

Αριθμός 547/2022

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 2 Απριλίου 2021, με την εξής σύνθεση: Ε. Σάρπ, Πρόεδρος, Ε. Αντωνόπουλος, Μ. Παπαδοπούλου, Κ. Φιλοπούλου, Τ. Κόμβου, Π. Μπραΐμη, Α.-Μ. Παπαδημητρίου, Χρ. Ντουχάνης, Ελ. Παπαδημητρίου, Μ. Σωτηροπούλου, Π. Τσούκας, Κ. Κονιδιτσιώτου, Αγγ. Μίντζια, Χρ. Σιταρά, Α. Σδράκα, Χρ. Λιάκουρας, Ιφ. Αργυράκη, Ν. Σκαρβέλης, Δ. Βασιλειάδης, Σύμβουλοι, Ι. Μιχαλακόπουλος, Ο. Νικολαράκου, Δ. Μαυροπόδη, Πάρεδροι. Από τους ανωτέρω οι Σύμβουλοι Κ. Κονιδιτσιώτου και Α. Σδράκα, καθώς και η Πάρεδρος Δ. Μαυροπόδη, μετέχουν ως αναπληρωματικά μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 2 του ν. 3719/2008. Γραμματέας η Ελ. Γκίκα.

Για να δικάσει την από 6 Απριλίου 2020 αίτηση:

των: 1. Δήμητρας Βήνη του Πέτρου, κατοίκου Πειραιά (Μυτιλήνης 17), η οποία με έγγραφη δήλωσή της παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης, 2. Γεωργίου Γεωργόπουλου του Μηνά, 3. Αναστασίας Γεωργοπούλου του Γεωργίου, κατοίκων Πειραιά (Ακτή Θεμιστοκλέους 346), οι οποίοι παρέστησαν με τον δικηγόρο Γεώργιο Μπάλια (Α.Μ. 2147 Δ.Σ. Πειραιά), που τον διόρισαν με πληρεξούσιο, 4. Κωνσταντίνου Χιονά του Ιωάννη, κατοίκου Πειραιά (Μυτιλήνης 17), ο οποίος παρέστη με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο Γεώργιο Μπάλια, στον οποίο δόθηκε προθεσμία μέχρι τις 23 Απριλίου 2021 για τη νομιμοποίησή του, 5. Ιωάννη Χαραλαμπίκη του Θεοδώρου, κατοίκου Πειραιά (Νεωσοίκων 2), ο οποίος με έγγραφη δήλωσή του παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης, 6. Νικολάου Καρυστινού του Γεωργίου, κατοίκου Πειραιά (Σαχτούρη 29-31), ο οποίος με έγγραφη δήλωσή του παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης, 7. Ορέστη Κολοκούρη του Δημοσθένη, κατοίκου Πειραιά (Θρασύβουλου 46), ο οποίος με έγγραφη δήλωσή του παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης, 8. Μαρίας Μαστρολέοντος του Γεωργίου, κατοίκου Πειραιά (Ακτή Θεμιστοκλέους 346), η οποία παρέστη με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο, που τον διόρισε με πληρεξούσιο, 9. Παρθενίας Χαριτάτου του Κωνσταντίνου, κατοίκου Πειραιά (Ακτή Θεμιστοκλέους και Σπυροπούλου 32), η οποία με έγγραφη δήλωσή της παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης, 10. Ιωάννη Τζίτζη του Σοφοκλή, κατοίκου Πειραιά (Σπύρου Τρικούπη 33), ο οποίος παρέστη με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο, στον οποίο δόθηκε προθεσμία μέχρι τις 23 Απριλίου 2021 για τη νομιμοποίησή του, 11. Μαρίας Παγάνη του Νικολάου, κατοίκου Πειραιά (Δημητρίου Ράλλη 102), η οποία με προφορική δήλωση στο ακροατήριο του πληρεξουσίου της δικηγόρου Γεωργίου Μπάλια, παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης

αίτησης, 12. Θέμιδος Κωνσταντάρα του Αστερίου, κατοίκου Πειραιά (Ακτή Θεμιστοκλέους 354), η οποία παρέστη με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο, που τον διόρισε με πληρεξούσιο, 13. Μαρίας Μπαζίνη του Πέτρου, κατοίκου Πειραιά (Σπύρου Τρικούπη 48), η οποία παρέστη με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο, στον οποίο δόθηκε προθεσμία μέχρι τις 23 Απριλίου 2021 για τη νομιμοποίησή του, 14. Ηλία Συρίγου του Ευαγγέλου, κατοίκου Πειραιά (Σοφοκλέους 100), ο οποίος παρέστη με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο, που τον διόρισε με πληρεξούσιο, 15. Χρήστου Τάστη του Ιωάννη, κατοίκου Πειραιά (Λάμπρου Πορφύρα 29), ο οποίος με έγγραφη δήλωσή του παραιτείται από το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης, 16. Ιωάννη Καρδαρά του Λεωνίδα, κατοίκου Πειραιά (Δραγάτση 4), 17. Αγγελικής Παγάνη του Ιωάννη, κατοίκου Πειραιά (Δημητρίου Ράλλη 102), οι οποίοι παρέστησαν με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο, που τον διόρισαν με πληρεξούσιο, 18. Αθανασίου Μπιλίδη του Στυλιανού, κατοίκου Πειραιά (Δημητρίου Ράλλη 107), 19. Χρήστου Γεωργιάδη του Γεωργίου και 20. Νικολέτας Τζεφεράκου του Παναγιώτη, κατοίκων Πειραιά (Αλκιβιάδου 117), οι οποίοι παρέστησαν με τον ίδιο ως άνω δικηγόρο, στον οποίο δόθηκε προθεσμία μέχρι τις 23 Απριλίου 2021 για τη νομιμοποίησή του,

κατά των Υπουργών: 1. Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος παρέστη με τις: α) Αικατερίνη Γρηγορίου, Νομική Σύμβουλο του Κράτους και β) Αικατερίνη Χουρμούζη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, 2. Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ο οποίος παρέστη με τον Νικόλαο Μουκαζή, Νομικό Σύμβουλο του Κράτους και 3. Οικονομικών, ο οποίος παρέστη με τη Φωτεινή Δεδούση, Νομική Σύμβουλο του Κράτους, η οποία κατέθεσε δήλωση, σύμφωνα με το άρθρο 26 του ν. 4509/2017, περί μη εμφανίσεώς της,

και κατά των παρεμβαινουσών: 1. ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΛΠ Α.Ε.», που εδρεύει στον Πειραιά (Ακτή Μιαούλη 10), η οποία παρέστη με τους δικηγόρους: α) Ιφιγένεια Βουρδούνη (Α.Μ. 28787) και β) Νικόλαο Δαρδανό (Α.Μ. 22674), που τους διόρισε με πληρεξούσιο και 2. ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΕΚΑΛ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ - ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ», που εδρεύει στη Βούλα Αττικής (Μυκόνου 1), η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Σωτήριο Μπρέγιαννο (Α.Μ. 8917), που τον διόρισε με πληρεξούσιο.

Η πιο πάνω αίτηση εισάγεται στην Ολομέλεια του Δικαστηρίου, κατόπιν της από 15ης Δεκεμβρίου 2020 πράξης της Προέδρου του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά τη διαγραφή της από το πινάκιο του Ε΄ Τμήματος λόγω της σπουδαιότητάς της, σύμφωνα με τα άρθρα 14 παρ. 2 εδ. α΄, 20 και 21 του Π.Δ. 18/1989.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες επιδιώκουν να ακυρωθούν: 1. η υπ' αριθμ. 3121.6/717/7.1.2020 απόφαση του Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και

Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), 2. η υπ' αριθμ. 3121.6/47642/25.6.2019 απόφαση του ιδίου ως άνω Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), 3. η κυρωθείσα με το ν. 4404/2016 (Α' 126) από 24.6.2016 Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς και κάθε άλλη σχετική πράξη ή παράλειψη της Διοικήσεως.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως της εισηγήτριας, Συμβούλου Μ. Σωτηροπούλου.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τον πληρεξούσιο των αιτούντων, ο οποίος ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση, τους πληρεξούσιους των παρεμβαίνουσών εταιρειών και τους αντιπροσώπους των Υπουργών, οι οποίοι ζήτησαν την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη εξ αποστάσεως, με τη χρήση υπηρεσιακών τεχνολογικών μέσων, και

Α φ ο ύ μ ε λ έ τ η σ ε τ α σ χ ε τ ι κ ά έ γ γ ρ α φ α

Σ κ έ φ θ η κ ε κ α τ ά τ ο ν Ν ό μ ο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινόμενης αίτησης, η οποία εισάγεται στην Ολομέλεια του Δικαστηρίου δυνάμει πράξης της Προέδρου του, λόγω σπουδαιότητας, έχει καταβληθεί το νόμιμο παράβολο (ηλεκτρονικό παράβολο 329914927950 0609 0069/2020).

2. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση ζητείται η ακύρωση: α) της κυρωθείσης με το ν. 4404/2016 (Α' 126) από 24.6.2016 Σύμβασης Παραχώρησης "σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς, η οποία συνήφθη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (ΟΛΠ), β) της απόφασης 3121.6/47642/25.6.2019 του Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ), τιτλοφορούμενης "Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε." (Δ' 382/3.7.2019) και γ) της απόφασης 3121.6/717/7.1.2020 του Προέδρου της ΕΣΑΛ, υπό τον τίτλο "Συμπλήρωση και τροποποίηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε." (Δ' 21/29.1.2020).

3. Επειδή, οι αιτούντες υπ' αρ. 1, 5, 6, 7, 9, 11 και 15, κατά σειρά αναφοράς στο δικόγραφο, υπέβαλαν δηλώσεις παραιτήσεως από την κρινόμενη αίτηση. Κατά συνέπεια, η δίκη πρέπει, ως προς αυτούς, να κηρυχθεί καταργημένη, βάσει του άρθρου 30 παρ. 1 του π.δ. 18/1989 (Α' 8).

4. Επειδή, το δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης υπογράφεται από δικηγόρο ως πληρεξούσιο των αιτούντων. Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης στο ακροατήριο εμφανίστηκε ο υπογράφων την αίτηση δικηγόρος, ο οποίος δήλωσε ότι παρίσταται για τους αιτούντες υπ' αρ. 2, 3, 4, 8, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19 και 20, κατά σειρά αναφοράς στο δικόγραφο, και ζήτησε από την Πρόεδρο του Δικαστηρίου και έλαβε προθεσμία έως τις 23.4.2021, προκειμένου να προσκομίσει νομιμοποιητικά έγγραφα. Εντός της προθεσμίας, όμως, αυτής δεν προσκομίσθηκαν συμβολαιογραφικά πληρεξούσια προς τον υπογράφοντα δικηγόρο εκ μέρους των αιτούντων υπ' αρ. 4, 10, 13, 18, 19 και 20. Επομένως, ως προς τους αιτούντες αυτούς, η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη, σύμφωνα με το άρθρο 27 του π.δ. 18/1989 (Α' 8), όπως ισχύει. Αντιθέτως, οι αιτούντες υπ' αριθμ. 2, 3, 8, 12, 14, 16 και 17, κατά σειρά αναφοράς στο δικόγραφο, προσκόμισαν συμβολαιογραφικές πράξεις παροχής πληρεξουσιότητας προς το δικηγόρο που υπογράφει την κρινόμενη αίτηση και, συνεπώς, η αίτηση ασκείται, κατά τούτο, παραδεκτώς από αυτούς.

5. Επειδή, παραδεκτώς παρεμβαίνει, με προφανές έννομο συμφέρον, υπέρ του κύρους των προσβαλλόμενων πράξεων η εταιρεία "Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε." (Ο.Λ.Π. Α.Ε.). Ομοίως έχει έννομο συμφέρον να παρέμβει στην ανοιγείσα δίκη και παραδεκτώς παρεμβαίνει, με χωριστό δικόγραφο, η εταιρεία "ΤΕΚΑΛ Α.Ε.", η οποία ανέλαβε την εκτέλεση της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα (πρώτης υποχρεωτικής επένδυσης) και συμμετέχει σε διαγωνισμούς που διενεργεί η ΟΛΠ ΑΕ για την εκτέλεση άλλων, εγκριθεισών με τις προσβαλλόμενες πράξεις, επενδύσεων.

6. Επειδή, η 17η αιτούσα, κατά σειρά αναφοράς στο δικόγραφο, δεν έχει προσκομίσει στοιχεία προς απόδειξη του εννόμου συμφέροντός της να ασκήσει την κρινόμενη αίτηση, η οποία και πρέπει να απορριφθεί, ως προς αυτήν, για το λόγο αυτό. Αντιθέτως, οι αιτούντες υπ' αρ. 2, 3, 8, 12, 14 και 16, οι οποίοι έχουν προσκομίσει στοιχεία βάσει των οποίων αποδεικνύεται η ιδιότητά τους ως κατοίκων Πειραιά ή ιδιοκτητών ακίνητης περιουσίας στον Πειραιά, ασκούν την κρινόμενη αίτηση με έννομο συμφέρον και παραδεκτώς ομοδικούν, προβάλλοντας κοινούς λόγους ακυρώσεως, απορριπτομένων των περί του αντιθέτου ισχυρισμών του Δημοσίου και των παρεμβαινουσών.

7. Επειδή, κατά τα άρθρα 95 παρ. 1 (στοιχ. α') του Συντάγματος και 45 παρ. 1 του π.δ. 18/1989 (Α' 8), η αίτηση ακυρώσεως ασκείται κατά των εκτελεστών πράξεων των διοικητικών αρχών και των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου. Το Σύνταγμα, προβλέποντας τον ακυρωτικό έλεγχο των πράξεων των διοικητικών αρχών μέσω της αιτήσεως ακυρώσεως, αποκλείει την άσκηση του ενδίκου αυτού βοηθήματος κατά των πράξεων της νομοθετικής λειτουργίας σε κάθε περίπτωση τυπικού νόμου, δηλαδή και εκείνου ο οποίος δεν θεσπίζει γενικούς κανόνες δικαίου, αλλά εισάγει ατομικές ρυθμίσεις.

Κατά συνέπεια, ακόμη και όταν η εκ του νόμου ατομική ρύθμιση έννομης σχέσης ή κατάστασης είναι εξαντλητική και δεν καταλείπεται στην εκτελεστική λειτουργία αρμοδιότητα έκδοσης εκτελεστών διοικητικών πράξεων, ο ακυρωτικός δικαστής, βάσει του άρθρου 95 παρ. 1 στοιχ. α' του Συντάγματος, αδυνατεί να ελέγξει ευθέως την υπό μορφή τυπικού νόμου ατομική ρύθμιση. Δύναται, όμως, στην περίπτωση αυτή, ενόψει του συνταγματικά κατοχυρωμένου, βάσει του άρθρ. 20 παρ. 1 Συντάγματος, δικαιώματος παροχής δικαστικής προστασίας, να θεωρήσει ως παραδεκτώς προσβαλλόμενη κάθε πράξη οργάνου της Διοίκησης, η οποία εκδίδεται εις εκτέλεση των οριζόμενων στον νόμο, έστω και αν η έκδοσή της δεν προβλέπεται ρητώς σε αυτόν. Εξάλλου, η αίτηση ακυρώσεως με την οποία προσβάλλεται ευθέως τυπικός νόμος είναι οπωσδήποτε απαράδεκτη όταν ο τυπικός νόμος περιέχει μεν ατομικές ρυθμίσεις, δεν προβαίνει, όμως, ο ίδιος σε εξαντλητική ρύθμιση της έννομης σχέσης ή κατάστασης για την οποία πρόκειται, αλλά καταλείπει πεδίο έκδοσης ατομικών διοικητικών πράξεων, οι οποίες μπορούν παραδεκτώς να προσβληθούν· κατά τον τρόπο αυτό, είναι δυνατόν να ελεγχθεί από το Δικαστήριο το συνταγματικό κύρος των ρυθμίσεων που περιέχει ο τυπικός νόμος (ΣΤΕ Ολομ. 2777/2020 κ.ά.). Τα ανωτέρω στοιχούν προς τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ), με την οποία έχει κριθεί: α/ ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να προβλέπουν ένδικα βοηθήματα που είναι αναγκαία για την εξασφάλιση αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας στους τομείς που διέπονται από το δίκαιο της Ένωσης (βλ. και ΔΕΕ απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, C-628/15 κλπ), β/ ότι, ελλείψει σχετικής ενωσιακής νομοθεσίας, εναπόκειται στην εσωτερική έννομη τάξη εκάστου κράτους μέλους να καθορίσει τα αρμόδια Δικαστήρια και τις δικονομικές ρυθμίσεις των προσφυγών, προς διασφάλιση των δικαιωμάτων των ενδιαφερομένων, γ/ ότι οι εθνικές δικονομικές ρυθμίσεις δεν πρέπει να καθιστούν πρακτικώς αδύνατη ή εξαιρετικώς δυσχερή την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από την κοινοτική έννομη τάξη και πρέπει να παρέχουν στον ενδιαφερόμενο δικαίωμα πρόσβασης σε δικαστήριο (ΔΕΕ απόφαση της 17.7.2014, C-169/14, Morcillo), δ/ ότι, ειδικώς καθ' όσον αφορά την αμφισβήτηση της νομιμότητας αποφάσεων σχετικών με τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων σε θέματα περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη οφείλουν να προβλέπουν δυνατότητα προσφυγής η οποία να καθιστά εφικτή την αμφισβήτηση, ενώπιον δικαστηρίου ή άλλου ανεξάρτητου και αμερόληπτου οργάνου, τόσο της ουσιαστικής όσο και της τυπικής νομιμότητας πράξεων ή παραλείψεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 85/337 (και ήδη οδηγίας 2011/92, βλ. ΔΕΕ αποφάσεις επί υποθέσεων C-128/09 έως C-131/09, C-134/09 και C-135/09, Boxus κ.λπ.) και ε/ ότι από το άρθρο 10α της οδηγίας 85/337 (και ήδη άρθρο 11 της οδηγίας 2011/92) συνάγεται ότι, όταν πρόκειται για σχέδια ή έργα που εγκρίνονται είτε με πράξη μη νομοθετικού χαρακτήρα είτε με νομοθετική πράξη που δεν πληροί τις καθοριζόμενες στο άρθρο 1 παρ. 5 της οδηγίας 85/337 (και ήδη άρθρο 1 παρ. 4 της οδηγίας 2011/92) προϋποθέσεις, το ζήτημα αν η νομοθετική πράξη ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που

προβλέπει το άρθρο 1 παρ. 5 της οδηγίας αυτής πρέπει να υπόκειται σε έλεγχο, υπό το πρίσμα των εθνικών δικονομικών κανόνων, ασκούμενο από δικαστήριο ή άλλο ανεξάρτητο και αμερόληπτο όργανο που έχει συσταθεί με νόμο, ενώ, αν δεν προβλέπεται προσφυγή κατά τέτοιας πράξης, η οποία να εξασφαλίζει τα χαρακτηριστικά και την έκταση του ελέγχου που επισημάνθηκαν ανωτέρω, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο, που επιλαμβάνεται υπόθεσης στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του, να ασκήσει τον έλεγχο που περιγράφεται στην προηγούμενη περίπτωση και να αντλήσει, ενδεχομένως, τις έννομες συνέπειες, αφήνοντας ανεφάρμοστη την επίμαχη νομοθετική πράξη (βλ. και ΣτΕ 2777/2020 Ολομ., σκ. 9).

8. Επειδή, η κρινόμενη αίτηση στρέφεται, μεταξύ άλλων, ευθέως κατά των διατάξεων του ν. 4404/2016, με τις οποίες κυρώθηκε η από 24.6.2016 “Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς” μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας ΟΛΠ ΑΕ και, με αυτήν, προβάλλεται ότι οι εν λόγω διατάξεις πρέπει να ακυρωθούν, διότι αποτελούν την άδεια που παρέχει το δικαίωμα στην ΟΛΠ ΑΕ να πραγματοποιήσει κατασκευές και εργασίες στο λιμένα, κατά παράβαση της οδηγίας 2011/92/ΕΚ σχετικώς με την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

9. Επειδή, ο κυρωτικός της ως άνω Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ τυπικός νόμος καταλείπει πεδίο έκδοσης παραδεκτώς προσβαλλόμενων διοικητικών πράξεων, όπως είναι η έγκριση του Προγραμματικού Σχεδίου [Master Plan], η περιβαλλοντική αδειοδότηση επιμέρους έργων και η έγκριση έναρξης εκτέλεσης εργασιών, οι πράξεις δε αυτές μπορούν να προσβληθούν με αίτηση ακυρώσεως, στο πλαίσιο της οποίας ελέγχεται η συνταγματικότητα των διατάξεων του τυπικού νόμου. Υπό τα δεδομένα αυτά και σύμφωνα με όσα έγιναν δεκτά σε προηγούμενη σκέψη, απαραδέκτως προσβάλλεται ευθέως ο ν. 4404/2016 (Α΄ 126), που κύρωσε τη Σύμβαση Παραχώρησης, και η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί, κατά το μέρος αυτό, ως अपαράδεκτη.

10. Επειδή, με το άρθρο δέκατο έβδομο του ν. 2932/2001 (Α΄ 145) συνεστήθη στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΛΠ), υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, με σκοπό “το συνολικό σχεδιασμό και τη χάραξη της εθνικής λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη λιμένων με σύγχρονη υποδομή ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση των επιβατών, των πλοίων και των φορτίων”. Σύμφωνα με το άρθρο δέκατο όγδοο του αυτού ν. 2932/2001, “Στις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ανήκουν: 1. ... 4. Η διαμόρφωση των θέσεων λιμενικής πολιτικής της χώρας, η συμμετοχή και ο συντονισμός των ενεργειών υποστήριξής τους στους διεθνείς οργανισμούς και στην

Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και η προώθηση των αναγκαίων μέτρων για την εναρμόνιση [του] εθνικού δικαίου στο κοινοτικό. 5. ... 6. Η εποπτεία και ο έλεγχος της εφαρμογής των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων που ενέκρινε η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. 7 (όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο τρίτο παρ. 4 του ν. 3654/2008). Η εποπτεία της εφαρμογής και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, η περαιτέρω διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην παραχώρηση της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων σε ιδιώτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, έναντι συμμετοχής του ιδιωτικού κεφαλαίου στην κατασκευή έργων λιμενικής υποδομής και στη λιμενική λειτουργία στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και ο έλεγχος των σχετικών συμβάσεων παραχώρησης. 8. Η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου αξιοποίησης των υφιστάμενων ή προβλεπόμενων να κατασκευασθούν εγκαταστάσεων, καθώς και η μέριμνα για την εναρμόνιση των συνθηκών οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων με τις απαιτήσεις της συνολικής λιμενικής πολιτικής. 9. ...". Περαιτέρω, στο άρθρο δέκατο ένατο παρ. 1 του ιδίου ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις των άρθρων 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102) και 95 του ν. 4504/2017 (Α' 184), προβλέπεται η σύσταση και συγκρότηση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) και ορίζονται τα εξής: "1. Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συνιστάται Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.). Η Ε.Σ.Α.Λ. συγκροτείται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και μετέχουν με τους αναπληρωτές τους: ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων [κατόπιν του άρθρου 1 παρ. 4 του ν. 4150/2013, με το οποίο ορίσθηκε ότι "Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανήκουν η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία ιδρύεται δια του παρόντος και προέρχεται από την τροποποίηση και μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, ..."], ως Πρόεδρος, δύο (2) εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, από ένας (1) εκπρόσωπος για καθένα από τα Υπουργεία Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Εθνικής Άμυνας, Οικονομικών, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Τουρισμού, καθώς και ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Λ. [Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων]. Στις συνεδριάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. καλείται υποχρεωτικά, χωρίς δικαίωμα ψήφου, εκπρόσωπος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.), ένας (1) εκπρόσωπος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Π.Ε.Ν.), καθώς και εκπρόσωπος του οικείου δήμου ή της οικείας περιφέρειας, εφόσον συζητούνται ζητήματα αρμοδιότητάς τους. Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής μπορούν, επίσης, να καλούνται, χωρίς δικαίωμα ψήφου, καθηγητές Πανεπιστημιακών Ιδρυμάτων, με ειδίκευση σε θέματα εκτέλεσης λιμενικών έργων, καθώς επίσης και προϊστάμενοι Διευθύνσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή άλλων Υπουργείων, με αντικείμενο αρμοδιότητας συναφές προς τα εξεταζόμενα από την Ε.Σ.Α.Λ. θέματα. Ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων,

Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, ο οποίος προεδρεύει της Ε.Σ.Α.Λ., καταρτίζει την ημερήσια διάταξη, εισηγείται τα προς συζήτηση θέματα και επιμελείται της εκτέλεσης των αποφάσεων της Επιτροπής. Για τις αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. που επηρεάζουν την εθνική άμυνα και ασφάλεια της χώρας, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του εκπροσώπου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας". Στην παρ. 2 του εν λόγω άρθρου 19ου του ν. 2932/2001, όπως αυτή ίσχυε αρχικώς, οριζόταν ότι "Έργο της Επιτροπής είναι: α) Ο γενικός σχεδιασμός των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και ο καθορισμός των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας. β) Η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών. γ) Ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων με στόχο την προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στη νέα τεχνολογία ναυπήγησης πλοίων και στις νέες συνθήκες που δημιουργεί η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. δ) Η παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς. ε) Η έγκριση, αναθεώρηση / επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία θα καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα και στ) ...". Στη συνέχεια, το άρθρο 19ο του ν. 2932/2001 αντικαταστάθηκε συνολικώς με το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102) και ορίσθηκαν τα ακόλουθα: "1. 4. Έργο της Επιτροπής είναι: α) Ο γενικός σχεδιασμός των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και ο καθορισμός των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου εθνικού και περιφερειακού χωρικού σχεδιασμού. β) Η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών. γ) Ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων, με στόχο την προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στη νέα τεχνολογία ναυπήγησης πλοίων και στις νέες συνθήκες που δημιουργεί η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. δ) Η παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς. ε) Η έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα. ... Η αρμοδιότητα αυτή ασκείται υποχρεωτικά για τους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος, προαιρετικά δε για τους λιμένες τοπικής σημασίας, ... Δεν απαιτείται αξιολόγηση και έγκριση Στρατηγικής

Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, εφόσον, μετά την έγκριση του, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α' του ν. 4014/2011 (Α' 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένα, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος. στ) Ο καθορισμός των χρήσεων γης και των όρων δόμησης, μετά από πρόταση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, ο οποίος αφορά στη συνολική έκταση της χερσαίας ζώνης του λιμένα, για όλους τους λιμένες, εάν δεν έχουν συνταχθεί αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan). Στις χρήσεις γης περιλαμβάνεται και η χωροθέτηση χώρων στάθμευσης, έκτασης άνω των εκατόν πενήντα (150) τετραγωνικών μέτρων. 5.α. Αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. σχετικά με τα ζητήματα αρμοδιότητας του στοιχείου στ' της προηγούμενης παραγράφου, οι οποίες έχουν ληφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, θεωρούνται νόμιμες από το χρόνο εκδόσεως τους. β. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος υποχρεούνται εντός είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου να προβούν στη σύνταξη, την ολοκλήρωση ή την επικαιροποίηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) για τους λιμένες ευθύνης τους. Ειδικότερα, το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) των Οργανισμών Λιμένων με τη μορφή ανώνυμης εταιρίας πρέπει να έχει ολοκληρωθεί εντός δώδεκα (12) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. γ. Από την υποχρέωση του ως άνω υπό β' στοιχείου εξαιρούνται οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, των οποίων το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) κυρώθηκε με το άρθρο 15 του ν. 4081/2012 (Α' 184). 6. ... 7. Για την αποδοχή του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (Π.Π.Π.Α.) ή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για την αδειοδότηση όλων των λιμενικών έργων, κατηγορίας Α1 και Α2, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 και στην παράγραφο 3 του άρθρου 4 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, απαιτείται η προηγούμενη θετική γνωμοδότηση της Ε.Σ.Α.Λ.. Η ως άνω γνωμοδότηση δεν απαιτείται στο πλαίσιο της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων έργων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 27 του ν. 2971/2001, όπως ισχύει. 8. Η γνωμοδότηση αυτή υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 και στα άρθρα 3 και 4 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, για τη συλλογή γνωμοδοτήσεων των αρμόδιων υπηρεσιών και φορέων διοίκησης κατά τη διαδικασία του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων ή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αντιστοίχως. 9. Οι κανονιστικές αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. υπόκεινται στον έλεγχο νομιμότητας του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με απόφασή του".

11. Επειδή, με τις αποφάσεις 716 και 717/2015 του Συμβουλίου της Επικρατείας κρίθηκε ότι η περίπτωση ε) της παρ. 2 του άρθρου δεκάτου ενάτου του ν. 2932/2001, όπως ίσχυε αρχικώς, κατά το μέρος που όριζε ότι ο καθορισμός χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δομήσεως, δηλαδή ρυθμίσεων πολεοδομικού χαρακτήρα, εντός οριοθετημένων χερσαίων ζωνών λιμένων μπορεί να γίνεται με απόφαση της Ε.Σ.Α.Λ. και όχι με προεδρικό διάταγμα, αντίκειται στα άρθρα 24 παρ. 2 και 43 παρ. 2 του Συντάγματος· σε συμμόρφωση προς τα κριθέντα από το Συμβούλιο της Επικρατείας, θεσπίσθηκε νέα ρύθμιση με το άρθρο 31 του ν. 4368/2016 (Α' 21), με την οποία: 1/ αντικαταστάθηκαν τα δύο πρώτα εδάφια της περ. ε της παρ. 4 του άρθρου 19ου του ν. 2932 και ορίσθηκε ότι αποτελεί αρμοδιότητα της ΕΣΑΛ: “ε) Η έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των Γενικών Προγραμματικών Σχεδίων (Master Plan) ή Προγράμματος Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.), κατά το μέρος που με αυτά καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα και η παροχή σύμφωνης γνώμης, κατά το μέρος που με αυτά προτείνονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης, προκειμένου να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα σύμφωνα με την παράγραφο 9” και ότι “Η αρμοδιότητα σύνταξης Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) ασκείται υποχρεωτικά για λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας, καθώς και σύνταξης Προγράμματος Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) για λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος και προαιρετικά για τους λιμένες τοπικής σημασίας, ...” [κατά τα λοιπά δε, επαναλήφθηκε η ρύθμιση κατά την οποία “Δεν απαιτείται αξιολόγηση και έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, εφόσον, μετά την έγκρισή του, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α' του ν. 4014/ 2011 (Α' 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένος, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος”], 2/ αντικαταστάθηκε η περ. στ της παρ. 4 του άρθρου 19ου του ν. 2932 και ορίσθηκε ότι αποτελεί αρμοδιότητα της ΕΣΑΛ: “στ) Η παροχή σύμφωνης γνώμης για τον καθορισμό των χρήσεων γης και των όρων δόμησης, μετά από πρόταση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένος, ο οποίος αφορά στη συνολική έκταση της χερσαίας ζώνης του λιμένα, για όλους τους λιμένες, εάν δεν έχει συνταχθεί Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) ή Πρόγραμμα Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) προκειμένου να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα σύμφωνα με την παράγραφο 9” και 3/ αντικαταστάθηκε η παρ. 9 του άρθρου 19ου του ν. 2932 ως εξής: “9. α) Οι κανονιστικές αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως κατόπιν παραγγελίας του Προέδρου της. β) Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., καθορίζονται οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης των λιμένων της χώρας, καθώς και οι αναγκαίες προσχώσεις, όταν αυτές επιδρούν στο χωροταξικό σχεδιασμό

του λιμένα. γ) Αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. που έχουν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος, με τις οποίες εγκρίνονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης λιμένων, επέχουν θέση σύμφωνης γνώμης για τη ρύθμιση των ζητημάτων αυτών με προεδρικό διάταγμα, εκτός αν στο μεταξύ υποβληθεί νέο αναπτυξιακό πρόγραμμα προς έλεγχο ή ζητείται η επικαιροποίηση του ισχύοντος”. Ακολούθως, η περ. β΄ της παρ. 9 του άρθρου 19ου του ν. 2932/2001 αντικαταστάθηκε με το άρθρο 140 παρ. 1 του ν. 4504/2017 (Α΄ 184) ως εξής: “β) Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., καθορίζονται οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης εντός χερσαίας ζώνης των λιμένων της χώρας, που έχουν χαρακτηριστεί ως Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος, με την κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής 8315.2.2./2007 «Κατάταξη Λιμένων» (Β΄ 202) ...». Τέλος, βάσει της εν λόγω ΚΥΑ, ο Λιμένας του Πειραιά έχει χαρακτηριστεί ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος.

12. Επειδή, όπως προκύπτει από τις διατάξεις των παρ. 5β και 5γ του άρθρου 19ου του ν. 2932/2001, όπως είχαν τροποποιηθεί με το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (βλ. προηγουμένως, σκ. 10), η σύνταξη Γενικών Προγραμματικών Σχεδίων (Master Plan) ήταν υποχρεωτική για λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, όπως είναι ο Λιμένας του Πειραιά, είχε δε ταχθεί προθεσμία (12 ή 24 μηνών) από τη δημοσίευση του ν. 4150/2013 για τη σύνταξή τους, όμως, από την υποχρέωση αυτή εξαιρέθηκαν οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, των οποίων το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) κυρώθηκαν με το άρθρο 15 του ν. 4081/2012 (Α΄ 184). Με την τελευταία αυτή διάταξη κυρώθηκαν και απέκτησαν “ισχύ τυπικού νόμου, από το χρόνο της εκδόσεως τους, οι κανονιστικού περιεχομένου αποφάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), με τις τροποποιήσεις τους, οι οποίες παρατίθενται στο Παράρτημα, που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 152/3.5.2012 Τ.Α.Α.Π., αντίγραφο του οποίου δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με τον παρόντα νόμο”, μεταξύ δε άλλων, κυρώθηκαν αποφάσεις της ΕΣΑΛ που ενέκριναν διάφορες ρυθμίσεις του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της ΟΛΠ ΑΕ και καθορισμό χρήσεων γης και όρων δόμησης στο λιμένα του Πειραιά [αποφάσεις 1/2002 (συνεδρίαση 2η, θέμα 1ο), 4/2003 (συνεδρ. 5η, θέμα 4ο), 5/2003 (συνεδρ. 5η, θέμα 5ο), 2/2003 (συνεδρ. 7η, θέμα 2ο), 3/2003 (συνεδρ. 7η, θέμα 3ο), 8/2006 (συνεδρ. 26η, θέμα 8ο), 1/2006 (συνεδρ. 30ή, θέμα 1ο), 13/2009 (συνεδρ. 39η, θέμα 13ο) και 3/2009 (συνεδρ. 45η, θέμα 3ο)], ρυθμίσεις που δεν σχετίζονται με τις επίμαχες επενδύσεις (βλ. σελ. 4548 έως 4565 του ΦΕΚ δημοσίευσης του ν. 4081/2012). Περαιτέρω, σχετικώς με την αδειοδότηση και εκτέλεση έργων Οργανισμών Λιμένων, το άρθρο 46 του ως άνω ν. 4150/2013, όπως

αντικαταστάθηκε με το άρθρο 41 παρ. 4 του ν. 4256/2014 (Α' 92), ορίζει τα εξής: "1. α. Η εκτέλεση έργων εντός θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης Οργανισμού Λιμένος ανώνυμης εταιρίας ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ακόλουθες διατάξεις, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης ρύθμισης. β. Η εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου δεν αίρει την υποχρέωση έκδοσης άδειας δόμησης όπου αυτή απαιτείται κατά την οικεία νομοθεσία. 2. Τα έργα της λιμενικής υποδομής και ανωδομής διακρίνονται σε: α) κύρια λιμενικά έργα, τα οποία αποτελούν τα έργα που εκτελούνται εντός της θαλάσσιας ζώνης και στη χερσαία ζώνη και έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την εξυπηρέτηση των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχει ο συγκεκριμένος λιμένας, όπως έργα επέκτασης / βελτίωσης / προστασίας, προσχώσεις, εγκατάσταση μηχανημάτων και κάθε ανωδομή που εξυπηρετεί άμεσα τις λιμενικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών δραστηριοτήτων εκφόρτωσης και εμπορίας, β) βοηθητικά λιμενικά έργα, που έχουν ως σκοπό την εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα και συνδέονται έμμεσα με τις λιμενικές λειτουργίες, όπως χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, χώροι αναψυχής και εστίασης, ξενοδοχεία, επιβατικοί σταθμοί, εγκαταστάσεις μεταφοράς επιβατών, γραφεία, καταστήματα. ... 3. Για την εκτέλεση των έργων απαιτείται: α) Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης. β) Έλεγχος συμβατότητας των τεχνικών μελετών με το εγκεκριμένο από την Ε.Σ.Α.Λ. αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης (Master Plan). Η διαδικασία αδειοδότησης δεν κωλύεται από τη μη ολοκλήρωση - επικαιροποίηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα μέχρι τη λήξη της προθεσμίας της παραγράφου 5β του άρθρου 44 του παρόντος νόμου. Σε κάθε περίπτωση τα κατασκευασθέντα εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας έργα θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης του λιμένα (Master Plan). γ) Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 4014/2011 (Α' 209), όπως ισχύει. Αν το έργο ανήκει στην υποκατηγορία Α1 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011, οι προθεσμίες που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011 και οι οποίες είναι άνω των πέντε (5) εργάσιμων ημερών έως και δεκαπέντε (15) εργάσιμες ημέρες, μειώνονται κατά πέντε (5) εργάσιμες ημέρες, ενώ όλες οι υπόλοιπες μειώνονται κατά δέκα (10) εργάσιμες ημέρες. δ) Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία επέχει θέση άδειας κατασκευής του έργου. Η απόφαση αυτή εκδίδεται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης, συνοδευόμενο από τα ανωτέρω υπό α' και γ' στοιχεία. ε) Για την έναρξη εργασιών, απαιτείται κοινοποίηση της άδειας του προηγούμενου υπό δ' στοιχείου στην κατά τόπο αρμόδια Λιμενική Αρχή. 4. α. Η συντήρηση και η επισκευή των εγκαταστάσεων των εκτελεσθέντων έργων λιμενικών υποδομών και ανωδομών εκτελούνται κατά τη διαδικασία του άρθρου δεύτερου του ν. 2688/1999 (Α' 40), όπως αυτή τροποποιήθηκε με το άρθρο 208 του ν. 4072/ 2012 (Α' 86) και ισχύει, εφόσον ο προϋπολογισμός δαπάνης δημοπράτησης τους δεν υπερβαίνει το ποσό των πεντακοσίων

χιλιάδων (500.000) ευρώ (μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ). Η ανωτέρω απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου κοινοποιείται πριν την εκτέλεση του έργου και στην οικεία Λιμενική Αρχή. β. Σε περίπτωση που ο προϋπολογισμός της δαπάνης δημοπράτησης των ανωτέρω έργων υπερβαίνει το ποσό των πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) (μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ), ακολουθείται η διαδικασία της παρ. 3 του άρθρου 46 του ν. 4150/2013, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει [σημ.: το ποσόν των 500.000 ευρώ προβλέφθηκε στο άρθρο 94 παρ. 15 του ν. 4504/2017, Α' 184]. 5. Για έργα που εκτελούνται με παραχώρηση, ο παραχωρησιούχος, εφόσον τούτο προβλέπεται στη σχετική σύμβαση, νομιμοποιείται να υποβάλει ο ίδιος την αίτηση έκδοσης της άδειας εκτέλεσης του έργου στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, υποκαθιστώντας τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης, έναντι των αρμόδιων Αρχών. 6. Τα έργα που εκτελούνται σε Οργανισμούς Λιμένος Α.Ε., και στην περίπτωση κατά την οποία σύμφωνα με τη σχετική σύμβαση την επίβλεψη και εποπτεία εκτέλεσης τους δεν ασκεί ο κατά περίπτωση αρμόδιος Οργανισμός Λιμένος, εποπτεύονται από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η εποπτεία ασκείται είτε ευθέως από τις αρμόδιες υπηρεσίες της ανωτέρω Γενικής Γραμματείας είτε από την ίδια μέσω της πρόσληψης ανεξάρτητων εταιριών, με τη διαδικασία που προβλέπεται στην αντίστοιχη σύμβαση". Επίσης, στο άρθρο 86 παρ. 8 του ν. 4504/2017 (Α' 184) προβλέφθηκε ότι "Οι φορείς διαχείρισης Λιμένων που έχουν την υποχρέωση σύνταξης αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης (Master Plan), οφείλουν να έχουν ολοκληρώσει τη σύνταξή τους εντός δύο (2) ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Μετά την παρέλευση άπρακτης της ανωτέρω προθεσμίας και μέχρι τη σύνταξη αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης (Master Plan), δεν είναι δυνατή η υλοποίηση έργων στις περιοχές αρμοδιότητάς τους". Τέλος, μετά την έκδοση των προσβαλλομένων αποφάσεων της ΕΣΑΛ, με το άρθρο 59 του ν. 4676/2020 (Α' 67/19.3.2020) ορίσθηκαν τα ακόλουθα: "Οι φορείς διαχείρισης λιμένων που έχουν την υποχρέωση σύνταξης αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης (Master Plan), οφείλουν να έχουν ολοκληρώσει τη σύνταξή τους έως τις 31.12.2021. Μετά την παρέλευση άπρακτης της ανωτέρω προθεσμίας και μέχρι τη σύνταξη αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης (Master Plan), δεν είναι δυνατή η υλοποίηση έργων στις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η ανωτέρω προθεσμία δύναται να παραταθεί μέχρι δύο (2) έτη για τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε."

13. Επειδή, εξάλλου, με το ν. 4404/2016 (Α' 126) κυρώθηκε και απέκτησε "ισχύ τυπικού νόμου, από κοινού με τα προσαρτήματα αυτής, η από 24 Ιουνίου 2016 «Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς», η οποία συνήφθη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (άρθρο 1 του νόμου). Η εν λόγω

σύμβαση προβλέπει, στο άρθρο 4, τα ακόλουθα: “4.1. Με την παρούσα, το Ελληνικό Δημόσιο χορηγεί στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των Στοιχείων Παραχώρησης (το Δικαίωμα) καθ’ όλη τη Διάρκεια Παραχώρησης (όπως ορίζεται στο Άρθρο 4.5), με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων που τίθενται στην παρούσα Σύμβαση (η Σύμβαση). 4.2 Το Δικαίωμα συνίσταται στο δικαίωμα του ΟΛΠ, καθ’ όλη τη Διάρκεια Παραχώρησης, να κατέχει, να χρησιμοποιεί και να εκμεταλλεύεται τα Στοιχεία Παραχώρησης, με την επιφύλαξη των όρων και των περιορισμών της παρούσας Σύμβασης. Ειδικότερα, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των Άρθρων 4.3, 4.4, 9 και 10), το Δικαίωμα θα επιτρέπει, ενδεικτικά, στον ΟΛΠ: (α) ... (δ) να χρησιμοποιεί τα Στοιχεία Παραχώρησης για τις δραστηριότητες του ΟΛΠ και την επέκταση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ που συνίστανται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων· (ε) να κατεδαφίζει υφιστάμενες υποδομές, ανωδομές και κτίρια ή άλλως πως να τα διαθέτει, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενέργειες διενεργούνται σύμφωνα με απαιτούμενες διοικητικές άδειες και διεξάγονται κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών του ΟΛΠ ή έχουν προσδιοριστεί σε Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα· (στ) να υλοποιεί κεφαλαιουχικές επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές για την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ ή την επέκταση ή συνέχιση αυτών· ... (η) με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και των εφαρμοστέων νόμων (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, αναφορικά με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, οποιωνδήποτε περιβαλλοντικών εγκρίσεων και υποχρεώσεων λήψης κατάλληλων πολεοδομικών αδειών και αδειών ασφάλειας και κατασκευής), να κατασκευάζει λιμενικές υποδομές και ανωδομές (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, πλωτών δεξαμενών) σε κατάλληλες θέσεις εντός των ορίων της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη θαλάσσια ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας· ... 4.4 Με την επιφύλαξη οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Σύμβασης, το Δικαίωμα θα υπόκειται πάντοτε στους ακόλουθους περιορισμούς: (α) ... (γ) το Δικαίωμα δεν παρέχει στον ΟΛΠ οποιεσδήποτε Ρυθμιστικές Εξουσίες, δεν καθιστά τον ΟΛΠ Λιμενική Αρχή, ούτε παρέχει οποιεσδήποτε εξουσίες, αρμοδιότητες, δικαιώματα, καθήκοντα, λειτουργίες ή προνόμια, παρόμοια ή ισοδύναμα με οποιαδήποτε από τα προαναφερθέντα, με την επιφύλαξη των εσωτερικών κανόνων και κανονισμών, που ο ΟΛΠ μπορεί να υιοθετεί κατά καιρούς και που τυχόν θεωρεί αναγκαίους αναφορικά με τη χρήση, συντήρηση και λειτουργία του Λιμένα Πειραιά, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κανόνες και κανονισμοί θα συνάδουν πάντοτε με τις διατάξεις των εφαρμοστέων νόμων και της παρούσας Σύμβασης και θα υπόκεινται σε αυτούς· (δ) το Δικαίωμα δεν περιλαμβάνει κανένα δικαίωμα εκμετάλλευσης του Χώρου του Λιμένα για σκοπούς ή με μέσα που δεν συνιστούν σχετική με τον λιμένα δραστηριότητα, όπως (ενδεικτικά) την αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας, που δεν έχουν σχέση με

λιμένες, βιομηχανική ή εμπορική αξιοποίηση, αξιοποίηση για δραστηριότητες πολιτισμού ή γενικού τουρισμού (Λοιπές Χρήσεις), με εξαίρεση μόνο στον περιορισμένο βαθμό που οι εν λόγω Λοιπές Χρήσεις: (i) είναι συμπληρωματικές και παρεπόμενες των βασικών λιμενικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ· (ii) συνάδουν με τη φύση της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης και δικαιολογούνται παρά τη στενότητα χερσαίων πόρων εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης· (iii) έχουν ειδικά επιτραπεί ως μέρος Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης νομίμως εγκεκριμένου σύμφωνα με το Άρθρο 6· και (iv) δεν παραβαίνουν τις αρχές που παρατίθενται στο Άρθρο 9.1. (ε) ... 4.5 Το Δικαίωμα θα εκπνεύσει στις 13 Φεβρουαρίου 2052,...".

Περαιτέρω, στο άρθρο 6 της Σύμβασης ορίζονται τα εξής: "6. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ. 6.1 Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση, ο ΟΛΠ θα συμμορφώνεται ανά πάσα στιγμή και από κάθε ουσιώδη άποψη με: (α) το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, επικαιροποιημένο και εγκεκριμένο σύμφωνα με το Άρθρο 6.2· και (β) το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα, καταρτισμένο, επικαιροποιημένο και εγκεκριμένο σύμφωνα με το Άρθρο 6.3, όπως το καθένα είναι εκάστοτε σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης. Οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης και το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα καθώς και η συσχέτιση μεταξύ αυτών παρατίθενται λεπτομερέστερα στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β) και ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.3 (β). 6.2 Για το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες και διαδικασίες: (α) Ο ΟΛΠ θα καταρτίσει, θα επικαιροποιήσει και θα υποβάλει προς έγκριση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 6.2: (i) ένα αρχικό αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης αναφορικά με τον Χώρο του Λιμένα για το διάστημα τουλάχιστον έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035, σύμφωνα με τις ακόλουθες παραγράφους του παρόντος Άρθρου 6.2 (Το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης), εντός δεκαοκτώ (18) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (η Ημερομηνία Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης)· και (ii) εφόσον είναι απαραίτητο, ένα κατάλληλα αναθεωρημένο, επικαιροποιημένο ή/και αναμορφωμένο αναπτυξιακό πρόγραμμα ... στην αρχή της δεύτερης Επενδυτικής Περιόδου ... και εφεξής στην αρχή κάθε μεταγενέστερης Επενδυτικής Περιόδου. (β) Ο ΟΛΠ θα διασφαλίζει ότι το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης και κάθε Επικαιροποιημένο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα συμμορφώνονται, από κάθε ουσιώδη άποψη: (i) με όλους τους νόμους και κανονισμούς γενικής εφαρμογής, καθώς και όλους τους ισχύοντες Ρυθμιστικούς Κανόνες· (ii) με τη μεθοδολογία και τις προδιαγραφές που παρατίθενται στο έγγραφο με τίτλο «Προδιαγραφές Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος», το οποίο χρονολογείται τον Μάρτιο 2013 και δημοσιεύτηκε από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (οι Προδιαγραφές Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης), ή τις διαδοχικές κατευθυντήριες

γραμμές που ενδέχεται να δημοσιευτούν κατά καιρούς από τον υπεύθυνο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ [εννοείται: Ελληνικού Δημοσίου]· και (iii) με τους κανόνες και τις κατευθυντήριες γραμμές για την κατάρτιση προγραμματικών σχεδίων, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β). (γ) Τα Μέρη αναγνωρίζουν και επισημαίνουν ότι ο ΟΛΠ δεν διαθέτει Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, που πληροί τις απαιτήσεις της ανωτέρω παραγράφου (β) κατά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης αλλά, αντ' αυτού, έχει λάβει μόνο τις ακόλουθες εγκρίσεις: (i) τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 01/15-07-2002 (2η Συνεδρίαση), 04/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 05/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 02/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 03/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 08/16-06-2006 (26η Συνεδρίαση), 01/24-11-2006 (30η Συνεδρίαση), 13/19-02-2009 (39η Συνεδρίαση), 03/10-09-2009 (45η Συνεδρίαση), που έχουν επικυρωθεί από τον Νόμο 4081/2012 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 184/27-09-2012 (Τεύχος Α) και την απόφαση της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 17/11-12-2012 (55η Συνεδρίαση) που έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 68/08-03-2013 (Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων)· και (ii) τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (γ)· (δ) Ο ΟΛΠ δεσμεύεται να συμμορφώνεται, από κάθε ουσιαστική άποψη, με τις υφιστάμενες εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) και συμφωνεί να μην υπερβαίνει τους αντίστοιχους περιορισμούς τους, έως ότου καταρτιστεί και εγκριθεί δεόντως το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. (ε) Ο ΟΛΠ θα υποβάλει στον υπεύθυνο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ ολοκληρωμένο προσχέδιο του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης, καθώς και ολοκληρωμένο προσχέδιο κάθε Επικαιροποιημένου Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης έξι (6) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία κατά την οποία πρέπει έκαστο να υποβληθεί και η οποία προσδιορίζεται στο Άρθρο 6.2 (α). ...

6.3 ... 6.4 Για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 6, κατά την εξέταση και αναθεώρηση κάθε προσχεδίου ... ή/και προσχεδίου του Σχεδίου Ανάπτυξης Λιμένα, ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ θα επιδιώκει να τα εναρμονίσει με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια που προβλέπονται στο εφαρμοστέο δίκαιο και την παρούσα Σύμβαση, αλλά δεν θα δικαιούται να προβαίνει σε επαναξιολόγηση της υποκείμενης βασικής εμπορικής σκοπιμότητας ή των υποκείμενων επιχειρηματικών πλεονεκτημάτων αυτών.

6.5 Προς αποφυγή αμφιβολίας, συμφωνείται ότι: (α) η κατάρτιση, υποβολή και έγκριση του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης ή/και του Αρχικού ΣΑΛ δεν θα αποτελεί προϋπόθεση για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση ή την υλοποίηση οποιωνδήποτε έργων, είτε αυτά υφίστανται τώρα είτε όχι και είτε αναλαμβάνονται από τον ΟΛΠ είτε όχι, με σκοπό τη συμμόρφωση του ΟΛΠ με τις υποχρεώσεις του βάσει του Άρθρου 7 ή/και 8 ή άλλως (σε κάθε περίπτωση, συνολικά αποκαλούνται τα Αρχικά Έργα), αλλά μόνο στο βαθμό που τα εν λόγω Αρχικά Έργα: (i) συνάδουν και μπορούν να εναρμονιστούν με τις υφιστάμενες ΕΣΑΛ και τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) (οι

Υφιστάμενες Εγκρίσεις)· (ii) δεν κατασκευάζονται σε συνθήκες που θα αναιρούσαν τις απαγορεύσεις που παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β)· (iii) στον βαθμό που συνιστούν Υποχρεωτικές Επενδύσεις, έχουν συμμορφωθεί με τις διαδικασίες που παρατίθενται στο Άρθρο 7· και (iv) έχουν λάβει, κατά τα άλλα, όλες τις άδειες και εγκρίσεις που απαιτούν οι ισχύοντες νόμοι· (β) η ανωτέρω παράγραφος (α), σε καμία περίπτωση δεν θα αποτελεί πρόσχημα για τη μη συμμόρφωση του ΟΛΠ ή την καθυστέρηση συμμόρφωσής του με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από το παρόν Άρθρο 6· (γ) το παρόν Άρθρο 6.5 θα παύσει να εφαρμόζεται: (i) με την επιφύλαξη ότι ο ΟΛΠ θα έχει συμμορφωθεί εγκαίρως με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το Άρθρο 6.2(i), την ημερομηνία κατά την οποία το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα εγκριθεί οριστικά σύμφωνα με το Άρθρο 6.2· ή (ii) εάν ο ΟΛΠ δεν συμμορφωθεί εγκαίρως με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το Άρθρο 6.2(i), αναφορικά με την Ημερομηνία Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης· και (δ) προς αποφυγή αμφιβολίας, όσο το παρόν Άρθρο 6.5 συνεχίζει να εφαρμόζεται σύμφωνα με την ως άνω παράγραφο (γ), αναφορές στο Άρθρο 7 και σε άλλα σημεία στο Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα εννοούνται ως αναφορές στις Υφιστάμενες Εγκρίσεις, εκτός αν ... ορίζεται διαφορετικά από τα συμφραζόμενα. 6.6 Ο ΟΛΠ θα διαβουλεύεται με τον Δήμο Πειραιά πριν από την κατασκευή έργων (πέραν των Υποχρεωτικών Επενδύσεων) στον Κεντρικό Λιμένα (δηλαδή στους Χώρους των Τερματικών Σταθμών που σημειώνονται με κόκκινο και πράσινο στο διάγραμμα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.3), που σχετίζονται με την υποδοχή κρουαζιεροπλοίων και των επιβατών αυτών, καθώς και με τις σχετικές υποδομές, στον βαθμό που τα εν λόγω έργα αναμένεται να επηρεάσουν ουσιωδώς τη διασύνδεση λιμένα - πόλης. Το αντικείμενο των εν λόγω διαβουλεύσεων θα εστιάζεται πρωταρχικά στην επίλυση ζητημάτων μεταφορών, ρύθμισης της κυκλοφορίας και περιβαλλοντικών ζητημάτων, τα οποία σχετίζονται με τα εν λόγω έργα. Η ανάγκη διαβούλευσης σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 6.6 δεν θα επηρεάσει επ' ουδενί, ούτε θα καθυστερήσει ... οποιοδήποτε έργο, για το οποίο ο ΟΛΠ έχει λάβει τις απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τους ισχύοντες νόμους. ...”.

14. Επειδή, στο Παράρτημα 7.2. της, κυρωθείσης με τον προαναφερθέντα ν. 4404/2016, Σύμβασης Παραχώρησης αναφέρονται οι εξής Επενδύσεις τις οποίες η παρεμβαίνουσα ΟΛΠ ΑΕ ανέλαβε την υποχρέωση να πραγματοποιήσει εντός της πρώτης επενδυτικής περιόδου (“Υποχρεωτικές Επενδύσεις”): 1) Επέκταση Επιβατικού Λιμένα, 2) Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, 3) Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας, 4) Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ, 5) Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα, 6) Προμήθεια Εξοπλισμού, 7) Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα, 8) Μελέτες, 9) Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών, 10)

Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) και 11) Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης [NEZ] (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών). Από αυτές, οι επενδύσεις υπ' αρ. 1, 2, 7, 9 και 11 ορίζονται ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I, ενώ οι λοιπές ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II. Εξάλλου, στο Παράρτημα 6.2.γ της Σύμβασης Παραχώρησης αναφέρονται οι περιβαλλοντικές εγκρίσεις που έχει λάβει η παρεμβαίνουσα ΟΛΠ ΑΕ, μεταξύ των οποίων και η έγκριση περιβαλλοντικών όρων που αφορά τη νότια επέκταση του επιβατικού λιμένα για την πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων (απόφαση 170400/11.9.2013 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής). Περαιτέρω, στο Παράρτημα 6.2.β της Σύμβασης προβλέπονται “Κανόνες και Κατευθυντήριες Γραμμές Κατάρτισης Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης” και ορίζεται ότι αυτά (i) πρέπει να “εξυπηρετήσ[ουν] ... (Α) τη διάρθρωση της μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης λιμενικής προοπτικής ... (Β) ... (Γ) την αρωγή στη διαχείριση της όλης εφοδιαστικής αλυσίδας δια της ένταξης του λιμένα σε μία αξιολόγηση ευρύτερου δικτύου ..., τη διασφάλιση της παροχής ζωτικής σημασίας υποδομής για τον λιμένα (και την αλυσίδα διαμετακόμισης), ... (Δ) ..., (Ε) την παροχή αυξημένης περιβαλλοντικής προστασίας δια του εντοπισμού βασικών περιβαλλοντικών αξιών από τα αρχικά στάδια της διαδικασίας σχεδιασμού” και (ii) πρέπει “να συμμορφών[ον]ται με” τις “Προδιαγραφές Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος” που εκδόθηκαν το 2013 από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων. Στη συνέχεια, το ίδιο Παράρτημα ορίζει τα ακόλουθα: “(iii). Με την επιφύλαξη των ανωτέρω, να περιλαμβάνει” (το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα – Master Plan) “την ακόλουθη ελάχιστη πληροφόρηση: ... (Α) δήλωση πρόθεσης του ΟΛΠ για τη συνολική αναπτυξιακή στρατηγική και φιλοσοφία σχετικά με το Λιμένα Πειραιώς (Β) λεπτομερή στοιχεία των σχεδίων ανάπτυξης για κάθε ευρύ πεδίο λιμενικών υπηρεσιών και ανά τμήμα, συμπεριλαμβανομένης εμπορικής ανάπτυξης υποδομών, υπερδομών και βελτίωσης εξοπλισμού, τεχνικής συντήρησης και παρεπόμενης τεχνικής υποστήριξης... (Γ) λεπτομερείς προβλέψεις δραστηριότητας ανά τμήμα ... (Δ) προβλέψεις διακίνησης για όλες τις δραστηριότητες και εξελίξεις που συνδέονται με την αύξηση της κίνησης ... (Ε) λεπτομερ[ή] έκθεση δαπανών όλων των έργων και επενδύσεων ... ώστε να καταδεικνύεται η δυνατότητα χρηματοδότησης των Έργων Ανάπτυξης (ΣΤ) Πρόγραμμα Ανάπτυξης ... (Η) Προγραμματικές προθέσεις του ΟΛΠ για το πώς ο Λιμένας Πειραιώς θα εξελιχθεί στο τέλος της περιόδου παραχώρησης και σε κρίσιμα ενδιάμεσα στάδια ... Επισκόπηση και επικαιροποίηση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, ... (ΙΑ) χωρίς να θίγεται το άρθρο 6.5, σχετικά με το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) λεπτομερή σχέδια ανάπτυξης αναφορικά με τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις ...”.

15. Επειδή, οι προδιαγραφές Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος, στις οποίες παραπέμπει,

όπως προαναφέρθηκε (βλ. σκέψη 13), η Σύμβαση Παραχώρησης [και αποτελούν, βάσει αυτής, το πρότυπο σύνταξης του Master Plan], αποτελούνται από το Α΄ ΤΜΗΜΑ, “MASTER PLAN”, και το Β΄ ΤΜΗΜΑ, “ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ [Σ.Μ.Π.Ε.]”. Η σχέση μεταξύ των δύο τμημάτων των προδιαγραφών αποτυπώνεται σε διάγραμμα, σύμφωνα με το οποίο οι δύο διαδικασίες βαίνουν εν μέρει παράλληλα, αλλά η έγκριση της ΣΜΠΕ προηγείται, σε κάθε περίπτωση, της έγκρισης του Master Plan. Στο Α΄ Τμήμα (Master Plan) των Προδιαγραφών ορίζονται, ειδικότερα, τα εξής: “Α ΣΤΑΔΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ... 4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ 4.1. Λιμενική Δραστηριότητα τελευταίας 10ετίας 4.1.1 Καταγραφή στοιχείων φόρτου (Εμπορικής (ανά είδος εμπορεύματος), Ακτοπλοϊκής, Τουριστικής κίνησης κλπ) 4.1.2 Στοιχεία και Κινήσεις πλοίων (μεγέθη και συχνότητα) 4.1.3 Συγκριτική αξιολόγηση μεταφορικού έργου ... 4.1.4 Τάσεις της διεθνούς αγοράς σε θέματα λιμενικών υποδομών/πλοίων/ δραστηριοτήτων - Τεχνολογική εξέλιξη των εμπορικών πλοίων ..., κρουαζιεροπλοίων, πλοίων ακτοπλοΐας και λοιπών σκαφών που αναμένεται να φιλοξενήσει ο λιμένας 4.2 Υφιστάμενες εγκαταστάσεις 4.2.1 Λιμενικές Υποδομές ... 4.2.4 Χερσαίες υποδομές ... 4.3 Πολεοδομική - Χωροταξική Οργάνωση εντός και εκτός ζώνης λιμένα 4.3.1. Πολεοδομική οργάνωση ... 4.3.2. Χωροταξική οργάνωση ... 4.5 Υφισταμένη κατάσταση φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος ... 4.6 Οικονομική αποτίμηση λιμένας 4.6.1 Οικονομικά στοιχεία ενεργητικού τελευταίας 5ετίας ... 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ... 5.3 Εθνική και Ευρωπαϊκή πολιτική θαλάσσιων μεταφορών ... 5.5 Σύστημα θαλάσσιων μεταφορών της ευρύτερης περιοχής - Σχέση του λιμένα με άλλους λιμένες ... 5.6 Αξιολόγηση του ανταγωνισμού 5.7 Προβλέψεις ροών για την επόμενη 25ετία ... 5.8 Αξιολόγηση οικονομικών συνθηκών & Επισφαλειών 5.9 Αξιολόγηση υποδομών (λιμενικών, συγκοινωνιακών, κτιριακών κλπ) και εξοπλισμού σε σχέση με τις προβλέψεις - Δυναμικότητα υφιστάμενου λιμένα – Δυνατότητα συμπληρωματικής λειτουργίας λιμένα με άλλους λιμένες (π.χ. σύστημα λιμένων Αττικής) ... 6. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΑ 6.1 Διατύπωση Στρατηγικών Στόχων - Συμπληρωματική λειτουργία λιμένα με άλλους λιμένες 6.2 Επιλογή Στρατηγικής 6.3 Στρατηγικό Πλαίσιο Λειτουργίας του Λιμένα 6.4 Στρατηγικοί Άξονες 6.5 Ποσοτικοποίηση Στρατηγικών Επιλογών 6.6 Τα σχέδια δράσης για την εφαρμογή της στρατηγικής ... Β ΣΤΑΔΙΟ 7. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ Ο σχεδιασμός των λιμενικών υποδομών στο Master Plan γίνεται σε προκαταρκτικό επίπεδο και οριστικοποιείται με τον τελικό σχεδιασμό των λιμενικών έργων σε μεταγενέστερο χρόνο. 7.1 Αρχές σχεδιασμού ανάλογα με την χρήση σε κάθε τμήμα λιμένα [Εμπορικός-Ακτοπλοϊκός-Τουριστικός-Αλιευτικός κλπ.] 7.2 Πλοία σχεδιασμού ... 7.3 Παράμετροι σχεδιασμού και παραδοχές μελλοντικής εξέλιξης κίνησης 7.4 Τεκμηρίωση του «τύπου» των έργων με συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων. 7.5 Διερεύνηση της διαθεσιμότητας των υλικών στην περιοχή του έργου 7.6 Διερεύνηση για τους περιορισμούς που έχουν τεθεί από τυχόν υπάρχουσες περιβαλλοντικές,

αρχαιολογικές και θεσμικές δεσμεύσεις για την περιοχή των έργων 7.7 Αναφορά σε κώδικες, κανονισμούς και συστάσεις 7.8 Αναφορά σε παραμέτρους σχεδιασμού ... 7.9 Αναφορά σε ενδεχομένως προαπαιτούμενα έργα/παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Masterplan (πχ κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής, αυτοκινητόδρομου, logistics, κέντρο υποστηρικτικών υπηρεσιών κλπ.) 7.10 Διερεύνηση μηδενικής λύσης και πιθανής αναδιάταξης χρήσεων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού με ενδεχόμενες τροποποιήσεις ή και προσθήκες, επισκευές κλπ. με στόχο τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση - Λόγοι απόρριψης 7.11 Εναλλακτικές λύσεις ... 7.12. Ανάλυση SWOT ... 7.14 Η/Μ εξοπλισμός και εγκαταστάσεις λιμενικών έργων ... 7.14.5 Προτεινόμενη λύση ... 8. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ και ελεύθερων χώρων - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ Ο σχεδιασμός των χερσαίων υποδομών στο Master Plan γίνεται σε προκαταρκτικό επίπεδο και οριστικοποιείται με τον τελικό σχεδιασμό των έργων της χερσαίας ζώνης του λιμένα σε μεταγενέστερο χρόνο. Στο Master Plan θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται μόνο οι αναγκαίοι χερσαίοι χώροι για την υλοποίηση δραστηριοτήτων που έχουν αμιγώς σχέση με την εξυπηρέτηση των κάθε τύπου εξυπηρετούμενων πλοίων. ... 8.1 Κυκλοφοριακή οργάνωση 8.1.1 Συνδετήριες οδοί λιμένα 8.1.2 Εσωτερική οδοποιία - Καθορισμός διαδρόμων κίνησης 8.1.3 Χώροι στάθμευσης 8.1.4 Εξέταση εναλλακτικών λύσεων 8.1.5 Προτεινόμενη λύση ... 8.2 Κτίρια ... 8.2.2. Διερεύνηση της δυνατότητας εντάξεως των υφιστάμενων κτιρίων και αξιοποίησής τους, λαμβάνοντας υπόψη ενδεχόμενη αλλαγή χρήσεων και το οικονομικό κόστος της διατήρησης ... 8.2.3. Τεκμηρίωση και σύνταξη λειτουργικών διαγραμμάτων των προτεινόμενων κτιρίων (νέα – υφιστάμενα) 8.2.4 Εξέταση εναλλακτικών λύσεων 8.2.5 Προτεινόμενη λύση ... 8.3 Λοιποί ελεύθεροι χώροι ... 8.4 Η/Μ εγκαταστάσεις ... 8.5 Πολεοδομική Οργάνωση χερσαίου χώρου 8.5.1 Όρια χερσαίας ζώνης – προσχώσεις ... 8.5.4 Επιτρεπόμενες χρήσεις 8.5.5 Ποσοστά κάλυψης 8.5.6 Συντελεστές δόμησης 8.5.7 Ύψη 8.5.8 Αποστάσεις ... 9. ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ 9.1 Υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες 9.1.1 Υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες, στην περιοχή του λιμένα. 9.2.2 Υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες, στην ευρύτερη περιοχή επιρροής του λιμένα. ... 10. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ 10.1 Συγκριτική Αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων ... 10.6 Τεκμηρίωση της κάλυψης των στόχων από το προτεινόμενο Μ.Ρ. 10.7 Προτάσεις αξιοποίησης ακίνητης περιουσίας 10.7.1 Κατάλογος Προτεινόμενων Χερσαίων Χώρων προς εκμετάλλευση με σύναψη Προγραμματικών Συμβάσεων 10.7.2 Συγκριτική Αξιολόγηση προτάσεων 10.7.3 Συμπεράσματα 11. ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ... 12. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ (BUSINESS PLAN) 12.1 Πενταετής προγραμματισμός δράσεων ... 12.2 Οικονομικός προγραμματισμός ...". Εξάλλου, στο Β΄ Τμήμα (Σ.Μ.Π.Ε.) των εν λόγω Προδιαγραφών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος ορίζονται τα εξής: "1. ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ 1.1 Εισαγωγικά

στοιχεία 1.2 Σκοπιμότητα και στόχος υλοποίησης του αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης (Master plan) λιμένα 1.3 Περιβαλλοντικοί στόχοι του Master plan 1.4 Περιγραφή του Master plan 1.5 Υφιστάμενη κατάσταση του περιβάλλοντος 1.6 Εκτίμηση και αξιολόγηση επιπτώσεων – Μέτρα αντιμετώπισης 1.7 Στοιχεία κανονιστικής πράξης – Προγράμματος παρακολούθησης ... 2. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ... 3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ MASTER PLAN ... 3.3 Περιβαλλοντικά ζητήματα που έχουν ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό του Master plan ... 3.4.2 Θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο λιμένων. 3.5 Συσχέτιση με άλλα σχέδια ή προγράμματα (π.χ. Χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό) ως προς την υφιστάμενη κατάσταση 3.6 Περιβαλλοντικοί στόχοι του Master plan 4. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ... 5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ MASTER PLAN Εκτεταμένη περίληψη από τα αντίστοιχα κεφάλαια του Τμήματος «Α», περιλαμβάνουσα: 5.1 Εισαγωγικά στοιχεία 5.2 Απαιτήσεις Master plan 5.3 Πολεοδομικ[ό] και χωροταξικ[ό] σχεδιασμ[ό] 5.4 Γενική διάταξη έργων 5.5 Περιγραφή προτεινομένων έργων ... 5.7 Στοιχεία υφιστάμενης και προβλεπόμενης διακίνησης εμπορευμάτων-επιβατών-οχημάτων 5.8 Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων 5.9 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης 6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ... 7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ 7.1 Εισαγωγικά στοιχεία 7.1.1 Καθορισμός των σχετικών με το MASTER PLAN περιβαλλοντικών στόχων 7.1.2 Μεθοδολογικά ζητήματα 7.2 Έδαφος – Θαλάσσιο περιβάλλον ... Στο χερσαίο χώρο, τα έργα τα οποία δυνητικά μπορούν να προκαλέσουν επιπτώσεις στο έδαφος είναι η κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων, η καθαίρεση υφιστάμενων, η κατασκευή οδών, κοινόχρηστων χώρων κ.λπ. Στο θαλάσσιο χώρο, τα έργα τα οποία δυνητικά μπορούν να προκαλέσουν επιπτώσεις στον θαλάσσιο πυθμένα είναι οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εργασίες επίχωσης και κρηπίδωσης, οι καθαιρέσεις ύφαλων και εξάλων κ.λπ. Θα πρέπει να γίνει κατ' αρχήν θεώρηση και εκτίμηση των ποσοτήτων των εκσκαφών - βυθοκορήσεων και των υλικών που θα απαιτηθούν κατά την κατασκευή και σε περίπτωση ανάγκης λήψης μεγάλων ποσοτήτων υλικών να διερευνηθούν οι πιθανοί δανειοθάλαμοι (χερσαίοι ή/και θαλάσσιοι). Τέλος, θα πρέπει να γίνει διερεύνηση και εκτίμηση τυχόν ακτομηχανικών επιπτώσεων από την υλοποίηση του MASTER PLAN και να προταθεί σε περίπτωση που κριθεί αναγκαία η εκπόνηση ακτομηχανικής μελέτης κατά το στάδιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των επιμέρους έργων που προβλέπονται στο MASTER PLAN. 7.3 Υδατικοί πόροι Θα πρέπει να εξετασθεί σε κατ' αρχήν επίπεδο η επιβάρυνση στα παράκτια επιφανειακά ύδατα από την υλοποίηση του MASTER PLAN, η οποία επιβάρυνση αφορά την αναμόχλευση του βυθού και την αύξηση της θολερότητας της υδάτινης στήλης που αναμένεται να προκύψει από την υλοποίηση των επιμέρους έργων. ... 7.4 Χρήσεις γης – Οικιστικό περιβάλλον – Δημογραφία – Πληθυσμός Θα πρέπει να ελεγχθεί εάν το MASTER PLAN και οι δραστηριότητες που περιλαμβάνει εναρμονίζεται πλήρως με το υφιστάμενο πλαίσιο χρήσεων και λοιπών πολεοδομικών ρυθμίσεων που

ισχύουν στην περιοχή, ... Σημαντική επίσης θεωρείται και η εκτίμηση και αξιολόγηση των αλλαγών που πρόκειται να επέλθουν στην κυκλοφοριακή και γενικότερη λειτουργία της πόλης τόσο σε επίπεδο άμεσης περιοχής μελέτης (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και αλλαγές στην περιοχή πέριξ του λιμανιού) όσο και σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής μελέτης σε επίπεδο πόλης και να δοθούν κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθηθούν τόσο στις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των επιμέρους έργων του MASTER PLAN όσο και στις αντίστοιχες Μελέτες Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων. Θα πρέπει να αναλυθεί η υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση της άμεσης και έμμεσης περιοχής εμβέλειάς του και να εκτιμηθεί η μελλοντική κατάσταση με την μερική αλλά και πλήρη ανάπτυξη και λειτουργία του λιμένα. 7.5 Κοινωνικό – Οικονομικό περιβάλλον ... 7.6 Τεχνικές υποδομές ... 7.7 Ιστορικό και Πολιτιστικό περιβάλλον ... 7.8 Οικοσυστήματα – Χλωρίδα – Πανίδα – Προστατευόμενες περιοχές ... 7.9 Ατμοσφαιρικό περιβάλλον Θα πρέπει να γίνει κατ' αρχήν αξιολόγηση των επιπτώσεων στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον από την υλοποίηση του MASTER PLAN (κατασκευαστικές δραστηριότητες, από την κυκλοφορία των οχημάτων στο οδικό δίκτυο της άμεσης και ευρύτερης περιοχής για την πρόσβαση στο λιμένα σύμφωνα με το προτεινόμενο από το MASTER PLAN σχεδιασμό καθώς και από τις δραστηριότητες που θα λαμβάνουν χώρα στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη του λιμένα). Θα πρέπει να προταθούν κατευθύνσεις οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στις ΜΠΕ των επιμέρους έργων όσον αφορά στην εκτίμηση της επιβάρυνσης του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος ... 7.10 Ακουστικό περιβάλλον ... 7.11. ... 8. ... 10. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ...”.

16. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η παρεμβαίνουσα ΟΛΠ ΑΕ υπέβαλε στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας, τον Αύγουστο του 2017, Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου, η οποία απερρίφθη με την απόφαση 70/23.10.2017 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων [ΕΣΑΛ], με την αιτιολογία ότι ο υποβληθείς φάκελος δεν ήταν πλήρης. Ακολουθώντας, στις 9.2.2018 η ΟΛΠ ΑΕ υπέβαλε το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο του Λιμένα Πειραιά (Master Plan) στην ΕΣΑΛ, η οποία, με την απόφαση 73/20.2.2018, ζήτησε να υποβληθεί, βάσει των προβλέψεων της Σύμβασης Παραχώρησης, “στους φορείς διαβούλευσης, προκειμένου να δύνανται να λάβουν θέση”. Η ΟΛΠ ΑΕ επανυπέβαλε στις 14.3.2018 το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο, επικαιροποιημένο μετά την ενσωμάτωση των παρατηρήσεων που προέκυψαν κατά τη διαβούλευση, και στις 16.3.2018 υπέβαλε Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), η οποία υπεβλήθη προς έγκριση στη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, τον Απρίλιο του 2018, εκ μέρους της Διεύθυνσης Λιμενικών και Κτηριακών Υποδομών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η ΕΣΑΛ, με την απόφασή της 74/7.5.2018, διαπίστωσε “ουσιώδεις παραλείψεις” του Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan - MP), λόγω του ότι α/ ο χρονικός του ορίζοντα δεν έφθανε έως το 2035, όπως απαιτούσε

η Σύμβαση Παραχώρησης, και β/ δεν γινόταν αναφορά σε βασικά στοιχεία του απαιτούμενου οικονομικού προγραμματισμού για την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων. Η ΟΛΠ ΑΕ επανήλθε με νέα στοιχεία επί του Προγραμματικού Σχεδίου, που υποβλήθηκαν στις 4.6.2018, 24.8.2018 και 19.11.2018, και επανυπέβαλε επικαιροποιημένη ΣΜΠΕ τον Ιανουάριο του 2019, η οποία επεστράφη χωρίς να εγκριθεί, με το έγγραφο ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/2632/202/27.2.2019, προκειμένου να υποβληθεί από την “Αρχή Σχεδιασμού” του Προγραμματικού Σχεδίου. Το υποβληθέν Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (Master Plan, MP) της ΟΛΠ ΑΕ ακολουθεί τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 6.2.β της Σύμβασης Παραχώρησης και τη διάρθρωση των Προδιαγραφών Εκπόνησης Master Plan (δηλ. των Τμημάτων Α και Β του Α΄ Σταδίου, όπως περιγράφηκαν στην προηγούμενη σκέψη), παρουσιάζει τα υποχρεωτικά και πρόσθετα έργα – επενδύσεις και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσής τους, καταγράφει τη λιμενική δραστηριότητα την τελευταία δεκαετία (εμπορευματοκιβώτια, διακίνηση οχημάτων, επιβατών ακτοπλοίας και κρουαζιέρας κ.ο.κ.), τις διεθνείς τάσεις, τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις και την πολεοδομική και χωροταξική οργάνωση του λιμένα, αξιολογεί την υφιστάμενη κατάσταση και διερευνά τις προοπτικές της, εκτιμά την κίνηση του επιβατικού λιμένα και ιδίως στον τομέα της κρουαζιέρας, παρουσιάζει το στρατηγικό σχέδιο του λιμένα για την κρουαζιέρα, τη ναυπηγοεπισκευή, τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων, των οχηματαγωγών και της εφοδιαστικής αλυσίδας - κέντρου αποθηκών, ποσοτικοποιεί τις σχετικές στρατηγικές επιλογές και προτείνει σχέδια δράσης για την εφαρμογή τους. Πέραν αυτών, προβαίνει σε σχεδιασμό της λιμενικής υποδομής, βάσει παραμέτρων σχεδιασμού και παραδοχών μελλοντικής εξέλιξης της κίνησης, και σε σχεδιασμό χερσαίων υποδομών και ελεύθερων χώρων, εγκαταστάσεων των λιμενικών έργων και Η/Μ εξοπλισμού. Περαιτέρω, παρουσιάζει τις υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες, τις υφιστάμενες και προτεινόμενες χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα, περιγράφει τις αναπτυξιακές προτάσεις, που κινούνται σε 4 άξονες (επιγραμματικά: ηγετική θέση του λιμένα για την “home port” κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, εξέλιξη του λιμένα σε κόμβο ναυπηγοεπισκευής στην Ανατολική Μεσόγειο, σε νότια πύλη για το σινο-ευρωπαϊκό εμπόριο και σε πύλη για την μεταφορά επιβατών σε όλη την Ελλάδα), πραγματοποιεί οικονομοτεχνική διερεύνηση των έργων του MP (ανάλυση κόστους – οφέλους) και κοινωνικοοικονομική ανάλυσή τους, περιγράφει τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του λιμένα (business plan), με πενταετή προγραμματισμό, χρονοδιάγραμμα δράσεων και πίνακες με εκτιμήσεις μεγεθών για κάθε επιχειρηματική λειτουργία, παρουσιάζει την χρηματοροή (cashflow) κατασκευής έργων και τα αναμενόμενα έσοδα. Επίσης, μελετά την υποδομή και τα μέσα μαζικής μεταφοράς και, σε Παράρτημα, την πρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση από τη βελτίωση υποδομών της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης [NEZ], τα έργα αναβάθμισης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και τα νέα έργα στον επιβατικό λιμένα, εξετάζοντας τον επιπλέον κυκλοφοριακό φόρτο που θα προκύψει από το

σενάριο ταυτόχρονης άφιξης 2 κρουαζιερόπλοιων, έκαστο των οποίων θα μεταφέρει 5.000 επιβάτες και 2.000 πλήρωμα. Επί του υποβληθέντος Σχεδίου με το προπεριγραφέν περιεχόμενο, η ΕΣΑΛ εξέδωσε την απόφαση 78/19.2.2019, τιτλοφορούμενη “Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Master Plan Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς”. Κατά την οικεία συνεδρίαση παρέστησαν “για την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης, σωματείων και τοπικών συλλόγων πολιτών”. Με την απόφαση αυτή [78/2019] εγκρίθηκαν οι ένδεκα υποχρεωτικές επενδύσεις (ΥΕ) της ΟΛΠ ΑΕ, που αναφέρονται στο Παράρτημα 7.2 της, κυρωθείσης με το ν. 4404/2016, Σύμβασης Παραχώρησης (βλ. ανωτέρω, σκ. 14), ήτοι: 1) “η ΥΕ 01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α), με σκοπό τη δημιουργία δύο θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων μήκους έως 350 μ., με την προϋπόθεση τήρησης της ΥΑ ΥΠΠΟΑ ... “Ανάδειξη του Κονώνειου Τείχους και του Ταφικού Μνημείου Θεμιστοκλή” ...”, 2) η επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) του Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, που αφορά λειτουργικές προσαρμογές του Προβλήτα Ι για την αναβάθμισή του, με σκοπό την αξιοποίηση της μέγιστης δυναμικότητάς του [ΥΕ 02], 3) η “μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας, που βρίσκεται στην οδό Μιαούλη (και αφορά στη δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού υποδοχής για την εξυπηρέτηση επιβατών κρουαζιέρας της νέας θέσης Αγ. Νικολάου, με την προϋπόθεση τήρησης των όρων των εγκρίσεων του Υπουργείου Πολιτισμού, λόγω γειτνίασης με νεότερο μνημείο” [ΥΕ 03], 4) η Υπόγεια Οδική Σύνδεση του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με τον πρώην χώρο του ΟΔΔΥ, με σκοπό “την ομαλή επιχειρησιακή λειτουργία των κέντρων αποθήκευσης και διανομής” [ΥΕ 04], 5) η βελτίωση και συντήρηση Υποδομών του Λιμένα, όπως εγκατάσταση προσκρουστήρων, κατασκευή αγωγών ομβρίων κ.ο.κ. [ΥΕ 05], 6) η προμήθεια εξοπλισμού του Λιμένα [ΥΕ 06], 7) η βυθοκόρηση του κεντρικού Λιμένα, προκειμένου να αποκατασταθούν τα λειτουργικά βάθη του [ΥΕ 07], 8) διάφορες μελέτες [ΥΕ 08], 9) η κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών [ΥΕ 09], 10) η επέκταση του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (στο Λιμένα Ηρακλέους), με κατασκευή κρηπιδότοιχου μήκους 175 μ., με σκοπό να αυξηθεί ο χερσαίος χώρος του Car Terminal και να αποκτήσει χωρητικότητα 5.320 θέσεων αυτοκινήτων [ΥΕ 10] και 11) η βελτίωση Υποδομών της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών [ΥΕ 11, εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων δεξαμενών ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ι και ΙΙ, μετακίνηση της μίας και εγκατάσταση νέας πλωτής δεξαμενής]. Όπως ρητώς αναφέρεται στην απόφαση αυτή, “οι παραπάνω εγκρίσεις της ΕΣΑΛ δίνονται με την προϋπόθεση της έγκρισής τους από το Υπουργείο Πολιτισμού, μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων Κεντρικών Συμβουλίων και (υπό) τον όρο ότι κατά την υλοποίηση των έργων θα ληφθούν όλες οι απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία”. Κατά την αυτή συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, πέραν των υποχρεωτικών επενδύσεων, συζητήθηκαν οι πρόσθετες / προαιρετικές επενδύσεις (ΠΕ) που είχαν προταθεί από την παρεμβαίνουσα ΟΛΠ ΑΕ και εγκρίθηκαν δύο, ήτοι η

προμήθεια οικολογικών λεωφορείων (με την επισήμανση ότι “θέματα προμηθειών δεν αποτελούν αντικείμενο του Master Plan, ωστόσο η ΕΣΑΛ συμφωνεί με την υποβληθείσα πρόταση”) και η μετατροπή της πέτρινης αποθήκης στην Ακτή Βασιλειάδη σε μουσείο, σε χώρο παρακείμενο του Υπουργείου Ναυτιλίας (ΠΕ 7), ενώ απερρίφθησαν άλλες δύο πρόσθετες επενδύσεις (ΠΕ), ήτοι: i. η δημιουργία νέας αποθήκης στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ, έκτασης 80.000 τ.μ., με κατασκευή νέων σύγχρονων αποθηκών εφοδιαστικής αλυσίδας, και ii. η κατασκευή δύο πενταώροφων κτηρίων στάθμευσης οχημάτων, έκτασης 75.000 τ.μ. έκαστο, στην περιοχή Γ2 του Λιμένα. Κατά την αυτή συνεδρίαση, εξετάσθηκε το θέμα της πρόσθετης επένδυσης της κατασκευής Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας της νότιας επέκτασης (ΠΕ 04, η οποία συνδέεται με την υποχρεωτική επένδυση ΥΕ 01, της Νότιας Επέκτασης του Επιβατικού Λιμένα) και, χωρίς να ληφθεί οριστική απόφαση επ’ αυτής, κρίθηκε απορριπτέα, σε πρώτη φάση, η κατασκευή Σταθμού υπό τη μορφή εμπορικού κέντρου – Mall. Επίσης, εισήχθησαν προς συζήτηση οι Πρόσθετες Επενδύσεις ανακατασκευής της Παγόδας του ΟΛΠ και μετατροπής της σε ξενοδοχείο 5* (ΠΕ 05), μετατροπής αποθηκών σε ξενοδοχεία 4 και 5* (ΠΕ 06) και κατασκευής ξενοδοχείου 5* στο Πόρτο Λεόνε (ΠΕ 09, κατά την τότε αρίθμηση), οι οποίες δεν αξιολογήθηκαν, με την αιτιολογία ότι εκκρεμούσε η εξέταση της πρότασης από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (ΚΑΣ) και το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων (ΚΣΜΝ), ενώ διατυπώθηκαν επιμέρους παρατηρήσεις επί των υποβληθέντων τευχών του Master Plan (MP) της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ. Στην απόφαση αυτή (78/19.2.2019) της ΕΣΑΛ ετέθη ως “Γενική Παρατήρηση” (σελ. 13) ότι “όλα τα παραπάνω, αναφορικά με τις Υποχρεωτικές και τις Πρόσθετες επενδύσεις τίθενται υπό την προϋπόθεση (α) υποβολής Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και έγκρισης αυτής, σύμφωνα με την περιβαλλοντική νομοθεσία και (β) της έγκρισής τους από το Υπουργείο Πολιτισμού, μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων Κεντρικών Συμβουλίων”. Κατ’ επίκληση της απόφασης αυτής της ΕΣΑΛ εκδόθηκε η απόφαση 3122.1-Τ11/22673/2019/28.3.2019 του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία εγκρίθηκε, “στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 7.8 παρ. δ [της Σύμβασης Παραχώρησης, που κυρώθηκε με το άρθρο 1] του ν. 4404/2016” [κατά το οποίο “Εργα σε σχέση με Υποχρεωτικές Επενδύσεις: (α) ... (δ) μπορούν να ξεκινήσουν, μόλις εγκριθούν από τον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ (επί του παρόντος η Γενική Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)· και (ε) θα επιβλέπονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό...”], η εκτέλεση του έργου της επέκτασης του επιβατικού λιμένα στη νότια πλευρά (α’ φάση), δηλαδή της υποχρεωτικής επένδυσης ΥΕ 01. Στη συνέχεια, η ΕΣΑΛ επανήλθε και εξέδωσε την απόφαση 79/1.7.2019, υπό τον τίτλο “Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Master Plan Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς”. Στη νέα αυτή συνεδρίαση παρέστησαν, ομοίως “για την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής επί του θέματος της

ημερησίας διάταξης, εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης, σωματείων και τοπικών συλλόγων πολιτών”, οι οποίοι απεχώρησαν αφού εξέφρασαν τις απόψεις τους. Στο πρακτικό της συνεδρίασης αναφέρεται ότι “η ΕΣΑΛ έχει εγκρίνει ήδη το σύνολο των Υποχρεωτικών Επενδύσεων στην 78η συνεδρίαση. Επί πλέον και αναφορικά με την ΥΕ 01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα πρέπει να τηρηθούν οι σχετικοί όροι και προϋποθέσεις της απόφασης του Υπουργείου Πολιτισμού ... από 24.5.2019”, με την οποία εξετάστηκαν, από πλευράς αρχαιολογικού νόμου και κατόπιν γνωμοδοτήσεων του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου και του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων, οι επενδύσεις ΥΕ 01, ΠΕ 04, ΠΕ 06 και ΠΕ 09 και ετέθησαν όροι και περιορισμοί για την υλοποίησή τους. Κατά την αυτή συνεδρίαση 79/2019, η ΕΣΑΛ απέρριψε την πρόσθετη επένδυση ΠΕ 08, περί ναυπηγοεπισκευής mega yachts στην περιοχή Γ1, και ενέκρινε τις ακόλουθες πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ ΑΕ (ορισμένες από τις οποίες είχαν απορριφθεί στην προηγούμενη συνεδρίαση 78/2019) : 1/ τη νέα αποθήκη (κέντρο αποθήκευσης και διανομής) στην περιοχή “πρώην ΟΔΔΥ” της Χερσαίας Ζώνης Λιμένος, επένδυση που αφορά την κατασκευή συγκροτήματος κτηρίων ως εφοδιαστικών αποθηκών σε έκταση περίπου 80 στρ., με στόχο την καλύτερη διαχείριση, κωδικοποίηση, αυτόματη αναγνώριση και διακίνηση των θαλασσίως εισερχομένων εμπορευμάτων, με χρήση του καθεστώτος της τελωνειακά ελεγχόμενης Ελεύθερης Ζώνης (transit), και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών προϊόντων μέσω του Πειραιά (ΠΕ 01): η έγκριση της επένδυσης αυτής από την ΕΣΑΛ παρεσχέθη κατόπιν του από 18.4.2019 εγγράφου της ΟΛΠ ΑΕ [στο οποίο τονιζόταν α. η αναγκαιότητα ύπαρξης αποθηκών εντός της Χερσαίας Ζώνης Λιμένος, σε γειτνίαση με το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ., container terminal), όπως συμβαίνει σε όλα τα ανεπτυγμένα εμπορικά λιμάνια, β. η μη ανταγωνιστική λειτουργία του προς το υφιστάμενο εμπορευματοκέντρο του Θριασίου και γ. ότι δεν θα υφίστατο λόγος κατασκευής της ΥΕ 04 (υπόγειας οδικής σύνδεσης σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων με πρώην χώρο ΟΔΔΥ), αν ο χώρος αυτός παραμείνει στην παρούσα, μη λειτουργική κατάσταση, χωρίς την ανάπτυξη σύγχρονων αποθηκών] και κατόπιν νεώτερου εγγράφου από 27.6.2019 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που αντιμετώπιζε θετικά την επένδυση, 2/ το πενταώροφο κτήριο στάθμευσης αυτοκινήτων στην περιοχή Γ2 του λιμένα (ΠΕ 02), 3/ την κατασκευή επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας (ΠΕ 04), εμβαδού 22.000 τ.μ., για την εξυπηρέτηση των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που θα ελλιμενίζονται στο νέο λιμένα κρουαζιερόπλοιων, σύμφωνα με τους όρους της από 24.5.2019 απόφασης του Υπουργείου Πολιτισμού, επαναλαμβάνοντας ότι η χρήση εμπορικού κέντρου – Mall στον επιβατικό αυτό σταθμό έχει απορριφθεί κατά την προηγούμενη συνεδρίασή της (78/2019), 4/ τη μετατροπή του κτηρίου της “Παγόδας” του ΟΛΠ (στην περιοχή Αγίου Νικολάου), ως εξαιρετικού αρχιτεκτονικού τοποσήμου, σε ξενοδοχείο 5* και συνεδριακό κέντρο (ΠΕ 05), 5/ τη μετατροπή των 2 μεγάλων αποθηκών της Ηετιώνειας Ακτής σε ξενοδοχεία 4 και 5* (ΠΕ 06) και 6/ την κατασκευή ξενοδοχείου 5* στο Πόρτο Λεόνε (ΠΕ 09). Στο τέλος της

απόφασης 79/2019 - και αφού η ΕΣΑΛ διατύπωσε αρνητική σύμφωνη γνώμη επί ορισμένων προταθειών από την ΟΛΠ ΑΕ τροποποιήσεων χρήσεων γης - αναφέρονται τα ακόλουθα: “Γενική Παρατήρηση: Διαπιστώνεται ότι το υπ’ αρ. 17224/18.4.2019 έγγραφο της ΟΛΠ ΑΕ με τα συνημμένα σε αυτό σχέδια (α) Χρήσεων Γης και Όρων Δόμησης (6 σχέδια), (β) Περιοχών Αρχαιολογικού Ενδιαφέροντος και χαρακτηρισμένων Μνημείων (3 σχέδια) και (γ) Χώρων Στάθμευσης (1 σχέδιο) δεν αποτελούν νέα υποβολή. Ως εκ τούτου, για να είναι δυνατή θεσμικά η τελική έγκριση του Master Plan συνολικά πρέπει, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης, να υποβληθεί εκ νέου αναθεωρημένη μελέτη Master Plan (τεύχη και σχέδια), με συμπληρωμένα και τροποποιημένα όλα τα στοιχεία που απαιτούνται σύμφωνα με τις παραπάνω παρατηρήσεις, τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ και τις υπουργικές αποφάσεις του ΥΠΠΟΑ”. Στις 3.7.2019 δημοσιεύθηκε στο φύλλο Δ’ 382 της Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η απόφαση 3121.6/47642/25.6.2019 του Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (δεύτερη προσβαλλόμενη με την κρινόμενη αίτηση πράξη), που περιέλαβε κατά περιεχόμενο, μεταξύ άλλων, την απόφαση 78/2019 της ΕΣΑΛ, ως προς την έγκριση των 11 υποχρεωτικών επενδύσεων, και εν μέρει την 79/2019, ήτοι μόνον ως προς το τμήμα της που αφορούσε την τήρηση της απόφασης από 24.5.2019 του Υπουργείου Πολιτισμού, ως όρου έγκρισης της πρώτης υποχρεωτικής επένδυσης, περί νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα για τη δημιουργία 2 θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων. Στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως συνδημοσιεύθηκαν σχέδια υπό τον τίτλο “Γενική Διάταξη μελλοντικής κατάστασης λιμένα Πειραιά”, τα οποία αποτυπώνουν τις υποχρεωτικές, βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης, επενδύσεις, αλλά και τις – μη αναφερόμενες, στο λεκτικό μέρος της εν λόγω πράξης του Προέδρου της ΕΣΑΛ, ως εγκριθείσες – πρόσθετες επενδύσεις, κατά την αρίθμηση και τα σχέδια της ΟΛΠ ΑΕ, ήτοι τόσο αυτές που είχαν κατ’ αρχήν εγκριθεί με τις αποφάσεις 78 και 79/2019 της ΕΣΑΛ, όσο και αυτές των οποίων η τελική έγκριση εκκρεμούσε και εγκρίθηκαν μεταγενεστέρως (βλ. επόμενη σκέψη).

17. Επειδή, κατόπιν των πράξεων 78 και 79/2019, η ΕΣΑΛ επανήλθε και εξέδωσε την απόφαση 80/25.9.2019, υπό τον αυτό τίτλο “Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο [Master Plan] Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς”. Στη συνεδρίαση παρευρέθησαν “για την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής επί του θέματος της ημερησίας διάταξης εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης, σωματείων και τοπικών συλλόγων πολιτών” και, στο σχετικό πρακτικό, αναφέρεται ότι ο εκπρόσωπος του ΟΛΠ παρουσίασε το Master Plan, ότι τοποθετήθηκαν “για τις παλαιές και νέες επενδύσεις” οι Δήμαρχοι Πειραιά και Σαλαμίνας, οι Πρόεδροι του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά και του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων Περάματος, ότι ετέθησαν, εκ μέρους παραστάσης δικηγόρου, το ζήτημα της έλλειψης στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και το πρόβλημα των βυθοκορημάτων, ότι ο εκπρόσωπος του ΟΛΠ ανέφερε ότι το έργο είναι αδειοδοτημένο και σύννομο, ότι “έλαβαν χώρα περαιτέρω επικαιροποιήσεις του Master Plan για

την ενσωμάτωση των σχολίων, παρατηρήσεων ή/και οδηγιών της ΕΣΑΛ, του ΚΑΣ, του ΚΣΝΜ και λοιπών ενδιαφερόμενων φορέων” (σελ. 12, υπό VII), καθώς και ότι “σε συνέχεια της από 1.7.2019 συνεδρίασης της ΕΣΑΛ, έλαβε χώρα περαιτέρω επικαιροποίηση του Master Plan επί τα βελτίω και προς συμμόρφωση προς τις ληφθείσες κατά την εν λόγω συνεδρίαση αποφάσεις” (υπό VIII). Κατόπιν αυτών, έγινε δεκτή η εισήγηση του Προέδρου της ΕΣΑΛ α/ να προχωρήσει η συζήτηση και η λήψη απόφασης για έγκριση ή απόρριψη των προτεινόμενων από το ΜΡ επενδύσεων, λαμβάνοντας υπόψη όσα είχαν γίνει δεκτά κατά την από 1.7.2019 συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, και β/ ως προς τις δύο νέες προτεινόμενες επενδύσεις (1/ της ανάπτυξης του Λιμένα Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων, με την επέκταση του Προβλήτα Ηρακλέους V και του Προβλήτα Γ2, και 2/ της ανάπτυξης του Λιμένα Διαχείρισης Αυτοκινήτων, με την επέκταση του Προβλήτα Γ1 και του Μώλου Δραπετσώνας / αντιστοίχως ΠΕ 09 και 10), να αναβληθεί η λήψη απόφασης, προκειμένου να παρασχεθεί χρόνος στα ενδιαφερόμενα μέρη να διατυπώσουν τις απόψεις τους. Κατά την ως άνω, τρίτη, κατά σειρά, συνεδρίαση επί του Προγραμματικού Σχεδίου της ΟΛΠ ΑΕ [80/25.9.2019], η ΕΣΑΛ αποφάσισε τα ακόλουθα: “Α. Υποχρεωτικές Επενδύσεις. Αναφορικά με τις Υποχρεωτικές Επενδύσεις, η υπ’ αρ. 78/01/ 20.2.2019 (αριθμ. 3121.6/47642 Απόφαση του Προέδρου της ΕΣΑΛ ΦΕΚ 382Δ/03-07-2019) απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, με την οποία έχουν ήδη εγκριθεί, συμπληρώνεται ως εξής: Ως προς την επένδυση ΥΕ 01 “Νότια Επέκταση Λιμένα Κρουαζιέρας (Α’ φάση)” ισχύουν από πλευράς ΥΠ.ΠΟ.Α. τα κάτωθι: Α. Να τηρηθούν τα προβλεπόμενα στις Υπουργικές αποφάσεις (σχετ. 1,2,3) του ΥΠΠΟ, Β. το έργο της ανάδειξης του Κονώνειου Τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή να συγχρονιστεί με το λιμενικό έργο της επέκτασης της Κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών απαιτούμενων ανασκαφικών εργασιών, C. Κατά την εκπόνηση της οριστικής μελέτης ανάδειξης του Κονώνειου Τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή και την υλοποίηση του εν λόγω έργου να ληφθούν υπόψη τα ανωτέρω και τα προβλεπόμενα στην υπουργική απόφαση σχετ. 3” (ήτοι την απόφαση από 12.10.2018 του Υπουργείου Πολιτισμού, περί έγκρισης προμελέτης για την ανάδειξη του Κονώνειου Τείχους και του Ταφικού Μνημείου του Θεμιστοκλή στο πλαίσιο του έργου επέκτασης επιβατικού λιμένα Πειραιά). “Ως προς την επένδυση ΥΕ 03 “Μετατροπή της 5-γωνικής αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό”, η οριστική μελέτη του έργου να υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ. Ως προς την επένδυση ΥΕ 11 “Βελτίωση Υποδομών ΝΕΖ” ισχύει ο όρος “το σύνολο των εργασιών ... να γίνουν κατόπιν συνεννόησης με την Ε.Ε.Α. [Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων] και κατά περίπτωση υπό την εποπτεία καταδυόμενων αρχαιολόγων...”. Περαιτέρω, σε σχέση με τις Πρόσθετες Επενδύσεις, όπως αναφέρεται στην ίδια απόφαση 80/2019, “Η Ε.Σ.Α.Λ. εγκρίνει τις Πρόσθετες Επενδύσεις, όπως αυτές παρουσιάζονται στο σχέδιο ... κλίμακας 1:5000 της ... Engineers: 1. #Π.Ε.01 - Νέα Αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ” (επένδυση, δηλαδή, εγκριθείσα κατά τη συνεδρίαση 79/2019) “2.

#Π.Ε.02 Πεντάωροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους ή εναλλακτικά στην Περιοχή Γ1. Ως προς την επένδυση αυτή: Στον 5ο όροφο (πλάκα οροφής) του πεντάωροφου κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων (Π.Ε.02) να διαμορφωθεί χώρος πρασίνου. 3. #Π.Ε.03 - Οικολογικά Λεωφορεία (Ecobuses) έχει ήδη εγκριθεί. 4. #Π.Ε.04 - Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα. Ως προς την επένδυση αυτή ισχύουν τα ακόλουθα: «Α) Σε σχέση με την προστασία των εγκείμενων αρχαιοτήτων, το μέγεθος των νέων κατασκευών για τον Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας στην Περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα να περιοριστεί στο απολύτως αναγκαίο για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά της χρήσης της κρουαζιέρας (άφιξη, αναχώρηση και συνοδές ανάγκες), σύμφωνα και με τη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., όπως διατυπώθηκε αναλυτικά στα πρακτικά της 19-2-2019 συνεδρίασής της (Θέμα 1ο 78ης ημερήσιας διάταξης). Β) Η χωροθέτηση και ο εν γένει σχεδιασμός των εν λόγω κτιριακών εγκαταστάσεων να εξασφαλίσουν τη θέση του χώρου της ναυμαχίας της Σαλαμίνας και την αμφίδρομη θέαση του εν λόγω χώρου και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή. Γ) Να προβλεφθεί διάσπαση των όγκων του Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην Περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα και να μειωθεί κατά το δυνατόν το ύψος του κτιρίου για λόγους προστασίας και ανάδειξης του Κονώνειου τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή σε αυτό το τμήμα. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠ.ΠΟ.Α. προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου. 5. #Π.Ε. 05 - Παγόδα - Ξενοδοχείο 5*. Το έργο αφορά στην ανακατασκευή του κτιρίου της Παγόδας και τη μετατροπή του σε Ξενοδοχείο 5*. Ως προς την επένδυση αυτή: Επισημαίνεται ότι η οριστική μελέτη του Έργου θα υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α. Να απαλειφθεί ο όρος ανακατασκευή δεδομένου ότι πρόκειται περί μνημείου και επιτρέπεται μόνο η επισκευή, συντήρηση, αποκατάσταση και μετατροπή της χρήσης μετά από έγκριση των αρμοδίων Υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ.Α. 6. #Π.Ε.06 - Μετατροπή αποθηκών σε ξενοδοχείο 4* και 5*. Ως προς την επένδυση αυτή: Να διατηρηθούν και να μην κατεδαφιστούν οι εν λόγω αποθήκες για λόγους προστασίας του παρακείμενου αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης (ΦΕΚ 527/Β'/1967 και 217/Δ'/2019). Σημειώνεται ότι σε περίπτωση κατάρρευσης από φυσικά αίτια των δύο υφιστάμενων κτιρίων αποθηκών και του κτιρίου «Silos», δύνανται να αποκαθίστανται ως είχαν. 8. #Π.Ε.07 Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη. Ως προς την επένδυση αυτή επισημαίνεται ότι ισχύουν οι κάτωθι γενικοί όροι: Προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση και η επικοινωνία του κοινού με τα μνημεία (στην περιοχή του Κονώνειου τείχους και του ονομαζόμενου ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή) και η σύνδεση εν γένει του αστικού ιστού της πόλης του Πειραιά με τις αρχαιότητες, μέσω κατάλληλων διαμορφώσεων (περιπάτου, αστικού πρασίνου κ.λπ.), να υποβληθεί προς έγκριση σχετική μελέτη εν είδει λειτουργικού διαγράμματος για όλη την περιοχή (Ακτή Ξαβερίου, Παλατάκι, Μώλος Θεμιστοκλέους), όπου θα παρουσιάζεται με σαφήνεια η οργάνωση

της ζώνης, οι χώροι προς δόμηση, τα προβλεπόμενα κτίρια, οι διαδρομές πεζών και οχημάτων, οι χώροι πρασίνου κ.λπ. - Για την επίτευξη των στόχων της Πολιτιστικής Ακτής (άρθρο 12 παρ. 4 εδάφιο ε-γγ του ν. 4277/2014, ΦΕΚ 156 Α), της οποίας επιβεβαιώνεται η ανάγκη δημιουργίας, κρίνεται απαραίτητο: α) να εξασφαλιστεί η λειτουργία του Δημόσιου Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων στο κτίριο του SILO ... και β) να ενταχθούν στα όρια της Πολιτιστικής Ακτής -πέραν του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης και του Κονώνειου τείχους- οι δεξαμενές Βασιλειάδη, ο ταινιόδρομος και η Πέτρινη Αποθήκη, σύμφωνα τους οποίους η Πέτρινη Αποθήκη εντάσσεται στα όρια της Πολιτιστικής Ακτής. Για την ΠΕ 07 ισχύει επιπρόσθετα ο κάτωθι όρος: - Να εκπονηθεί μελέτη, εν είδει λειτουργικού διαγράμματος, και αυτή να υποβληθεί προς έγκριση στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α., με στόχο την ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης με τους λοιπούς χώρους της Πολιτιστικής Ακτής και τη σύνδεση του περιβάλλοντος αστικού ιστού με την Πολιτιστική Ακτή, όπου θα παρουσιάζεται με σαφήνεια η οργάνωση της ζώνης, οι χώροι προς δόμηση, τα προβλεπόμενα κτίρια, οι διαδρομές πεζών και οχημάτων, οι χώροι πρασίνου κ.λπ. Επισημαίνεται ότι η οριστική μελέτη του εν λόγω έργου θα υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α. 8. #Π.Ε.08 - Κατασκευή 5* ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε. Ως προς την επένδυση αυτή: Οι κατευθυντήριες οδηγίες θα ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό και εκπόνηση της Οριστικής Μελέτης του Έργου, η οποία θα τεθεί υπόψη του ΥΠ.ΠΟ.Α. προς έγκριση: Α. Να γίνει μείωση του όγκου και του ύψους της προτεινόμενης κατασκευής, για λόγους προστασίας του Κονώνειου τείχους και η χωροθέτηση αυτού να γίνει εις τρόπον ώστε να εγγράφεται αρμονικά στο περιβάλλον του μνημείου. Β. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠ.ΠΟ.Α. προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου. C. Να μετακινηθεί η προβλεπόμενη από την υποβληθείσα μελέτη γραμμή ISPS παρά το όριο της προβλεπόμενης ζώνης πρασίνου που περιβάλλει το ως άνω μνημείο ... D. Να διαμορφωθεί ανοικτός χώρος αστικού πρασίνου στην εν λόγω περιοχή που οριοθετείται από το Κονώνειο τείχος στα ΒΔ και την οδό πρόσβασης στον χώρο της κρουαζιέρας στα ΝΑ, ο οποίος να αποδοθεί στην πόλη. 9. #Π.Ε.09 - Ανάπτυξη Λιμένα Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων με την Επέκταση του Προβλήτα Ηρακλέους V και του Προβλήτα Γ2. 10. #Π.Ε.10 Ανάπτυξη Λιμένα Διαχείρισης Αυτοκινήτων με την Επέκταση του Προβλήτα Γ1 και του Μώλου Δραπετσώνας. Σε ό,τι αφορά τις επενδύσεις αυτές (ΠΕ 09 και ΠΕ 10): Α. ... Β. Η ΕΣΑΛ δεν διατύπωσε απόφαση επί των 2 νέων επενδύσεων. Ωστόσο το θέμα συζητήθηκε και εκφράσθηκαν απόψεις για τη σκοπιμότητα και την ένταξη των συγκεκριμένων επενδύσεων στο χώρο. ...". Κατόπιν αυτών, στη σελ. 19 της απόφασης 80/25.9.2019 της ΕΣΑΛ αναφέρεται και πάλι ότι: "Για το σύνολο των έργων που περιλαμβάνονται στο παρόν ΜΡ ισχύουν οι κάτωθι γενικοί όροι: - η σχετική ΣΜΠΕ να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, - Πέραν της μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων να

δρομολογηθεί ... κυκλοφοριακή μελέτη με βάση τους αναμενόμενους φόρτους επισκεπτών, ...”. Επίσης στην αυτή απόφαση διατυπώθηκαν παρατηρήσεις της ΕΣΑΛ επί των προταθειών από την ΟΛΠ ΑΕ χρήσεων γης και όρων δόμησης της περιοχής, επί των οποίων η ΕΣΑΛ διατυπώνει σύμφωνη γνώμη, κατά νόμον, προκειμένου να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα (βλ. ανωτέρω, σκ. 11). Ακολούθως, η ΕΣΑΛ συνήλθε σε νέα συνεδρίαση στις 9.10.2019 (αριθμ. συνεδρίασης 81/9.10.2019), εκ νέου με την παρουσία εκπροσώπων “της τοπικής αυτοδιοίκησης, σωματείων και τοπικών συλλόγων πολιτών”, κατά την οποία έλαβαν το λόγο οι Δήμαρχοι Περάματος και Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Δημοτικός Σύμβουλος Πειραιά, εκπρόσωποι διαφόρων δημοτικών / κοινοτικών παρατάξεων κλπ φορέων, και, αφού απεχώρησαν τα μη μέλη της ΕΣΑΛ, αποφασίσθηκαν τα εξής: “Αναφορικά με το έργο «Ανάπτυξη Λιμένα Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων με την Επέκταση του Προβλήτα Ηρακλέους V και του Προβλήτα Γ2» (Πρόσθετη Επένδυση 9, #Π.Ε.09), οι συνθήκες, στην παρούσα φάση, δεν είναι ώριμες για την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου, ως προς την πλήρωση των προϋποθέσεων του παραρτήματος 6.2β της Σύμβασης Παραχώρησης, απορρίπτοντας την εν λόγω επένδυση. Επισημαίνεται δε ότι η Πρόσθετη Επένδυση 10 (#Π.Ε.10) «Ανάπτυξη Λιμένα Διαχείρισης Αυτοκινήτων με την Επέκταση του Προβλήτα Γ1 και του Μώλου Δραπετσώνας», απεσύρθη από την Ο.Λ.Π. Α.Ε., βάσει των σχεδίων που υποβλήθηκαν με το (54) σχετικό και κατά συνέπεια δεν εξετάστηκε κατά τη συνεδρίαση”. Επίσης κατά την αυτή συνεδρίαση (81/2019), η ΕΣΑΛ συμπλήρωσε και τροποποίησε την απόφαση της 80ής συνεδρίασης, ως προς μεν την πρόσθετη επένδυση ΠΕ 02 (“πενταώροφο κτήριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους ή/και εναλλακτικά στην Περιοχή Γ1”), ορίζοντας ότι το κτήριο αυτό θα κατασκευασθεί στον Προβλήτα Ηρακλέους (αποκλείοντας, δηλ., την εναλλακτική θέση Γ1), ως προς δε την ΠΕ 04 για την κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας, αντικαθιστώντας την παρ. Α ως εξής: “Α. Σε σχέση με την προστασία των εγκείμενων αρχαιοτήτων, το μέγεθος των νέων κατασκευών για τον Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας στην Περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα να περιοριστεί στο απολύτως αναγκαίο για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά της χρήσης της κρουαζιέρας (άφιξη, αναχώρηση και συνοδές ανάγκες), σύμφωνα και με τη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., όπως διατυπώθηκε αναλυτικά στα πρακτικά της 01-07-2019 συνεδρίασης της (Θέμα 1ο 79ης Ημερήσιας Διάταξης). Συγκεκριμένα η συνολική επιφάνεια δόμησης του κτιρίου δε θα ξεπερνά τα 22.000 τ.μ. Η επιφάνεια δόμησης του επιβατικού σταθμού θα δύναται να φτάνει τα 17.000 τ.μ., ενώ τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών θα έχουν επιφάνεια δόμησης έως 5.000 τ.μ. Κατά την εκπόνηση της μελέτης του εν λόγω κτιρίου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα αναφερόμενα στην ΥΠΟΑ /ΓΔΑΠΚ/ ΔΙΠΚΑ/ ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ 53958/ 36754/996/412/24-05-2019 Υπουργική Απόφαση. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠ.ΠΟ.Α. προς έγκριση κατόπιν της γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου”. Πέραν αυτών, η ΕΣΑΛ διατύπωσε γνώμη επί χρήσεων γης και όρων δόμησης της

περιοχής. Στο τέλος της απόφασης αυτής [81/9.10.2019] της ΕΣΑΛ αναφέρεται ότι “Βάσει των παρατηρήσεων της παρούσας απόφασης της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, η ΟΛΠ ΑΕ καλείται να υποβάλει στη Γενική Γραμματεία Λιμένων ενημερωμένο Master Plan προκειμένου να εκδοθεί η προβλεπόμενη απόφαση έγκρισης του Master Plan, η οποία θα δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης κατόπιν παραγγελίας του Προέδρου της βάσει της παρ. 9α του άρθρου 19ου του ν. 2032/2001 (τροποποίηση με την παρ. 3 του άρθρου 31 του ν 4368/2016). Ο καθορισμός των χρήσεων γης και όρων δόμησης πραγματοποιείται με έκδοση προεδρικού διατάγματος, βάσει του άρθρου 140, παρ. 1 του ν. 4504/2017 βάσει των θετικών γνωμοδοτήσεων της ΕΣΑΛ των πρακτικών των 80ής/25.9.2019 και 81ης/9.0.2019 Συνεδριάσεων”. Τέλος, στις 29.1.2020 δημοσιεύθηκε στο φύλλο Δ΄ 21 της Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (με ημερομηνία πραγματικής κυκλοφορίας του εν λόγω φύλλου στις 31.1.2020) η απόφαση 3121.6/717/7.1.2020 του Προέδρου της ΕΣΑΛ, υπό τον τίτλο “Συμπλήρωση και τροποποίηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.” [τρίτη προσβαλλόμενη απόφαση], στην οποία περιελήφθησαν η συμπλήρωση της έγκρισης των ΥΕ 01 (περί νότιας επέκτασης), 03 (μετατροπή πενταγωνικής αποθήκης σε επιβατικό σταθμό) και 11 (βελτίωση υποδομών ΝΕΖ), βάσει των αποφασισθέντων στη συνεδρίαση 80/2019 της ΕΣΑΛ, καθώς και η έγκριση των προσθέτων επενδύσεων ΠΕ 01, ΠΕ 02, ΠΕ 03, ΠΕ 04, ΠΕ 05, ΠΕ 06, ΠΕ 07, βάσει των αποφάσεων που ελήφθησαν στις συνεδριάσεις 79, 80 και 81/2019 της ΕΣΑΛ. Στο ίδιο δε φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως συνδημοσιεύθηκαν εκ νέου σχέδια υπό τον τίτλο “Γενική Διάταξη μελλοντικής κατάστασης λιμένα Πειραιά”, τα οποία αποτυπώνουν τόσο τις υποχρεωτικές, όσο και πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ ΑΕ. Μετά την έκδοση των ως άνω πράξεων της ΕΣΑΛ, η ΣΜΠΕ επανυπεβλήθη προσαρμοσμένη, με το έγγραφο 44252/15.5.2020 του -αρμοδίου, βάσει του άρθρου 159 του ν. 4635/2019, Α΄ 167- ΤΑΙΠΕΔ, αλλά επεστράφη εκ νέου, στις 7.1.2021, από τη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠΕΝ, χωρίς να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση, και ζητήθηκε να επικαιροποιηθεί, αφού ληφθούν υπόψη οι περιβαλλοντικοί όροι που ετέθησαν με την ΑΕΠΟ 94701/5991/11.12.2020. Με την τελευταία αυτή απόφαση εγκρίθηκαν περιβαλλοντικοί όροι i. για τις υφιστάμενες δραστηριότητες του Λιμένα (υπηρεσίες ελλιμενισμού πλοίων, αποθήκευση εμπορευμάτων, διαχείριση και αποθήκευση έμφορτων και κενών εμπορευματοκιβωτίων – container terminal - , διαχείριση / διακίνηση αυτοκινήτων – car terminal – , υπηρεσίες δεξαμενισμού πλοίων, διαχείριση ΝΕΖ κλπ), ii. για περιβαλλοντικά αδειοδοτημένα έργα σε διάφορες φάσεις υλοποίησης (νότια επέκταση, η α΄ φάση της οποίας αποτελεί την υποχρεωτική επένδυση ΥΕ 01 της Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώθηκε με το ν. 4404/2016, βελτίωση υποδομών ΝΕΖ: ΥΕ 11, βυθοκόρηση κεντρικού λιμένα: ΥΕ 7, ολοκλήρωση ΒΔ τμήματος του Προβλήτα ΙΙΙ, αποκατάσταση λειτουργικών βαθών του Προβλήτα Γ2 κ.α.) και iii. για τέσσερα νέα έργα (επέκταση Προβλήτα Ι Λιμένα Ηρακλέους: ΥΕ 10, Υπόγεια Οδική Σύνδεση: ΥΕ

4, μετατροπή πενταγωνικής αποθήκης σε επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας: ΥΕ 3, κατασκευή και λειτουργία υποσταθμού υψηλής / μέσης τάσης).

18. Επειδή, οι αποφάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων [ΕΣΑΛ], με τις οποίες εγκρίνονται οι προαναφερθείσες επενδύσεις, καθορίζουν, ήδη από τη φάση αυτή, τη θέση των εν λόγω μελλοντικών έργων στο λιμένα του Πειραιά και τα γενικά χαρακτηριστικά τους, μετά δε την έγκρισή τους από την ΕΣΑΛ, τα περιλαμβανόμενα στο Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) έργα της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ οφείλουν να εκτελούνται σύμφωνα με την εγκριτική απόφαση, όπως αυτή διαμορφώθηκε μετά την απόρριψη προταθεισών επενδύσεων (περί ναυπηγοεπισκευής mega yachts στην περιοχή Γ1 του λιμένα και περί επέκτασης του Προβλήτα V του λιμένα Ηρακλέους και του Προβλήτα Γ2) ή εναλλακτικών λύσεων (π.χ. απόρριψη της εναλλακτικής χωροθέτησης του πενταώροφου κτηρίου στάθμευσης αυτοκινήτων στην περιοχή Γ1), την απόρριψη κατασκευής Επιβατικού Σταθμού της νότιας επέκτασης υπό μορφή εμπορικού κέντρου και την πρόβλεψη διαφόρων όρων υλοποίησης των έργων. Υπό τα δεδομένα αυτά, οι σχετικές αποφάσεις της ΕΣΑΛ αποτελούν εκτελεστές ατομικές διοικητικές πράξεις και, εφόσον ο νόμος δεν επιβάλλει τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (πρβλ. την παρ. 9 στοιχ. α του άρθρου δεκάτου ενάτου του ν. 2932/2001, που επιβάλλει τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως των κανονιστικών πράξεων της ΕΣΑΛ, σκέψη 11), η δημοσίευση στο ΦΕΚ των δύο προσβαλλομένων ατομικών πράξεων του Προέδρου της ΕΣΑΛ, στις οποίες περιλαμβάνονται οι αποφάσεις των συνεδριάσεων 78, 79, 80 και 81/2019 της ΕΣΑΛ, αποτελεί τύπο που τηρήθηκε οικειοθελώς. Ως εκ τούτου, η προθεσμία για την άσκηση αιτήσεως ακυρώσεως κατά των πράξεων αυτών δεν κινήθηκε από την εν λόγω, ως εκ περισσού γενομένη, δημοσίευση και δεν τίθεται, εξ αυτού του λόγου, ζήτημα εκπροθέσμου της κρινόμενης αίτησης, που κατετέθη στις 10.4.2020, κατά το μέρος που προσβάλλονται, καθ' ερμηνεία του δικογράφου, οι πράξεις 78 και 79/2019 της ΕΣΑΛ, οι οποίες δημοσιεύθηκαν κατά περιεχόμενο στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 3.7.2019 και αφορούν την έγκριση των υποχρεωτικών επενδύσεων της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ στο λιμένα του Πειραιά.

19. Επειδή, όπως προκύπτει από το προεκτεθέν ιστορικό της υπόθεσης, η ΕΣΑΛ επελήφθη του Προγραμματικού Σχεδίου της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ, ως προς την έγκριση των επενδύσεων που περιλαμβάνονταν σε αυτό, σε αλληπάλληλες συνεδριάσεις της (78, 79, 80 και 81), επανερχόταν, σε κάθε συνεδρίαση, επί των αυτών κατά βάση θεμάτων, επανεξέταζε όρους και προϋποθέσεις έγκρισης των έργων, προέβαινε σε συμπληρώσεις, διορθώσεις και επικαιροποιήσεις και έθετε, ως “γενικές παρατηρήσεις”: [i] ότι οι αποφάσεις της ισχύουν υπό την προϋπόθεση έγκρισής τους από το Υπουργείο Πολιτισμού και υποβολής στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (στην 78/2019), [ii] ότι “πρέπει, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη

Σύμβαση Παραχώρησης, να υποβληθεί εκ νέου αναθεωρημένη μελέτη ΜΡ (τεύχη και σχέδια), με συμπληρωμένα και τροποποιημένα όλα τα στοιχεία που απαιτούνται σύμφωνα με τις παραπάνω παρατηρήσεις, τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ και τις υπουργικές αποφάσεις του ΥΠΠΟΑ” (στην 79/2019), [iii] ότι “Για το σύνολο των έργων που περιλαμβάνονται στο παρόν ΜΡ ισχύουν οι κάτωθι γενικοί όροι: - η σχετική ΣΜΠΕ να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, - Πέραν της μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων να δρομολογηθεί ... κυκλοφοριακή μελέτη με βάση τους αναμενόμενους φόρτους επισκεπτών, ...” (στην 80/2019) και [iv] ότι “Βάσει των παρατηρήσεων της παρούσας απόφασης, η ΟΛΠ καλείται να υποβάλει στη Γενική Γραμματεία Λιμένων ενημερωμένο Master Plan προκειμένου να εκδοθεί η προβλεπόμενη απόφαση έγκρισης του Master Plan η οποία θα δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης κατόπιν παραγγελίας του Προέδρου της βάσει της παρ. 9α του άρθρου 19ου του ν. 2032/2001 (τροποποίηση με την παρ. 3 του άρ 31 του ν 4368/2016)”. Υπό τα δεδομένα αυτά, οι αιτούντες ευλόγως υπέλαβαν, βάσει της προπεριγραφείσης διατύπωσης των πρακτικών και αποφάσεων της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, ότι η έγκριση των επενδύσεων που περιλαμβάνονταν στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (Master Plan - ΜΡ) της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ, υποχρεωτικών και προσθέτων, επανεξετάζονταν σε κάθε συνεδρίαση της ΕΣΑΛ και δεν ήταν οριστική. Ειδικότερα, κατόπιν της κατ’ αρχήν έγκρισης, με την πράξη 78/19.2.2019 της ΕΣΑΛ, των υποχρεωτικών επενδύσεων -υπό τον όρο, όμως, μεταξύ άλλων, της έγκρισής τους από πλευράς αρχαιολογικού νόμου-, ο Υπουργός Πολιτισμού παρέσχε την από 24.5.2019 έγκριση του “Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan)” και, υπό όρους, των επενδύσεων ΥΕ 01, ΠΕ 04, ΠΕ 06 και ΠΕ 09, με αποτέλεσμα η ΕΣΑΛ να επανέλθει την 1η.7.2019 (συνεδρίαση 79) και να ενσωματώσει, ως όρο της δικής της έγκρισης, όσον αφορά την ΥΕ 01, την τήρηση των προϋποθέσεων που έθεσε ο Υπουργός Πολιτισμού. Περαιτέρω, παρά το γεγονός ότι με τις αποφάσεις 78/19.2.2019 και [ιδίως] 79/1.7.2019 της ΕΣΑΛ είχαν, κατ’ αρχήν και υπό προϋποθέσεις, εγκριθεί οι υποχρεωτικές και οι περισσότερες από τις πρόσθετες επενδύσεις της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ, στη συνέχεια -και ενόσω, λόγω των δικαστικών διακοπών, είχε ανασταλεί, σε κάθε περίπτωση, η προθεσμία ασκήσεως αιτήσεως ακυρώσεως-, η ΕΣΑΛ επανήλθε, το ζήτημα επανεξετάσθηκε συνολικώς και, με τις αποφάσεις 80/25.9.2019 και 81/9.10.2019, εγκρίθηκαν, επανεγκρίθηκαν, τροποποιήθηκαν ή συμπληρώθηκαν τόσο οι πρόσθετες, όσο και οι τρεις σημαντικότερες από τις υποχρεωτικές επενδύσεις (με τη συμπλήρωση ή επιβεβαίωση των όρων έγκρισης αυτών, κατά τη συνεδρίαση 80/2019 της ΕΣΑΛ). Σημειώνεται, εξάλλου, ότι η πράξη 80/25.9.2019 της ΕΣΑΛ αναρτήθηκε στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ στις 9.10.2019, ημερομηνία κατά την οποία το συλλογικό αυτό όργανο συνήλθε εκ νέου και έλαβε την απόφαση 81/9.10.2019 (αναρτηθείσα στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ στις 29.10.2019), στην οποία αναφερόταν η δημοσίευση της πράξης έγκρισης του Master Plan (στο οποίο περιλαμβάνεται και η έγκριση επενδύσεων) στην

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως· επομένως, ακόμη και υπό την εκδοχή ότι οι αιτούντες έλαβαν γνώση του περιεχομένου των αποφάσεων 80 και 81/2019 την ημέρα της έκδοσής τους, ευλόγως ανέμεναν την -εξαγγελθείσα από την ΕΣΑΛ- δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η οποία και έγινε στις 31.1.2020 (ημερομηνία πραγματικής κυκλοφορίας του σχετικού φύλλου), υπολαμβάνοντας, ενόψει της σχετικής εξαγγελίας από την ΕΣΑΛ, ότι θα οριστικοποιηθούν και θα αποκτήσουν κύρος από τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ενόψει των ανωτέρω και προς αποτροπή της φαλκίδευσης του δικαιώματος δικαστικής προστασίας των αιτούντων (πρβλ. απόφαση ΔΕΕ της 27.3.2003 Santex SpA, C-327/00, σκ. 58 επ.), το Δικαστήριο κρίνει ότι -λόγω και της αναστολής της προθεσμίας ασκήσεως ενδίκων βοηθημάτων ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, από 16.3.2020 έως και 10.4.2020, λόγω της πανδημίας [βλ. τις ΚΥΑ Δ1α/ΓΠ.οικ.18176/2020 (Β' 864/15.3.2020) και Δ1α/ΓΠ.οικ.21159/ 2020 (Β' 1074/27.3.2020)]- η κρινόμενη αίτηση ασκείται εμπροθέσμως στις 10.4.2020 και στρέφεται, καθ' ερμηνεία του δικογράφου, κατά των αποφάσεων 78, 79, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, κατά το μέρος που με αυτές εγκρίθηκαν συνολικώς, κατά τα προαναφερθέντα, οι υποχρεωτικές και πρόσθετες επενδύσεις της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ, επενδύσεις οι οποίες εκφράζουν το σχέδιο συνολικής αναμόρφωσης του λιμένα και δεν είναι, άλλωστε, ασύνδετες μεταξύ τους (βλ. π.χ. τη σχέση της ΥΕ περί νότιας επέκτασης με τις ΠΕ περί επιβατικού σταθμού αυτής και περί ξενοδοχείων φιλοξενίας των επιπλέον τουριστών, της ΥΕ περί υπόγειας οδικής σύνδεσης στην περιοχή "πρώην ΟΔΔΥ" με την ΠΕ περί νέας αποθήκης στην ίδια περιοχή) και ότι απαραδέκτως προσβάλλονται, ως στερούμενες εκτελεστότητας, οι ρητώς προσβαλλόμενες πράξεις του Προέδρου της ΕΣΑΛ 3121.6/47642/ 25.6.2019 (Δ' 382/3.7.2019) και 3121.6/717/7.1.2020 (Δ' 21/29.1.2020). Κατόπιν αυτών, πρέπει να απορριφθούν όλοι οι περί του αντιθέτου ισχυρισμοί του Δημοσίου και των παρεμβαίνουσών και η κρινόμενη αίτηση πρέπει να εξετασθεί περαιτέρω.

20. Επειδή, με την οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης.6.2001 «σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων» (L. 197), εισάγεται διαδικασία εκτιμήσεως εκ των προτέρων των επιπτώσεων που έχουν στο περιβάλλον σχέδια και προγράμματα, στο πλαίσιο υλοποίησης των οποίων εκτελούνται, κατά κανόνα, περισσότερα κατ' ιδίαν έργα που υπόκεινται στην οικεία διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας "... α) ως "σχέδια και προγράμματα" νοούνται τα σχέδια και προγράμματα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, καθώς και οι τροποποιήσεις τους: - που εκπονούνται ή / και εγκρίνονται από μια αρχή σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο ή που εκπονούνται από μια αρχή προκειμένου να εγκριθούν, μέσω νομοθετικής διαδικασίας, από το Κοινοβούλιο ή την Κυβέρνηση, και που απαιτούνται βάσει νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων,

β) ως "εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων" νοείται η εκπόνηση περιβαλλοντικής μελέτης, η διεξαγωγή διαβουλεύσεων, η συνεκτίμηση της περιβαλλοντικής μελέτης και των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων κατά τη λήψη αποφάσεων καθώς και η παροχή πληροφοριών σχετικά με την απόφαση, σύμφωνα με τα άρθρα 4 έως 9, γ) ως "περιβαλλοντική μελέτη" νοείται το τμήμα του συνόλου των εγγράφων του σχεδίου ή προγράμματος, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του άρθρου 5 και του παραρτήματος Ι, δ) ως "κοινό" νοούνται ένα ή περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα και, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή πρακτική, οι ενώσεις, οργανώσεις ή ομάδες τους". Περαιτέρω, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας εξειδικεύεται στο άρθρο 3, ορίζονται δε ως υποκείμενα σε αυτήν τα σχέδια και προγράμματα, τα οποία εκπονούνται για "τη γεωργία, δασοπονία, αλιεία, ενέργεια, βιομηχανία, μεταφορές, διαχείριση αποβλήτων, διαχείριση υδάτινων πόρων, τηλεπικοινωνίες, τουρισμό, χωροταξία ή χρήση του εδάφους και τα οποία καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων που απαριθμούνται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ" (παρ. 2 περ. α'). Κατά την παρ. 3 του ιδίου άρθρου 3 της οδηγίας, "Τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 σχέδια και προγράμματα που καθορίζουν τη χρήση μικρών περιοχών σε τοπικό επίπεδο και οι ήσσονες τροποποιήσεις των αναφερόμενων στην παράγραφο 2 σχεδίων και προγραμμάτων υποβάλλονται σε εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων μόνον όταν τα κράτη μέλη αποφασίζουν ότι ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον" και, κατά την παρ. 5, "Τα κράτη μέλη αποφασίζουν κατά πόσον τα σχέδια και προγράμματα που αναφέρονται στις ανωτέρω παραγράφους 3 και 4, ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον είτε εξετάζοντας χωριστά κάθε περίπτωση είτε καθορίζοντας συγκεκριμένους τύπους σχεδίων και προγραμμάτων είτε συνδυάζοντας τις δύο αυτές προσεγγίσεις. Προς το σκοπό αυτό τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη σε κάθε περίπτωση τα κατάλληλα κριτήρια που εκτίθενται στο παράρτημα ΙΙ προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα σχέδια και προγράμματα που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον καλύπτονται από την παρούσα οδηγία". Εξάλλου, στο άρθρο 4 της οδηγίας ορίζεται ότι: "1. Η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 πραγματοποιείται κατά την εκπόνηση ενός σχεδίου ή προγράμματος και πριν από την έγκρισή του ή την έναρξη της σχετικής νομοθετικής διαδικασίας. 2. Οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας είτε ενσωματώνονται στις υφιστάμενες διαδικασίες στα κράτη μέλη για την έγκριση σχεδίων και προγραμμάτων είτε συμπεριλαμβάνονται σε διαδικασίες που θεσπίζονται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία. 3. Όταν τα σχέδια και προγράμματα αποτελούν μέρος ενός ιεραρχημένου συνόλου, τα κράτη μέλη, προκειμένου να αποφύγουν την επανάληψη της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι η εκτίμηση θα γίνει, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, σε διάφορα επίπεδα του ιεραρχημένου συνόλου. Με σκοπό, μεταξύ άλλων, να αποφύγουν την επανάληψη της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν το άρθρο 5

παράγραφοι 2 και 3”, και στο άρθρο 5 ότι: “1. Σε περίπτωση που απαιτείται εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1, εκπονείται περιβαλλοντική μελέτη στην οποία εντοπίζονται, περιγράφονται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος, καθώς και λογικές εναλλακτικές δυνατότητες λαμβανομένων υπόψη των στόχων και του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου ή προγράμματος. Οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται γι’ αυτό το σκοπό περιέχονται στο παράρτημα Ι. 2. Η περιβαλλοντική μελέτη που εκπονείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 περιλαμβάνει τις πληροφορίες που ευλόγως μπορεί να απαιτηθούν λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες γνώσεις και μεθόδους εκτίμησης, το περιεχόμενο και το επίπεδο λεπτομερειών στο σχέδιο ή το πρόγραμμα, το στάδιο της διαδικασίας λήψης αποφάσεως και το βαθμό στον οποίο ορισμένα θέματα αξιολογούνται καλύτερα σε διαφορετικά επίπεδα της εν λόγω διαδικασίας ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη της εκτίμησης. 3. Κάθε σχετική διαθέσιμη πληροφορία όσον αφορά τις επιπτώσεις των σχεδίων και προγραμμάτων στο περιβάλλον, η οποία προήλθε από κάποιο άλλο επίπεδο λήψης αποφάσεων ή από άλλη κοινοτική νομοθεσία, μπορεί να χρησιμοποιείται για την παροχή των πληροφοριών που περιέχονται στο παράρτημα Ι. 4. ...”. Τέλος, στο άρθρο 11 της οδηγίας ορίζονται τα ακόλουθα: “Σχέση με την υπόλοιπη κοινοτική νομοθεσία. 1. Η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία διεξάγεται βάσει της παρούσας οδηγίας, δεν θίγει οποιεσδήποτε απαιτήσεις της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ ούτε οποιεσδήποτε άλλες απαιτήσεις του κοινοτικού δικαίου. 2. Όσον αφορά σχέδια και προγράμματα για τα οποία η υποχρέωση διεξαγωγής εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων απορρέει ταυτοχρόνως από την παρούσα οδηγία και από άλλες διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν συντονισμένες ή κοινές διαδικασίες οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας προκειμένου, μεταξύ άλλων, να αποφεύγεται η επανάληψη των εκτιμήσεων”. Στο Παράρτημα Ι της οδηγίας εξειδικεύονται οι πληροφορίες που πρέπει να περιέχει η περιβαλλοντική μελέτη, προκειμένου να εντοπίσει, περιγράψει και αξιολογήσει τις σημαντικές επιπτώσεις που θα έχει η εφαρμογή του σχεδίου, και οι οποίες είναι: “α) η περιγραφή σε γενικές γραμμές του περιεχομένου, των κύριων στόχων του σχεδίου ή προγράμματος και της σχέσης με άλλα σχετικά σχέδια και προγράμματα, β) οι σχετικές πτυχές της τρέχουσας κατάστασης του περιβάλλοντος ..., γ) τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά των περιοχών που ενδέχεται να επηρεαστούν σημαντικά, δ) τα τυχόν υφιστάμενα περιβαλλοντικά προβλήματα που αφορούν το σχέδιο ή πρόγραμμα συμπεριλαμβανομένων, κατά κύριο λόγο, εκείνων που αφορούν περιοχές ιδιαίτερης περιβαλλοντικής σημασίας, όπως περιοχές που χαρακτηρίζονται σύμφωνα με τις οδηγίες 79/409/ΕΟΚ και 92/43/ΕΟΚ, ε) οι στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας που έχουν τεθεί σε διεθνές ή κοινοτικό επίπεδο ή σε επίπεδο κρατών μελών, οι οποίοι αφορούν το σχέδιο ή πρόγραμμα, και ο τρόπος με τον οποίο οι στόχοι αυτοί καθώς και τα περιβαλλοντικά ζητήματα

έχουν ληφθεί υπόψη κατά την προετοιμασία του, στ) οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων θεμάτων όπως ... η υγεία των ανθρώπων, ... το έδαφος, τα ύδατα, ο αέρας, οι κλιματικοί παράγοντες, ... η πολιτιστική κληρονομιά συμπεριλαμβανομένης της αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς, το τοπίο και οι σχέσεις μεταξύ των ανωτέρω παραγόντων, ζ) τα προβλεπόμενα μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και την, κατά το δυνατόν, εξουδετέρωση οποιωνδήποτε σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον από την εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος, η) η παρουσίαση σε γενικές γραμμές των λόγων για τους οποίους επελέγησαν οι εξετασθείσες εναλλακτικές δυνατότητες και η περιγραφή του τρόπου διενέργειας της εκτίμησης, ... θ) ...". Στο δε Παράρτημα ΙΙ της οδηγίας, ορίζονται τα ακόλουθα κριτήρια για τον "καθορισμό της ενδεχόμενης σημασίας των επιπτώσεων τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 5: 1. Τα χαρακτηριστικά των σχεδίων και προγραμμάτων, ιδίως όσον αφορά: - τον βαθμό στον οποίο το σχέδιο ή πρόγραμμα θέτει ένα πλαίσιο για έργα και άλλες δραστηριότητες είτε όσον αφορά τον τόπο, τη φύση, το μέγεθος και τις συνθήκες λειτουργίας είτε [με] τη χορήγηση πόρων, - τον βαθμό στον οποίο το σχέδιο ή πρόγραμμα επηρεάζει άλλα σχέδια και προγράμματα, συμπεριλαμβανομένων αυτών που ανήκουν σε ένα ιεραρχημένο σύνολο, - τη σημασία του σχεδίου ή προγράμματος για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών ζητημάτων, κυρίως με σκοπό την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης, - τα περιβαλλοντικά προβλήματα που συνδέονται με το σχέδιο ή πρόγραμμα, - τη σχέση του σχεδίου ή προγράμματος με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για το περιβάλλον (π.χ. σχέδια ή προγράμματα σχετικά με τη διαχείριση αποβλήτων ή την προστασία των υδάτων). 2. Χαρακτηριστικά των επιπτώσεων και της περιοχής που ενδέχεται να επηρεαστεί, ιδίως όσον αφορά: - την πιθανότητα, τη διάρκεια, τη συχνότητα και την αναστρεψιμότητα των επιπτώσεων, - τον σωρευτικό χαρακτήρα των επιπτώσεων, - τον διασυννοριακό χαρακτήρα των επιπτώσεων, - τους κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία ή το περιβάλλον (π.χ. λόγω ατυχημάτων), - το μέγεθος και την έκταση στο χώρο των επιπτώσεων (γεωγραφική περιοχή και μέγεθος πληθυσμού που ενδέχεται να θιγούν), - τη σπουδαιότητα και την ευαισθησία της περιοχής που ενδέχεται να επηρεαστεί, λόγω: - ειδικών φυσικών χαρακτηριστικών ή πολιτιστικής κληρονομιάς, - υπέρβασης των περιβαλλοντικών ποιοτικών προτύπων ή των οριακών τιμών, - εντατικής χρήσης της γης, - τις επιπτώσεις σε περιοχές ή τοπία τα οποία απολαύουν αναγνωρισμένου καθεστώτος προστασίας σε εθνικό, κοινοτικό ή διεθνές επίπεδο".

21. Επειδή, σύμφωνα με την οδηγία 2001/42/ΕΚ, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως «σχέδια και προγράμματα» υπαγόμενα στο πεδίο εφαρμογής της νοούνται εκείνα που α/ έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από μια αρχή σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, β/ απαιτούνται βάσει νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων, γ/

έχουν εκπονηθεί σε ορισμένους τομείς, όπως, μεταξύ άλλων, αυτούς της χωροταξίας και της “χρήσης του εδάφους”, και δ/ καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων που απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II της οδηγίας για την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων (βλ. ΔΕΕ αποφάσεις της 7ης.6.2018, Raoul Thybaut κ.λπ. κατά Région Wallone, υπόθεση C-160/17, της 17ης.6.2010, Terre wallonne ASBL κ.λπ. κατά Région Wallone, υποθέσεις C-105/09 και C-110/09, κ.ά.). Ενόψει του σκοπού της ως άνω οδηγίας, που συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας, οι διατάξεις που οριοθετούν το πεδίο εφαρμογής της χρήζουν ευρείας και διασταλτικής ερμηνείας (ΔΕΕ προαναφερθείσα απόφαση Thybaut, σκ. 40, βλ. επίσης αποφάσεις της 27ης.10.2016, D’ Oultremont κ.λπ., C-290/15, σκ. 40, της 10ης.9.2015, Δήμος Κρωπίας Αττικής, C-473/14, σκ. 50, κ.α.). Η έννοια των «σχεδίων και προγραμμάτων» μπορεί να καλύπτει και πράξεις γενικής ισχύος, νομοθετικές ή κανονιστικές (βλ. ΔΕΕ D’ Oultremont, σκ. 52), το δε γεγονός ότι μία πράξη περιέχει γενικούς κανόνες και έχει “έναν ορισμένο βαθμό αφαιρετικότητας” δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να έχει το χαρακτήρα προγράμματος ή σχεδίου και να εμπίπτει, ως εκ τούτου, στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (βλ. ΔΕΕ αποφάσεις της 8ης.5.2019, Verdi Ambiente κλπ. C- 305/18, σκ. 57, της 7ης.6.2018, Inter-Environnement Bruxelles ASBL κ.λπ., C-671/16, σκ. 60, βλ. επίσης προαναφερθείσα απόφαση D’ Oultremont, σκ. 52-53). Όπως προκύπτει από τα άρθρα 4 παρ. 1 και 6 παρ. 2 της οδηγίας, η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων πρέπει να πραγματοποιείται κατά την εκπόνηση ενός σχεδίου ή προγράμματος και πριν από την έγκρισή του, “όσο το δυνατόν νωρίτερα, ώστε τα αποτελέσματά της να μπορούν ακόμη να επηρεάσουν ενδεχόμενες αποφάσεις”, εφόσον “αυτό ακριβώς είναι το στάδιο κατά το οποίο μπορούν να αναλυθούν οι διάφορες εναλλακτικές λύσεις και να πραγματοποιηθούν οι στρατηγικές επιλογές” [βλ. ΔΕΕ αποφάσεις Verdi Ambiente, σκ. 58, Inter-Environnement Bruxelles ASBL, C-671/16, σκ. 63]. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να αποτρέπονται πιθανές μεθοδεύσεις για την καταστράτηγηση των υποχρεώσεων που προβλέπει η οδηγία 2001/42/EK, ενδεχομένως μέσω του κατακερματισμού των μέτρων, με αποτέλεσμα τη μείωση της πρακτικής αποτελεσματικότητας της οδηγίας (βλ. ΔΕΕ προαναφερθείσες αποφάσεις Inter-Environnement Bruxelles ASBL, C-671/16, σκ. 55, D’ Oultremont, σκ. 48). Εξάλλου, η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διενεργείται βάσει της οδηγίας 2011/92/ΕΕ “δεν μπορεί να απαλλάσσει από την υποχρέωση διενέργειας εκτιμήσεως περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προβλέπει η οδηγία 2001/42, για την αντιμετώπιση των ιδιαίτερων περιβαλλοντικών πτυχών της” (βλ. ΔΕΕ προαναφερθείσες αποφάσεις Verdi Ambiente, σκ. 56, Thybaut, σκ. 64, Inter-Environnement Bruxelles ASBL, σκ. 65, βλ. και απόφαση της 22ας.9.2011, Genovaité Valčiukienė, C-295/10, σκ. 60 επ.). Περαιτέρω, ως προς την ανωτέρω προϋπόθεση υπό στοιχείο β/, το ΔΕΕ έχει κρίνει ότι “απαιτούνται” - και, κατά συνέπεια, υποβάλλονται σε διαδικασία εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεών τους - “τα σχέδια και προγράμματα των οποίων η έγκριση στηρίζεται σε εθνικές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις, οι οποίες καθορίζουν τις

αρμόδιες για την έγκριση των εν λόγω σχεδίων και προγραμμάτων αρχές, καθώς και τη διαδικασία εκπονήσεώς τους”, ακόμη και “αν δεν είναι υποχρεωτικό να εγκριθούν από την αρμόδια αρχή”. Και τούτο διότι, αφενός, “η προβαλλόμενη από τις ... Κυβερνήσεις” (αντίθετη) “ερμηνεία του άρθρου 2, στοιχείο α΄, της οδηγίας 2001/42 περιορίζει σημαντικά το περιεχόμενο του προβλεπόμενου από την οδηγία αυτή ελέγχου των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν χωροταξικά ζητήματα των κρατών μελών” και, αφετέρου, διότι “αυτή η ερμηνεία του άρθρου 2, στοιχείο α΄, της οδηγίας 2001/42, περιορίζοντας αισθητά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής, προσκρούει εν μέρει στην πρακτική αποτελεσματικότητά της, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού που επιδιώκει, ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας” (βλ. ΔΕΕ προαναφερθείσα απόφαση Thybaut, σκ. 42-43 // επίσης απόφαση της 22ας.3.2012, Inter-Environnement Bruxelles ASBL κ.λπ., υπόθεση C-567/10, σκ. 28 επ.). Σχετικώς δε με την προϋπόθεση καθορισμού του πλαισίου για μελλοντικές άδειες έργων (προϋπόθεση υπό στοιχείο δ/), σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, “υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας κάθε πράξη η οποία καθορίζει ένα “σημαντικό σύνολο κριτηρίων και προϋποθέσεων για την αδειοδότηση και την εκτέλεση ενός ή περισσότερων έργων ικανών να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον”, “θεσπίζοντας κανόνες και διαδικασίες ελέγχου που έχουν εφαρμογή στον οικείο τομέα” (βλ. ΔΕΕ προαναφερθείσες αποφάσεις Thybaut, σκ. 54, D’ Oultremont, σκ. 49, Inter-Environnement Bruxelles, C-567/10, σκ. 30, πρβλ. επίσης απόφαση της 11ης.9.2012, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αιτωλοακαρνανίας κ.λπ., C-43/10, σκ. 92-95).

22. Επειδή, η οδηγία 2001/42/EK μεταφέρθηκε στην εσωτερική έννομη τάξη με την κοινή υπουργική απόφαση [ΚΥΑ] ΥΠΕΧΩΔΕ/ ΕΥΠΕ/οικ. 107017/28.8.2006 (Β΄ 1225), η οποία περιέχει ρυθμίσεις αντίστοιχες προς αυτές της οδηγίας. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 2 της εν λόγω ΚΥΑ, “Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης νοούνται ως: α) “σχέδια και προγράμματα”: τα σχέδια και προγράμματα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, καθώς και οι τροποποιήσεις τους: - που εκπονούνται ή/και εγκρίνονται από δημόσια αρχή σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο ή που εκπονούνται από μια δημόσια αρχή προκειμένου να εγκριθούν, μέσω νομοθετικής διαδικασίας, από το Κοινοβούλιο ή την Κυβέρνηση, και - που απαιτούνται βάσει νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων και ειδικότερα Νόμων, Π.Υ.Σ., Π.Δ., Υ.Α. και αποφάσεων των Γενικών Γραμματέων Περιφερειών καθώς και Πράξεων που εκδίδουν τα αρμόδια προς τούτο όργανα ΝΠΔΔ ή ΝΠΙΔ, συμπεριλαμβανομένων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. β) “στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση (Σ.Π.Ε.)”: η διαδικασία εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίου ή προγράμματος η οποία περιλαμβάνει την εκπόνηση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.), τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων, τη συνεκτίμηση της Σ.Μ.Π.Ε. και των

αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων κατά τη λήψη απόφασης καθώς και την ενημέρωση σχετικά με την απόφαση αυτή. γ) "Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.)": τα έγγραφα σχετικά με το σχέδιο ή πρόγραμμα, τα οποία περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του άρθρου 6 και του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 11 της παρούσας απόφασης, δ) "κοινό": ... ε) "ενδιαφερόμενο κοινό": ... στ) "δημόσια αρχή": α) η Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα, οι δημόσιες υπηρεσίες, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, β) οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο με αρμοδιότητες δημόσιας αρχής, ή άσκησης δημόσιων διοικητικών καθηκόντων. ζ) "αρχή σχεδιασμού": η δημόσια αρχή που προβαίνει στην εκπόνηση σχεδίου ή προγράμματος. η) "Αρμόδια αρχή": η αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ) ή η αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος της οικείας Περιφέρειας όπως ειδικότερα προβλέπεται στο άρθρο 4 της παρούσας απόφασης". Σύμφωνα δε με την ΚΥΑ οικ. 40238/28.9.2017 (Β' 3759), "Όπου στην κοινή υπουργική απόφαση υπ' αριθμ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/2006 (Β' 1225) αναφέρεται «έγκριση ΣΜΠΕ» νοείται εφεξής η περιβαλλοντική έγκριση του σχεδίου ή προγράμματος και όχι η υιοθέτηση από την αρμόδια υπηρεσία του συνόλου του περιεχομένου της ΣΜΠΕ όπως αυτή έχει κατατεθεί από το φορέα/αρχή σχεδιασμού του σχεδίου ή προγράμματος". Σύμφωνα με το άρθρο 3 της ΚΥΑ, η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση "πραγματοποιείται πριν από την έγκριση ενός σχεδίου ή προγράμματος ή την έναρξη της σχετικής νομοθετικής διαδικασίας, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, για σχέδια ή προγράμματα εθνικού, περιφερειακού, νομαρχιακού ή τοπικού χαρακτήρα τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και ειδικότερα: α) για τα σχέδια και προγράμματα που εκπονούνται για έναν ή περισσότερους από τους τομείς γεωργίας, δασοπονίας, αλιείας, ενέργειας, βιομηχανίας, μεταφορών, διαχείρισης αποβλήτων, διαχείρισης υδάτινων πόρων, τηλεπικοινωνιών, τουρισμού, πολεοδομικού ή χωροταξικού σχεδιασμού ή χρήσης γης και τα οποία καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων της πρώτης (Α) κατηγορίας (υποκατηγορίες 1 και 2) του Παραρτήματος Ι (πίνακες 1-10) της υπ' αριθμ. 15393/2332/2002 κοινής υπουργικής απόφασης. Τα προαναφερόμενα σχέδια και προγράμματα περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 11. Το παράρτημα αυτό μπορεί να συμπληρώνεται ... β) ... 2. Σε διαδικασία Σ.Π.Ε. υποβάλλονται επίσης τα σχέδια ή προγράμματα που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 11, μόνον όταν η κατά περίπτωση Αρμόδια αρχή κρίνει με γνωμοδότησή της, σύμφωνα με τη διαδικασία περιβαλλοντικού προελέγχου του άρθρου 5, ότι ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον". Στο άρθρο 4 της ΚΥΑ ορίζεται ότι αρμόδια αρχή είναι η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΥΠΕΝ) ή της οικείας Περιφέρειας, κατά τις εκεί διακρίσεις. Στο άρθρο 5 της ΚΥΑ ορίζεται ότι "1. Κάθε σχέδιο ή πρόγραμμα από τα αναφερόμενα στις παραγράφους 1β και 2 του άρθρου 3, υποβάλλεται σε διαδικασία περιβαλλοντικού προελέγχου προκειμένου η Αρμόδια αρχή ... να κρίνει ...

εάν το εν λόγω σχέδιο ή πρόγραμμα ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και πρέπει κατά συνέπεια να υποβληθεί σε ΣΠΕ. ... 2. ... 3. Η Αρμόδια αρχή αφού εξετάσει το φάκελο και διαπιστώσει ότι είναι πλήρης, και πριν αξιολογήσει το περιεχόμενό του, τον διαβιβάζει ... στις κατά περίπτωση δημόσιες αρχές που αναφέρονται παρακάτω, για να διατυπώσουν τη γνώμη τους ... 4. ... 6. Η Αρμόδια αρχή ... αξιολογεί εάν το προτεινόμενο σχέδιο ή πρόγραμμα ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και πρέπει κατά συνέπεια να υποβληθεί σε Σ.Π.Ε. και ... προβαίνει σε θετική γνωμοδότηση ή αρνητική απόφαση ως προς την υποχρέωση υποβολής σε διαδικασία Σ.Π.Ε. 7. ... 9. Η αρχή σχεδιασμού προβαίνει ... σε δημοσιοποίηση της θετικής γνωμοδότησης ή αρνητικής απόφασης της αρμόδιας αρχής για την ενημέρωση του κοινού και ειδικότερα: ...". Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1 της ΚΥΑ, με τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων "εντοπίζονται, περιγράφονται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος, καθώς και λογικές εναλλακτικές δυνατότητες, σε περιεκτική μορφή, λαμβανομένων υπόψη των στόχων και του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου ή προγράμματος", ενώ, κατά την παρ. 2 του ίδιου άρθρου "Η Σ.Μ.Π.Ε. περιλαμβάνει τις πληροφορίες που ευλόγως μπορεί να απαιτούνται για την εκτίμηση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες γνώσεις και μεθόδους εκτίμησης, το περιεχόμενο και το επίπεδο λεπτομερειών του σχεδίου ή του προγράμματος, το στάδιο της διαδικασίας εκπόνησής του και το βαθμό στον οποίο οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις δύνανται να αξιολογηθούν καλύτερα σε διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη εκτίμησής τους", και, κατά την παρ. 4, "Κάθε σχετική διαθέσιμη πληροφορία όσον αφορά τις επιπτώσεις των σχεδίων και προγραμμάτων στο περιβάλλον, η οποία προήλθε από κάποιο άλλο επίπεδο λήψης αποφάσεων ή από άλλες διατάξεις της εθνικής ή κοινοτικής νομοθεσίας, μπορεί να χρησιμοποιείται για την παροχή των πληροφοριών που περιέχονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 11 της παρούσας". Στο άρθρο 7 της ΚΥΑ ορίζεται εκ νέου ότι η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση αποτελεί προϋπόθεση για την έγκριση του σχεδίου (παρ. 1) και προβλέπεται ότι "Κατά τη διαδικασία της Σ.Π.Ε. του σχεδίου ή προγράμματος πραγματοποιείται η διαδικασία διαβούλευσης με τις δημόσιες αρχές και με το ενδιαφερόμενο κοινό" (παρ. 4), κατά τις ειδικότερες διακρίσεις των παρ. 4.1 και 4.2, κατά τρόπον ώστε να παρασχεθεί [και] στο ενδιαφερόμενο κοινό η δυνατότητα να διατυπώσει τις απόψεις του επί του προτεινόμενου σχεδίου, εφόσον το επιθυμεί. Σύμφωνα με την παρ. 6 του ίδιου άρθρου 7, όπως αντικαταστάθηκε με την ΚΥΑ οικ. 40238/28.9.2017 (Β' 3759), "Η ως άνω προβλεπόμενη διαδικασία διαβούλευσης με τις γνωμοδοτούσες αρχές και το ενδιαφερόμενο κοινό μπορεί να ενσωματωθεί σε υφιστάμενες διαδικασίες για την έγκριση σχεδίων και προγραμμάτων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, υπό την προϋπόθεση ότι τηρείται η προθεσμία της παρ. 8". Στην παρ. 8 του ίδιου άρθρου 7 ορίζεται ότι "Η

Αρμόδια αρχή ... αξιολογεί τις ενδεχόμενες σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του σχεδίου ή προγράμματος, λαμβάνοντας υπόψη το φάκελο της Σ.Μ.Π.Ε., τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τις δημόσιες αρχές και το ενδιαφερόμενο κοινό ...". Σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 3 της ΚΥΑ, "Η υποβολή σε διαδικασία Σ.Π.Ε. ενός σχεδίου ή προγράμματος ... δεν θίγει οποιεσδήποτε απαιτήσεις της με α.η.π. 11014/703/Φ104/20.3.2003 κοινής υπουργικής απόφασης για την υποβολή σε διαδικασία Π.Π.Ε.Α. και Ε.Π.Ο. έργων και δραστηριοτήτων της με α.η.π. 15393/2332/5.8.2002 κοινής υπουργικής απόφασης που ενδεχομένως να προκύψουν από την εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος". Στο Παράρτημα I της ΚΥΑ - υπό τον τίτλο "ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ (Σ.Π.Ε.)" - αναφέρεται, μεταξύ άλλων, το "Πρόγραμμα Ανάπτυξης Τουριστικών Λιμένων" και στο Παράρτημα II - υπό τον τίτλο "ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΣΕ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΡΟΕΛΕΓΧΟΥ" - αναφέρεται ότι ως τέτοια νοούνται "Όλα τα σχέδια και προγράμματα για τα οποία απαντώνται θετικά τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα ερωτήματα: · ... · Το σχέδιο ή πρόγραμμα εμπίπτει στο Πεδίο Εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 3 αλλά καθορίζει τη χρήση μικρής περιοχής σε τοπικό επίπεδο (π.χ. τοπικά ρυμοτομικά σχέδια); · ... · Το σχέδιο ή πρόγραμμα καθορίζει το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων της 1ης και 2ης Υποκατηγορίας των Πινάκων 1-10 του Παραρτήματος I της με α.η.π. 15393/2332/5.8.2002 κοινής υπουργικής απόφασης σε τομείς που δεν περιλαμβάνονται στο Πεδίο Εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 3; · Το σχέδιο ή πρόγραμμα καθορίζει το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων της 3ης & 4ης Υποκατηγορίας των Πινάκων 1-10 του Παραρτήματος I της με α.η.π. 15393/2332/5.8.2002 κοινής υπουργικής απόφασης σε τομείς που περιλαμβάνονται στο Πεδίο Εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 3;". Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III παρατίθεται το περιεχόμενο της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) και στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV το περιεχόμενο του φακέλου που υποβάλλεται στο πλαίσιο της διαδικασίας περιβαλλοντικού προελέγχου για την υποβολή σε διαδικασία Σ.Π.Ε.

23. Επειδή, στην παράγραφο 8 του Παραρτήματος I της οδηγίας 2011/92/ΕΕ "για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον" (L. 26/2012) ορίζεται ότι αποτελούν έργα που υποβάλλονται υποχρεωτικώς σε εκτίμηση των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 της οδηγίας, οι "α) Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες για την κυκλοφορία στις εσωτερικές πλωτές οδούς που επιτρέπουν τη διέλευση σκαφών άνω των 1350 τόνων, β) Εμπορικοί λιμένες, αποβάθρες φορτοεκφόρτωσης που συνδέονται με την ξηρά και εξωτερικοί λιμένες (εκτός των αποβαθρών για τα πορθμεία) όπου μπορούν να προσεγγίσουν σκάφη άνω των 1350 τόνων". Περαιτέρω, στην παράγραφο 10 ("Έργα Υποδομής") του Παραρτήματος II της αυτής οδηγίας, που αφορά

τα έργα για τα οποία τα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν θα υποβληθούν σε τέτοια εκτίμηση, ορίζεται ότι τέτοια έργα είναι τα ακόλουθα: "... β) Έργα αστικής ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής εμπορικών κέντρων και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων. γ) Κατασκευή ... εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές, και συνδυασμένων τερματικών σταθμών (εφόσον δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι). ... ε) Κατασκευή οδών λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και αλιευτικών λιμένων (εφόσον δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι) ... ια) Παράκτια έργα για την καταπολέμηση της διάβρωσης και ενδοθαλάσσια έργα που παρέχουν τη δυνατότητα διαμόρφωσης της ακτής, π.χ. με την κατασκευή αναχωμάτων, μώλων, λιμενοβραχιόνων και άλλων έργων προστασίας από τη θάλασσα, εκτός από τη συντήρηση και την ανακατασκευή των έργων αυτών". Η εθνική νομοθεσία (Υ.Α. 1958/2012 "Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το Άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν. 4014/21.09.2011", Β' 21, όπως κωδικοποιήθηκε με την Υ.Α. ΔΙΠΑ οικ. 37674/2016, Β' 2471, και τροποποιήθηκε με την Υ.Α. οικ. 2307/2018, Β' 439) προβλέπει τα ακόλουθα: 1/ στο Παράρτημα ΙΙΙ ("Ομάδα 3η: Λιμενικά Έργα"), ότι οι εμπορικοί και επιβατικοί λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος [ή νέοι λιμένες με "ολικό μήκος πλοίου σχεδιασμού" ίσο ή άνω των 150 μέτρων] κατατάσσονται στην κατηγορία Α1, οι λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης βιομηχανικών δραστηριοτήτων στις κατηγορίες Α1 ή Α2, οι λιμένες εξυπηρέτησης αλιευτικών σκαφών στις κατηγορίες Α2 ή Β και οι μεμονωμένοι προβλήτες εκτός λιμενικών εγκαταστάσεων στις κατηγορίες Α2 ή Β, 2/ στο Παράρτημα VI, ότι υπάγονται στη Β' κατηγορία τα κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα εντός σχεδίων πόλεων και ορίων οικισμών, με περισσότερες από 120 κλίνες και στην Α2 ή Β' κατηγορία τα συνεδριακά κέντρα εντός σχεδίου πόλεως ή εντός ορίων οικισμών, αναλόγως της δυναμικότητας σε συνέδρους, και 3/ στο Παράρτημα ΙΧ "Βιομηχανικές δραστηριότητες", ότι η ναυπήγηση πλοίων κατατάσσεται, αναλόγως της δυναμικότητάς τους, στις κατηγορίες Α1, Α2 ή Β, η κατασκευή και επισκευή τμημάτων πλοίων στις Α2 ή Β και τα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής ανοικτού τύπου εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (containers) στις κατηγορίες Α2 ή Β, αναλόγως της επιφάνειας του γηπέδου.

24. Επειδή, εξάλλου, με το ν. 4277/2014 "Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες διατάξεις" (Α' 156) ορίσθηκε "το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων" που προβλέπονται για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης (άρθρο 1). Σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 4277/2014, "1. Η ενδυνάμωση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας συναρτάται στρατηγικά με την οικονομική ανάπτυξη. Ο διεθνής ρόλος συναρτάται και ολοκληρώνεται με το ρόλο της Αττικής ως πόλου ενίσχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής της χώρας, καθώς και με την πρόωση και

βελτίωση δικτυώσεων με τα άλλα αστικά κέντρα και τις όμορες Περιφέρειες.

2. Η έμφαση στις διεθνείς δικτυώσεις επιδιώκεται για την ανάπτυξη κοινών δράσεων και συνεργασιών ως εξής: α) ... γ) με αξιοποίηση της υπερτοπικής προσπελασιμότητας της Περιφέρειας και λειτουργική ένταξή της στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, για την ενίσχυση του ρόλου της ως διεθνούς κόμβου μεταφορών. ... 4. Η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής και η χωρικά στοχευμένη εξειδίκευση σε σχέση με τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα επιδιώκεται με τους παρακάτω τρόπους: α) ... ε) αύξηση της ελκυστικότητας της Αθήνας-Αττικής ως τουριστικού προορισμού με διεθνή ακτινοβολία, με: αα) ενίσχυση της τουριστικής υποδομής, διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, επέκταση της τουριστικής περιόδου και ββ) δικτύωση των πολιτιστικών πόλων και του φυσικού περιβάλλοντος, στ) υποστήριξη του χονδρεμπορίου και του διαμετακομιστικού εμπορίου, με προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και οργάνωση εμπορευματικών πάρκων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής διαχείρισης (logistics), ...". Στο άρθρο 9 του αυτού ν. 4277/2014 ορίζονται τα ακόλουθα: "Για τη χωρική οργάνωση της Περιφέρειας Αττικής συγκροτούνται οι Χωρικές Ενότητες, ... για τις οποίες δίδονται οι παρακάτω κατευθύνσεις: 1. Χωρική Ενότητα Αθήνας – Πειραιά: ... 1.2. Χωρική Υποενότητα Πειραιά: α) η Μητροπολιτική περιοχή Πειραιά συνιστά τη νότια πύλη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του λεκανοπεδίου, με δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας και σημασίας για την οικονομία της χώρας, που συνδέονται με τη ναυτιλία και τη διαμετακόμιση. Κεντρικός στόχος είναι η ενίσχυση του ρόλου της ως διαμετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και τη βελτίωση του περιβάλλοντος αστικού ιστού του Δήμου, εξασφαλίζοντας καλύτερη λειτουργική διασύνδεση μεταξύ τους. Στο πλαίσιο αυτό, επιδιώκεται η ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού της πόλης, η διάσωση της παραδοσιακής αγοράς και του λιανικού εμπορίου, της βιοτεχνίας και της μεταποίησης. β) Στη Χωρική Υποενότητα Πειραιά υπάρχει παραδοσιακά σημαντική δυναμική, η οποία, με την επανενεργοποίησή της, παράλληλα με την εφαρμογή βέλτιστων περιβαλλοντικών πρακτικών, μπορεί να δράσει καταλυτικά στην ανάπτυξη της Περιφέρειας και της χώρας. Η δυναμική αυτή εντοπίζεται στην παράκτια ζώνη και στις χωροθετημένες δραστηριότητες του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα. γ) ...". Περαιτέρω, στο άρθρο 10 του ίδιου νόμου ορίζονται τα εξής: "1. ... 3. Το Οικιστικό Δίκτυο, το οποίο διαμορφώνεται στη βάση των αρχών της ισόρροπης ανάπτυξης και συμπληρωματικότητας, οργανώνεται σε τρία ιεραρχικά επίπεδα: Μητροπολιτικά Κέντρα, Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας, Δημοτικά Κέντρα. 3.1. Μητροπολιτικά Κέντρα Αθήνας – Πειραιά. ... β) Για το Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά, επιδιώκεται: αα) Η αναβάθμισή του ως κεντρικού Λιμένα και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, με αποτελεσματική διασύνδεση μεσογειακού, διευρωπαϊκού και διεθνούς επιπέδου. ββ) Η περιβαλλοντική αναβάθμιση του Λιμένα του Πειραιά με τη

δημιουργία σύγχρονων υποδομών βάσει των προτύπων της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τη διαχείριση των υγρών αποβλήτων των πλοίων, πέριξ και εγγύς της θεσμοθετημένης λιμενικής ζώνης. γγ) Η ισχυροποίησή του ως κέντρου πολυλειτουργικού χαρακτήρα, με ταυτόχρονη διατήρηση της κατοικίας και ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς. δδ) Η ενίσχυση και ανασυγκρότηση της παραγωγικής και οικονομικής βάσης, σε κατεύθυνση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. εε) Η λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό. σστ) Η βελτίωση του αστικού ιστού και των υποδομών με ταυτόχρονη διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του Θαλάσσιου Μετώπου”. Σύμφωνα με το άρθρο 11 του νόμου, υπό τον τίτλο “Οργάνωση αξόνων και πόλων ανάπτυξης”, “1. Συγκροτείται και ενισχύεται πλέγμα αναπτυξιακών αξόνων και πόλων με στρατηγικό χαρακτήρα που εκτείνεται σε όλες τις Χωρικές Ενότητες, το οποίο αποτελεί το βασικό σκελετό για τη χωρική διάρθρωση των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιδιώκεται να λειτουργήσει ως κινητήρια δύναμη για την ολοκληρωμένη χωρική και οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας Αττικής. 2. Το πλέγμα των αναπτυξιακών αξόνων διαρθρώνεται ως εξής: 2.1. Αναπτυξιακοί Άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας α) Κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος: Αρχίζει από την περιοχή του Επιβατικού Λιμένα και την κεντρική περιοχή του Πειραιά, διέρχεται από την περιοχή του Γηπέδου Καραϊσκάκη, τις περιοχές περί τον Φαληρικό Όρμο με το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και τις λοιπές Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, την περιοχή του πρώην Ιπποδρόμου, και στη συνέχεια αναπτύσσεται με βορειοανατολική κατεύθυνση, ακολουθώντας τον άξονα της Λ. Συγγρού, διασχίζει το βασικό πόλο του κέντρου της Αθήνας, συνεχίζει κατά μήκος του άξονα τριτογενών δραστηριοτήτων της Λ. Κηφισίας και καταλήγει στον αναπτυξιακό πόλο του Αμαρουσίου, όπου συναντάται με τον αναπτυξιακό άξονα Ανατολής – Δύσης. Κατά μήκος αυτού του άξονα αναπτύσσονται πλέγματα λειτουργιών μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας, με κύριο χαρακτήρα τις τριτογενείς επιχειρηματικές δραστηριότητες, και ιδιαίτερα τους γραφειακούς χώρους και τις έδρες επιχειρήσεων, τις τουριστικές υπηρεσίες, τις πολιτιστικές λειτουργίες, τις υπηρεσίες υγείας και τον αθλητισμό. ... 3. Βασικοί Πόλοι Ανάπτυξης. Οι πόλοι ανάπτυξης συντίθενται με τους άξονες ανάπτυξης, περιλαμβάνουν πλέγματα υπερτοπικών δραστηριοτήτων είτε σύνθετα και πολυδιάστατα είτε με εξειδικευμένο προσανατολισμό, και διαρθρώνονται στις παρακάτω κατηγορίες: 3.1. Πόλοι διεθνούς και εθνικής εμβέλειας. α) Πόλος Αθήνας Πειραιά, δυναμικά συστατικά στοιχεία του οποίου αποτελούν: αα) Το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας - Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά. ... ββ) Η Περιοχή Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, σε συνδυασμό με τον Εμπορευματικό Λιμένα Ικονίου - Κερατσινίου. Αποτελεί τη Νότια Πύλη της Περιφέρειας και τη σημαντικότερη θαλάσσια πύλη της χώρας. Επιδιώκεται η ενίσχυσή του ως ναυτιλιακού κέντρου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 9 παράγραφος 1.2β και 10 παράγραφος 3.1β περίπτωση ββ’, και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσιών διαχείρισης εφοδισμού, όπως

είναι η ακτοπλοία και οι εξυπηρετήσεις κρουαζιερόπλοιων, ο τουρισμός και ο πολιτισμός. γγ) Ελαιώνας. ...”. Επίσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 12 του νόμου υπό τον τίτλο “Οικιστική Ανάπτυξη και Πολεοδομική Οργάνωση”, και ειδικότερα, στην παρ. 4 περ. ε αυτού, “Για το κέντρο του Πειραιά προβλέπονται τα εξής: αα) Τόνωση των διασυνδέσεων και θετικών επιδράσεων της λιμενικής δραστηριότητας με τις άλλες οικονομικές λειτουργίες της πόλης. Βελτίωση της λειτουργίας του λιμένα με παράλληλη μέριμνα για ορθολογική διαχείριση των οδικών μετακινήσεων αιχμής, με σύνδεση των λιμενικών επιβατικών σταθμών με το δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς και περιορισμό της όχλησης προς τον παρακείμενο αστικό ιστό. ββ) Ενίσχυση των κεντρικών χρήσεων των λιμενικών και ναυτιλιακών υπηρεσιών. Ανάδειξη του ρόλου ως Νότιας Πύλης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και λειτουργική σύνδεση του κέντρου του Πειραιά με αυτό της Αθήνας. γγ) Λειτουργική ανασύνταξη και εξειδίκευση των χρήσεων στο κεντρικό τμήμα του λιμένα με έμφαση στις υπηρεσίες, στην αναψυχή και στον πολιτισμό (πολιτιστική ακτή), προστασία της παραδοσιακής αγοράς, αναζωογόνηση των περιοχών κατοικίας και συνολική αναβάθμιση του παράκτιου χώρου, σε συνδυασμό με ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης. δδ) Επέκταση του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς για τη σύνδεση του κέντρου με τις παραδοσιακές περιοχές κατοικίας του ευρύτερου Πειραιά και των δυτικών δήμων μέχρι το Πέραμα. εε) Ενεργοποίηση ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος για την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων και της μοναδικής ιστορικής σημασίας των ακτών του Αργοσαρωνικού, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η παράκτια ζώνη από Πειραιά προς Σαλαμίνα - Κυνοσούρα, Ελευσίνα, Κακιά Σκάλα, Αφαία. στστ) Ανάπλαση της παραλιακής και της αρχαιολογικής ζώνης και προώθηση των εξής δύο σημαντικών παρεμβάσεων σε περιοχές του ευρύτερου κέντρου του Πειραιά: της ονομαζόμενης «Νότιας Πύλης» που περιλαμβάνει την περιοχή από το Γήπεδο Καραϊσκάκη μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και της «Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας - Κερατσινίου». ζζ) Ολοκληρωμένος κυκλοφοριακός σχεδιασμός με έμφαση στη σύνδεση των συνδυασμένων μεταφορών και της τοπικής συγκοινωνίας”. Κατά το άρθρο 22 του νόμου, τιτλοφορούμενο “Αττικό Τοπίο”, “... 5. Αναγνωρίζονται, ενδεικτικά, τοπία προτεραιότητας, εκτός των ήδη θεσμοθετημένων και προστατευόμενων τοπίων, τα οποία αναφέρονται στο Παράρτημα XI”, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται: – η Πειραιϊκή Χερσόνησος και – το τμήμα Άγιος Διονύσιος – Ηετιώνεια Ακτή. Στο άρθρο 24 παρ. 3 του ίδιου νόμου αναφέρεται ότι “Ενδυναμώνεται ο ρόλος της Αττικής ως τόπου συγκέντρωσης σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, όπως είναι ... και η ναυτιλία. Η Αττική αναδεικνύεται σε διεθνή κόμβο μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, σε κέντρο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε πολιτιστική μητρόπολη, σε κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας, σε προορισμό μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων, σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα, με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, καθώς και με δυνατότητες

παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και στα πλησίον αυτής νησιά”. Το άρθρο 26 “Οργάνωση Δραστηριοτήτων Χονδρικού Εμπορίου και Εφοδιαστικής Αλυσίδας” προβλέπει ότι “Για την ορθολογική οργάνωση των εμπορευματικών δραστηριοτήτων της Περιφέρειας συγκροτείται σύστημα Επιχειρηματικών Πάρκων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3982/2011, με προτεραιότητα στην εγκατάσταση επιχειρήσεων εφοδιαστικής, αποθήκευσης και εμπορίου. Το σύστημα αυτό ... εντάσσεται στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών, με το οποίο επιδιώκεται η αποφόρτιση του οδικού δικτύου από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων. 2. Η χωροθέτηση των ως άνω Επιχειρηματικών Πάρκων αναζητείται κατά προτεραιότητα σε περιοχές με τα εξής χαρακτηριστικά: α) Στις πύλες εισόδου της Περιφέρειας, κοντά στους κόμβους συνδυασμένων μεταφορών: ... στον Εμπορευματικό Λιμένα Ικονίου – Κερατσινίου και στην περιοχή του Διεθνούς Αερολιμένα, κυρίως για τις υπηρεσίες εμπορευματικών αερομεταφορών. Κομβικό ρόλο στο σύστημα Επιχειρηματικών Πάρκων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου αναλαμβάνει το Εμπορευματικό Κέντρο του Θριασίου, σε άμεση διασύνδεση με τον Εμπορικό Λιμένα Ικονίου, το οποίο ενισχύεται με προοπτική την ανάδειξή του σε διαμετακομιστικό σταθμό ισχυρής διεθνούς εμβέλειας. Η οργάνωση των ως άνω επιχειρηματικών πάρκων αποβλέπει στη λειτουργική διασύνδεση και στην ανάπτυξη συνεργιών μεταξύ των εγκατεστημένων επιχειρήσεων ...”. Κατά το άρθρο 28 του νόμου, “1. ... Βασικοί στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού είναι οι εξής: α) Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας της Αθήνας-Αττικής ως ευρωπαϊκού μητροπολιτικού τουριστικού προορισμού με διεθνή και εθνική ακτινοβολία. β) Εδραίωση του ρόλου της Αθήνας - Αττικής ως «Πόλης - Πύλης» σε επίπεδο χώρας για τον τουρισμό και συγκράτηση κατά το δυνατόν της τουριστικής κίνησης με συγκρότηση αναγνωρίσιμης τουριστικής ταυτότητας. γ) Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη με στόχους την οικονομική ευημερία, την κοινωνική και ενδοπεριφερειακή συνοχή και την περιβαλλοντική προστασία. 2. Επί μέρους στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού είναι οι εξής: α) ... θ) Η διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων και εξυπηρέτησης των επιβατών τους, με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Αττική, καθώς επίσης και η αντιμετώπιση πιθανών επιπτώσεων στους τόπους προορισμού και επισκέψεων. Κατευθύνσεις δίνονται στο Παράρτημα XIII. ... 4. Η ελκυστικότητα της Αθήνας ως παγκόσμιου τουριστικού προορισμού επιδιώκεται και μέσω παρεμβάσεων που αφορούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη δικτύωση της περιφέρειας, όπως: α) ... η) Η διαμόρφωση του συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού με τρόπο που να εξυπηρετεί και τις ανάγκες της τουριστικής δραστηριότητας. Προκειμένου η Αττική να καταστεί ελκυστικός προορισμός city break και κρουαζιέρας και λόγω των συγκεκριμένων απαιτήσεων των ως άνω μορφών τουρισμού, προβλέπεται η κατάρτιση ειδικού σχεδίου με κατευθύνσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και πολεοδομικών παρεμβάσεων προς

ενσωμάτωση στον υποκείμενο σχεδιασμό”. Κατά το άρθρο 29 “Μεταφορές, μετακινήσεις”, “1. ... 2. Οι ειδικότεροι στόχοι της πολιτικής μεταφορών είναι: α) ... στ) Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως ευρωπαϊκής μητρόπολης διεθνούς εμβέλειας, μέσω της ανάδειξης της ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών και, ειδικότερα, κόμβου συνδυασμένων μεταφορών”. Στο άρθρο 30 “Οργάνωση Συστήματος Μεταφορών” παρ. 1 υπό στοιχείο β), ορίζεται ότι “Κύριοι επιβατικοί λιμένες είναι ο κεντρικός επιβατικός λιμένας Πειραιά και συμπληρωματικά οι επιβατικοί λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας. Κύριος εμπορευματικός λιμένας είναι ο λιμένας Ικονίου – Κερατσινίου – Περάματος, ενώ συμπληρωματική λειτουργία παρέχουν οι λιμένες Ελευσίνας και Λαυρίου. Η εξειδίκευση του ρόλου τους περιλαμβάνεται στο Παράρτημα XIV”. Τέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 παρ. 21 και 22 του αυτού νόμου “21. Οι δράσεις που αφορούν στην υλοποίηση λιμενικών υποδομών εντάσσονται αρμονικά στο περιβάλλον, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης. 22. Εξετάζεται, στο πλαίσιο της λειτουργικής εξειδίκευσης του έργου των επιβατικών λιμένων της Αττικής, η δυνατότητα σταδιακής μεταφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από το λιμάνι του Πειραιά σε εκείνο του Λαυρίου, σε άμεση συνάφεια με την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου, καθώς και η απόδοση ειδικού ρόλου στο λιμάνι της Ραφήνας”. Πέραν αυτών, σύμφωνα με το Παράρτημα XIII του νόμου, “1. Προωθούνται υποδομές, κατά προτεραιότητα, για την ανάπτυξη των εξής μορφών τουρισμού: ... συνεδριακός, εκθεσιακός, επιχειρηματικός, θαλάσσιος (σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρας), ... 2. ... Αναλυτικότερα: γ) Θαλάσσιος τουρισμός και αναψυχή. ... Δίδεται έμφαση στις κρουαζιέρες και αναβαθμίζεται σχετικά ο ρόλος των Επιβατικών Λιμένων Πειραιά και Λαυρίου, όπως αναφέρεται στην παρ. 1β του άρθρου 30. ... 3. Για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και τη μεγιστοποίηση των ωφελειών που προκύπτουν από αυτή, συνυπολογίζονται στα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού οι απαιτήσεις και επιπτώσεις στους τόπους προορισμού και επισκέψεων. Ειδικότερα για τις περιπτώσεις που επιδιώκεται η δημιουργία κόμβου αφετηρίας – επιβίβασης και αποβίβασης, η οποία πρόκειται να έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη ανά επισκέπτη σε σχέση με την απλή επίσκεψη, πρέπει να διαμορφωθεί ελκυστικό περιβάλλον και εναλλακτικοί προορισμοί με σκοπό τη διάχυση στην Αττική των θετικών επιπτώσεων των επισκέψεων και την άμβλυνση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης, αλλά και άλλων πιέσεων που δημιουργούνται όταν οι προορισμοί είναι περιορισμένοι. Για το λόγο αυτόν, προτείνεται η δυνατότητα κατάρτισης ειδικών σχεδίων εμπλουτισμού και διαχείρισης προορισμών, τα οποία θα περιλαμβάνουν την ανάπτυξη στρατηγικών και προτάσεων για την ενσωμάτωσή τους στα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού, αλλά και για την κατάρτιση προγράμματος δράσης δεσμευτικού προς τους εμπλεκόμενους φορείς”. Τέλος, στο Παράρτημα XIV του αυτού νόμου προβλέπονται τα ακόλουθα: “Βασικοί Λιμένες Αττικής: α) Κύριοι Επιβατικοί Λιμένες: - Κεντρικός Επιβατικός Λιμένας Πειραιά: Γραμμές Αιγαίου / Κυκλάδων, Σαρωνικού, κρουαζιερόπλοια. - Επιβατικός Λιμένας Ραφήνας ... - Επιβατικός Λιμένας Λαυρίου Για τη μεγιστοποίηση των

ωφελειών από την κρουαζιέρα, είναι δυνατόν να διερευνηθεί η δημιουργία επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας. β) Κύριοι Εμπορευματικοί Λιμένες: – Λιμένας Ικονίου – Κερασινίου – Περάματος (εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτίων, μεταφοράς αυτοκινήτων, χύδην και ξηρού φορτίου) ...”.

25. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση προβάλλεται ότι οι προσβαλλόμενες πράξεις της ΕΣΑΛ είναι μη νόμιμες, διότι με αυτές εγκρίθηκε σχέδιο – πρόγραμμα χωρίς την προηγούμενη αξιολόγηση και έγκριση στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης από την αρμόδια αρχή, κατά παράβαση της οδηγίας 2001/42/ΕΚ. Προβάλλουν συναφώς οι αιτούντες ότι το άρθρο 19ο παρ. 4 στοιχ. ε του ν. 2932/2001, όπως αυτό ίσχυε τον κρίσιμο χρόνο, κατά το οποίο “δεν απαιτείται αξιολόγηση και έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, εφόσον, μετά την έγκρισή του, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α΄ του ν. 4014/2011 (Α΄ 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένος”, αντίκειται προς τις διατάξεις και το σκοπό της ως άνω οδηγίας και δεν μπορεί να παράσχει νόμιμο έρεισμα στην εξαίρεση των εν λόγω σχεδίων από την υποχρέωση στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης.

26. Επειδή, το Δημόσιο και οι παρεμβαίνουσες υποστηρίζουν, αντιθέτως, ότι δεν απαιτείτο έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) πριν από την έκδοση των προσβαλλομένων αποφάσεων της ΕΣΑΛ, για τους εξής λόγους: α/ οι προσβαλλόμενες πράξεις της ΕΣΑΛ συνιστούν μία “αρχική αποδοχή του περιεχομένου του Master Plan, ως προτεινόμενη επιλογή αποτελούσα την αφετηρία της στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησής του και της χωροταξικής / πολεοδομικής αξιολόγησής του”, η δε οριστική έγκριση του Master Plan θα επακολουθήσει, αφού προηγηθεί η έγκριση της ΣΜΠΕ και αφού εκδοθεί το π.δ. καθορισμού / τροποποίησης των υφιστάμενων χρήσεων γης και όρων δόμησης της χερσαίας ζώνης του λιμένος του Πειραιά, το οποίο και αποτελεί το κατ’ ακριβολογία σχέδιο / πρόγραμμα, β/ στο Παράρτημα Ι της ΚΥΑ μεταφοράς της ως άνω οδηγίας 2001/42/ΕΚ στην εσωτερική έννομη τάξη (με την απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/28.8.2006, Β΄ 1225), όπου περιγράφονται τα σχέδια – προγράμματα για τα οποία απαιτείται ΣΜΠΕ, αναφέρεται ως τέτοιο το Πρόγραμμα Ανάπτυξης μόνον των τουριστικών λιμένων και όχι των επιβατικών / εμπορικών λιμένων, οι οποίοι, επομένως, σε κάθε περίπτωση, εξαιρούνται της διαδικασίας ΣΜΠΕ, γ/ ο εθνικός νομοθέτης αναγνώρισε ότι οι λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, όπως είναι ο λιμένας του Πειραιά, αποτελούνται από υφιστάμενα έργα και δραστηριότητες και δεν αναπτύσσονται για πρώτη φορά, εκ του μηδενός, ώστε να απαιτείται ΣΜΠΕ, αλλά οι ανάγκες της οδηγίας 2001/42/ΕΚ ικανοποιούνται από την περιβαλλοντική αδειοδότηση του συνόλου των έργων, έστω κι αν αυτή έπεται· ενόψει αυτού, δεν αντίκειται στην οδηγία 2001/42/ΕΚ η ρύθμιση που εισήχθη το πρώτον με το ν.

4150/2013, περί μη υποχρεωτικής εκπόνησης ΣΜΠΕ, εάν μετά την έγκριση του Master Plan επακολουθήσει περιβαλλοντική αδειοδότηση του συνόλου των έργων του λιμένος, όπως συμβαίνει εν προκειμένω, δ/ κύριος στόχος της ΣΜΠΕ είναι να αξιολογήσει περιβαλλοντικά “το ολοκληρωμένο και κατ’ αρχήν εγκεκριμένο από την ΕΣΑΛ και τελικώς προτεινόμενο Αναπτυξιακό Σχέδιο της ΟΛΠ ΑΕ”, αντιμετωπίζοντας “τα ήδη αδειοδοτημένα και υπό αδειοδότηση έργα ως το μέρος εκείνο του Master Plan που κληρονομείται από την ισχύουσα σήμερα κατάσταση, δηλαδή ως αφετηρία και βάση των μελλοντικών δραστηριοτήτων και νέων έργων”, ενώ, σε κάθε περίπτωση, όλα τα αδειοδοτημένα και εκτελούμενα έργα του επενδυτικού προγράμματος της ΟΛΠ ΑΕ εκτελούνται “εντός του υφιστάμενου χωροταξικού και στρατηγικού σχεδιασμού του Λιμένα Πειραιά”, όπως αυτός έχει διαμορφωθεί βάσει των αποφάσεων της ΕΣΑΛ που κυρώθηκαν με το άρθρο 15 του ν. 4081/2012 και μνημονεύονται στη Σύμβαση Παραχώρησης (άρθρο 6.2.γ), και έχουν τύχει περιβαλλοντικής αδειοδότησης (βάσει της ΚΥΑ 104050/17.5.2006 περί έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του Επενδυτικού και Αναπτυξιακού Προγράμματος της ΟΛΠ ΑΕ, η οποία ανανεώθηκε για δύο έτη με την πράξη 32907/30.6.2016 της Γενικής Διευθύντριας Περιβαλλοντικής Πολιτικής του ΥΠΕΝ), ε/ καθ’ όσον αφορά τις υποχρεωτικές επενδύσεις που ενέκρινε η ΕΣΑΛ, τα συμβαλλόμενα μέρη (Ελληνικό Δημόσιο και ΟΛΠ ΑΕ) έχουν συμβατικώς δεσμευθεί για την εκτέλεσή τους και, βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης (άρθρα 6.5. και 7.8), αυτές εγκρίνονται αν “συνάδουν και μπορούν να εναρμονιστούν με τις υφιστάμενες ΕΣΑΛ και τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) (οι Υφιστάμενες Εγκρίσεις)” και “μπορούν να ξεκινήσουν μόλις εγκριθούν από τον αρμόδιο κυβερνητικό φορέα του Ελληνικού Δημοσίου (επί του παρόντος η Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας)”, χωρίς η έγκριση του Master Plan -ή της ΣΜΠΕ αυτού- να αποτελεί προϋπόθεση για την υλοποίησή τους, στ/ ειδικώς ως προς τη νότια επέκταση του Λιμένα του Πειραιά, που αποτελεί τη σημαντικότερη υποχρεωτική επένδυση της ΟΛΠ ΑΕ (ΥΕ 01), αυτή εντάσσεται στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (ν. 4277/2014, Α’ 156), με αποτέλεσμα να μην απαιτείται στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση κατά το μέρος αυτό, ζ/ το ως άνω έργο της νότιας επέκτασης έχει ήδη τύχει περιβαλλοντικής αδειοδότησης, κατόπιν: i. έγκρισης, υπό όρους, της προμελέτης του έργου από την ΕΣΑΛ (πράξη 2/18.4.2011, συνεδρ. 49), ii. αξιολόγησης, μετά από δημοσιοποίηση και διαβούλευση, πλήρους μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με την [αναφερόμενη στο Παράρτημα 6.2.γ της Σύμβασης Παραχώρησης] απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΑΕΠΟ) 170400/11.9.2013, και iii. έκδοσης ειδικής ΑΕΠΟ (11021/30.7.2018), βάσει φακέλου τροποποίησης και χωρίς μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και διαδικασία διαβούλευσης, για τον τρόπο και τη μεθοδολογία κατασκευής του έργου της νότιας επέκτασης, τη διενέργεια βυθοκορήσεων, τη διαχείριση και την απόρριψη βυθοκορημάτων, με αποτέλεσμα να μην απαιτείται η τήρηση της διαδικασίας υποβολής και έγκρισης ΣΜΠΕ για το έργο αυτό, και η/ όπως εξετάθη στις σκέψεις 16 και 17

της παρούσης, η ΣΜΠΕ υπεβλήθη, επεστράφη και εκκρεμεί η εξέτασή της, χωρίς να υπάρχει υπαιτιότητα της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ.

27. Επειδή, η επίδικη νότια επέκταση του επιβατικού λιμένα του Πειραιά απαιτεί επίχωση 140 περίπου στρεμμάτων θάλασσας με αδρανή υλικά, εκβάθυνση του λιμένα σε βάθη από -19 έως -29,5 μ., στην α' φάση, και δημιουργία κρηπιδοτόιχου μήκους 1,5 χλμ., εξυπηρετεί την επιδιωκόμενη αναβάθμιση του Πειραιά σε "home port" (κύριο λιμένα έναρξης και λήξης της κρουαζιέρας) και αναμένεται ότι θα προκαλέσει κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που θα επισκέπτονται τον Πειραιά (από 1.302.000 σε 2.282.000 τουρίστες, όπως αναφέρεται στην παρέμβαση της ΟΛΠ ΑΕ). Η λειτουργία της υποχρεωτικής αυτής επένδυσης προϋποθέτει την πρόσθετη επένδυση της αναγκαίας κατασκευής νέου (χερσαίου) επιβατικού σταθμού, ο οποίος, όπως εγκρίθηκε από την ΕΣΑΛ, θα εξυπηρετεί μόνον τις αφίξεις / αναχωρήσεις των επιβατών και τις συνοδές ανάγκες, με συνολική επιφάνεια δόμησης έως 22.000 τ.μ. (17.000 για τον κυρίως επιβατικό σταθμό και 5.000 για τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών), χωρίς να περιλαμβάνει τους, απορριφθέντες από την ΕΣΑΛ, επιπλέον χώρους αναψυχής / εμπορικού κέντρου (με κινηματογράφους, καταστήματα, εστιατόρια). Εκτός από το νέο επιβατικό σταθμό, η ΕΣΑΛ ενέκρινε τη δημιουργία άλλου ενός, που χωροθετείται σε υφιστάμενη αποθήκη του ΟΛΠ, με σκοπό να εξυπηρετήσει κρουαζιερόπλοιο 1.300 επιβατών και 520 ατόμων πληρώματος σε περίοδο αιχμής, την κατασκευή Μουσείου και τεσσάρων νέων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων, ως προσθέτων έργων για τη "συνολική ανάπτυξη των χρήσεων και εκμεταλλεύσεων του λιμένα και ιδιαίτερα για την κρουαζιέρα", εκ των οποίων, όπως προκύπτει από τα τεύχη του Master Plan, α/ το υφιστάμενο κτήριο της "παγόδας" θα μετατραπεί σε ξενοδοχείο 5*, δυναμικότητας 800 κλινών, β/ τα δύο νέα ξενοδοχεία στην Ηετιώνεια Ακτή, 4 και 5*, χωροθετούνται στα νυν εγκαταλελειμμένα κτίσματα – αποθήκες της περιοχής και θα μετατραπούν σε ξενοδοχεία δυναμικότητας, αντιστοίχως, 300 και 360 κλινών, και γ/ το έτερο νέο ξενοδοχείο 5* χωροθετείται στο Πόρτο Λεόνε, με δυναμικότητα 240 κλινών. Πέραν αυτών, η ΕΣΑΛ ενέκρινε την επέκταση του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων στον εμπορικό Λιμένα Ηρακλέους (με σκοπό να αποκτήσει χωρητικότητα 5.320 θέσεων αυτοκινήτων), εγκαταστάσεις πλωτών δεξαμενών στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και την κατασκευή νέου προβλήτα πετρελαιοειδών, πενταώροφου κτηρίου στάθμευσης αυτοκινήτων (για τη δημιουργία περισσότερων από 5.000 νέων θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων) και νέων αποθηκών σε χώρο 80 στρεμμάτων ("πρώην ΟΔΔΥ"), καθώς και νέα Υπόγεια Οδική Σύνδεση. Με τα έργα αυτά επιχειρείται η βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμένα και στις τρεις υποπεριοχές (επιβατικό, εμπορικό και ναυπηγοεπισκευαστικό λιμένα) και, κατ' ουσίαν, η μεγέθυνσή του, προς επίτευξη των ως άνω προγραμματικών στόχων της ΟΛΠ ΑΕ (βλ. και ανωτέρω, σκέψη 16) για την κρουαζιέρα, τον τουρισμό, τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων και των οχηματαγωγών και τη ναυπηγοεπισκευή, με συνέπειες που επηρεάζουν

ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα του Πειραιά και της Αττικής. Υπό τα δεδομένα αυτά, οι προσβαλλόμενες πράξεις της ΕΣΑΛ, συνοδευόμενες από διαγράμματα που αποτυπώνουν, σε “γενική διάταξη”, τη μελλοντική κατάσταση του λιμένα και τις θέσεις της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα και των λοιπών προαναφερθεισών επενδύσεων (ξενοδοχείων, Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων, νέου προβλήτα πετρελαιοειδών, πεντάωροφου κτηρίου στάθμευσης αυτοκινήτων, νέων αποθηκών κλπ) της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ στο χώρο, και καθορίζοντας τα γενικά χαρακτηριστικά και τους όρους υλοποίησης αυτών, δεν εξαντλούνται σε έγκριση επενδύσεων, αλλά εγκρίνουν το νέο σχεδιασμό του λιμένα, ο οποίος ενδέχεται να προκαλέσει, λόγω της έκτασης και του μεγέθους των παρεμβάσεων, σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, και συνιστούν το πλαίσιο εντός του οποίου θα επιτραπεί η μελλοντική εκτέλεση έργων και δραστηριοτήτων της Α΄ ή Β΄ κατηγορίας της ΥΑ 1958/2012· το συμπέρασμα δε αυτό δεν αναιρείται εκ του ότι κάποια από τα έργα που εντάχθηκαν στο Προγραμματικό Σχέδιο της ΟΛΠ ΑΕ παρίστανται όντως επουσιώδη ή αναγκαία και θα μπορούσαν να υλοποιηθούν κατόπιν [απλής] έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις του ν. 2932/2001, η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων είναι αρμόδια για την έγκριση των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, “κατά το μέρος που με αυτά καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα” (βλ. παρ. 4 περ. ε΄ του άρθρου δεκάτου ενάτου του νόμου αυτού)· ανεξαρτήτως της εννοίας και της έκτασης εφαρμογής των διατάξεων των μεταγενέστερων ν. 4150/2013, 4256/2014 και 4504/2017 (παρατεθεισών ανωτέρω, στη σκέψη 12), που προέβλεψαν ότι μπορούν να κατασκευασθούν λιμενικά έργα χωρίς την έγκριση του σχετικού Αναπτυξιακού Σχεδίου – Master Plan από την ΕΣΑΛ, πάντως, η νομοθεσία προβλέπει την έγκριση τέτοιων σχεδίων από ειδικό διοικητικό όργανο, την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, και, συνεπώς, κατόπιν των εκτεθέντων στη σκέψη 21 της παρούσης [σε σχέση με την προϋπόθεση υπό στοιχείο β/ της οδηγίας 2001/42/ΕΚ], πρέπει να γίνει δεκτό ότι η έγκριση του σχεδίου από την ΕΣΑΛ “απαιτείται”, κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων της οδηγίας 2001/42/ΕΚ, πολλώ δε μάλλον με δεδομένο ότι, όπως συνομολογείται και στη Σύμβαση Παραχώρησης (άρθρο 6.2.γ), η ΟΛΠ ΑΕ δεν διαθέτει Αναπτυξιακό Σχέδιο και ότι από 31.12.2021 η εκτέλεση τέτοιων έργων προϋποθέτει ότι αυτά έχουν συμπεριληφθεί σε Master Plan. Κατά συνέπεια, πριν από τις προσβαλλόμενες πράξεις της ΕΣΑΛ έπρεπε να είχε προηγηθεί στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση, προκειμένου να ερευνηθούν, όπως απαιτεί η οδηγία, “όσο το δυνατόν νωρίτερα” και κατόπιν τήρησης της δέουσας διαδικασίας διαβούλευσης (βάσει της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/28.8.2006 – βλ. ανωτέρω, σκέψη 22), οι επιπτώσεις στο περιβάλλον του σύνθετου αυτού σχεδίου, το οποίο συνεπάγεται επέκταση και μεγέθυνση του λιμένα σε

πολλαπλά πεδία δραστηριοτήτων. Δεν ευσταθεί δε το επιχείρημα που προβάλλεται από το Δημόσιο και τις παρεμβαίνουσες, σύμφωνα με το οποίο η ΕΣΑΛ προέβη στην κατ' αρχήν έγκριση των επενδύσεων, η οποία θα οριστικοποιηθεί μετά την έκδοση του π.δ. καθορισμού των χρήσεων γης και όρων δόμησης, που αποτελεί και την “τελική έγκριση” του σχεδίου. Και τούτο, αφενός, διότι, όπως προκύπτει από τα σχεδιαγράμματα της μελλοντικής κατάστασης του λιμένα που συνοδεύουν τις προσβαλλόμενες πράξεις, η ΕΣΑΛ, που αποτελεί ταυτοχρόνως και όργανο που γνωμοδοτεί συμφώνως για τη θέσπιση (με π.δ.) νέων χρήσεων γης και όρων δόμησης στη Χερσαία Ζώνη Λιμένος, ενέκρινε, έστω σε πρώτη φάση και με “έναν ορισμένο βαθμό αφαιρετικότητας”, το νέο σχεδιασμό, από της απόψεως της “χρήσης του εδάφους”, προκαταλαμβάνοντας μάλιστα τον καθορισμό χρήσεων γης και όρων δόμησης (βλ. π.χ. την πρόβλεψη εγκατάστασης ξενοδοχείων, που προϋποθέτει τη θέσπιση χρήσης τουρισμού στη Χερσαία Ζώνη Λιμένα, με το εκδοθησόμενο π.δ., και την πρόβλεψη νέας αποθήκης στο χώρο “πρώην ΟΔΔΥ” με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, που προϋποθέτει την πρόβλεψη αυξημένης κάλυψης και δόμησης), και, αφετέρου, διότι οι αποφάσεις της ΕΣΑΛ με τα συνοδευτικά τους διαγράμματα δημοσιεύθηκαν, έστω οικειοθελώς, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σηματοδοτώντας την οριστικότητα και δεσμευτικότητά τους. Ούτε, άλλωστε, υπάρχει κίνδυνος εκπόνησης πολλαπλών στρατηγικών μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και διενέργειας παραλλήλων διαδικασιών διαβούλευσης, εφόσον, προς αποτροπή κατακερματισμού της αξιολόγησης, η άπαξ διενεργούμενη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση θα ερευνά ενιαίως όλα τα ζητήματα, τόσο από πλευράς σχεδιασμού, όσο και από πλευράς χρήσεων γης / όρων δόμησης, ζητήματα τα οποία αποτελούν ένα αδιάσπαστο συνεκτικό σύνολο (πρβ. ΣτΕ Ολομ. 3661/2005) και για τα οποία η ΕΣΑΛ είναι αρμόδια, είτε μέσω της έγκρισης των Προγραμματικών Σχεδίων είτε μέσω της παροχής σύμφωνης γνώμης για να εκδοθεί π.δ. Εξάλλου, το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας [ΡΣΑ], με το περιεχόμενο που παρετέθη ανωτέρω στη σκέψη 24, αρκείται σε κατευθύνσεις περί ενίσχυσης, προώθησης, υποστήριξης κλπ διαφόρων δραστηριοτήτων και περί αναβάθμισης του ρόλου του Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, με τη “διερεύνηση” της δημιουργίας επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού πλοίων κρουαζιέρας, και μάλιστα σε συνδυασμό με τους, επίσης εξαγγελμένους, σκοπούς της βελτίωσης του περιβάλλοντος του Δήμου Πειραιά και της λειτουργικής διασύνδεσης των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό, μέσω ολοκληρωμένου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, κατόπιν κατάρτισης ειδικού σχεδίου με κατευθύνσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και πολεοδομικών παρεμβάσεων προς ενσωμάτωση “στον υποκείμενο σχεδιασμό” (πρβλ. και την απαίτηση, στην προσβαλλόμενη απόφαση 80/2019, “Πέραν της μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων να δρομολογηθεί ... κυκλοφοριακή μελέτη με βάση τους αναμενόμενους φόρτους επισκεπτών”). Ειδικότερα, το νέο ΡΣΑ προβλέπει γενικώς, στο άρθρο 11, για το λιμένα του Πειραιά, την “ενίσχυσή του ως ... κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιασμού,

όπως είναι η ακτοπλοία και οι εξυπηρετήσεις κρουαζιερόπλοιων, ο τουρισμός και ο πολιτισμός”, αλλά ορίζει, στο άρθρο 28, ότι “...βασικοί στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού είναι ... θ) η διερεύνηση της δυνατότητας της δημιουργίας εγκαταστάσεων ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων ... με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Αττική ...” και προβλέπει, στο Παράρτημα XIV [με το οποίο επιχειρείται η “εξειδίκευση του ρόλου” των λιμένων της Αττικής, σύμφωνα με το άρθρο 30 του νέου ΡΣΑ], καθ’ όσον αφορά τον κεντρικό επιβατικό λιμένα του Πειραιά, ότι “Για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την κρουαζιέρα, είναι δυνατόν να διερευνηθεί η δημιουργία επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας”. Από τις διατάξεις αυτές του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας [ΡΣΑ] προκύπτει ότι δεν έχει γίνει επιλογή της επέκτασης του επιβατικού λιμένα, αλλά το ζήτημα αυτό έχει αφεθεί προς διερεύνηση σε επόμενο στάδιο σχεδιασμού, που θα εκτιμήσει και τις επιπτώσεις (κυκλοφοριακές και λοιπές) του σχεδίου στο περιβάλλον, τούτο δε παρά το ότι η προμελέτη και η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων της νότιας επέκτασης, ως έργου, είχαν εγκριθεί, αντιστοίχως, με τις -προγενέστερες σε σχέση προς τον ως άνω νόμο- πράξεις 2/2011 της ΕΣΑΛ και 170400/2013 του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, εφόσον το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας δεν λαμβάνει θέση επί του ζητήματος της νότιας επέκτασης του λιμένα και εφόσον, κατά λογική ακολουθία, δεν έχουν εκτιμηθεί (από τη ΣΜΠΕ που το συνοδεύει) -έστω σε γενικές γραμμές, ανάλογες της γενικότητας του σχεδίου- οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις υπερκείμενου σχεδιασμού τέτοιας εμβέλειας, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι καλύπτονται οι απαιτήσεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ και ότι δεν απαιτείται (νέα) στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση στο επίπεδο των πράξεων της ΕΣΑΛ, όπως αβασίμως υποστηρίζει το Δημόσιο (πρβ. ΣτΕ Ολομ. 2152/2015). Ομοίως δεν ευσταθούν οι ισχυρισμοί των καθ’ ων η αίτηση, όπως παρετέθησαν στην προηγούμενη σκέψη, σύμφωνα με τους οποίους η εθνική νομοθεσία επιτρέπει, κατά τρόπο μη αντιβαίνοντα στην οδηγία 2001/42/ΕΚ, την παράλειψη εκπόνησης ΣΜΠΕ, εάν μετά την έγκριση του Master Plan επακολουθήσει περιβαλλοντική αδειοδότηση του συνόλου των έργων του λιμένος, όπως συνέβη εν προκειμένω, κατά την άποψη των καθ’ ων, με την ΑΕΠΟ 94701/5991/11.12.2020. Και τούτο διότι: - πρώτον, η οδηγία 2001/42/ΕΚ δεν προβλέπει τη δυνατότητα εξαίρεσης από τη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση σχεδίων και προγραμμάτων που υπόκεινται αυτοδικαίως, τα ίδια, σε εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και, επομένως, η ανωτέρω ρύθμιση του νόμου αντίκειται στην ως άνω οδηγία, τούτο δε ανεξαρτήτως αν η μεταγενέστερη ΑΕΠΟ 94701/5991/11.12.2020, με το προπεριγραφέν περιεχόμενο, καλύπτει το σύνολο του λιμένα, - δεύτερον, η πλημμέλεια αυτή δεν θεραπεύεται από την πρόβλεψη, ως αντιστάθμισμα ή υποκατάστατο της περιβαλλοντικής εκτίμησης του σχεδίου, της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων του ν. 4014/2011 για το σύνολο των δραστηριοτήτων του λιμένα, σε συνδυασμό με την έγκριση περιβαλλοντικών όρων για κάθε επιμέρους έργο, προεχόντως διότι οι εν

λόγω διαδικασίες αξιολόγησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων έπονται, κατά ρητή πρόβλεψη του νόμου, της έγκρισης του σχεδιασμού, που πραγματοποιείται ήδη με τις προσβαλλόμενες πράξεις της ΕΣΑΛ, με αποτέλεσμα να προσβάλλουν τον πυρήνα των ρυθμίσεων της οδηγίας, σύμφωνα με τον οποίον η περιβαλλοντική εκτίμηση τότε μόνον είναι επίκαιρη και αποτελεσματική, όταν λαμβάνει χώρα κατά την εκπόνηση και, πάντως, πριν από την έγκριση του οικείου σχεδίου, - τρίτον, αν και δεν δημιουργείται το πρώτον νέος λιμένας, ούτε αναπτύσσονται, εκ του μηδενός, δραστηριότητες στο λιμένα του Πειραιά, ωστόσο, η έγκριση του προπεριγραφέντος νέου σχεδιασμού ενέχει επέκταση του λιμένα, πρόβλεψη νέων δραστηριοτήτων και επιβάρυνση και στις τρεις λιμενικές υποπεριοχές και, κατά συνέπεια, η τροποποίηση αυτή του σχεδιασμού εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, χωρίς να μπορεί να θεωρηθεί “ήσων” κατά το άρθρο 3 παρ. 3 αυτής, και - τέταρτον, η εν λόγω παραβίαση των θεμελιωδών ρυθμίσεων της οδηγίας δεν θεραπεύεται από την, εκ των υστέρων, υποβολή ΣΜΠΕ στο στάδιο προ του π.δ. τροποποίησης των χρήσεων γης και όρων δόμησης, εφόσον η, ομοίως ανεπίκαιρη, διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης θα πραγματοποιηθεί βάσει τετελεσμένων καταστάσεων -ήτοι σχεδιασθέντων, εγκριθέντων και κατ’ αρχήν χωροθετηθέντων έργων-, οι οποίες έχουν δημιουργηθεί με τις προσβαλλόμενες πράξεις της ΕΣΑΛ, άρα δεν μπορεί η μεταγενέστερη αυτή στρατηγική εκτίμηση να εκληφθεί ως “συντονισμένη ή κοινή διαδικασία”, συνάδουσα προς την οδηγία. Εφόσον δε το επίμαχο σχέδιο πληροί τα εννοιολογικά χαρακτηριστικά του “σχεδίου” της οδηγίας 2001/42/ΕΚ, είναι αδιάφορο το ότι η ΚΥΑ μεταφοράς της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, παρέθεσε ενδεικτικώς, στο Παράρτημα Ι, μόνον το “Πρόγραμμα Ανάπτυξης Τουριστικών Λιμένων” ως εμπίπτον στις ρυθμίσεις της (ΣτΕ Ολομ. 3650/2010, σκ. 12). Κατά συνέπεια, δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός του Δημοσίου ότι η εν λόγω ΚΥΑ επιτάσσει την εκπόνηση ΣΜΠΕ μόνον για τουριστικούς λιμένες. Τέλος, η παράλειψη έγκρισης ΣΜΠΕ πριν από την έκδοση των προσβαλλομένων διοικητικών πράξεων αποτελεί πλημμέλεια αυτών, ασχέτως υπαιτιότητας της ΟΛΠ ΑΕ, άρα δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι η ΣΜΠΕ είχε εκπονηθεί και υποβληθεί πριν από την έκδοση των αποφάσεων της ΕΣΑΛ, όπως αβασίμως υποστηρίζεται.

28. Επειδή, περαιτέρω, καθ’ όσον αφορά τις πρόσθετες επενδύσεις της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ σχετικά με την εγκατάσταση ξενοδοχείων, είτε κατόπιν χωροθέτησης αυτών σε νέα θέση εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα, είτε κατόπιν μετατροπής υφισταμένων εγκαταστάσεων σε ξενοδοχεία, η νομοθετικώς κυρωθείσα Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει, στο άρθρο 4.4.δ, ότι η αξιοποίηση του λιμένα για δραστηριότητες γενικού τουρισμού δεν επιτρέπεται, παρά μόνον εάν, μεταξύ άλλων, αυτή έχει ειδικά επιτραπεί ως μέρος Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης, νομίμως εγκεκριμένων. Και καθ’ όσον, όμως, αφορά τις υποχρεωτικές επενδύσεις, οι οποίες είχαν περιληφθεί στην κυρωθείσα με νόμο Σύμβαση Παραχώρησης, οι

νυν προσβαλλόμενες πράξεις της ΕΣΑΛ αποτελούν την πρώτη διοικητική πράξη που συνεπάγεται την κατ' αρχήν αποδοχή του μελλοντικού σχεδίου ανάπτυξης του λιμένα υπό τη νέα μορφή, όπως διαμορφώνεται μετά το σύνολο των έργων, υποχρεωτικών και προσθέτων, το σημαντικότερο των οποίων είναι η προσθήκη νέου λιμένα κρουαζιερόπλοιων. Εφόσον δε και αυτές (οι υποχρεωτικές επενδύσεις) περιελήφθησαν στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της ΟΛΠ ΑΕ και εγκρίθηκαν από την ΕΣΑΛ, αποτελούν μέρος του Σχεδίου – Προγράμματος και πρέπει να υπαχθούν σε στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση, σε συνδυασμό με όλα τα λοιπά μέρη του σχεδίου, ασχέτως των προβλέψεων της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία δεν μπορεί να υπερισχύσει του ενωσιακού δικαίου και της οδηγίας 2001/42/ΕΚ. Σε κάθε περίπτωση, ειδικώς ως προς το έργο της νότιας επέκτασης του λιμένα, η περιβαλλοντική του αδειοδότηση (ΑΕΠΟ 170400/11.9.2013) δεν μπορεί να υποκαταστήσει την εκτίμησή του ως μέρους του Αναπτυξιακού Σχεδίου της ΟΛΠ ΑΕ, διότι η αξιολόγηση αυτή διεξήχθη στο παρελθόν για το συγκεκριμένο έργο, ενώ η ΣΜΠΕ έχει ως αντικείμενο το συνολικό νέο σχεδιασμό του λιμένα, ο οποίος δεν εξαντλείται στο μεμονωμένο αυτό έργο, αλλά περιλαμβάνει πλήθος νέων έργων, που προκαλούν, συνολικώς, αύξηση της δραστηριότητας του λιμένα και των επιπτώσεων στο περιβάλλον και συγκροτούν ένα νέο πλέον σχέδιο. Είναι δε χαρακτηριστικό, από της απόψεως αυτής, ότι η πράξη της ΕΣΑΛ 2/2011, με την οποία εγκρίθηκε η προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων της νότιας επέκτασης (βάσει του άρθρου 19ου παρ. 7 του ν. 2932/2001, βλ. σκέψη 10), ως αυτοτελούς έργου, δεν μνημονεύεται στη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ των εκδοθεισών εγκρίσεων της ΕΣΑΛ. Πρέπει, επομένως, να απορριφθούν όλοι οι περί του αντιθέτου ισχυρισμοί του Δημοσίου και των παρεμβαινουσών.

29. Επειδή, μειοψήφησαν η Πρόεδρος του Δικαστηρίου, Ε. Σάρπ, και οι Σύμβουλοι Ε. Αντωνόπουλος, Χρ. Ντουχάνης, Ελ. Παπαδημητρίου, Χρ. Λιάκουρας, Ν. Σκαρβέλης και Δημ. Βασιλειάδης, οι οποίοι υποστήριξαν την ακόλουθη γνώμη: Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής (ν. 4277/2014), αφού με το άρθρο 4 παρ. 2 θέσει ως κεντρικό στόχο να αποκτήσει η Αθήνα (και ο Πειραιάς, βλ. αμέσως παρακάτω) την ιδιότητα του “διεθνούς κόμβου μεταφορών”, εξειδικεύει, στη συνέχεια, το στόχο αυτό, ορίζοντας στο άρθρο 9 στοιχείο 1.2. τα εξής: “Χωρική Υποενοότητα Πειραιά: α) Η Μητροπολιτική περιοχή Πειραιά συνιστά τη Νότια Πύλη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του λεκανοπεδίου, με δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας και σημασίας για την οικονομία της χώρας, που συνδέονται με τη ναυτιλία και τη διαμετακόμιση. Κεντρικός στόχος είναι η ενίσχυση του ρόλου της ως διαμετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και τη βελτίωση του περιβάλλοντος αστικού ιστού του δήμου, εξασφαλίζοντας καλύτερη λειτουργική διασύνδεση μεταξύ τους... β) Στη Χωρική Υποενοότητα Πειραιά υπάρχει παραδοσιακά σημαντική δυναμική, η οποία, με την επανενεργοποίησή της, παράλληλα με την εφαρμογή

βέλτιστων περιβαλλοντικών πρακτικών, μπορεί να δράσει καταλυτικά στην ανάπτυξη της Περιφέρειας και της χώρας. Η δυναμική αυτή εντοπίζεται στην παράκτια ζώνη και στις χωροθετημένες δραστηριότητες του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα”. Ο κεντρικός αυτός στόχος εξειδικεύεται από την άποψη του “οικιστικού δικτύου” και του “δικτύου πολεοδομικών κέντρων” στο άρθρο 10 παρ. 3 στοιχείο 1.β, όπου ορίζονται τα εξής: “β) Για το Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά, επιδιώκεται: αα) Η αναβάθμισή του ως κεντρικού Λιμένα και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, με αποτελεσματική διασύνδεση μεσογειακού, διευρωπαϊκού και διεθνούς επιπέδου. ββ) Η περιβαλλοντική αναβάθμιση του Λιμένα του Πειραιά με τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών βάσει των προτύπων της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τη διαχείριση των υγρών αποβλήτων των πλοίων, πέριξ και εγγύς της θεσμοθετημένης λιμενικής ζώνης. ... εε) Η λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό. ... στστ) ...”. Το νέο ΡΣΑ συνεχίζει, θεσμοθετώντας (άρθρο 11) πλέγμα αναπτυξιακών αξόνων, εκ των οποίων ο πρώτος (παρ. 2 στοιχείο 1.α), χαρακτηριζόμενος ως “διεθνούς και εθνικής εμβέλειας”, είναι ο κεντρικός άξονας του πολεοδομικού συγκροτήματος και έχει εναρκτήριο σημείο την “περιοχή του Επιβατικού Λιμένα και την κεντρική περιοχή του Πειραιά”, κατά μήκος του οποίου “αναπτύσσονται πλέγματα λειτουργιών μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας, με κύριο χαρακτήρα τις τριτογενείς επιχειρηματικές δραστηριότητες, και ιδιαίτερα τους γραφειακούς χώρους και τις έδρες επιχειρήσεων, τις τουριστικές υπηρεσίες, τις πολιτιστικές λειτουργίες ...”. Ειδικώς, το τμήμα του εν λόγω αναπτυξιακού άξονα που συνιστά το λιμάνι του Πειραιά εντάσσεται σε πόλο ανάπτυξης, ομοίως διεθνούς και εθνικής εμβέλειας, έναν εκ των τεσσάρων του νέου ΡΣΑ, αυτόν, δηλαδή, Αθήνας – Πειραιά, και αποτελείται (άρθρο 11 παρ. 3 στοιχείο 1.α.ββ) από την “Περιοχή Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, σε συνδυασμό με τον Εμπορευματικό Λιμένα Ικονίου – Κερατσινίου. Αποτελεί τη Νότια Πύλη της Περιφέρειας και τη σημαντικότερη θαλάσσια πύλη της χώρας. Επιδιώκεται η ενίσχυσή του ως ναυτιλιακού κέντρου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 9 παράγραφος 1.2β και 10 παράγραφος 3.1β περίπτωση ββ’, και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιασμού, όπως είναι η ακτοπλοΐα και οι εξυπηρετήσεις κρουαζιερόπλοιων, ο τουρισμός και ο πολιτισμός”. Περαιτέρω, στο άρθρο 12 του νέου ΡΣΑ σχεδιάζεται, αν και ελλειπτικώς, η κεντρική περιοχή του Πειραιά υπό το πρίσμα της πολεοδομικής του οργάνωσης και προβλέπεται (παρ. 4 περ. ε) “αα) Τόνωση των διασυνδέσεων και θετικών επιδράσεων της λιμενικής δραστηριότητας με τις άλλες οικονομικές λειτουργίες της πόλης. Βελτίωση της λειτουργίας του λιμένα με παράλληλη μέριμνα για ορθολογική διαχείριση των οδικών μετακινήσεων αιχμής, με σύνδεση των λιμενικών επιβατικών σταθμών με το δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς ... ββ) Ενίσχυση των κεντρικών χρήσεων των λιμενικών και ναυτιλιακών υπηρεσιών. Ανάδειξη του ρόλου ως Νότιας Πύλης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος ... γγ) Λειτουργική ανασύνταξη και εξειδίκευση των χρήσεων στο κεντρικό τμήμα του λιμένα με έμφαση στις

υπηρεσίες, στην αναψυχή και στον πολιτισμό ...”. Το νέο ΡΣΑ, εξάλλου, περιέχει και ρυθμίσεις για τον τουρισμό, μεταξύ δε αυτών (άρθρο 28 παρ. 2 στοιχείο θ), τη “διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων και εξυπηρέτησης των επιβατών τους, με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Αττική, καθώς επίσης και η αντιμετώπιση πιθανών επιπτώσεων στους τόπους προορισμού και επισκέψεων. Κατευθύνσεις δίνονται στο Παράρτημα XIII”, καθώς και (άρθρο 28 παρ. 4 περ. η) τη “διαμόρφωση του συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού με τρόπο που να εξυπηρετεί και τις ανάγκες της τουριστικής δραστηριότητας. Προκειμένου η Αττική να καταστεί ελκυστικός προορισμός city break και κρουαζιέρας και λόγω των συγκεκριμένων απαιτήσεων των ως άνω μορφών τουρισμού, προβλέπεται η κατάρτιση ειδικού σχεδίου με κατευθύνσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και πολεοδομικών παρεμβάσεων προς ενσωμάτωση στον υποκείμενο σχεδιασμό”. Τέλος, στο Παράρτημα XIV (ΦΕΚ σελ. 4976) επαναλαμβάνεται η πρόθεση διευκόλυνσης της υποδοχής κρουαζιεροπλοίων και προβλέπεται ότι “για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την κρουαζιέρα, είναι δυνατόν να διερευνηθεί η δυνατότητα επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας”, μεταξύ άλλων, στο λιμάνι του Πειραιά, σε συνδυασμό, ενδεχομένως, με την πρόβλεψη στο άρθρο 38 παρ. 22 του νέου ΡΣΑ, με την οποία εγκρίνεται η οικεία ΣΜΠΕ, ότι “εξετάζεται, στο πλαίσιο της λειτουργικής εξειδίκευσης του έργου των επιβατικών λιμένων της Αττικής, η δυνατότητα σταδιακής μεταφοράς [συνήθων] ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από το λιμάνι του Πειραιά σε εκείνο του Λαυρίου ...”. Ενόψει των ανωτέρω, το γεγονός και μόνο ότι το επίμαχο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης (ΜΡ) περιλαμβάνει έργα, τα οποία πρόκειται να εκτελεσθούν με τα χαρακτηριστικά που θα προβλέψει και υπό τις προϋποθέσεις που θα θέσει το ίδιο, εφόσον οριστικοποιηθεί, δεν σημαίνει ότι τα έργα αυτά, και μάλιστα όλα, δεν θα μπορούσαν, αδειοδοτούμενα περιβαλλοντικώς κατά το νόμο, να εκτελεσθούν ακόμη και αν το ΜΡ απουσίαζε πλήρως. Πράγματι, ο λιμένας του Πειραιά λειτουργεί τουλάχιστον από συστάσεως του Ελληνικού Κράτους και είναι γνωστός στη νομοθεσία. Αυτή περιλαμβάνει και χωροταξικά νομοθετήματα, που στηρίζουν το σχεδιασμό που επιχειρούν, στην ύπαρξη, τη σημασία και τον εκσυγχρονισμό του, όπως, ενδεικτικά, το νέο ΡΣΑ. Πράγματι, πολλά από τα έργα που αναφέρονται στις ως άνω διάφορες εκδοχές του επίμαχου ΜΡ (θέσεις ελλιμενισμού, επεκτάσεις, διαμορφώσεις, απορρυπάνσεις, κτιριακός εξοπλισμός κλπ.), θα εύρισκαν, κατ’ αρχήν, έρεισμα στο νέο ΡΣΑ. Κατά συνέπεια, δεν θα συνέτρεχε ο κίνδυνος κατασκευής έργων μη στηριζομένων σε χωροταξικό σχέδιο, άρα, από την άποψη αυτή, μη βιωσίμων, αυτός, δηλαδή, ο κίνδυνος, που συντρέχει στις περιπτώσεις απευθείας χωροθέτησης λιμενικών έργων κατά το στάδιο της περιβαλλοντικής τους αδειοδότησης, χωρίς προηγούμενο χωροταξικό σχεδιασμό, τον οποίο είχε σκοπό να αποτρέψει η οδηγία 2001/42/ΕΚ. Η διαπίστωση αυτή δεν ανατρέπεται από το γεγονός ότι, κατά τα ανωτέρω προκύπτοντα από το φάκελο, οι συμβαλλόμενοι στην από 24 Ιουνίου 2016

Σύμβαση Παραχώρησης συνομολόγησαν την, κατά το χρόνο εκείνο, έλλειψη Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (ΜΡ) του λιμένα, τούτο δε διότι ο προέχων χαρακτήρας του εν λόγω ΜΡ, τροποποιούμενου υποχρεωτικώς βάσει των εκάστοτε “επενδυτικών περιόδων”, δεν είναι, πάντως, ο χωροταξικός. Δεδομένου, όμως, ότι ορισμένες από τις σχετικές προβλέψεις του νέου ΡΣΑ έχουν κατευθυντήριο χαρακτήρα και είναι επιδεκτικές εξειδικεύσεως, όπως, άλλωστε, προβλέπεται στο ίδιο το νέο ΡΣΑ (βλ. άρθρο 28 παρ. 2 περ. θ και παρ. 4 περ. η: “διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων” και “κατάρτιση ειδικού σχεδίου με κατευθύνσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και πολεοδομικών παρεμβάσεων προς ενσωμάτωση στον υποκείμενο σχεδιασμό” κ.λπ.), και προκειμένου να αποφεύγεται, κάθε φορά, η περιπτώσιολογική και επισφαλής διάκριση μεταξύ έργων για τα οποία θα αρκούσαν οι κανονιστικώς πυκνές ρυθμίσεις του νέου ΡΣΑ, και άλλων, τα οποία, εν όλω ή εν μέρει, θα προϋπέθεταν την έκδοση, τυχόν, ειδικότερων σχεδίων ή προγραμμάτων, νομίμως, σε κάθε περίπτωση, προβλέπεται η έκδοση πολεοδομικού διατάγματος (βλ. προμν. ΣτΕ 716-7/2015 εππαμ.), που θα εξειδικεύει το σχεδιασμό, προβλέποντας, ιδίως, τις αναγκαίες για την υλοποίησή του χρήσεις γης. Δεδομένου, τέλος, ότι το εν λόγω πολεοδομικό διάταγμα θα κληθεί να εξειδικεύσει και ολοκληρώσει το σχεδιασμό που περιέχεται, κατά βάση, στο ιεραρχικώς ανώτερο επίπεδο του νέου ΡΣΑ, αυτό θα υπόκειται σε νέα εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την οδηγία 2001/42/ΕΚ. Υπό τα δεδομένα αυτά, η υπαγωγή σε αυτοτελή και διακεκριμένη όμοια διαδικασία εκτιμήσεως περιβαλλοντικών επιπτώσεων και του ΜΡ, μη οριστικοποιημένου και τελούντος, κατά τα προεκτεθέντα, σε διαρκή επικαιροποίηση, θα εβάρυνε την όλη διαδικασία χωρίς αποχρώντα λόγο, θα ενέπλεκε δε τη Διοίκηση, αλλά και το ενδιαφερόμενο κοινό, σε παράλληλες διαδικασίες διαβούλευσης με ασαφώς οριοθετημένο το αντικείμενο της καθεμιάς. Τούτο δε, θα ήταν αμφίβολο αν θα εναρμονιζόταν και με την ίδια την Οδηγία, η οποία, στο άρθρο 11 παρ. 2, αποτρέπει την υιοθέτηση διαδικασιών που κατατείνουν στην κατ’ επανάληψη διεξαγωγή των ίδιων εκτιμήσεων, και, πάντως, δεν επιβάλλεται από αυτήν. Τέλος, η παράλειψη υπαγωγής του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης σε αυτοτελή διαδικασία ΣΜΠΕ δεν θα προσέκρουε ούτε στις ως άνω (βλ. σκέψη δέκατη πέμπτη) προδιαγραφές Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος, στις οποίες παραπέμπει, όπως προαναφέρθηκε, η Σύμβαση Παραχώρησης και στις οποίες περιλαμβάνεται Τμήμα (Β΄) με τον τίτλο “ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ [Σ.Μ.Π.Ε.]”, διότι αυτές οι προδιαγραφές ανάγουν την ΣΜΠΕ σε τμήμα και όχι σε προαπαιτούμενο, και μάλιστα, υποχρεωτικό, των ΜΡ, ιδίως όταν αυτό ακολουθείται από το οικείο πολεοδομικό διάταγμα, το οποίο θα υποβληθεί, ως σχέδιο, σε εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Συνεπώς, ο παρατιθέμενος στη σκέψη 25 λόγος θα έπρεπε, κατά την ως άνω μειοψηφήσασα γνώμη, να απορριφθεί ως αβάσιμος.

30. Επειδή, ενόψει των ανωτέρω, οι προσβαλλόμενες πράξεις 78, 79, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων πρέπει να ακυρωθούν κατά το πλησσόμενο μέρος τους, κατά το μέρος δηλαδή που με αυτές εγκρίθηκαν συνολικώς, κατά τα προαναφερθέντα, οι υποχρεωτικές και πρόσθετες επενδύσεις της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ, εφόσον δεν προηγήθηκε στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση του προπεριγραφέντος Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan), όπως βασίμως προβάλλεται. Κατόπιν τούτου, παρέλκει η έρευνα των λοιπών προβαλλομένων αιτιάσεων.

31. Επειδή, λόγω της κατάργησης της δίκης ως προς ορισμένους αιτούντες και της κατά τα λοιπά εν μέρει αποδοχής και εν μέρει απόρριψης της κρινόμενης αίτησης, δεν επιβάλλεται δικαστική δαπάνη.

Δ ι ά τ α ύ τ α

Καταργεί τη δίκη ως προς τους αιτούντες υπ' αρ. 1, 5, 6, 7, 9, 11 και 15, κατά σειρά αναφοράς στο δικόγραφο της κρινόμενης αίτησης.

Απορρίπτει την αίτηση ως προς τους αιτούντες υπ' αρ. 4, 10, 13, 17, 18, 19 και 20, κατά σειρά αναφοράς στο δικόγραφο της αίτησης.

Δέχεται εν μέρει την αίτηση ως προς τους λοιπούς αιτούντες και την απορρίπτει, ως προς αυτούς, κατά το μέρος που προσβάλλεται η κυρωθείσα με το ν. 4404/2016 (Α' 126) από 24.6.2016 Σύμβαση Παραχώρησης.

Ακυρώνει, κατά το σκεπτικό, τις αποφάσεις 78, 79, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, κατά το πλησσόμενο μέρος τους.

Διατάσσει την απόδοση του παραβόλου.

Απορρίπτει εν μέρει τις παρεμβάσεις της εταιρείας ΟΛΠ ΑΕ και της εταιρείας ΤΕΚΑΛ ΑΕ, κατά το μέρος που γίνεται δεκτή η αίτηση ακυρώσεως, και τις δέχεται κατά τα λοιπά.

Δεν επιβάλλει δικαστική δαπάνη.

Η διάσκεψη έγινε στις 3 Ιουνίου 2021

Η Πρόεδρος Η Γραμματέας

Ε. Σάρπη Ελ. Γκίκα