

Αριθ. Πρωτ.:276.....

Αθήνα 30 Νοεμβρίου 2017.....

ΠΡΟΣ:

- 1) Πρωθυπουργό της Ελλάδας
κ. Αλέξη Τσίπρα
α) Ιδιαίτερο Γραφείο Πρωθυπουργού
β) Γραφείο Θεσ/νίκης
- 2) Υπουργό Οικονομικών
κ. Ευκελίδη Τσακαλώτο
- 3) Υπουργό Ναυτιλίας &
Νησιωτικής Πολιτικής
κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή
- 4) Υφυπουργό Οικονομικών
κα Κατερίνα Παπανάτσιου
- 5) Διοικητή Ανεξάρτητης Αρχής
Δημοσίων Εσόδων
κ. Γεώργιο Πιτσιλή
- 6) Προϊσταμένη Γ.Δ.
Τελωνείων & Ε.Φ.Κ.
κα Ειρήνη Γιαλούρη
- 7) Δ/νση Τελ. Διαδικασιών
- 8) Δ/νση Δασμολογικών Θεμάτων &
Τελωνειακών Οικονομικών Καθεστώτων
- 9) Τελ. Περιφέρεια Θεσ/νίκης
- 10) Α΄ Τελ. Θεσ/νίκης
- 11) Οργανισμό Λιμένος Θεσ/νίκης
- 12) Σ.Ε.Β.Ε
- 13) Ο.Ε.Τ.Ε.
- 14) Σ.Ν.Π.Θ.
- 15) Σ.Ε.Θ.

ΘΕΜΑ: «Πύλη 16 του Α΄ Τελ. Θεσ/νίκης»

Η Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος, λαμβάνει τις όποιες αποφάσεις της με γνώμονα τη διασφάλιση και προστασία των εργαζομένων στα Τελωνεία κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και βασικό μέλημα τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της Υπηρεσίας, κατά τα προβλεπόμενα στο

εθνικό και ενωσιακό δίκαιο, αξιολογώντας πάντα τις επιπτώσεις στο σύνολο των κοινωνικών – οικονομικών φορέων.

Ειδικότερα, η απεργία στην Πύλη 16 του Α΄ Τελωνείου Θεσσαλονίκης, έχει ξεκινήσει από την 16^η Σεπτεμβρίου 2017 και συνεχίζεται, με καθολική συμμετοχή και στήριξη όλων των συναδέλφων, για χρονικό διάστημα πλέον των 75 ημερών. Έχοντας ως στόχο την αντικειμενική προσέγγιση των δεδομένων και επειδή είμαστε αποδέκτες διαφόρων δημοσιευμάτων, δελτίων τύπου και ανακοινώσεων, λαμβάνουμε την πρωτοβουλία παραθέτοντας ένα εκτενές κείμενο, να ενημερώσουμε όλους τους ενδιαφερόμενους, όπως και τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης, για τα γεγονότα που σχετίζονται με την εν λόγω κινητοποίηση.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, όπως αυτά απεικονίζονται στο αριθμ. πρωτ. 8987/20-11-2017 έγγραφο της Ο.Λ.Θ. Α.Ε., αλλά και σε προγενέστερα έγγραφα της εταιρείας, διαπιστώνουμε το εξής, ανεπίδεκτο αμφισβήτησης, δεδομένο. Ο μήνας με την περισσότερη εμπορευματική διακίνηση για το έτος 2017 είναι ο Οκτώβριος. Με άλλα λόγια, **τον μήνα Οκτώβριο, με 16 ώρες λειτουργίας της Πύλης καθημερινά και παρά την 24ωρη απεργία που κήρυξε η Ο.Τ.Υ.Ε. στις 19/10/2017 και τα έντονα καιρικά φαινόμενα (ισχυροί άνεμοι) που δεν επέτρεπαν την πραγματοποίηση φορτοεκφορτώσεων κάποιες μέρες του μήνα, εξήλθαν τα περισσότερα Ε/Κ προς εξαγωγή, σε σχέση με τους λοιπούς μήνες του έτους.** Το συγκεκριμένο αριθμητικό στοιχείο αποδεικνύει πως, όχι μόνο εξυπηρετήθηκε άψογα η εμπορευματική διακίνηση, αλλά παρατηρήθηκε και η μεγαλύτερη αύξηση, συγκριτικά με τους λοιπούς μήνες. Ο παρακάτω πίνακας, ο οποίος συντάχθηκε βάσει στοιχείων της Ο.Λ.Θ. Α.Ε., αποδεικνύει τα προαναφερόμενα:

ΕΓΧΩΡΙΑ Ε/Κ ΠΡΟΣ ΕΞΑΓΩΓΗ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2017	
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	9084
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	8712
ΜΑΡΤΙΟΣ	10259
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	8423
ΜΑΙΟΣ	9481
ΙΟΥΝΙΟΣ	10274
ΙΟΥΛΙΟΣ	10458
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	10555
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	10251
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	11300

Επιπλέον με τα μέχρι τώρα στοιχεία που έχουμε συλλέξει για τον μήνα Νοέμβριο του 2017, ο τρέχων μήνας, θα παρουσιάσει την μεγαλύτερη εμπορευματική

διακίνηση εντός του 2017, καθώς σε σύγκριση με τα στοιχεία προηγούμενων μηνών, **ο μέσος όρος ανά ημέρα φορτώσεων E/K προς εξαγωγή, κυμαίνεται ήδη τον μήνα Νοέμβριο στο υψηλότερο μέχρι σήμερα επίπεδο.**

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι τα διαλαμβανόμενα στο με αρ. πρωτ. 6053/11-08-2017 έγγραφο της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και συγκεκριμένα η αναφορά στο ότι «η διακοπή λειτουργίας της βραδινής βάρδιας στην Πύλη 16 της Ε.Ζ. του Λιμένα Θεσσαλονίκης, θα έχει ως άμεση συνέπεια τη **δραστική μείωση των ελληνικών εξαγωγών της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας σε εμπορευματοκιβώτια από τον εν λόγω Λιμένα**», διαψεύστηκαν από τα στοιχεία της ίδιας της Ο.Λ.Θ. Α.Ε.. Στο ίδιο έγγραφο, άλλωστε, αναφέρεται ότι η **εγκατάσταση** του νέου ιδιώτη επενδυτή αναμένεται στο τέλος του 2017, ενώ, ήδη, εισερχόμαστε αισίως στον τελευταίο μήνα του 2017. Ωστόσο, καμία σχετική ανακοίνωση δεν έχει εκδοθεί μέχρι σήμερα.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να αναφερθεί ότι πλέον η **Πύλη 16 λειτουργεί σε προινή και απογευματινή βάρδια, με 2 τελωνειακούς υπαλλήλους** ανά βάρδια. Με βάση τα στοιχεία που καθημερινά συλλέγουμε και τα οποία επιβεβαιώνονται και από τα στοιχεία της Ο.Λ.Θ. Α.Ε., οι τελωνειακοί υπάλληλοι που υπηρετούν στην Πύλη 16, καθ' όλη τη διάρκεια της 16ωρης λειτουργίας αυτής, **είναι σε θέση να διεκπεραιώνουν τις διαδικασίες για πολλά περισσότερα E/K, ανά 16ωρο, από αυτά που πραγματικά διακινούνται.** Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι 500 E/K ανά 16ωρο μπορούσαν να διεκπεραιωθούν ακόμη κι όταν στην βάρδια εργαζόνταν μόνο ένας τελωνειακός υπάλληλος. Δεδομένου ότι στην Πύλη 16 απασχολούνται δύο τελωνειακοί υπάλληλοι ανά βάρδια, με δύο σημεία διέλευσης, η δυναμικότητα σε διεκπεραίωση E/K προς εξαγωγή από τους τελωνειακούς υπαλλήλους ανέρχεται σε πολλά περισσότερα από 500 E/K ανά 16ωρο και κατ' επέκταση **σε πλέον των 15.000 E/K προς εξαγωγή μηνιαίως.** Το γεγονός ότι από τα στοιχεία των ετών 2016 – 2017, η εμπορευματική κίνηση των E/K προς εξαγωγή **ποτέ δεν άγγιξε τις 12.000 E/K μηνιαίως,** καταδεικνύει τη δυναμικότητα της τελωνειακής υπηρεσίας προς διεκπεραίωση των προβλεπόμενων διαδικασιών στη συγκεκριμένη θέση.

Στο με αριθμ. πρωτ. **6748/13-09-2017** έγγραφο της Ο.Λ.Θ. Α.Ε., αναφερόταν ρητά ότι είναι **αδύνατη η απόθεση και ολιγόωρη αναμονή** εμπορευματοκιβωτίων εντός της Ε.Ζ., προκειμένου η φόρτωση τους να πραγματοποιείται κατά τις ώρες της βραδινής βάρδιας. Εν τέλει, **όμως,** σε μεταγενέστερο έγγραφο της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. αναφέρεται ότι, από **02/10/2017** ξεκίνησε να **εφαρμόζεται εναπόθεση και ολιγόωρη παραμονή, αρχικώς 100** συνολικά E/K (50 ανά λειτουργούσα Γ/Γ κατά τη νυχτερινή βάρδια) **και μετέπειτα 120** συνολικά E/K (60 ανά λειτουργούσα Γ/Γ κατά τη νυχτερινή βάρδια). Ερωτήματα εγείρονται ως προς τους λόγους για τους οποίους η **συγκεκριμένη διαδικασία, αν και υπάρχει η σχετική δυνατότητα, τελικά δεν πραγματοποιείται σε καθημερινή βάση,** καθώς ο αριθμός των E/K τα οποία εναποτίθενται για λίγες ώρες εντός Ε.Ζ. είναι τις περισσότερες μέρες πολύ μικρός και ελάχιστες από αυτές αγγίζουν το επίπεδο των 100 – 120 E/K. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι από 02/10/2017 έως και 31/10/2017, ημερομηνίες στις οποίες υπήρχε η δυνατότητα απόθεσης και ολιγόωρης παραμονής E/K εντός της Ε.Ζ., προκειμένου να φορτωθούν σε πλοία κατά την νυχτερινή βάρδια, μόνο 5 ημέρες από 02/10/17 έως και 31/10/17, πραγματοποιήθηκε συνολικά απόθεση άνω των 80 E/K, ενώ 13 ημέρες από 02/10/17 έως και 31/10/17, πραγματοποιήθηκε συνολικά απόθεση κάτω των 30 E/K, σύμφωνα με τα στοιχεία που απορρέουν από το Αριθμ. Πρωτ. 8987/20-11-2017 έγγραφο της Ο.Λ.Θ. Α.Ε..

Ελπίζουμε, οι λόγοι για τους οποίους δεν ακολουθείται σε τακτική βάση η συγκεκριμένη διαδικασία, να μη σχετίζονται με παγιωμένα συμφέροντα, αλλά απλώς

να θεωρούν οι εμπλεκόμενοι φορείς στην διαδικασία, ότι δεν είναι απαραίτητη η εναπόθεση, καθώς εξυπηρετούνται από την λειτουργία της Πύλης 16 από 06:00 – 22:00 καθημερινά.

Υπενθυμίζουμε ότι η διαδικασία εναπόθεσης εντός των Ε.Ζ. είναι **η συνήθης διαδικασία** που υφίσταται σε όλα τα λιμάνια του Κεντρικού Διευρωπαϊκού Δικτύου. Όπως, άλλωστε, αναφέρει η ίδια η Ο.Λ.Θ. Α.Ε. σε παλιότερα έγγραφα της, «ο Λιμένας Θεσσαλονίκης είναι ο **μόνος στο Κεντρικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο (Core Network) που ενώ έχει Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων δεν παρέχει υπηρεσία υποδοχής και αποθήκευσης των εγχωρίων προς εξαγωγή Ε/Κ, παρά τις δεσμεύσεις που προκύπτουν από την τελωνειακή νομοθεσία αλλά και τις βέλτιστες πρακτικές των Ευρωπαϊκών Λιμένων**». Εντούτοις **δεν εναποθέτει τα Ε/Κ 24 ώρες πριν την φόρτωσή τους.**

Επίσης, με δεδομένη τη δυνατότητα ολιγόωρης απόθεσης Ε/Κ εντός της Ε.Ζ. για φόρτωση κατά την νυχτερινή βάρδια και λαμβάνοντας υπόψη, ότι η Ο.Λ.Θ. Α.Ε. κατά την **νυχτερινή βάρδια λειτουργεί μόνο δύο Γ/Γ, οι οποίες μπορούν να πραγματοποιήσουν περιορισμένο αριθμό κινήσεων**, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι εάν διενεργούνταν ολιγόωρη απόθεση κάθε βράδυ συνολικά 120 Ε/Κ (60 ανά Γ/Γ) και οι Γ/Γ πραγματοποιούσαν αυτές τις κινήσεις φορτώσεων, σε συνδυασμό με αντίστοιχες κινήσεις εκφορτώσεων κατά την νυχτερινή βάρδια, **ακόμα κι αν λειτουργούσε νυχτερινή βάρδια στην Πύλη 16, θα ήταν ουσιαστικά άνευ αντικειμένου, αφού οι δεδομένες Γ/Γ δεν θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερο αριθμό φορτοεκφορτώσεων.**

Το επιχείρημα από πλευράς της Ο.Λ.Θ. Α.Ε., πώς πλέον λόγω της απεργίας των τελωνειακών υπαλλήλων πολλές εταιρείες στέλνουν στον Λιμένα της Θεσσαλονίκης μικρότερα πλοία, προκειμένου να γίνονται λιγότερες φορτώσεις ανά πλοίο, με στόχο να εξυπηρετηθούν κατά την διάρκεια των 2 βαρδιών, **δεν επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία που έχουμε στην διάθεση μας, από τα οποία προκύπτει πως το 1^ο εξάμηνο του 2017, με 24ωρη λειτουργία της Πύλης 16, ο αριθμός φορτωθέντων Ε/Κ ανά πλοίο ήταν σημαντικά μικρότερος, από τον αριθμό φορτωθέντων Ε/Κ ανά πλοίο του Οκτωβρίου και Νοεμβρίου του 2017, με 16ωρη λειτουργία της Πύλης 16.** Επομένως συμπεραίνει κανείς πως τα πλοία που προσεγγίζουν τον Λιμένα Θεσσαλονίκης σε σχέση με το 1^ο εξάμηνο του 2017 είναι μεγαλύτερα.

Σε αυτό το σημείο και κατόπιν όλων των ανωτέρω, πρέπει να αναφέρουμε πως δημιουργεί έντονο προβληματισμό το γεγονός ότι παρά τις δεδομένες προσαρμογές που έχει πραγματοποιήσει η Ο.Λ.Θ. Α.Ε., προκειμένου να προσεγγίσει τη διαδικασία που ισχύει στα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά Λιμάνια, **διακρίνουμε μια προσπάθεια από πλευρά της εταιρείας, να παραποιηθεί η πραγματική εικόνα της εμπορευματικής διακίνησης κατά το διάστημα της 16ωρης λειτουργίας της Πύλης 16, με παράθεση από πλευράς της αποσπασματικών αριθμητικών δεδομένων και απόκρυψη των βασικών αριθμητικών στοιχείων που οδηγούν στο καθαρό συμπέρασμα, πως υπάρχει, κατά το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, αύξηση της εμπορευματικής διακίνησης σε σχέση με τους προηγούμενες μήνες.**

Παράλληλα ο Σ.Ε.Β.Ε., η θέση του οποίου ως του πιο σημαντικού φορέα της οικονομικής δραστηριότητας της Βορείου Ελλάδας **επιβάλλει να εκφράζει μια πιο αντικειμενική και αμερόληπτη άποψη,** στο από 22-11-2017 δελτίο τύπου παρουσιάζει τα συμπεράσματα διενεργηθείσας «έρευνας», τα οποία χαρακτηρίζονται τουλάχιστον ως αβάσιμα. Εάν ξεπεράσει κανείς τα πρόχειρα συμπεράσματα της εν λόγω «έρευνας» (της οποίας τα ερωτηματολόγια θα ήταν ίσως χρήσιμο να γίνει γνωστό από ποιους φορείς τελικά συμπληρώθηκαν), στο συγκεκριμένο Δελτίο Τύπου

του Σ.Ε.Β.Ε. αναφέρεται πως «τα εγχώρια προς εξαγωγή Ε/Κ που φορτώθηκαν από το Σ.ΕΜΠΟ. της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. τον Οκτώβριο του 2017 μειώθηκαν κατά 2,06%, σε σχέση με τον Οκτώβριο του 2016» ενώ αμέσως μετά καταλήγει πως **«για τον Σ.Ε.Β.Ε. πρόκειται για το πλέον αξιόπιστο στοιχείο διαπίστωσης των επιπτώσεων στη διακίνηση από την προσωρινή κατάργηση της 3^{ης} βάρδιας, ανεξαρτήτως του αριθμού των διασαφήσεων εξαγωγής»**. Ανατρέχοντας όμως στα επίσημα στοιχεία της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. όπως αυτά παρατίθενται στο Αριθμ. Πρωτ. 8987/20-11-2017 έγγραφο της, βάσει του οποίου εκδόθηκε το συγκεκριμένο Δελτίο Τύπου του Σ.Ε.Β.Ε., διαπιστώνουμε πως ο αριθμός των εγχωρίων προς εξαγωγή Ε/Κ που φορτώθηκαν από το Σ.ΕΜΠΟ. της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. τον Οκτώβριο του 2017 **αυξήθηκε κατά 1,88%, σε σχέση με τον Οκτώβριο του 2016**. Πιο συγκεκριμένα ο αριθμός εγχωρίων προς εξαγωγή Ε/Κ που φορτώθηκαν τον Οκτώβριο του 2017 ανήλθε σε 11.300 Ε/Κ, ενώ αντίστοιχα τον Οκτώβριο του 2016 ανήλθε σε 11.091 Ε/Κ..

Είναι επίσης, απορίας άξιο, πως, ενώ τη μεγαλύτερη εμπορευματική διακίνηση εντός του 2017, με αποκορύφωμα τα στοιχεία του Οκτωβρίου, την είχαμε κατά το διάστημα της απεργιακής κινητοποίησης, η «έρευνα» του Σ.Ε.Β.Ε. αναφέρει ότι το 46% των ερωτηθέντων αντιμετωπίζει ποσοστιαία μείωση των πωλήσεων κατά 15% περίπου, είτε ζημίες μεταξύ 1.300€ -150.000€, ενώ το 48% των ερωτηθέντων έχει προσφύγει σε αλλαγή λιμανιού, λόγω περιορισμού δρομολογίων των ναυτιλιακών εταιρειών. **Δεν νομίζουμε ότι χρειάζεται κάποιος να έχει ιδιαίτερες γνώσεις για να αντιληφθεί ότι η αύξηση της εμπορευματικής διακίνησης μέσω του Λιμένα Θεσσαλονίκης, δεν συμβαδίζει με μειώσεις κερδοφορίας και πωλήσεων, ούτε με αλλαγή λιμανιών λόγω περιορισμού δρομολογίων των ναυτιλιακών εταιρειών.** Τέλος, αν και αναφέρεται στο συγκεκριμένο Δελτίο Τύπου ότι το λιμάνι του Πειραιά δεν έχει αντίστοιχη εξαγωγική δραστηριότητα, αυτό δεν επιβεβαιώνεται από τα επίσημα στοιχεία των Τελωνείων, καθώς οι κατατεθειμένες διασαφήσεις εξαγωγής που αφορούν στον Λιμένα του Πειραιά (τελωνειακή παρουσία 73 ώρες εβδομαδιαίως), είναι περισσότερες από αυτές που αφορούν στον Λιμένα της Θεσσαλονίκης (τελωνειακή παρουσία 112 ώρες εβδομαδιαίως).

Αναφορικά με τα καθημερινά δελτία τύπου του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης, που δημοσιεύονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, έχουμε να αναφέρουμε ότι πέραν της επιδερμικότητας που τα διακρίνει, στερούνται επίσης, αντικειμενικότητας. Σε κανένα από τα ως άνω δελτία τύπου δεν αναφέρονται λοιπές αιτίες καθυστέρησης πλοίων (ισχυροί άνεμοι, προβλήματα πλοηγικής υπηρεσίας, βλάβες Γ/Γ κ.λπ.). Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι Γ/Γ του Λιμένα Θεσσαλονίκης δεν λειτούργησαν αθροιστικά για 250 ημέρες την περίοδο 2016 – 2017, σύμφωνα με την από 27-11-2017 συνέντευξη τύπου των εργαζομένων στην Ο.Λ.Θ. Α.Ε.. Καλούμε τον Σ.Ν.Π.Θ. να είναι προσεκτικότερος στα στοιχεία που εκδίδει μέσω δελτίων τύπου και αφορούν στην κίνηση των πλοίων στον Λιμένα της Θεσσαλονίκης από την πρώτη ημέρα της απεργίας έως σήμερα και σημειώνουμε, **ότι τα στοιχεία αυτά αποκτούν αξία, μόνο όταν είναι συγκρίσιμα με όμοιες περιόδους, ίδιο αριθμό πλοίων και κινήσεις αυτών.** Τονίζουμε δε, ότι αυθαίρετα και μονομερή συμπεράσματα που καταλήγουν στο ότι οι όποιες καθυστερήσεις πλοίων οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στην απεργία των τελωνειακών δεν είναι αντικειμενικά, ενώ ταυτόχρονα έχουν απεργοσπαστικούς σκοπούς και σπιλώνουν **τον πλέον των 75 ημερών αγώνα των τελωνειακών υπαλλήλων για να διεκδικήσουν το αυτονόητο, ήτοι συνθήκες εργασίας ανάλογες με όλους τους υπόλοιπους συναδέλφους τους σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο.**

Επιπλέον, επειδή σε δημοσιεύματα με περιεχόμενο που δεν τεκμηριώνεται, διαβάζουμε ότι φορείς, εκτός της Α.Α.Δ.Ε. και του Δημοσίου τομέα, «αγωνιούν» για

τα Δημόσια Έσοδα, διαβεβαιώνουμε ότι εμείς πρωτίστως ενεργούμε και θα ενεργούμε για τη διασφάλιση των δημοσίων εσόδων και της νομιμότητας, όσο κι αν αυτό ξενίζει κάποιους στο πλαίσιο λειτουργίας ενός συνδικαλιστικού φορέα. Η συγκεκριμένη περίπτωση κινητοποίησης, άλλωστε, είναι ξεχωριστή, καθώς έχει συνδεθεί άρρηκτα με την **τήρηση της νομιμότητας και τη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και της Ένωσης** και όχι με διεκδικήσεις υπέρ οικονομικών ή λοιπών συμφερόντων των εργαζομένων. Η διασφάλιση του Δημοσίου Συμφέροντος κατά την άσκηση των καθηκόντων των τελωνειακών υπαλλήλων, **διασφαλίζει ταυτόχρονα και τους ίδιους τους υπαλλήλους, οι οποίοι επιθυμούν να λειτουργούν σε ένα πλαίσιο ασφάλειας και υψηλής επαγγελματικής επάρκειας**, και δεν σκοπεύουν να θυσιάσουν την προάσπιση του Δημοσίου συμφέροντος και της νομιμότητας όσες πιέσεις κι αν δεχτούν.

Με βάση όλα τα προεκτεθέντα, πιστεύουμε ότι και οι πλέον δύσπιστοι μπορούν να διακρίνουν, με βεβαιότητα, **ότι η επιχειρηματολογία της Ο.Τ.Υ.Ε.**, όσον αφορά στη συγκεκριμένη κινητοποίηση, εδράζεται σε αντικειμενικά δεδομένα και αδιάσειστα στοιχεία, ενώ διάφορες φωνές που προσπαθούν μέσω δημοσιευμάτων και δελτίων τύπου να πλήξουν το ηθικό των συναδέλφων μας, έχουν άλλους σκοπούς.

Αυτό, άλλωστε, που μας προκαλεί μεγάλη εντύπωση είναι το ότι, ενώ έχουμε αναφέρει επανειλημμένως πως είμαστε ανοιχτοί στον διάλογο και σε προτάσεις που μπορούν να βελτιώσουν την διαδικασία και τα όποια ενδεχόμενα μικροπροβλήματα υπάρχουν, κανείς από τους άμεσα εμπλεκόμενους δεν έχει εκφράσει ενδιαφέρον να συναντηθεί μαζί μας, προκειμένου, εφόσον κρίνει ότι σε κάποια σημεία έχουμε κάνει λάθος εκτιμήσεις, να μας πείσει περί του αντιθέτου, καθώς πιστεύουμε πως μόνο μέσω του συνεχούς διαλόγου και της αντικειμενικής προσέγγισης των δεδομένων λύνονται τα όποια προβλήματα πραγματικά υπάρχουν.

Η συγκεκριμένη στάση των άμεσα εμπλεκόμενων φορέων δημιουργεί πολλά ερωτηματικά, και ελπίζουμε και πιστεύουμε, πως δεν απορρέει από παγιωμένα συμφέροντα στον χώρο του Λιμένα Θεσσαλονίκης, αλλά από το γεγονός ότι η συγκεκριμένη κινητοποίηση δεν έχει ουσιαστικό αρνητικό αντίκτυπο στις δραστηριότητές τους.

Σε αυτό το σημείο, θα ήταν παράλειψη μας εάν δεν αναφέραμε, ότι ο μόνος έμμεσα εμπλεκόμενος φορέας ο οποίος κάλεσε την Ο.Τ.Υ.Ε. σε διάλογο για ανταλλαγή απόψεων, αναφορικά με την λειτουργία της Πύλης 16 του Λιμένα Θεσσαλονίκης, είναι ο Σύλλογος Εκτελωνιστών και Τελωνειακών Αντιπροσώπων Θεσσαλονίκης. Στο συγκεκριμένο κάλεσμα η Ο.Τ.Υ.Ε. ανταποκρίθηκε και πιστεύουμε ότι από τις συγκεκριμένες συναντήσεις εξήχθησαν πολύ χρήσιμα συμπεράσματα εκατέρωθεν. Εκκρεμεί δε συνάντηση και με την Ομοσπονδία Εκτελωνιστών Ελλάδος.

Ταυτόχρονα, εξίσου μεγάλη εντύπωση μας προξενεί το γεγονός, ότι ούτε η ηγεσία της Α.Α.Δ.Ε. μας έχει καλέσει σε διάλογο για το συγκεκριμένο ζήτημα μετά την προκήρυξη της συγκεκριμένης κινητοποίησης. Για τη στάση της ηγεσίας της Α.Α.Δ.Ε., οι εξηγήσεις που μπορούν να δοθούν είναι, είτε ότι έχει αντιληφθεί πως παρέλκει πλέον η λειτουργία της νυχτερινής βάρδιας στον Λιμένα Θεσσαλονίκης, αλλά δεν λαμβάνει τις δέουσες αποφάσεις είτε ότι, αν και πιστεύει πως δημιουργούνται προβλήματα, αδιαφορεί για την εξαγωγική εμπορευματική δραστηριότητα της Βορείου Ελλάδος. Το δεύτερο συμπέρασμα, πάντως, ελπίζουμε ότι, σε καμία περίπτωση, δεν ισχύει.

ΚΑΤΑΛΗΓΟΝΤΑΣ

1. Πιστεύουμε ότι ο χρόνος λειτουργίας της Πύλης από 06.00 έως 22.00 καθημερινά είναι υπεραρκετός, **εξυπηρετείται όλος ο κύκλος διακίνησης** των εμπορευμάτων και **δεν υφίσταται καμία καθυστέρηση με ευθύνη της Τελωνειακής Υπηρεσίας.**
2. Μετά τις προσαρμογές στις οποίες προέβη ο Ο.Λ.Θ. (εναπόθεση – αναμονή ορισμένου αριθμού Ε/Κ από 02-10-2017, εκφόρτωση από τα πλοία περισσότερων Ε/Κ κατά τη νυχτερινή βάρδια), αλλαγές που ήταν αναγκαίες, όπως έχουμε αναφέρει και σε προηγούμενες ανακοινώσεις, η κατάσταση ομαλοποιήθηκε άμεσα και ο αρχικός φόβος τους για δημιουργία κυκλοφοριακού προβλήματος στην Πύλη 16 δεν επαληθεύτηκε. Απεναντίας, καθημερινά κατά τη διάρκεια της 16ωρης λειτουργίας της, **διαπιστώνονται πολύωρα κενά**, τα οποία θεωρούμε αναμενόμενα, λόγω του περιορισμένου αριθμού διακίνησης των εισερχομένων Ε/Κ.
3. Η συγκεκριμένη κινητοποίηση, ταυτίζεται άρρηκτα με την **τήρηση της νομιμότητας και τη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και της Ένωσης.**
4. Εξάλλου σε έκτακτες περιπτώσεις εκτέλεσης τελωνειακών εργασιών **παρέχεται η δυνατότητα στο σύνολο των ενδιαφερομένων, να αιτηθούν την εφαρμογή του άρθρου 5 του Ν. 2960/2001**, η οποία εφαρμόζεται στο σύνολο της Χώρας σε ανάλογες περιπτώσεις.
5. Θεωρούμε ότι ο εκ προθέσεως καταλογισμός ευθυνών στην Ομοσπονδία από εμπλεκόμενους φορείς του Λιμένα, είναι τουλάχιστον άστοχος και ανεδαφικός. Αποδέκτης των όποιων παραπόνων οφείλει να είναι αποκλειστικά και μόνο η Ο.Λ.Θ. Α.Ε.. Συνεπώς προς την Ο.Λ.Θ. Α.Ε. πρέπει να στραφούν οι ενδιαφερόμενοι για να διεκδικήσουν τη βελτίωση των εκ μέρους της εταιρείας παρεχόμενων υπηρεσιών.

Για το λόγο αυτό, καλούμε την Διοίκηση της ΑΑΔΕ και τις αρμόδιες Τελωνειακές Υπηρεσίες, αφού λάβουν σοβαρά υπόψη τα εκτεθέντα τους στοιχεία, να προχωρήσουν στις απαιτούμενες ενέργειες, προκειμένου να θεσπιστεί η λειτουργία της Πύλης 16 του Α΄ Τελωνείου Θεσσαλονίκης από 06.00 – 22.00 στο σύνολο των ημερών της εβδομάδας, χρόνος που επαρκεί για την κάλυψη οποιασδήποτε δραστηριότητας. Κάθε επιπλέον καθυστέρηση έκδοσης της απόφασης λειτουργεί εις βάρος τόσο των συναδέλφων, του αρμόδιου Τελωνείου και κατ' επέκταση της Τελωνειακής Υπηρεσίας, όσο και του Λιμένα.

Για την Εκτελεστική Επιτροπή

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΡΙΜΠΟΝΙΑΣ



Η ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΚΑΤΣΙΚΑ ΣΟΦΙΑ-ΚΩΝ/ΝΑ