



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησης 66/2022
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Τμήμα Δ')
Συνεδρίαση της 7ης Ιουνίου 2022

Σύνθεση:

Προεδρεύων: Νικόλαος Δασκαλαντωνάκης, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ., κωλυομένου του Προέδρου του Τμήματος Παναγιώτη Παναγιωτουνάκου, Αντιπρόεδρου Ν.Σ.Κ.

Μέλη: Δημήτριος Αναστασόπουλος, Παναγιώτης Παππάς, Αικατερίνη Γαλάνη, Στέργιος Κίκας, Δημήτριος Κατωπόδης, Αναστασία Ζαφειριάδου, Νικόλαος Μουκαζής, Ευτυχία Κασομένου και Θεόδωρος Ράπτης, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους. Το μέλος του Τμήματος Δημήτριος Αναστασόπουλος παρέστη με τη μέθοδο της τηλεδιάσκεψης μέσω της ψηφιακής πλατφόρμας «e:Presence.gov.gr. Διαδικτυακές Τηλεδιασκέψεις για τους φορείς του Ελληνικού Δημοσίου».

Εισηγητές: Νικόλαος Μουκαζής, Νομικός Σύμβουλος του Κράτους
Αικατερίνη Χουρμούζη, Πάρεδρος Ν.Σ.Κ. (γνώμη χωρίς ψήφο).

Αριθμός Ερωτήματος: Το έγγραφο με αριθμό πρωτ. 3122.1-T11/23568/4-4-2022 του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/ Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων/ Γενικής Διεύθυνσης Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων/Διεύθυνσης Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών.

Περίληψη Ερωτήματος: Ερωτάται εάν από τις με αρ. 547, 548 και 549/2022 αποφάσεις της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας επηρεάζεται, πέραν της με αρ. πρ. ΑΠ:3122.1-T11/22673/2019/28-03-2019 απόφασης του Γενικού

Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η ισχύς των αποφάσεων του ΠΙΝΑΚΑ 1, με τις οποίες εγκρίθηκε η εκτέλεση των υποχρεωτικών επενδύσεων που αναφέρονται σε αυτόν, και εάν η Διοίκηση στο πλαίσιο συμμόρφωσης κατ' άρθρο 95 του Συντάγματος θα πρέπει να προβεί στην ανάκληση των ανωτέρω αποφάσεων. Σε θετική περίπτωση να διευκρινιστεί εάν η τυχόν ανάκληση θα αφορά και σε αποφάσεις έργων τα οποία έχουν μέχρι σήμερα ολοκληρωθεί.

Στο πιο πάνω ερώτημα, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ') γνωμοδότησε ως εξής:

Ιστορικό

Στο παραπάνω έγγραφο ερώτημα της υπηρεσίας και στα στοιχεία του φακέλου που το συνοδεύουν, εκτίθεται το ακόλουθο πραγματικό:

1. Στο Παράρτημα 7.2 της κυρωθείσας με τον ν.4404/2016 «Για την κύρωση της από 24 Ιουνίου 2016 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 13 Φεβρουαρίου 2002 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ και άλλες διατάξεις» (Α'126) Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε. αναφέρονται οι Υποχρεωτικές Επενδύσεις, που ανέλαβε την υποχρέωση η Ο.Λ.Π. Α.Ε. να πραγματοποιήσει εντός της πρώτης επενδυτικής περιόδου. Για τις εν λόγω επενδύσεις έχουν εκδοθεί οι αποφάσεις του ΠΙΝΑΚΑ 1, με τις οποίες εγκρίθηκε η εκτέλεσή τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

α/α	Υποχρεωτική Επένδυση	Απόφαση εκτέλεσης του έργου
1	Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α')	ΑΠ:3122.1-Τ11/22673/2019/28-03-2019 Απόφαση ΓΓΛΠΝΕ
2	Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων	ΑΠ:3122.1-Τ11/26996/2020/11-05-2020 Απόφαση ΓΓΛΠΝΕ
3	Μετατροπή της Πενταγωνικής	Δεν έχει εκδοθεί απόφαση

	Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας	
4	Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ	ΑΠ:3122.1-T11/35505/2021/20-05-2021 Απόφαση ΓΓΛΠΝΕ
5	Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα	ΑΠ:3122.1-T11/27416/2020/12-05-2020 Απόφαση ΓΓΛΠΝΕ με την οποία εγκρίθηκε η Τοποθέτηση κωνικών προσκρουστήρων στο ανατολικό τμήμα του προβλήτα Ι
6	Προμήθεια Εξοπλισμού	Δεν έχει εκδοθεί απόφαση
7	Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα	ΑΠ:3122.1-T11/50261/2021/09-07-2021 Απόφαση ΓΓΛΠΝΕ
8	Μελέτες	Δεν έχει εκδοθεί απόφαση
9	Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών	ΑΠ:3122.1-T11/62430/2016/12-07-2016 Απόφαση ΥΝΑΝΠ
10	Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους)	ΑΠ:3122.1-T11/32588/2021/11-05-2021 Απόφαση ΓΓΛΠΝΕ
11	Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών)	ΑΠ:3122.1-T11/91025/2017/20-12-2017 Απόφαση ΓΓΛΠΝΕ με την οποία εγκρίθηκε η Φάση Α του έργου και ΑΠ:3122.1-T11/79719/2020/27-11-2020 Απόφαση ΓΓΛΠΝΕ με την οποία εγκρίθηκε η Φάση Β του έργου

Επισημαίνεται ότι, η υποχρεωτική επένδυση με α/α 9 του ΠΙΝΑΚΑ 1 εγκρίθηκε στο πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου 46 του ν.4150/2013 (Α'102), καθώς η Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν είχε κυρωθεί με τον ν. 4404/2016.

Με την 547/2022 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας (Ολομ.) ακυρώθηκαν οι αποφάσεις 78,79,80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, κατά το πλησσόμενο μέρος τους, με τις οποίες είχαν εγκριθεί, στο πλαίσιο έγκρισης του Master Plan Λιμένα Πειραιά, οι υποχρεωτικές επενδύσεις βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης, που συνήφθη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ και κυρώθηκε με το ν. 4404/2016 - και οι πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ ΑΕ στο Λιμένα του Πειραιά. Με την 548/2022 απόφαση ακυρώθηκε η με αρ. πρ. 3122.1-T11/22673/28-03-2019 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής

Πολιτικής, με την οποία χορηγήθηκε η άδεια κατασκευής του έργου της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα Πειραιά. Με την απόφαση 549/2022 η δίκη καταργήθηκε, με την αιτιολογία ότι προσβάλλονταν οι πράξεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων οι οποίες ακυρώθηκαν με την απόφαση 547/2022 της Ολομέλειας.

Με την από 17-3-2022 εξώδικη δήλωση του Ι. Κ. που απεστάλη στην Υπηρεσία τίθεται θέμα ότι η αρ. 547/2022 απόφαση της Ολομέλειας του Σ.τ.Ε αφορά και σε έτερα έργα πλην αυτών που περιγράφονται στις αποφάσεις καθώς «.....το ανωτέρω έργο δεν εξαντλείται σε αυτό καθ' εαυτό αλλά περιλαμβάνει πλήθος νέων έργων που συγκροτεί ένα συνολικό νέο σχεδιασμό του λιμένα και τα οποία έργα προκαλούν συνολικώς αύξηση των δραστηριοτήτων του λιμένα αλλά και των επιπτώσεων στο περιβάλλον.....» οπότε πρέπει να υπαχθούν σε στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση.

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την αρ. 548/2022 απόφαση της Ολομέλειας του Σ.τ.Ε απορρίφθηκε η αίτηση ακύρωσης της υπ'αρ. 3122.1-T11/22336/09-04-2020 απόφασης του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του ΥΝΑΝΠ, με την οποία εγκρίθηκε το έργο καθαρισμού-αποκατάστασης λειτουργικών βαθών στην περιοχή του προβλήτα Γ2, διαχείρισης αυτοκινήτων (car terminal) του λιμένα Πειραιά.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 86 του ν.4504/2017 (Α'184), όπως ισχύει, οι φορείς διαχείρισης λιμένων που έχουν την υποχρέωση σύνταξης αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης (Master Plan), οφείλουν να έχουν ολοκληρώσει τη σύνταξή τους έως την 31η.12.2023. 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...

Κατόπιν των ανωτέρω υποβλήθηκε το ανωτέρω ερώτημα.

2. Το άρθρο 4 της από 24-6-2016 «Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς», μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε., που κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ τυπικού νόμου, από κοινού με τα προσαρτήματά της, με

το άρθρο 1 του ν.4404/2016 (Α' 126). προβλέπει, 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)..».

3. 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).

4. Στο Παράρτημα 7.2. της, κυρωθείσης με τον προαναφερθέντα ν. 4404/2016, Σύμβασης Παραχώρησης αναφέρονται οι εξής Επενδύσεις τις οποίες η 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 Ι, ενώ οι λοιπές ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας ΙΙ.»

5. Με την από 6-4-2020 αίτηση ακυρώσεως των Δ. Β. κλπ (σύνολο 20) ζητήθηκε η ακύρωση: α) της κυρωθείσης με τον ν. 4404/2016 (Α’ 126) από 24.6.2016 Σύμβασης Παραχώρησης, 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).

6. Με την ως άνω αίτηση οι αιτούντες ζήτησαν την ακύρωση των ως άνω πράξεων προβάλλοντας, σύμφωνα με όσα δέχθηκε το δικαστήριο στη σκέψη 25,

τα κάτωθι: *«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.»*

7. Επί της ανωτέρω αιτήσεως ακυρώσεως εκδόθηκε η με αριθμό 547/2022 απόφαση της Ολομέλειας του ΣτΕ, με την οποία:

I) απορρίφθηκε αυτή, κατά το μέρος που προσβάλλεται η κυρωθείσα με το ν. 4404/2016 (Α΄ 126) από 24.6.2016 Σύμβαση Παραχώρησης.

II) όπως δε αναφέρεται στο διατακτικό της απόφασης: *«Ακυρώνει, κατά το σκεπτικό, τις αποφάσεις 78, 79, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, κατά το πλησσόμενο μέρος τους.»*

8. Ειδικότερα, στο σκεπτικό της ως άνω απόφασης, εκτίθενται, (βλ. σκ. 16, 17 , 19 και 20) σχετικά με τις υποχρεωτικές και πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ, που εγκρίθηκαν με τις 78, 79, 80 και 81/2019 αποφάσεις της ΕΣΑΛ, τα εξής:

«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. Ακολούθως, 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 ορίζοντας 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...-Επί του υποβληθέντος {σ.σ.από την ΟΛΠ ΑΕ} Σχεδίου {σ.σ. Master Plan}, η ΕΣΑΛ εξέδωσε την απόφαση 78/19.2.2019, πιλοφορούμενη “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 γεινίασης 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... 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 “Έργα 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”. ... 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)·...
- 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”. ... 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 καταδύομενων 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 Πενταώροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους ή εναλλακτικά στην Περιοχή Γ1. Ως προς την επένδυση αυτή: Στον 5ο όροφο (πλάκα οροφής) του πενταώροφου 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*...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 Ηεπιώνειας Πύλης (ΦΕΚ 527/Β'/1967 και 217/Δ'/2019). ... 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. - ...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. Β. ...C. ... D. ... 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 εκφράστηκαν 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), ... και 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 Εφημερίδας 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).»

«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, επανεξετάζε 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, επανεξεταζόταν 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 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). ...το Δικαστήριο κρίνει ότι ... 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)...)»

«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)...)».

9. Περαιτέρω, στις σκέψεις 27 και 28 της ίδιας απόφασης αναφέρονται τα εξής:

«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 κρηπιδότοιχου

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, πενταώροφου 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 προέβλεπαν 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...

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 λιμένας, 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 “ήσσων” 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...

28. Επειδή, περαιτέρω, καθ’ όσον αφορά τις πρόσθετες επενδύσεις της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ σχετικώς 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..».

10. Κατόπιν τούτων, η 547/2022 απόφαση της Ολομέλειας του ΣΤΕ δέχεται (σκ. 30) τα εξής: «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».

11. Σχετικά με την 548/2022 απόφαση της Ολομέλειας του ΣΤΕ σημειώνονται τα ακόλουθα: Με την από 11-5-2020 αίτηση οι Ε.Κ.Π. κλπ (σύνολο 95) ζήτησαν την ακύρωση των εξής πράξεων:

α) της “εκδοθείσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 παρ. 3δ’ του ν. 4150/2013 (Α’ 102) άδειας κατασκευής του έργου «Επέκταση επιβατικού λιμένα (νότια πλευρά - Φάση Α’) στον Πειραιά», β) της απόφασης 3121.6/717/7.1.2020 του Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) «Συμπλήρωση και τροποποίηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.» (Δ’ 21/29.1.2020), γ) της κοινής

απόφασης 104050/17.5.2006 των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας, με την οποία εγκρίθηκαν περιβαλλοντικοί όροι για το «Επενδυτικό αναπτυξιακό πρόγραμμα ΟΛΠ Α.Ε.», δ) της θετικής γνωμοδότησης 205482/25.11.2011 του Γενικού Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) επί της Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Επέκταση επιβατικού λιμένα Πειραιά - Νότια Πλευρά», ε) της απόφασης 170400/11.9.2013 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, με την οποία τροποποιήθηκε η ανωτέρω ΚΥΑ 104050/17.5.2006 έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, ως προς την προσθήκη του έργου της επίμαχης νότιας επέκτασης του λιμένα Πειραιώς, στ) της απόφασης 9654/29.2.2016 της Γενικής Διευθύντριας Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ), με την οποία τροποποιήθηκε εκ νέου η ως άνω ΚΥΑ 104050/17.5.2006 ως προς 1. την κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών στη νότια πλευρά του Προβλήτα III, εις αντικατάσταση του υφιστάμενου Προβλήτα Πετρελαιοειδών που βρισκόταν στη βορειοδυτική πλευρά του Προβλήτα III, η λειτουργία του οποίου θα τερματιζόταν μετά την εξ ολοκλήρου ενσωμάτωσή του στον Προβλήτα III, 2. τη διάθεση βυθοκορημάτων που θα προέκυπταν από τις εργασίες κατασκευής του Προβλήτα III σε συγκεκριμένο θαλάσσιο χώρο στο Σαρωνικό Κόλπο (μεταξύ Πειραιϊκής χερσονήσου, Αίγινας και Σαλαμίνας) και 3. τη χρήση σκωρίας τύπου EAF ως υλικού επίχωσης και πλήρωσης των τσιμεντοκιβωτίων [caissons] του Προβλήτα III, ζ) της απόφασης 32907/30.6.2016 της ίδιας Γενικής Διευθύντριας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ), με την οποία ανανεώθηκε, για δύο (2) έτη, η ισχύς της ΚΥΑ 104050/17.5.2006, η) της απόφασης 11021/ 30.7.2018 του Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του ΥΠΕΝ, με την οποία τροποποιήθηκε περαιτέρω η ΑΕΠΟ 104050/17.5.2006 ως προς τις “τεχνικές λεπτομέρειες που αφορούν στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και στον τρόπο κατασκευής του έργου της επέκτασης επιβατικού λιμένα προς τη νότια πλευρά”, με την πρόβλεψη της απόρριψης των βυθοκορημάτων [που θα προκύψουν από τις, απαιτούμενες για την κατασκευή του έργου, υποθαλάσσιες εκσκαφές] σε θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού Κόλπου που είχε ήδη υποδειχθεί με την ως άνω, υπό στοιχείο στ’, προσβαλλόμενη, θ) της απόφασης ΥΠΕΝ/ ΔΙΠΑ/73646/4816/22.11.2019 του Γενικού Διευθυντή

Περιβαλλοντικής Πολιτικής του ΥΠΕΝ, με την οποία τροποποιήθηκε η ΑΕΠΟ 104050/ 17.5.2006, όσον αφορά τις εργασίες συντήρησης - αποκατάστασης λειτουργικών βαθών στην περιοχή του προβλήτα Γ2 Διαχείρισης Αυτοκινήτων (Car Terminal) του λιμένα, και ι) της απόφασης 3122.1-Τ11/22336/9.4.2020 του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία εγκρίθηκαν εργασίες συντήρησης - αποκατάστασης λειτουργικών βαθών στην ως άνω περιοχή του προβλήτα Γ2.

12. Το Δικαστήριο δέχθηκε με την 548/2022 απόφασή του τα εξής:

«η απόφαση 3121.6/717/7.1.2020 του Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων στερείται εκτελεστότητας και, καθ' ερμηνεία του δικογράφου, προσβάλλονται παραδεκτώς οι ατομικές πράξεις 79/2019, 80/2019 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων... Ειδικότερα, προσβάλλονται παραδεκτώς οι πράξεις της ΕΣΑΛ με τις οποίες εγκρίθηκαν, μετά την παροχή αδείας από τον Υπουργό Πολιτισμού, η υποχρεωτική επένδυση της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα (πράξη 79/2019 της ΕΣΑΛ, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 80/2019 του ίδιου οργάνου) και η πρόσθετη επένδυση της κατασκευής επιβατικού σταθμού της εν λόγω νότιας επέκτασης (πράξη 79/2019 της ΕΣΑΛ, όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις της 80 και 81.2019).13. Επειδή, με την απόφαση 547/2022 της Ολομελείας του Συμβουλίου της Επικρατείας, η οποία εκδόθηκε επί αιτήσεως ακυρώσεως άλλων διαδίκων (υπ' αριθμ. καταθ. 955/2020), χρονικώς προγενέστερης σε σχέση με την υπό κρίση αίτηση, ακυρώθηκαν οι αποφάσεις 78, 79, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. Ως εκ τούτου, η δίκη πρέπει να κηρυχθεί καταργημένη, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 1 του π.δ. 18/1989, κατά το μέρος που προσβάλλονται, καθ' ερμηνεία του δικογράφου, οι πράξεις 79, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων.»14. Επειδή, με την, καθ' ερμηνεία του δικογράφου, πρώτη προσβαλλόμενη πράξη 3122.1-Τ11/22673/28.3.2019 του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής χορηγήθηκε άδεια κατασκευής του έργου της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα στον Πειραιά, που αποτελεί υποχρεωτική επένδυση της παρεμβαίνουσας ΟΛΠ ΑΕ, σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης που κυρώθηκε με το ν. 4404/2016. Η πράξη

αυτή επιτρέπει την έναρξη εργασιών για την εκτέλεση του επίμαχου έργου, είναι εκτελεστή και βλαπτική για τους αιτούντες ...Μετά, όμως, την ακύρωση των αποφάσεων 78, 79, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων με την προμνησθείσα απόφαση 547/2022 της Ολομελείας του Συμβουλίου της Επικρατείας, αποβαίνει ακυρωτέα και η προσβαλλόμενη άδεια κατασκευής του έργου, η οποία επικαλείται την απόφαση 78/2019 της ΕΣΑΛ και στηρίζεται σε αυτήν [βλ. το εδ. ε αυτής, που παραπέμπει στην τήρηση των όρων και προϋποθέσεων "της παραγράφου Α1 του Πρακτικού της 78ης/19.2.2019 συνεδρίασης της ΕΣΑΛ.»

13. Περαιτέρω, απορρίφθηκε η αίτηση ακύρωσης κατά της απόφασης 3122.1-Τ11/22336/9.4.2020 του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας με την οποία εγκρίθηκε η εκτέλεση των εργασιών συντήρησης - αποκατάστασης λειτουργικών βαθών στην περιοχή του προβλήτα Γ2. Ως προς τις λοιπές προσβαλλόμενες πράξεις, το Δικαστήριο απέρριψε την αίτηση ακύρωσης, κατά περίπτωση ως εκπρόθεσμη, απαράδεκτη ως στρεφόμενη κατά πράξης στερούμενης εκτελεστότητας ή κατάργησε τη δίκη.

14. Με την από 11-6-2020, ο Δήμος Κερατσινίου- Δραπετσώνας αιτήθηκε την ακύρωση της υπ' αριθμ. 3121.6/717/2020 απόφασης του Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) «Συμπλήρωση και τροποποίηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.» (Δ' 21/29.1.2020), κατά το μέρος που αφορά: α) την Πρόσθετη Επένδυση «Π.Ε. 01 – Νέα Αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ», β) την Πρόσθετη Επένδυση «Π.Ε. 02 - Πενταώροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους» και γ) την Υποχρεωτική Επένδυση «Υ.Ε. 04 Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ που αφορά στη διασύνδεση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων με τον πρώην χώρο ΟΔΔΥ».

Επί της ως άνω αιτήσεως, η Ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας με την 549/2022 απόφασή της, έκρινε ότι: «η ρητώς προσβαλλόμενη απόφαση 3121.6/717/7.1.2020 του Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων στερείται εκτελεστότητας και, καθ' ερμηνεία του δικογράφου, προσβάλλονται παραδεκτώς οι ατομικές πράξεις 78/2019, 80/2019 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, ... με τις οποίες εγκρίθηκαν η υποχρεωτική, [βάσει της από 24

Ιουνίου 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.” και κυρώθηκε με το ν. 4404/2016 (Α΄ 126)] επένδυση της παρεμβαίνουσας εταιρείας “Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ” (Υ.Ε. 04) και οι πρόσθετες επενδύσεις της ίδιας εταιρείας, που αφορούν στην κατασκευή νέας αποθήκης στην “πρώην περιοχή ΟΔΔΥ” και πενταώροφου κτηρίου στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους (Π.Ε. 01 και 02)».

και:

«Επειδή, με την απόφαση 547/2022 της Ολομελείας του Συμβουλίου της Επικρατείας, η οποία εκδόθηκε επί αιτήσεως ακυρώσεως άλλων διαδίκων (υπ’ αρ. καταθ. 955/2020), ακυρώθηκαν οι αποφάσεις 78, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ). Συντρέχει, επομένως, περίπτωση κατάργησης δίκης, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 1 του π.δ. 18/1989... Δια ταύτα καταργεί τη δίκη».

Νομοθετικό πλαίσιο

15. Με το άρθρο 95 παρ. 5 του ισχύοντος Συντάγματος ορίζεται ότι : «...Η διοίκηση έχει υποχρέωση να συμμορφώνεται προς τις δικαστικές αποφάσεις..».

16. Με το άρθρο 1 του ν. 3068/2002 (Α΄ 274) ορίζεται ότι : «Το Δημόσιο, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης και τα λοιπά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου έχουν υποχρέωση να συμμορφώνονται χωρίς καθυστέρηση προς τις δικαστικές αποφάσεις και να προβαίνουν σε όλες τις ενέργειες που επιβάλλονται για την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής και για την εκτέλεση των αποφάσεων..».

17. Με το άρθρο 50 παρ. 4 του π.δ. 18/89 (Α΄ 8) ορίζεται ότι: «...Οι διοικητικές αρχές, σε εκτέλεση της υποχρέωσής τους κατά το άρθρο 95 παρ. 5 του Συντάγματος, πρέπει να συμμορφώνονται ανάλογα με κάθε περίπτωση, με θετική ενέργεια προς το περιεχόμενο της απόφασης του Συμβουλίου, ή να απέχουν από κάθε ενέργεια που είναι αντίθετη προς όσα κρίθηκαν από αυτό. Ο παραβάτης, εκτός από τη δίωξη κατά το άρθρο 259 του Ποινικού Κώδικα, υπέχει και προσωπική ευθύνη για αποζημίωση.»

Ερμηνεία και εφαρμογή διατάξεων

Από τις προαναφερόμενες διατάξεις, ερμηνευόμενες αυτοτελώς, αλλά και σε συνδυασμό μεταξύ τους, ενόψει και όλου του νομικού πλαισίου εντός του οποίου εντάσσονται, του σκοπού που εξυπηρετούν και την υπαγωγή σε αυτές των πραγματικών περιστατικών που τέθηκαν υπόψη από την ερωτώσα υπηρεσία, συνάγονται τα ακόλουθα:

18. Με τις διατάξεις του άρθρου 95 παρ. 5 του Συντάγματος και των εκτελεστικών αυτού νόμων, καθιερώνεται η υποχρέωση συμμόρφωσης της Διοίκησης προς τις δικαστικές αποφάσεις, ως θεμελιώδης πτυχή και έκφραση της αρχής του κράτους δικαίου και ειδικότερη πτυχή του δικαιώματος αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας και δίκαιης δίκης (ΝΣΚ 56/2021 Ολ.).

19. Η εκδιδόμενη επί αιτήσεως ακυρώσεως απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας είναι άμεσα εκτελεστή, η δε Διοίκηση έχει υποχρέωση συμμορφώσεως προς το περιεχόμενό της. Όπως παγίως έχει κριθεί, κατά την έννοια των διατάξεων των άρθρων 95 παρ. 5 του Συντάγματος και 50 παρ. 1 και 4 του π.δ. 18/1989, η Διοίκηση έχει υποχρέωση να συμμορφώνεται προς τις ακυρωτικές αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας. Όταν η Διοίκηση συμμορφώνεται προς ακυρωτική απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας έχει υποχρέωση όχι μόνο να θεωρήσει ανίσχυρη και μη υφιστάμενη νομικώς τη διοικητική πράξη που ακυρώθηκε αλλά και να προβεί με θετικές ενέργειες στην αναμόρφωση της νομικής κατάστασης που δημιουργήθηκε στο μεταξύ βάσει της ακυρωθείσας πράξης ή παράλειψης ή ως συνέπεια αυτής, ανακαλούσα ή τροποποιούσα τις εκδοθείσες εν τω μεταξύ πράξεις ή εκδίδουσα άλλες με αναδρομική ισχύ, για να αποκαταστήσει τα πράγματα στη θέση στην οποία θα ευρίσκοντο αν εξαρχής δεν είχε εκδοθεί η ακυρωθείσα πράξη ή δεν είχε λάβει χώρα η ακυρωθείσα παράλειψη (Σ.τ.Ε. 677/2010 Ολομ., 2824/2018 7μ., 2156/2015, 3508/2014, 2898/2014, 1277/2014). Το ειδικότερο περιεχόμενο και η έκταση των υποχρεώσεων συμμόρφωσης της Διοίκησης προσδιορίζονται από το αντικείμενο της απαγγελθείσας ακυρώσεως, ήτοι από τη φύση και το είδος της ακυρωθείσας πράξης ή τα νόμιμα στοιχεία που συγκροτούν την παράλειψη, καθώς και από την κρίση ή τις κρίσεις πάνω στα ζητήματα που εξέτασε και για τα οποία αποφάνθηκε το Δικαστήριο στο αιτιολογικό της απόφασής του, δημιουργώντας ως

προς αυτά δεδουλευμένο για τη συγκεκριμένη περίπτωση. (ΣΤΕ 593/2021 σκ. 6. Βλ και ΝΣΚ ολομ 56/2021 σκ 17-19, ΝΣΚ 248/2016 σκ. 15).

20. Τούτο, διότι υποχρέωση συμμόρφωσης και δεδουλευμένο διακρίνονται μεν αλλά ταυτόχρονα τελούν σε εσωτερική συνάφεια μεταξύ τους, με την έννοια ότι η έκταση της συμμόρφωσης αποτελεί συνάρτηση του συγκεκριμένου κριθέντος ζητήματος, με την απόφαση που εξοπλίζεται με ισχύ δεδουλευμένου και προς την οποία πρέπει να συμμορφωθεί η Διοίκηση. Εξάλλου, η έννοια της συμμόρφωσης είναι ευρύτερη από αυτήν της εκτέλεσης, καθώς «συμμόρφωση» νοείται και μπορεί να προκύπτει από το όλο περιεχόμενο της δικαστικής απόφασης, ιδίως τις αιτιολογίες της, ενώ η εκτέλεση αφορά το συγκεκριμένο διατακτικό της απόφασης. Η διάκριση αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία για την αποτελεσματική δικαστική προστασία του διοικούμενου στα πλαίσια της πλήρους συμμόρφωσης της Διοίκησης σε ακυρωτική απόφαση (ΝΣΚ 56/2021 Ολομ.)

21. Στα πλαίσια της πλήρους συμμόρφωσης της Διοίκησης σε ακυρωτική απόφαση και για την περίπτωση που η ακυρωθείσα πράξη έχει ως συνέπεια άλλες πράξεις, οι οποίες, ως μη συμπροσβληθείσες με την ακυρωθείσα πράξη και μη συνακυρωθείσες, παράγουν όλες τις έννομες συνέπειές τους και θεωρούνται έγκυρες σύμφωνα με πάγια αρχή του διοικητικού δικαίου (αρχή νομιμότητας της διοικητικής πράξης), η Διοίκηση θα πρέπει να αξιολογήσει το σύνδεσμο της ακυρωθείσας πράξης με αυτές που αποτελούν συνέπεια αυτής, προκειμένου να τις ανακαλέσει. Υπό το πρίσμα αυτό, η Διοίκηση δεν υποχρεούται να προχωρήσει στην ανάκλησή τους, όταν δεν υφίσταται στενός δεσμός της ακυρωθείσας πράξης με την πράξη που έπεται αυτής χρονικά ή είναι σύγχρονη αυτής, ώστε η νομιμότητα της πρώτης να επηρεάζει τη νομιμότητα της δεύτερης (ΝΣΚ 56/2021 Ολομ.).

22. Επίσης έχει κριθεί ότι σε περίπτωση ακύρωσης, λόγω έλλειψης προηγούμενης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων υπουργικών αποφάσεων, με τις οποίες είχε χορηγηθεί «άδεια εγκρίσεως εργασιών εκσκαφών» για κέντρο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας της ΔΕΗ, η Διοίκηση, μετά την έκδοση της ανωτέρω ακυρωτικής αποφάσεως, είχε υποχρέωση, συμμορφούμενη με το περιεχόμενο αυτής, όχι μόνο να θεωρήσει ως ανύπαρκτες τις ακυρωθείσες με την απόφαση αυτή διοικητικές πράξεις, αλλά και με θετικές ενέργειές της να χωρήσει στην αναμόρφωση της δημιουργηθείσας, βάσει των εν λόγω πράξεων, καταστάσεως, ώστε να επανέλθουν τα πράγματα στη θέση που θα βρίσκονταν, αν οι πράξεις αυτές δεν είχαν εκδοθεί.

Ειδικότερα, η Διοίκηση είχε υποχρέωση να ανακαλέσει τις διοικητικές πράξεις που είχαν τυχόν εκδοθεί με έρεισμα τις ακυρωθείσες πράξεις και αντικείμενο τη λειτουργία του μνημονευθέντος κέντρου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας. [Πρακτ. Τριμ. Συμβ. 89/2008 και απόφαση 7/2010, Στ. Κτιστάκη σε Συλλογικό Έργο «Συμβούλιο της Επικρατείας - Εφαρμογές Διοικητικού Ουσιαστικού και Δικονομικού Δικαίου» υπό την επιμέλεια Χ. Χρυσανθάκη, σελ. 724-725].

23. Με την 547/2022 απόφαση της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας ακυρώθηκαν οι πράξεις 78, 79, 80 και 81 της ΕΣΑΛ κατά το μέρος που με αυτές εγκρίθηκαν συνολικά οι υποχρεωτικές και πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ ΑΕ, διότι δεν προηγήθηκε στρατηγική περιβαλλοντική μελέτη του master plan. (σκέψη 30 απόφασης).

24. Από τις προαναφερθείσες με αριθμούς 547 και 548/2022 αποφάσεις της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας επηρεάζεται η ισχύς των παρατιθέμενων αποφάσεων του πίνακα 1, με τις οποίες εγκρίθηκε η εκτέλεση των αναφερομένων στο Παράρτημα 7.2 της κυρωθείσης με τον προαναφερθέντα ν. 4406/2016 υποχρεωτικών επενδύσεων, ήτοι αυτών που έπρεπε να πραγματοποιηθούν εντός της πρώτης επενδυτικής περιόδου, διότι αυτές συμπεριλαμβάνονται στο εγκριθέν με τις ακυρωθείσες αποφάσεις της ΕΣΑΛ, Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (Master Plan, MP) της ΟΛΠ ΑΕ (ήτοι στις εγκριθείσες υποχρεωτικές επενδύσεις), και συγκεκριμένα επηρεάζεται η ισχύς όσων εξ αυτών έχουν ως έρεισμα για την έκδοσή τους, ακυρωθείσα εγκριτική απόφαση της ΕΣΑΛ. Δηλαδή, με δεδομένο ότι οι με αριθμούς 78, 79, 80 και 81 εγκριτικές του Master Plan αποφάσεις της ΕΣΑΛ κρίθηκαν ως μη νόμιμες και ακυρώθηκαν με τις ως άνω αποφάσεις της Ολομελείας του Σ.τ.Ε., με το σκεπτικό ότι με αυτές εγκρίθηκε σχέδιο – πρόγραμμα χωρίς την απαιτούμενη από τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ προηγούμενη αξιολόγηση και έγκριση στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης, έπεται ότι οι αποφάσεις που εγκρίνουν την εκτέλεση των υποχρεωτικών επενδύσεων του πίνακα 1, στο μέτρο που συνδέονται αρρήκτως με τις ακυρωθείσες αποφάσεις της ΕΣΑΛ πάσχουν και δεν δύνανται, ως εκ τούτου, να εφαρμοστούν στην προκειμένη περίπτωση, για την εκτέλεση των επίμαχων έργων. Συνεπώς, και ανεξαρτήτως αν κάποιες από αυτές δεν έχουν ακυρωθεί ρητώς με τις ως άνω αποφάσεις της Ολομελείας του ΣτΕ αλλά εξακολουθούν ισχύουσες, ως μη ακυρωθείσες και καλυπτόμενες από το τεκμήριο νομιμότητας των διοικητικών

πράξεων, ανακύπτει υποχρέωση της Διοίκησης για ανάκληση όσων εξ αυτών έχουν ως νόμιμο έρεισμα τις ακυρωθείσες αποφάσεις της ΕΣΑΛ, με εξαίρεση μόνο τις αποφάσεις βάσει των οποίων έχουν εκτελεσθεί και ολοκληρωθεί κάποια έργα, αφού αυτές δεν έχουν πλέον αντικείμενο, και συνακόλουθα δεν συντρέχει υποχρέωση ανακλήσεώς τους από τη Διοίκηση.

25. Ειδικότερα, η Διοίκηση, μετά την έκδοση της ανωτέρω ακυρωτικής αποφάσεως, έχει υποχρέωση, συμμορφούμενη με το περιεχόμενο αυτής, όχι μόνο να θεωρήσει ως ανύπαρκτες τις ακυρωθείσες με την απόφαση αυτή διοικητικές πράξεις, αλλά και με θετικές ενέργειές της να χωρήσει στην αναμόρφωση της δημιουργηθείσας, βάσει των εν λόγω πράξεων, καταστάσεως, ώστε να επανέλθουν τα πράγματα στη θέση που θα βρίσκονταν, αν οι πράξεις αυτές δεν είχαν εκδοθεί. Συνακόλουθα, υπάρχει υποχρέωση της Διοίκησης για ανάκληση, σε συμμόρφωση με τις υπό κρίση αποφάσεις, των αδειών εκτέλεσης έργων του πίνακα Ι, που έχουν ως νόμιμο έρεισμα τις ακυρωθείσες πράξεις, δηλαδή τις εγκρίσεις της ΕΣΑΛ για τις υποχρεωτικές επενδύσεις που περιέχονται στα πρακτικά της με αριθμούς 78, 79, 80 και 81 (με εξαίρεση τυχόν άδειες εκτέλεσης έργων που έχουν ήδη ολοκληρωθεί).

26. Το αν οι αποφάσεις εκτέλεσης έργων του πίνακα 1 έχουν ως νόμιμο έρεισμα τις ακυρωθείσες αποφάσεις της ΕΣΑΛ ή όχι, είναι πραγματικό ζήτημα αναγόμενο στην αρμοδιότητα της Διοίκησης, η οποία πρέπει να εξετάσει τη νομική βάση με την οποία τις εξέδωσε, εξετάζοντας τον φάκελο που τηρεί για αυτές, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις διατάξεις που αναφέρονται στο προοίμιο εκάστης. Δηλαδή η Διοίκηση πρέπει να αξιολογήσει το σύνδεσμο κάθε ακυρωθείσας πράξης με αυτές που αποτελούν συνέπεια αυτής, προκειμένου να ανακαλέσει τις τελευταίες. Υπό το πρίσμα αυτό, η Διοίκηση δεν υποχρεούται να προχωρήσει στην ανάκλησή τους, όταν δεν υφίσταται στενός δεσμός της ακυρωθείσας πράξης με την πράξη που έπεται αυτής χρονικά ή είναι σύγχρονη αυτής, ώστε η νομιμότητα της πρώτης να επηρεάζει τη νομιμότητα της δεύτερης (ΝΣΚ 56/2021Ολομ.). Αν κάποια βασίζεται σε άλλη νομική βάση, τότε δεν συντρέχει υποχρέωση ανάκλησής της στο πλαίσιο συμμόρφωσης με τις εξεταζόμενες αποφάσεις του ΣτΕ.

Συναφώς παρατηρούνται τα εξής:

1. Οσον αφορά στην με αύξοντα αριθμό 1 του πίνακα Ι άδεια κατασκευής της επέκτασης του Επιβατηγού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α), αυτή έχει ακυρωθεί ρητώς

με την με αριθμό 548/2022 απόφαση της Ολομελείας του Συμβουλίου της Επικρατείας και συνεπώς δεν απαιτείται ανάκλησή της από τη Διοίκηση.

2. Για τις αποφάσεις που έχουν εκδοθεί πριν το 2019, οπότε έλαβαν χώρα οι πρώτες εγκρίσεις της ΕΣΑΛ (ήτοι η με αριθμό 9 και η πρώτη με αριθμό 11), είναι προφανές ότι δεν μπορούν να έχουν νόμιμο έρεισμα τις χρονικά μεταγενέστερες ακυρωθείσες αποφάσεις της ΕΣΑΛ.

3. Εξάλλου, ειδικά για την με αριθμό 9, η Διοίκηση στο ερώτημά της αναφέρει ότι εγκρίθηκε στο πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου 46 του ν.4150/2013, καθώς η Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν είχε κυρωθεί με τον ν. 4404/2016 .

4. Οι αποφάσεις με αύξοντες αριθμούς 4, 10, 11 (ΦΑΣΗ Β), που αφορούν τις επενδύσεις ΥΕ04, ΥΕ10, ΥΕ11Β αντιστοίχως, μνημονεύουν στο προοίμιό τους απόφαση της ΕΣΑΛ και στο κείμενό τους αναφέρεται ότι το έργο πρέπει να εκτελεστεί με τους όρους της μνημονευόμενης απόφασης της ΕΣΑΛ. Επισημαίνεται ότι για την άδεια κατασκευής του έργου της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα στον Πειραιά, που είχε αντίστοιχη αναφορά στο προοίμιό της, και συγκεκριμένα την απόφαση με αριθμό 78/2019 της ΕΣΑΛ, και στο περιεχόμενό της είχε όρο να εκτελεσθεί το έργο με τήρηση των προϋποθέσεων της παραγράφου Α1 του πρακτικού 78 της ΕΣΑΛ, το Δικαστήριο έκρινε ότι η απόφαση αυτή (78/2019 της ΕΣΑΛ) αποτελεί νόμιμο έρεισμά της (σκέψη 14 της απόφασης 548/2022) .

5. Οσον αφορά στις περιπτώσεις του πίνακα Ι που η σχετική άδεια δεν έχει ακόμα εκδοθεί, είναι ευνόητο ότι δεν μπορούν να εκδοθούν τέτοιες που να έχουν νόμιμο έρεισμα τις πράξεις της ΕΣΑΛ που ακυρώθηκαν με τις αποφάσεις με αριθμούς 547 και 548/2022 της Ολομέλειας του Σ.τ.Ε.

27. Σε περίπτωση που η Διοίκηση, κατά την άσκηση του ελέγχου του ως άνω πραγματικού ζητήματος, έχει αμφιβολία αν κάποια άδεια εκτέλεσης εργασιών του πίνακα Ι υπάγεται ή όχι στο ακυρωτικό αποτέλεσμα των αποφάσεων, δύναται να ζητήσει από το Συμβούλιο της Επικρατείας οδηγίες για τον προσήκοντα τρόπο συμμόρφωσης προς την απόφαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ν. 3068/2002 και του άρθρου 4 του π.δ/τος 61/2004.

Απάντηση

28.- Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στο ερώτημα που υποβλήθηκε, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ΄) γνωμοδοτεί, ομόφωνα, ότι η Διοίκηση στο πλαίσιο συμμόρφωσης, κατ' άρθρο 95 του Συντάγματος, στις αποφάσεις με αριθμούς 547 και 548/2022 της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας έχει υποχρέωση να προβεί στην ανάκληση όσων αποφάσεων έγκρισης έργων του ΠΙΝΑΚΑ 1 έχουν ως νόμιμο έρεισμά τους ακυρωθείσα έγκριση της ΕΣΑΛ (πρακτικά 78, 79, 80 και 81), ζήτημα το οποίο είναι πραγματικό, και με την εξαίρεση όσων εξ αυτών τυχόν αφορούν ήδη ολοκληρωμένα έργα, και (με την εξαίρεση) της με αύξοντα αριθμό 1 του πίνακα 1 άδειας κατασκευής της επέκτασης του Επιβατηγού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α'), καθώς αυτή έχει ακυρωθεί ρητώς με την με αριθμό 548/2022 απόφαση της Ολομελείας του Συμβουλίου της Επικρατείας.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ**Αθήνα, 27-6-2022****Ο Προεδρεύων****Οι Εισηγητές****Νικόλαος Δασκαλαντωνάκης**
Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.**Νικόλαος Μουκαζής**
Νομικός Σύμβουλος του Κράτους**Αικατερίνη Χουρμούζη**
Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.