι κάμερες ασφαλείας υπολείπονταν σε αριθμό από τον αντίστοιχο καθορισμένο στο εγκεκριμένο ΣΑΛΕ, με αποτέλεσμα να μην επιτηρούνται επαρκώς η περίφραξη και οι χώροι της λιμενικής εγκατάστασης. Η κατάσταση αυτή προφανώς διευκολύνει τη δράση λαθρεμπορικών κυκλωμάτων.

Επειδή η λειτουργία του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας πρέπει να διέπεται από ΔΙΑΥΓΕΙΑ και καταγγελίες, που αφορούν κάθε τυχόν ποινικό αδίκημα εντός αυτού, δεν είναι δυνατόν να μην διερευνώνται σε βάθος.

Για τους παραπάνω λόγους ζητάμε να διερευνηθούν πλήρως όλα τα παραπάνω και ιδίως να διερευνηθεί ποιός ακριβώς είναι ο ρόλος των κινέζικης πλέον ιδιοκτησίας εταιρειών ΟΛΠ ΑΕ και ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΕ στην λαθρεμπορική διακίνηση εμπορευμάτων, η οποία λαμβάνει χώρα στο λιμένα Πειραιά.

Με εκτίμηση

Για το Παρατηρητήριο Διαφάνειας Λιμενικού Συστήματος

Δ Π Μπακόπουλος

Δικηγόρος – ΑΜ ΔΣΑ 24739

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α’

Δευτέρα, 9 Νοεμβρίου 2015

Ιδιωτικοποίηση Ο.Λ.Π. Τι πραγματικά συμβαίνει

Το στέκι της έλξης μετά την παρουσίαση της ομιλίας του Προέδρου της ΠΕΠΕ για τους σιδηροδρόμους στην Budenstag δημοσιεύει την τοποθέτηση της Αναστασίας Φραντζεσκάκη,μέλος της ΟΜΥΛΕ , για τον ΟΛΠ. Διαβάστε για το τι πραγματικά συμβαίνει,για τις εργασιακές σχέσεις (Cosco) κ πολλά άλλα :

Το λιμάνι του Πειραιά, ο ΟΛΠ, είναι ένα λιμάνι πολλαπλών δραστηριοτήτων με έντονο κοινωνικό ρόλο. Εχει αναπτυχθεί σε μία περιοχή με πυκνή οικιστική ανάπτυξη. Είναι ένα λιμάνι

σφηνωμένο μέσα στην πόλη. Τόσο η οικονομική όσο και η πληθυσμιακή ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά είναι, διαχρονικά, άρρηκτα δεμένη με το μοντέλο ανάπτυξης του λιμανιού.

Ως προς τις πολλαπλές δραστηριότητες, στο λιμάνι λειτουργεί:

• Το μεγαλύτερο τέρμιναλ κρουαζιέρας στην Αν. Μεσόγειο, από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου και το πλέον άρτια εξοπλισμένο της χώρας. Από αυτό διακινούνται σε ετήσια βάση πάνω από 2 εκ. επιβάτες κρουαζιέρας. Στην ύπαρξή του και στις προσφερόμενες σε αυτό υποστηρικτικές υπηρεσίες στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό ο εθνικός συνολικός σχεδιασμός για την κρουαζιέρα. Το τέρμιναλ έχει υψηλό δείκτη κερδοφορίας. Το επενδυτικό του πρόγραμμα ύψους 130 εκ. ευρώ έχει εξασφαλίσει 95% χρηματοδότηση από την ΕΕ. Σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης αυτή η χρηματοδότηση χάνεται.

• Το μεγαλύτερο λιμάνι ακτοπλοΐας στην Ευρώπη και από τα μεγαλύτερα του κόσμου. Από εδώ εξυπηρετείται το 96% των συνδέσεων με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη. Μαζί με το πορθμείο του Περάματος η ετήσια κίνηση είναι 16 εκ. επιβάτες και 5 εκ. οχήματα. Η ακτοπλοΐα έχει κοινωνικό χαρακτήρα. Τα τιμολόγιά της είναι ελεγχόμενα από το κράτος. Σε σημαντικό βαθμό η δημιουργία των πολυδάπανων υποδομών της έχουν χρηματοδοτηθεί από άλλες κερδοφόρες δραστηριότητες.

• Το μεγαλύτερο τέρμιναλ αυτοκινήτων στην Αν.Μεσόγειο με υψηλό δείκτη κερδοφορίας. Είναι το κέντρο διαμετακόμισης για τα Βαλκάνια και τη Μαύρη Θάλασσα.

• Η επισκευαστική Ζώνη Περάματος, όπου ο ΟΛΠ παρέχει το μεγαλύτερο μέρος της λιμενικής εγκατάστασης και δύο πλωτές δεξαμενές.

• Επιπλέον, το λιμάνι διαθέτει δύο σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων. Τα τελευταία πέντε χρόνια ο ένας από αυτούς είναι υπό τη διαχείριση της Cosco. Ωστόσο ο ΟΛΠ είχε κατασκευάσει και εξοπλίσει τον ένα από τους δύο, που παραχωρήθηκε μαζί με το πελατολόγιό του. Ο δεύτερος τερματικός σταθμός που αποπερατώθηκε το 2010, χρηματοδοτήθηκε και αυτός εξ ολοκλήρου από τον ΟΛΠ και κόστισε 190 εκ. ευρώ. Αυτός παραμένει υπό την διαχείριση του ΟΛΠ.

Εντός των ορίων του ΟΛΠ υπάρχουν επίσης:

• Η περιοχή από τη Μαρίνα Ζέας έως τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων

• Το παράκτιο μέτωπο της περιοχής των Λιπασμάτων.

• Η Ψυτάλλεια

• Ο αρχαιολογικός χώρος της Κυνόσουρας.

Από τον Πειραιά μέχρι το Πέραμα και τη Σαλαμίνα, ο ΟΛΠ συνιστά μια επιχείρηση ζωτικής σημασίας για την ευρύτερη περιοχή. Διαχρονικά, εξάλλου, είναι ένας κερδοφόρος Δημόσιος Οργανισμός.Έχει πραγματοποιήσει και συνεχίζει να πραγματοποιεί με δικά του κεφάλαια μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές, χωρίς καμία επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Παράγει θέσεις εργασίας είτε απευθείας στον Οργανισμό, είτε γύρω από αυτόν. Εξαιτίας δε του μη συγκεντρωτικού τρόπου λειτουργίας του και επειδή κυριαρχεί ο κοινωφελής χαρακτήρας του έναντι του οικονομικού, επιτρέπει σε πολλές επιχειρήσεις ν΄αναπτυχθούν και να προσφέρουν υπηρεσίες γύρω από αυτόν. Για παράδειγμα για αυτό το λόγο δεν έχει δημιουργηθεί εμπορικό κέντρο εντός του τέρμιναλ κρουαζιέρας. Ενώ αντιθέτως δίνει τη δυνατότητα εντός της ΕΖΠ να δραστηριοποιούνται έως και 600 μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

Είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι ο ΟΛΠ είναι ένας οργανισμός με διπλή ταυτότητα. Είναι μία επιχείρηση του Δημοσίου με κοινωφελή χαρακτήρα, που παράλληλα αναπτύσσει και εμπορική δραστηριότητα. Σαν τέτοια έχει ρόλο και εξουσίες Δημόσιας Αρχής, διαχειρίζεται δηλαδή και εγγυάται δημόσια αγαθά που έχουν να κάνουν με ζωτικές λειτουργίες του κράτους όπως η εθνική ασφάλεια, ο έλεγχος των λιμενικών δραστηριοτήτων, η ναυσιπλοΐα, η ανάσυρση ναυαγίων, η σύνδεση των νησιών μας με την ηπειρωτική χώρα, ο τουρισμός, το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο. Επιπλέον, είναι ο μόνος υπόλογος για την εφαρμογή και τήρηση του νομοθετικού πλαισίου σχετικά με το περιβάλλον, είναι χαρακτηρισμένος ως Πράσινο Λιμάνι και διαθέτει πιστοποίηση ISO για το περιβάλλον. Αυτό μεταφράζεται σε δαπάνες της τάξης των 2 εκ. ευρώ το χρόνο. Όρος που αφαιρέθηκε από τη διακήρυξη, ώστε να γίνεται εμφανές ποιο θα είναι το αναπτυξιακό πλαίσιο στο οποίο θα ενταχθεί η επιδιωκόμενη ιδιωτικοποίηση.

Ο ΟΛΠ ασκεί μία σειρά από διοικητικές λειτουργίες που απορρέουν από το γεγονός ότι είναι Δημόσια Αρχή. Καμία ιδιωτική εταιρεία δεν μπορεί και δεν πρέπει να επιχειρήσει υποκαταστήσει τη δημόσια αρχή. Είναι ανεπίτρεπτο, ακόμη και στα πλαίσια μιας πολιτικής ιδιωτικοποιήσεων, να μην υπάρχει μία Δημόσια Αρχή Λιμένος. Αυτός είναι ο κανόνας παντού στην Ευρώπη.

Το μοντέλο της πώλησης των μετοχών οδηγεί στη δημιουργία ενός ισχυρού ιδιωτικού μονοπωλίου, ένα μοντέλο μοναδικό σε ολόκληρη την Ευρώπη, αν όχι και σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην Ευρώπη παρόμοιο προηγούμενο καταγράφηκε σε ορισμένα λιμάνια της Βρετανίας την περίοδο της Θάτσερκαι εκεί όμως περιορίστηκε σε λιμάνια που ήταν μόνο εμπορικά και όχι στρατηγικού χαρακτήρα. Για παράδειγμα δεν διανοούνται να ιδιωτικοποιήσουν το λιμάνι του Aberdeen από το οποίο διακινείται το πετρέλαιο της βόρειας θάλασσας. Σε κάθε περίπτωση αυτό το μοντέλο έχει καταγραφεί σαν αποτυχημένο και έχει εγκαταλειφθεί από το 2000, η δε βιβλιογραφία αναφέρει εκτενώς τι προβλήματα δημιουργεί.

Τα προβλήματα αυτά αφορούν την ομαλή και απρόσκοπτη προσφορά του αγαθού της μεταφοράς. Συχνά το κράτος γίνεται όμηρος απαιτήσεων των ιδιωτικών εταιρειών, οι οποίες εκβιάζουν ώστε να δημιουργηθούν με δημόσια χρήματα υποδομές που εξυπηρετούν τα ιδιωτικά λιμάνια. Σε άλλες περιπτώσεις, όταν ιδιώτες «επενδυτές» δεν είχαν την αναμενόμενη κερδοφορία από τα λιμάνια που διαχειρίζονταν, ή ο προσανατολισμός τους άλλαζε, απλά τα εγκατέλειπαν, αδιαφορώντας για τις κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. Η Βρετανία έχει προσπαθήσει να «θεραπεύσει» ορισμένες από αυτές με τρεις μεταρρυθμίσεις, χωρίς ακόμη να έχει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Αποτίμηση του ΟΛΠ

Τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται μια επικοινωνιακή πολιτική που υποβαθμίζει την προσφορά και την αναπτυξιακή δυνατότητα του δημόσιου ΟΛΠ, ώστε να διευκολυνθεί η εκχώρησή του. Καλλιεργείται έτσι ξανά μια υπέρμετρη προσδοκία για επενδύσεις που μπορούν να γίνουν στην περιοχή, παρόλο πουσε μεγάλο βαθμό το επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ έχει ολοκληρωθεί, και για άλλα τμήματά του έχουν εξασφαλιστεί επενδύσεις.

Επειδή υπάρχει ήδη η κακή εμπειρία από την ΣΕΠ θα ήθελα να θυμήσω ορισμένες πλευρές αυτής της καταπληκτικής επένδυσης.

Δημουργείται ο προβλήτας ΙΙΙ, ωστόσο όλα τα νέα μηχανήματα είτε έρχονται έτοιμα από την Κίνα είτε αγοράζονται από τη Σκανδυναβία. Τίποτα δεν κατασκευάστηκε στην Ελλάδα, ενώ υπάρχει δυνατότητα. Η επένδυση του Πειραιά τροφοδοτεί την ανάπτυξη στην Κίνα.

Αύξηση κατά 30%των τιμολογίων του εγχώριου εμπορίου, που είναι ανελαστικό μέγεθος. Το πληρώνει η αγορά και όλοι μας.

Η περιοχή μεταβάλλεται σε μία ζώνη φτηνής, επισφαλούς και ανειδίκευτης εργασίας. 800 λιμενεργάτες εργάζονται στους προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ της Cosco. Δεν τους αναγνωρίζεται το στάτους του λιμενεργάτη. Μεσολαβούν 2 επίπεδα υπεργολαβίας. Είναι εκ περιτροπής εργαζόμενοι με 14-16 μεροκάμματα το μήνα. Μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχε συλλογική εκπροσώπηση. Το συνδικάτο που δημιουργήθηκε μετά από μία απεργία/εξέγερση τον Ιούλιο του 2014 δεν έχει καταφέρει ακόμη να υπογράψει ΣΣΕ. Εξακολουθούν να ισχύουν λοιπόν οι ατομικές συμβάσεις εργασίας. Οι συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας είναι άθλιες. Στο χώρο εξακολουθεί να μην υπάρχει ασθενοφόρο έτσι ώστε να αποφεύγεται η δήλωση των εργατικών ατυχημάτων, που δεν σπανίζουν. Δεν υπάρχει συγκροτημένη διαδικασία εκπαίδευσης.Οι προαναφερόμενες θέσεις εργασίας κατέστρεψαν 500 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης με εργασιακά δικαιώματα και ΣΣΕ. Αυτό είναι το αναπτυξιακό μοντέλο που ονειρευόμαστε να επεκταθεί σε όλο το λιμάνι;

Τα τελευταία 4 χρόνια στην περιοχή παράγεται πολύς πλούτος, η θέση του λιμανιού στη διεθνή κατάταξη ανέβηκε, αλλά είναι σαφές ότι από αυτόν επωφελείται αποκλειστικά σχεδόν η Cosco. Τα οφέλη για την τοπική οικονομία και κοινωνία είναι εξαιρετικά περιορισμένα.

Μία άλλη παρενέργεια η οποία καταγράφεται, είναι ότι ο χώρος μετατρέπεται σε άβατο. Υπάρχουν σπάνιες επισκέψεις, της Επιθεώρησης εργασίας με όχι αξιοσημείωτα ευρήματα. Αυτή η εικόνα είναι σε πλήρη αναντιστοιχία με τον κατάλογο αιτημάτων που παρουσίασαν οι εργαζόμενοι στην εξέγερση-απεργία του Ιουλίου 2014.

Ο ΟΛΠ δεν μπορεί να κάνει χρήση των αρμοδιοτήτων του σαν Αρχή Λιμένος εντός των ορίων της Cosco. Ενδεικτικά αναφέρω ότι δεν έχει δυνατότητα να ελέγξει σε τι βαθμό συμμορφώνεται με την περιβαλλοντική νομοθεσία, όταν την ίδια στιγμή, ο ΟΛΠ έχει κατοχυρωθεί σαν πράσινο λιμάνι.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας δεν διανοείται να διερευνήσει τι ακριβώς συμβαίνει. Εντύπωση προξενεί και το πέρασμα στελεχών του Τελωνείου και του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά σε θέσης ευθύνσης στην Cosco. Για παράδειγμα παλιά διευθύντρια τελωνείου, συνέχισε την καριέρα της στην Cosco από τη θέση της υπεύθυνης για τη σχέση με το τελωνείο. Αυτό το τελευταίο δέχτηκε να υπογράψει συμφωνία με την Coscoκαι με τον ΟΛΠ που εποφελήθηκε να έχει τη δυνατότητα να διαχειρίζεται μόνη της τις πύλες εισόδου της στην περίπτωση που το τελωνείο δεν έχει τη δυνατότητα να παράσχει το απαιτούμενο προσωπικό. Σε απλά ελληνικά μετά τις 5.00 το απόγευμα και τα Σαββατοκύριακα την ευθύνη για το τι μπαινοβγαίνει στο λιμάνι την έχει η Cosco. Το τελωνείο διατηρεί το δικαίωμα του αιφνιδιαστικού ελέγχου!! Ο προηγούμενος λιμενάρχης του Πειραιά είναι τώρα υπεύθυνος για την εφαρμογή του πρωτόκολλου ασφαλείας (ISPS Code) για το τμήμα του λιμανιού που διαχειρίζεται η Cosco, και κανείς δεν αναρωτιέται.

Ακόμη και η συζήτηση για τη Δημόσια Αρχή Λιμένος που θεωρητικά κάπου συμβαίνει αυτή τη στιγμή, γιατί σαν συνδικάτα δεν έχουμε εικόνα, πόσο πραγματική θα είναι αν δεν μπορέσει να σπάσει το άβατο της ΣΕΠ και να πάρει πίσω αρμοδιότητες που κακώς της εκχωρήθηκαν, όπως για παράδειγμα το να ρίχνει τα πλοία της, ή να διαχειρίζεται εν λευκό και εν κρυπτό τα περιβαλλοντικά ζητήματα.

Τίμημα:

Σαν συνδικάτα πολύ καιρό τώρα ρωτάμε με τι τρόπο αποτιμήθηκε άραγε, και από ποιους, η αξία του κεντρικού λιμανιού της χώρας; Πρόσφατα πήραμε απάντηση με το διαγωνισμό που έβγαλε το ΤΑΙΠΕΔ στον αέρα για να προσλάβει ανεξάρτητο εκτιμητή για να αποτιμήσει το λιμάνι του Πειραιά.

Σε απλά ελληνικά και κατά τα λεγόμενα του ΤΑΙΠΕΔ πάντα,εδώ και πολλούς μήνες διαπραγματεύεται την πώληση ενός λιμανιού που δεν ξέρει πόσο κοστίζει. Έχει επανειλημμένα δε διαρρεύσει και έχουν εγγραφεί και ως αναμενόμενα έσοδα από το λιμάνι, ποσά που με το ζόρι αγγίζουν τα 500 εκ. ευρώ. Υπάρχει και το κείμενο προς τους θεσμούς που κυκλοφόρησε πριν από το δημοψήφισμα, εκεί αναφέρονταν ως προσδοκόμενα έσοδα από την πώληση των 12 μεγάλων λιμανιών της χώρας 610 εκ. ευρώ.

Σε αυτή τη συζήτηση που οφείλει να είναι μία δημόσια συζήτηση, μπορούμε να βάλουμε μερικές αντικειμενικές παραμέτρους.

Η Καθαρή Παρούσα αξία του συμβολαίου της Cosco μόνο για τους προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ αποτιμάται σε 1 δις ευρώ. Οι υπόλοιπες δραστηριότητες του λιμανιού (κρουαζιέρα, ακτοπλοΐα διακίνηση αυτοκινήτων, ναυπηγοεπισκευή), μέσα από ποια διαδικασία αποτιμήθηκαν σαν εμπορική αξία, από ποιους και ποιο είναι άραγε το τελικό ποσό; Ο κοινωνικός ρόλος του λιμανιού πόσο αποτιμάται; Και ας μην αναφερθούμε στα γεωστρατηγικά συμφέροντα της χώρας, που βεβαίως δεν αποτιμώνται - αλλά με βάση τη μέχρι τώρα διαχείριση της υπόθεσης, δεν εξαιρούνται.

Για αυτά τα τελευταία επιτρέψτε μου μία ρητορική ερώτηση:

Ο ρόλος του λιμανιού του Πειραιά στην πρόσφατη διαχείριση του προσφυγικού ζητήματος θα ήταν ο ίδιος με την Coscoστο τιμόνι του λιμανιού; Σήμερα έχει παραχωρηθεί ένα τέρμιναλ γι΄αυτό το σκοπό, δύο επιβατηγοί σταθμοί και τα εσωτερικά λεοφωρεία. Ο ΟΛΠ αποροφά το κόστος της διαχείρισης, δεν κερδοσκοπεί σε βάρος των προσφύγων, και βοηθά με πόρους και υποδομή το έργων των δικτύων αλληλεγγύης που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι.

Πόσο αποτιμάται, λοιπόν, το λιμάνι του Πειραιά;

Σημειώστε δύο ακόμη ενδιαφέρουσες παράμετρους.

Το ενοίκιο που καταβάλλει η Cosco σήμερα στον ΟΛΠ και στο ελληνικό κράτος, το επόμενο διάστημα θα το καταβάλλει στον εαυτό της. Με υπολογισμούς που έχουν γίνει με τα ενοίκια που θα πληρώσει από το 2015 έως και το 2025 έχει αγοράσει τη σύμβασή της και έχει καλύψει και το υποτιθέμενο πακέτο επενδύσεων που θα κάνει.

Αττικό Λιμενικό σύστημα. Σύμφωνα με το Ν.4150/2013, όποιος ελέγχει την πλειοψηφία των μετοχών του ΟΛΠ μπορεί σύμφωνα με αυτόν το νόμο, να προχωρήσει και να ιδρύσει το Αττικό Λιμενικό σύστημα. Να συνενώσει κάτω από τη δική του ομπρέλα τα λιμάνια της Ελευσίνας, του Λαυρίου και της Ραφήνας. Δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο ένα ασφυκτικό ιδιωτικό μονοπώλιο για όλο το οικιστικό συγκρότημα της Αττικής.

Για το κλείσιμο μία ενοχλητική ερώτηση:

Τι γίνεται με τις φοροαπαλλαγές που έχει η Cosco; Με βάση το νόμο που κυρώθηκε η αρχική σύμβαση παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ και Cosco, παραχωρήθηκε στη δεύτερη επιπλέον της λεόντειας σύμβασης ένα ειδικό καθεστώς φοροαπαλλαγών. Τα συνδικάτα προσφύγαμε στην ΕΕ καταγγέλοντας αυτό το γεγονός. Τέσσερα χρόνια αργότερα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού αποφάνθηκε ότι κακώς παραχωρήθηκαν αυτές οι ρυθμίσεις, συνιστούν έμμεση κρατική επιδότηση και πρέπει να καταργηθούν και να αποδοθούν στο ελληνικό κράτος φόροι ύψους γύρω στα 50 εκ. ευρώ για τα προηγούμενα έτη. Υπάρχει τελική απόφαση που δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ενωσης.

Θα τολμήσει επιτέλους το ελληνικό κράτος να τα διεκδικήσει;, αλλά και να αλλάξει αυτό το καθεστώς από εδώ και εμπρός;

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β’

6 Μαΐου 2019

Τα σχέδια της Cosco για το Λιμάνι του Πειραιά, της Τίνας Μαύρου

Η Τίνα Μαύρου είναι δικηγόρος, ενεργή στο κίνημα κατά της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ. Το άρθρο αυτό είναι το πλήρες κείμενο της ομιλίας της στην Διημερίδα που οργάνωσε η Αντικαπιταλιστική Ανατροπή στην Αττική στις 19 & 20 Απρίλη 2019

Για εμάς τους Πειραιώτες, το Λιμάνι είναι μέρος της καθημερινότητας μας γι’ αυτό και αποτελεί σημείο καθημερινής αναφοράς μας είτε αυτή η αναφορά παραπέμπει στην κυκλοφοριακή συμφόρηση τις ώρες αιχμής, είτε στην βεβαρυμένη λόγω των συνεχώς εκπεμπόμενων λογής-λογής ρύπων στην ατμόσφαιρα είτε στην από θαλάσσης καθημερινή μετακίνησή μας προς τη νησιωτική χώρα (Σαλαμίνα, Σαρωνικός κλπ) είτε στις συναλλαγές μας για επαγγελματικούς λόγους, με το μεγάλο αφεντικό του Λιμανιού, την Cosco.

Σύντομο Ιστορικό

Το Λιμάνι του Πειραιά, είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ελλάδα, το λιμάνι με την τεράστια γεωστρατηγική σημασία, η πύλη εισόδου της Ασίας προς τις νοτιοανατολικές χώρες της Μεσογείου και ακολούθως για τις Ευρωπαϊκές χώρες. Ταυτόχρονα ο ρόλος του λιμανιού του Πειραιά έχει και αποτελεί κεντρικό κόμβο για συνδυασμό ενδομεταφορών με την Ε.Ε., το μεγαλύτερο τέρμιναλ κρουαζιέρας στην Αν. Μεσόγειο και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, το μεγαλύτερο λιμάνι ακτοπλοΐας στην Ευρώπη, το μεγαλύτερο τέρμιναλ αυτοκινήτων στην Αν. Μεσόγειο με υψηλό δείκτη κερδοφορίας, το λιμάνι από όπου εξυπηρετείται το 96% των συνδέσεων με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη, με ακτογραμμή του ξεπερνά σε μήκος τα είκοσι τέσσερα (24) χιλιόμετρα και καλύπτει συνολική επιφάνεια πάνω από 5.000.000 εκατομμύρια τ.μ., που περιλαμβάνει την περιοχή από τη Μαρίνα Ζέας έως τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, την Ψυττάλεια, το παράκτιο μέτωπο της περιοχής των Λιπασμάτων και τον αρχαιολογικό χώρο της Κυνόσουρας, αυτό το Λιμάνι παραδόθηκε από τον μέχρι το 2016 διαχειριστή του, την ΟΛΠ Α.Ε., στην κινεζική Cosco.

Οπως ίσως είναι γνωστό στους περισσότερους από εσας, η Cosco κυριαρχεί στο λιμάνι ήδη από το 2008 οπότε της παραχωρήθηκε (μεσω της θυγατρικης της, ΣΕΠ Α.Ε.) απ’ τον ΟΛΠ η λειτουργία και διαχείριση των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ. Στη συνέχεια το 2016 επί «αριστερής» κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, με την κατάπτυστη Συμβαση Παραχώρησης (Ν. 4404/16) και με την υπογραφή της από τον φανατικό μέχρι τοτε πολέμιο της ιδιωτικοποίησης του Λιμανιου, Θ. Δριτσα και των Δραγασάκη και Σταθακη, παραχωρήθηκε και ο Προβλήτας Ι, ξεπουλήθηκε απ’ το ΤΑΙΠΕΔ (μετοχος ως τότε του 74,14% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ) το 67% της ΟΛΠ ΑΕ (σε δυο σταδια, σε πρώτη φάση το 51% και σε δεύτερη φάση, μετά την ολοκλήρωση των υποχρεωτικών επενδύσεων που ανελαβε να κανει η Cosco, το 16 %) και ολοκληρώθηκε έτσι το «θεάρεστο» έργο της ολοκληρωτικής παράδοσης του Λιμανιού μέχρι το 2052, στον «μεγάλο» επενδυτή για να στρωθεί ο Δρόμος του Μεταξιού, με το ΤΑΙΠΕΔ να κατέχει τελικά το 7,5% περίπου του μετοχικου κεφαλαίου του ΟΛΠ!

Και το τίμημα αυτού;

Αφού αυθαίρετα συνδέθηκε η αποτίμηση του ΟΛΠ μόνο με την αξία της μετοχής (22 ευρω ανα μετοχή) σε μία εποχή που το Χρηματιστήριο ήταν σε ελεύθερη πτώση, χωρίς να ληφθει υπόψη η άυλη αξία του Σμαραγδιού της Μεσογείου όπως οι Κινεζοι αποκαλούν το Λιμάνι του Πειραιά (η ζωτικής σημασίας γεωστρατηγική του θέση, ο κοινωνικός ρόλος του ΟΛΠ ως προς την διαχείριση ζωτικών λειτουργιών του κράτους όπως η εθνική ασφάλεια, η σύνδεση των νησιών μας με την ηπειρωτική χώρα, ο τουρισμός, η ανάσυρση ναυαγίων, κλπ), το τίμημα της πώλησης συμφωνήθηκε στα 280 εκ. ευρώ για το 51% των μετοχών (12.750.000 μετοχές) και 88 εκ. ευρώ για το υπόλοιπο 16% της δεύτερης φάσης, δηλ. συνολικά στα 368 εκ. ευρώ, σύν 3,5% ετησίως επί των εσόδων της ΟΛΠ ΑΕ. (γυρω στα 410 εκ. ευρώ συνολικα κατ’ εκτιμηση του ΤΑΙΠΕΔ)!

Εδώ θα πρεπει να σημειωθεί ότι η Cosco θα πληρώνει, μετά την Συμβαση Παραχώρησης, ενοίκιο για τους προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ στον εαυτό της και φυσικά της ανηκουν και τα αποθεματικά/ταμείο του ΟΛΠ υψους 65 εκατ. ευρώ .

Η σημερινή κατάσταση

Στο λιμάνι παράγεται πολύς πλούτος, αλλά από αυτόν επωφελείται αποκλειστικά σχεδόν η Cosco, τα δε οφέλη για την τοπική οικονομία και κοινωνία είναι ανύπαρκτα (ακόμα και τα μηχανήματα και υλικά κατασκευών των όποιων έργων, παρ’ ότι υπάρχουν στην εγχώρια αγορά εισάγονται κατά κύριο λόγο απ΄ την Κίνα). Δεν δουλεύει η Κίνα για τον Πειραιά αλλά ο Πειραιάς για την Κίνα!

Ο Captain Φου είναι το απόλυτο αφεντικό του γκετοποιημενου πια Λιμανιού!

Ο χώρος του λιμανιού είναι άβατο για τα ναυτεργατικά σωματεία, αλλά και για τις αρχές (σπάνιες εως ανύπαρκτες επισκεψεις της Επιθεώρησης Εργασίας και των τελωνειακών ελέγχων. Το τελωνείο μάλιστα έχει υπογράψει συμφωνία με τον ΟΛΠ/COSCO αναφορικά με τη δυνατότητα διαχείρισης απο την Cosco των πυλών εισόδου του Λιμανιού σε περίπτωση που το τελωνείο δεν μπορεί να παράσχει το απαιτούμενο προσωπικό. Δηλαδή μετά την λήξη του ωραρίου των τελωνειακών και τα Σ/Κ την ευθύνη για το τι μπαινοβγαίνει στο Λιμανι έχει η Cosco και το τελωνείο διατηρει το δικαιωμα αιφνιδιαστικών ελέγχων!). Έτσι το λαθρεμπόριο καλά κρατεί, όπως κατέδειξε και απόφαση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), η οποία εξέδωσε οικονομική σύσταση στα ελληνικά τελωνεία σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά, να καταβάλουν περισσότερα από 200 εκατομμύρια ευρώ, διότι απέτυχαν να ενεργήσουν αποτελεσματικά ενάντια σε ένα τεράστιο παράνομο κινεζικό δίκτυο που εισάγει στην Ευρώπη εξαιρετικά φθηνά είδη ρουχισμού και υπόδησης.

Ακόμα και στοιχειώδεις νομικές υποχρεώσεις προς φορεις και πολιτες παρακάμπτονται και ποδοπατούνται (το τίμημα από την πώληση του εκπληστειριασθέντος ναυαγίου European Express της ΝΕΛ έχει εισπραχθει από τη Cosco αλλά κανείς φορέας -ΝΑΤ, ΔΟΥ- και ναυτικός που εχει απαιτήσεις απο οφειλόμενους μισθους δεν έχει ενημερωθεί ακόμη για τις σχετικές λεπτομερειες, αφού η Cosco τηρεί σιγην ιχθυος, γράφοντας τους όλους στα παλαιοτερα των υποδημάτων του Captain Φου).

Ως προς το ισχυον στο Λιμανι εργασιακό «νεοαποικιακό καθεστώς» όπου καταπατείται κάθε έννοια εργατικού δικαίου, να σημειώσουμε ότι δημιουργήθηκαν 250-300 θέσεις εργασίας, αλλά στη βάση ενός νέου εργασιακού καθεστώτος-γαλέρας, με ταυτόχρονη καταστροφή 500 θέσεων εργασίας πλήρους απασχόλησης με εργασιακά δικαιώματα και ΣΣΕ.

ΣΣΕ κατ’ ουσίαν δεν υφίσταται. Οι εργαζόμενοι ως σύγχρονοι κούληδες, προσλαμβάνονται από υπεργολάβους, για 14-16 μεροκάματα το μήνα με ατομικές συμβάσεις, ενημερώνονται μόλις την προηγούμενη μερα για το ωράριο εργασίας τους. Πρωτοφανείς τραμπουκισμοί στους συνδικαλιστές (σωματική και λεκτική επίθεση στον πρόεδρο του συνδικάτου των εργαζομένων στο χώρο στους προβλήτες II και III από ανθρώπους της Cosco) από την πρώτη μέρα της συγκρότησης Σωματείου ενώ στην συνέχεια επιχειρήθηκε η υπονόμευση, η διάσπαση και επιστρατεύθηκε ο απεργοσπαστικός μηχανισμός, απολύσεις συνδικαλιστών κλπ.

 Αν και τα εργατικά ατυχήματα είναι συχνά, δεν υπάρχει καν ασθενοφόρο, οι δε συνθήκες ασφάλειας και υγιεινής είναι άθλιες. Για υπερωριακή αμοιβή βέβαια ούτε λόγος. Η υπερωρία στη σύμβαση αναφέρεται ως «οικειοθελής παραμονή στο χώρο εργασίας» και τα εργατικά ατυχήματα ονομάζονται «παθολογικά περιστατικά»!

Εκατοντάδες μικρές επιχειρήσεις ναυπηγοεπισκευής έχουν απαξιωθεί και είναι θέμα χρόνου να κλείσουν ειδικα μετά την αναμενομενη εφαρμογή του Master Plan.

To Master Plan

Μετά το ξεπούλημα του Λιμανιού, η COSCO εφαρμόζοντας το συμφωνημενο με την Συμβαση Παραχώρησης, Πρόγραμμα Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Master Plan), δρομολογεί μια σειρά «επενδυτικών» έργων (υποχρεωτικών και προαιρετικών) που μόλις εγκριθούν από την ΕΣΑΛ (Επιτροπή Σχεδιασμου Ανάπτυξης Λιμένων) θα στοιχειώσουν κυριολεκτικά την πόλη του Πειραιά. Συγκεκριμένα:

1) Κέντρο logistics

Kέντρο logistics αξίας 60 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο η Cosco θεωρεί μείζονος σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού. Τα σχέδια της ΟΛΠ Α.Ε. περιλαμβάνουν την κατεδάφιση των υφιστάμενων αποθηκών έκτασης 16.000 τμ στην περιοχή του ΟΔΔΥ και την ανέγερση νέων, εμβαδού 48.000 τμ. οι οποίες θα εξυπηρετούνται από υπόγεια κλειστή σύνδεση του εμπορικού λιμανιού με την περιοχή ΟΔΔΥ επεκτείνοντας έτσι την ελεύθερη ζώνη. Τοπικοί φορείς, εργατικά Σωματεία, αυτοδιοικητικές αρχές και άλλες συλλογικότητες αντιδρούν εντονότατα στον σχεδιασμό αυτόν, αφού η δημιουργία και ανάπτυξη LOGISTIC CENTER πρόκειται να επιβαρύνει δραματικά με την κίνηση των φορτηγών την περιοχή, το κυκλοφοριακό – συγκοινωνιακό και το περιβάλλον.

Η υλοποίηση της επένδυσης είχε μπλοκάρει λόγω της αρνητικής γνωμοδότησης της ΕΣΑΛ, αλλα αναμενεται να καμφθει καθε αντίδραση μετά από συστάσεις του Μαξίμου και μετά την εκεί σύσκεψη κορυφαίων κυβερνητικών παραγόντων αλλά ........και της πρέσβειρας της Κίνας, όπου και αποφασιστηκε να προχωρήσει η εν λογω επένδυση .

2) Τα δύο πάρκινγκ

Κατασκευή δύο κτηρίων στάθμευσης αυτοκινήτων, έκτασης 150.000 τμ, για τα οποία επίσης γνωμοδότησε αρνητικά η ΕΣΑΛ.

3) Terminal κρουαζιέρας

Σε ό,τι αφορά το νέο terminal κρουαζιέρας, προϋπολογισμού 80 εκατομμυρίων ευρώ που θα κατασκευασθεί ανάμεσα στο Λιοντάρι, την Σχολή Δοκίμων και την Πειραϊκή ακτή, στη σύσκεψη του Μεγάρου Μαξίμου αποφασίστηκε να προχωρήσει η υλοποίησή του, χωρίς την κατασκευή εμπορικού κέντρου.

Ως εκ τούτου, ο νέος τερματικός σταθμός κρουαζιέρας θα έχει έκταση 22.000 τμ και όχι 40.000 τμ που προβλεπόταν στον αρχικό σχεδιασμό μαζί με το Mall.

Η επέκταση αυτή στην νότια πτέρυγα του λιμανιού θα αφορά την εξυπηρέτηση 4 κρουαζιερόπλοιων άνω των 350 μέτρων το καθένα. Με το τερατώδες αυτό έργο, σύμφωνα με πολίτες και κατοίκους της περιοχής, θα απαιτηθούν να γίνουν μπαζώματα 7,5 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων τα οποία θα φθάσουν έως την θέση «Σταυρός» της Πειραϊκης. Στην περιοχή αυτή θα προσεγγίζουν και θα ελλιμενίζονται τα υπερμεγέθη κρουαζιερόπλοια των 5000 έως 8000 ατόμων με αποτέλεσμα

· τον αποκλεισμό των κατοίκων από την συγκεκριμένη περιοχή,

· την επιβάρυνση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ότι η κατασκευή αυτή θα απέχει 200-500 μέτρα από τις κατοικίες, το δημοτικό και γυμνάσιο σχολείο, τα δύο ανοιχτά γήπεδα μπάσκετ, το Χατζηκυριάκειο Ίδρυμα Παιδικής Προστασίας, την Παιδική χαρά στο Παλατάκι

 (Σε μέτρηση του ΕΜΠ το 2010 στον τερματικό σταθμό κρουαζιεροπλοίων καταγράφτηκαν πάνω από 100.000 σωματίδια / κυβ. εκ έκδοχο των οποιων σωματιδίων είναι η αιθάλη πετρελαίου που ενοχοποιειται για μια σειρα ασθένειες και παρενέργειες- καρκίνο πνευμόνων, εγκεφαλικά, καρδιακές προσβολές κλπ- όταν το σύνηθες για να θεωρηθεί επιβαρυμενη η ατμόσφαιρα του αστικού ιστού είναι 3.000-5000 σωματίδια/κ.ε.).

Σε συνδυασμό μάλιστα με την σχεδιαζόμενη επέκταση των δολοφονικών καζανιών του Περάματος που οι αναθυμιάσεις τους πνιγουν καθημερινα τους εκεί κατοίκους και σε ειδικές συνθήκες πνοής νότιων ανέμων ειναι καταφανές ότι η Πειραϊκή θα αποτελεί ένα θάλαμο αερίων.

· την τραγική υποβάθμιση της περιοχής,

· την πρόσθετη κυκλοφοριακή κίνηση,

· τον αποκλεισμό από τα βράχια της Πειραϊκής των λουομένων, την απαγόρευση της πρόσβασης των πολιτών στη θάλασσα για μπάνιο

· την «εξαφάνιση» του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή αλλά και της σχολής Δοκίμων

· Επιπλέον για την κατασκευη του προβλητα θα χρησιμοποιηθούν 250 χιλ. τόνοι ρυπασμενων ιζημάτων

Υπογραμμίζουμε ότι το έργο αυτό δεν αποτελεί επένδυση με χρήματα της COSCO αλλά πρόκειται να χρηματοδοτηθεί από το ΠΕΠ Αττικής (ΕΣΠΑ). Το ποσό αυτού του έργου υπολογίζεται στα 137.000.000, χωρίς τον ΦΠΑ!

4) Ξενοδοχείο

Επίσης η COSCO έχει προγραμματίσει την κατασκευή στον χώρο της πύλης Ε2 ενός πολυτελούς ξενοδοχείου 6 αστέρων καθώς και εμπορικού κέντρου μέσα στο λιμάνι με πολυκαταστήματα, ρεστοράν κ.λπ. Η COSCO επιδιώκει με τα εμπορικό κέντρο και το ξενοδοχείο να «πιάσει» εκείνους του επιβάτες της κρουαζιέρας που έρχονται αεροπορικώς στην χώρα μας με σκοπό να επιβιβαστούν σε κάποιο κρουαζιερόπλοιο που φθάνει στον Πειραιά αλλά και εκείνη την κατηγορία των επιβατών οι οποίοι δεν παίρνουν μέρος στις εκδρομές ιστορικού, αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος στην Αθήνα, Ακρόπολη κ.λπ. Αυτοί οι επιβάτες είναι η πλειοψηφία των κρουαζιερόπλοιων. Πέρα από την δραματική επιδείνωση και το συγκοινωνιακό χάος που θα προκληθεί, την περιβαλλοντική – ατμοσφαιρική επιβάρυνση και την ηχορύπανση, η εξέλιξη αυτή μαζι με την κατασκευή εμπορικού κέντρου δρομολογεί τις συνθήκες για τον αφανισμό των μικρομεσαίων καταστημάτων και επιχειρήσεων στον Πειραιά.

Το ΚΑΣ απλώς γνωμοδότησε πως το ξενοδοχείο θα πρέπει να είναι χαμηλότερο από 4 ορόφους και πως ο όγκος του θα πρέπει να είναι μικρότερος.

Επίσης εγκρίθηκε η μετατροπή της ιστορικής «παγόδας» στον Αγ. Νικόλαο, μνημειο μεταμοντερνας τέχνης, σε ξενοδοχείο, που ξεκινά άμεσα.

5) Η Βυθοκόρηση του Λιμανιού

Όπως συμβαίνει με κάθε ανθρώπινη επέμβαση στη φύση, έτσι και οι εργασίες βυθοκόρησης μοιραία έχουν μεγαλες δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον που συνδέονται τόσο με την απομάκρυνση του υλικού από τον πυθμένα, όσο και με την απόθεσή του. Η υποβάθμιση της ποιότητας του νερού, η αύξηση της θολερότητας, η βιοσυσσώρευση ρύπων στους θαλάσσιους οργανισμούς, η δημιουργία ασφυκτικών συνθηκών για τη θαλάσσια ζωή με καταστροφη της τροφικής αλυσιδας.

Απ’ τα παραπάνω, ειναι προφανές ότι προκειται για ένα ακόμα εσωστρεφές μονοπωλιακό επενδυτικό σχέδιο με μονο αναπτυξιακό στόχο την αύξηση της κερδοφορίας της Cosco ερήμην και σε βάρος της πόλης, της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας της, της ποιότητας ζωής και φυσικά σε βάρος της υγείας των Πειραιωτών που θα πληγει ανεπανόρθωτα από την ατμοσφαιρική ρύπανση που θα προκαλέσουν τα φαραωνικά έργα της Cosco.

Το Λιμάνι σαν ειδική οικονομική ζώνη με τα τεράστια περιβαλλοντικά προβλήματα που θα δημιουργήσει η επαπειλούμενη μόλυνση και καταστροφή του Σαρωνικού και της τροφικής αλυσίδας απ’ την εφαρμογή του Master Plan, δεν αφορά μόνο στον Πειραιά, αλλά συνολικά στην Αττική και θα πρέπει να γίνει κτήμα όλης της Αττικής και να αποτελέσει κορυφαίο ζήτημα των κινημάτων το αμέσως επόμενο διάστημα.

Το μοντέλο ανάπτυξης της Cosco, όπου μεχρι σήμερα έχει εφαρμοστεί απο την Cosco παγκόσμια έχει μετατρέψει πόλεις και λιμάνια σε μια απέραντη ελεύθερη οικονομική ζώνη με υπονόμευση του χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος επιβάλλοντας εργασιακό μεσαίωνα στις εκεί συνθήκες εργασίας.

Να θυμίσω ότι στο Χονγκ-Κονγκ στην πλουσιότερη πόλη της Ασίας, εκεί που το «μοντέλο Cosco» μεσουρανεί, 1,2 εκατομμύρια άνθρωποι τελούν υπό καθεστώς απόλυτης φτώχειας και εξαθλίωσης, στοιβάζονται σε ενοικιαζόμενα μεταλλικά κλουβιά διαστάσεων 1,7 μ. Χ 0,7 μ., εγκατεστημένα σε εγκαταλειμμένες πολυκατοικίες και σε ερειπωμένα κτίρια, συνθήκες στέγασης που ο ΟΗΕ έχει καταδικάσει ως «προσβολή της ανθρώπινης αξιοπρέπειας. Αυτή είναι η «ζωή» τους.

Πώς πρέπει να αντιμετωπισθεί η επιθετικότητα της COSCO

Ουσιαστικό εμπόδιο, τροχοπέδη στα νεοαποικιακά σχέδια της COSCO μπορεί να βάλει η οργανωμένη, συντονισμένη με ταξική κατεύθυνση πάλη τόσο των εργαζομένων σε όλη την έκταση του λιμανιού αλλά και των κατοίκων και των φορέων της περιοχής που δρομολογείται η επέκταση της κρουαζιέρας αλλά και η συμμαχία κυρίως με μικρούς επαγγελματοβιοτέχνες και μικροεμπόρους οι οποίοι κινδυνεύουν με αφανισμό και συντριβή από τους σχεδιασμούς και το MASTER PLAN της COSCO.

Απεναντίας η αναζήτηση στηριγμάτων, συμμαχιών και συνεργασιών με τις δυνάμεις του αστικού συστήματος τόσο κεντρικά όσο και τοπικά συνιστά επιλογή η οποία οδηγεί τόσο στην ήττα αλλά και δημιουργεί περιθώρια κάποιοι κυβερνητικοί και άλλοι παράγοντες του Πειραϊκού κατεστημένου να βγουν αλώβητοι και άφθαρτοι και να απαλλαγούν από την εγκληματική ευθύνη τους τόσο για το ξεπούλημα του ΟΛΠ όσο και γενικότερα για την αντιλαϊκή κυβερνητική πολιτική, αυτή των ιδιωτικοποιήσεων, των μνημονίων, της ανεργίας, της φτώχειας .

Ο τοπικός ΣΥΡΙΖΑ και οι δυνάμεις του στην αυτοδιοίκηση χύνουν κροκοδείλια δάκρυα για την επέκταση της κρουαζιέρας αλλά συμφωνούν απόλυτα με το στρατηγικό σχέδιο της COSCO σε όλη την έκταση του λιμανιού και θεωρούν ότι μόνο αυτή η επέκταση του προβλήτα στην Πειραϊκή είναι επιβλαβής για τους κατοίκους του Πειραιά!

Οι ίδιες αυτές δυνάμεις με περίσσιο φαρισαϊσμό και υποκρισία αποσιωπούν εντελώς την ευθύνη της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ και προσπαθούν να ενοχοποιήσουν τα κακά σχέδια της COSCO και με την τακτική αυτή αφήνουν στο απυρόβλητο την κυβέρνηση διευκολύνοντας αντικειμενικά την υλοποίηση του MASTER PLAN της COSCO.

Με αφορμή την προγραμματισμένη συνεδρίαση του ΚΑΣ οι δυνάμεις αυτές (Δήμαρχος - Αντιπεριφερειάρχης - Υποψήφιοι Δήμαρχοι ΣΥΡΙΖΑ - Ν.Δ και μαζί τους οι γνωστοί εργοδοτικοί φορείς της πόλης) κινητοποιήθηκαν αστραπιαία μην τυχόν και το ΚΑΣ πάρει κάποια απόφαση «εν θερμώ» και κηρύξει τον Πειραιά αρχαιολογική ζώνη.

Βέβαια, το ΚΑΣ τελικά κήρυξε ως αρχαιολογικό χώρο, την εντός τειχών αρχαία πόλη. Διευκρινίζουμε ότι το ΚΑΣ είναι γνωμοδοτικό και όχι αποφασιστικό όργανο και ως εκ τούτου δεν μπορεί να ματαιώσει αποφασισμένη από την εκτελεστική εξουσία επένδυση.

Η αντιπαράθεση, η σύγκρουση με την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων και την συνολική ασκούμενη αντιλαϊκή, κυβερνητική πολιτική και ταυτόχρονα η συνεπής πάλη να μην περάσουν οι σχεδιασμοί της COSCO συνιστούν ένα ενιαίο και αδιαίρετο μέτωπο για την πάλη που πρέπει να οργανωθεί το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα και πρέπει κυρίως να έχει απεύθυνση τους πολίτες του Πειραιά, τους εργαζόμενους και τους επαγγελματοβιοτέχνες, τους μικροεμπόρους στα καταστήματα, με σκοπό την συγκρότηση ενός μετώπου δυνάμεων που θα κινητοποιηθεί και θα αναπτύξει πολύμορφους αγώνες και από κοινού θα υπερασπισθούν τα εργασιακά δικαιώματα, την ελεύθερη και ανεμπόδιστη πρόσβαση των πολιτών σε όλη την έκταση του λιμανιού και θα αποτρέψουν να μετατραπεί ο Πειραιάς σε μια πόλη τέρας και ζούγκλα που θα υπηρετεί τα συμφέροντα της COSCO μια "ανάπτυξη" κομμένη και ραμμένη στα μέτρα των επιχειρηματικών ομίλων….

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ’

1. Ο Λιμένας Πειραιά υποχρεούται να έχει Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΣΑΛΕ), το οποίο εκπονεί η ΟΛΠ ΑΕ και εγκρίνεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Στις 11-12-2019 το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής διενήργησε έλεγχο στη λιμενική εγκατάσταση Επιβατηγός Λιμένα Πειραιά, αναφορικά με την προσήκουσα εφαρμογή του ΣΑΛΕ. Τα πορίσματα του ελέγχου είναι εντυπωσιακά και αποτελούν την κορυφή του παγόβουνου μιάς κατάστασης, η οποία εξελίσσεται σε σκάνδαλο:

-"η ΟΛΠ ΑΕ ως φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης της λιμενικής εγκατάστασης "Επιβατηγός Λιμένα Πειραιά" δεν μερίμνησε για την επαρκή εφαρμογή του εγκεκριμένου ΣΑΛΕ αυτής, στο κεντρικό λιμένα, στην περιοχή Ε2 και Ε3, όπου καταπλέουν υπόχρεα πλοία κατηγορίας Α, δεν υφίσταται κατάλληλη περίφραξη και δεν πραγματοποιείται έλεγχος πρόσβασης. Επιπλέον, οι κάμερες ασφαλείας και ο αριθμός του προσωπικού ασφαλείας υπολείπονταν του ορισμένου στο ΣΑΛΕ αριθμού."

Από το ανωτέρω συμπέρασμα του διενεργήσαντος τον έλεγχο απουσιάζει κάτι ουσιώδες: η διάρκεια, το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, κατά το οποίο η ΟΛΠ ΑΕ ως φορέας διαχείρισης του λιμένα Πειραιά δεν μερίμνησε για την επαρκή εφαρμογή του εγκεκριμένου ΣΑΛΕ αυτής. Είναι βέβαιο ότι το ΣΑΛΕ δεν τηρείτο κατά το χρόνο διεξαγωγής του ελέγχου (δηλ. στις 11-12-2019), όμως ποιό είναι το ακριβές χρονικό διάστημα, κατά το οποίο η ΟΛΠ ΑΕ δεν εφαρμόζει τον υποχρεωτικό ISPS Code;

Από εδώ και μετά αρχίζουν να ομολογούνται εγγράφως απίστευτες παραβάσεις νομοθεσίας, για τις οποίες κάποιοι έχουν κλείσει τα μάτια.

Η ΟΛΠ ΑΕ δίνει εικόνα επιτήρησης από τις κάμερες του συστήματος ISPS στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, το οποίο, επομένως, γνωρίζει πολύ καλά σε ποιά σημεία ο ISPS Code εφαρμόζεται σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΣΑΛΕ και σε ποιά ΔΕΝ εφαρμόζεται.

Πέραν αυτού, η ΟΛΠ ΑΕ έχει ήδη συνομολογήσει εγγράφως ότι οι διατάξεις του ISPS Code δεν εφαρμόζονται καθόλου, αν και θα έπρεπε, στη Ζώνη Β', ήτοι σε περιοχή, όπου εξυπηρετούνται πλοία κατηγορίας Α', που εκτελούν δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς - Κρήτη.

Και το θράσος της ΟΛΠ ΑΕ δε σταματά εδώ, αλλά συνεχίζει παραπέρα.

Ο τρόπος με τον οποίο η ΟΛΠ ΑΕ υποχρεούται να εφαρμόσει τον ISPS Code εντός λιμένα Πειραιά έχει εξειδικευθεί στο ΣΑΛΕ, το οποίο εκπόνησε η ΟΛΠ ΑΕ και εγκρίθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ως αρμόδια εποπτική αρχή του Ελληνικού Δημοσίου. Επομένως, η τήρηση του ΣΑΛΕ δεν εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια της ΟΛΠ ΑΕ, αλλά είναι υποχρεωτική, ενώ η παράβασή της επισύρει διοικητικές και ενδεχομένως και ποινικές κυρώσεις.

Το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, αλλά και ο Κλάδος Επιθεώρησης Πλοίων (σημ: με αυτά τα καλόπαιδα δεν έχει έρθει ακόμα η ώρα να ασχοληθούμε, αλλά υπάρχουν χιλιάδες ράμματα για την τριχωτή γούνα τους. Παιδιά, εκείνη τη ντουλάπα με τις αμαρτίες μην την πετάξετε, την ψάχνει ο Εισαγγελέας) έχει την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να διασφαλίζει ότι η ΟΛΠ ΑΕ τηρεί το ΣΑΛΕ, όπως ακριβώς είναι εγκεκριμένο από το Ελληνικό Δημόσιο. Κάθε φορά, που το εγκεκριμένο ΣΑΛΕ ΔΕΝ εφαρμόζεται από την ΟΛΠ ΑΕ η τελευταία υπόκειται στις προβλεπόμενες διοικητικές και ενδεχομένως και ποινικές κυρώσεις.

Μετά απο την ανωτέρω παράθεση του αυτονόητου, πώς νομίζετε ότι προσπαθεί να δικαιολογήσει την μη εφαρμογή του εγκεκριμένου από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ΣΑΛΕ ένας Κινέζος, που διαμένει σε πολυτελή οικία σε πανάκριβο προάστιο της Αθήνας (σημ: είχες και στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας τέτοια χλιδή σύντροφε;);

Ισχυρίστηκε ότι η μη εφαρμογή από την ΟΛΠ ΑΕ του υποχρεωτικού ISPS Code στην προαναφερόμενη ζώνη του επιβατηγού λιμένα οφείλεται στην .... δυσκολία υλοποίησης των υποδομών, τις οποίες η ίδια η ΟΛΠ ΑΕ συμπεριέλαβε στο ΣΑΛΕ, που υπέβαλε προς έγκριση, και οι οποίες τελικά εγκρίθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο δια του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Και δεν είναι μόνο αυτό:

Η ΟΛΠ ΑΕ δια του ίδιου Κινέζου ισχυρίζεται ότι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δηλ. του δημόσιου φορέα που ενέκρινε το ΣΑΛΕ της ΟΛΠ ΑΕ, διαφωνούν με το ΣΑΛΕ, που ενέκριναν, διότι, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του Κινέζου οι υπηρεσίες αυτές - που όμως έχουν εγκρίνει το ΣΑΛΕ της ΟΛΠ ΑΕ -έχουν συμφωνήσει μαζί του ότι εάν τελικά εφαρμοστεί, όπως το ενέκριναν, δήθεν θα δημιουργήσει ανυπέρβλητα προβλήματα στη λειτουργία του λιμανιού.

Αλήθεια, ποιά ήταν αυτά τα προβλήματα; Μήπως ότι το εγκεκριμένο ΣΑΛΕ δεν εξυπηρετεί προμηθευτές με προνομιακή σχέση με στελέχη της ΟΛΠ ΑΕ;

Ένα μόνο ερώτημα απομένει:

Πόσες μέρες θα περάσουν πριν η Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά ξεκινήσει αυτεπαγγέλτως προκαταρκτική εξέταση για όλους αυτούς τους απίθανους τύπους:

-τους υπηρεσιακούς παράγοντες, που ενέκριναν κάτι δήθεν.... ανεφάρμοστο, με αποτέλεσμα αυτό να μην μπορεί να εφαρμοστεί

-τους υπηρεσιακούς παράγοντες που εδώ και χρόνια βλέπουν το ΣΑΛΕ να μην εφαρμόζεται και σφυρίζουν αδιάφορα

-τα στελέχη του ΟΛΠ ΑΕ, που δεν εφαρμόζουν αυτό που ενέκρινε το Ελληνικό Δημόσιο, απλά και μόνο επειδή το θεωρούν ... δύσκολο.

Μετά από τα παραπάνω, προτρέπουμε όσους αναγνώστες δυσκολεύονται να πληρώσουν φόρους επειδή οι φορολογικοί συντελεστές είναι στην περίπτωσή τους .... δύσκολοι και εάν εφαρμοστούν θα δημιουργήσουν σοβαρά προβλήματα .... λειτουργίας, να προσφύγουν στον κ. Αρχηγό ΛΣ - ΕΛΑΚΤ και να ζητήσουν μια βεβαίωση με ... συντελεστή δυσκολίας για να απαλλαγούν από όσα η φορολογική νομοθεσία επιτάσσει.

2. Αν νομίζετε ότι τελειώσαμε, το σκάνδαλο μόλις άρχισε.

Στις 6-12-2019 διενεργήθηκε έλεγχος για την εφαρμογή του ΣΑΛΕ στο Νέο Προβλήτα Ι ΣΕΜΠΟ και διαπίστωσε τα εξής:

"η ΟΛΠ ΑΕ ως φορέας εκμετάλλευσης της εν λόγω λιμενικής εγκατάστασης δεν μερίμνησε για την επαρκή εφαρμογή του εγκεκριμένου ΣΑΛΕ αυτής, καθώς οι κάμερες ασφαλείας υπολείπονταν σε αριθμό από τον αντίστοιχο καθορισμένο στο εγκεκριμένο ΣΑΛΕ, με αποτέλεσμα να μην επιτηρούνται επαρκώς η περίφραξη και οι χώροι της λιμενικής εγκατάστασης"

Τι νομίζετε ότι ισχυρίζεται αυτή τη φορά ο ίδιος Κινέζος;

Επειδή οι Κινέζοι είναι επενδυτές και πρόκειται να επενδύσουν στο μέλλον, δεν εφαρμόζουν το εγκεκριμένο από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ΣΑΛΕ τώρα, όπως υποχρεούνται, αλλά θα το εφαρμόσουν όποτε εκείνοι αποφασίσουν να τελειώσουν τις ηλεκτρολογικές εργασίες των επενδύσεων, που πρόκειται να κάνουν...

Απαλλαγή από την εφαρμογή της νομοθεσίας λόγω ... επενδυτικής πρόθεσης δηλαδή....

Εν τω μεταξύ και μέχρι να τους .... έρθει των Κινέζων, η περίφραξη και οι χώροι του Προβλήτα Ι θα μείνουν χωρίς επιτήρηση;

Η έλλειψη επιτήρησης σε τί είδους εγκληματικότητα οδηγεί; Λαθρεμπόριο; Trafficking; Κλοπές; Και η καταπολέμηση αυτής της εγκληματικότητας θα περιμένει τον επενδυτικό οίστρο των Κινέζων;

Αναρωτιέμαι εάν ο ίδιος Κινέζος ισχυριζόταν τα ίδια σε ομοεθνείς του λιμενικούς, τί αντιμετώπιση θα είχε;

Αναρωτιέμαι επίσης και πάλι πόσες μέρες χρειάζεται η Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά για να ενεργήσει αυτεπαγγέλτως;

3. Και κλείνουμε με το καλύτερο:

Στις 5-12-2019 διενεργήθηκε έλεγχος για την εφαρμογή του ΣΑΛΕ από την ΟΛΠ ΑΕ στη λιμενική εγκατάσταση Διακίνησης Αυτοκινήτων Γ1 και στον Επισκευαστικό Μώλο Δραπετσώνας και διαπίστωσε ότι οι κάμερες ασφαλείας ήταν λιγότερες από τις αναφερόμενες στο εγκεκριμένο ΣΑΛΕ με αποτέλεσμα να μην επιτηρούνται επαρκώς η περίφραξη και οι χώροι της λιμενικής εγκατάστασης.

Τί νομίζετε ότι απάντησε αυτή τη φορά ο ίδιος Κινέζος ... επενδυτής;

Μιμήθηκε τον φοβερό Βύρωνα Πολύδωρα και τη δήλωσή του για το στρατηγό άνεμο (βλ. https://www.in.gr/2007/08/27/greece/o-stratigos-anemos-dysxerainei-to-ergo-tis-katasbesis-leei-o-b-polydwras/) και ισχυρίστηκε ότι οι κάμερες ασφαλείας εμφανίζουν συχνά βλάβες λόγω των ... ανέμων που πλήττουν συχνά τον προβλήτα.

Αυτό είναι πραγματικά ένα προηγμένο σύστημα ασφαλείας....

Αρκεί να περιμένεις πότε θα φυσήξει για να βρεθεί εκτός λειτουργίας και να το ... παραβιάσεις.

Δε θέλω να γίνω κακός, αλλά εύλογα αναρωτιέμαι εάν το σύστημα ασφαλείας είναι ... κινέζικο ή οι ελεγκτικοί μηχανισμοί παριστάνουν εδώ και χρόνια τον ...Κινέζο.

Όπως και να ΄χει, το Παρατηρητήριο θα ενημερώσει άμεσα την EMSA και τις εισαγγελικές αρχές για τα ευτράπελα, που αφορούν στο σύστημα ασφαλείας του λιμένα Πειραιά.

Μέχρι τότε αφιερώνουμε στα εξειδικευμένα στον ISPS Code μεγαλοστέλεχη της ΟΛΠ ΑΕ την επιτυχία του Γιάννη Πλούταρχου "φυσάει πολύ απ' το σπασμένο μου το τζάμι":

https://www.youtube.com/watch?v=fUAkxL4GLRs

ΥΓ: Μήπως κάποιος μπορεί να μας ενημερώσει πόσοι έλεγχοι για την εφαρμογή του ISPS Code έγιναν την περίδο 2015 - 2018 και τί ύψους πρόστιμα καταλογίστηκαν;