

Θ. Δρίτσας: Καταφέραμε να υποχωρήσουν οι δανειστές για τη Δημόσια Αρχή Λιμένα

2016/05/27 09:41 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ίδρυση της Δημόσιας Αρχής Λιμένα και των περιφερειακών της γραφείων στο Πειραιά και μετέπειτα, στη Θεσσαλονίκη αποτελεί επιστέγασμα των προσπαθειών του υπουργείου Ναυτιλίας, παρά τις αντιδράσεις των δανειστών, οι οποίοι τελικά «έκαναν πίσω», ανέφερε ο υπουργός Ναυτιλίας Θεόδωρος Δρίτσας, στη Βουλή.

«Καταφέραμε, με επιχείρημα ότι αποτελεί ευρωπαϊκό κεκτημένο και πρακτική κυρίαρχη σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης, να υποχωρήσουν οι δανειστές, να δεχθούν να άρουν την απαγόρευση ίδρυσης άλλης αρχής, **να μπει μια φράση «και άλλες αρχές»** και πάνω σε αυτή, χτίσαμε τη συστηματική πολιτική του υπουργείου Ναυτιλίας για να ιδρυθεί η Δημόσια Αρχή Λιμένα, αλλά και για να γίνει δεσμευτικών κανόνων η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένα, η ΡΑΛ και όχι ένα «φύλο συκής» που δήθεν ελέγχει τον ανταγωνισμό», υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, ο υπουργός Ναυτιλίας.

image not found or type unknown



Ο Θ. Δρίτσας υποστήριξε ότι, τόσο η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, όσο και η Δημόσια Αρχή Λιμένα αποκτούν ουσιαστικές αρμοδιότητες. Η **μεν ΡΑΛ αναδεικνύεται σε ανεξάρτητη αρχή εποπτείας των εμπορικών μεθόδων και πρακτικών των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών**, με αναβάθμιση του εποπτικού της ρόλου, ώστε να δύναται να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα για τη διασφάλιση της ακώλυτης παροχής λιμενικών υπηρεσιών στους χρήστες, της ακώλυτης πρόσβασης σε λιμενικές υπηρεσίες και της εύρυθμης λειτουργίας της συναφούς αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με το κοινοτικό και εθνικό δίκαιο και σε συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Η δε ΔΑΛ αποτελεί δημόσιο φορέα με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, στον οποίο ανατίθεται η άσκηση των διοικητικής φύσης εξουσιών/αρμοδιοτήτων, οι οποίες αφαιρούνται από τους Οργανισμούς Λιμένα, που ιδιωτικοποιούνται.

Η τοποθέτηση του Θ. Δρίτσα

Σε αυτό το νομοσχέδιο ρυθμίζονται τα ζητήματα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και

της Δημόσιας Αρχής Λιμένων. Όσον αφορά το νομοσχέδιο, έχουμε την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων και την Δημόσια Αρχή Λιμένων. Δεν υπάρχει λιμάνι της Ευρώπης που να γνωρίζει τον θεσμό της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. Αντίθετα, όλα τα λιμάνια της Ευρώπης γνωρίζουν το θεσμό της Δημόσιας Αρχής Λιμένων.

Όμως, το ανακάλυψε ο Δρίτσας «ο κρατιστής» αυτό, για να φτιάξει έναν οργανισμό να βολέψει τους «συριζαίους» ένα «συριζομάγαζο». Τα ακούσαμε αυτά με διάφορους τρόπους, αν και βέβαια, αυτές οι δύο διατάξεις δεν αποτελούν το κέντρο αυτού του νομοσχεδίου.

Αντίθετα, αποτελούσαν ξεχωριστό νομοσχέδιο που η ανάγκη των πραγμάτων οδήγησε να ενταχθούν αυτές οι ρυθμίσεις σε αυτό. Αν ερχόταν στη Βουλή ως ξεχωριστό, θα είχαμε τη δυνατότητα να συζητήσουμε αναλυτικά αυτά τα πράγματα.

Το 2013 και κατ' απαίτηση των δανειστών θεσμοθετήθηκε η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, η ΡΑΛ, με προοπτική να εξελιχθεί σε ανεξάρτητη αρχή. Ούτε καν το Προεδρικό Διάταγμα για τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας της ΡΑΛ ενάμιση χρόνο μετά την ίδρυσή της, η προηγούμενη κυβέρνηση δεν το είχε δημοσιεύσει.

Image not found or type unknown



Εμείς, που διαφωνούσαμε με αυτόν τον θεσμό και τελικά τον κάνουμε- όσο γίνεται πιο ουσιώδη, πιο ουσιαστικό- και του δίνουμε αρμοδιότητες και δεσμεύσεις, να κάνει σωστά τη δουλειά του στο πεδίο του ανταγωνισμού, αναθεωρήσαμε το Προεδρικό Διάταγμα, ξαναπέρασε από το Συμβούλιο της Επικρατείας, έχει δημοσιευθεί και οργανώσαμε την συζήτηση και την νέα διαπραγμάτευση, **ώστε η ΡΑΛ να γίνει πραγματικά, για τα λιμάνια που ιδιωτικοποιούνται, μια Αρχή ικανή να ελέγξει τα ζητήματα ανταγωνισμού, παρόλο ότι δεν συναντιέται σε άλλα λιμάνια της Ευρώπης.**

Η ΔΑΛ, η Δημόσια Αρχή Λιμένα, τι έρχεται να κάνει; Όπως ξέρετε, οι Οργανισμοί Λιμένα του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, αλλά και όλοι οι άλλοι Οργανισμοί, είναι ανώνυμες εταιρίες- δηλαδή εμπορικές επιχειρήσεις- οι δύο μάλιστα αυτές- Πειραιά και Θεσσαλονίκης- είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο.

Την ίδια στιγμή που ήταν εμπορικές επιχειρήσεις, με πλειοψηφία μέσω ΤΑΙΠΕΔ - τα τελευταία χρόνια -του Δημοσίου στις μετοχές τους, την ίδια στιγμή είχαν με έναν τρόπο ερμαφρόδιτο, που δεν συναντιέται επίσης σε κανένα άλλο λιμάνι της Ευρώπης, δισυπόστατο χαρακτήρα.

Ήταν και εμπορικές επιχειρήσεις και Αρχές δημοσίου συμφέροντος και τήρησης, ελέγχου, εφαρμογής δημοσίων κανόνων και εποπτείας σε μια σειρά αρμοδιότητες

των λιμένων, στο πεδίο των διατάξεων δημόσιας τάξης- με ό,τι σημαίνει αυτό – πολλές αρμοδιότητες δημοσίου συμφέροντος και κανονιστικού χαρακτήρα δημοσίου. Δεν τις άσκησαν τις περισσότερες φορές, γιατί ήταν αυτό το «διφυές».

Όταν κινήθηκε η διαδικασία της ιδιωτικοποίησης, ήταν αυτονόητο ότι αυτές οι αρμοδιότητες δεν μπορούσαν να είναι στον ιδιωτικοποιημένο Οργανισμό Λιμένα Πειραιά και θα δούμε στη συνέχεια- όταν ολοκληρωθεί η διαδικασία της Θεσσαλονίκης.

Η σύμβαση παραχώρησης, που το ΤΑΙΠΕΔ συνέταξε, διότι εμείς δεσμευθήκαμε για την πώληση, για την διαγωνιστική διαδικασία στο λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τον Αύγουστο του 2015.

Μέχρι τότε, δεν είχαμε δεσμευθεί και δεν είχαμε στο πρόγραμμά μας τις ιδιωτικοποιήσεις. Ήταν ένα από τα σημεία του γνωστού συμβιβασμού, που κατέληξε η διαπραγμάτευση με τους εταίρους και ήταν αρχινισμένες οι διαδικασίες ιδιωτικοποίησης και διαχωριστικών διαδικασιών.

Το ΤΑΙΠΕΔ, ερήμην μάλιστα της Κυβέρνησης, είχε ετοιμάσει τη σύμβαση παραχώρησης και οριοθετούσε – το ΤΑΙΠΕΔ, όχι ο «Δρίτσας ο κρατιστής», όχι η Κυβέρνηση της Αριστεράς- το ίδιο το ΤΑΙΠΕΔ, επί του προκειμένου πολύ λογικά, οριοθετούσε στη σύμβαση παραχώρησης, όλες αυτές, τις δημοσίου συμφέροντος αρμοδιότητες και με αυτούς τους κανόνες, ότι αυτές οι αρμοδιότητες θα εξαιρεθούν και θα ενταχθούν σε έναν νέο φορέα. Με αυτούς τους κανόνες πήγε και η COSCO στον διαγωνισμό- αναρτημένους, επισήμως γνωστούς, πεδίο διεξαγωγής του διαγωνισμού.

image not found or type unknown



Βεβαίως, ούτε οι δανειστές θέλανε τη Δημόσια Αρχή Λιμένα, ούτε κανείς άλλος δεν την ήθελε και όταν εμείς στο Υπουργείο κάναμε συστηματική δουλειά και στο νομικό επίπεδο και στο πολιτικό και σε όλα τα επίπεδα, για να φτάσουμε σε αυτό το στόχο, πραγματικά είχαμε μεγάλα εμπόδια, τα οποία δεν ήταν μόνο μέσα στο πλαίσιο μιας μη-δημόσιας διαπραγμάτευσης, αλλά ήταν και δημοσίως αποτυπωμένα, σε εφημερίδες του νεοφιλελεύθερου χώρου, σε κανάλια και το ξέρετε όλες και όλοι.

«Ο Δρίτσας που επιχειρεί να επανακρατικοποιήσει μέσω της Δημόσιας Αρχής Λιμένα το Λιμάνι του Πειραιά». Αυτό ήταν το μοντέλο. Και επειδή εμείς πέρυσι το καλοκαίρι, τον Ιούλιο, γι' αυτό διαπραγματευτήκαμε, γιατί το κείμενο των δανειστών έλεγε Ρυθμιστική Αρχή Λιμένα και τίποτε άλλο.

Απαγορεύεται οποιαδήποτε άλλη αρχή ρητά. **Καταφέραμε ακριβώς με επιχείρημα ότι αποτελεί ευρωπαϊκό κεκτημένο και πρακτική κυρίαρχη σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης, να υποχωρήσουν οι δανειστές, να δεχθούν να άρουν την απαγόρευση ίδρυσης άλλης αρχής, να μπει μια φράση «και άλλες αρχές»**

και πάνω σε αυτή χτίσαμε τη συστηματική πολιτική του Υπουργείου Ναυτιλίας για να ιδρυθεί η Δημόσια Αρχή Λιμένα, αλλά και για να γίνει δεσμευτικών κανόνων η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένα, η ΡΑΛ και όχι ένα φύλο συκής που δήθεν ελέγχει τον ανταγωνισμό.

Να έχει όχι μόνο πραγματικές αρμοδιότητες αλλά και δέσμιες αρμοδιότητες και αυτά αποτυπώνονται στα δύο αυτά κείμενα και γι' αυτό σας ζητώ να κάνετε τη δεύτερη ανάγνωση. Γιατί τη ΡΑΛ που δεν θα τη συναντήσετε σε άλλα λιμάνια της Ευρώπης, τουλάχιστον εδώ, αφού μας την επέβαλαν, να της δώσουμε έναν πραγματικό χαρακτήρα και να είναι επιτροπή ανταγωνισμού για τα λιμάνια με σοβαρά καθήκοντα, αρμοδιότητες και δυνατότητες, αλλά και δεσμευτικές αρμοδιότητες, που θα ελέγχεται - και αυτό γίνεται μέσα σε αυτό το κείμενο- για το αν το κάνει ή όχι.

Και η Δημόσια Αρχή Λιμένα να πάρει όλες αυτές τις αρμοδιότητες, που μένουν ορφανές μετά την ιδιωτικοποίηση και να τις ασκήσει. Ένας οργανισμός ο οποίος δεν είναι μια ανεξάρτητη αρχή, αλλά έχει μια ανεξαρτησία ενταγμένος όμως στο Υπουργείο.

Γι' αυτό το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν βεβαιώνει νέα δαπάνη, γιατί δεν βάζουμε νέα δαπάνη, γιατί την εντάσσουμε μέσα στη διαδικασία του ισχύοντος και του υπάρχοντος προϋπολογισμού του Υπουργείου και της κυβέρνησης. Θέλατε να ξοδέψουμε και άλλα χρήματα; Δεν ξοδεύουμε άλλα χρήματα. Το καταφέραμε. Αυτό είναι συριζομάγαζο;

Θα προσπαθήσω αύριο να δώσω όλα τα στοιχεία, αλλά πρέπει σήμερα να σας πω γιατί επειδή ακριβώς κατέρρευσαν όλα τα επιχειρήματα, πώς είναι δυνατόν το νομοσχέδιο του κρατιστή Δρίτσα, που επιδιώκει να επανακρατικοποιήσει το λιμάνι να έρχεται ωςπροαπαιτούμενο από το οποίο εξαρτάται η αξιολόγηση.

Είναι οξύμωρο και όμως επετεύχθη με αυτές τις αντιφατικές πραγματικότητες που ζούμε χάρη στην πείσμονα σταθερή, αλλά και τεκμηριωμένη στάση της κυβέρνησής μας. Και επετεύχθη και αφού κατέρρευσε το οικοδόμημα αυτό που είχε φτιαχτεί απέξω και έρχονταν εδώ ως εσωτερικά επιχειρήματα, αυτές τις τελευταίες ημέρες τι ακούμε;

Ότι είναι ένα μαγαζί για να βουλευτούν κάποιοι συριζαίοι. Που δεν είναι. ΑΣΕΠ προβλέπει. **Διαδικασίες διαφανείς προβλέπει, πέραν κάποιων μεταβατικών ρυθμίσεων αλλά και πάλι με πλήρη διαφάνεια και με απόλυτες εξασφαλίσεις, δεν προσθέτει δαπάνη.**

Και βέβαια αφού καταρρέει και αυτό τι έρχονται να μας πουν; Είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης και του είπα από το έδρανο ότι από έναν πρώην Υπουργό Ναυτιλίας περίμενα κάτι περισσότερο, είπε «είναι μια τρύπα στο νερό».

Τι είναι μια τρύπα στο νερό; Θα καταθέσω αύριο όλο τον πίνακα των αρμοδιοτήτων που υποχρεωτικά θα πάρει αυτός οργανισμός, που τις παίρνει από τη σύμβαση παραχώρησης που βάσει αυτής έγινε η διαγωνιστική διαδικασία και θα δείτε εκεί εάν είναι μια τρύπα στο νερό.

Δεν έχω το χρόνο αλλά έχει μεγάλη σημασία η δεύτερη ανάγνωση γι' αυτό άρχισα έτσι. Γιατί ακριβώς αναμορφώνει με κανόνες δημοσίου συμφέροντος και δημοσίου δικαίου μέσα στις αντιφάσεις το λιμενικό σύστημα της χώρας τουλάχιστον εκείνοι που έχουν τις εξελίξεις της ιδιωτικοποίησης».