



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ αρ. ΥΜΕΕ/02/2017

**Αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του
Λιμανιού Λεμεσού**

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΟΝΤΟΤΗΤΑ:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

5 Απριλίου 2017

Αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού

A. Ιστορικό.

Με βάση τον περί της Ρύθμισης Θεμάτων Αποκρατικοποίησης Νόμο Ν.28(Ι)/2014 και την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου αρ. 76.680 ημερ. 19.3.2014, το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ) προώθησε τη διαδικασία αδειοδότησης μακράς διάρκειας ή παραχώρησης δικαιώματος χρήσης, διαχείρισης ή εκμετάλλευσης του εμπορικού τμήματος του Λιμένος Λεμεσού.

Ενόψει των πιο πάνω, στο ΥΜΕΕ συστάθηκε Καθοδηγητική Επιτροπή (ΚΕ) για το έργο, αποτελούμενη από τους:

- Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων
- Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων
- Συντονιστή του Έργου

Το ΥΜΕΕ όρισε Ομάδα Έργου (ΟΕ) ειδικά για την Αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Λιμένα Λεμεσού, η οποία αποτελείτο από τους πιο κάτω Λειτουργούς του:

- κα Στάλω Αριστείδου – Εκτελεστικό Μηχανικό 1ης Τάξης (Συντονιστή)
- κα Στέλλα Ησαΐα – Επιμετρητή Ποσοτήτων
- κα Χρυστάλλα Σολωμού – Εκτελεστικό Μηχανικό
- κ. Κυριάκο Μαραγκό – Εκτελεστικό Μηχανικό
- κ. Φώτη Μάτση – Εκτελεστικό Μηχανικό

Η Υπηρεσία μας, κατά τη διάρκεια ετοιμασίας της παρούσας έκθεσης ζήτησε από το ΥΜΕΕ τις αποφάσεις για τον διορισμό της ΚΕ και της ΟΕ, καθώς και τους όρους εντολής της ΚΕ.

Παρά το γεγονός ότι τα πιο πάνω αποτελούν κατά την άποψη μας ουσιώδη στοιχεία, απαραίτητα για τον έλεγχο/διερεύνηση του όλου θέματος, εφόσον τα πιο πάνω όργανα (ΚΕ και ΟΕ) έχουν διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στο όλο έργο, εντούτοις, τα μόνα σχετικά στοιχεία που μας απέστειλε το ΥΜΕΕ, ήταν η Έκθεση Προόδου αρ. 2 του Φεβρουαρίου 2015, στην οποία γίνεται αναφορά στην ΚΕ και την ΟΕ και, τους διορισμούς των μελών της ΟΕ.

Ενόψει των πιο πάνω, δεν μπορεί – με βάση τα δεδομένα που υποβλήθηκαν – να αξιολογηθεί κατά πόσον τα πιο πάνω όργανα, συστάθηκαν νομότυπα και λειτουργούσαν στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους και κατά πόσο τηρούσαν τους όρους εντολής τους.

Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, η Καθοδηγητική Επιτροπή δεν δημιουργήθηκε σύμφωνα με οποιαδήποτε νομοθεσία, ενώ συστάθηκε για να λειτουργεί ως Συμβουλευτικό Σώμα για συζήτηση των διαφόρων θεμάτων που αφορούσαν τη διαδικασία εμπορικοποίησης του λιμανιού. Στις συναντήσεις, κρίθηκε σκόπιμο όπως συμμετέχουν ο Υπουργός ΜΕΕ και ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, εφόσον οποιεσδήποτε εισηγήσεις της ΟΕ θα τίθεντο ενώπιόν τους για τελική έγκριση. Συνεπώς, με τον τρόπο αυτό θα μπορούσαν να ληφθούν γρήγορες αποφάσεις σε ένα έργο για το οποίο υπήρχαν στενά χρονοδιαγράμματα.

Τα σχόλια της Υπηρεσίας μας για την πιο πάνω θέση του ΥΜΕΕ σχετικά με την ΚΕ και την ΟΕ, καταγράφονται στην παράγραφο (α) των γενικών επισημάνσεων της παρούσας έκθεσης.

Επίσης, συστάθηκε Επιτροπή για τη διευκόλυνση της διαδικασίας, η οποία αποτελείτο από τους ακόλουθους Λειτουργούς του ΥΜΕΕ και της Αρχής Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ), με όρους εντολής την εξασφάλιση των αναγκαίων πληροφοριών που απαιτούνταν από την ΑΛΚ και τους εμπλεκόμενους φορείς:

- κα Στάλω Αριστείδου – Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ) – Υπεύθυνη έργου (Συντονιστής)
- κα Στέλλα Ησαΐα – ΤΔΕ – Μέλος
- κ Άνθιμο Χριστοδουλίδη – Προϊστάμενο Εσωτερικού Ελέγχου ΑΛΚ – Μέλος

Επιπρόσθετα, συστάθηκε Τεχνική Επιτροπή εντός της ΑΛΚ, η οποία αποτελείτο από τους:

- κα Ανθή Κληρίδου – Αν. Γενική Διευθύντρια ΑΛΚ
- κ Άνθιμο Χριστοδουλίδη – Προϊστάμενο Εσωτερικού Ελέγχου ΑΛΚ
- κα Μαρία Ιωακείμ – Λειτουργό ΑΛΚ

Τέλος, η αξιολόγηση των προσφορών έγινε από Ειδική Επιτροπή Αξιολόγησης, η οποία αποτελείτο από τους:

- κα Χρυστάλλα Σολωμού, Εκτελεστικό Μηχανικό ΤΔΕ – Συντονιστής
- κ. Φώτη Μάτση, Εκτελεστικό Μηχανικό ΤΔΕ – Μέλος
- κ. Κυριάκο Μαραγκό, Εκτελεστικό Μηχανικό ΤΔΕ – Μέλος
- κα Δήμητρα Παπαδοπούλου, Εκτελεστικό Μηχανικό ΤΔΕ – Μέλος
- κα Άννα Μιχαλοπούλου, Λειτουργό Ελέγχου, Τμήμα Ελέγχου – Μέλος
- κα Ειρήνη Νεοφύτου, Αντιπρόσωπο Γενικού Εισαγγελέα – Παρατηρητής
- κ. Παναγιώτη Λαμπρίδη, Αντιπρόσωπο Γενικού Ελεγκτή – Παρατηρητής
- κα Λεύκια Αραούζου, Αντιπρόσωπο Γενικής Λογίστριας – Παρατηρητής

Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, ο ρόλος της πιο πάνω επιτροπής ήταν η αξιολόγηση των υποβολών από τους οικονομικούς φορείς, δηλαδή τόσο των αιτήσεων στο Στάδιο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος (Expression of Interest) όσο και των προτάσεων μετά την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς (Invitation to Tender). Επίσης, αρμοδιότητα της επιτροπής ήταν η ετοιμασία έκθεσης με ανάλυση των υποβληθέντων στοιχείων και, υποβολή εισήγησης προς το Ειδικό Συμβούλιο Προσφορών για λήψη σχετικής απόφασης. Σημειώνεται ότι ο εκπρόσωπος της Υπηρεσίας μας είχε συμμετάσχει μόνο σε 3 συνεδρίες της Ειδικής Επιτροπής Αξιολόγησης.

Πέραν των πιο πάνω, το ΥΜΕΕ προχώρησε στην πρόσληψη των ακόλουθων Συμβούλων:

- Για την προετοιμασία/προεργασία για την Αποκρατικοποίηση, τους Συμβούλους KPMG Ltd, στις 8.8.2014 (Ποσό Συμβολαίου MCW/1/2014: €94.900).
- Για το συντονισμό και την προώθηση του Έργου, τους Οικονομικούς Σύμβουλους N.M. Rothschild and Sons Ltd, στις 11.11.2014 (Ποσό Συμβολαίου MCW/2/2014: €3.500.000). Βάσει της συμφωνίας με τους Διαχειριστές, η ανώτατη αμοιβή απόδοσης των Συμβούλων ήταν €3,5 εκ., ενώ εγκρίθηκε πρόσθετο ποσό από την Κεντρική Επιτροπή Αλλαγών και Απαιτήσεων (ΚΕΑΑ) και, το ποσό του συμβολαίου ανήλθε σε €3.655.000. Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, η καταβολή αμοιβής απόδοσης είναι μια πρακτική που υιοθετείται για όλες τις παρόμοιες συμφωνίες ώστε να υπάρχει κίνητρο για τους Συμβούλους να φέρουν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα, ενώ ορίστηκε μέγιστο όριο, ώστε να μην υπάρχει ανεξέλεγκτη προσπάθεια από τους Συμβούλους.

Με βάση συμπληρωματική πληροφόρηση που ζητήθηκε από την Υπηρεσία μας και δόθηκε από τη Συντονίστρια του Έργου, έχει πληρωθεί μέχρι σήμερα στους εν λόγω Συμβούλους το ποσό των €3.405.000, ενώ έγινε κράτηση €250.000 από την αμοιβή τους, λόγω απαιτήσεων που υπέβαλαν οι Νομικοί Σύμβουλοι Pinsent Masons LLP για επιπλέον εργασίες, λόγω των Συμβούλων N.M. Rothschild and Sons Ltd, ποσό το οποίο θα αποδεσμευτεί ανάλογα με την έκβαση/απόφαση για την πιο πάνω απαίτηση. Η πιο πάνω διευθέτηση εγκρίθηκε από την Κεντρική Επιτροπή Αλλαγών και Απαιτήσεων (ΚΕΑΑ), η οποία υιοθέτησε την εισήγηση της Τμηματικής Επιτροπής Αλλαγών και Απαιτήσεων (ΤΕΑΑ) του ΥΜΕΕ και της Συντονίστριας του Έργου.

Το ΥΜΕΕ πληροφόρησε επίσης την Υπηρεσία μας ότι, στην εν λόγω Σύμβαση περιλαμβάνεται πρόνοια βάσει της οποίας το Κράτος, κατά την αποκλειστική κρίση του, μπορεί να καταβάλει κάποιο επιπρόσθετο ποσό σε περίπτωση εξαιρετικού αποτελέσματος (το οποίο βεβαίως να είναι πολύ πιο μικρό της αμοιβής απόδοσης). Λαμβάνοντας υπόψη ότι το αποτέλεσμα ξεπέρασε τις αρχικές εκτιμήσεις, οι Σύμβουλοι στην προσπάθεια να επωφεληθούν της πιο πάνω πρόνοιας υπέβαλαν απαίτηση για καταβολή ποσού ύψους €3.000.000, ως ποσό επιτυχίας (success fee) με βάση τις πρόνοιες της σύμβασης τους, το οποίο απορρίφθηκε από την ΚΕΑΑ, μετά από εισήγηση της ΤΕΑΑ και της Συντονίστριας του Έργου. Ωστόσο, οι

Σύμβουλοι επαναυπόβαλαν την πιο πάνω απαίτηση, η εξέταση της οποίας εκκρεμεί. Η Υπηρεσία μας θεωρεί ορθή την απόφαση της ΚΕΑΑ για απόρριψη της απαίτησης αυτής των Συμβούλων και παράλληλα επισημαίνει την υποχρέωση του ΥΜΕΕ να αξιολογήσει κατά πόσο μπορούν να τεκμηριωθούν απαιτήσεις της Δημοκρατίας κατά των Συμβούλων για λάθη και παραλείψεις τους. Αρμόδιο όργανο για λήψη τελικής απόφασης επί του θέματος αυτού είναι η ΚΕΑΑ.

- Για την παροχή νομικών υπηρεσιών, τους Pinsent Masons LLP, στις 23.1.2015 (Ποσό Συμβολαίου MCW/3/2014: €567.532). Όπως μας πληροφόρησε η Συντονίστρια του Έργου, έχει πληρωθεί μέχρι σήμερα στους εν λόγω Συμβούλους το ποσό των €562.532, ενώ έγινε κράτηση ποσού ύψους €5.000. Οι εν λόγω Σύμβουλοι υπέβαλαν απαίτηση για ποσό €1.025.000 για επιπρόσθετες εργασίες, το οποίο απορρίφθηκε από την ΚΕΑΑ, μετά από εισήγηση της ΤΕΑΑ και της Συντονίστριας του Έργου. Ωστόσο, και σε αυτή την περίπτωση οι Σύμβουλοι επανήλθαν και υπέβαλαν εκ νέου την πιο πάνω απαίτηση τους, η εξέταση της οποίας εκκρεμεί.

Επιπλέον, για υποβοήθηση της διαδικασίας ανατέθηκαν οι ακόλουθες συμβάσεις:

- Για την προμήθεια συστήματος εικονικής αίθουσας δεδομένων (Virtual Data Room – VDR) για τις ανάγκες της διαδικασίας, στην εταιρεία Sterling Financial Print Limited, στις 24.7.2015 (Ποσό Συμβολαίου MTCW/LP2/2015: €12.450).
- Για την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε σχέση με θέματα κάλυψης ασφαλειών προς το Κράτος, στην εταιρεία JLT Specialty Limited, στις 6.8.2015 (Ποσό Συμβολαίου MTCW/LP3/2015: €26.000).

Όλες οι πιο πάνω αναθέσεις έγιναν μέσω διαγωνισμών, στα πλαίσια του περί Συντονισμού των Διαδικασιών Σύναψης Δημόσιων Συμβάσεων Προμηθειών, Έργων και Υπηρεσιών Νόμου Ν.12(Ι)/2006 που ίσχυε κατά το χρόνο ανάθεσης των συμβάσεων αυτών.

Με βάση τα κύρια πορίσματα της έρευνας αγοράς των Οικονομικών Συμβούλων N.M. Rothschild and Sons Ltd, η οποία έγινε για διερεύνηση του επενδυτικού ενδιαφέροντος και επιλογή της πιο εμπορικής μεθόδου προώθησης του Έργου, τα οποία παρουσιάστηκαν στην ΚΕ, αποφασίστηκε η προώθηση του όλου Έργου με μια διαδικασία που θα περιελάμβανε τρεις επιμέρους Συμφωνίες Παραχώρησης (Concession Agreements - CA) για τα ακόλουθα:

- (1) Τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων,
- (2) Πλοηγικές Υπηρεσίες,
- (3) Τερματικός σταθμός γενικού εμπορίου και τερματικό επιβατών.

Μετά τη λήψη της πιο πάνω απόφασης σχετικά με τον τρόπο προώθησης του Έργου, έγιναν οι ακόλουθες ενέργειες:

- Στις 18.6.2015, έγινε ανακοίνωση του Έργου και Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για Προεπιλογή, με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της

- Κυπριακής Δημοκρατίας, στην Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με Ευρωπαϊκή προκήρυξη (OJEU Notice) και στο διεθνή τύπο.
- Στις 16.7.2015 υποβλήθηκαν οι Αιτήσεις/Εκδήλωση Ενδιαφέροντος και τέλος Ιουλίου 2015 έγινε η προεπιλογή των Ενδιαφερόμενων Φορέων.
 - Στις 14.9.2015 αποστάλθηκαν έγγραφα προσφοράς και προσχέδια των Συμφωνιών (1st Draft Concession Agreement) στους προεπιλεγέντες Ενδιαφερόμενους Φορείς.
 - Διενεργήθηκαν τρεις επιτόπου τεχνικής φύσης επισκέψεις των προεπιλεγέντων Ενδιαφερόμενων Φορέων στο Λιμάνι και δύο κύκλοι διαβουλεύσεων για συζήτηση θεμάτων σχετικά με τους όρους των Συμφωνιών καθώς και για άλλα τεχνικά και οικονομικά θέματα.
 - Το δεύτερο τροποποιημένο προσχέδιο των Συμφωνιών Παραχώρησης (2nd Draft Concession Agreement) δόθηκε στους Ενδιαφερόμενους Φορείς μετά τις διαβουλεύσεις του Οκτωβρίου (μεταξύ 6 και 16 Οκτωβρίου 2015), ενώ μετά το πέρας του δεύτερου κύκλου διαβουλεύσεων (μεταξύ 23 Νοεμβρίου και 2 Δεκεμβρίου 2015) το κείμενο των Συμφωνιών οριστικοποιήθηκε.
 - Στις 22.12.2015, δόθηκε το τελικό κείμενο των τριών Συμφωνιών Παραχώρησης (Concession Agreement) στους προεπιλεγέντες Ενδιαφερόμενους Φορείς, βάσει των οποίων υπέβαλαν τις τελικές τους προτάσεις.
 - Από τον Σεπτέμβριο 2015 μέχρι την εβδομάδα πριν την υποβολή των προσφορών, διεξαγόταν μια διαδικασία ερωταπαντήσεων μέσω του συστήματος VDR, κατά την οποία απαντήθηκαν ερωτήσεις και δοθήκαν οι απαραίτητες πληροφορίες στους προεπιλεγέντες Ενδιαφερόμενους Φορείς.
 - Στις 21.1.2016 υποβλήθηκαν οι προσφορές και, τον Φεβρουάριο 2016 ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση και έγινε η επιλογή των προτιμητέων προσφερόντων.
 - Από τα μέσα Μαρτίου μέχρι μέσα Απριλίου 2016, έγινε διαβούλευση για την συμπλήρωση των ειδικών στοιχείων των Συμφωνιών.
 - Στις 25.4.2016 υπεγράφησαν οι Συμβάσεις Παραχώρησης, με βάση τις οποίες προβλεπόταν μεταβατική περίοδος (Transition Period) 9 μηνών για προετοιμασία των Διαχειριστών να αναλάβουν τη διαχείριση του Λιμανιού. Η περίοδος αυτή ολοκληρώθηκε στις 29.1.2017. Στις 30.1.2017, έγινε η ουσιαστική έναρξη διαχείρισης του Λιμανιού από τους νέους διαχειριστές.

Με βάση τις πιο πάνω ενέργειες/διευθετήσεις, η ΑΛΚ παραμένει ιδιοκτήτης του Λιμανιού, ενώ αναβαθμίστηκε με την ανάληψη ρυθμιστικού και εποπτικού ρόλου και, επίσης χειρίζεται τους υπόλοιπους χώρους που δεν έχουν περιληφθεί στις προαναφερόμενες Συμφωνίες Παραχώρησης.

Επισημαίνεται ότι – αρχικά – εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από συνολικά 33 φορείς (Lot 1: 18, Lot 2: 15, Lot 3: 19 – ως αυτοί καταγράφονται στο «Deliverable K: Evaluation Report (Prequalification stage)» που ετοιμάστηκε από τους Συμβούλους), ενώ διευκρινίζεται ότι κάθε φορέας δύνατο να εκδηλώσει ενδιαφέρον για ένα ή περισσότερα τμήματα. Εν τέλει,

αξιολογήθηκαν 12 οικονομικές προσφορές (Lot 1: 6, Lot 2: 2, Lot 3: 4) από 8 οικονομικούς φορείς.

Θεωρούμε την πιο πάνω συμμετοχή ως πολύ ικανοποιητική και ως στοιχείο που δεικνύει ότι αναπτύχθηκε υγιής και ικανοποιητικός ανταγωνισμός. Με βάση τα αποτελέσματα του διαγωνισμού για τις Συμφωνίες Παραχώρησης, οι εταιρείες που διαχειρίζονται το Λιμάνι είναι οι ακόλουθες:

1. Για τον Τερματικό Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (Lot 1):

EUROGATE Container Terminal Limassol Limited, με μετόχους:

- EUROGATE International GmbH, 60% και,
- ZIRANDO INVESTMENTS LIMITED 40% (με μετόχους τις Interorient Navigation Company Ltd 50% και East Med Holdings S.A.50%).

2. Για τις Θαλάσσιες Υπηρεσίες (Lot 2):

P&O Maritime Cyprus Limited με μετόχους:

- P&O Maritime FZE 75% (με μοναδικό μέτοχο την DP World FZE 100%, της οποίας μοναδικός μέτοχος είναι η DP World Limited 100%), και
- GAP Vassilopoulos Marine Port Services Ltd 25% (με μοναδικό μέτοχο την GAP Vassilopoulos Public Ltd).

3. Για τον Τερματικό Σταθμό Γενικού Εμπορίου (Lot 3):

DP World Limassol Limited με μετόχους:

- DP World FZE 75% (με μοναδικό μέτοχο την DP World Limited), και
- GAP Vassilopoulos Multipurpose Port Services Ltd 25% (με μοναδικό μέτοχο την GAP Vassilopoulos Public Ltd).

Περαιτέρω, με βάση τις Συμφωνίες Παραχώρησης που υπογράφηκαν, οι τρεις Διαχειριστές θα πληρώνουν τα ακόλουθα ποσά:

EUROGATE Container Terminal Limassol Limited (Lot 1), διάρκεια 25 χρόνια

Upfront Payment (Προκαταβολική Πληρωμή)	€7.500.000
Fixed Concession Fee (Σταθερό Μίσθωμα)	€7.000.000 indexed
Variable Concession Fee (Μεταβλητό Μίσθωμα)	62,71% on Gross Revenues

P&O Maritime Cyprus Limited (Lot 2), διάρκεια 15 χρόνια

Upfront Payment (Προκαταβολική Πληρωμή)	€500.000
Fixed Concession Fee (Σταθερό Μίσθωμα)	€150.000 indexed
Variable Concession Fee (Μεταβλητό Μίσθωμα)	10,1% on Gross Revenues

DP World Limassol Limited (Lot 3), διάρκεια 25 χρόνια

Upfront Payment (Προκαταβολική Πληρωμή)	€2.000.000
---	------------

Fixed Concession Fee (Σταθερό Μίσθωμα)	€2.000.000 indexed
Variable Concession Fee (Μεταβλητό Μίσθωμα)	52,1% on Gross Revenues

Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, το μίσθωμα το οποίο επιτεύχθηκε κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητικό και σε αυτό συνέβαλε ο υψηλός ανταγωνισμός που αναπτύχθηκε, ενώ η διαδικασία σχολιάστηκε πολύ θετικά από όλους οι οποίοι συμμετείχαν, τόσο για τη διαφάνεια, την αποτελεσματικότητα και το χρόνο ολοκλήρωσης της. Ο χρόνος ολοκλήρωσης της διαδικασίας –από την ημερομηνία προκήρυξης μέχρι και την ημερομηνία υπογραφής– ήταν λιγότερο από ένα χρόνο, γεγονός που συνέτεινε στο αυξημένο ενδιαφέρον. Επίσης, το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι δεν έχει υποβληθεί κανένα παράπονο από τους συμμετέχοντες, γεγονός το οποίο καταδεικνύει ότι δεν αμφισβητείται ο τρόπος διεξαγωγής της όλης διαδικασίας.

Τέλος, το ΥΜΕΕ θεωρεί ότι με την αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού, θα αυξηθεί η αποδοτικότητα του λιμανιού για το κράτος και την οικονομία και, θα επιλύσει τα προβλήματα που παρουσιάζονταν λόγω της μη επαρκούς επένδυσης σε νέο εξοπλισμό και, των διαφορών μεταξύ των αχθοφόρων.

Η Υπηρεσία μας επιβεβαιώνει ότι και οι τρεις πιο πάνω Διαχειριστές είναι κολοσσοί στον τομέα των συμφωνιών οι οποίες τους έχουν παραχωρηθεί, στοιχείο που καταγράφεται στα θετικά της όλης διαδικασίας που ακολουθήθηκε.

Μετά την έναρξη εφαρμογής των πιο πάνω Συμφωνιών Παραχώρησης και, ενόψει σοβαρών προβλημάτων τα οποία παρουσιάστηκαν στις εργασίες του Λιμανιού Λεμεσού, το θέμα εξετάστηκε στις 20.2.2017 σε κοινή συνεδρία των Κοινοβουλευτικών Επιτροπών Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (στο εξής «Επιτροπή Επικοινωνιών») και Παρακολούθησης Σχεδίων Αναπτύξεως και Ελέγχου Δημοσίων Δαπανών (στο εξής «Επιτροπή Ελέγχου»), κατά την οποία ζητήθηκε όπως διεξαχθεί σχετική έρευνα από την Υπηρεσία μας και, υποβληθεί σχετική έκθεση.

Ενόψει των πιο πάνω, στις 21.2.2017 αποστείλαμε επιστολή στον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ (**Συνημμένο 1**), με την οποία ζητήσαμε όπως μας υποβάλει μέχρι τις 28.2.2017 στοιχεία και σχόλια επί των ερωτημάτων που είχαν τεθεί με την πιο πάνω επιστολή μας, ώστε να μελετηθούν και να ετοιμαστεί το προσχέδιο της έκθεσης μας, το οποίο – όπως τον ενημερώσαμε – θα το αποστέλλαμε για τα σχόλια/απόψεις του. Ακολούθως θα οριστικοποιείτο και θα υποβάλλετο στις αρμόδιες Κοινοβουλευτικές Επιτροπές της Βουλής των Αντιπροσώπων. Προσχέδιο της παρούσας έκθεσης στάλθηκε στο ΥΜΕΕ στις 22 Μαρτίου 2017 και σχετικά σχόλια λήφθηκαν στις 3.4.2017.

B. Διαπιστώσεις Ελεγκτικής Υπηρεσίας από τη διερεύνηση του θέματος.

Πιο κάτω παρατίθενται τα σχόλια/παρατηρήσεις μας με τη σειρά/αρίθμηση με την οποία παρουσιάζονται τα θέματα στην πιο πάνω επιστολή μας και, με την οποία απαντήθηκαν/σχολιάστηκαν από τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, με την επιστολή του με αρ. Φακέλου ΥΜΕΕ: 10.1.37 και ημερ. 6.3.2017 (Συνημμένο 2).

(α) Σχόλια και απαντήσεις επί των ερωτημάτων που έχουν τεθεί από τη Συμμαχία Πολιτών και τον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Ελέγχου κ. Ζ. Κουλία, όπως αυτά επισυνάπτονται στην παρούσα.**(i) Σχόλια και απαντήσεις επί των ερωτημάτων που έχουν τεθεί από τη Συμμαχία Πολιτών.**

1. Σύμφωνα με τις πιο πάνω επιστολές που υποβλήθηκαν στην Υπηρεσία μας, στις Συμβάσεις Παραχώρησης περιλήφθηκαν προβληματικές πρόνοιες, μέσω των οποίων εισάγονται απαγορευτικά τέλη, μέχρι και 10 φορές ψηλότερα από τα προηγούμενα, με αποτέλεσμα να καθίσταται ασύμφορη η προσέγγιση πλοίων που έρχονται με σκοπό να εξυπηρετηθούν στο εν λόγω αγκυροβόλιο.

Σε σχέση με το πιο πάνω θέμα παρατηρούμε τα ακόλουθα:

- Σύμφωνα με τις πρόνοιες της Σύμβασης Παραχώρησης για τις Θαλάσσιες Υπηρεσίες (Lot 2), δεν υπάρχει χρέωση αγκυροβολίου για πλοία που αναμένουν να εισέλθουν στο λιμάνι για να εξυπηρετηθούν (Schedule 7, Tariffs, Part 1, Regulated Tariffs, paragraph 3.5 - Anchorage charges: *“Where vessels anchor within the Port limits for purposes other than cargo handling or port entry they shall be charged anchorage dues calculated based on the table below.”*).

Σημειώνεται ότι κατά τη διερεύνηση της σχετικής με το θέμα αλληλογραφίας που μας αποστάληκε από το ΥΜΕΕ, διαπιστώθηκε ότι σύμφωνα με ηλεκτρονικό μήνυμα του Αν. Διευθυντή του Λιμανιού Παναγιώτη Αγαθοκλέους προς τον Διαχειριστή της Σύμβασης Παραχώρησης για τις Θαλάσσιες Υπηρεσίες, είχαν σε μια περίπτωση τιμολογηθεί υπηρεσίες αγκυροβολίου σε συγκεκριμένη περίπτωση πλοίου που ανέμενε για να εξυπηρετηθεί, κατά παράβαση των πιο πάνω προνοιών της Σύμβασης.

Κατόπιν των σχετικών παραστάσεων που έγιναν, η εν λόγω χρέωση αποσύρθηκε.

- Για την παροχή των πιο κάτω υπηρεσιών, τέθηκαν μέγιστα τέλη, ανάλογα με το μέγιστο μήκος (LOA – length over all) πλοίου:
 - Αλλαγή πληρώματος
 - Παροχή καυσίμων
 - Παραμονή πλοίων με μεγαλύτερη διάρκεια

Σύμφωνα με την πιο πάνω απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, για τις πιο πάνω υπηρεσίες τέθηκε μέγιστο ύψος τελών, αρκετά υψηλότερο από αυτό που ίσχυε προηγουμένως, αφού αυτό θεωρήθηκε πολύ χαμηλό. Με τον τρόπο αυτό θα

αποφεύγετο η παραμονή πλοίων στο Αγκυροβόλιο για μεγάλο χρονικό διάστημα και, ως εκ τούτου, θα μειωνόταν σημαντικά ο κίνδυνος περιβαλλοντολογικών ρυπάνσεων κ.λπ. Για το μέγιστο ύψος των χρεώσεων είχε ενημερωθεί το ΚΕΒΕ και έγινε παρουσίαση στα μέλη του. Το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε επίσης ότι οι χρεώσεις δεν διαφέρουν από τις προηγούμενες για παραμονή πλοίων μέχρι 24 ώρες, που είναι συνήθως το διάστημα που απαιτείται για τις περισσότερες από τις εν λόγω Υπηρεσίες με βάση σχετικές αναφορές, ωστόσο για παραμονές μεγαλύτερης διάρκειας (πέραν των 24 ωρών), οι χρεώσεις όντως αυξάνονται σημαντικά. Στη συνέχεια παρατίθενται συγκριτικά στοιχεία για το ύψους της αύξησης, για μικρής διάρκειας παραμονή και μεσαίου μεγέθους πλοία, όπως αυτά υποβλήθηκαν από το ΥΜΕΕ.

Όνομα πλοίου	NRT	LOA (m)	Duration of STAY	GPC (€)	Garbages (€)	Certif. (€)	Total (€)	New Tarrif (€)
LADY RASHA	1.102	79,9	< 12Hrs	135,4	14,8	2	152,2	66,5
GREMIO	2.090	119,3	< 12 Hrs	148,3	14,8	2	165,1	159,6
PENTATHLO	51.283	274	< 12 Hrs	148,3	14,8	2	165,1	548
GAS DYNAMIC	1.995	117	4 Days	148,3	59,4	2	209,7	1.248

Όπως προκύπτει από τα πιο πάνω στοιχεία που έθεσε στη διάθεση μας το ΥΜΕΕ, η αναφορά ότι για παραμονές μικρής διάρκειας οι χρεώσεις δεν διαφέρουν από τις προηγούμενες δεν ανταποκρίνεται σε όλες τις περιπτώσεις, λαμβάνοντας υπόψη ότι ανάλογα με το ολικό μήκος (LOA) του πλοίου, αυξάνονται κατά πολύ. Σχετικοί είναι οι πιο πάνω υπολογισμοί για το πλοίο «PENTATHLO», για το οποίο η χρέωση έχει τριπλασιαστεί (από €165,1 που ήταν προηγουμένως σε €548). Επίσης, για το πλοίο «GAS DYNAMIC» που παρέμεινε 4 ημέρες, η χρέωση έχει εξαπλασιαστεί (από €209,7 που ήταν προηγουμένως σε €1.248).

- Το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε αρχικά ότι και η ίδια η ΑΛΚ έχει καθορίσει νέες χρεώσεις (Δικαιώματα Αγκυροβολίου) των λιμενικών περιοχών Λεμεσού (εκτός από τις Περιοχές Παραχώρησης), Μονής και Ζυγίου, οι οποίες όπως επισημαίνεται είναι υψηλότερες από τις προηγούμενες, χωρίς ωστόσο να παραθέσει συγκριτικά στοιχεία σχετικά με τις προηγούμενες και τις υφιστάμενες/νέες χρεώσεις της ΑΛΚ.

Το ΥΜΕΕ, κατά τον σχολιασμό της παρούσας έκθεσης μας, μας πληροφόρησε ότι οι χρεώσεις για τα αγκυροβόλια κάτω από τον έλεγχο της ΑΛΚ είναι μικρότερες από τις προηγούμενες, αφού για τις πρώτες 5 ημέρες δεν υπάρχουν οποιεσδήποτε χρεώσεις. Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, το γεγονός αυτό θα προκαλέσει ακόμη περισσότερη πίεση στις τιμές της Λεμεσού, κάτι που ήδη άρχισε να παρατηρείται. Παρατηρούμε ότι η πιο πάνω θέση του ΥΜΕΕ είναι σε αντίφαση με την αντίστοιχη θέση που είχε εκφραστεί στην επιστολή του ημερ. 6.3.2017, ενώ δεν μας έχει και πάλιν υποβάλει συγκριτικά στοιχεία σχετικά με τις προηγούμενες και τις υφιστάμενες/νέες χρεώσεις της ΑΛΚ.

- Από τη διερεύνηση του θέματος διαπιστώθηκε ότι οι υφιστάμενες χρεώσεις εφαρμόζονται από τις 29.1.2017 και είναι αναρτημένες στην ιστοσελίδα της ΑΛΚ, από όπου και εξασφαλίστηκαν. Από τη μελέτη των πιο πάνω χρεώσεων/δικαιωμάτων προκύπτει ότι τα νέα Δικαιώματα Αγκυροβολίου της ΑΛΚ καταβάλλονται μετά την πέμπτη ημέρα και είναι κατά πολύ χαμηλότερα από τα εφαρμοζόμενα από τον Διαχειριστή της Συμφωνίας Παραχώρησης. Ως ενδεικτικό παράδειγμα καταγράφονται πιο κάτω τα Δικαιώματα Αγκυροβολίου για το πλοίο LUCY BORCHARD (Container Ship):

Καθαρή Χωρητικότητα (Net Tonnage): 3.557, Μήκος: 133 m

Ημέρες Παραμονής	1	3	5	6	10
Αγκυροβόλιο Λεμεσού -περιοχή παραχώρησης*	355 €	1.064 €	1.773 €	2.128 €	3.547 €
Αγκυροβόλιο Λεμεσού (εκτός περιοχής παραχώρησης), Μονής και Ζυγίου**	-	-	-	26 €	131 €

*133m x 80 €/m/30 days x # days

**μετά την 5η ημέρα 26,13€/ημέρα

Ο πιο πάνω υπολογισμός των δικαιωμάτων αγκυροβολίου εντός και εκτός της περιοχής παραχώρησης, ο οποίος έγινε από την Υπηρεσία μας για σκοπούς σύγκρισης των δύο, καταδεικνύει μεγάλες διαφορές. Ωστόσο, όπως εκτιμά το ΥΜΕΕ – με βάση την πιο πάνω επιστολή του –, οι χρεώσεις αγκυροβολίου στην περιοχή παραχώρησης θα μειωθούν από τον Διαχειριστή, έτσι ώστε να καταστούν πιο ανταγωνιστικές (υπάρχουν άλλα 2-3 αγκυροβόλια στην Κύπρο που εξυπηρετούν τις ίδιες ανάγκες) και, να μην έχει απώλεια εισοδήματος από τη μη χρήση του αγκυροβολίου το οποίο διαχειρίζεται. Τέλος, το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι έχουν γίνει αυστηρές υποδείξεις προς τον εν λόγω Διαχειριστή και, αναμένει επανεξέταση των χρεώσεων πολύ σύντομα, ώστε να αυξηθεί η κίνηση του Λιμανιού. Η Υπηρεσία μας θεωρεί πως το επιχείρημα το ΥΜΕΕ παραμένει μετέωρο όσο δεν τεκμηριώνεται. Η ύπαρξη άλλων αγκυροβολίων, που θεωρητικά θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν το υπό αναφορά αγκυροβόλιο, όντως θα μπορούσε θεωρητικά να αποτρέψει τον Διαχειριστή από την επιβολή πολύ υψηλών χρεώσεων. Από την άλλη, θα πρέπει να τεκμηριωθεί από το ΥΜΕΕ ότι τυχόν πρόσθετες δαπάνες που θα επιβαρυνθεί ένα πλοίο, λόγω απόστασης αν επιλέξει άλλο αγκυροβόλιο, δεν παρέχουν στο αγκυροβόλιο του Διαχειριστή τέτοιο πλεονέκτημα ώστε να του παρέχεται η ευχέρεια να χρεώνει δυσανάλογα υψηλά τέλη χωρίς να επηρεάζεται αξιοσημείωτα η ζήτηση της προσφερόμενης από αυτόν υπηρεσίας.

Το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι το επιχείρημα αυτό ήδη άρχισε να αποδεικνύεται στην πράξη αφού υπάρχει διαφοροποίηση στην τιμολογιακή πολιτική του Διαχειριστή. Όσον αφορά τα έξοδα μετακίνησης, οι χρεώσεις αυτές εφαρμόζονται στα πλοία που δεν μπαίνουν στο Λιμάνι, οπότε κάποιο πλοίο που θα κάνει πετρέλευση μπορεί να την κάνει από οποιαδήποτε περιοχή. Όταν δε λειτουργήσει και το Αγκυροβόλιο της Μονής αυτό δεν

θα ισχύει, αφού είναι πολύ κοντά στο Λιμάνι Λεμεσού, ενώ το Λιμάνι της Λάρνακας μπορεί να εξυπηρετήσει οποιαδήποτε αλλαγή πληρώματος.

Παρατηρούμε ότι το επιχείρημα του ΥΜΕΕ εξακολουθεί, στον παρόν τουλάχιστον στάδιο, να μην τεκμηριώνεται, αφού τα πιο πάνω βασίζονται σε υποθέσεις και μελλοντικές προβλέψεις/ εκτιμήσεις

Στο Παράρτημα 16, το οποίο επισυνάπτεται στην πιο πάνω επιστολή του ΥΜΕΕ, δίδονται στοιχεία σχετικά με τα έσοδα της ΑΛΚ από το αγκυροβόλιο τα τελευταία 5 έτη. Χαρακτηριστικά, τα εν λόγω έσοδα για το έτος 2016 ανήλθαν σε €38.849 (Income From Port Operations, Anchorage Charge sPos), σε αντίθεση με αναφορά που περιλαμβάνεται στην καταγγελία για ετήσια έσοδα ύψους €100.000. Το ΥΜΕΕ πληροφόρησε την Υπηρεσία μας, ότι με βάση το Επιχειρηματικό Πλάνο (Business Plan) του διαχειριστή θαλασσιών υπηρεσιών P&O Maritime Ltd, οι εκτιμήσεις εσόδων αγκυροβολίου, δυνάμει της Συμφωνίας Παραχώρησης ανέρχονται σε €13.000 – €17.000 ετησίως (αναλόγως του έτους).

2. Σύμφωνα με τις πιο πάνω επιστολές που υποβλήθηκαν στην Υπηρεσία μας, παραχωρήθηκε η προβλήτα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων 320 μέτρων, η οποία κατασκευάστηκε για εγκατάσταση γερανογεφυρών, στον Διαχειριστή της Σύμβασης του Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου, ο οποίος δεν δικαιούται να χρησιμοποιεί γερανογέφυρες για φόρτωση ή εκφόρτωση. Με την πιο πάνω διευθέτηση, η Κυπριακή Δημοκρατία θα πληρώνει στον Διαχειριστή της Σύμβασης του Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου ποσό ύψους €1.750.000, για να μπορεί ο Διαχειριστής της Σύμβασης του Τερματικού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων να εξυπηρετεί τα πλοία με τις υφιστάμενες γερανογέφυρες, μέχρις ότου εγκαταστήσει τις δικές του στο νέο δυτικό κρηπίδωμα. Ωστόσο, με βάση την πιο πάνω καταγγελία, η διευθέτηση αυτή θα καταστεί μόνιμη, εφόσον το Λιμάνι δεν θα μπορεί να λειτουργήσει χωρίς τη συγκεκριμένη προβλήτα.

Σε σχέση με το πιο πάνω θέμα παρατηρούμε τα ακόλουθα:

- Σε Υπόμνημα των N.M. Rothschild and Sons Ltd (Σύμβουλοι) με ημερ. 9.9.2015 (Παράρτημα 2Α των στοιχείων τα οποία μας υπέβαλε το ΥΜΕΕ με την πιο πάνω επιστολή του), αναφέρεται ότι η μοναδική βιώσιμη επιλογή για χωροθέτηση κινητών γερανών είναι η προβλήτα Ro-Ro, ώστε να καταστεί δυνατό ο Διαχειριστής Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου να ανταγωνιστεί με τον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων, για τα εμπορευματοκιβώτια που έχουν προέλευση και προορισμό τους την Κύπρο. Επίσης, αναφέρεται ότι για να καταστεί δυνατόν ο Διαχειριστής του Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου να εισέλθει στην αγορά μεταφόρτωσης, απαιτείται να μεγιστοποιηθεί η έκταση γης που θα παραχωρηθεί, ώστε να εξασφαλιστεί η μέγιστη ευελιξία και δυνατότητες για το εν λόγω τερματικό.
- Σε Υπόμνημα των πιο πάνω Συμβούλων ημερ. 22.12.2015, αναφέρεται ότι απαιτείται όπως γίνει η εν λόγω διευθέτηση, εκκρεμούσης της κατασκευής/ ολοκλήρωσης της κατασκευής του νέου κρηπιδώματος μήκους 500 m, η οποία θα χρησιμοποιείται από

τον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και η εγκατάσταση νέων γερανογεφυρών σε αυτή.

Σημειώνεται ότι η κατασκευή της 1^{ης} φάσης της κρηπιδώματος (0-150m) ολοκληρώθηκε στις 1.8.2016. Η 2^η φάση (150-500m) της επέκτασης του κρηπιδώματος ολοκληρώθηκε στις 31.10.2016. Τούτο επιβεβαιώνεται και σε ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 5.12.2016, το οποίο στάλθηκε από τον εκπρόσωπο του ΥΜΕΕ προς τον Διαχειριστή του Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων, όπου ως νέα ημερομηνία ουσιαστικής συμπλήρωσης του νέου δυτικού κρηπιδώματος (New Quay Wall Substantial Completion Date), ορίζεται η 31.10.2016. Ενόψει των πιο πάνω και, σύμφωνα με τις πρόνοιες της παραγράφου 4.4 της Σύμβασης Παραχώρησης, το αργότερο 2 χρόνια από την ημερομηνία ουσιαστικής συμπλήρωσης του νέου κρηπιδώματος, ήτοι 30.10.2018, ο Διαχειριστής οφείλει να προμηθεύσει και εγκαταστήσει τέσσερεις γερανογέφυρες.

- Όσον αφορά το δικαίωμα χρήσης γερανογεφυρών, παρατίθενται πιο κάτω οι σχετικές πρόνοιες της Σύμβασης Παραχώρησης για τον Τερματικό Σταθμό Γενικού Εμπορίου (LOT 3) (Schedule 2 – Port Activities):
 - «1. *The activities to be carried out by the MTO within the MPT Port Area associated with the operation of a commercial multi-purpose terminal which shall include the following:...*
 - 1.6 the provision of appropriate equipment with appropriate outreach, safe working loads and motion speeds such that operations undertaken at the MPT Port Area can be undertaken safely which shall include but not limited to the following classes of Asset:*
 - 1.6.1 cranes, except container gantry cranes designed for container handling, able to undertake ship to shore operations on all ships having access to the Port; and...».*

Παραχωρείται δηλαδή το δικαίωμα στον Διαχειριστή Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου – εντός της περιοχής που του έχει παραχωρηθεί – χρήσης γερανών εκτός αυτών που είναι κατάλληλες για χειρισμό εμπορευματοκιβωτίων.

- Όσον αφορά την καταβολή ποσού ύψους €1.750.000/έτος από την Κυπριακή Δημοκρατία προς τον Διαχειριστή Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου, για τη χρήση της δυτικής προβλήτας από τον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων, για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια και για συγκεκριμένο αντίτιμο, επισημαίνονται τα εξής:

Όπως καταγράφεται στο προαναφερόμενο Υπόμνημα των Συμβούλων ημερ. 22.12.2015 καθώς και στα κύρια θέματα της συνάντησης της Καθοδηγητικής Επιτροπής ημερ. 14.12.2015 (Mini SC 14.12.2015 Key Issues), καθώς και στις σημειώσεις της κας Στέλλας Ησαΐα (της ΟΕ) τις οποίες απέστειλε στα υπόλοιπα μέλη της ΟΕ με ηλεκτρονικό της μήνυμα ημερ. 15.12.2015, υπήρξαν διαφωνίες σε σχέση με το πιο πάνω ύψος της αποζημίωσης. Με βάση τα πιο πάνω στοιχεία:

- Το ΥΜΕΕ είχε αρχικά αποφασίσει όπως η αποζημίωση του Διαχειριστή Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου καθοριστεί σε €2.500.000/έτος. Η σχετική αναφορά φαίνεται να είχε γίνει από τον Υπουργό [Mini SC 14.12.2015 Key Issues «*Minister we fix it at 2.5 mil*»]
- Σημειώνεται ότι οι Σύμβουλοι, στο Υπόμνημα τους ημερ. 22.12.2015, είχαν εισηγηθεί ακόμα δύο τρόπους/μεθόδους υπολογισμού της πιο πάνω αποζημίωσης, οι οποίοι κατέληγαν στα ποσά των €2.850.000 και €3.700.000 αντίστοιχα.
- Το ΥΜΕΕ αποφάσισε όπως το πιο πάνω ποσό καταβάλλεται απευθείας από τη Δημοκρατία στον Διαχειριστή Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου [Mini SC 14.12.2015 Key Issues «*Minister issue of presentation to avoid scrutiny, preferable to compensate the MTO directly*»] και [Υπόμνημα ημερ. 22.12.2015: «*The MCTW decided to adopt the second option of compensation*», «*The second (option) involves the CTO not receiving a relief but paying a full concession fee to the Grantor and the Grantor providing the relief to the MOT*»].

Σημειώνεται ότι στα έγγραφα τα οποία μας έχουν σταλεί από το ΥΜΕΕ, δεν περιλαμβάνονται στοιχεία σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ποσού αποζημίωσης των €2.500.000/έτος, ως η πιο πάνω εισήγηση του Υπουργού.
- Η θέση των Συμβούλων, όπως καταγράφεται σε ηλεκτρονικό τους μήνυμα ημερ. 15.12.2015, ήταν διαφορετική, αφού εισηγούνταν όπως η πληρωμή να γίνεται από τον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων στον Διαχειριστή Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου [ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 15.12.2015: «*We will like to maintain our recommendation for scenario 2*», «*Scenario 2: berth sharing; payment from CTOs to MTO*»], το οποίο στάλθηκε σε όλους τους εμπλεκόμενους, μεταξύ των οποίων και ο Υπουργός, ο οποίος όπως αναφέρθηκε πιο πάνω – είχε εισηγηθεί διαφορετική μέθοδο.
- Κατόπιν εισήγησης των Συμβούλων, το ποσό των €2.500.000/έτος μειώθηκε τελικά κατά 30%, εφόσον θα καταβληθεί ως «*net of the potential revenue share*» και, ως εκ τούτου, το ποσό αποζημίωσης προς τον Διαχειριστή Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου διαμορφώθηκε σε €1.750.000/έτος [Σχετικό είναι το ηλεκτρονικό μήνυμα των Συμβούλων ημερ. 18.12.2015 και το Υπόμνημα τους ημερ. 22.12.2015] και ως τέτοιο περιλήφθηκε στο προσχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης (Circular No. L3 – 012), ημερ. 22.12.2015 και γνωστοποιήθηκε σε όλους τους συμμετέχοντες.

Το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι ο λόγος αυτής της απόφασης ήταν για να αποφευχθεί η εμπορική εξάρτηση μεταξύ των δύο διαχειριστών σε ότι αφορά το θέμα αυτό. Επίσης, το τελικό ποσό λήφθηκε υπόψη από όλους τους προσφοροδότες στη διαδικασία προσφορών, οπότε το Κράτος έχει αποζημιωθεί για αυτό. Τέλος, μας πληροφόρησε ότι υπήρχε συζήτηση μέχρι να καθοριστεί η ακριβής μέθοδος και τρόπος αποζημίωσης, χωρίς και πάλιν να δοθούν στοιχεία σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ποσού αποζημίωσης των €2,5 εκ./έτος, ως η πιο πάνω εισήγηση του Υπουργού.

3. Σχετικά με την καταγγελία ότι αποξενώθηκε χώρος στοιβασίας 63.000 τ.μ. που ανήκε στον Τερματικό Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων και δόθηκε στον Τερματικό Σταθμό Γενικού Εμπορίου, με αποτέλεσμα να μειώνεται η ικανότητα του Διαχειριστή του Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων να προσελκύσει νέες εταιρίες, αναφέρεται ότι στο Υπόμνημα των Συμβούλων ημερ. 23.6.2015, («Memo on terminal definition and tariff regulation» - Παράρτημα 3Α των στοιχείων που μας δόθηκαν από το ΥΜΕΕ με την απαντητική επιστολή τους), δεν παρατίθεται το σκεπτικό για το διαμοιρασμό των χώρων στοιβασίας, παρόλο ότι κάτι τέτοιο, αναφέρεται στην επιστολή του ΥΜΕΕ. Ωστόσο, στο Παράρτημα 3Β δίδεται σχέδιο όπου υποδεικνύονται οι χώροι για κάθε τερματικό, όπου δεικνύεται απλώς ο χώρος που παραχωρήθηκε στον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων με τη σημείωση «sufficient to accommodate 1.5M TEUs» και, στο εν λόγω Υπόμνημα γίνεται αναφορά στις υπηρεσίες που θα παρέχονται σε έκαστη Συμφωνία.

Ωστόσο, στο Υπόμνημα των Συμβούλων ημερ. 9.9.2015 (Παράρτημα 2Α των στοιχείων που μας δόθηκαν από το ΥΜΕΕ), επισυνάπτεται και σχολιάζεται επιστολή του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου ημερ. 17.7.2015, η οποία αναφέρει ότι η υφιστάμενη πρακτική στοιβασίας, είναι διαφορετική από τις μοντέρνες πρακτικές που θα έπρεπε να ακολουθούνται, μέσω των οποίων επιτυγχάνεται εξοικονόμηση χώρου. Στο εν λόγω Υπόμνημα τους, οι Σύμβουλοι αιτιολογούν το διαμοιρασμό/διαχωρισμό που έγινε στους χώρους του λιμανιού, ο οποίος – όπως αναφέρουν – υιοθετήθηκε από το ΥΜΕΕ, ωστόσο, σε περίπτωση που το Υπουργείο επιθυμούσε επαναξιολόγηση του, σύμφωνα με τις εισηγήσεις του Συνδέσμου, αυτό μπορούσε να γίνει αλλά θα προκαλούσε σημαντική καθυστέρηση στην όλη διαδικασία.

Το ΥΜΕΕ, ενημέρωσε την Υπηρεσία μας ότι το θέμα απασχόλησε το Υπουργείο αρκετές φορές αλλά τελικά κρίθηκε ότι θα υπήρχε μεγαλύτερο όφελος με την προτεινόμενη κατανομή του χώρου, ενώ δεν υπήρξε οποιαδήποτε έκπτωση σε αυτό το θέμα λόγω του χρονοδιαγράμματος. Συγκεκριμένα, το ΥΜΕΕ έχει την άποψη ότι η εισήγηση των Ναυτικών Πρακτόρων βασίστηκε στην προηγούμενη μέθοδο στοιβασίας των εμπορευματοκιβωτίων η οποία απαιτούσε πολύ μεγαλύτερο χώρο, αφού η μεταφορά τους γινόταν με τα φορτηγά, ενώ επισημαίνει το γεγονός ότι για τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (Lot 1) έκαναν προσφορά έξι (6) πολύ μεγάλες διεθνείς εταιρείες οι οποίες είχαν υπόψη τους τον χώρο ο οποίος τελικά παραχωρήθηκε.

Σημειώνεται ότι στα έγγραφα που μας έχουν σταλεί, δεν εντοπίστηκε απάντηση του ΥΜΕΕ προς τους Συμβούλους, ως προς την εισήγηση τους ή και οποιαδήποτε περαιτέρω μελέτη του θέματος ώστε να επιβεβαιωθεί ότι τέθηκαν τέτοια στοιχεία ενώπιον της ΚΕ για αναλυτική επιβεβαίωση της προτεινόμενης κατανομής του χώρου. Στο πλαίσιο αυτό δεν επιβεβαιώνεται ότι δεν θυσιάστηκε η περαιτέρω αξιολόγηση, παρά και την υπόδειξη των χρηστών (Ναυτικών Πρακτόρων), υπέρ της ταχύτερης ολοκλήρωσης της διαδικασίας.

4. Στην καταγγελία σχετικά με το Συμβόλαιο της UNIFIL, αναφέρεται ότι ενώ η ΑΛΚ εισέπραττε ποσό €3.500.000 ετησίως από το πιο πάνω συμβόλαιο, με την παραχώρηση

του εν λόγω συμβολαίου στον Διαχειριστή της Σύμβασης Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου, το Κράτος θα εισπράττει το 52% του πιο πάνω ποσού.

Σύμφωνα με σχετική αναφορά που περιλαμβάνεται στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, αυτό έτυχε χειρισμού όπως όλα τα συμβόλαια της ΑΛΚ και, το εν λόγω συμβόλαιο μεταφέρθηκε στον Διαχειριστή Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου.

Το πιο πάνω συμβόλαιο λήγει στις 31.08.2019 και, ο χρήστης μπορεί να αποχωρήσει οποιαδήποτε στιγμή. Σύμφωνα με το Υπόμνημα των Συμβούλων ημερ. 22.12.2015 (Παράρτημα 4Α των στοιχείων που μας δόθηκαν από το ΥΜΕΕ), εξετάστηκε ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να «αποζημιωθεί» ο Διαχειριστής λόγω πιθανής μη ανανέωσης του εν λόγω συμβολαίου. Το θέμα συζητήθηκε μεταξύ των Συμβούλων και του ΥΜΕΕ και συμφωνήθηκε όπως σε τέτοια περίπτωση μη ανανέωσης εφαρμοστεί αμοιβαίος συμψηφισμός (set-off) ποσού €1.000.000 με το Σταθερό Μίσθωμα ύψους €2.000.000 που θα παραχωρεί ο Διαχειριστή στην Δημοκρατία, ώστε να αποζημιωθεί ο Διαχειριστής Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου και, να εξασφαλιστεί ότι παρέχονται σε αυτόν επαρκή κίνητρα για να συνεχίσει τη διαχείριση του Τερματικού. Επισημαίνεται ότι τα έσοδα από την άδεια της UNIFIL, συνιστούν περίπου το 85% των εσόδων του συνόλου των αδειών χρήσης που μεταφέρθηκαν στο υπό αναφορά τερματικό. Εφόσον από το ποσό των €3.500.000 ο Διαχειριστής εισπράττει το 48%, ήτοι €1.680.000, αυτό σημαίνει ότι η Δημοκρατία ανέλαβε ουσιαστικά να εγγυηθεί το 60% του εισοδήματος αυτού. Θα πρέπει μάλιστα να σημειωθεί ότι τυχόν τερματισμός του Συμβολαίου με την UNIFIL θα απαλλάξει ταυτόχρονα τον Διαχειριστή από τα πραγματικά έξοδα του που αυτό συνεπάγεται.

Σημειώνεται ότι το ύψος των εσόδων από το σύνολο των αδειών χρήσης ήταν γνωστά στους προσφοροδότες κατά την υποβολή των προσφορών τους (VDR: 2.2.4 Analysis of license income). Συγκεκριμένα, για την εταιρεία GAP Vasilopoulos και James Lousides (Naval Operations) Ltd, τα έσοδα από την άδεια χρήσης τους ανέρχονταν το 2012 σε €3.543.000, το 2013 σε €3.457.000 και το 2014 σε €3.457.000. Επίσης, γνωστοί ήταν και οι όροι των εν λόγω συμφωνιών [VDR 3.2.2.30].

Το ΥΜΕΕ ζήτησε να εισαχθεί μηχανισμός για επαναφορά του ποσού του σταθερού μισθώματος στο αρχικό επίπεδο, ενώ οι Σύμβουλοι είχαν διαφορετική άποψη. Τελικά, υιοθετήθηκε μια ενδιάμεση λύση και διαμορφώθηκαν σχετικά οι πρόνοιες της παραγράφου 24.3.5 της Σύμβασης Παραχώρησης, που προνοούν τη σταδιακή επαναφορά του ποσού του Σταθερού Μισθώματος (Fixed Concession Fee) με την πάροδο περιόδου 10 χρόνων (Μείωση Σταθερού Μισθώματος λόγω τερματισμού του συμβολαίου της UNIFIL: 1^ο-3^ο χρόνο που έπεται του τερματισμού το σταθερό μίσθωμα μειώνεται κατά 50%, 3^ο -6^ο χρόνο μειώνεται κατά 37,5%, 6^ο -10^ο χρόνο μειώνεται κατά 25%).

Ουσιαστικά, κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας η Δημοκρατία με την πιο πάνω πρόνοια ανέλαβε ένα σημαντικό μέρος του «κινδύνου ζήτησης» (“demand risk”) που κανονικά θα ανέμενε κανείς να αναλάβει ο Διαχειριστής για τέτοιο τύπο σύμβασης. Το ΥΜΕΕ, σχολιάζοντας την πιο πάνω άποψη της Υπηρεσίας μας ανέφερε ότι το ρίσκο αυτό αναλαμβάνεται από το Κράτος μόνο σε περίπτωση που το μέρισμα που θα λαμβάνει σε

σχέση με τα εισοδήματα του Διαχειριστή (“Variable Concession Fee”), είναι λιγότερο από το σταθερό πληρωτέο ποσό (“Fixed Concession Fee”), αφού το ποσοστό που θα εισπράτουμε δεν μειώνεται με οποιονδήποτε τρόπο. Σημειώνεται ότι αυτό κρίθηκε ως αποδεκτό, αφού η ανανέωση τέτοιων συμφωνιών έχει και πολιτική υφή, ενώ αν το Συμβόλαιο δεν ανανεωθεί τότε τα δεδομένα του Διαχειριστή θα είναι πολύ διαφορετικά (υπολογίστηκε ότι θα είχε αρνητική απόδοση). Η Υπηρεσία μας εξακολουθεί να έχει την άποψη ότι η Δημοκρατία ανέλαβε ένα σημαντικό μέρος του κινδύνου ζήτησης που κανονικά θα ανέμενε κανείς να αναλάβει ο Διαχειριστής για τέτοιο τύπο σύμβασης, αφού το Συμβόλαιο της UNIFIL έχει όντως πολιτική υφή, δεν υπόκειται όμως στον έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας αλλά συνάπτεται από τον Διαχειριστή με εμπορικούς όρους αφού πρόκειται για σύμβαση με ιδιωτική εταιρεία [GAP Vassilopoulos & James Louisides (Naval Operations)], στην οποία μάλιστα μετέχει εταιρεία που συνδέεται με τον Διαχειριστή.

5. Σχετικά με αναφορές για χρεώσεις που είναι εκτός πραγματικότητας για τα Κυπριακά δεδομένα, στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ αναφέρεται ότι η αλλαγή στο σύστημα χρεώσεων κρίθηκε αναγκαία, αφού το παλιό σύστημα είχε πολλές στρεβλώσεις, ήταν αδιαφανές και υπήρχε επιδότηση κάποιων προϊόντων εις βάρος άλλων. Επίσης, μας πληροφόρησαν ότι το νέο σύστημα προβλέπει μια συνολική μόνο χρέωση για κάθε προϊόν, ενώ το ζητούμενο είναι όπως στο σύνολο τους οι ρυθμιζόμενες χρεώσεις να μην ξεπερνούν τις προηγούμενες. Συγκεκριμένα:

- Το ΥΜΕΕ, στην πιο πάνω απαντητική επιστολή του επισημαίνει ότι αν και οι Διαχειριστές αφέθηκαν να ορίσουν τις εν λόγω χρεώσεις (μη-ρυθμιζόμενες), εντούτοις υπάρχει στη Σύμβαση, ως ασφαλιστική δικλείδα, η δυνατότητα παρέμβασης του Υπουργείου σε περιπτώσεις μεγάλης απόκλισης από το κόστος παροχής της εν λόγω υπηρεσίας και, από τις αντίστοιχες τιμές σε γειτονικά λιμάνια. Με βάση την πιο πάνω δυνατότητα, το ΥΜΕΕ απέστειλε επιστολή με ημερ. 1.2.2017 προς τον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων, επισημαίνοντας – μεταξύ άλλων – τα πιο πάνω, με αποτέλεσμα ο Διαχειριστής (EUROGATE), με έγγραφο του με ημερ. έκδοσης 10.3.2017, να ανακοινώσει νέες τροποποιημένες/μειωμένες χρεώσεις. Πέραν των πιο πάνω, όπως μας πληροφόρησε η Συντονίστρια της Ομάδας Έργου με ηλεκτρονικό της μήνυμα ημερ. 10.3.2017, ο εν λόγω Διαχειριστής, πέραν του ότι δεσμεύτηκε να αναθεωρήσει τις χρεώσεις –το οποίο έπραξε– ανταποκρινόμενος σε έκκληση του Υπουργείου, δεν χρέωσε επίσης αποθηκευτικά τέλη στα εμπορευματοκιβώτια για τη χρονική περίοδο από την έναρξη της απεργίας των οδηγών φορτηγών, μέχρι την ημερομηνία που επαναλειτούργησε το Λιμάνι. Επιπλέον, όταν λειτούργησε ξανά το Λιμάνι, για ορισμένες από τις μη ρυθμιζόμενες χρεώσεις (κυρίως αποθηκευτικά), εφάρμοσε αντίστοιχες χρεώσεις με αυτές που εφάρμοζε η ΑΛΚ προηγουμένως, ενώ παράλληλα εξέφρασε την πρόθεση του να προχωρήσει στην εφαρμογή ενδιάμεσων χρεώσεων μέχρι την αξιολόγηση της πρότασης του – για τις νέες χρεώσεις - από το Υπουργείο και την ΑΛΚ.

Όσον αφορά τους άλλους δύο Διαχειριστές, η Συντονίστρια του Έργου μας πληροφόρησε ότι λόγω φόρτου εργασίας δεν έχουν ακόμα συζητηθεί εκτενώς οι

χρεώσεις τους, ενώ προγραμματίζονται σχετικές συναντήσεις το συντομότερο. Στη Σύμβαση της εταιρείας P&O Maritime Cyprus Limited, Διαχειρίστριας των Θαλάσσιων Υπηρεσιών (Lot 2), δεν προνοούνται μη ρυθμιζόμενες χρεώσεις, οπότε δεν προκύπτει οποιοδήποτε θέμα. Με την εταιρεία DP World Limassol Limited, Διαχειρίστρια της Σύμβασης για τον Τερματικό Σταθμό Γενικού Εμπορίου (Lot 3), έχει γίνει προκαταρκτική συνάντηση για συζήτηση, ενώ είχε ήδη καθοριστεί η επόμενη συνεδρία για τις 15.3.2017, για τις αποφάσεις που λήφθηκαν κατά την εν λόγω συνεδρία δεν έχουμε τύχει οποιασδήποτε ενημέρωσης. Μας πληροφόρησε τέλος ότι για την εν λόγω εταιρεία (DP World Limassol Limited) δεν έχουν υποβληθεί παράπονα μέχρι τώρα, ωστόσο το ΥΜΕΕ προχωρούσε και για αυτήν – μέσω της ΑΛΚ –, σε σύγκριση, ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσο προβλέπονται υπερβολικές χρεώσεις. Επίσης, ανέμεναν τα σχόλια των εμπορευομένων, τα οποία δεν είχαν λάβει ακόμα, παρόλο ότι τους είχαν ανακοινωθεί οι χρεώσεις από το τέλος Ιανουαρίου 2017.

- Όπως αναφέρεται σε ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 27.1.2017 εκ μέρους της κας Στάλως Αριστείδου (Συντονίστρια της Ομάδας Έργου) προς τον Υπουργό ΜΕΕ, σε σχέση με τις χρεώσεις της εταιρείας EUROGATE: «Στη φάση του σχεδιασμού των ταριφών, η κατανόηση της δομής και των διαφόρων παραμέτρων που προτεινόταν ως ρυθμιζόμενες και μη ρυθμιζόμενες χρεώσεις, ήταν για μας το αποτέλεσμα μιας διαρκούς προσπάθειας ένεκα της οικονομικής, τεχνικής και νομικής τους φύσης, καθότι αυτές ήταν το αποτέλεσμα μιας ανάλυσης και ενός σχεδιασμού που είχαν γίνει από τους Συμβούλους. Η οποιαδήποτε δυνατότητα επαλήθευσης των διαφόρων προτεινόμενων πεδίων και τιμών δεν υπήρχε, πέραν από την ενημέρωση που είχαμε ότι σκοπό είχαν να διασφαλίσουν ότι τα συνολικά έσοδα στο Λιμάνι Λεμεσού δεν θα επηρεάζονταν σημαντικά με την εφαρμογή των νέων ταριφών. Για το σκοπό αυτό, είχε αποφασιστεί και η προσθήκη του υπό αναφορά μηχανισμού επιστροφής».

Το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι για το σκοπό αυτό εργοδοτήθηκε ο λογιστικός Οίκος Deloitte και, στην ανάλυση που ετοίμασε, φαίνεται η κατανομή του κόστους. Η ανάλυση αυτή ήταν διαθέσιμη σε όλους όσους έχουν κάνει προσφορά και στο Υπουργείο.

Η πιο πάνω αναφορά/σχόλιο του ΥΜΕΕ ωστόσο, δεν συσχετίζεται με τη λογικότητα των χρεώσεων που καθορίστηκαν, ανεξάρτητα εάν ήταν στη διάθεση των προσφοροδοτών και του Υπουργείου. Εξάλλου, το ίδιο το Υπουργείο – όπως αναφέρεται πιο πάνω - αποφάσισε την προσθήκη του μηχανισμού επιστροφής, για να καλύψει/διασφαλίσει την πιο πάνω αδυναμία επαλήθευσης των χρεώσεων που θα καθορίζονταν.

- Στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ αναφέρεται ότι στη βάση της εξειδικευμένης μελέτης των Συμβούλων, στο σύνολο τους, οι ρυθμιζόμενες χρεώσεις στο μέγιστο ύψος/όριο είναι χαμηλότερες –από τις προηγούμενες– για τους εμπορευόμενους. Ωστόσο, στο Υπόμνημα των Συμβούλων ημερ. 13.11.2015, αναφέρεται ότι κάποια από τα προϊόντα –τα οποία είναι η μειονότητα– αναμένεται να έχουν ψηλότερες

χρεώσεις. Σημειώνεται ότι στο υπό αναφορά υπόμνημα των Συμβούλων γίνεται αναφορά σε ποσοστό 40% των προϊόντων στα οποία θα επέλθει αύξηση χρεώσεων: «*However, in c 40% of tariff categories analyzed, negative impact are observed*».

- Ως έχει ήδη αναφερθεί, για ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων από τις αυξημένες χρεώσεις, υπάρχει μηχανισμός επιστροφής χρεώσεων κατά τα πρώτα 3 έτη (Schedule 7 – Part 3: Implementation and transition arrangements), για προϊόντα των οποίων το κόστος είναι αποδεδειγμένα υψηλότερο από το προηγούμενο.

Ωστόσο, σημειώνεται ότι στην επιστολή του Υπουργείου ημερ. 1.2.2017 με υποδείξεις προς τον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων (EUROGATE), αναφέρεται ότι ο εν λόγω μηχανισμός πρέπει να γνωστοποιείται μαζί με τις δημοσιευμένες χρεώσεις και, ως εκ τούτου, συνάγεται το συμπέρασμα ότι ο εν λόγω μηχανισμός δεν είχε γνωστοποιηθεί στους εμπορευόμενους από την πρώτη ημέρα έναρξης της Σύμβασης, αλλά μετά από τις πιο πάνω υποδείξεις του ΥΜΕΕ. Από περαιτέρω έρευνα της Υπηρεσίας μας διαπιστώθηκε ότι ο μηχανισμός επιστροφής χρεώσεων στους εμπορευόμενους, γνωστοποιήθηκε στην ιστοσελίδα της EUROGATE με το έγγραφο με ημερ. έκδοσης 10.3.2017, με το οποίο δημοσιεύθηκαν οι νέες τροποποιημένες/μειωμένες χρεώσεις. Σημειώνεται ότι σχετική απαίτηση/υποχρέωση εκ μέρους των Διαχειριστών, δεν εντοπίστηκε στις Συμβάσεις Παραχώρησης, ως εκ τούτου, δεν εξηγείται συμβατικά αυτή η παραχώρηση τους. Ενδεχομένως να έγινε λόγω των προβλημάτων που προέκυψαν και των έντονων πιέσεων.

Όπως μας πληροφόρησε το ΥΜΕΕ, σχετική πρόνοια (για καταβολή αποζημίωσης σε ιδιοκτήτη φορτίου) περιλαμβάνεται και στο περί της Αρχής Λιμένων Κύπρου (Πληρωτέα Δικαιώματα στα Λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας) Διάταγμα του 2016, το οποίο δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, στις 22.1.2016.

- Μετά από έλεγχο που έγινε σχετικά με τις χρεώσεις των Διαχειριστών σε ότι αφορά τις ρυθμιζόμενες χρεώσεις, διαπιστώθηκε ότι εφαρμόζονταν οι τιμές οροφής (δηλαδή οι μέγιστες δυνατές) που περιλαμβάνονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης.
- Όπως αναφέρεται σε ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 27.1.2017 του Μέλους της ΟΕ κ. Φ. Μάτση προς τον Υπουργό ΜΕΕ, σχετικά με τις χρεώσεις «*στις Συμφωνίες Παραχώρησης με τους Διαχειριστές, δεν είχε περιληφθεί από τους Συμβούλους σχετική πρόνοια για υποχρέωση των Διαχειριστών όπως υποβάλουν τις ταρίφες τους και ειδικότερα τις μη ρυθμιζόμενες (non regulated) ταρίφες προς το Υπουργείο (Grantor) για συζήτηση στη βάση των προνοιών του Schedule 7 και των σχετικών αναφορών στο κείμενο των Συμβάσεων*».

Από τα πιο πάνω διαπιστώνεται αδυναμία/παράλειψη στα έγγραφα των Συμβάσεων, αφού επέτρεπαν στους Διαχειριστές να καθορίσουν και ανακοινώσουν τις χρεώσεις, χωρίς τουλάχιστον να ενημερωθεί εκ των προτέρων το ΥΜΕΕ. Η σχετική πρόνοια στο Παράρτημα 7 της Συμφωνίας Παραχώρησης προβλέπει ότι:

«*NON-REGULATED TARIFFS*

Where this Schedule does not stipulate a Ceiling Tariff any operator within the Port is permitted to set their tariff in line with their view of the market rate for services described or implied in this Schedule.

The Grantor's right is reserved to review the practices of any operator where it can be shown that the rates they charge are 25% above comparable regional ports and more than 40% above the cost of providing the service. Such a review may lead to the introduction of additional Ceiling Tariffs by the Grantor which will be considered part of this Schedule».

Το ΥΜΕΕ, επιβεβαιώνοντας την πιο πάνω διαπίστωση της Υπηρεσίας μας, μας ενημέρωσε ότι ζήτησε τα στοιχεία αυτά κατ' επανάληψη από τους Διαχειριστές κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, χωρίς να δοθούν. Ως εκ τούτου, η σύγκριση των χρεώσεων γίνεται στο παρόν στάδιο, έτσι ώστε να καταστεί δυνατό να γίνουν διορθωτικές κινήσεις εκεί που απαιτείται.

Μετά την ανακοίνωση των χρεώσεων και, κατόπιν μελέτης, υποβλήθηκαν οι πιο πάνω σχετικές επιστολές, με σχόλια/παρατηρήσεις του ΥΜΕΕ, με τις οποίες ξεκίνησε η διαδικασία αναθεώρησης των χρεώσεων, για την οποία γίνεται αναφορά πιο πάνω.

- Αναφορά γίνεται από το ΥΜΕΕ και σε σχέση με τις χρεώσεις αποθήκευσης, από τις οποίες προκύπτει ότι για τις πρώτες 3 ημέρες αυτή είναι δωρεάν, ώστε να δίδεται η ευκαιρία στον εμπορευόμενο να μετακινήσει τα προϊόντα του χωρίς να χρεώνεται οτιδήποτε. Όπως σχετικά αναφέρεται στην παράγραφο (ιδ) της απαντητικής επιστολής του ΥΜΕΕ, εφαρμόστηκαν αυξήσεις στα αποθηκευτικά τέλη, εφόσον οι προηγούμενες χρεώσεις ήταν πολύ χαμηλές και, ως εκ τούτου, οι εμπορευόμενοι ενδεχομένως επέλεξαν να χρησιμοποιούν έμμεσα τον χώρο του Λιμανιού ως αποθήκη, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο διαθέσιμος χώρος για ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων.
- Στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, αναφέρεται επίσης ότι όσον αφορά στα εμπορεύματα που χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα (τα οποία επιβαρύνονται με επιπλέον 50% στον χειρισμό), έχουν διαπιστωθεί πολύ υψηλές χρεώσεις, λόγω του επιπλέον κόστους εφόσον αυτά πρέπει να αποθηκεύονται ξεχωριστά. Ωστόσο, όπως μας πληροφόρησαν, το ποσοστό των επικίνδυνων εμπορευμάτων αποτελεί το 10% του συνόλου και, όχι το 80%, όπως αναφέρεται στην καταγγελία.

Σύμφωνα με μεταγενέστερη πληροφόρηση από ΥΜΕΕ, κατόπιν περαιτέρω διερεύνηση που έγινε από το ίδιο, διαπιστώθηκε ότι τα συνολικά προϊόντα που θέλουν ειδικό χειρισμό αφορούν το 2% με 3% του συνόλου, ενώ η επιπλέον χρέωση του 50% αφορά πολύ περιορισμένο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων από αυτά τα οποία απαιτούν ειδικό χειρισμό (μόνο αυτά που μεταφέρουν εκρηκτικά). Όσον αφορά τα υπόλοιπα, υπάρχει αυξημένη χρέωση για τα αποθηκευτικά αφού χρειάζεται ειδικός χειρισμός τους στην αποθήκευση. Όπως μας αναφέρθηκε, η χρέωση αυτή βρίσκεται υπό σύγκριση με άλλα λιμάνια.

Εν πάση περιπτώσει, η Υπηρεσία μας επισημαίνει την ανάγκη άρσης τυχόν στρεβλώσεων στις χρεώσεις αυτές.

6. Αναφορικά με την καταγγελία για αλλαγή των όρων των Συμφωνιών μετά την απόφαση ανάθεσης τους και, συγκεκριμένα τον Απρίλιο 2016, το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι μετά την ανακοίνωση των προτιμητέων προσφοροδοτών, ακολούθησε η λεγόμενη contractualisation period, δηλαδή η περίοδος μέχρι την υπογραφή (Απρίλιος 2016), κατά την οποία συμπληρώθηκαν τα κενά των συμβάσεων και οριστικοποιήθηκαν θέματα που βρίσκονταν σε εκκρεμότητα, χωρίς ωστόσο να αλλάζουν οι βασικές αρχές του διαγωνισμού και των Συμβάσεων.

Σχετικά με τα πιο πάνω, σημειώνεται ότι σε ηλεκτρονικό μήνυμα των νομικών Συμβούλων (Pinsent Mason) προς την ΟΕ ημερ. 20.4.2016 (Subject: RE: [PM-AC.FID2103739]) επισυνάφθηκαν οι Συμφωνίες Παραχώρησης με track changes επί των σημείων που είχαν διαφοροποιηθεί. Ειδικότερα, αναφορικά με τις πρόνοιες παροχής υπηρεσιών «Oil and gas», που περιλαμβάνονται στη Συμφωνία Παραχώρησης Τερματικού Γενικής Χρήσης (άρθρο 7.3), πριν την υπογραφή της σύμβασης έγιναν οι πιο κάτω αλλαγές (οι προσθήκες με υπογράμμιση):

7.3.1 The Grantor shall introduce the MTO to the Oil και Gas Companies who may be interested in discussing support services relating to potential hydrocarbon exploration activities at the Port. The Grantor does not give any undertaking as to any business that the MTO may derive from such Oil και Gas Companies.

7.3.2. The MTO acknowledges and agrees that EQP Cyprus B.V. (as a designated subcontractor acting on behalf of TOTAL EQP Cyprus B.V.) ("TOTAL") may have the right to use, occupy, have access to or egress over a part of the MPT Area pursuant to a licence or other contractual arrangement to be entered into between the Grantor or the CPA and TOTAL prior to the Takeover Date and the MTO agrees, subject to the MTO having been consulted with and, acting reasonably, having agreed in writing to the terms and conditions of such licence or contractual arrangement, that such licence or contract shall, at the request of the Grantor, be novated to the MTO on or around the Takeover Date by a novation agreement on terms substantially similar to the form of novation set out in Part 1 of Schedule 11 (Form of Novation Agreement).

7.3.3 Subject always to the terms of the licences or contracts described in Clause 7.3.2 above, the MTO shall not prevent or obstruct TOTAL from using, occupying, accessing or having egress over the relevant part of the MPT Port Area.

Δηλαδή, ο όρος 7.3.1 υπήρχε εξ αρχής στα έγγραφα του διαγωνισμού και, έδιδε το δικαίωμα στον Διαχειριστή να χειριστεί τα θέματα με ενδιαφερόμενες εταιρείες και, το ΥΜΕΕ, απλώς θα έφερνε σε επαφή τα δύο ενδιαφερόμενα μέρη. Κατά το χρονικό διάστημα από την κατακύρωση μέχρι την υπογραφή της Σύμβασης στην οποία γίνεται αναφορά στην καταγγελία, προστέθηκαν οι όροι 7.3.2 και 7.3.3, οι οποίοι ωστόσο

κατοχυρώνουν το δικαίωμα της TOTAL να χρησιμοποιήσει χώρο του Διαχειριστή, νοουμένου ότι θα εξασφάλιζε σχετική άδεια ή θα υπέγραφε σχετική συμφωνία με το ΥΜΕΕ ή την ΑΛΚ, πριν την ημερομηνία ανάληψης της Σύμβασης από τον Διαχειριστή.

Σχετική είναι και η θέση των Συμβούλων όπως καταγράφεται σε ηλεκτρονικό τους μήνυμα με ημερ. 30.3.2016, στο οποίο αναφέρουν: «*Asking the MTO to blindly accept any/ additional O&G companies we expect will be highly problematic*».

«*We cannot oblige the MTO to licence space to other entities that it does not know about now and therefore any discussions should be in consultation with the MTO. Clause 7.3.1 was included in the Tender CA on the basis that the Grantor / CPA would merely effect an introduction and then the MTO would take it forward as it saw fit.*»

Δηλαδή, η θέση των Συμβούλων όσον αφορά τη συμπερίληψη του όρου 7.3.1 στα αρχικά έγγραφα του διαγωνισμού, ήταν ότι δεν θα έπρεπε να δεσμεύσουν τον Διαχειριστή με τυφλή αποδοχή πρόσθετων εταιρειών παροχής υπηρεσιών Oil & Gas, αφού κάτι τέτοιο θα ήταν κατά την άποψη τους πολύ προβληματικό.

Οι παράγραφοι 7.3.2. και 7.3.3 που τελικά προστέθηκαν με τη σύμφωνο γνώμη του Διαχειριστή, ενώ μάλιστα με βάση τη διαδικασία θα μπορούσε σχετικά εύκολα να αρνηθεί την προσθήκη τους λόγω της φάσης που βρισκόταν η διαδικασία, και οι οποίες ουσιαστικά αφαιρούν δικαιώματα από τον Διαχειριστή, αποδεικνύουν ότι οι συμβουλές των Συμβούλων στο συγκεκριμένο θέμα δεν ήταν ορθές αφού οι ίδιοι προέβλεπαν ότι τέτοιοι όροι θα ήταν προβληματικοί, αντιλαμβανόμεστε στη λογική ότι δήθεν δεν θα ήταν εμπορικά αποδεκτοί, κάτι που δεν ίσχυσε προφανώς λόγω της επιμονής του ΥΜΕΕ.

Το ΥΜΕΕ, μας πληροφόρησε ότι η αλλαγή έγινε κατά απαίτηση δική τους για διασφάλιση των συμφερόντων της Κυπριακής Δημοκρατίας αφού υπήρχε η απαίτηση της Total να διασφαλιστεί οποιαδήποτε συμφωνία θα γινόταν μαζί με την ΑΛΚ και, οι Σύμβουλοι δέχθηκαν τελικά τη θέση του ΥΜΕΕ. Η πιο πάνω θέση του ΥΜΕΕ, επιβεβαιώνει τις διαπιστώσεις μας σχετικά με τον χειρισμό του θέματος από τους Συμβούλους.

Σε σχέση με τις αναφορές ότι έχουν αλλάξει οι χάρτες που παρουσιάζουν τον θαλάσσιο χώρο του αγκυροβολίου και τον χώρο που παραμένει στην ΑΛΚ (Schedule 5 – Part 2), επιβεβαιώνεται ότι τα όρια της περιοχής που παραχωρείται στον Διαχειριστή της Σύμβασης Θαλάσσιων Υπηρεσιών, «Marine Services Area», που περιλαμβάνονταν στο Circular No L2-002 ημερ. 23.9.2015 και, τα αντίστοιχα που περιλαμβάνονται στην υπογεγραμμένη συμφωνία, είναι διαφορετικά. Το ΥΜΕΕ αναφέρει στην απαντητική επιστολή του ημερ. 6.3.2017 ότι, πριν την υπογραφή, έγινε οριστικοποίηση των ορίων της περιοχής από την ΑΛΚ και του Συμβούλους, ωστόσο δεν εντοπίστηκαν στοιχεία που να καταδεικνύουν τον λόγο και τον σκοπό της διαφοροποίησης των εν λόγω ορίων.

Κατόπιν των πιο πάνω επισημάνσεων της Υπηρεσίας μας, το ΥΜΕΕ μας ενημέρωσε στις 3.4.2017 ότι κατόπιν αρχικής διερεύνησης εντοπίζονται πράγματι ότι έγιναν δύο (2) αλλαγές επί των ορίων της περιοχής παραχώρησης στον Διαχειριστή Θαλασσίων Υπηρεσιών. Η πρώτη αφορά μια μικρή επέκταση του θαλάσσιου χώρου στον οποίο

μπορεί να λειτουργεί ο Διαχειριστής εντός του Λιμενικού χώρου. Η εν λόγω αλλαγή έγινε ορθά, κατά την άποψη του ΥΜΕΕ, αφού σε αντίθετη περίπτωση δεν θα μπορούσε ο Διαχειριστής να εξυπηρετήσει το καινούργιο κρηπίδωμα για τα εμπορευματοκιβώτια, με αποτέλεσμα το Κράτος να επιβαρυνθεί με αποζημιώσεις στον Διαχειριστή του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, αυτή η αλλαγή δεν υπονοεί με οποιοδήποτε τρόπο αποκλειστική χρήση αυτού του θαλάσσιου χώρου, αλλά επιτρέπει στον Διαχειριστή Θαλάσσιων Υπηρεσιών να κάνει τους απαραίτητους χειρισμούς για να πλευρίσει ένα πλοίο σε ολόκληρο το νέο κρηπίδωμα. Σημείωσε δε ότι, μετά τη διαδικασία, Ειδικός Εμπειρογνώμονας αξιολόγησε τον χώρο που χρειάζεται ο Διαχειριστής Θαλάσσιων Υπηρεσιών για να βάζει πλοία στο νέο κρηπίδωμα και έχει καταλήξει σε συγκεκριμένες εισηγήσεις, οι οποίες δείχνουν ότι σωστά έγινε αυτή η αλλαγή.

Η δεύτερη αλλαγή αφορά τη συμπερίληψη ολόκληρου του Αγκυροβολίου Λεμεσού, ενώ στον αρχικό χάρτη για κάποιο λόγο δεν είχε συμπεριληφθεί ολόκληρο. Η πρόθεση του ΥΜΕΕ, όπως αυτό πληροφόρησε την Υπηρεσία μας, ήταν πάντα να παραχωρηθεί ολόκληρο και, τα έσοδα που συμπεριλήφθηκαν στα στοιχεία που δόθηκαν αφορούσαν ολόκληρο το Αγκυροβόλιο. Τέλος, μας πληροφόρησε ότι, παρά τα πιο πάνω θα γίνει διερεύνηση γιατί δεν είχε συμπεριληφθεί ο σωστός χάρτης από την αρχή.

Θεωρούμε τόσο το θέμα του μεταγενέστερου ελέγχου της ορθότητας αποφάσεων όσο και της λανθασμένης υπόδειξης των ορίων της περιοχής Αγκυροβολίου, ως αυτά τέθηκαν υπόψη των Οικονομικών Φορέων πολύ σοβαρά και, εισηγούμαστε τη διεξαγωγή έρευνας από το ΥΜΕΕ και ενημέρωση των αρμόδιων Κοινοβουλευτικών Επιτροπών και της Υπηρεσίας μας για τα πρόσωπα της ΑΛΚ που συμμετείχαν στη λήψη των σχετικών αποφάσεων και για τυχόν ευθύνη των Συμβούλων στο θέμα αυτό.

7. Αναφορικά με την καταγγελία ότι δεν τηρείται ο όρος ότι το Λιμάνι θα εργάζεται συνεχώς επί 24ώρου βάσεως (24/7), αλλά – αντίθετα – τηρεί ωράριο 07:00 μέχρι 17:00, το ΥΜΕΕ στην απαντητική επιστολή αναφέρει ότι με βάση στατιστικά στοιχεία που έχουν δοθεί από τις εταιρείες, εκτελούνται εργασίες φορτοεκφόρτωσης πλοίων και κατά τη διάρκεια της νύκτας, αφού συγκεκριμένη φορτοεκφόρτωση είχε ολοκληρωθεί στις 23:30, επισυνάπτοντας και τα σχετικά στοιχεία. Επίσης, όπως αναφέρει το ΥΜΕΕ, ο πιο πάνω όρος επιτρέπει στους Διαχειριστές να εργάζονται επί 24ώρου βάσεως (24/7), όπου είναι απαραίτητο.

Από τη μελέτη των πιο πάνω στοιχείων, διαπιστώνεται ότι πράγματι το Λιμάνι ήταν σε λειτουργία αφού διακινούνταν πλοία κατά τις πιο πάνω ώρες, δεν μπορεί ωστόσο να διαπιστωθεί/επιβεβαιωθεί με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν, κατά πόσο κατά τις εν λόγω ώρες εκτελούνταν και εργασίες φορτοεκφόρτωσης πλοίων.

Το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι από τα στοιχεία που λαμβάνει, φαίνεται ότι εξυπηρετούνται πλοία σε συνεχή βάση. Σημειώνεται ότι από τα στοιχεία που υποβλήθηκαν για τις αφίξεις και αναχωρήσεις, υπάρχει πλοίο («Rita Schepers») που αφίχθη στις 00:10

π.μ. στις 6.3.2017 και, αναχώρησε στις 7:17 π.μ. της ίδιας ημέρας, πραγματοποιώντας συνολική φορτοεκφόρτωση 108 εμπορευματοκιβωτίων.

(ii) Σχόλια και απαντήσεις επί των ερωτημάτων που έχουν τεθεί από τον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Ελέγχου κ. Ζ. Κουλία.

Τα ερωτήματα 1, 2, 3, 4, 5, 7 και 8 του κ. Κουλία καλύπτονται από τις πιο πάνω απαντήσεις στα ερωτήματα της Συμμαχίας Πολιτών. Όσον αφορά στα υπόλοιπα θέματα που έχουν τεθεί, αναφέρονται τα ακόλουθα (τηρώντας την ίδια αρίθμηση με την επιστολή που στάλθηκε από τον κ. Κουλία):

8. Το θέμα των χρεώσεων έχει αναλυθεί στην παρ. (α)(i)(5) πιο πάνω. Επιπρόσθετα, σχετικά με την καταγγελία για εξωπραγματικές χρεώσεις για την παραμονή πλοίων στην προβλήτα, τα οποία δεν εκτελούν φόρτωση ή εκφόρτωση, για την οποία οι χρεώσεις αυξήθηκαν από τα €2/μέτρο στα €24/μέτρο, με την απαντητική του επιστολή το ΥΜΕΕ εξέφρασε την άποψη ότι οι χρεώσεις αυτές αντικατοπτρίζουν την εμπορική πραγματικότητα και, ήταν κάτι που τους είχε απασχολήσει ιδιαίτερα, αφού εμπορικοί μόλοι χρησιμοποιούνταν με πολύ χαμηλό κόστος – από πλοία προφανώς που δεν εκτελούν φόρτωση ή εκφόρτωση –, εμποδίζοντας τη διεξαγωγή εμπορικών δραστηριοτήτων.

Επίσης, σε σχέση με την αναφορά ότι πολεμικά πλοία ξένων χωρών, τα οποία στάθμευαν και εξυπηρετούνταν στο Λιμάνι Λεμεσού, πιθανόν να οδηγηθούν – λόγω της αύξησης αυτής – στην Τουρκία, το ΥΜΕΕ εξέφρασε την άποψη ότι το 80% των πλοίων αυτών δύναται να ελλιμενιστεί στο λιμάνι Λάρνακας εάν το επιθυμούν, δημιουργώντας έτσι και εγχώριο ανταγωνισμό. Επίσης, σύμφωνα με την απάντηση του ΥΜΕΕ, ο Διαχειριστής ήδη χρεώνει ποσά χαμηλότερα του 50% της ανώτατης χρέωσης και, εκτιμά ότι ο Διαχειριστής αναμένεται ότι θα μειώσει περαιτέρω τις πιο πάνω χρεώσεις, για να καταστεί ανταγωνιστικό το λιμάνι της Λεμεσού, κάτι για το οποίο έγιναν ήδη σχετικές συστάσεις και από το Υπουργείο.

9. Σύμφωνα με την καταγγελία που υποβλήθηκε, η αδειοδότηση των πλοηγών έγινε με σκανδαλώδη ενέργεια, εφόσον δεν προηγήθηκε καμία εκπαίδευση, ενώ το Υπουργικό Συμβούλιο φρόντισε να εγκρίνει νέους κανονισμούς Λειτουργίας Λιμένων με τους οποίους επιτρέπεται οι πλοηγοί να μην ομιλούν την Ελληνική γλώσσα. Επίσης, στην καταγγελία γίνεται αναφορά ότι η Αρχή στηρίχθηκε σε έναν συνταξιούχο πρώην πλοηγό και, έφερε Ολλανδούς πλοηγούς που αμείβονται υψηλότερα από τους Κύπριους. Σε σχέση με το πιο πάνω θέμα, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

- Σύμφωνα με την απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, ο Διαχειριστής (για τις Θαλάσσιες Υπηρεσίες) υπέβαλε οικονομική πρόταση συγκεκριμένου ύψους στους 2 εκ των 3 Κυπρίων πλοηγών που ήθελαν να αποχωρήσουν από την ΑΛΚ.. Η οικονομική προσφορά που τους έγινε ήταν πολύ ψηλότερη από τις προηγούμενες απολαβές τους, ωστόσο αυτοί αρνήθηκαν, αφού απαιτούσαν ακόμη πιο ψηλές απολαβές, οι

οποίες ανήρχοντο στο διπλάσιο των προηγούμενων απολαβών τους. [Δεν είναι ξεκάθαρο εάν έγινε οποιαδήποτε πρόταση και στον 3^ο πλοηγό].

- Όσον αφορά το θέμα της εξαίρεσης των πλοηγών από τις πρόνοιες της νομοθεσίας για ομιλία της Ελληνικής γλώσσας, από τη διερεύνηση του θέματος διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τις πρόνοιες της παραγράφου 152(1)(στ) του περί της Αρχής Λιμένων Κύπρου (Λειτουργία Περιοχών Λιμένων) Διατάγματος ΚΔΠ 373/2016, το οποίο δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Δημοκρατίας στις 21.12.2016, σε κανένα πρόσωπο δεν εκδίδεται άδεια πλοηγού, εκτός εάν το εν λόγω πρόσωπο:

«είναι ικανός να διαβάζει, γράφει και ομιλεί την ελληνική και αγγλική γλώσσα σε πολύ καλό επίπεδο.

Νοείται ότι το Συμβούλιο της Αρχής δύναται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις και λαμβανομένων υπόψη των αναγκών πλοήγησης στην Περιοχή Παραχώρησης του Λιμένα Λεμεσού, να αποδεχθεί γνώση μόνο της αγγλικής γλώσσας, σε ικανοποίηση της πιο πάνω προϋπόθεσης. Μετά δε την παρέλευση 12 μηνών από την έκδοση της άδειας, αυτή συνεχίζει να ισχύει, νοουμένου ότι αποδεικνύεται ότι ο Πλοηγός είναι ικανός να διαβάζει, γράφει και ομιλεί την ελληνική γλώσσα σε πολύ καλό επίπεδο. Νοείται ότι κατόπιν απόφασης του Συμβουλίου της Αρχής, εάν κριθεί τούτο σκόπιμο, δύναται να παραταθεί η πιο πάνω εξαίρεση και πέραν των 12 μηνών».

Σύμφωνα με την απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, η εν λόγω εξαίρεση κρίθηκε αναγκαία εφόσον δεν κατέστη δυνατό να εξευρεθούν Κύπριοι ή άλλοι ελληνόφωνες πλοηγοί, μετά την άρνηση των πλοηγών της ΑΛΚ να εργοδοτηθούν από τον Διαχειριστή και, της στάσης των οργανωμένων πλοηγών της ΑΛΚ που απειλούσαν την εταιρεία για ζημιές που θα προκαλούσαν, εκτός εάν ανέθεται τις πλοηγικές υπηρεσίες σε εταιρεία που θα ίδρυαν οι ίδιοι πλοηγοί. Σημειώνεται ότι δεν υποβλήθηκαν στην Υπηρεσία μας στοιχεία σε σχέση με τις πιο πάνω καταγγελίες. Έχουμε όμως την άποψη ότι το ενδεχόμενο δημιουργίας ιδιωτικής εταιρείας από πλοηγούς ενόσω αυτοί εργοδοτούνται από την ΑΛΚ είναι απαράδεκτο από κάθε άποψη και συνεπώς ορθά εγκρίθηκαν Κανονισμοί ώστε οι εν ενεργεία πλοηγοί της ΑΛΚ να μην μπορούν να ασκούν οποιασδήποτε μορφής εκβιασμό για ανάθεση σε αυτούς τέτοιων υπηρεσιών.

- Τέλος, το ΥΜΕΕ στην απαντητική του επιστολή αναφέρει ότι η αδειοδότηση των πλοηγών που εργοδοτήθηκαν από τον Διαχειριστή, με ιδιωτική συμφωνία, το ύψος της οποίας δεν είναι γνωστό στην ΑΛΚ, έγινε κατόπιν αξιολόγησης των υποψηφίων από την Επιτροπή Αδειοδότησης Πλοηγών της ΑΛΚ, με βάση τον εσωτερικό κανονισμό της Αρχής.

Από τις πιο πάνω απαντήσεις/σχόλια του ΥΜΕΕ, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

(α) Αρχικά, δεν έγινε οποιαδήποτε άμεση αναφορά από το ΥΜΕΕ στον ισχυρισμό/καταγγελία, ότι η Αρχή στηρίχθηκε σε έναν συνταξιούχο πρώην πλοηγό ηλικίας 75 ετών, ή/και κατά πόσο εργοδοτήθηκε από τον Διαχειριστή συνταξιούχος πλοηγός.

Σύμφωνα με τις πρόνοιες του Κανονισμού 157(3) της ΚΔΠ 373/2016 «*Η άδεια η οποία εκδίδεται σε Πλοηγό ακυρώνεται αυτόματα από την Αρχή κατά την αφυπηρέτηση του Πλοηγού λόγω της συμπλήρωσης του ορίου συντάξιμης ηλικίας*», η οποία ορίζεται ως η ημερομηνία λήψης σύνταξης κοινωνικής ασφάλισης. Επέκταση πέραν της άδειας πέραν της ηλικίας αυτής είναι δυνατή, σύμφωνα με τον ίδιο Κανονισμό, εάν υπάρξει βεβαίωση από καθορισμένο Ιατρικό Συμβούλιο ότι το συγκεκριμένο πρόσωπο είναι σωματικά και διανοητικά ικανό να υπηρετήσει ως πλοηγός.

Ωστόσο μεταγενέστερα, το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ωστόσο ότι, σύμφωνα με την ΑΛΚ, ο εν λόγω συνταξιούχος πλοηγός εγκρίθηκε, αφού είχε όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά υγείας ενώ τηρούσε όλες τις προδιαγραφές για έγκριση ως πλοηγός (εφόσον υπηρέτησε για πολλά χρόνια ως πλοηγός της ΑΛΚ στο Λιμάνι Λεμεσού). Η μόνη επιπρόσθετη διαδικασία που έγινε ήταν η εξοικείωση του με το Λιμάνι Λεμεσού η οποία απαιτείται για όλους τους πλοηγούς ανεξαρτήτως αν είχαν υπηρετήσει προηγουμένως στο συγκεκριμένο Λιμάνι.

Το ΥΜΕΕ επισήμανε ότι για πρώτη φορά υπάρχουν καταγραμμένες διαδικασίες για την έγκριση νέων πλοηγών κάτι το οποίο προάγει τη διαφάνεια και την αξιοκρατία.

(β) Στην επιστολή του ΥΜΕΕ αναφέρεται ότι οι Κανονισμοί της ΑΛΚ προνοούν διαφορετική μεταχείριση σε αδειοδοτημένους πλοηγούς, από άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τους οποίους χρειάζεται μόνο εξοικείωση με τα χαρακτηριστικά του λιμένα Λεμεσού, χωρίς ωστόσο να υποδεικνύονται οι σχετικές πρόνοιες των εν λόγω Κανονισμών. Η Υπηρεσία μας δεν έχει εντοπίσει τέτοια αναφορά στους σχετικούς με το θέμα Κανονισμούς 146 έως 161 της ΚΔΠ 373/2016.

10. Σε σχέση με την καταγγελία για τις χρεώσεις για επιβάτες κρουαζιέρων, επιβεβαιώνεται από το ΥΜΕΕ ότι αυτές έχουν αυξηθεί σε σχέση με τις προηγούμενες [από €2,28 σε €5 ανά άτομο για πλοία που αφικνούνται ή αναχωρούν από το Λιμάνι Λεμεσού («λιμάνι ενδιάμεσης στάσης» - «port of call») και από €15,09 σε €25 ανά άτομο για πλοία που έχουν ως βάση τους το Λιμάνι Λεμεσού («λιμάνι βάσης» - «home port»)]. Ωστόσο, όπως αναφέρεται, αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι προηγούμενες χρεώσεις ήταν εξαιρετικά χαμηλές, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη το κόστος συντήρησης του νέου σταθμού επιβατών. Επίσης, το Υπουργείο αναφέρει στην επιστολή του ότι, οι εν λόγω χρεώσεις έχουν συγκριθεί με χρεώσεις γειτονικών λιμανιών – χωρίς ωστόσο να υποβληθούν στην Υπηρεσία μας σχετικά στοιχεία –, από την οποία φάνηκε ότι στο ανώτατο τους επίπεδο, οι χρεώσεις αυτές είναι χαμηλές. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τον ανταγωνισμό (τόσο με το λιμάνι της Λάρνακας όσο και με άλλα γειτονικά Λιμάνια), το Υπουργείο θεωρεί ότι ο Διαχειριστής έχει κίνητρο να διατηρεί τις τιμές σε ανταγωνιστικά επίπεδα. Εκείνο που θα χρειαζόταν όμως να υποβάλει το ΥΜΕΕ για να διαπιστωθεί κατά πόσο οι πιο πάνω χρεώσεις είναι λογικές, θα ήταν οι αντίστοιχες χρεώσεις γειτονικών λιμανιών, κάτι το οποίο

όφειλε να είχε κάνει από προηγουμένως, και όχι απλώς να αναφέρει ότι το ανώτατο όριο των χρεώσεων της Λεμεσού είναι χαμηλό. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τα δικαιώματα που εφαρμόζονται στο Λιμάνι Λάρνακας από τις 6.3.2017, τα τέλη/χρεώσεις για επιβάτες κρουαζιέρων, είναι €3 ανά άτομο για λιμάνι ενδιάμεσης στάσης και €23 ανά άτομο για λιμάνι βάσης.

(β) Σχολιασμός της θέσης που εξέφρασε ο Υπουργός κατά τη διάρκεια της συνεδρίας των αρμόδιων Κοινοβουλευτικών Επιτροπών ότι το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο διασφαλίζει τη Δημοκρατία ως προς το ενδεχόμενο υποβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών εκ μέρους των αναδόχων, μέσω της επιβολής διοικητικών προστίμων από την ΑΛΚ.

Στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, γίνεται παραπομπή στα άρθρα 30Α (Εξουσία της Αρχής για την έκδοση Κανονισμών), 30Γ (Επιβολή διοικητικού προστίμου) και, 30Δ (Ιεραρχική προσφυγή) των περί Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμων του 1973 μέχρι 2016.

Επίσης, επισυνάπτεται έκθεση Συμβούλου της ΑΛΚ, ειδικού για λιμάνια, με την οποία επεξηγείται ο ρυθμιστικός - πλέον - ρόλος της ΑΛΚ και παρέχεται καθοδήγηση προς της Αρχή για αποτελεσματική άσκηση των κανονιστικών της αρμοδιοτήτων και ανάπτυξη πολιτικής, έτσι ώστε να μπορεί να ασκήσει αποτελεσματικά τις κανονιστικές της αρμοδιότητες και να αναπτύξει συγκεκριμένη πολιτική επιβολής αυτών.

Μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος ημερ. 20.3.2016, κοινοποιήθηκε στην Υπηρεσία μας επιστολή του Γενικού Διευθυντή της ΑΛΚ, μέσω της οποίας επιβλήθηκε στις 10.3.2016 στον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων διοικητικό πρόστιμο €40.000 για μη συμμόρφωση του στις οδηγίες και συστάσεις, για την εύρυθμη λειτουργία του τερματικού.

Σημειώνεται επίσης ότι σύμφωνα με δημοσίευμα ημερ. 2.12.2016, η Κοινοβουλευτική Επιτροπή Επικοινωνιών είχε αποφάσισε ομόφωνα να εισηγηθεί στην Ολομέλεια της Βουλής, όπως η προβλεπόμενη χρηματική ποινή αυξηθεί από €30.000 σε €80.000 και το προβλεπόμενο διοικητικό πρόστιμο από €30.000 σε €40.000.

Για το θέμα αυτό, η Υπηρεσία μας εκφράζει επιφυλάξεις κατά πόσο θα μπορεί στην πράξη η ΑΛΚ να εκδίδει οδηγίες και διατάγματα με τα οποία να θέτει στον Διαχειριστή επίπεδα ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών υψηλότερα από τα επίπεδα που θέτει η Συμφωνία Παραχώρησης. Είναι άποψη μας ότι τούτο ενδεχομένως νομικά να μπορεί να γίνεται, σε τέτοια όμως περίπτωση τέτοιες οδηγίες ή διατάγματα της ΑΛΚ θα συνιστούν μεταγενέστερη νομοθεσία (Change In Law) με βάση το άρθρο 32 της Συμφωνίας Παραχώρησης, οπότε και το όποιο πρόστιμο καταβάλλει ο Διαχειριστής θα συνιστά για αυτόν ανακτήσιμη δαπάνη. Καταγράφουμε τη θέση αυτή με κάθε επιφύλαξη, κυρίως γιατί δεν επιθυμούμε να χρησιμοποιήσει τη έκθεση μας ο Διαχειριστής σε περίπτωση που, είτε αμφισβητήσει δικαστικά οποιοδήποτε πρόστιμο του επιβληθεί από την ΑΛΚ, είτε απαιτήσει από το ΥΜΕΕ την αποζημίωση του για τέτοιο πρόστιμο. Το ΥΜΕΕ μας ενημέρωσε ότι στην έκθεση του Νομικού Συμβούλου της ΑΛΚ που έχει ετοιμάσει τους κανονισμούς σημειώνεται ότι η έκδοση Διαταγμάτων που απορρέουν από τον Νόμο που υπήρχε σε

ισχύ δεν συνιστά μεταγενέστερη νομοθεσία. Ειδικότερα, στην έκθεση αυτή περιλαμβάνεται η ακόλουθη του Νομικού Συμβούλου της ΑΛΚ:

22. In this respect, the question arises whether the issuance by the CPA of an individual decision which is expressly directed at one or more concessionaire(s) would amount to a “Discriminatory Change in Law” which may entitle the concessionaire(s) concerned to certain rights vis-à-vis the Grantor under the Concession Agreement(s).

In these agreements, a Discriminatory Change in Law is defined as

a Change in Law, the terms of which expressly refer to the MSO or the Marine Services to be provided under this Agreement or Marine Services Area or the Port and not to similar port facilities located in the Republic of Cyprus or within the European Union and Discriminatory Changes in Law shall exclude, without limitation, a Change in Law in relation to the accession of the Republic of Cyprus to the Schengen Area or any procedures or Changes in Law required to be undertaken or implemented for such accession.

In addition, the Concession Agreements give the concessionaires certain rights in the event of a “Qualifying Change in Law”, which latter concept includes Changes in Law that are not “Discriminatory Changes in Law”.

In our view it cannot be reasonably argued that all individual decisions of the CPA directed at one or more concessionaire(s) automatically fall within the notion of either a Discriminatory or a Qualifying Change in Law.

In particular, decisions by the CPA the mere object of which is to enforce or specify existing rules or obligations, or to impose a sanction for infringements, should not be considered to amount to such Changes in Law, because their only objective is to give effect to and implement law that was already in force when the Concession Agreements were concluded. For the same reason, there can be no causal link between such Changes in Law and any new expenditure or losses suffered by the concessionaires. To conclude, as a rule no Change of Law issues should arise when the CPA implements or enforces the pre-existing legal regulatory framework for port operations.’

Η πιο πάνω γνωμάτευση του Νομικού Συμβούλου της ΑΛΚ, την οποία η Υπηρεσία μας δεν έχει κανένα λόγο να αμφισβητήσει, δεν απαντά στις ανησυχίες μας αφού αναφέρεται σε εφαρμογή ή επιβολή προϋπάρχοντος νομικού πλαισίου. Υπενθυμίζουμε ότι με βάση τις Συμφωνίες Παραχώρησης, ως εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο (“Applicable Law”), το οποίο αποτελεί το αντικείμενο μεταγενέστερης νομοθεσίας, ορίζεται:

Applicable Law means any statute, statutory instrument, law proclamation, order, regulation, resolution, notice, decision, guidance, by-law, directive, treaty or other instrument having the force of law within the Republic of Cyprus or with which the relevant Party is bound to or is accustomed to comply including any EU Law, International Treaty or International Agreement including Applicable CPA Regulations;

και

"Applicable CPA Regulations", in respect of the operation of the Port Activities, means the regulations, orders, rules, by-laws and any other instrument having the same effect issued by the CPA from time to time during the Term;

Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούμε παρά να σχολιάσουμε το γεγονός ότι σε τέτοιες Συμφωνίες Παραχώρησης οι δείκτες απόδοσης του Διαχειριστή θα πρέπει να συνιστούν συμβατικούς όρους, αφού δεν νοείται να αφήνεται η διασφάλιση υψηλών επιπέδων απόδοσης σε ρυθμιστικούς Κανονισμούς και Διατάγματα που συνήθως αποσκοπούν στη ρύθμιση θεμάτων ασφαλείας και στη διασφάλιση ενός ανεκτού (και όχι υψηλού) επιπέδου παρεχομένων υπηρεσιών.

(γ) Στο Παράρτημα 3 της Συμφωνίας Παραχώρησης της σύμβασης που αφορά το τερματικό εμπορευματοκιβωτίων, προβλέπεται ως ένας εκ των δύο ποσοτικών Δεικτών Απόδοσης, η μέτρηση του Καθαρού Ρυθμού Γερανογεφυρών (Net Crane Rate) που πρέπει να υπερβαίνει τις 20 κινήσεις ανά ώρα σε 100 κλήσεις πλοίων. Κατά τη συνεδρία των αρμόδιων Κοινοβουλευτικών Επιτροπών προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι η ΑΛΚ πετύχαινε, όταν η ίδια διαχειριζόταν το λιμάνι, ρυθμό 25 κινήσεων ανά ώρα, ενώ τώρα ο ρυθμός αυτός είναι μόλις 12.

Σύμφωνα με αναφορές ενώπιον των Κοινοβουλευτικών Επιτροπών Μεταφορών και Ελέγχου της Βουλής, στις 20.2.2017, ενώ η ΑΛΚ πετύχαινε όταν η ίδια διαχειριζόταν το λιμάνι ρυθμό 25 κινήσεων ανά ώρα, τώρα ο ρυθμός αυτός είναι μόλις 12. Το ΥΜΕΕ με την απαντητική του επιστολή μας πληροφόρησε -προκαταρκτικά - ότι με βάση τις κινήσεις που είχαν γίνει στο λιμάνι Λεμεσού μέχρι τις 22.2.2017, ο μέσος όρος των κινήσεων των γερανογεφυρών για 21 πλοία, ήταν 22,2 κινήσεις για την κύρια γερανογέφυρα, όπως προκύπτει από τα στοιχεία τα οποία επισύναψαν, τα οποία είχαν υποβληθεί από τον Διαχειριστή (Eurogate) και, για τα οποία μέχρι την ημερομηνία της απαντητικής τους επιστολής δεν είχε ολοκληρωθεί ο έλεγχος (από το ΥΜΕΕ).

Από τη μελέτη του θέματος από την Υπηρεσία μας, σχετικά με τα πιο πάνω, αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Σύμφωνα με τις πρόνοιες του Παραρτήματος 3 της Συμφωνίας Παραχώρησης, ο Διαχειριστής του Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων, πρέπει να διασφαλίσει ότι ο Καθαρός Ρυθμός Γερανογεφυρών για την κύρια γερανογέφυρα εκφόρτωσης, υπερβαίνει τις 20 κινήσεις ανά ώρα (*«CTO shall ensure that the Net Crane Rate for the lead crane unloading a ship, shall be 20 moves per hour on 100 ship calls in the twelve (12) month period ending on the relevant Quarter end date»*)
- Ο πιο πάνω ορισμός της κύριας γερανογέφυρας, αναφέρεται μόνο σε κινήσεις εκφόρτωσης. Η EUROGATE παραθέτει στοιχεία σχετικά με τις κινήσεις των γερανογεφυρών, ορίζοντας την κύρια γερανογέφυρα με βάση τις συνολικές κινήσεις φόρτο-εκφόρτωσης. Συγκεκριμένα, όπως καταγράφεται σε ηλεκτρονικό μήνυμα εκπροσώπου του Διαχειριστή προς τη Συντονίστρια της ΟΕ με ημερ 19.1.2017:

«Deviating from the definition of the net crane rate pursuant to Schedule 1 of the CA, CTL intends to provide the net crane productivity per TopX standard. TopX counts any crane move for any full hour (i.e. unloading and loading operations). This should be sufficient for the proof of Performance Standard since this calculation provides never higher performance results than the provided definition of Schedule 1. If reasonable CTL will change the determination of net crane rate according CA to a later stage.

The definition of the lead crane refers only to unloading moves. So, it may occur that vessels do not have any unloading moves (no lead crane can be determined) or only small share in relation to the total moves. Therefore, CTL intends that the lead crane should be the crane that performs the most moves for unloading and loading in total. »

Με βάση την πιο πάνω μεθοδολογία της EUROGATE και τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από την εταιρεία, τα οποία – όπως αναφέρεται πιο πάνω - δεν είχαν μέχρι την ημερομηνία της απαντητικής επιστολής ελεγχθεί από το ΥΜΕΕ, ο μέσος όρος κινήσεων για την κύρια γερανογέφυρα ανά ώρα, για 21 πλοία, ήταν 21.24 (εύρος 16-28).

- Στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ αναφέρεται ότι ο «Ως μέσος όρος ο ρυθμός κινήσεων ανά ώρα γερανογεφυρών της ΑΛΚ ήταν γύρω στις 20. Στη βάση μελέτης που έγινε πριν μερικά χρόνια ο ρυθμός κινήσεων ανά ώρα διαπιστώθηκε ότι ήταν 18».

Σύμφωνα με στοιχεία που εντοπίστηκαν στο VDR ([4449813]4.12.1.2 63c5991a-f571-4b34-b107-fb57290d5299_N.xls) τα στοιχεία της ΑΛΚ αφορούν μέσο ρυθμό κινήσεων όλων των γερανογεφυρών για δύο περιόδους και ο ρυθμός αυτός ήταν 18 κινήσεις.

Επισημαίνεται ότι τα δύο μεγέθη ρυθμού κίνησης γερανογεφυρών (ΑΛΚ και EUROGATE) δεν είναι συγκρίσιμα, εφόσον τα στοιχεία της EUROGATE αφορούν μέσο όρο κινήσεων για την κύρια γερανογέφυρα («κύρια» από τον Διαχειριστή, ορίζεται η γερανογέφυρα με τις περισσότερες συνολικές κινήσεις ανά ώρα), ενώ τα στοιχεία της ΑΛΚ αφορούν τον μέσο ρυθμό κινήσεων όλων των γερανογεφυρών για την περίοδο μεταξύ 1^{ου} και 2^{ου} τριμήνου του 2015 (περιόδους Q1-Q2/2015).

- Η τιμή των 18 κινήσεων που δίδεται από την ΑΛΚ, θεωρήθηκε ότι είναι ισοδύναμη της τιμής PHP – port hour productivity που δίνεται από την EUROGATE (σύμφωνα με τα στοιχεία υποβλήθηκαν στις 6.3.2017), η μέση τιμή της οποίας για τα πρώτα 21 πλοία, με βάση τα πιο πάνω στοιχεία, είναι ίση με 11,68. Εφόσον σύμφωνα με τα εν λόγω στοιχεία, ο μεν δείκτης για τις κινήσεις της κύριας γερανογέφυρας ικανοποιείται η δε ωριαία παραγωγικότητα του λιμανιού (PHP) είναι κατά πολύ χαμηλότερη από την προηγούμενη (σχετική παραδοχή περιλαμβάνεται και στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ), αυτό δεικνύει ότι δείκτης απόδοσης που επιλέγηκε ενδέχεται να είναι ανεπαρκής.

- Σύμφωνα με διευκρινήσεις που λήφθηκαν από το ΥΜΕΕ στις 3.4.2017, τον Φεβρουάριο, σε σύνολο 36 πλοίων, η μέση συνολική παραγωγικότητα (PHP) ήταν 13,1 την ώρα, σε σχέση με την αποδοτικότητα του πρώτου γερανού (NCP) που ήταν 21,1 την ώρα. Άποψη του Υπουργείου είναι ότι η μεγάλη διαφορά οφείλεται στο γεγονός ότι τις πρώτες μέρες ο Διαχειριστής λειτουργούσε με πιο λίγες γερανογέφυρες, λόγω των επισκευών που ήθελε να κάνει για να διασφαλίσει τα όρια ασφάλειας και υγείας που αυτός εφαρμόζει. Σε σχέση με τα στοιχεία Μαρτίου, σε σύνολο 27 πλοίων η μέση ωριαία παραγωγικότητα ήταν 23,7 την ώρα, σε σχέση με τις κινήσεις της κύριας γερανογέφυρας που ήταν 23,8 την ώρα. Αυτό κατά την άποψη του ΥΜΕΕ δείχνει ότι οι δύο δείκτες (PHP και NCP) συγκλίνουν μετά που το Λιμάνι μπήκε σε κανονικούς ρυθμούς, ενώ για αρκετές μέρες ο δείκτης που έχει καθοριστεί (NCP) υπερβαίνει κατά πολύ τον δείκτη PHP.
- Κατόπιν μελέτης των συμπληρωματικών στοιχείων που υποβλήθηκαν στις 3.4.2017 σε σχέση με την παραγωγικότητα του Λιμανιού για τον μήνα Μάρτιο 2017, η Υπηρεσία μας εκφράζει τις επιφυλάξεις της κατά πόσον ο δείκτης μέση ωριαίας παραγωγικότητας (PHP), ως υποδεικνύεται στα στοιχεία Μαρτίου, είναι αντίστοιχος με αυτό των προηγούμενων στοιχείων και, κατ' επέκταση συγκρίσιμος με την παραγωγικότητα του Λιμανιού, όταν τη διαχείριση είχε η ΑΛΚ.
Ειδικότερα σύμφωνα με τα στοιχεία Μαρτίου 2017 δίδονται οι τιμές παραγωγικότητα PHP, GCP και NCP οι τιμές των οποίων είναι 23,7, 14,1 και 23,8 αντίστοιχα. Σημειώνεται ότι ο δείκτης GCP, δεν είχε οριστεί/υπολογιστεί στους προηγούμενους υπολογισμούς.

Σχόλια Ελεγκτικής Υπηρεσίας:

- (1) Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, στη Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 20.2) περιλαμβάνεται πρόνοια, σύμφωνα με την οποία το Υπουργείο ή ο αντιπρόσωπος του μπορεί να επιθεωρήσει οποιαδήποτε στιγμή τα στοιχεία του Διαχειριστή όσο αφορά τους Δείκτες Απόδοσης. Λαμβάνοντας υπόψη ότι εφόσον η παρακολούθηση/ έλεγχος του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών διεξάγεται από την ΑΛΚ, όπως ισχυρίζεται το ΥΜΕΕ, τίθεται το ερώτημα γιατί δεν έχουν επιβεβαιωθεί τα στοιχεία αυτά από την ΑΛΚ. Ωστόσο, το ΥΜΕΕ ανέφερε στην Υπηρεσία μας στις 3.4.2017 ότι η επιβεβαίωση/ έλεγχος των δεικτών δεν μπορεί να διενεργηθεί μέσω του μηχανογραφικού συστήματος της ΑΛΚ. Η εν λόγω αναφορά είναι σε αντίφαση με την αντίστοιχη θέση που είχε εκφραστεί στην παράγρ. (γ) της επιστολή τους ημερ. 6.3.2017 σύμφωνα με την οποία «*Μέσω του μηχανογραφικού συστήματος της Αρχής μπορεί να γίνει παρακολούθηση/έλεγχος των Υπηρεσιών*».
- (2) Εφόσον καμία διευκρίνιση επί των δεικτών που παρατίθενται δεν δίδεται, ή/και δεν επιβεβαιώνεται η παραγωγικότητα του Λιμανιού στη βάση των στοιχείων που διατίθενται από τον Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων, τα οποία δείχνουν τις κινήσεις ανά ώρα ανά βάρδια, στη βάση της προηγούμενης μεθοδολογίας, παραμένει η θέση της Υπηρεσίας μας ότι ενδεχομένως ο δείκτης απόδοσης που επιλέγηκε να είναι ανεπαρκής, υπό την έννοια ότι, είτε θα έπρεπε να είχε τεθεί σε αυστηρότερα επίπεδα,

είτε θα έπρεπε να συνδυαστεί με περισσότερους δείκτες απόδοσης ώστε να εξασφαλίζεται η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών.

(δ) Σχόλια επί της αναφοράς του Υπουργού ΜΕΕ κατά την κοινή συνεδρία των Κοινοβουλευτικών Επιτροπών Μεταφορών Επικοινωνιών και Ελέγχου ως προς πρόνοια στα αντίστοιχα Παραρτήματα της Συμφωνίας Παραχώρησης των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου, για εξαμήνη περίοδος «χάριτος» στην οποία δεν ισχύουν οι καθορισμένοι δείκτες απόδοσης.

Στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, αναφέρεται ότι η πιο πάνω αναφορά του Υπουργού αφορούσε στο γεγονός ότι οι δείκτες μετρούνται κάθε έξι μήνες, οπότεν ακόμη και στην περίπτωση παραβίασης τους αυτό θα εντοπιζόταν μετά το τέλος αυτής της περιόδου.

Από τη μελέτη των πιο πάνω, διαπιστώνεται ότι οι πρόνοιες για τους δείκτες απόδοσης των Συμφωνιών Παραχώρησης των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου, δεν συνιστούν περίοδο χάριτος στην εφαρμογή τους και, ως εκ τούτου, είναι πολύ διαφορετικές από τις αντίστοιχες των Συμφωνιών Παραχώρησης του λιμανιού Λεμεσού, στις οποίες ορίζεται περίοδος χάριτος 12 και 18 μηνών για τους δείκτες ποιότητας και παραγωγικότητας αντίστοιχα, κατά την οποία δεν επιβάλλονται/ προσμετρούνται «βαθμοί ποινής» στους Διαχειριστές. Όσον αφορά το Λιμάνι Λάρνακας (για το οποίο δεν υπογράφηκε τελικά η προκαταρκτική Συμφωνία που είχε καταρτιστεί στις 3.8.2012, λόγω αδυναμίας της επιλεγείσας Κοινοπραξίας να εξεύρει χρηματοδότηση), το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι οι δείκτες απόδοσης, όπως είχαν καθοριστεί, θα ήταν σε εφαρμογή από την πρώτη ημέρα του συμβολαίου.

Σχολιάζοντας την πιο πάνω αναφορά μας, το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι, όπως έχει ήδη απαντηθεί, το σχόλιο του Υπουργού ήταν πως ο έλεγχος θα γινόταν στους έξι μήνες που προβλέπει η σχετική Σύμβαση. Οπότε, δεν σημαίνει ότι θα επιβαλλόταν οποιοδήποτε πρόστιμο για μη τήρηση τους για ένα μικρό χρονικό στάδιο. Επομένως, κατά το ΥΜΕΕ, η αναφορά του Υπουργού αντικατόπτριζε αυτό το γεγονός και ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Η Υπηρεσία μας διαφωνεί με την πιο πάνω ερμηνεία/άποψη του ΥΜΕΕ και, θεωρεί ότι οι πιο πάνω αναφορές του Υπουργού, όπως έγιναν κατά τη διάρκεια της πιο πάνω συνεδρίας των αρμόδιων Κοινοβουλευτικών Επιτροπών δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Όσον αφορά την εισαγωγή βαθμών ποινής και περιόδου χάριτος, αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Σε επιστολή της Υπηρεσίας μας ημερ. 4.9.2015 προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, αναφέραμε ότι, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Διαχειριστής του Λιμανιού Λεμεσού θα έχει αποκλειστικό δικαίωμα για χρήση εμπορευματοκιβωτίων, η πρόνοια ότι σε περίπτωση παραβίασης από τον Διαχειριστή των συμβατικών του υποχρεώσεων, η θεραπεία για το Κράτος θα είναι ο τερματισμός της σύμβασης, είναι ανεπαρκής και

επικίνδυνη, εφόσον στο ενδεχόμενο υποβιβασμού των υπηρεσιών, δεν προβλέπεται οποιαδήποτε κύρωση προς τον Διαχειριστή, ως αποτρεπτικός παράγοντας.

Ενόψει των πιο πάνω, αναφέραμε ότι θεωρούσαμε αναγκαίο να τεθούν στον Ανάδοχο σαφείς και αυστηροί δείκτες απόδοσης για τις εμπορικές και επιβατικές υπηρεσίες, με τις αντίστοιχες αποτρεπτικές ποινές, σε περίπτωση παραβίασης είτε των δεικτών αυτών, είτε άλλων συμβατικών του υποχρεώσεων, όσον αφορά κάποια καθορισμένα ελάχιστα επίπεδα παροχής υπηρεσιών και συντήρησης.

- Επίσης, σε ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 14.9.2015 από τον κ. Φίλιππο Κατράνη, εκπρόσωπο της Αρμόδιας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων (Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας) αναφέρεται μεταξύ άλλων: *«Για την απουσία χρηματικών ποινών έχουμε έντονη ανησυχία διότι αναγνωρίζουμε ότι είναι πολύ δύσκολο να επιβάλεις την εσχάτη των ποινών (διακοπή σύμβασης). Δεν βλέπω τον λόγο να μην προβλέπονται χρηματικές ποινές που να σου λύνουν τα χέρια για να μπορείς να χειριστείς δύσκολες ενδιάμεσες καταστάσεις. Μην ξεχνάς ότι εσείς θα μείνετε χωρίς όπλα για την άσκηση ελέγχου κατά την διάρκεια ισχύος της σύμβασης»*.
- Σε σημείωμα της ΟΕ προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ με ημερ. 18.9.2015, αναφέρεται ότι οι Σύμβουλοι διατηρούσαν μια θέση αντίθετη με τις προτάσεις/οδηγίες που τους δίδονταν από την Ομάδα αναφορικά με τη συμπερίληψη στο κείμενο της Συμφωνίας των προνοιών εκείνων που θα διασφάλιζαν το Κράτος με τον καθορισμό μετρήσιμων δεικτών για τις διάφορες λειτουργίες που θα εκτελούνταν κατά τη διάρκεια της Συμφωνίας, προτάσσοντας το επιχείρημα ότι τέτοιες πρόνοιες θα μείωναν την αξία της Συμφωνίας, δηλαδή θα μειώνονταν τα έσοδα του Διαχειριστή. Σε σχέση με το θέμα, σημειώνουμε ότι οποιαδήποτε μείωση της αξίας της Συμφωνίας συνεπαγόταν επηρεασμό και της αμοιβής των ίδιων των Συμβούλων. Αυτό δημιουργούσε κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων για αυτούς.
 Η εν λόγω άποψη των Συμβούλων περιλαμβάνεται σε Υπόμνημα τους ημερ. 3.9.2015, μέσω του οποίου, εν τέλει, γίνεται εισήγηση για συγκεκριμένους δείκτες. Σχετικά είναι και τα ηλεκτρονικά μηνύματα ημερ. 5.9.2015 για το θέμα μεταξύ της κας Στάλως Αριστέϊδου (Συντονίστρια της ΟΕ) και των Συμβούλων.
 Επίσης, σε ηλεκτρονικό μήνυμα των Συμβούλων ημερ. 5.9.2015, καταγράφεται: *«we haven't come across such performance requirements in other Concession Agreements and transactions we have worked on»*.
- Η εισαγωγή «δεικτών απόδοσης» και «βαθμών ποινής» εντοπίζεται στο προσχέδιο των Συμφωνιών Παραχώρησης ημερ. 7.9.2015.
- Περαιτέρω, στο προσχέδιο των Συμφωνιών Παραχώρησης ημερ. 8.9.2015, οι νομικοί Σύμβουλοι Pinsent Masons [PM], με ηλεκτρονικό τους μήνυμα με ημερ. 9.9.2015, εισάγουν προσχέδιο σε σχέση με «περίοδο χάριτος» με το σχόλιο *«For the Performance Standards which will be measured on a monthly basis, we should give the operators 18 months grace period where appropriate...For others like 2.1.4 to*

2.1.7 – 6 months seems appropriate? For the ones which are measured on a quarterly basis, should give 12 months of grace period?»

- Στο προσχέδιο της Συμφωνίας ημερ. 10.9.2015, άρθρο 2.3.4, αναφέρεται: «*The [CTO/MTO/MSO] shall not incur any Deficiency Points which arise within [six (6)] months of the Takeover Date. [PM note: to be updated following resolution of grace period issue]*». Περαιτέρω, σε ηλεκτρονικό μήνυμα των νομικών Συμβούλων Pinsent Masons ημερ. 10.9.2015, στο οποίο επισυνάπτεται το εν λόγω προσχέδιο, αναφέρεται: «*Schedule 3 (performance Standards) (formerly schedule 3) – MCTW to provide comments, including in relation to Grace period and Measurements Period (also in SC materials)*».

Ζητήθηκαν δηλαδή τα σχόλια του ΥΜΕΕ σχετικά με τις πιο πάνω εισηγήσεις για τις εν λόγω πρόνοιες, ωστόσο, από τα στοιχεία τα οποία υποβλήθηκαν στην Υπηρεσία μας, δεν προκύπτουν οι θέσεις/απόψεις/υποδείξεις του ΥΜΕΕ. Επισημαίνεται ότι στο προσχέδιο της Συμφωνίας ημερ. 11.9.2015, άρθρο 2.3.4, εισάγονται οι «περίοδοι χάριτος» για τους δείκτες, όπως αυτοί περιλαμβάνονταν στην τελική Συμφωνία, ενώ την ίδια ημέρα φαίνεται – με βάση τα στοιχεία που έχουν υποβληθεί από το ΥΜΕΕ – ότι είχε πραγματοποιηθεί συνάντηση της Καθοδηγητικής Επιτροπής, για την οποία ωστόσο δεν τηρήθηκαν πρακτικά.

- Σε σχέση με τον καθορισμό συγκεκριμένων δεικτών, σχετικά είναι τα ηλεκτρονικά μηνύματα ημερ. 23.10.2015 μέχρι 29.10.2015. Κατά την εν λόγω περίοδο, οι δείκτες «απλοποιήθηκαν» (απαλείφθηκαν κάποιοι οι οποίοι, όπως υποστηρίζει το ΥΜΕΕ, καλύπτονται από τη νομοθεσία της ΑΛΚ ή/και καλύπτονται από τη ρήτρα «Persistent Breach Clause»).

Στο ηλεκτρονικό μήνυμα της κας Στάλως Αριστείδου με ημερ. 27.10.2015, καταγράφονται οι «ανησυχίες» της σε σχέση με τους δείκτες, ωστόσο το καταληκτικό σχόλιο είναι να μην γίνουν αλλαγές προς το παρόν. Ο Υπουργός με ηλεκτρονικό του μήνυμα ημερ. 29.10.2015 σε σχέση με τους δείκτες, αναφέρει: «*Please leave the changes as included in the last version received (simplifying them)*». Δηλαδή, φαίνεται ότι την τελική απόφαση (να μην αλλάξουν οι δείκτες) είχε λάβει ο Υπουργός.

- Το Υπουργείο ενημέρωσε την Υπηρεσία μας ότι, ο καθορισμός των τελικών δεικτών ήταν μια εξελικτική διαδικασία που άρχισε στις 30.8.2015 και η οποία έτυχε χειρισμού από την ΟΕ και τους Συμβούλους, ενώ ο Υπουργός τοποθετήθηκε μετά τα σχόλια της ΟΕ και των Συμβούλων. Άποψη του ΥΜΕΕ είναι ότι οι τελικοί δείκτες όπως υιοθετήθηκαν κρίνονται από το ΥΜΕΕ ικανοποιητικοί αφού καλύπτουν πέραν της εξυπηρέτησης των πελατών του Λιμανιού θέματα όπως η ασφάλεια, υγεία και ποιότητα υπηρεσιών. Οι θέσεις της Υπηρεσίας μας σε σχέση με τους δείκτες παρακολούθησης έχουν ήδη καταγραφεί.
- Επίσης, αναφέρεται ότι κατά τον 2^ο γύρο συναντήσεων/διαβουλεύσεων, υποψήφιοι Διαχειριστές ανέφεραν ότι η περίοδος χάριτος είναι σύντομη και ζήτησαν όπως αυξηθεί. Συγκεκριμένα, η EUROGATE ζήτησε όπως η περίοδος χάριτος σε σχέση με

τους δείκτες απόδοσης που αφορούν τις κινήσεις γερανογεφυρών και το χρόνο εξυπηρέτησης, αυξηθεί από 12 σε 30 μήνες [σχετικό είναι το ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 22.11.2015]. Η θέση των Συμβούλων ήταν ότι το χρονικό διάστημα των 30 μηνών φαινόταν μεγάλο και ότι μια μικρή αύξηση θα ήταν λογική, ζητώντας τις απόψεις του ΥΜΕΕ («*30 months does seem to be on the longer side, some increase may be reasonable MTCW could take a view*»). Σημειώνεται ότι στην έκδοση 12.12.2015 των Συμφωνιών Παραχώρησης, η περίοδος χάριτος παρέμεινε ως είχε (δηλαδή περίοδος 12 και 18 μηνών για τους δείκτες ποιότητας και παραγωγικότητας αντίστοιχα).

Από τα στοιχεία τα οποία έχουν υποβληθεί από το ΥΜΕΕ, δεν έχει εντοπιστεί οτιδήποτε σχετικά με την απάντηση/τοποθέτηση του Υπουργείου επί του πιο πάνω θέματος.

- Όσον αφορά το ύψος της χρηματικής επιβάρυνσης σε περίπτωση παραβίασης της σύμβασης, δεν κατέστη δυνατό να εντοπιστούν στοιχεία, σε σχέση με τον τρόπο καθορισμού του, ωστόσο το ΥΜΕΕ ενημέρωσε την Υπηρεσία μας ότι οι τελικές ποινές που υιοθετήθηκαν είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες Συμβάσεις των Αεροδρομίων ή του Λιμανιού και της Μαρίνας της Λάρνακας. Το άρθρο 2.5, Performance Standards Failure Fee (Schedule 3) εντοπίζεται στην έκδοση των Συμφωνιών Παραχώρησης ημερ. 14.9.2015, οι οποίες τέθηκαν ενώπιον τον υποψήφιων Διαχειριστών, μέσω του συστήματος VDR, με τη σημείωση: «*Note to Tenderers: the calculation of the Performance Standards Failure Fee to be discussed during Consultation Meeting 1*».

Οι Σύμβουλοι με ηλεκτρονικό τους μήνυμα ημερ. 26.10.2015, υπέβαλαν εισήγηση για το ύψος του ποσοστού της χρηματικής επιβάρυνσης σε περίπτωση παραβίασης της σύμβασης.

- Πέραν των πιο πάνω στοιχείων, δεν έχουν εντοπιστεί στοιχεία (πρακτικά ή/και ηλεκτρονικά μηνύματα) σχετικά με την άποψη/θέση του Υπουργείου επί των θεμάτων που εγείρονταν, για τα οποία αναμενόταν από τους Συμβούλους η τοποθέτηση του ΥΜΕΕ. Αναφορικά με το θέμα, θέση του ΥΜΕΕ είναι ότι παρά το γεγονός ότι δόθηκε χαριστική περίοδος 12 μηνών, για τέτοιες εταιρείες κολοσσούς αποτρεπτικός παράγοντας είναι και η προβολή αρνητικής εικόνας προς τους πελάτες τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Το ΥΜΕΕ μας ενημέρωσε επίσης ότι έχει πληροφορίες ότι η EUROGATE υπέστη συνέπειες σε άλλα δικά της λιμάνια λόγω της δυσλειτουργίας που δημιουργήθηκε τις πρώτες μέρες. Η Υπηρεσία μας δεν συμμερίζεται τη θέση ότι η επιθυμία κάθε σοβαρής εταιρείας να διαφυλάξει την εμπορική της φήμη αποτελεί ικανοποιητική ασφαλιστική δικλείδα για διατήρηση ενός πολύ υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, όπως αυτό που θα αναμενόταν σε λιμάνι που αποτελεί το κύριο (και για θέματα εμπορευματοκιβωτίων το μοναδικό) λιμάνι μίας χώρας, ειδικά όταν πρόκειται για νησί.

(ε) Τυχόν έναρξη οποιασδήποτε δικαστικής διαδικασίας εναντίον της Δημοκρατίας ή της ΑΛΚ από οποιονδήποτε χρήστη του λιμανιού σχετικά με τις καθυστερήσεις των τελευταίων τριών εβδομάδων.

Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, μέχρι τις 24.2.2017 δεν είχε καταχωριστεί εναντίον του Υπουργείου οποιαδήποτε αγωγή ή/και προσφυγή από οποιονδήποτε χρήστη του Λιμανιού κατά την πιο πάνω περίοδο. Επίσης, το ΥΜΕΕ πληροφόρησε την Υπηρεσίας μας ότι ούτε εναντίον της ΑΛΚ είχε καταχωριστεί οποιαδήποτε αγωγή σε σχέση με τις εργασίες της EUROGATE μέχρι τις 2.3.2017.

(στ) Αναφορά σε παρόμοια προβλήματα που κατ' ισχυρισμό υπήρξαν πρόσφατα στο λιμάνι του Αμβούργου.

Σύμφωνα με την απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, κατόπιν ερωτήματος που απευθύνθηκε στον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων στις 23.2.2017 και, σχετικής απάντησης του Διαχειριστή με ημερ. 24.2.2017, στο εν λόγω λιμάνι δεν παρουσιάστηκαν έκτακτα περιστατικά εξ' υπαιτιότητας της EUROGATE: «*I am not aware of extraordinary incidences that are in our responsibility. We have a system availability >99%*». Σημειώνουμε, ωστόσο, προηγούμενη αναφορά του ίδιου του Υπουργείου σύμφωνα με την οποία «*έχουμε ήδη πληροφορίες ότι η EUROGATE υπέστη συνέπειες σε άλλα δικά της λιμάνια λόγω της δυσλειτουργίας που δημιουργήθηκε τις πρώτες μέρες*», χωρίς ωστόσο να γίνεται αναφορά στις «*συνέπειες*» αυτές.

Ωστόσο, κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας, η διερεύνηση των πιο πάνω ισχυρισμών θα έπρεπε να γίνει από το ίδιο το Υπουργείο και όχι να ζητηθεί να γίνει από τον Διαχειριστή, ο οποίος είναι και ο άμεσα ενδιαφερόμενος. Ως εκ τούτου, η απάντηση δεν θεωρείται ικανοποιητική, εφόσον δεν είναι προϊόν ανεξάρτητης/ αντικειμενικής διερεύνησης.

(ζ) Στοιχεία ως προς την πρόκληση κακόβουλης ζημιάς σε μηχανήματα της ΑΛΚ που, όπως ανέφερε ο Υπουργός, διαπιστώθηκε κατά την παραχώρηση του χώρου του λιμανιού στον ανάδοχο της σύμβασης που αφορά το τερματικό εμπορευματοκιβωτίων.

Στις 20.2.2017, ο Υπουργός ΜΕΕ, μιλώντας ενώπιον της κοινής συνεδρίασης των Κοινοβουλευτικών Επιτροπών Μεταφορών και Ελέγχου, ανέφερε ότι μηχανήματα που θα τους παραχωρούνταν και θα χρησιμοποιούσαν οι ιδιώτες επενδυτές με την ανάληψη των υπηρεσιών του λιμένα Λεμεσού, υπέστησαν κακόβουλη ζημιά. Στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, επαναλαμβάνονται οι πιο πάνω καταγγελίες, οι οποίες – όπως αναφέρεται – βρίσκονται υπό διερεύνηση, χωρίς να παρέχονται ωστόσο οποιαδήποτε στοιχεία/τεκμηρίωση για τις καταγγελίες αυτές.

(η) Τα μέτρα που προβλέπονται στις Συμφωνίες Παραχώρησης ως προς την τήρηση του απορρήτου σε περιπτώσεις διακίνησης απόρρητου στρατιωτικού υλικού μέσω του Λιμανιού.

Σύμφωνα με την απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, θέματα σχετικά με την τήρηση απορρήτου καλύπτονται από το άρθρο 43 «Confidentiality» και για τις 3 Συμφωνίες, ενώ σύμφωνα με τις Συμφωνίες Παραχώρησης, οι Διαχειριστές οφείλουν να ακολουθούν τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας.

(θ) Τα τέλη χρέωσης σκαφών της Εθνικής Φρουράς και των σκαφών άλλων κρατικών Υπηρεσιών.

Σύμφωνα με τις πρόνοιες των Συμφωνιών Παραχώρησης για το Τερματικό Γενικού Εμπορίου και των Θαλασσιών Υπηρεσιών, τα πρώτα 10 πολεμικά πλοία (Κυπριακό Ναυτικό, Διακρατικές Συμφωνίες, Πλοία επίσημα προσκεκλημένα) κάθε χρόνο τα οποία θα παραμένουν έως και 5 ημέρες, θα εξυπηρετούνται δωρεάν.

Για τα υπόλοιπα πλοία (που θα χαρακτηρίζονται ως «προσκεκλημένα»), η Κυπριακή Δημοκρατία θα πληρώνει τον Διαχειριστή Τερματικού Γενικού Εμπορίου και τον Διαχειριστή των Θαλάσσιων Υπηρεσιών το κόστος, όπως καθορίζεται στις ρυθμιζόμενες ή μη ρυθμιζόμενες χρεώσεις και, για εξειδικευμένες υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονται στις ρυθμιζόμενες ή μη χρεώσεις, θα καταβάλλει το εύλογο κόστος επαυξημένο κατά 10%.

Στην απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, αναφέρεται ότι το εν λόγω όριο τέθηκε λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εμπειρία της ΑΛΚ στην εξυπηρέτηση αυτού του είδους πλοίων. Επίσης, γίνεται ειδική αναφορά στο σκάφος «Αλάσια» – δώρο του Σουλτάνου του Ομάν –, το οποίο θα μεταφερθεί στον χώρο της ΑΛΚ στη Λεμεσό και, με βάση τη νομοθεσία δεν θα υπόκειται σε χρεώσεις. Στον ίδιο χώρο αναφέρεται ότι θα σταθμεύουν και τα πλοία της Λιμενικής Αστυνομίας και δεν θα υπόκεινται σε χρεώσεις.

Όπως μας ενημέρωσε το ΥΜΕΕ, σύμφωνα με τις πρόνοιες των άρθρων 4.4 και 16 της Συμφωνίας Παραχώρησης του Διαχειριστή Θαλασσιών Υπηρεσιών καθώς και σύμφωνα με το Άρθρο 25Α του περί της Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμο (38/1973) και των τροποποιήσεων αυτού, τα εν λόγω πλοία δεν θα υπόκεινται σε χρεώσεις θαλάσσιων υπηρεσιών.

(ι) Κατάλογος των ονομαστικών πληρωμών εκ μέρους κάθε ενός εκ των τριών αναδόχων, τον υπολογισμό του Υπουργείου σας ως προς την Καθαρή Παρούσα Αξία των πληρωμών αυτών (με συντελεστή προεξόφλησης 4% και 8%), τις καθαρές εισπράξεις της ΑΛΚ κατά τα τελευταία 5 χρόνια, και τις πληρωμές της ΑΛΚ προς την Κυπριακή Δημοκρατία τα τελευταία 5 χρόνια.

A. Από τα στοιχεία που στάλθηκαν από το ΥΜΕΕ προκύπτουν τα ακόλουθα:

(i)	Ονομαστικές Πληρωμές Αναδόχων ¹	NPV 4%	NPV 8%
		€ εκ.	€ εκ.
	EUROGATE (Container)	889	581
	DP + GAP Vas (Marine)	16	13
	DP + GAP Vas (General)	234	147
	1.925*	1.139	741

* περιλαμβάνει κεφαλαιουχικές δαπάνες €113εκ. (€92 εκ. από EUROGATE και €21 εκ. από DP & GAP Vassilopoulos)

(ii) Αναμενόμενες πληρωμές βάσει των πραγματικών αποτελεσμάτων της ΑΛΚ για το έτος 2016 (με ετήσια αύξηση 3%, 6% και 9%).

	€ εκ.	NPV 4% € εκ.	NPV 8% € εκ.
[3%]	1.129	666	432
[6%]	1.697	945	580
[9%]	2.615	1.383	803

Συγκρίνοντας τα στοιχεία στο (i) και (ii), φαίνεται ότι οι προβλέψεις των Διαχειριστών είναι αρκετά αισιόδοξες, αφού η παρούσα αξία των πληρωμών προς το Κράτος με συντελεστή προεξόφλησης ("discount factor") 4% (€1,139 εκ.) εξυπακούει ετήσια αύξηση εσόδων μεταξύ 6% και 9%. Δεδομένου ότι ο όγκος του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου δεν μπορεί εύλογα να αναμένεται να αυξηθεί με τόσο μεγάλους ρυθμούς, τέτοια αύξηση εσόδων μεταξύ 6% και 9% στα συνολικά έσοδα θα μπορούσε να επιτευχθεί μόνο με μία δραματική αύξηση στον όγκο του διαμετακομιστικού εμπορίου.

B. Αποτελέσματα της ΑΛΚ τα τελευταία 5 χρόνια.²

	2012 € εκ.	2013 € εκ.	2014 € εκ.	2015 € εκ.	2016 € εκ.
Έσοδα	39,6	36,8	38,3	40,2	55,3
Έξοδα	17,4	15,6	13,6	14,0	17,8
	22,2	21,2	24,8	26,2	37,5
Αποσβέσεις	4,7	4,5	3,9	3,7	3,3
Πλεόνασμα	17,5	16,7	20,9	22,5	34,2
Μέρισμα στην ΚΔ	34	15	10	15	15

Με βάση τα πραγματικά αποτελέσματα της ΑΛΚ για το έτος 2016 μπορούν να εκτιμηθούν τα οφέλη για το Κράτος τα επόμενα 25 χρόνια για σκοπούς σύγκρισης με τα οφέλη που αναμένονται από τους αναδόχους (Public Sector Comparator). Για σκοπούς σύγκρισης, τα αποτελέσματα του 2016 αυξάνονται κατά 3% το έτος.

¹ Σύμφωνα με στοιχεία των Συμβούλων (Rothschild)

² Ζητήθηκαν στην επιστολή μας ημερ. 21.2.2017, αλλά δεν δόθηκαν από το ΥΜΕΕ.

	Πραγματικά αποτελέσματα 2016	Αναμενόμενα Αποτελέσματα με ετήσια αύξηση 3% 2017-2041
	€ εκ.	€ εκ.
Έσοδα	55,3	2.076
Έξοδα	17,8	668
Πλεόνασμα	37,5	1.408

Η καθαρή παρούσα αξία (NPV) των συνολικών αναμενόμενων πλεονασμάτων (€1.408 εκ.) με συντελεστή προεξόφλησης 4% ανέρχεται σε €826 εκ.

Έχοντας υπόψη τα πιο πάνω, φαίνεται ότι το κατά πόσο η παραχώρηση των εμπορικών δραστηριοτήτων στον ιδιωτικό τομέα θα αποδειχθεί συμφέρουσα για το Κράτος, θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την επιτυχή έκβαση του επιχειρησιακού μοντέλου των αναδόχων στο οποίο προβλέπονται σημαντικές αυξήσεις στα έσοδα του λιμανιού (όπως αναφέρεται πιο πάνω ετήσια αύξηση πέραν του 6%). Αν για παράδειγμα η πραγματική ετήσια αύξηση θα είναι 3%, τότε τα οφέλη για το Κράτος θα είναι της τάξης των €666 εκ. (NPV με συντελεστή 4%), τα οποία συγκρίνονται αρνητικά με τα αναμενόμενα οφέλη στη βάση του προηγούμενου καθεστώτος.

Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η ΑΛΚ θα συνεχίσει να λειτουργεί ως Εποπτική Αρχή και θα έχει ετήσιες δαπάνες της τάξης των €5,5 εκ. ετησίως.

Το ΥΜΕΕ μας ανέφερε ότι οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί φορείς, στην φάση του Due Diligence, είχαν στοιχεία μέχρι το 2014 τα οποία έχουν μεγάλη διαφορά από το 2016. Επιπλέον, όπως ανέφερε, στους υπολογισμούς για το NPV των αναδόχων περιλαμβάνονται κεφαλαιουχικές δαπάνες, πράγμα το οποίο δεν υπολογίζεται στα στοιχεία της ΑΛΚ. Μια άλλη πτυχή αφορά την ασφάλεια, ποιότητα και ταχύτητα που ο ιδιωτικός τομέας προσφέρει στην εξίσωση (το οποίο δεν μπορεί να κοστολογηθεί).

Το ΥΜΕΕ παρέθεσε επίσης τα πιο κάτω στοιχεία και απόψεις, που αφορούν την ανάλυση των αποτελεσμάτων της ΑΛΚ:

- Η σύγκριση που γίνεται με τα κέρδη της ΑΛΚ για το 2016 δεν είναι αντιπροσωπευτική αφού συμπεριλαμβάνει τα κέρδη από αχθοφορικές εργασίες, οι οποίες εξαγοράστηκαν μέσω της διαδικασίας εμποριοποίησης και είναι αναπόσπαστο μέρος της. Απλώς, η συμφωνία που έγινε προέβλεπε ότι μέρος του τιμήματος θα πληρωνόταν μέσω των καθαρών εισπράξεων της ΑΛΚ όπως και έγινε. Οποιαδήποτε σύγκριση πρέπει να γίνεται χωρίς αυτά (απλώς θα πρέπει να αφαιρείται στο τέλος το καθαρό κόστος εξαγοράς το οποίο ήταν γύρω στα €16 εκ.).
- Ο πιο πάνω πίνακας δείχνει την κατανομή των κερδών της ΑΛΚ για τα τελευταία πέντε χρόνια ξεχωρίζοντας τις εργασίες που έχουν παραχωρηθεί στον ιδιώτη από τις υπόλοιπες. Τα κέρδη της ΑΛΚ πριν από οποιεσδήποτε επενδύσεις, αποσβέσεις και τόκους τα τελευταία πέντε χρόνια κυμάνθηκαν μεταξύ €19 εκ και €24εκ. Σε αυτά δεν

συμπεριλαμβάνεται το κέρδος από τις αχθοφορικές εργασίες οι οποίες εξαγοράστηκαν ως μέρος της διαδικασίας. Ο λόγος αύξησης των κερδών τα τελευταία χρόνια οφείλεται κυρίως στη μείωση των εξόδων προσωπικού και συντήρησης κατά 41% από το 2012 λόγω της μη αναπλήρωσης προσωπικού και μείωσης της συντήρησης (με αρνητικά αποτελέσματα όσο αφορά την κατάσταση των μηχανημάτων). Δηλαδή, με λίγα λόγια, τα προσαρμοσμένα κέρδη της ΑΛΚ από τις εργασίες που παραχωρήθηκαν κυμάνθηκαν γύρω στα €20 με €22 εκ.

- Αν προσαρμόσουμε το αναμενόμενο έσοδο βάσει των Συμβάσεων Παραχώρησης, τότε τα έσοδα θα ξεπεράσουν τα €35 εκ. σημειώνοντας σημαντική αύξηση χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οποιεσδήποτε επιπρόσθετες εργασίες. Ο λόγος της αύξησης σε σχέση με σήμερα είναι οι αχθοφορικές εργασίες που θα αποφέρουν στο κράτος γύρω στα €9 εκ. ετησίως και το μερίδιο από τις χρεώσεις για τις λιμενεργατικές εργασίες. Αυτό βεβαίως δεν συμπεριλαμβάνει το όφελος για το κράτος από οποιεσδήποτε φορολογίες και τη μη ανάγκη για επενδύσεις. Οπότε υπάρχει σημαντικό όφελος από τη διαδικασία ακόμη και χωρίς αύξηση των εργασιών στην οποία αναφέρθηκε η Ελεγκτική Υπηρεσία πιο πάνω.
- Όπως το ΥΜΕΕ σημείωσε πιο πάνω, το μεγαλύτερο όφελος προκύπτει από την εξαγορά των αχθοφορικών εργασιών το οποίο φτάνει τα €9 εκ. ετησίως. Αυτές οι εργασίες εξαγοράστηκαν με καθαρό κόστος €16 εκ. (€28,5 εκ. μείον τα καθαρά έσοδα της ΑΛΚ για το 2015/16 και Ιανουάριο 2017) ενώ το όφελος τα επόμενα 25 έτη θα ξεπεράσει τα €240 εκ. Να σημειωθεί ότι η πολιτική του Υπουργείου ήταν προηγουμένως να εξαγοραστούν οι αχθοφορικές εργασίες από τους Ναυτικούς Πράκτορες, γεγονός που σημαίνει ότι το κράτος θα έχανε αυτό το όφελος. Αυτή η πολιτική τερματίστηκε με την ανάληψη των καθηκόντων από το σημερινό Υπουργό. Σε περίπτωση που δεν γινόταν η διαδικασία εμπορικοποίησης, είναι πιθανόν οι αχθοφορικές εργασίες να κατέληγαν σε άλλο ιδιώτη, χωρίς οποιοδήποτε όφελος για το Κράτος (όπως ήταν η πολιτική μέχρι την έναρξη της διαδικασίας) ή να παραχωρούνταν νέες άδειες οι οποίες θα διαιώνιζαν το προηγούμενο σύστημα. Η εξαγορά αυτή έχει ωφελήσει και τη διαδικασία για το Λιμάνι της Λάρνακας αφού και εκεί έχουν εξαγοραστεί οι αχθοφορικές εργασίες (οπότεν θα έχει πάλι όφελος το Κράτος από την παραχώρησή τους).
- Ο αριθμός προσωπικού της ΑΛΚ αντικατοπτρίζει τις υπόλοιπες εργασίες της ενώ ο αριθμός που θα ασχολείται με την εποπτεία δεν είναι μεγάλος. Να σημειωθεί ότι ο αριθμός εγκεκριμένων θέσεων για την ΑΛΚ είναι σχεδόν 400, ενώ βάσει του νέου οργανογράμματος χρειάζονται συνολικά μόλις 160 θέσεις και όταν προχωρήσει το έργο της Λάρνακας 120.
- Στα στοιχεία που διαβίβασε στην Υπηρεσία μας το ΥΜΕΕ, είχε γίνει μια προσπάθεια εκτίμησης των εσόδων βάσει των αποτελεσμάτων της ΑΛΚ για το 2016. Δηλαδή το ΥΜΕΕ είχε χρησιμοποιήσει τα έσοδα της ΑΛΚ και εφάρμοσε σε αυτά διαφορετικούς ρυθμούς αύξησης, χωρίς να λαμβάνει υπόψη τις εκτιμήσεις των Διαχειριστών. Από

την εκτίμηση, φαίνεται ότι με επιτόκιο προεξόφλησης 4% και ρυθμό αύξησης εργασιών, εφαρμόζοντας τα ποσοστά που θα λαμβάνονται βάσει της Σύμβασης, τα έσοδα θα είναι όπως περίπου τα προέβλεψαν οι Διαχειριστές (σε αυτό το ποσό πρέπει να προστεθούν και οι επενδύσεις και η φορολογία που θα πληρώνουν). Αν ληφθεί υπόψη ότι ο πληθωρισμός της Κύπρου κυμαίνεται γύρω στο 2% με 3% διαχρονικά, τότε η υπόλοιπη αύξηση θα πρέπει να προέλθει από αύξηση εργασιών. Αυτό, κατά το ΥΜΕΕ, είναι ένα πιθανό σενάριο.

- Το ΥΜΕΕ παρέθεσε τον πιο κάτω πίνακα των δικών του υπολογισμών:

Estimated NPV of revenue based on CPAs 2016 results under different scenarios

		Estimated Growth Per Year				
		3%	5%	6%	7%	10%
Discount Rate	0%	1,129.66	1,477.07	1,697.01	1,955.29	3,035.78
	4%	666.47	838.46	945.55	1,069.98	1,579.88
	5%	593.07	739.05	829.54	934.38	1,361.61
	6%	530.79	655.26	732.08	820.81	1,180.33
	7%	477.68	584.30	649.80	725.24	1,029.09
	8%	432.15	523.91	580.02	644.43	902.35

Η Υπηρεσία μας σημειώνει ότι η βασική επιχειρηματολογία του ΥΜΕΕ βασίζεται στην λογική ότι η εξαγορά των αχθοφορικών εργασιών, που οδήγησε κατά το 2016 σε σημαντική αύξηση των εσόδων της ΑΛΚ, θα μπορούσε να γίνει μόνο ως μέρος της διαδικασίας εμπορικοποίησης των εργασιών του Λιμανιού. Ωστόσο, με βάση το εγχειρίδιο του Γενικού Λογιστηρίου του Ηνωμένου Βασιλείου (HM Treasury) “The Green Book: appraisal and evaluation in central government”, όταν υπολογίζονται τα έσοδα και έξοδα στην επιλογή που η υπηρεσία παραμένει κρατική και δεν ιδιωτικοποιείται, οι υπολογισμοί βασίζονται σε πρόσφατα πραγματικά δεδομένα του δημοσίου τομέα, περιλαμβανομένων εύλογα προβλεπτών βελτιώσεων αποδοτικότητας που θα μπορούσαν να έχουν επέλθει (“recent actual public sector method of providing that defined output, including any reasonably foreseeable efficiencies the public sector could make”).

(ια) Η καθορισθείσα διαδικασία για έλεγχο της ορθότητας των εισπράξεων των τριών αναδόχων.

Αναφορικά με τη διαδικασία πληρωμής και ελέγχου της ορθότητας των εισπράξεων, το ΥΜΕΕ ενημέρωσε την Υπηρεσία μας ότι οι λογαριασμοί των Διαχειριστών θα ετοιμάζονται σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 26 των Συμφωνιών, ενώ η Δημοκρατία, ως ο Πάροχος, έχει δικαίωμα να ζητήσει αρχεία και στοιχεία από τους Συμβασιούχους, ενώ το θέμα θα συζητείται και στο «Liaison Committee».

(ιβ) Κατάλογος των πρώην υπαλλήλων της ΑΛΚ που εργοδοτήθηκαν από οποιονδήποτε εκ των τριών αναδόχων.

Δόθηκε κατάλογος των πρώην υπαλλήλων της ΑΛΚ που εργοδοτήθηκαν από τους Διαχειριστές. Συνολικά 18, 8 και 13 άτομα εργοδοτήθηκαν από τους Διαχειριστές Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων, Θαλάσσιων Υπηρεσιών και Γενικού Εμπορίου αντίστοιχα.

Επισημαίνεται ότι ο κ. Γιωργάκης Πούρος, Αν. Πλοηγός και Αν. Διευθυντής Λιμανιού Λεμεσού, ο οποίος συμμετείχε σε συνεδρίες με τους εμπλεκόμενους ως εκπρόσωπος της ΑΛΚ, κατά τη Μεταβατική Περίοδο, εργοδοτήθηκε από τον Διαχειριστή Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων.

Όπως καταγράφεται σε ηλεκτρονικό μήνυμα της κα Στάλως Αριστείδου με ημερ. 6.9.2016: «έπειτα από τις πρόσφατες εξελίξεις αναφορικά με την μελλοντική εργοδότηση του Καπετάνιου κου Γ. Πούρου από τον Διαχειριστή Εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα Λεμεσού (Eurogate Container Terminal Limassol Ltd), έχουν δοθεί οδηγίες από τον κ. Υπουργό όπως ο κος Πούρος μή συμμετέχει στις συνεδρίες που γίνονται μεταξύ εκπροσώπων των τριών Διαχειριστών, του ΥΜΕΕ και της Αρχής Λιμένων Κύπρου στα πλαίσια της Μεταβατικής Περιόδου».

(ιγ) Αξιοποίηση του Μηχανογραφικού Συστήματος της ΑΛΚ για παρακολούθηση/έλεγχο των υπηρεσιών που παρέχουν καθώς και των εισπράξεων των Διαχειριστών.

Ζητήθηκε από την Υπηρεσία μας ενημέρωση κατά πόσον έχει συνδεθεί και αξιοποιείται το Μηχανογραφικό Σύστημα της ΑΛΚ για παρακολούθηση και έλεγχο των υπηρεσιών που παρέχουν καθώς και των εισπράξεων των 3 Διαχειριστών. Σύμφωνα με την απαντητική επιστολή του ΥΜΕΕ, το Μηχανογραφικό Σύστημα της ΑΛΚ έχει συνδεθεί και αξιοποιείται, ωστόσο παραμένουν κάποιες τεχνικές εκκρεμότητες για πλήρη ομαλοποίηση της μεταφοράς των δεδομένων προς το Τμήμα Τελωνείων. Οι εισπράξεις δεν καταχωρούνται στο εν λόγω σύστημα και δεν παρακολουθούνται από την ΑΛΚ, καθότι ο Παραχωρησιούχος της Σύμβασης είναι το ΥΜΕΕ. Σύμφωνα με απάντηση της κας Στάλως Αριστείδου, κατόπιν συμπληρωματικού ερωτήματος που τέθηκε από την Υπηρεσία μας, «Δεν έχει γίνει πρόνοια για μηχανογράφηση της παρακολούθησης των εισπράξεων των Αναδόχων από το Υπουργείο. Στις Συμφωνίες Παραχώρησης υπάρχουν σχετικές πρόνοιες παρακολούθησης σε ό,τι αφορά τους λογαριασμούς των Διαχειριστών και τις πληρωμές προς το Κράτος (π.χ άρθρα 12, 24, 26, 27 για τις τρεις Συμβάσεις, 20 για Lot 1 και Lot 3 / 19 για Lot 2)».

Περαιτέρω, το ΥΜΕΕ ενημέρωσε την Υπηρεσία μας ότι οι διαχειριστές έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν τους ελεγμένους λογαριασμούς τους και το Υπουργείο (Grantor) έχει δικαίωμα ανά πάσα στιγμή να επιθεωρήσει και να ζητήσει σχετικά στοιχεία, ενώ μέσω του συστήματος PCS της ΑΛΚ, η Αρχή μπορεί να δώσει στο Υπουργείο τους όγκους ανά κατηγορία προϊόντων το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για επαλήθευση των στοιχείων που θα υποβάλλονται.

Γενικές επισημάνσεις Ελεγκτικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας

(α) Λειτουργία Καθοδηγητικής Επιτροπής και Ομάδας Έργου

Σύμφωνα με τα στοιχεία που τέθηκαν ενώπιον μας, προκύπτει ότι, πέραν των επαφών της ΟΕ με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και τους Συμβούλους, κυρίως μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, γίνονται τακτές συναντήσεις καθώς επίσης και τηλεδιασκέψεις/ έκτακτες συσκέψεις με τον Υπουργό και τον Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων. Σύμφωνα με στοιχεία που υποβλήθηκαν στην Υπηρεσία μας από το ΥΜΕΕ, συναντήσεις των Συμβούλων με την Καθοδηγητική Επιτροπή και την ΟΕ διενεργήθηκαν στις 22.12.2014, 27.1.2015, 27.2.2015 – 2.3.2015, 30.3.2015, 8.5.2015, 30.6.2015–2.7.2015, 31.7.2015, 18.8.2015, 11.9.2015, 5.10.2015, 12.10.2015, 20.10.2015, 20.11.2015, 7.12.2015, 14.12.2015, 21.12.2015, 4.2.2016 και 10.3.2016.

Όπως προκύπτει, κατά τις πιο πάνω συναντήσεις δεν τηρούνταν λεπτομερή πρακτικά σε σχέση με τα θέματα που εξετάζονταν, καθώς και τις θέσεις των Συμβούλων και του Υπουργείου σε σχέση με αυτά. Ωστόσο, σημειώνεται ότι για τις 4 πρώτες συναντήσεις – και μόνον – οι αποφάσεις καταγράφηκαν από τους Συμβούλους υπό μορφή σημειωμάτων συνάντησης, παρά πρακτικών. Επίσης, για αριθμό συναντήσεων εντοπίζονται σε μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σημειώσεις ή και σχόλια επί των θεμάτων που συζητήθηκαν, που ετοιμάστηκαν από μέλη της ΟΕ και τον Υπουργό.

Κατά τη διάρκεια των συναντήσεων, οι Σύμβουλοι παρουσίαζαν διάφορα θέματα της περιόδου αναφοράς, για λήψη αποφάσεων ή για ενημέρωση σχετικά με ενέργειες που προωθούνταν από μέρους τους, στη βάση ημερήσιας διάταξης την οποία οι ίδιοι ετοιμάζαν και παρουσίαζαν, τις περισσότερες φορές κατά την ημέρα της συνεδρίας. Σύμφωνα με σχετική ενημέρωση από το ΥΜΕΕ, στις συνεδρίες παρουσιάζονταν σε μορφή πίνακα και τα άρθρα που θα συμπεριλαμβάνονταν στις Συμβάσεις Παραχώρησης, όπως αυτές εξελίσσονταν. Μετά τη λήψη σχετικών αποφάσεων, αυτές αποτυπώνονταν σε Υπομνήματα των Συμβούλων και ενσωματώνονταν στα μετέπειτα προσχέδια που ετοιμάζονταν από τους Νομικούς Σύμβουλους για τις Συμφωνίες Παραχώρησης. Αν και είναι ασαφές ποιος ήταν ο ρόλος της ΚΕ, εάν αυτή ενεργούσε ως διοικητικό όργανο που μετείχε στη λήψη αποφάσεων σε σχέση με το διαγωνισμό, τότε είναι αυτονόητο ότι οι Σύμβουλοι θα έπρεπε να αποχωρούν από τις συνεδρίες της ΚΕ πριν την έναρξη συζήτησης για λήψη απόφασης.

Οι θέσεις/ απόψεις του ΥΜΕΕ σχετικά με τη λειτουργία της ΚΕ και της ΟΕ, καταγράφονται στην παράγραφο Α της παρούσας έκθεσης. Πέραν των πιο πάνω, το ΥΜΕΕ εξέφρασε την άποψη ότι οι Σύμβουλοι έπρεπε να ήταν παρόντες στις συνεδρίες της ΚΕ, για να εξηγούν τις εισηγήσεις τους.

Σε σημείωμα της ΟΕ προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ με ημερ. 18.9.2015, τονίστηκε/επαναλήφθηκε η θέση της ομάδας για την ανάγκη έγκαιρης υποβολής, στα μέλη της, των κειμένων που ετοιμάζονταν από τους Συμβούλους, ώστε να μελετούνται πριν από τις συζητήσεις σημαντικών θεμάτων ενώπιον της ΚΕ, κάτι το οποίο ωστόσο δεν τηρείτο, λόγω του έντονου ρυθμού προόδου του διαγωνισμού, καθώς και της πιο πάνω πρακτικής

των Συμβούλων. Ωστόσο, όπως αναφέρεται στο Σημείωμα, παρά το γεγονός ότι τα θέματα τα οποία συζητούνταν στην ΚΕ ήταν πολλά και δύσκολα, η σημασία της έγκαιρης υποβολής των σημειωμάτων και των εγγράφων περιέπιπτε πάντα σε δεύτερη μοίρα, αφού το ενδιαφέρον των Συμβούλων εστιαζόταν στην επίτευξη μιας υψηλής αξίας Συμφωνίας, μέσα στα προκαθορισμένα χρονοδιαγράμματα, παρέχοντας τους το δικαίωμα για διεκδίκηση επιπλέον αμοιβής, αφού με βάση το συμβόλαιο τους, η αμοιβή τους συνδέεται και με το ύψος της καθαρής παρούσας αξίας της Συμφωνίας που θα υπεγράφετο. Με την πρακτική αυτή των Συμβούλων δεν παρείχεται η δυνατότητα ικανοποιητικής μελέτης/εξέτασης των προτάσεων/ εισηγήσεων τους από την προς τούτο διορισθείσα Ομάδα Έργου, η οποία με τη σειρά της θα παρείχε τις απόψεις/εισηγήσεις της προς την ΚΕ. Στην πράξη δηλαδή, με τον τρόπο αυτό και την ανοχή της ΚΕ, εξουδετερωνόταν ένας από τους ουσιαστικότερους ρόλους της ΟΕ.

Το ΥΜΕΕ, στα σχόλια του επιβεβαίωσε προς την Υπηρεσία μας τα πιο πάνω στοιχεία σε σχέση με το χρόνο υποβολής των σημειωμάτων και ενημερωτικού υλικού και την πρακτική σχετικά με τη μελέτη/εξέταση τους. Ωστόσο, το ΥΜΕΕ ανέφερε ότι το ενδιαφέρον των Συμβούλων για την αμοιβή απόδοσης, η οποία είχε κάποιο ανώτατο όριο, ήταν υγιές και δεν σημαίνει ότι αυτό ήταν εις βάρος του έργου, όπως αποδείχτηκε εξάλλου από το τελικό αποτέλεσμα, ενώ αυτή είναι η πρακτική που ακολουθείται και από όλες τις χώρες.

Η Υπηρεσία μας ωστόσο, διατηρεί τις απόψεις της σχετικά με τις ενέργειες των Συμβούλων, όπως αυτές καταγράφονται στην παρούσα έκθεση. Δεν αμφισβητούμε τη λογικότητα της πρακτικής σύνδεσης της αμοιβής των Συμβούλων με την αξία της Συμφωνίας, επισημαίνουμε ωστόσο ότι το γεγονός αυτό θα έπρεπε να λαμβάνεται υπόψη από το ΥΜΕΕ ώστε να αξιολογούνται κατάλληλα οι όποιες εισηγήσεις των Συμβούλων και όχι να θεωρούνται εκ προοιμίου ως αντικειμενικές. Θα έπρεπε δηλαδή να λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη αυτού του κινδύνου που μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ανεξαρτησία των συμβούλων (“self interest risk”).

(β) Ενέργειες Υπουργού ΜΕΕ

Από στοιχεία τα οποία ερεύνησε η Υπηρεσία μας, διαπιστώθηκε ότι ο Υπουργός ΜΕΕ είχε ενεργό ρόλο στο Έργο, αφού συμμετείχε στην Καθοδηγητική Επιτροπή, ενώ ενεργός ήταν και η συμμετοχή του κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την ετοιμασία των εγγράφων/όρων των Συμφωνιών Παραχώρησης, πολλές φορές μάλιστα επί θεμάτων τεχνικής φύσεως.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο Υπουργός είχε ο ίδιος προσωπικά αποστείλει μεγάλο αριθμό ηλεκτρονικών μηνυμάτων στους ιδιώτες Σύμβουλους και, συγκεκριμένα:

N.M. Rothschild and Sons Ltd	:	172 ηλεκτρονικά μηνύματα (ως αποδέκτες)
N.M. Rothschild and Sons Ltd	:	201 ηλεκτρονικά μηνύματα (κοινοποίηση)
Deloitte Limited	:	10 ηλεκτρονικά μηνύματα (ως αποδέκτες)

Deloitte Limited	:	49 ηλεκτρονικά μηνύματα (κοινοποίηση)
Pinsent Masons LLP	:	108 ηλεκτρονικά μηνύματα (ως αποδέκτες)
Pinsent Masons LLP	:	135 ηλεκτρονικά μηνύματα (κοινοποίηση)
Ioannides Demetriou LLC	:	12 ηλεκτρονικά μηνύματα (ως αποδέκτες)
Ioannides Demetriou LLC	:	40 ηλεκτρονικά μηνύματα (κοινοποίηση)

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, πολλά από τα μηνύματα που είχαν ως αποδέκτη τους Οικονομικούς Συμβούλους (RTH) κοινοποιούνταν επίσης σε άλλα μέλη της ομάδας τους και πιθανόν και στους νομικούς συμβούλους και αντίστροφα, οπότε ο πιο πάνω αριθμός δεν είναι αντιπροσωπευτικός, καθώς υπάρχει επανάληψη.

Σε κάθε περίπτωση, θεωρούμε εντελώς απαραίτητο ένας Υπουργός να συμμετέχει σε επιτροπές για θέματα προσφορών κατά τον καταρτισμό οικονομικών και τεχνικών όρων, και μάλιστα στην ίδια Επιτροπή μαζί με δημόσιους υπαλλήλους, αφού είναι καλά γνωστό ότι επιβάλλεται η διάκριση μεταξύ πολιτικής εξουσίας και διοικητικής λειτουργίας του Κράτους.

Κατά την άποψη μας, το πρόβλημα δεν αίρεται από το γεγονός ότι η ΚΕ αποτελούσε συμβουλευτικό σώμα, όπως υποστηρίζει το ΥΜΕΕ, ειδικά αφού οι όροι εντολής της παραμένουν ασαφείς και απροσδιόριστοι.

Προς τούτο παραθέτουμε απόσπασμα από την Απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Παπαδόπουλος ν. Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού (1996), 4 Α.Α.Δ. 2836:

«Το Κυπριακό Σύνταγμα υιοθετεί την αρχή της διάκρισης των εξουσιών, νομοθετικής, εκτελεστικής και δικαστικής και αναγνωρίζει την διάκριση μεταξύ εκτελεστικής εξουσίας και διοικητικής λειτουργίας.

Η διάκριση μεταξύ πολιτικής εξουσίας και διοικητικής λειτουργίας η οποία διαπνέει το όλο σύστημα του Κυπριακού Συντάγματος διαπιστώθηκε νομολογιακά και διατυπώθηκε σε σειρά αποφάσεων. (Βλ. Charilaos Frangoullides (No.2) ν. R.R.A.. No.10 (1966) 3 C.L.R. 20, Pinguras ν. The Police (1987) 2 C.L.R., 1, C.T.O ν. HadjiDemetriou (1987) 3 C.L.R. 780 και Αυτοκέφαλος Εκκλησία της Κύπρου ν. Βουλής των Αντιπροσώπων (αρ. 4) (1990) 3 Α.Α.Δ. 338).

Στην απόφαση της Ολομέλειας στην υπόθεση, Pavlou ν. Returning Officer & Others (1987) 1 C.L.R. 252, 272, τονίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι:

"Το Σύνταγμα της Κυπριακής Δημοκρατίας κάμνει διαχωρισμό μεταξύ της Πολιτικής Εξουσίας και της Διοικήσεως, διαχωρισμός ο οποίος απαντάται θεσμικά σε όλα τα επίπεδα διακυβερνήσεως της χώρας. Η διάκριση μεταξύ των δυο αυτών φορέων πολιτειακής εξουσίας επισημάνθηκε από την Ολομέλεια του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην υπόθεση Φραγκουλίδης (Αρ.2) ν. Δημοκρατίας (1966) 3 Α.Α.Δ. 676, και χαρακτηρίστηκε σαν σημαντική πτυχή του Συντάγματος."

Το Μέρος III του Συντάγματος ορίζει ότι φορείς ασκήσεως της εκτελεστικής εξουσίας είναι, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, το Υπουργικό Συμβούλιο και οι Υπουργοί.

Το άρθρο 58 του Συντάγματος ορίζει ότι έκαστος υπουργός, προϊστάται του υπουργείου του, η εξουσία την οποία ασκεί είναι εκτελεστική και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων θεμάτων, "την διοίκησιν πάντων των εμπιπτόντων κατά τα γενικώς κρατούντα εις την αρμοδιότητα του υπουργείου αυτού των ζητημάτων και υποθέσεων". (Βλ. σχετικά, απόφαση πλειοψηφίας και μειοψηφίας στην υπόθεση, Δημοκρατία ν. Δημήτρη Κωνσταντινίδη (αρ. 1) (1996) 3 Α.Α.Δ. 206).

Στο Συνταγματικόν Δίκαιον, Χ. Γ. Σγουρίτσα, 1965, Κεφ.41, "Αι Αρμοδιότητες της Κυβερνήσεως", σελ. 391-392, αναφέρεται ότι, "Αι αρμοδιότητες της Κυβερνήσεως διακρίνονται εις διοικητικός, υπό την στενήν της λέξεως σημασίαν, και εις κυβερνητικός ή πολιτικός, ασκούνται δε είτε ατομικώς υπό των Υπουργών, είτε υπό του Υπουργικού Συμβουλίου και είτε αυτοτελώς, είτε εν συμπράξει μετά του Βασιλέως", στην δε υποσημείωση 1, στην σελ.392, αναφέρεται:

"Η διάκρισις είναι συναφής προς την υπό της επιστήμης γινομένην διάκρισιν της διοικητικής λειτουργίας εις διοικήσιν εν στενή εννοία, ή άλλως εις εκτέλεσιν, και εις κυβέρνησιν, βασιζομένην εις την πολιτικήν πραγματικότητα, καθ' ήν διοικητική λειτουργία εμφανίζεται άλλοτε ως υποχρεωτική ενέργεια προς εκτέλεσιν των νόμων, και άλλοτε ως ελευθέρα ενέργεια, εκδηλουμένη μεν εντός των ορίων των νόμων, αλλά μη προκαθοριζομένη ή επιβαλλομένη υπ' αυτών."

Ως προς τις κυβερνητικές ή πολιτικές αρμοδιότητες με τις οποίες είναι περιβεβλημένοι οι Υπουργοί, ο ίδιος συγγραφέας στην σελ.394 αναφέρει: "εν γένει λαμβάνουν παν μέτρον ικανόν κατά την κρίσιν των προς ανάπτυξιν και προαγωγήν της εις ό,τι αφορά εις τον τομέαν της πνευματικής, οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής του Κράτους" (Βλ. επίσης, Α. Ράϊκου, Παραδόσεις Συνταγματικού Δικαίου (Κατά το Σύνταγμα του 1975), Τόμος Α', 1979, σελ.320-321).

Σύμφωνα με το Κυπριακό Σύνταγμα, την νομολογία και την επιστήμη του Συνταγματικού Δικαίου, οι Υπουργοί αποτελούν τον κύριο κορμό της Κυβερνήσεως, είναι όργανα του Κράτους και φορείς ασκήσεως εκτελεστικής εξουσίας. (Βλ. και, Ν. Σαρίππου, Ελληνικόν Συνταγματικόν Δίκαιον, Τόμος Α, σελ. 203 επ. και Ν. Αντωνόπουλου, Συνταγματικόν Δίκαιον, Τόμος Β', Τεύχος Β', 1972, σελ.88 επ.)

Κυβέρνηση, υπό τη λειτουργική της έννοια αποτελεί την πολιτική κατεύθυνση και διεύθυνση του Κράτους και περιλαμβάνει τον παντός είδους σχεδιασμό και προγραμματισμό. Αντικείμενο της είναι η συγκεκριμενοποίηση του, εκ φύσεως, αορίστου "δημοσίου συμφέροντος", το οποίο αποτελεί την βασική επιδίωξη του Κράτους. (Βλ. Δαγτόγλου, Γενικό Διοικητικό Δίκαιο, 1992, σελ.21-22).»

Σύμφωνα με τα σχόλια του ΥΜΕΕ, οι πιο πάνω υποθέσεις επιβεβαιώνουν κατά την άποψη τους ότι την τελική ευθύνη για την εκτελεστική εξουσία έχει ο Υπουργός, όπως και έγινε, οπότε η συμμετοχή του σε ένα τόσο σημαντικό κυβερνητικό έργο κρίθηκε ως απαραίτητη. Η Υπηρεσία μας δεν συμερίζεται τη θέση αυτή του Υπουργείου.

(γ) Παρατηρήσεις σε σχέσεις με τις απόψεις/εισηγήσεις της Νομικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας

Σημειώνεται ότι μέσω επιστολής της ημερ. 31.3.2016, υποβλήθηκαν τα σχόλια της Νομικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας επί του προσχεδίου των Συμφωνιών Παραχώρησης. Επισημαίνεται ότι ως γενικό σχόλιο, στην εν λόγω επιστολή, περιλαμβάνεται επισήμανση υπό μορφή γενικής διαπίστωσης, ότι κάποιες από τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης φαίνεται να ευνοούν τις αντισυμβαλλόμενες με το Κράτος εταιρείες. Αυτές αφορούσαν ανάληψη σοβαρότατων υποχρεώσεων και δεσμεύσεων του Κράτους, εις όφελος των εταιρειών, για ενέργειες τρίτων, οι οποίες ουσιαστικά βρίσκονται εκτός του ελέγχου του Κράτους και, ενδεχόμενη παραβίαση τους αναπόφευκτα θα έχει δυσμενέστερες συνέπειες για το Κράτος με ορατό τον κίνδυνο διεκδίκησης, εκ μέρους των αναδόχων διαχειριστών, σημαντικών αποζημιώσεων από το Κράτος. Μέσω της προαναφερόμενης επιστολής επισυνάφθηκε αντίγραφο του Προσχεδίου της Συμφωνίας Παραχώρησης, στο οποίο ενσωματώνονταν οι αλλαγές/εισηγήσεις/σχόλια τη Νομικής Υπηρεσίας με επισήμανση αυτών και ζητήθηκε η αποστολή στη Νομική Υπηρεσία του τελικού κειμένου του προσχεδίου Συμφωνίας Παραχώρησης, για τελικό νομοτεχνικό έλεγχο, πριν την οριστικοποίηση και υπογραφή του.

Με απαντητική επιστολή του ημερ. 4.4.2016 προς τον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας, το ΥΜΕΕ επισύναψε αναλυτικό πίνακα με απαντήσεις στο καθένα από τα σχόλια σε σχέση με το προσχέδιο των Συμφωνιών Παραχώρησης ημερ. 22.12.2015. Επίσης, επισημανθήκαν τα σχόλια που υιοθετήθηκαν ενώ αναφέρεται ότι «για ορισμένα από τα υπόλοιπα σχόλια σας, το Υπουργείο θα προχωρήσει σε διαφοροποίηση των Συμβάσεων νοουμένου ότι αυτές θα γίνουν αποδεκτές και από τους Προτιμητέους Προσφέροντες. Ωστόσο, υπάρχουν κάποια από τα σχόλια σας που το Υπουργείο θεωρεί ότι δεν θα ήταν φρόνιμο να υιοθετηθούν τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή και ευελπιστούμε ότι θα κατανοήσετε τους λόγους που περιγράφονται πιο κάτω, για την απόφαση μας αυτή». Επίσης, στην ίδια επιστολή του ΥΜΕΕ αναφέρεται ότι το Υπουργείο θα αποστείλει στις 5.4.2016 τα τελικά κείμενα των Συμβάσεων για τελική συναίνεση.

Με απόφαση του Ειδικού Συμβουλίου Προσφορών του ΥΜΕΕ με αρ. φακέλου 13.25.14/3/5 ημερομηνίας 19.2.2016 έγινε κατακύρωση στους επιλεγέντες Οικονομικούς Φορείς (Preferred Tendered και Reserve Tendered), για κάθε τμήμα της Σύμβασης. Η Συντονίστρια του Έργου, με επιστολή της ημερ. 20.4.2016 απέστειλε στο Ειδικό Συμβούλιο Αξιολόγησης Διαγωνισμού, το οποίο είχε οριστεί ειδικά για τον χειρισμό του υπό αναφορά Διαγωνισμού, τις Συμφωνίες Παραχώρησης όπως είχαν οριστικοποιηθεί και όλα τα έγγραφα που θα υπογράφονταν με τους προτιμητέους προσφοροδότες. Η υπογραφή των Συμφωνιών είχε οριστεί στις 25.4.2016, ως εκ τούτου προγραμματίστηκε άμεση σύγκλιση Συνεδρίας του Ειδικού Συμβουλίου Αξιολόγησης Διαγωνισμού στις 9.00 πμ. της 22.4.2016. Όπως καταγράφεται στα πρακτικά της προαναφερόμενης συνεδρίας «...η Ελεγκτική Υπηρεσία έχει ενημερωθεί ότι η Νομική Υπηρεσία εξακολουθεί να έχει παρατηρήσεις ως προς το κείμενο των Συμφωνιών Παραχώρησης. Υπενθυμίζεται πρώτα ότι ο Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας είναι ο νομικός σύμβουλος της Δημοκρατίας

και σε αυτόν προσφεύγει η Ελεγκτική Υπηρεσία όταν έχει αμφιβολίες κατά τον έλεγχο νομιμότητας οποιασδήποτε πράξης ή απόφασης των ελεγχόμενων οργανισμών. Συνεπώς, για λόγους αρχής, η Ελεγκτική Υπηρεσία δεν συμφωνεί με την υπογραφή οποιασδήποτε συμφωνίας με κείμενο επί του οποίου η Νομική Υπηρεσία έχει παρατηρήσεις».

Επειδή κρίθηκε απαραίτητη η παρουσία εκπροσώπου της Νομικής Υπηρεσίας, αποφασίστηκε όπως – κατόπιν συνεννόησης με τη Νομική Υπηρεσία – διακοπεί προσωρινά η συνεδρία και συνεχιστεί στις 1:00 μ.μ., ώστε να παραστεί εκπρόσωπος της Νομικής Υπηρεσίας για παράθεση απόψεων επί του τελικού κειμένου των Συμφωνιών. Στο ενδιάμεσο διάστημα, και μετά που ενημερώθηκε για τα πιο πάνω ο Υπουργός και ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, το Ειδικό Συμβούλιο πληροφορήθηκε ότι το Υπουργικό Συμβούλιο είχε ήδη αποφασίσει, σε συνεδρία του στις 21.4.2016, την υπογραφή των τριών συμβάσεων (Αρ. Απόφασης 80.590) και, ως εκ τούτου, δεν αναμένετο κάποια ενέργεια ή έγκριση από το Ειδικό Συμβούλιο. Ενόψει των πιο πάνω, αποφασίστηκε η ακύρωση της συνεδρίας του Ειδικού Συμβουλίου που θα γινόταν στις 1:00 μ.μ.

Πέραν των πιο πάνω, θεωρούμε σημαντικό το ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 22.4.2016, της εκπροσώπου της Νομικής Υπηρεσίας προς την ΚΕ, σε σχέση με το τελικό κείμενο των Συμφωνιών που έτυχε της έγκρισης του Υπουργικού Συμβουλίου στις 21.4.2016, σύμφωνα με το οποίο:

«Even though the additional comments of the Attorney's General Office (AGO) have been submitted, as agreed, on the 13th of April 2016 and Catherine's Workman of Pinsent Masons (PMs), comments have been sent to us on April 19th, on the 21st of April, the Ministry submitted, to the Council of Ministers for approval, (which has been granted the same day) the FINAL text of the Concession Agreement (CA), without the AGO 's comments being incorporated and without any further consultations with the AGO.

It is noted that the AGO hasn't been given even the chance to comment on Catherine's Workman detailed briefing note, as per her request. Any further comments at this accomplished stage will serve no purpose.

It is noted that some of the recommendations of the AGO have been incorporated in the CA. Nevertheless the AGO's recommendations that have not been incorporated in the CA, with special reference to the ones that has been a clear suggestion for deletion, remain unchanged.

The AGO is fully aware of the difficulties to incorporate, at this late stage, some of its comments and recommendations, since, as PM stated in their comments (13th April), that "The risks assumed by the Government were included in the Tender Concession Agreement upon which the Tenderers submitted their offer and accordingly the Government have been compensated for the risk apportionment". Nevertheless the AGO maintains the view that the Tenderers should not have been asked to submit their tenders on a CA, that had not been legally vetted, and without any prior deliberation/consultation with the AGO.

It is obvious that the Ministry has decided to adopt the “...responses prepared by Pinsent Masons LLP, in consultation with Ioannides Demetriou LLC, Rothschild and the Ministry of Transport, Communications & Works” (see PM’s comments 13th April) as well as its clear from the PM’s comments of the 13th April, that “the Ministry has decided to take the risk”.

It is appreciated that this is up to the Ministry’s discretion».

Κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας, τα πιο πάνω γεγονότα καταδεικνύουν ότι ουσιαστικά η κατακύρωση/υπογραφή των Συμφωνιών αποφασίστηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο με βάση τις εισηγήσεις του ΥΜΕΕ, που έλαβε υπόψη τις εισηγήσεις των Συμβούλων του, χωρίς να τεθούν ενώπιον του και οι τελικές απόψεις της Νομικής Υπηρεσίας. Το Ειδικό Συμβούλιο Αξιολόγησης Διαγωνισμού, που είναι το αρμόδιο όργανο και συστάθηκε αποκλειστικά για τον εν λόγω διαγωνισμό, δεν είχε κανένα ουσιαστικό ρόλο, εφόσον ούτε καν έλαβε απόφαση για ανάθεση των συμβάσεων. Επισημαίνεται παράλληλα ότι, το Υπουργείο δεν υιοθέτησε όλες τις απόψεις/σχόλια/εισηγήσεις της Νομικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας, που είναι ο Νομικός Σύμβουλος του Κράτους. Ενδεικτικό της αντιμετώπισης που έτυχαν οι απόψεις/σχόλια της Νομικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας από το ΥΜΕΕ, είναι το περιεχόμενο του πιο πάνω ηλεκτρονικού μηνύματος, το οποίο μιλά εφ’ εαυτού.

Το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι τα προσχέδια των Συμφωνιών Παραχώρησης είχαν σταλεί στη Νομική Υπηρεσία για σχόλια πριν την υποβολή των προσφορών και συγκεκριμένα στις 5.8.2015, 21.9.2015 και στις 22.12.2015.

Επίσης, το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι ο σκοπός σύστασης του Ειδικού Συμβουλίου Αξιολόγησης ήταν η λήψη τελικής απόφασης σχετικά με την αξιολόγηση των προτάσεων για την κατακύρωση του διαγωνισμού στους επιτυχόντες φορείς μετά από εισήγηση της Ειδικής Επιτροπής Αξιολόγησης, κατ’ αναλογία των κανονισμών περί δημοσίων συμβάσεων και όχι η έγκριση της τελικής Σύμβασης. Επίσης, η έγκριση της τελικής Σύμβασης έγινε στις 21.4.2016 από το Υπουργικό Συμβούλιο (Αρ. Απόφασης 80.590) όπως συνηθίζεται για τέτοιου είδους Συμβάσεις, ενώ επισήμανε ότι στην υποβληθείσα Πρόταση προς το Υπουργικό Συμβούλιο καταγράφονται αναλυτικά οι κύριες ανησυχίες της Νομικής Υπηρεσίας οι οποίες αφορούν εμπορικούς όρους, την τελική ευθύνη για τους οποίους είχε το ΥΜΕΕ. Αναφορικά με τους νομικούς όρους, το ΥΜΕΕ σημειώνει ότι συμπεριλήφθηκαν βάσει των εισηγήσεων των ιδιωτών νομικών συμβούλων του κράτους οι οποίοι προσλήφθηκαν με διαφανείς διαδικασίες και έχουν σημαντική εμπειρία σε τέτοιες συμβάσεις.

Όσον αφορά τις κύριες πρόνοιες οι οποίες δεν υιοθετήθηκαν στην ολότητα τους, το ΥΜΕΕ μας πληροφόρησε ότι αφορούσαν:

- Ανάλυση κινδύνου από το κράτος για τις υποχρεώσεις της ΑΛΚ. Αυτός ο κίνδυνος κρίθηκε ως αποδεκτός αφού αφορά μια κρατική οντότητα ενώ υπάρχει και όρος βάσει του οποίου ο Υπουργός μπορεί να υποκαταστήσει την ΑΛΚ όσο αφορά πρόνοιες που αφορούν τη Σύμβαση. Παρόμοια προσέγγιση υιοθετήθηκε και στη Συμφωνία που αφορά το Λιμάνι και τη Μαρίνα της Λάρνακας. Η θέση για υπογραφή

της Σύμβασης από το κράτος είναι η πάγια πολιτική του Υπουργείου για όλες τις συμβάσεις που αφορούν την παραχώρηση Λιμενικών χώρων.

- Ανάλυση της υποχρέωσης από το κράτος να βρει άλλο Διαχειριστή θαλάσσιων υπηρεσιών σε περίπτωση που δεν εκτελεί ικανοποιητικά τα καθήκοντα του. Αυτός ο όρος αλλάχθηκε μετά τα σχόλια της Νομικής υπηρεσίας αλλά όχι στην ολότητα του, αφού κατά την άποψη μας σωστά αναλήφθηκε από το κράτος το οποίο έχει και τη δυνατότητα να διαχειριστεί αυτό τον κίνδυνο..
- Συμβατικοί όροι που είναι συνήθεις σε Συμβάσεις συνεργασίας Δημόσιου – Ιδιωτικού τομέα. Συγκεκριμένα:
 - ο Αποζημίωση σε περίπτωση αλλαγής της Νομοθεσίας που αφορά μόνο τους Διαχειριστές. Αυτό είναι όρος που μπήκε και στις Συμβάσεις των Αεροδρομίων (και στη μη υπογραφείσα Σύμβαση του Λιμανιού και της Μαρίνας της Λάρνακας) ενώ είναι κοινός όρος σε τέτοιες συμβάσεις. Στην περίπτωση της Σύμβασης του Λιμανιού της Λεμεσού ήταν πιο ευνοϊκός για το Κράτος αφού ενεργοποιείται μόνο σε περίπτωση που ξεπεραστεί ένα ορισμένο ποσό ενώ στην περίπτωση των Αεροδρομίων συμπεριλάμβανε και πρόνοια για αλλαγή της φορολογίας.
 - ο Αποζημίωση για στοιχεία ενεργητικού σε περίπτωση που υπάρχει τερματισμός εξ υπαιτιότητας του Διαχειριστή. Αυτός ο όρος συμπεριλήφθηκε και στα Αεροδρόμια (και στη μη υπογραφείσα Σύμβαση του Λιμανιού και της Μαρίνας της Λάρνακας) ενώ να σημειώσω ότι ο Διαχειριστής αποζημιώνεται για το 80% της αξίας των στοιχείων του ενεργητικού που το κράτος επιλέξει να κρατήσει. Αυτό κρίνεται ως ιδιαίτερα ευνοϊκό για το κράτος αφού κρατάει μόνο τα στοιχεία ενεργητικού που κρίνει ότι χρειάζεται.
 - ο Αποζημίωση για διακοπή συμβολαίου σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Αυτός είναι όρος που μπαίνει σε όλες τις παρόμοιες συμβάσεις και συμπεριλήφθηκε και στη Σύμβαση των αεροδρομίων (και στη μη υπογραφείσα Σύμβαση του Λιμανιού και της Μαρίνας της Λάρνακας).

Τέλος, μας πληροφόρησε ότι τα τελικά κείμενα των συμφωνιών, μαζί με τις αλλαγές που έγιναν, ελέγχθηκαν από το Γενικό Λογιστήριο και τον Γενικό Ελεγκτή, ο οποίος εξέφρασε την ικανοποίησή του με ηλεκτρονικά του μηνύματα ημερ. 9.4.2016 και 22.4.2016. Αναφορικά με τις πιο πάνω θέσεις/ απόψεις του ΥΜΕΕ, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

- (i) Ανεξάρτητα με τις πιο πάνω αναφορές του ΥΜΕΕ σχετικά με την ενημέρωση που είχε τύχει κατά τη διάρκεια της όλης διαδικασίας η Νομική Υπηρεσία της Δημοκρατίας, διατηρούμε την άποψη μας ότι το περιεχόμενο του πιο πάνω ηλεκτρονικού μηνύματος του εκπροσώπου της ημερ. 22.4.2016, είναι ενδεικτικό της αντιμετώπισης που έτυχαν οι απόψεις/σχόλια της Νομικής Υπηρεσίας επί των τελικών κειμένων των Συμφωνιών Παραχώρησης (που είναι και τα πιο ουσιώδη) από το ΥΜΕΕ.

- (ii) Το ΥΜΕΕ στα πιο πάνω σχόλια του, παραλείπει να αναφέρει ότι στο τέλος του ηλεκτρονικού μηνύματος ημερ. 9.4.2016, ο Γενικός Ελεγκτής αναφέρει ότι τα έγγραφα των συμφωνιών θα πρέπει να σταλούν στη Γενική Λογίστρια και στον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας, αφού ληφθούν τα σχόλια του εκπροσώπου των ιδιωτών νομικών συμβούλων.

Όσον αφορά το ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 22.4.2016, παρατίθεται πιο κάτω αυτούσιο το περιεχόμενο του, το οποίο μιλά αφ' εαυτού, όσον αφορά τις απόψεις του Γενικού Ελεγκτή της Δημοκρατίας:

«Μετά τη σημερινή τηλεφωνική επικοινωνία μου με τον Υπουργό, και επειδή μετά από επικοινωνία με την Ρένα Παπαέτη αντιλήφθηκα ότι οι θέσεις μου ενδεχομένως να μην μεταφέρθηκαν με ακρίβεια, καταγράφω τη θέση μου ότι:

(α) Με βάση τη διαδικασία που το ίδιο το Υπουργείο κατέγραψε στα έγγραφα του διαγωνισμού, αρμόδιο όργανο για κατακύρωση του διαγωνισμού είναι το Ειδικό Συμβούλιο Προσφορών. Αυτό το έχω ήδη καταγράψει σε προηγούμενο μήνυμά μου.

(β) Λαμβάνοντας υπόψη ότι χθες λήφθηκε απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου για υπογραφή των τριών συμβάσεων και ήδη καθορίστηκε επίσημη τελετή για υπογραφή τους για την προσεχή Δευτέρα, συμφώνησα ότι η διαδικασία έχει ουσιαστικά περατωθεί και τυχόν σημερινή συνέδρια του Ειδικού Συμβουλίου Προσφορών δεν θα είχε οποιοδήποτε νόημα.

Επαναλαμβάνω, έστω και εκ του περισσού, την ήδη καταγεγραμμένη θέση μας ότι ο Γενικός Ελεγκτής υπέβαλε στις 9 Απριλίου 2016 κάποιες παρατηρήσεις που προέκυψαν από το κείμενο που στάλθηκε την ίδια ημέρα από την Catherine Workman των νομικών συμβούλων Pinsent Masons και από τη συζήτηση σε σύσκεψη για το θέμα στην Νομική Υπηρεσία την προηγούμενη ημέρα. Με τις αλλαγές που ακολούθησαν στο κείμενο, οι παρατηρήσεις της Ελεγκτικής Υπηρεσίας έχουν ικανοποιηθεί.

Παράλληλα, η Ελεγκτική Υπηρεσία έχει ενημερωθεί ότι η Νομική Υπηρεσία εξακολουθεί να έχει παρατηρήσεις ως προς το κείμενο των συμφωνιών παραχώρησης. Υπενθυμίζεται πρώτα ότι ο Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας είναι ο νομικός σύμβουλος της Δημοκρατίας και σε αυτόν προσφεύγει η Ελεγκτική Υπηρεσία όταν έχει αμφιβολίες κατά τον έλεγχο νομιμότητας οποιασδήποτε πράξης ή απόφασης των ελεγχόμενων οργανισμών. Συνεπώς, για λόγους αρχής, η Ελεγκτική Υπηρεσία δεν συμφωνεί με την υπογραφή οποιασδήποτε συμφωνίας με κείμενο επί του οποίου η Νομική Υπηρεσία έχει παρατηρήσεις.»

- (iii) Όσον αφορά επίσης την αναφορά του ΥΜΕΕ ότι ο Γενικός Ελεγκτής εξέφρασε την ικανοποίηση του για τα τελικά κείμενα των συμφωνιών, η Υπηρεσία μας για λόγους αρχής είχε επαναλάβει τη διαφωνία της με την υπογραφή οποιαδήποτε συμφωνίας με κείμενο επί του οποίου η Νομική Υπηρεσία είχε παρατηρήσεις και η θέση μας αυτή καταγράφηκε στα πρακτικά του Ειδικού Συμβουλίου Προσφορών ημερ. 22.4.2016 (σχετική αναφορά γίνεται πιο πάνω).

(δ) Πρόνοια Συμφωνίας Παραχώρησης Τερματικού Γενικού Εμπορίου σχετικά με το όριο/ πλαφόν επί του ετήσιου φορτίου το οποίο θα διακινείται μέσω του λιμανιού Λάρνακας

Όσον αφορά το θέμα του μηχανισμού αποζημιώσεων για το όριο/πλαφόν που είχε τεθεί στη Συμφωνία Παραχώρησης Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου (Lot 3 - MTO Concession Agreement – DP World Limassol Ltd) και, συγκεκριμένα για την υποχρέωση του Κράτους να διασφαλίσει ότι το ετήσιο φορτίο το οποίο θα διακινείται μέσω του λιμανιού Λάρνακας δεν θα υπερβαίνει τους 900.000 τόνους (όρος 7.2.1 της Συμφωνίας), η Κεντρική Επιτροπή Αλλαγών και Απαιτήσεων (ΚΕΑΑ) ενέκρινε τον Νοέμβριο 2016 εισήγηση της Τμηματικής Επιτροπής Αλλαγών και Απαιτήσεων (ΤΕΑΑ) (η οποία είχε υιοθετήσει σχετική εισήγηση της Συντονίστριας του Έργου), σύμφωνα με την οποία καθορίστηκε ο μηχανισμός αποζημίωσης ως εξής:

- (1) Χρήση των ποσοτήτων του έτους 2014 ως έτος βάσης με την ανάλογη κανονικοποίηση (normalization)
- (2) Η όποια αύξηση αφορά ποσότητα γύψου θα έχει μηδενική αποζημίωση.
- (3) Υπολογισμό των μειωμένων τιμών μονάδος από την εκάστοτε ταρίφα για τον κάθε τύπο φορτίου στη βάση του ποσοστού:
 - (i) Που θα κατέβαλλε στο Κράτος ο Διαχειριστής με βάση την προσφορά του (52,1% concession fee).
 - (ii) Λειτουργικών εξόδων του Διαχειριστή ύψους 41,4% και
 - (iii) Εταιρικής φορολογίας που θα αποδιδόταν από τον Διαχειριστή.
- (4) Εφαρμογή των πιο πάνω μειωμένων τιμών μονάδος κλιμακωτά ως ακολούθως:
 - (i) Για συνολικές υπερβάσεις μέχρι 100.000 τόνους πέραν του ορίου των 900.000 τόνων (αναπροσαρμοσμένων), εφαρμογή των τιμών και,
 - (ii) Για περαιτέρω υπερβάσεις, εφαρμογή του διπλάσιου τους.
- (5) Πρόσθετα, η ΚΕΑΑ υπέδειξε ότι νοείται πως σε περίπτωση που η διαχείριση του Λιμανιού Λάρνακας αναληφθεί από τον συγκεκριμένο Ανάδοχο ή συνδεδεμένη εταιρεία του, ο πιο πάνω όρος δεν θα εφαρμόζεται.
- (6) Οι τιμές είναι όπως αναφέρονται στην εισηγητική έκθεση του ΥΜΕΕ.
- (7) Η όλη πιο πάνω ρύθμιση θα εφαρμόζεται μόνο αν η συνολική ποσότητα φορτίου υπερβαίνει τους 900.000 τόνους αναπροσαρμοσμένων, αλλιώς καμία αποζημίωση δεν θα γίνεται.
- (8) Η διευθέτηση αυτή δεν συνιστά λόγο τερματισμού της σύμβασης για τον Ανάδοχο.

Κατά τη συζήτηση του θέματος στην ΚΕΑΑ, η Υπηρεσία μας εξέφρασε την άποψη ότι η πρόνοια της παραγράφου 4(ii) που περιλαμβάνεται στην πιο πάνω απόφαση, ως η εισήγηση του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων, δεν θα έπρεπε να είχε

γίνει αποδεκτή, αφού η επιβολή στο Κράτος τιμωρητικών αποζημιώσεων (δηλαδή πέραν της πραγματικής ζημιάς που αναμένεται να υποστεί ο Διαχειριστής) συγκρούεται, κατά την άποψη μας, με τις πρόνοιες των άρθρων 73 και 74 του περί Συμβάσεων Νόμου (Κεφ. 149) που προβλέπουν ότι:

- (α) σε περίπτωση παράβασης της σύμβασης, ο συμβαλλόμενος που ζημιώνεται από την εν λόγω παράβαση έχει δικαίωμα αποζημίωσης από τον υπαίτιο αντισυμβαλλόμενο, για τη ζημιά ή απώλεια που υπέστη συνεπεία αυτής, η οποία προέκυψε φυσικά κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων από την εν λόγω παράβαση ή την οποία οι συμβαλλόμενοι γνώριζαν όταν συνήπτετο η σύμβαση, ως ενδεχόμενη συνέπεια της παράβασης της σύμβασης
- (β) καμιά αποζημίωση δεν καταβάλλεται για απομακρυσμένη και έμμεση απώλεια ή ζημιά που προξενήθηκε συνεπεία παράβασης της σύμβασης, και
- (γ) αν στη σύμβαση διαλαμβάνεται όρος ως προς το ποσό το οποίο πρέπει να καταβληθεί σε περίπτωση παράβασης αυτής ή ποινική ρήτρα, σε περίπτωση παράβασης της σύμβασης από τον ένα από τους συμβαλλόμενους, ο άλλος δικαιούται, και αν ακόμη δεν αποδειχτεί ότι υπέστη από την παράβαση πραγματική ζημιά ή απώλεια, να λάβει από τον υπαίτιο εύλογη αποζημίωση που δεν υπερβαίνει το ποσό που ορίστηκε κατά τον πιο πάνω τρόπο, ή ανάλογα με την περίπτωση, την ποινική ρήτρα.

Με βάση τα πιο πάνω, η Υπηρεσία μας θεωρεί ότι η απόφαση του Υπουργείου δεν διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον.

Τέλος, η Υπηρεσία μας εισηγήθηκε όπως για την πιο πάνω απόφαση ενημερωθεί ο Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, προς τον οποίο διαβιβάσαμε την πιο πάνω απόφαση της ΚΕΑΑ τον Νοέμβριο 2016.

Σχετική με το πιο πάνω θέμα, είναι η Απόφαση της ΕΠΑ ημερομηνίας 16.12.2016, απόσπασμα της οποίας καταγράφεται πιο κάτω, για τη δέσμευση του Διαχειριστή:

«Ανεξάρτητα από τις πρόνοιες του Άρθρου 7.2 της Συμφωνίας Παραχώρησης (MTO Concession Agreement) μεταξύ της DP World Limassol Ltd και της κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας μέσω του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (αντισυμβαλλόμενα μέρη), η DP World Limassol Ltd και η Κυπριακή Δημοκρατία συμφωνούν ότι οι υφιστάμενοι χρήστες του Λιμανιού Λάρνακας θα συνεχίσουν να εξυπηρετούνται από την Αρχή Λιμένων Κύπρου για τις εμπορικές τους εργασίες στο Λιμάνι της Λάρνακας (χωρίς να εφαρμόζεται ο περιορισμός των 900.000 τόνων) σύμφωνα με την εκάστοτε πολιτική της Κυβέρνησης για τη χρήση του λιμανιού Λάρνακας, όπως αυτή θα διαμορφώνεται από καιρό σε καιρό, ως αντάλλαγμα για ένα συμφωνηθέν μηχανισμό αποζημιώσεων».

Επιπρόσθετα των πιο πάνω, είναι η άποψη της Υπηρεσίας μας ότι σύμφωνα με τα στοιχεία που τέθηκαν ενώπιον του ΥΜΕΕ με ηλεκτρονικό μήνυμα ημερ. 27.10.2015 από τους Συμβούλους, καταδεικνυόταν – με έμφαση – ότι οι τόνοι που ήδη έτυχαν χειρισμού

από το Λιμάνι Λάρνακας κατά την περίοδο Ιαν-Ιουν 2015 παρουσίαζαν αύξηση 15% σε σχέση με τις αντίστοιχες ποσότητες που έτυχαν χειρισμού την προηγούμενη χρονιά (Ιαν-Ιουν 2014) και δεν παρέχεται επαρκής δικαιολόγηση για την υιοθέτηση του αιτήματος των ενδιαφερόμενων επενδυτών κατά την διάρκεια του διαγωνισμού για όριο στη βάση των ποσοτήτων που τύγχαναν χειρισμού κατά το 2014, που ήδη είχαν ξεπεραστεί κατά 15% μέσα σε ένα χρόνο, όπως ήταν γνωστό. Επίσης κατά τον καθορισμό του εν λόγω ορίου δεν χρησιμοποιήθηκαν τα κατά το δυνατό πιο πρόσφατα στοιχεία με βάση τα οποία φαίνεται ότι το όριο αυτό έχει ήδη ξεπεραστεί.

Το ΥΜΕΕ, μας πληροφόρησε ότι η συμφωνία αυτή έγινε ώστε να μπορούν να εξυπηρετούνται όγκοι πέραν των 600.000 τόνων και κρίθηκε ως κατάλληλη από την ΚΕΑΑ, ενώ σημείωσε τα ακόλουθα:

- Δεν θα πληρώνεται οποιαδήποτε αποζημίωση για τις ποσότητες εξαγωγής γύψου ανεξαρτήτων ποσότητας.
- Όσο ο συνολικός όγκος ξεπερνά τις 900.000 τόνους έχει γίνει διαχωρισμός των όγκων ανά κατηγορία ώστε να μη συμπεριλαμβάνονται οι όγκοι του γύψου.
- Όποια αποζημίωση πληρωθεί θα είναι πολύ χαμηλή και θα έχει από την άλλη πολλαπλάσια έσοδα για το κράτος.
- Έχει δρομολογηθεί η κατασκευή κρηπιδώματος στο Βασιλικό στο οποίο θα μεταφερθεί όλο το οχληρό φορτίο το οποίο αναμένεται να επιλύσει αυτό το θέμα που δημιουργήθηκε με την μεγάλη αύξηση του όγκου εξαγωγής γύψου (αναμένεται να είναι έτοιμο το 2020).

(ε) Συμβάσεις Συμβούλων τις οποίες έχει αναθέσει/υπογράψει η Αρχή Λιμένων Κύπρου, στα πλαίσια της αποκρατικοποίησης των δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού

Στα πλαίσια της παρούσας έκθεσης και για πιο ολοκληρωμένη εικόνα επί του θέματος, τόσο για τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν όσο και για το συνολικό κόστος αυτών, η Υπηρεσία μας ζήτησε από την ΑΛΚ να μας αποστείλει αναλυτική πληροφόρηση για όλες τις συμβάσεις/αμοιβές Συμβούλων τις οποίες είχε αναθέσει/υπογράψει, στα πλαίσια της αποκρατικοποίησης των δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού.

Οι εν λόγω συμβάσεις στάλθηκαν στην Υπηρεσία μας από τη Γενική Διευθύντρια της ΑΛΚ στις 30.3.2017, υπό μορφή πίνακα (Συνημμένο 3), από τον οποίο προκύπτει ότι, μέχρι τότε, είχαν καταβληθεί από την ΑΛΚ αμοιβές Συμβούλων συνολικού ποσού €669.088,60, ενώ εκκρεμούσε η πληρωμή ποσού €32.000.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ 1



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Γραφείο Γενικού Ελεγκτή της Δημοκρατίας

Αρ. Φακ. 26.21.001.004

21 Φεβρουαρίου 2017

ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΑ – ΜΕ ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΟ

**Γενικό Διευθυντή
Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων,**

Αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού.

Αναφέρομαι στο πιο πάνω θέμα και σε συνέχεια της χθεσινής κοινής συνεδρίας των Κοινοβουλευτικών Επιτροπών Επικοινωνιών & Έργων και Παρακολούθησης Σχεδίων Αναπτύξεως & Ελέγχου Δημοσίων Δαπανών, παρακαλώ όπως μας υποβάλετε στοιχεία και σχόλια επί των πιο κάτω ερωτημάτων, ώστε να μας διευκολύνετε στην ετοιμασία σχετικής έκθεσης, η οποία και θα σας υποβληθεί για σχόλια περί την 6^η Μαρτίου 2017.

(α) Σχόλια και απαντήσεις επί των ερωτημάτων που έχουν τεθεί από την Συμμαχία Πολιτών και τον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Παρακολούθησης Σχεδίων Αναπτύξεως & Ελέγχου Δημοσίων Δαπανών κ. Ζ. Κουλία, όπως αυτά επισυνάπτονται στην παρούσα.

(β) Στοιχεία που να τεκμηριώνουν τη θέση που εξέφρασε ο Υπουργός κατά τη διάρκεια της συνεδρίας ότι το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο διασφαλίζει την Δημοκρατία ως προς το ενδεχόμενο υποβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών εκ μέρους των αναδόχων, μέσω της επιβολής διοικητικών προστίμων από την Αρχή Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ). Ειδικότερα, ως προς τη νομοθεσία της ΑΛΚ, παρακαλώ όπως μας παραπέμψετε στις συγκεκριμένες νομικές πρόνοιες και μας διαβιβάσετε αντίγραφο της αλληλογραφίας μέσω της οποίας επιβλήθηκε μέχρι σήμερα τέτοιο πρόστιμο στη διαχειρίστρια εταιρεία για την αποτυχία της να παρέχει υπηρεσίες σε ανεκτό (ούτε καν υψηλό) επίπεδο υπηρεσιών.

(γ) Στο Παράρτημα 3 της Συμφωνίας Παραχώρησης της σύμβασης που αφορά το τερματικό εμπορευματοκιβωτίων, προβλέπεται ως ένας εκ των δύο ποσοτικών Δεικτών Απόδοσης, η μέτρηση του Καθαρού Ρυθμού Γερανογεφυρών (Net Crane Rate) που πρέπει να υπερβαίνει τις 20 κινήσεις ανά ώρα σε 100 κλήσεις πλοίων. Κατά τη συνεδρία προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι η ΑΛΚ πετύχαινε όταν η ίδια διαχειριζόταν το λιμάνι ρυθμό 25 κινήσεων ανά ώρα, ενώ τώρα ο ρυθμός αυτός είναι μόλις 12. Παρακαλώ όπως σχολιάσετε.

(δ) Κατά τη χθεσινή συνεδρία, αναφέρθηκε από τον Υπουργό ότι στα αντίστοιχα Παραρτήματα της Συμφωνίας Παραχώρησης των δύο αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου προβλέπεται εξάμηνη περίοδος «χάριτος» στην οποία δεν ισχύουν οι καθορισμένοι δείκτες απόδοσης. Παρακαλώ όπως μας υποβάλετε σχετική τεκμηρίωση και όπως μας υποβάλετε ανάλογα στοιχεία ως προς τους δείκτες απόδοσης για τη συμφωνία για την παραχώρηση του Λιμανιού και Μαρίνας Λάρνακας που είχε υπογραφεί προκαταρκτικά την 2^η Αυγούστου 2016.

(ε) Παρακαλώ να μας ενημερώσετε αν υπήρξε μέχρι σήμερα έναρξη οποιασδήποτε δικαστικής διαδικασίας εναντίον της Δημοκρατίας ή της ΑΛΚ από οποιονδήποτε χρήστη του λιμανιού σχετικά με τις καθυστερήσεις των τελευταίων τριών εβδομάδων.

(στ) Αναφορά σε παρόμοια προβλήματα που κατ' ισχυρισμό υπήρξαν πρόσφατα στο λιμάνι του Αμβούργου.

(ζ) Στοιχεία ως προς την πρόκληση κακόβουλης ζημιάς σε μηχανήματα της ΑΛΚ που, όπως ανέφερε ο Υπουργός, διαπιστώθηκαν κατά την παραχώρηση του χώρου του λιμανιού στον ανάδοχο της σύμβασης που αφορά το τερματικό εμπορευματοκιβωτίων.

(η) Τα μέτρα που προβλέπονται στις Συμφωνίες Παραχώρησης ως προς την τήρηση του απορρήτου σε περιπτώσεις διακίνησης απόρρητου στρατιωτικού υλικού μέσω του Λιμανιού.

(θ) Τα τέλη χρέωσης σκαφών της Εθνικής Φρουράς και άλλων κρατικών Υπηρεσιών.

(ι) Κατάλογο των ονομαστικών πληρωμών εκ μέρους κάθε ενός εκ των τριών αναδόχων, τον υπολογισμό του Υπουργείου σας ως προς την Καθαρή Παρούσα Αξία των πληρωμών αυτών (με συντελεστή προεξόφλησης 4% και 8%), τις καθαρές εισπράξεις της ΑΛΚ κατά τα τελευταία 5 χρόνια, και τις πληρωμές της ΑΛΚ προς την Κυπριακή Δημοκρατία τα τελευταία 5 χρόνια.

(ια) Την καθορισθείσα διαδικασία για έλεγχο της ορθότητας των εισπράξεων των αναδόχων από τους τρεις αναδόχους.

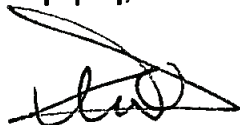
(ιβ) Κατάλογο των πρώην υπαλλήλων της ΑΛΚ που εργοδοτήθηκαν από οποιονδήποτε εκ των τριών αναδόχων.

(ιγ) Κατά πόσο έχει συνδεθεί και αξιοποιείται το Μηχανογραφικό σύστημα της ΑΛΚ για παρακολούθηση/έλεγχο των υπηρεσιών που παρέχουν και των εισπράξεων των αναδόχων.

(ιδ) Μη ρυθμιζόμενες ταρίφες. Ύψος και σύγκριση με αυτές της ΑΛΚ.

2. Θα το εκτιμούσα αν είχαμε τις απαντήσεις σας μέχρι την Τρίτη 28 Φεβρουαρίου 2017.

Με εκτίμηση,



(Δρ Οδυσσέας Φ. Μιχαηλίδης)

Γενικός Ελεγκτής
της Δημοκρατίας

Κύριον Οδυσσέα Μιχαηλίδη
Γενικό Ελεγκτή



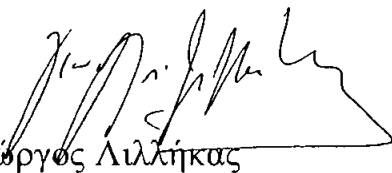
17 Φεβρουαρίου 2017

Φραγκι Οδυσσέα,

Δεδομένου ότι θα προβείτε σε έρευνα αναφορικά με τις συμφωνίες που έγιναν για την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού Λεμεσού, σας επισυνάπτουμε σημείωμα για διάφορες πτυχές που θεωρούμε ότι χρήζουν ενδελεχής εξέτασης.

Αναμένουμε την άμεση ανταπόκριση σας ώστε σύντομα να υπάρξει διαφάνεια για ένα τόσο σοβαρό ζήτημα που επηρεάζει άμεσα την οικονομία της Κύπρου.

Με εκτίμηση


Γιώργος Λιλλήκας

Πρόεδρος Συμμαχίας Πολιτών

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΝΟΙΕΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

1. Παραχωρήθηκε το αγκυροβόλιο στον παροχέα υπηρεσιών ο οποίος δεν θα παρέχει καμία υπηρεσία απλώς θα εισπράττει τα δικαιώματα. Για να γίνει ελκυστικό το πακέτο, οι Σύμβουλοι του Υπουργείου έβαλαν απαγορευτικά τέλη μέχρι 10 φορές μεγαλύτερα από τα υφιστάμενα με αποτέλεσμα να είναι ασύμφορη η προσέγγιση πλοίων που έρχονται με σκοπό να εξυπηρετηθούν στο αγκυροβόλιο. Από την απομάκρυνση των πλοίων αυτών θα επηρεαστούν οι πιο κάτω:
 - a) Οι εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες πετρέλευσης πλοίων. Τα πλοία αντί 50 ευρώ την ημέρα καλούνται να πληρώσουν πέραν των 500 ευρώ την ημέρα. Αυτό καθιστά την υπηρεσία αυτή μη ανταγωνιστική. Σήμερα δραστηριοποιούνται δύο εταιρείες (i) Island Oil (ii) Ajax Bunkering.
 - b) Οι ιδιοκτήτες λέμβων εξυπηρέτησης αγκυροβολίου που σταθμεύουν στο λιμάνι. Μεταφέρουν πληρώματα, τροφοδοσίες, ανταλλακτικά κ.ά.
 - c) Οι Ναυτικοί Πράκτορες που ασχολούνται με την εξυπηρέτηση του πλοίου, την αλλαγή πληρωμάτων, την τροφοδοσία και παροχή τεχνικών υπηρεσιών κατά την διάρκεια παραμονής του πλοίου στο αγκυροβόλιο.
 - d) Τα ταξί και τα ξενοδοχεία που εξυπηρετούν την αλλαγή πληρωμάτων.
 - e) Τα ειδικά συνεργεία που παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως καθαρισμούς πλοίων, επισκευές πλοίων, επισκευές ναυτικών οργάνων κ.ά.

Η Αρχή Λιμένων είχε εισοδήματα από το αγκυροβόλιο περίπου 100,000 ευρώ τον χρόνο και αν θα υπάρχει η ίδια κίνηση το 2017 ο Παροχέας θα εισπράξει 600.000 ευρώ επιστρέφοντας τις 60.000 στην Κυβέρνηση (10.1%)

2. Παραχωρήθηκε η προβλήτα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (Container quay) 320 μέτρων στον Παροχέα Υπηρεσιών του Τερματικού Πολλαπλής χρήσης. Δηλαδή μια προβλήτα που κατασκευάστηκε το 1993 ειδικά για εγκατάσταση γερανογεφυρών, με μελέτες λειτουργίας σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, αποξενώθηκε από τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων για να δοθεί στον Τερματικό Σταθμό Πολλαπλής Χρήσης (DPWL) που δεν δικαιούται να χρησιμοποιεί γερανογέφυρες για φόρτωση ή εκφόρτωση. Πέραν όλων των πιο πάνω για τουλάχιστον δύο χρόνια η Κυπριακή Δημοκρατία θα πληρώνει στον ιδιώτη του Σταθμού Πολλαπλής Χρήσης (DPWL) το ποσό των €1.750.000 για να μπορεί ο ιδιώτης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (EUROGATE) να εξυπηρετεί τα πλοία μέχρι να εγκατασταθούν νέες γερανογέφυρες στο νέο δυτικό κρηπίδωμα. Ουδέν

μονιμότερο του προσωρινού και προβλέπεται ότι αυτή η διευθέτηση θα παραμείνει εφόσον το λιμάνι δεν θα μπορεί να λειτουργήσει χωρίς την συγκεκριμένη προβλήτα.

3. Αποξενώθηκε χώρος στοιβασίας 63.000 τ.μ. που ανήκε στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιείτο για την στοιβασία των κενών εμπορευματοκιβωτίων και δόθηκε στον Τερματικό Σταθμό Πολλαπλής Χρήσης (DPWL) γενικού φορτίου. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση της ικανότητας της EUROGATE να προσελκύσει νέες εταιρείες ή να ασχοληθεί με το διαμετακομιστικό εμπόριο μέτρων και πιθανό να γίνει πάλι σχετική διευθέτηση όπως έγινε με την προβλήτα των 320 μέτρων.
4. Μέρος της Ανατολικής προβλήτας (120 μέτρα) παραχωρήθηκε στην Διεθνή Ναυτική Δύναμη UNIFIL για ντιμετώπιση της κρίσης του Λιβάνου, με αντιπρόσωπο τους Αδελφούς Βασιλόπουλους έναντι του ποσού €3.500.000 ετησίως. Δυστυχώς ο συγκεκριμένος χώρος παραχωρήθηκε στην DPW Limassol με αποτέλεσμα η Κυβέρνηση να παίρνει το 52% του ποσού που έπερνε η Αρχή Λιμένων.
5. Οι ταρίφες που εφαρμόστηκαν είναι εκτός πραγματικότητας για τα Κυπριακά δεδομένα. Ενώ στην Βουλή λέχθηκε για τιμές οροφής (ceiling tariff) αυτές εφαρμόζονται με την ψηλότερη τιμή. Οι τιμές πλοήγησης και έξτρα ρυμουλκού είναι υπερδιπλάσιες. Τα εμπορευματοκιβώτια με χαρακτηρισμό μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων επιβαρύνονται με 50% στον χειρισμό και πολύ ψηλά αποθηκευτικά. Σημειώνεται ότι το 80% των εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία όπως μπογιές, αρώματα, πεπιεσμένα αέρια κ.ά. Αυτά όλα διπλασιάζουν την ταρίφα που δόθηκε στο συμβόλαιο για χειρισμό των εμπορευματοκιβωτίων. Αποτέλεσμα όλων των ψηλών χρεώσεων θα είναι η αύξηση των ναύλων στα φορτία κάτι που θα μετακυλίσει ο έμπορας στον καταναλωτή.
6. Οι όροι των προσφορών βάσει των οποίων υποβλήθηκαν οι προσφορές (Invitation To Tenders ITT) αλλάκτηκαν μετά την κατακύρωση των προσφορών και συγκεκριμένα τον Απρίλη του 2016, λίγο πριν την υπογραφή των Συμβολαίων. Μπήκαν όροι που κατωχύρωσαν την DPWL ως τον μοναδικό δικαιούχο να παρέχει υπηρεσίες για το Oil & Gas. Άλλαξαν οι χάρτες που παρουσιάζουν τον θαλάσσιο χώρο του αγκυροβολίου και τον χώρο που παραμένει στην Αρχή Λιμένων.
7. Δεν ακολουθείται ο όρος που διαφημίστηκε από την Κυβέρνηση ότι τα λιμάνια θα δουλεύουν 7/24. Ακολουθούν ωράριο 07:00 μέχρι 17:00.

Μου βγαθινε με fox ασό

Ζ. Κογ.α βω 18/2/17

20/2

**ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΝΟΙΕΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ**

1. Παραχωρήθηκε το αγκυροβόλιο στον παροχέα υπηρεσιών ο οποίος δεν θα παρέχει καμία υπηρεσία απλώς θα εισπράττει τα δικαιώματα. Για να γίνει ελκυστικό το πακέτο, οι Σύμβουλοι του Υπουργείου έβαλαν απαγορευτικά τέλη μέχρι 10 φορές μεγαλύτερα από τα υφιστάμενα με αποτέλεσμα να είναι ασύμφορη η προσέγγιση πλοίων που δεν έρχονται για φόρτωση ή εκφόρτωση στο λιμάνι. Από την απομάκρυνση των πλοίων θα επηρεαστούν οι πιο κάτω:

- a) Οι εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες πετρέλευσης πλοίων. Τα πλοία αντί 50 ευρώ την ημέρα καλούνται να πληρώσουν πέραν των 500 ευρώ την ημέρα.
- b) Οι ιδιοκτήτες λέμβων εξυπηρέτησης αγκυροβολίου που σταθμεύουν στο λιμάνι.
- c) Οι Ναυτικοί Πράκτορες που ασχολούνται με την εξυπηρέτηση του πλοίου, την αλλαγή πληρωμάτων, την τροφοδοσία και παροχή τεχνικών υπηρεσιών κατά την διάρκεια παραμονής του πλοίου στο αγκυροβόλιο.
- d) Τα ταξί και τα ξενοδοχεία που εξυπηρετούν την αλλαγή πληρωμάτων.
- e) Τα ειδικά συνεργεία που παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως καθαρισμούς πλοίων, επισκευές πλοίων κ.ά.

Η Αρχή Λιμένων είχε εισοδήματα από το αγκυροβόλιο περίπου €100,000 τον χρόνο και αν θα υπάρχει η ίδια κίνηση το 2017 ο Παροχέας θα εισπράξει 600.000 ευρώ επιστρέφοντας τις €60.000 στην Κυβέρνηση (10.1%)

2. Παραχωρήθηκε η προβλήτα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (Container quay) 320 μέτρων στον Παροχέα Υπηρεσιών του Τερματικού Πολλαπλής χρήσης. Δηλαδή μια προβλήτα που κατασκευάστηκε το 1993 ειδικά για εγκατάσταση γερανογεφυρών, με μελέτες λειτουργίας σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, με βύθισμα 16 μέτρων, αποξενώθηκε από τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων για να δοθεί στον τερματικό σταθμό πολλαπλής χρήσης που βάση της Συμφωνίας δεν δικαιούται να χρησιμοποιεί γερανογέφυρες. Πέραν όλων των πιο πάνω για τουλάχιστον δύο χρόνια η Κυπριακή Δημοκρατία θα πληρώνει στον ιδιώτη του Σταθμού Πολλαπλής Χρήσης το ποσό των €1.750.000 για να μπορεί ο ιδιώτης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων να εξυπηρετεί τα πλοία μέχρι να εγκατασταθούν νέες γερανογέφυρες στο νέο δυτικό κρηπίδωμα. (Βλέπε Συμφωνία Παραχώρησης άρθρο 7.6.2).

3. Αφού η Κυβέρνηση αποζημιώνει την DPWL με €1.750.000 για λογαριασμό της EUROGATE για την χρήση της δυτικής προβλήτας των 320 μέτρων με τις δύο γερανογέφυρες αρ. 3 και 4, θα έπρεπε η Κυβέρνηση να εκμεταλλεύεται το νέο κρηπίδωμα των 500 μέτρων για όσα χρόνια θα πληρώνει την DPWL. Η Αρχή Λιμένων είχε ζητήσει από τον Εργολάβο που κατασκεύασε την νέα προβλήτα, να παραδώσει πρώτα μήκος 150 μέτρων για να μπορεί να γίνει η εγκατάσταση των γερανογεφυρών αν αυτές θα έφταναν πριν την ολοκλήρωση της νέας προβλήτας. Τα 150 μέτρα παραδόθηκαν το καλοκαίρι του 2016 και ολοκληρή η νέα προβλήτα τον Οκτώβρη του 2016. Άρα από την υπογραφή της Συμφωνίας τον Απρίλη του 2016 μέχρι την τμηματική παράδοση της νέας προβλήτας είναι μόνο μερικοί μήνες και όχι δύο χρόνια που θα πληρώνει η Κυβέρνηση.
4. Αποξενώθηκε χώρος στοιβασίας 63.000 τ.μ. που ανήκε στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων και δόθηκε στον Σταθμό Πολλαπλής Χρήσης γενικού φορτίου. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση της ικανότητας της EUROGATE να προσελκύσει νέες εταιρείες ή να ασχοληθεί με το διαμετακομιστικό εμπόριο. (Βλέπε Master Plan no.8 αργα). Ο χώρος είναι ειδικής κατασκευής για να δέχεται εμπορευματοκιβώτια. Ήδη η εταιρεία που διαχειρίζεται τον ΣΕΜΠΟ ζητά επιπλέον χώρο 150.000 τ.μ. για να μπορεί να οργανώσει τα φορτία της και να εξυπηρετήσει το Κυπριακό εμπόριο και πιθανόν και διαμετακομιστικό όταν διαθέτει τον ανάλογο εξοπλισμό.
5. Μέρος της Ανατολικής προβλήτας (120 μέτρα) χερσαίου χώρου, παραχωρήθηκε στην Διεθνή Ναυτική Δύναμη UNIFIL το 2006 από την Αρχή Λιμένων με τους GAP Vassilopoulos & James Louisides Ltd έναντι του ποσού €3.500.000 ετησίως. Δυστυχώς ο συγκεκριμένος χώρος παραχωρήθηκε με την Συμφωνία παραχώρησης στην DPW Limassol, με αποτέλεσμα η Κυβέρνηση να παίρνει το 52% του ποσού αντί του 100%. Συνδέεται μάλιστα η Συμφωνία της UNIFIL με την πληρωμή του δικαιώματος παραχώρησης των €2.000.000 και γίνεται πρόβλεψη μείωσης κατά 50% εάν δεν ανανεωθεί το Συμβόλαιο της θαλάσσιας δύναμης του ΟΗΕ UNIFIL το 2019.
6. Οι χρεώσεις για παραμονή πλοίου στην προβλήτα είναι εξωπραγματικές (lay over charge). Από €2/μέτρο έγινε €24/μέτρο για πλοία που δεν εκτελούν φόρτωση ή εκφόρτωση. Αυτό θα επηρεάσει πρώτα και κύρια τα πολεμικά πλοία ξένων χωρών που έρχονται για ολιγοήμερη επίσκεψη καθώς και τα πλοία που ασχολούνται με υπεράκτιες εργασίες και ελλιμενίζονται για διάφορους λόγους εκτός του χειρισμού φορτίων. Όλοι οι επηρεαζόμενοι θα προσπαθήσουν να βρουν εναλλακτικές λύσεις. Μεγάλος προβληματισμός

πρέπει να γίνει για τα πολεμικά πλοία ξένων κρατών που πιθανόν να οδηγηθούν σε λιμάνια της Τουρκίας.

7. Οι όροι των προσφορών βάσει των οποίων υποβλήθηκαν οι προσφορές (Invitation To Tenders ITT) διαφοροποιήθηκαν μετά την κατακύρωση των προσφορών και συγκεκριμένα τον Απρίλη του 2016, λίγο πριν την υπογραφή των Συμβολαίων. Μπήκαν όροι που κατοχύρωσαν την DPWL ως τον μοναδικό δικαιούχο να παρέχει υπηρεσίες για το Oil & Gas. Άλλαξαν οι χάρτες που παρουσιάζουν τον θαλάσσιο χώρο του αγκυροβολίου και τον χώρο που παραμένει στην Αρχή Λιμένων.

8. Τα εμπορευματοκιβώτια με χαρακτηρισμό μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων επιβαρύνονται με 50% στον χειρισμό, χρεώνονται επιπλέον €100 και πολύ ψηλά αποθηκευτικά. Σημειώνεται ότι το 80% των εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία όπως μπογιές, αρώματα, πετρευσμένα αέρια κ.ά. Αυτά όλα διπλασιάζουν την ταρίφα που δόθηκε στο συμβόλαιο για χειρισμό των εμπορευματοκιβωτίων. Αποτέλεσμα όλων των ψηλών χρεώσεων θα είναι η αύξηση των ναύλων στα φορτία κάτι που θα μετακυλήσει ο έμπορος στον καταναλωτή.

9. Η αδειοδότηση πλοηγών έγινε με σκανδαλώδη ενέργεια αφού δεν προηγήθηκε καμία εκπαίδευση και αφού το Υπουργικό Συμβούλιο φρόντισε να εγκρίνει νέους Κανονισμούς Λειτουργίας Λιμένων με τους οποίους επιτρέπεται η πρόσληψη ατόμων που δεν μιλούν την Ελληνική. Στηρίχτηκε η Αρχή σε ένα συνταξιούχο πρώην πλοηγό ηλικίας 75 χρόνων για να καλύψει το κενό και έφερε Ολλανδούς πλοηγούς που πληρώνονται πολύ πιο ψηλά από τους Κύπριους.

10) Στις θαλάσσιες κλιμακίες 15-20 → €25
11) 2 " Transit 2,28 → €5

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ 2



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

ΥΜΕΕ: 10.1.37

Αρ. Τηλ.: 22806764
Αρ. Φαξ: 22806921

ΕΠΕΙΓΟΝ – ΜΕ ΤΟ ΧΕΡΙ

6 Μαρτίου 2017



Γενικό Ελεγκτή της Δημοκρατίας

Εμπορικοποίηση των δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού

Αναφέρομαι στην επιστολή σας με αριθμό φακέλου 26.21.001.004 και ημερομηνία 21 Φεβρουαρίου 2017, σχετικά με το πιο πάνω θέμα και επιθυμώ να σας πληροφορήσω τα ακόλουθα, ακολουθώντας το δικό σας τρόπο αρίθμησης των θεμάτων. Επισημαίνεται ότι τα τελικά έγγραφα προσφορών στάλθηκαν σε όλους τους προσφέροντες και καμία διαφοροποίηση δεν έγινε μέχρι τη ημερομηνία υποβολής των προσφορών.

(α) Απαντήσεις επί των ερωτημάτων που έχουν τεθεί από τη Συμμαχία Πολιτών και το Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Παρακολούθησης Σχεδίων Αναπτύξεως & Ελέγχου Δημόσιων Δαπανών.

Ερωτήματα Συμμαχίας Πολιτών

Ερ.1. Ο τρόπος διαχωρισμού των τριών Συμβάσεων έγινε μετά από εισήγηση από τους Συμβούλους N.M.Rothschild & Sons Ltd. Σχετικά είναι τα Memoranda που ετοίμασαν οι ίδιοι με ημερομηνίες 19/2/2015 και 4/5/2015, αντίγραφα των οποίων επισυνάπτονται αυτούσια ως **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1**. Η παραχώρηση του αγκυροβολίου έγινε για να καταστήσει την προσφορά των θαλάσσιων υπηρεσιών εφικτή και βιώσιμη (feasible and viable). Ο λόγος παραχώρησης του ήταν για να μπορεί ο διαχειριστής να παρέχει τις υπηρεσίες του καλύτερα αφού τα πλοία-πελάτες του μπαίνουν στο Αγκυροβόλιο πριν να εξυπηρετηθούν και κρίθηκε ότι ήταν μέρος των θαλάσσιων υπηρεσιών που προσφέρονταν και προηγουμένως.
Ο σκοπός του Αγκυροβολίου είναι:

- I. Η παραμονή των πλοίων πριν να μπουν μέσα στο Λιμάνι να εξυπηρετηθούν. Να σημειώσουμε ότι ο Διαχειριστής **δεν δικαιούται να χρεώσει** οτιδήποτε σε πλοία τα οποία εισέρχονται στο Λιμάνι για εξυπηρέτηση (βάσει των εγκριμένων ταρίφων) – schedule 7 των συμβάσεων.

- II. Για να παρέχονται οι πιο κάτω υπηρεσίες για τις οποίες βεβαίως ο Διαχειριστής μπορεί να χρεώνει:
- Αλλαγή πληρώματος.
 - Αλλαγή ονόματος.
 - Παροχή καυσίμων.
 - Παραμονή πλοίων για μεγαλύτερη διάρκεια.

Για τις υπηρεσίες στο II τέθηκαν μέγιστα τέλη τα οποία είναι ψηλότερα από αυτά που ίσχυαν προηγουμένως αφού ήταν πολύ χαμηλά με αποτέλεσμα πολλές φορές να υπάρχουν πλοία στο Αγκυροβόλιο για μεγάλη διάρκεια αυξάνοντας σημαντικά τον κίνδυνο περιβαλλοντολογικών ρυπάνσεων κλπ. Τα όρια είχαν δοθεί στο ΚΕΒΕ και έγινε σχετική παρουσίαση για ενημέρωση των μελών του. Να σημειωθεί ότι όσον αφορά την παραμονή πλοίων μέχρι 24 ώρες (που είναι το διάστημα που απαιτείται για τις περισσότερες υπηρεσίες) οι χρεώσεις δεν διαφέρουν σημαντικά από τις προηγούμενες. Ωστόσο, για παραμονές μεγαλύτερης διάρκειας τότε όντως αυξάνονται σημαντικά. Επιπλέον σημειώνονται τα ακόλουθα:

- Δεν αφορά “captive business”. Σε περίπτωση που οι χρεώσεις είναι πολύ ψηλές και τα πλοία σταματήσουν να χρησιμοποιούν το αγκυροβόλιο, ο Διαχειριστής θα χάνει και αυτός εισοδήματα.
- Αυτή τη στιγμή υπάρχουν στην Κύπρο άλλα δύο αγκυροβόλια (Λάρνακα και Βασιλικό) τα οποία μπορούν να προσφέρουν ακριβώς τις ίδιες υπηρεσίες. Βρίσκεται σε εξέλιξη επίσης η οριοθέτηση ενός επιπρόσθετου αγκυροβολίου (αυτού της Μονής) το οποίο δεν απέχει σημαντικά από αυτό της Λεμεσού. Μάλιστα οι υπηρεσίες όπως η αλλαγή πληρώματος θεωρούμε ότι ίσως το Λιμάνι της Λάρνακας να προσφέρεται καλύτερα αφού είναι κοντά στο αεροδρόμιο. Η παροχή καυσίμων μπορεί να γίνεται από οποιοδήποτε σημείο της Κύπρου αφού γίνεται με πλωτά μέσα.

Με βάση τα πιο πάνω διαφαίνεται ότι ο Διαχειριστής θα έχει κίνητρο να χαμηλώσει τις χρεώσεις του τόσο λόγω ανταγωνισμού, αλλά και για μεγιστοποίηση των δικών του εσόδων.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η Αρχή Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.) έχει αποφασίσει και αυτή νέες χρεώσεις για το Αγκυροβόλιο οι οποίες είναι ψηλότερες από τις προηγούμενες, αλλά χαμηλότερες από τα μέγιστα όρια που έχουν τεθεί στο Διαχειριστή. Αυτό κρίθηκε αναγκαίο αφού οι σημερινές χρεώσεις όπως αναφέρθηκε πιο πάνω είναι εξαιρετικά χαμηλές με αποτέλεσμα το κράτος να έχει απώλεια εσόδων.

Η σύγκριση που επιχειρείται μεταξύ του εισοδήματος του διαχειριστή και αυτού της Αρχής Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.) καθώς και του εισοδήματος που θα λαμβάνει το Κράτος μελλοντικά στερείται τεκμηρίωσης.

Εν πάση περιπτώσει το Υπουργείο έχει προβεί σε αυστηρές υποδείξεις προς τον Διαχειριστή και αναμένει την επανεξέταση των χρεώσεων πολύ σύντομα. Πέραν τούτου σημειώνεται ότι στόχος του όλου εγχειρήματος είναι μεταξύ άλλων η ανάπτυξη του λιμανιού Λεμεσού και η αύξηση της μέχρι σήμερα κίνησης του.

Ερ.2 Σε σχέση με τη δυτική προβλήτα (West Quay), σημειώνεται ότι η παραχώρηση της από τον ΜΤΟ (Multipurpose Terminal Operator) στον CΤΟ (Container Terminal Operator) γίνεται μέσω συγκεκριμένων συμβατικών προνοιών (άρθρο 7.6 στις αντίστοιχες Συμβάσεις) για συγκεκριμένη διάρκεια και

με συγκεκριμένο αντίτιμο. Οι λόγοι που οδήγησαν στη διευθέτηση αυτή καταγράφονται λεπτομερώς στο Memorandum που ετοιμάστηκε από τους Συμβούλους N.M.Rothschild & Sons Ltd με ημερομηνία 9/9/2015, αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται αυτούσιο ως Παράρτημα 2. Στο ίδιο Παράρτημα περιλαμβάνεται και αντίγραφο του άρθρου 7.6. Σημειώνεται ότι ο Διαχειριστής του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ενημέρωσε ότι βρίσκεται στη διαδικασία παραγγελίας των γερανογεφυρών για το νέο κρηπίδωμα τις οποίες έχει υποχρέωση να εγκαταστήσει εντός του 2018.

Ερ.3 Σε ότι αφορά το σκεπτικό για το διαχωρισμό των χώρων στοιβασίας, επισυνάπτεται αυτούσιο σχετικό Memorandum που ετοιμάστηκε από τους Συμβούλους N.M.Rothschild & Sons Ltd με ημερομηνία 23/6/2015, αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται ως Παράρτημα 3. Στο ίδιο Παράρτημα περιλαμβάνεται Χάρτης που είχε περιληφθεί σε εμπιστευτική Έκθεση των Συμβούλων προς την Τρόικα, που επιβεβαιώνει την ικανότητα του χώρου που παραχωρήθηκε στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων να διαχειριστεί 1,5 εκατομμύρια TEU's, αριθμός κατά πολύ μεγαλύτερος του μέχρι πρότινος διακινούμενου αριθμού από την Αρχή Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.).

Ερ.4 Αναφορικά με το συμβόλαιο της UNIFIL, σχετικό είναι Memorandum που ετοιμάστηκε από τους Συμβούλους N.M.Rothschild & Sons Ltd με ημερομηνία 22/12/2015, αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται ως Παράρτημα 4. Το συμβόλαιο της UNIFIL έτυχε της ίδιας διαχείρισης που έτυχαν όλα τα άλλα συμβόλαια της Αρχής Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.). Μεταφέρθηκαν δηλαδή από την Αρχή Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.) στο Διαχειριστή. Τυχόν εξαίρεση κάποιων συμβολαίων και συνέχιση της διαχείρισης τους από την Αρχή Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.), δεν θα ήταν εύστοχη κίνηση γιατί θα δημιουργούσε προβλήματα στη διαχείριση του συγκεκριμένου τερματικού. Το συμβόλαιο της UNIFIL λήγει το 2019 και βάσει του συμβολαίου ο χρήστης μπορεί να αποχωρήσει οποιαδήποτε στιγμή.

Ερ.5 Η αλλαγή στο σύστημα χρεώσεων κρίθηκε αναγκαία αφού το παλιό σύστημα είχε πολλές στρεβλώσεις, ήταν αδιαφανές και υπήρχε επιδότηση κάποιων προϊόντων εις βάρος άλλων. Το νέο σύστημα προβλέπει μια μόνο χρέωση η οποία είναι η ίδια για όλα τα προϊόντα όπως γίνεται σε όλες τις χώρες του εξωτερικού. Σε ότι αφορά το σκεπτικό για τον καθορισμό των χρεώσεων σχετικά είναι τα Memoranda που ετοιμάστηκαν από τους Συμβούλους N.M.Rothschild & Sons Ltd με ημερομηνίες 13/11/2015 και 15/12/2015, αντίγραφα των οποίων επισυνάπτονται ως Παράρτημα 5. Το ζητούμενο ήταν όπως στο σύνολο τους οι ρυθμιζόμενες χρεώσεις να μην ξεπερνούν τις προηγούμενες. Για το σκοπό αυτό έγινε εξειδικευμένη μελέτη και φάνηκε ότι στο σύνολο τους, στο μέγιστο όριο είναι χαμηλότερες για τους εμπορευόμενους. Στο Memorandum με ημερομηνία 13/11/2015, φαίνεται με βάση τη μελέτη των Συμβούλων ποια από τα προϊόντα αναμένεται να έχουν ψηλότερες χρεώσεις, που είναι η μειοψηφία. Για τον σκοπό αυτό, και για τα πρώτα τρία χρόνια, υπάρχει μηχανισμός επιστροφής χρεώσεων για κάποια επηρεαζόμενα προϊόντα των οποίων το κόστος είναι αποδεδειγμένα ψηλότερο από προηγούμενως. Αυτό θα γίνεται με βάση το μέρος 3 του "Schedule 7" Tariffs των Συμβάσεων Παραχώρησης, όπου υπάρχει ρύθμιση για αποζημιώσεις (transitional rebate program) για τις χρεώσεις στους Τερματικούς Σταθμούς Εμπορευματοκιβωτίων και Γενικού Εμπορίου, που επίσης επισυνάπτονται ως Παράρτημα 5.

Όσον αφορά τις μη ρυθμιζόμενες χρεώσεις είχε εντοπιστεί ότι υπήρχαν αρκετές στρεβλώσεις οι οποίες έπρεπε να διορθωθούν. Για παράδειγμα, οι χρεώσεις για αποθήκευση ήταν εξαιρετικά χαμηλές με αποτέλεσμα οι διάφοροι

έμποροι να χρησιμοποιούν τον χώρο του Λιμανιού ως αποθήκη, γεγονός το οποίο στερούσε πολύτιμο χώρο για ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Είναι για αυτό τον λόγο που κάποιες χρεώσεις αφέθηκαν να οριστούν από τους Διαχειριστές έχοντας βάλει όμως ως ασφαλιστική δικλείδα τη σύγκριση με γειτονικά λιμάνια και τη δυνατότητα παρέμβασης σε περίπτωση μεγάλης απόκλισης. Περιλήφθηκαν επίσης κάποιες άλλες πρόνοιες όπως η δωρεάν αποθήκευση για τις πρώτες τρεις μέρες η αποθήκευση είναι δωρεάν ώστε να δίδεται η ευκαιρία, στο εμπορευόμενο να μετακινεί τα προϊόντα του χωρίς να χρεώνεται οτιδήποτε.

Ωστόσο, σε κάποιες περιπτώσεις περιλήφθηκαν πολύ ψηλές χρεώσεις οι οποίες υποδείχθηκαν στους Διαχειριστές και άρχισε ένας διάλογος με το Υπουργείο με στόχο να γίνουν διαφοροποιήσεις.

Δύο τέτοια παραδείγματα είναι τα ακόλουθα:

- Η χρέωση για επιθεώρηση εμπορευμάτων. Αυτή φαίνεται ότι θα μειωθεί πέραν του 50% ενώ έχουν προταθεί και άλλες λύσεις στους εμπορευόμενους (αυτά αποτελούν γύρω στο 1% με 2% των προϊόντων).
- Η χρέωση για επικίνδυνα προϊόντα για τα οποία υπάρχει κόστος λόγω του ότι πρέπει να αποθηκεύονται ξεχωριστά. Μετά τις διευκρινήσεις που έχουν δοθεί φαίνεται ότι ο αριθμός τους είναι μικρότερος του 10% και όχι 80% όπως αναφέρεται.

Να σημειωθεί επίσης ότι έχει ήδη ζητηθεί από την Αρχή Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.) ως ρυθμιστής να ελέγξει τις χρεώσεις σε σύγκριση με άλλα γειτονικά λιμάνια όπως προβλέπει η Σύμβαση, ώστε να τεθούν κάποια όρια εκεί που θα κριθεί απαραίτητο. Όταν ολοκληρωθεί η εν λόγω εργασία θα σας παρασχεθούν όλα τα τελικά στοιχεία.

Εν τω μεταξύ το Υπουργείο έχει προβεί σε αυστηρές υποδείξεις προς τους Διαχειριστές και ο ένας εκ των δύο έχει ήδη υποβάλει αναθεωρημένη πρόταση ενώ αναμένεται η επανεξέταση των χρεώσεων και από τον δεύτερο Διαχειριστή πολύ σύντομα.

Ερ.6 Μετά την ανακοίνωση των προτιμητέων προσφοροδοτών (Preferred Tenderers) ακολούθησε το λεγόμενο contractualisation period, περίοδος μέχρι την υπογραφή (Απρίλιος 2016), κατά την οποία συμπληρώθηκαν τα κενά των συμβάσεων (ονόματα, ποσά, ποσοστά, δομές εταιρειών κτλ) και οριστικοποιήθηκαν σημεία που ήταν σε εκκρεμότητα χωρίς ωστόσο να αλλάζουν οι βασικές αρχές του διαγωνισμού και των συμβάσεων. Σε ότι αφορά την αλλαγή στη σύμβαση της DP World σε σχέση με το Oil & Gas, επισυνάπτεται κείμενο με "tracked changes" όπου φαίνεται ξεκάθαρα η αλλαγή στο λεκτικό, και σειρά ηλεκτρονικών μηνυμάτων που παραθέτει το ιστορικό και την αιτιολόγηση των Σύμβουλων για την αναγκαιότητα της αλλαγής αυτής. Όλα τα πιο πάνω επισυνάπτονται ως **Παράρτημα 6**. Περαιτέρω, σημειώνεται ότι η εν λόγω αλλαγή δεν αποτελεί κατοχύρωση της DP World ως το «μοναδικό δικαιούχο να παρέχει υπηρεσίες για το Oil & Gas», αλλά διασφαλίζει το δικαίωμα της TOTAL να παραμείνει στο χώρο, ως επεξηγείται και στην προαναφερομένη ηλεκτρονική αλληλογραφία. Σε ότι αφορά το Oil & Gas γενικότερα, η σχετική πρόνοια του συμβολαίου (7.3.1) αναφέρει "The Grantor shall introduce the MTO to the Oil & Gas Companies who may be interested in discussing support services relating to potential hydrocarbon exploration activities at the Port. The Grantor does not give any undertaking as to any business that the MTO may derive from such Oil & Gas

Companies". Όσο αφορά τον χάρτη στον οποίο γίνεται αναφορά, αυτός δείχνει τον χώρο στον οποίο μπορεί ο Διαχειριστής των θαλάσσιων υπηρεσιών να προσφέρει υπηρεσίες και δεν δείχνει την ιδιοκτησία του χώρου, ενώ πριν την υπογραφή έγινε ακριβής οριστικοποίηση των ορίων της περιοχής από την Αρχή Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.) και τους Συμβούλους.

Ερ.7 Με βάση στατιστικά στοιχεία που έχουν δοθεί από τις εταιρείες εργασίες φορτοεκφόρτωσης πλοίων εκτελούνται και κατά την διάρκεια της νύκτας. Συγκεκριμένα υπάρχουν πλοία που έφυγαν από το λιμάνι, αφού ολοκληρώθηκε η φορτοεκφόρτωση μέχρι και τις 23:30. Σχετικά στοιχεία που μας έχουν δοθεί τόσο από την εταιρεία Eurogate όσο και από την εταιρεία DPW με τις ώρες εισόδου και εξόδου από το λιμάνι, επισυνάπτονται ως **Παράρτημα 7**, σελίδα 5. Εν πάση περιπτώσει όλοι οι Διαχειριστές έχουν τη δυνατότητα να εργάζονται επί 24ώρου βάσεως (24/7) όποτε αυτό είναι απαραίτητο.

Ερωτήματα από Πρόεδρο Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Παρακολούθησης Σχεδίων Αναπτύξεως και Ελέγχου Δημοσίων Δαπανών

Ερ 1, 2, 3, 4, 5, 7 και 8. Σχετικές είναι οι απαντήσεις στα ερωτήματα 1, 2, 2, 3, 4, 6 και 5 αντίστοιχα της επιστολής της Συμμαχίας Πολιτών, πιο πάνω.

Ερ 6. Όπως αναφέρθηκε στην απάντηση του ερωτήματος 5 της επιστολής της Συμμαχίας Πολιτών, πιο πάνω, σχετικά με το σκεπτικό για τον καθορισμό των χρεώσεων είναι τα Memoranda που ετοιμάστηκαν από τους Συμβούλους N.M.Rothschild & Sons Ltd με ημερομηνίες 13/11/2015 και 15/12/2015, με αυτόδηλο περιεχόμενο. Σε σχέση με τις χρεώσεις που έχει επιβάλει ο Διαχειριστής, αυτές δεν είναι εξωπραγματικές αλλά αντικατοπτρίζουν την εμπορική πραγματικότητα και ήταν κάτι που μας απασχόλησε ιδιαίτερα αφού εμπορικοί μόλοι χρησιμοποιούνταν με πολύ χαμηλό κόστος εμποδίζοντας τη διεξαγωγή εμπορικών δραστηριοτήτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το ότι κατά τη συζήτηση στη Βουλή έγινε έκκληση από το Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων να μετακινηθεί το πλοίο της Εθνικής Φρουράς από τη Λάρνακα ώστε να εξυπηρετείται το τοπικό εμπόριο. Το ίδιο θα πρέπει να γίνει σεβαστό και στην περίπτωση του Λιμανιού της Λεμεσού αφού θα πρέπει να γίνεται σωστή χρήση των κρηπιδωμάτων.

Όσο αφορά τα πλοία ξένων χωρών να σημειώσουμε ότι 80% των πλοίων μπορούν να πηγαίνουν στο Λιμάνι της Λάρνακας για ελλιμενισμό αν επιθυμούν (οπότε υπάρχει και εγχώριος ανταγωνισμός) ενώ πρόκειται για μια εργασία η οποία έχει διεθνή ανταγωνισμό. Από ότι έχουμε πληροφορηθεί ήδη ο Διαχειριστής χρεώνει ποσά χαμηλότερο του 50% της ανώτατης χρέωσης και είναι σε διαπραγμάτευση με τις πρεσβείες αυτών των χωρών γιατί θέλει να διατηρήσει αυτή την εργασία.

Σκοπός των ορίων που έχουν τεθεί είναι κυρίως για να προστατεύσει το λεγόμενο "captive business" και όχι εκεί που υπάρχει ανταγωνισμός.

Να υπενθυμίσουμε ότι, υπάρχουν ανταγωνιστικά γειτονικά λιμάνια και ως εκ τούτου σε περίπτωση που τα πλοία σταματήσουν να προσεγγίζουν το λιμάνι ο Διαχειριστής θα προχωρήσει στην μείωση της τιμής του. (νόμος αγοράς προσφοράς και ζήτησης). Εν πάση περιπτώσει το Υπουργείο έχει προβεί σε αυστηρές υποδείξεις προς το Διαχειριστή και αναμένει την επανεξέταση των χρεώσεων πολύ σύντομα.

Ερ 9. Σας πληροφορώ ότι ο Διαχειριστής έκανε προσφορά στους δύο από τους τρεις κύπριους πλοηγούς που ήθελαν να αποχωρίσουν ύψους €83.000 ετησίως

σε σύγκριση με €50.000 ετησίως που έπαιρναν προηγουμένως και είχαν αρνηθεί επειδή απαιτούσαν €100.000.

Όσον αφορά την εξαίρεση σημειώνουμε τα εξής:

- Η αδειοδότηση των πλοηγών της Ρ&Ο έγινε μετά από αξιολόγηση των υποψηφίων από την επιτροπή αδειοδότησης πλοηγών της ΑΛΚ με βάση τον εσωτερικό κανονισμό της Αρχής.
- Οι κανονισμοί του Υπουργικού Συμβουλίου έχουν ισχύ μετά τις 29/01/2017 και ως εκ τούτου δεν ήταν δυνατό να εφαρμοστούν αναδρομικά.
- Οι κανονισμοί της ΑΛΚ προνοούν διαφορετική μεταχείριση σε αδειοδοτημένους πλοηγούς, από άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίοι χρειάζονται μόνο εξοικείωση με τα χαρακτηριστικά του λιμένα Λεμεσού. Στους υπό εκπαίδευση πλοηγούς, εφαρμόζονται κανονισμοί για πλήρη εκπαίδευση.
- Η μισθολογική κλίμακα των Ολλανδών πλοηγών είναι συμφωνία μεταξύ ιδιωτών και η ΑΛΚ δεν έχει γνώση για το ύψος των απολαβών τους.
- Η εργοδότηση τους έγινε με βάση αυστηρούς κανονισμούς επιλογής που εφαρμόζονται από το Ανάδοχο και σε όλα τα υπόλοιπα λιμάνια που διαχειρίζεται.
- Η εξαίρεση για την ελληνική γλώσσα για ένα χρόνο, κρίθηκε αναγκαία αφού δεν κατέστη δυνατό να εξευρεθούν Κύπριοι ή άλλοι Ελληνόφωνες πλοηγοί, μετά την άρνηση των πλοηγών της ΑΛΚ να εργοδοτηθούν από τον ανάδοχο και της στάσης των οργανωμένων πλοηγών που απειλούσαν την εταιρία για ζημιές που θα προκαλούσαν εκτός εάν ανέθεταν τις πλοηγικές υπηρεσίες σε εταιρία που θα ίδρυαν οι πλοηγοί.

Ερ 10 Χρεώσεις για επιβάτες κρουαζιέρων

Οι χρεώσεις αυτές έχουν αυξηθεί σε σχέση με προηγουμένως λόγω του ότι κρίθηκε ότι ήταν εξαιρετικά χαμηλές ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη το κόστος συντήρησης του νέου σταθμού επιβατών. Συγκεκριμένα αυξήθηκαν

- Από €2.28 για port of call σε €5
- Από €15.09 για home port σε €25

Για αυτές τις χρεώσεις είχε γίνει σύγκριση μαζί με χρεώσεις γειτονικών λιμανιών και φάνηκε ότι στο ανώτατο επίπεδο είναι χαμηλές.

Να σημειώσουμε ότι ο σταθμός στη Λεμεσό είναι για 3- 4 εκατομμύρια επιβάτες ενώ ο σημερινός αριθμός είναι μόλις 100,000. Ως εκ τούτου ο Διαχειριστής έχει κάθε κίνητρο να διατηρεί ανταγωνιστικές τιμές, ώστε να προσελκύσει επιπρόσθετους επιβάτες. Να σημειωθεί επίσης ότι για το παρόν υπάρχει ανταγωνισμός τόσο από το Λιμάνι της Λάρνακας όσο και από άλλα γειτονικά λιμάνια αφού η μεγάλη πλειοψηφία των πλοίων σταματά στη Λεμεσό για μικρό χρονικό διάστημα. Άρα η σχετική χρέωση θα καθοριστεί βάσει του σχετικού ανταγωνισμού.

(β) Νομικό πλαίσιο/επιβολή διοικητικών προστίμων/νομοθεσία Αρχής Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.)

Στη βάση του νέου νομοθετικού πλαισίου η Αρχή Λιμένων Κύπρου (Α.Λ.Κ.) έχει εφοδιαστεί με τέτοιες εξουσίες ώστε να δύναται να ασκήσει το ρόλο του Ρυθμιστή ικανοποιητικά και αποτελεσματικά. Πιο κάτω παρατίθενται συγκεκριμένα άρθρα της νομοθεσίας της ΑΛΚ που αναφέρονται στις εξουσίες της:

1. Άρθρο 30Α:

Αρ. 30Α Εξουσία της Αρχής για την έκδοση Κανονισμών

«(1) Με την έγκριση του Υπουργικού Συμβουλίου, η Αρχή έχει εξουσία να εκδίδει Κανονισμούς για την καλύτερη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Νόμου και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

(2) Παράλειψη συμμόρφωσης με οποιαδήποτε πρόνοια Κανονισμού που εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 30^Α ή με Διατάγματα που εκδίδονται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 30 ή με οποιοσδήποτε Γνωστοποιήσεις ή Οδηγίες που εκδίδονται δυνάμει των Διαταγμάτων αυτών, συνιστά αδίκημα και, σε περίπτωση καταδίκης, τιμωρείται με χρηματική ποινή που **δεν υπερβαίνει τις ογδόντα χιλιάδες ευρώ (€80,000) ή με ποινή φυλάκισης** για διάστημα που δεν υπερβαίνει τα δύο (2) έτη ή και με τις δύο αυτές ποινές.».

2. Άρθρο 30Γ Επιβολή διοικητικού προστίμου (1)

«(1). Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των άρθρων 30 και 30^Α, σε οποιοδήποτε πρόσωπο παραβιάζει τις διατάξεις του παρόντος Νόμου ή των Κανονισμών ή των Διαταγμάτων τα οποία εκδίδονται δυνάμει αυτού και οποιασδήποτε Γνωστοποίησης ή Οδηγίας εκδίδεται δυνάμει των Διαταγμάτων επιβάλλεται, **διοικητικό πρόστιμο μέχρι σαράντα χιλιάδες ευρώ (€40,000).**

(2) Το διοικητικό πρόστιμο, δυνάμει των διατάξεων του εδαφίου (1), επιβάλλεται **κατόπιν έκδοσης αιτιολογημένης απόφασης του Γενικού Διευθυντή της Αρχής**, αφού προηγουμένως παρασχεθεί το **δικαίωμα ακρόασης** στο επηρεαζόμενο πρόσωπο.

(3) Το Συμβούλιο της Αρχής δύναται να καθορίζει τα ενδεικτικά κριτήρια υπολογισμού του ύψους του επιβαλλόμενου, δυνάμει του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου, διοικητικού προστίμου, χωρίς τούτο να επηρεάζει τη διακριτική ευχέρεια του Γενικού Διευθυντή της Αρχής, να αποφασίζει ελεύθερα περί του ύψους του επιβαλλόμενου διοικητικού προστίμου, με βάση τα κατά περίπτωση πραγματικά περιστατικά.

(4) Ο Γενικός Διευθυντής της Αρχής ενημερώνει το συντομότερο δυνατό το επηρεαζόμενο πρόσωπο για την απόφασή του:

Νοείται ότι, ο Γενικός Διευθυντής δύναται να εκδίδει μαζί με την απόφασή του, διαταγή με την οποία να απαγορεύει την είσοδο ή την παραμονή σκάφους στο λιμάνι ή σε περιοχή λιμένος ή την κατακράτηση σκάφους, οχήματος ή εμπορεύματος σε σχέση με το οποίο επιβλήθηκε το διοικητικό πρόστιμο μέχρις ότου γίνει πληρωμή του διοικητικού προστίμου ή εκδοθεί τραπεζική εγγύηση προς όφελος της Αρχής, η οποία εκδίδεται από τραπεζικό ίδρυμα, το οποίο λειτουργεί στη Δημοκρατία, για ποσό ίσο με το διοικητικό πρόστιμο και υπό όρους τους οποίους ορίζει ο Γενικός Διευθυντής.

(5) Ο Γενικός Διευθυντής, με την απόφασή του που εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων των εδαφίων (2) και (4) του παρόντος άρθρου, ενημερώνει το επηρεαζόμενο πρόσωπο για το δικαίωμά του να **καταχωρήσει ιεραρχική προσφυγή** δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 30Δ».

3. Αρ. 30Δ Ιεραρχική Προσφυγή

«(1) Πρόσωπο στο οποίο επιβλήθηκε διοικητικό πρόστιμο δυνάμει των διατάξεων του εδαφίου (2) του άρθρου 30Γ, δύναται να καταχωρήσει ιεραρχική προσφυγή ενώπιον του Συμβουλίου της Αρχής εναντίον της εν λόγω απόφασης του Γενικού Διευθυντή της Αρχής για επιβολή του διοικητικού προστίμου και της διαταγής που τυχόν εκδόθηκε δυνάμει των διατάξεων της επιφύλαξης του εδαφίου (4) του άρθρου 30Γ, για απαγόρευση εισόδου ή κατακράτησης πλοίου ή αγαθών ή εμπορεύματος, εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την ημέρα κοινοποίησης σε αυτόν της απόφασης.

(2) Το Συμβούλιο της Αρχής εξετάζει την ιεραρχική προσφυγή το συντομότερο δυνατό και αφού ακούσει όλα τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα ή τους παραχωρήσει την ευκαιρία να εκφράσουν γραπτώς τις απόψεις τους, εκδίδει την απόφασή του δυνάμει των διατάξεων του εδαφίου (3) του παρόντος άρθρου το αργότερο εντός είκοσι ενός (21) ημερολογιακών ημερών από την ολοκλήρωση της ακρόασης της ιεραρχικής προσφυγής.

(3) Το Συμβούλιο της Αρχής δύναται να εκδώσει οποιοσδήποτε από της ακόλουθες αποφάσεις:

(α) Να επικυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση, ή

(β) να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση, ή

(γ) να τροποποιήσει την προσβαλλόμενη απόφαση, ή

(δ) να εκδώσει νέα απόφαση σε αντικατάσταση της προσβαλλόμενης απόφασης.

(4) Η απόφαση του Συμβουλίου της Αρχής, η οποία κοινοποιείται στο επηρεαζόμενο πρόσωπο-

(α) Πληροφορεί το επηρεαζόμενο πρόσωπο-

(i) περί του δικαιώματός του να προσβάλει την απόφαση με προσφυγή στο Διοικητικό Δικαστήριο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 146 του Συντάγματος, και

(ii) περί των προθεσμιών εντός των οποίων δύναται να ασκηθεί το προαναφερόμενο δικαίωμα, και

(β) ότι η απόφαση καθίσταται εκτελεστή με την κοινοποίησή της στο επηρεαζόμενο πρόσωπο.

(5) Σε περίπτωση που το διοικητικό πρόστιμο που επιβλήθηκε δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 30Γ, προσβλήθηκε επιτυχώς είτε ενώπιον του Συμβουλίου της Αρχής σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου είτε ενώπιον του Διοικητικού Δικαστηρίου σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 146 του Συντάγματος, ισχύουν τα ακόλουθα:

(α) Οι διατάξεις του εδαφίου (6) του παρόντος άρθρου και οι διατάξεις του άρθρου 30Ε, δεν εφαρμόζονται αναφορικά με διοικητικό πρόστιμο, η επιβολή ή/και το ύψος του οποίου κρίθηκαν άκυρα είτε από το Συμβούλιο της Αρχής είτε από το Διοικητικό Δικαστήριο, και

(β) η Αρχή επιστρέφει οποιοδήποτε καταβληθέν διοικητικό πρόστιμο, η επιβολή ή/και το ύψος του οποίου κρίθηκαν άκυρα είτε από το Συμβούλιο της Αρχής είτε από το Διοικητικό Δικαστήριο, στο πρόσωπο που το είχε καταβάλει.

(6) Σε περίπτωση άρνησης ή παράλειψης πληρωμής του κατά το παρόν άρθρο επιβαλλόμενου από την Αρχή διοικητικού προστίμου, η Αρχή λαμβάνει δικαστικά μέτρα προς είσπραξη του οφειλόμενου ποσού ως αστικού χρέους οφειλόμενου προς τη Δημοκρατία.»

Σχετική έκθεση ετοιμάστηκε από το σύμβουλο της Α.Λ.Κ. Dr Eric Van Hooydonk, ειδικός (port expert) για λιμάνια, αντίγραφο της οποίας επισυνάπτεται ως

Παράρτημα 8. Στο ίδιο Παράρτημα περιλαμβάνονται επίσης το νέο οργανόγραμμα της Αρχής Λιμένων Κύπρου όπως ετοιμάστηκε από τους συμβούλους της Αρχής PWC και οι όροι εντολής των Συμβούλων όπως είχαν ετοιμαστεί από τους RTH.

(γ) Δείχτες απόδοσης του Καθαρού Ρυθμού Γερανογεφυρών (Net Crane Rate)

Με βάση τις κινήσεις που έχουν γίνει στο λιμάνι μέχρι τις 22/2/2017 προκαταρκτικά αναφέρεται ότι ο μέσος όρος των κινήσεων των γερανογεφυρών για 21 πλοία, είναι 22,2 κινήσεις για την κύρια γερανογέφυρα, όπως προκύπτει από τον πίνακα που επισυνάπτεται ως **Παράρτημα 9**, σελ 5 (NCP LEAD Net Crane Productivity Leading Crane), που έχει ετοιμαστεί από την Eurogate. Τα εν λόγω δεδομένα ελέγχονται. Σημειώνεται ότι η απαίτηση της μέτρησης του πιο πάνω μέσου όρου με βάση το συμβόλαιο αφορά σε 100 συνεχόμενα πλοία σε χρονική διάρκεια 1 χρόνου και υποβάλλεται κάθε τρίμηνο. Ο ρυθμός κινήσεων ανά ώρα γερανογεφυρών εξαρτάται πρωτίστως από τη δεξιότητα και την εμπειρία του γερανοδηγού καθώς και τις συνθήκες της κίνησης. Ως μέσο όρο ο ρυθμός κινήσεων ανά ώρα γερανογεφυρών της ΑΛΚ ήταν γύρω στις 20. Στη βάση μελέτης που έγινε πριν μερικά χρόνια ο ρυθμός κινήσεων ανά ώρα διαπιστώθηκε ότι ήταν 18. Είναι γεγονός ότι ο ρυθμός κινήσεων της εταιρείας Eurogate είναι μειωμένος, ωστόσο παρατηρείται συνεχής σταθερή βελτίωση. Μέσω του μηχανογραφικού συστήματος της Αρχής μπορεί να γίνει παρακολούθηση/έλεγχος των υπηρεσιών.

(δ) Δείκτες απόδοσης

Οι Δείκτες απόδοσης που έχουν συμπεριληφθεί στη Σύμβαση ικανοποιούν τρεις βασικούς σκοπούς:

- Είναι απλοί και κατανοητοί.
- Είναι εύκολα μετρήσιμοι.
- Καλύπτουν τις σημαντικές εργασίες στο Λιμάνι και θέματα όπως ασφάλεια, υγεία, περιβάλλον και ποιότητα παροχής υπηρεσιών που είναι σημαντικά.

Είναι επίσης σημαντικό το γεγονός ότι η ΑΛΚ διαθέτει σημαντικές εξουσίες και έχει ήδη εκδώσει Διάταγμα με διάφορες αναλυτικές πρόνοιες οι οποίες ρυθμίζουν πολλά λειτουργικά θέματα των Λιμανιών.

Επίσης η Νομοθεσία της ΑΛΚ περιέχει πρόνοιες που αφορούν την αποτελεσματική λειτουργία των Λιμένων και της δίνουν την εξουσία να ελέγχει για αυτό τον σκοπό. Να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια του έργου για το Λιμάνι και τη Μαρίνα της Λάρνακας δεν έγιναν οι αλλαγές στη Νομοθεσία που να επιτρέπουν στην ΑΛΚ να ασκεί οποιοδήποτε εποπτικό ρόλο και ούτε μπορούσε να επιβάλει οποιοδήποτε πρόστιμο. Επίσης ότι δεν συμφωνήθηκαν μαζί με τον επενδυτή αφού δεν υπήρξε κατάληξη αλλά αποτελούν το τι συμπεριλήφθηκε στην Σύμβαση του κράτους.

Όσο αφορά την αναφορά του Υπουργού για τους δείκτες στα Αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου αυτή αφορούσε το γεγονός ότι μετριοούνται κάθε έξι μήνες οπότε ακόμη και στην περίπτωση παραβίασης τους αυτό θα εντοπιζόταν μετά το τέλος αυτής της περιόδου (όταν θα γινόταν έλεγχος των μετρήσεων).

Σε σχέση με το Λιμάνι Λάρνακας οι δείκτες απόδοσης, όπως είχαν καθοριστεί στο Concession Agreement για την προηγούμενη συμφωνία, η οποία δεν εφαρμόστηκε ποτέ, ειδικά όσοι αφορούν το λιμάνι και την μαρίνα θα ήταν σε εφαρμογή από την πρώτη μέρα συμβολαίου (Effective date). Στο **Παράρτημα 10** επισυνάπτεται το σχετικό παράρτημα "Performance Standards" καθώς και ο ορισμός του "Effective date", όπως είχαν καθοριστεί στην σχετική συμφωνία. Επιπλέον φαίνεται συγκριτικός πίνακας των δεικτών απόδοσης μεταξύ του Λιμανιού Λεμεσού και του Λιμανιού και Μαρίνας της Λάρνακας (προηγούμενη διαδικασία) καθώς και των απαιτήσεων για τους αερολιμένες.

Να σημειώσουμε επίσης ότι όσο αφορά τους δείκτες των αερολιμένων υπάρχει ως κίνητρο επιπλέον αμοιβή στην περίπτωση που ξεπεραστούν οι δείκτες απόδοσης. Κάτι τέτοιο δεν εφαρμόζεται στη Σύμβαση του Λιμανιού της Λεμεσού ή αυτής του Λιμανιού και της Μαρίνας της Λάρνακας.

Σε όλες τις συμβάσεις σε περίπτωση παραβίασης των δεικτών απόδοσης επιβάλλονται βαθμοί ποινής οι οποίοι μεταφράζονται σε χρηματική ποινή και βαθμούς που μετρούν για τερματισμού της Σύμβασης. Σχετικό είναι το μέρος 4, σελίδα 5 του σημειώματος που ετοιμάστηκε από τους συμβούλους και επισυνάπτεται ως **Παράρτημα 11**, καθώς και το επεξηγηματικό Σημείωμα το οποίο φαίνεται στο μέρος 9 των Παραρτημάτων του.

(ε) Αγωγές εναντίον της Δημοκρατίας ή της Αρχής Λιμένων Κύπρου

Μέχρι την 24η Φεβρουαρίου δεν έχει υποβληθεί στο Υπουργείο Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων οποιαδήποτε αγωγή ή/και προσφυγή εναντίον της Δημοκρατίας από οποιονδήποτε χρήστη του Λιμανιού σχετικά με τις καθυστερήσεις των τελευταίων τριών εβδομάδων. Επιπρόσθετα ούτε και η Αρχή Λιμένων Κύπρου δεν έχει λάβει οποιαδήποτε αγωγή σε σχέση με τις εργασίες της Eurogate μέχρι τις 2 Μαρτίου 2017.

(στ) Παρόμοια προβλήματα στο Λιμάνι του Αμβούργου

Για το θέμα ρωτήθηκε μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος η Eurogate CTL οι οποίοι διαβεβαίωσαν ότι δεν γνωρίζουν κάτι. Σχετική απάντηση της Eurogate επισυνάπτεται ως **Παράρτημα 12**.

(ζ) Κακόβουλες ζημιές σε μηχανήματα της Αρχής Λιμένων Κύπρου

Τις τελευταίες ημέρες προ της παράδοσης των τερματικών, παρατηρήθηκαν ζημιές σε εξοπλισμό, για τις οποίες γίνεται διερεύνηση.

(η) Απόρρητο στρατιωτικό υλικό στο Λιμάνι

Θέματα σχετικά με την τήρηση απορρήτου καλύπτονται από το άρθρο 43 "Confidentiality" και για τις τρεις συμβάσεις. Επιπλέον με βάση τις Συμβάσεις παραχώρησης οι Διαχειριστές οφείλουν να ακολουθούν τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας. Σχετική απάντηση επισυνάπτεται ως **Παράρτημα 13**.

(θ) Χρεώσεις σκαφών της Εθνικής Φρουράς και άλλων Κρατικών Υπηρεσιών

Το άρθρο των συμβάσεων παραχώρησης με τίτλο Cypriot Navy and Foreign Navies , (αρ 4.4 της Σύμβασης Παραχώρησης για τις θαλάσσιες υπηρεσίες και αρ 4.7 της Σύμβασης Παραχώρησης για το σταθμό πολλαπλών χρήσεων) είναι σχετικό. Το όριο που έχει τεθεί στα πιο πάνω αναφερόμενα άρθρα ήταν από την προηγούμενη εμπειρία που είχε η ΑΛΚ στην εξυπηρέτηση αυτού του είδους των πλοίων. Σε σχέση με άλλες κρατικές υπηρεσίες, την Εθνική Φρουρά και την Αστυνομία σχετικό είναι και το άρθρο 16 “Government Users”, “National Guard” and the “Police”. Όσον αφορά τη χρήση του λιμανιού από την Εθνική Φρουρά αναφέρεται ότι το σκάφος ‘Αλάσια’ – δώρο του Σουλτανάτου του Ομάν – που ελλιμενίστηκε πρόσφατα στο λιμάνι της Λάρνακας, θα μεταφερθεί στο χώρο της ΑΛΚ (Government retained area) στο λιμάνι Λεμεσού και στη βάση νομοθεσίας δεν θα υπόκειται σε χρεώσεις. Αντίστοιχα και τα πλοία της λιμενικής αστυνομίας σταθμεύουν στον ίδιο χώρο και δεν υπόκεινται σε χρεώσεις. Τα σχετικά άρθρα επισυνάπτονται ως **Παράρτημα 14**.

(i) Έσοδα Κυπριακής Δημοκρατίας

Με βάση τις Συμβάσεις Παραχώρησης που υπογράφηκαν, οι τρεις Διαχειριστές θα πληρώνουν τα ακόλουθα ποσά σύμφωνα με τους όρους και τις πρόνοιες των Συμβάσεων:

Eurogate Container Terminal Limassol Ltd (Lot 1)

Upfront Payment (Προκαταβολική Πληρωμή)	€7.500.000
Fixed Concession Fee (Σταθερό Μίσθωμα)	€7.000.000 indexed
Variable Concession Fee (Μεταβλητό Μίσθωμα)	62,71% on Gross Revenues

P&O Maritime Cyprus Ltd (Lot 2)

Upfront Payment (Προκαταβολική Πληρωμή)	€500.000
Fixed Concession Fee (Σταθερό Μίσθωμα)	€150.000 indexed
Variable Concession Fee (Μεταβλητό Μίσθωμα)	10,1% on Gross Revenues

DP World Limassol Ltd (Lot 3)

Upfront Payment (Προκαταβολική Πληρωμή)	€2.000.000
Fixed Concession Fee (Σταθερό Μίσθωμα)	€2.000.000 indexed
Variable Concession Fee (Μεταβλητό Μίσθωμα)	52,1% on Gross Revenues

Τα ποσά για της Προκαταβολής εισπράχθηκαν τον Απρίλιο 2016 (κατά την υπογραφή των Συμβάσεων), ενώ το πρώτο μέρος του Σταθερού Μισθώματος καταβλήθηκε κανονικά από όλους τους Διαχειριστές με την ανάληψη των καθηκόντων τους στο Λιμάνι τον Ιανουάριο 2017.

Σε ότι αφορά την Καθαρή Παρούσα Αξία των πληρωμών, επισυνάπτεται σημείωμα ως **Παράρτημα 15** που ετοιμάστηκε από το Λογιστή του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων για σκοπούς υπολογισμού της αμοιβής των εσόδων του Κράτους.

Σε ότι αφορά τις καθαρές εισπράξεις της ΑΛΚ και τις πληρωμές της ΑΛΚ προς την ΚΔ κατά τα τελευταία 5 χρόνια αυτές φαίνονται πιο κάτω:

Οι καθαρές εισπράξεις της ΑΛΚ, επισυνάπτονται ως **Παράρτημα 16**.

Πληρωμές ΑΛΚ προς Κυπριακή Δημοκρατία:

2011	€34.000.000
2012	€15.000.000
2013	€10.000.000
2014	€15.000.000
2015	€15.740.000

Αξίζει εδώ να σημειώσουμε ότι ως μέρος της Διαδικασίας εμπορικοποίησης του λιμανιού εξαγοράστηκαν οι Αχθοφορικές εργασίες.

Το συνολικό κόστος εξαγοράς αυτών των εργασιών ήταν:

- Κόστος συμπεριλαμβανομένων της αποζημίωσης των υπάλληλων €28,5 εκ.
- Καθαρά έσοδα από αχθοφορικές εργασίες για τη περίοδο μέχρι τις 29/1 βάσει της συμφωνίας που είχε γίνει €11,6 εκ.
- Υπολογιζόμενο όφελος για τον Ιανουάριο 2017 € 0,75εκ.
- Καθαρό κόστος εξαγοράς €16,15εκ.

Από την εξαγορά αυτή το κράτος αναμένεται να εισπράττει από τους Διαχειριστές κάθε χρόνο γύρω στα €8 - €9 εκ. (βάσει του κύκλου εργασιών των αχθοφορικών εργασιών που σημειώθηκε το 2016 και χωρίς να υπολογίζουμε οποιαδήποτε αύξηση)

(ια) Έλεγχος της ορθότητας των εισπράξεων από τους τρεις αναδόχους

Η διαδικασία καταβολής και ελέγχου της ορθότητας των εισπράξεων περιγράφεται στο άρθρο 24 Upfront Payment and Concession Fee (για όλες τις συμβάσεις) και κυρίως στο άρθρο 24.4 Variable Concession Fee (για όλες τις συμβάσεις). Οι λογαριασμοί των Διαχειριστών θα ετοιμάζονται και ελέγχονται με βάση το άρθρο 26 Accounting Information (για όλες τις συμβάσεις) ενώ η Κυβέρνηση ως ο Παροχέας (Grantor) έχει δικαίωμα να ζητήσει αρχεία και στοιχεία από τους Συμβασιούχους με βάση το άρθρο Records, Information, Inspection and Audit (αρ 20 για σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και πολλαπλών χρήσεων και αρ19 για τις θαλάσσιες υπηρεσίες). Επιπλέον το θέμα θα συζητείται στο Liaison Committee με βάση το σχετικό άρθρο 12 (για όλες τις συμβάσεις). Αντίγραφα των πιο πάνω άρθρων επισυνάπτονται ως **Παράρτημα 17**.

(ιβ) Κατάλογος των πρώην υπαλλήλων της Αρχής Λιμένων Κύπρου που εργοδοτήθηκαν από τους αναδόχους

Κατάλογος των πρώην υπαλλήλων της Αρχής Λιμένων Κύπρου που Διαχειριστές του Λιμανιού Λεμεσού επισυνάπτεται ως παράρτημα **Παράρτημα 18**.

(ιγ) Αξιοποιείται το Μηχανογραφικό σύστημα της Αρχής Λιμένων Κύπρου για παρακολούθηση/έλεγχο των υπηρεσιών που παρέχουν;

Το Μηχανογραφικό σύστημα της ΑΛΚ (Port Community System- PCS) για παρακολούθηση και έλεγχο των υπηρεσιών που παρέχουν οι Ανάδοχοι έχει συνδεθεί και αξιοποιείται. Παραμένουν κάποιες τεχνικές εκκρεμότητες για πλήρη ομαλοποίηση της μεταφοράς των δεδομένων προς το Τμήμα Τελωνείων. Οι εισπράξεις των Αναδόχων δεν θα παρακολουθούνται από την ΑΛΚ καθότι ο Παραχωρητής της Σύμβασης δεν είναι η ΑΛΚ αλλά το ΥΜΕΕ. Ως εκ τούτου οι εν λόγω εισπράξεις δεν θα καταχωρούνται στο εν λόγω Μηχανογραφικό σύστημα της ΑΛΚ.

(ιδ) Μη ρυθμιζόμενες χρεώσεις. Ύψος και σύγκριση με αυτές της Αρχής Λιμένων Κύπρου

Το Υπουργείο βρίσκεται σε συζήτηση με τους Διαχειριστές για τις μη ρυθμιζόμενες χρεώσεις και υπάρχουν ενδείξεις ότι προβαίνουν σε επιθυμητές για την αγορά τροποποιήσεις με μείωση/αφαίρεση χρεώσεων. Ταυτόχρονα, οι χρεώσεις αξιολογούνται από το Υπουργείο και την Αρχή Λιμένων Κύπρου σε σχέση με τις χρεώσεις που εφαρμόζονταν από την Α.Λ.Κ. πριν από την ημερομηνία ανάληψης της διαχείρισης του λιμανιού από τους Διαχειριστές και θα γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες και επεμβάσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι, αν και τα αποθηκευτικά τέλη είναι αυξημένα, εντούτοις η λογική για αυτό είναι ότι τα τέλη αυτά ήταν πάρα πολύ χαμηλά (κάτω από ένα ευρώ την ημέρα) με αποτέλεσμα ο πολύτιμος για τη διεξαγωγή λιμενικών δραστηριοτήτων χώρος του Λιμανιού, να χρησιμοποιείται πολλές φορές ως αποθηκευτικός χώρος. Το θέμα αυτό εξετάζεται από το Υπουργείο, Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων.

Επιπρόσθετα, των πιο πάνω, επισυνάπτονται ως **Παράρτημα 19** τα ακόλουθα:

- Έκθεση ανάλυσης των κινδύνων στα ελληνικά
- Έκθεση σχετικά με την ανάλυση και διαμοιρασμό των κινδύνων του έργου στα δύο μέρη (risk sharing matrix).
- Γενικό Σημείωμα που έχει ετοιμαστεί από τους Συμβούλους RTH που περιλαμβάνει όλα τα επί μέρους σημειώματά τους (memoranda). Το Γενικό Σημείωμα αυτό δίνει μία εικόνα των κύριων αποφάσεων που έχουν παρθεί για το έργο καθώς και το υλικό που έχει ετοιμαστεί κατά τη διάρκεια της όλης διαδικασίας.
- Το «Περί Αρχής Λιμένων Κύπρου Διάταγμα του 2016» (Κ.Δ.Π. 373/2016).



Αλέκος Μιχαηλίδης
Γενικός Διευθυντής

Κοιν. Αν. Διευθύντρια Ελέγχου

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ 3

Πίνακας Συμβούλων Αρχής Λιμένων Κύπρου

	Σύμβουλοι / Ανάδοχοι		Νομικοί Σύμβουλοι	
Όνομα Αναδόχου/Συμβούλου	PricewaterhouseCoopers Ltd	Deloitte Limited	Tassos Papadopoulos & Associates Ltd	Dr Eric Van Hooydonk
Τίτλος Σύμβασης	Αναδιάρθρωση & Μετάβαση ΑΛΚ στο Νέο της Ρόλο.	Financial Advisory Services for Tariffs		Legal Advisory Services
Ημ/νία Ανάθεσης Σύμβασης	A) 25/06/2015 B) 15/09/2015	20/12/2016	-	-
Ποσό Σύμβασης	A) €98.000,00 B) €199.000,00	€12.000,00	€372.088,60*	€20.000,00
Διάρκεια Σύμβασης	A) 25/06/2015 - 24/06/2016 B) 15/09/2015 - 26/11/2015	-	-	-
Διαδικασία Ανάθεσης	A) Προσφορά (ΠΡ 12/2015) B) Διαδικασία Διαπραγμάτευσης	Διαδικασία Διαπραγμάτευσης	-	Διαδικασία Διαπραγμάτευσης
Πληρωμές μέχρι σήμερα	A) €98.000,00 B) €199.000,00	-	€372.088,60	-
Εκκρεμούσες πληρωμές	-	€12.000,00	-	€20.000,00

Tassos Papadopoulos & Associates Ltd	
Περιγραφή	Ποσό
Δικηγορικά Έξοδα για Συμφωνία με Αδειούχους Αχθοφόρους Λεμεσού & Galiamento Ltd (Προηγήθηκαν της Αποκρατικοποίησης)	110.888,60
Ετοιμασία Διατάγματος Λειτουργίας Λιμενικών Περιοχών	90.000,00
Ετοιμασία Διατάγματος Πληρωτέων Δικαιωμάτων στα Λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας	21.200,00
Αμοιβή σχετικά με την μίσθωση του Λιμανιού Λεμεσού μεταξύ ΑΛΚ και Υπ. Συμβουλίου	150.000,00
Σύνολο	*€372.088,60