

**ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ (ΚΡΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ
ΑΓΩΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ)**

**ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Κέντρο Ενεργειακής Πολιτικής και Ανάπτυξης
ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΣΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ**

Μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας για Συνεργασία στην Κατασκευή και την Εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης

Η Κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας, η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας (στο εξής αναφερόμενες ως τα 'Μέρη'), εκτιμώντας την αποφασιστική σημασία της ενέργειας για την επιτυχή ανάπτυξη της οικονομίας των χωρών τους, επιθυμώντας να αναπτύξουν συνεργασία στον τομέα αυτό στη βάση ίσων δικαιωμάτων και αμοιβαίου συμφέροντος, και επιδιώκοντας την ανάπτυξη των διαδικασιών ολοκλήρωσης και καλών γειτονικών σχέσεων,

προτιθέμενες να δημιουργήσουν μια αξιόπιστη και αποτελεσματική δίοδο μεταφοράς πετρελαίου, που θα έχει ως στόχο την αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας των χωρών της Ευρώπης 1 και τη μείωση των οικολογικών κινδύνων 2 που συνδέονται με την αυξανόμενη πίεση των παραδοσιακών οδών μεταφοράς υδρογονανθράκων και άλλων ενεργειακών πόρων στην περιοχή,

καθοδηγούμενες από την Διακήρυξη περί συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας, που έγινε δεκτή από τον Πρόεδρο της Ρωσικής Ομοσπονδίας, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και τον Πρωθυπουργό της Ελληνικής Δημοκρατίας στη συνάντηση της 4ης Σεπτεμβρίου 2006 στην Αθήνα,

στη συνέχεια των θέσεων του Μνημονίου Συνεργασίας για την υλοποίηση του έργου κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη» που υπογράφηκε, στη Σόφια, στις 12 Απριλίου 2005³, μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας,

□ **1** Οι τερματικοί σταθμοί φόρτωσης του ΒΑΡ στην Αλεξανδρούπολη θα παρέχουν τη δυνατότητα φόρτωσης πετρελαιοφόρων VLCC (200 - 300.000 dwt), τα οποία λόγω του μεγέθους τους αποφεύγουν τον διάπλου των Στενών και επομένως την προσέγγιση των λιμένων του Εύξεινου Πόντου. Επομένως το ουσιαστικό συγκριτικό πλεονέκτημα του ΒΑΡ δεν είναι η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας των Στενών, αλλά η δυνατότητα εξυπηρέτησης των υπερατλαντικών αγορών, μέσω της φόρτωσης VLCC τα οποία θα εισέλθουν για πρώτη φορά στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Από την πλευρά αυτή, η αναφορά στο προοίμιο στις ευρωπαϊκές αγορές είναι παραπλανητική και οδηγεί στη μείωση της σημασίας του αγωγού για την διεύρυνση των δυνατοτήτων πρόσβασης των ρωσικών πετρελαίων στις διεθνείς αγορές

2 Η αναφορά στη μείωση των οικολογικών κινδύνων που συνδέονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση των Στενών, αγνοεί την ανάγκη μελέτης και έγκαιρης αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών Προβλημάτων στις θαλάσσιες διαδρομές των πετρελαιοφόρων στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου και στη Μεσόγειο. Ιδιαίτερα αγνοείται το γεγονός ότι η διέλευση VLCC πλησίον των νήσων του Αρχιπελάγους αυξάνει τους κινδύνους μεγάλου ατυχήματος (περίπτωση ΕΧΧΟΝ Valdez, ΕΡΙCΑ κ.λ.π.) και τους κινδύνους μόλυνσης των ακτών και της θάλασσας από απόβλητα πετρελαιοφόρων.

3 Η επιλεκτική αναφορά, ως αφετηρίας της παρούσας Συμφωνίας, του Μνημονίου της 12ης Απριλίου 2005 και της Διακήρυξης της 4ης Σεπτεμβρίου 2005 εξαφανίζει τις διεθνείς πρωτοβουλίες της ελληνικής πλευράς για την υλοποίηση του ΒΑΡ, που ανάγεται στο 1993 και διαμορφώνει ένα δυσμενές πλαίσιο διαπραγμάτευσης και προώθηση των ελληνικών συμφερόντων.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ, στα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Σκοπός της παρούσας Συμφωνίας είναι ο ορισμός των μορφών συνεργασίας των Μερών στην κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης», με αρχική ικανότητα μεταφοράς 35 εκατομμύρια τόνους4 πετρελαίου ετησίως και τη δυνατότητα επέκτασης έως 50 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως (στο εξής 'Αγωγός Πετρελαίου'), που αποτελείται από:

- σταθμό μεταφορτώσεως πετρελαίου στην πόλη Μπουργκάς (Δημοκρατία της Βουλγαρίας),
- σταθμό μεταφορτώσεως πετρελαίου στην πόλη Αλεξανδρούπολη (Ελληνική Δημοκρατία),
- αγωγό μεταφοράς πετρελαίου που ενώνει τους δύο προαναφερθέντες σταθμούς μεταφορτώσεως με σταθμούς αντλήσεως, συγκροτήματα δεξαμενών πετρελαίου και λοιπή απαραίτητη υποδομή.
- Όλα τα προαναφερθέντα αντικείμενα και εκτάσεις γης, στις οποίες αυτά ευρίσκονται αποτελούν αναπόσπαστα μέρη ενός ενιαίου και μη διαχωρίσιμου συστήματος μεταφοράς5.

- Τα Μέρη θα καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξασφάλιση της αδιάλειπτης μεταφοράς πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου, αξιοποιώντας στο μέγιστο βαθμό τις τεχνικές δυνατότητες του.

Άρθρο 2

- Τα Μέρη θα παράσχουν βοήθεια στην ίδρυση της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου που είναι ο ιδιοκτήτης του Αγωγού Πετρελαίου.
- Η Διεθνής Εταιρεία του Έργου ιδρύεται από οικονομικά υποκείμενα (στο εξής αναφερόμενοι ως οι 'Συμμέτοχοι του Έργου') οι οποίοι θα έχουν τα εξής μερίδια στο αρχικό (μετοχικό) κεφάλαιο της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου:
 - 51 % - Ο Ρωσικός Συμμέτοχος:
 - Η Κοινοπραξία Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη» Εταιρία Περιορισμένης Ευθύνης6,
 - 24,5% - Ο Βουλγαρικός Συμμέτοχος:
 - Η μετοχική εταιρεία «Αγωγός Πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη - BG

Εταιρεία του Έργου»

4 Αναφορά στη χωρητικότητα του ΒΑΡ όχι όμως και σε εγγυήσεις διασφάλισης ελάχιστων ποσοτήτων τροφοδοσίας του σε πετρέλαιο.

5 Πρώτη αναφορά για ενσωμάτωση των εκτάσεων γης στις οποίες θα αναπτυχθεί ο αγωγός, οι αποθήκες και οι εγκαταστάσεις φόρτωσης, ως ενιαίου και μη διαχωρίσιμου συστήματος μεταφοράς (integral parts of one and indivisible system of transportation). Απομένει προς διευκρίνιση αν και τα τερματικά σημεία φόρτωσης εντός της θαλάσσης και η περι αυτών θαλάσσια περιοχή, θα υπαχθούν στο καθεστώς αυτό.

6 Μη αναφορά των κοινοπρακτούντων εταιρειών του ρωσικού συμμετόχου (Gazpromneft, Rosneft και Transneft) και ως εκ τούτου της οριστικής σύνθεσης της ρωσικής ΕΠΕ που θα συμμετάσχει στις διαδικασίες κατασκευής του ΒΑΡ με αποτέλεσμα την δημιουργία αβεβαιοτήτων ως προς την αποτελεσματικότητα και τις εγγυήσεις του πλειοψηφούντος μετόχου.

24,5% - Οι Ελληνικοί Συμμέτοχοι:

Η Κοινοπραξία «ΕΛΠΕ Α.Ε. - ΘΡΑΚΗ Α.Ε.» (23,5%), και το Ελληνικό Δημόσιο (1 %).⁷

Μετά τη σύσταση της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, το μερίδιο των Συμμετόχων του Έργου μπορεί να εκχωρηθεί πλήρως ή εν μέρει σε εταιρείες παραγωγής πετρελαίου που ενδιαφέρονται για τη συμμετοχή τους στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου. Το προαναφερθέν δικαίωμα των Συμμετόχων του Έργου δεν μπορεί να καταργηθεί από τα καταστατικά έγγραφα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου.⁸

Τα μέρη λαμβάνουν υπόψη ότι τέτοια εκχώρηση από Ρώσο, Έλληνα ή Βούλγαρο Συμμέτοχο του Έργου θα πραγματοποιείται κατόπιν έγγραφης συμφωνίας της Ρωσικής, της Ελληνικής ή της Βουλγάρικης πλευράς αντιστοίχα.⁹

Η Διεθνής Εταιρεία του Έργου θα ιδρύσει σχετικά υποκαταστήματα στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας, καθώς και θα αναθέσουν υπεργολαβία σε βουλγαρικές και ελληνικές εταιρίες, μη εξαιρουμένων εκείνων που είναι μέτοχοι στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική αποτελεσματικότητα, με στόχο την εξασφάλιση της τεχνικής λειτουργίας του Αγωγού Πετρελαίου.

Άρθρο 3

Κατά την υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας τα Μέρη καθοδηγούνται από τα εξής:

- η έδρα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου θα προσδιοριστεί από τους Συμμέτοχους του Έργου. Η έδρα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου θα βρίσκεται σε ένα από τα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 10
- στα συστατικά έγγραφα της θα προβλέπονται τα σχετικά δικαιώματα των μετόχων της μειοψηφίας, 11 συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν μεταβολές στο μετοχικό κεφάλαιο της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο της χώρας όπου εδρεύει η Διεθνής Εταιρεία του Έργου¹²,

7 Παραμένει ασαφής η εθνικότητα και τα εκπροσωπούμενα συμφέροντα της ελληνικής πλευράς. Καθώς το 35,89% των μετοχών των ΕΛΠΕ έχει ήδη εκχωρηθεί στην διεθνών συμφερόντων με έδρα στο Λουξεμβούργο εταιρεία «Panneuropan Oil and Industry Holdings SA», έναντι του 35,48% που κατέχει το ελληνικό δημόσιο και του 28.63% που κατέχει το ευρύ επενδυτικό κοινό. Μετά το 2008 μπορεί να καταργηθεί ο έλεγχος της διοίκησης των ΕΛΠΕ Α.Ε. από το δημόσιο, εφ' όσον υπέρ της αλλαγής ψηφίσει το 50% συν 1 (μία) μετοχή του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

Τέλος, στη κοινοπραξία «ΕΛΠΕ Α.Ε.- ΘΡΑΚΗ Α.Ε.» ως βασικοί μέτοχοι εμφανίζονται το ελληνικό Δημόσιο, ο όμιλος Λάτση, ο όμιλος Κοπελούζου αλλά και η ρωσική Gazexport (μέσω της συμμετοχής της στην Προμηθέας Gas Α.Ε.).

8 Κατοχύρωση της δυνατότητας αλλαγής της εταιρικής σύνθεσης του ΒΑΡ μέχρι και της αλλαγής της εθνικότητας των συμμετεχουσών εταιρειών.

9 Διασφάλιση της δυνατότητας μεταφοράς της κυριότητας της εταιρείας από την ρωσική ΕΠΕ σε άλλη ρωσική ή άλλης εθνικότητας εταιρεία με μόνη υποχρέωση την γραπτή έγκριση (written consent) της ρωσικής κυβέρνησης. Επισημαίνεται ότι με τη διατύπωση αυτή μεταφέρονται στο νέο ιδιοκτήτη τα δικαιώματα και προνόμια που προβλέπει η παρούσα σύμβαση χωρίς η ελληνική και η βουλγαρική κυβέρνηση να έχουν τη δυνατότητα άσκησης αρνησικυρίας.

10 Παρά το γεγονός ότι η κατασκευή του αγωγού αποτελεί ελληνική πρωτοβουλία, συμφωνείται η έδρα της εταιρείας να ευρίσκεται σε άλλη χώρα της Ε.Ε. και επομένως εκτός των ορίων δικαιοδοσίας της ελληνικής νομοθεσίας.

11 Ενώ υπάρχει συστηματική και λεπτομερής προσπάθεια προσδιορισμού των δικαιωμάτων και των προνομίων της πλειοψηφίας, η κατοχύρωση των δικαιωμάτων της μειοψηφίας μεταφέρεται σε επόμενο και δυσμενέστερο για αυτήν στάδιο διαπραγμάτευσης.

12 Χωρίς να έχει προσδιορισθεί η ακριβής κεφαλαιακή σύνθεση και η αποτίμηση της συμμετοχής του ελληνικού δημοσίου, προβλέπεται ότι αλλαγές στη σύνθεση της υπόκεινται στη νομοθεσία της χώρας που θα εγκατασταθεί η Διεθνής Εταιρεία του Έργου.

πλέον αποτελεσματική μορφή χρηματοδότησης της κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου αποτελεί η αρχή του "project financing", "η οποία συνιστάται από τα Μέρη να χρησιμοποιηθεί από τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική.

Άρθρο 4

Κατά την περίοδο σχεδιασμού, κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου τα Μέρη συνάπτουν με τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου Συμφωνία Διέλευσης, στην οποία προσδιορίζονται οι όροι συνεργασίας μεταξύ της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου και των Κρατών--Μερών, συμπεριλαμβανομένων (όχι περιοριστικά), των εξής:

- διάθεση στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου από τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας και την Ελληνική Δημοκρατία εκτάσεων γης, που ανταποκρίνονται στους σκοπούς και τους όρους

της κατασκευής του Αγωγού πετρελαίου και αναφαιρέτη εκχώρηση στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου δικαιωμάτων χρήσης γης αναφορικά με τις ως άνω εκτάσεις γης, τα οποία εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγκαταστάσεων του, όπως αναφέρονται στο Άρθρο 1 της παρούσας Συμφωνίας 13

- προσδιορισμός όλων των ειδών φορολογικών και μη φορολογικών καταβολών, τελών και αποζημιώσεων υπέρ της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας, που συνδέονται με την αναγκαία ποσότητα μεταφερόμενου μέσω του εδάφους τους πετρελαίου για την επίτευξη της οικονομικής αποτελεσματικότητας του έργου.
- σύνδεση με τα συστήματα παραγωγής ενέργειας, όπως επίσης και σταθερή τροφοδοσία ενέργειας στον Αγωγό Πετρελαίου,
- εξασφάλιση ελεύθερης διέλευσης του πετρελαίου, χωρίς οποιεσδήποτε καθυστερήσεις και κωλύματα μετά τη θέση του Αγωγού σε λειτουργία.
- παροχή ευνοϊκού τελωνειακού καθεστώτος,
- επίλυση θεμάτων προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και λοιπά θέματα.

Κατά τον προσδιορισμό του ύψους των φορολογικών και μη φορολογικών καταβολών, τελών και αποζημιώσεων η Βουλγαρική και η Ελληνική πλευρά στη Συμφωνία Διέλευσης θα λάβουν υπόψη τα αποτελέσματα της τεχνικο-οικονομικής μελέτης καθώς και το ότι οι όροι της μεταφοράς του πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου πρέπει να είναι ανταγωνιστικοί σε σχέση με τις άλλες διόδους μεταφοράς πετρελαίου στην περιοχή¹⁴.

Άρθρο 5

Τα Μέρη συμφώνησαν ότι η Διεθνής Εταιρεία του Έργου, έχοντας ως στόχο την εξασφάλιση της μεταφοράς πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου θα συνάψει σχετική (-ες) συμφωνία (-ες) (συμβάσεις) με την μετοχική εταιρεία «Transneft», η οποία θα εκτελεί, μεταξύ άλλων, τις εξής λειτουργίες:

13 Το άρθρο 4 σε συνδυασμό με το άρθρο 14 υποχρεώνει την Ελληνική Δημοκρατία σε αναφαιρέτη εκχώρηση γης (irrevocable provision of plots of lands), στην Διεθνή Εταιρεία του Έργου, η πλειοψηφία της οποίας μπορεί να διατεθεί μονομερώς σε άλλες εταιρείες, άλλης εθνικότητας.

14 Παρά το γεγονός ότι το θέμα της καταβολής δικαιωμάτων (royalties) στο ελληνικό δημόσιο αποτελεί κρίσιμο ζήτημα για την ελληνική και βουλγαρική πλευρά, δεν υπάρχει

καμία αναφορά για αυτό, σε ολόκληρη τη σύμβαση, ούτε καν αναφορά στη διαδικασία προσδιορισμού και αναθεώρησης τους.

θα συνάπτει συμφωνίες (συμβάσεις) παροχής υπηρεσιών μεταφοράς πετρελαίου με τους αποστολείς φορτίου (ιδιοκτήτες του πετρελαίου) για τη μεταφορά πετρελαίου από τις περιοχές παραγωγής του πετρελαίου μέχρι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης,

θα διαμορφώνει τις ροές πετρελαίου σε όλη τη διαδρομή διέλευσης,

θα ασκεί την διοίκηση των υπηρεσιών διεκπεραίωσης,

θα επεξεργάζεται και υλοποιεί την εκτέλεση του προγραμματισμού εφοδιασμού και φόρτωσης (εκφόρτωσης) πετρελαιοφόρων σε σταθμούς μεταφορτώσεως πετρελαίου, καθώς και του προγραμματισμού διέλευσης του πετρελαίου μέσω του συστήματος κεντρικής τροφοδοσίας του Αγωγού Πετρελαίου.

Η Ρωσική πλευρά, σύμφωνα με τις αιτήσεις των αποστολέων φορτίων-εταιρειών παραγωγής πετρελαίου, θα εξασφαλίζει την ένταξη των προς μεταφορά ποσοτήτων πετρελαίου μέσω του Αγωγού στον προγραμματισμό διέλευσης πετρελαίου μέσω του συστήματος κεντρικής τροφοδοσίας του Αγωγού Πετρελαίου ο οποίος καθορίζεται βάσει όρων που ορίζονται από τη Ρωσική Πλευρά 15.

Το δικαίωμα ιδιοκτησίας επί του πετρελαίου που μεταφέρεται μέσω του Αγωγού Πετρελαίου, θα διατηρείται από τους αποστολείς φορτίων, σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών εμπορικών συμφωνιών (συμβάσεων).

Άρθρο 6

Οι τιμές υπηρεσιών μεταφοράς πετρελαίου από τον Αγωγό Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης του πετρελαίου,

ορίζονται από την Διεθνή Εταιρεία του Έργου και αποτελούν αποκλειστική της αρμοδιότητα.

Άρθρο 7

Η επιλογή εργολάβου (εργολάβων) για την κατασκευή, καθώς και προμηθευτών των υλικών και τεχνολογιών, και οργανισμών που παρέχουν υπηρεσίες απαραίτητες για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, πραγματοποιείται από τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου με βάση διαδικασία διαγωνισμού, κατά προτίμηση από τα οικονομικά υποκείμενα των Μερών, υπό την προϋπόθεση της ανταγωνιστικότητας των εμπορευμάτων, εργασιών και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και θαλασσιών μεταφορών.

Τα Μέρη αναθέτουν στις αρμόδιες κρατικές αρχές να εξασφαλίσουν ένα απλοποιημένο καθεστώς διέλευσης των συνόρων των Κρατών-Μερών σε ειδικούς, υλικά, κατασκευαστικά και

15 Με το άρθρο 5 αναγνωρίζεται ο απόλυτος, αποκλειστικός και αδιαφανής έλεγχος της τροφοδοσίας του ΒΑΡ από την μετοχική εταιρεία Transneft, ο οποίος ενσωματώνεται στο ρωσικό δίκτυο αγωγών μεταφοράς σύμφωνα και με δηλώσεις των Ρώσων επισήμων (Kommersant 13.03.07). Είναι χαρακτηριστικό ότι η Transneft αποφασίζει ακόμη και για τα μη ρωσικής προέλευσης φορτία αλλά και για τα πετρελαιοφόρα που θα χρησιμοποιούνται. Από την άλλη πλευρά δεν εγγυάται τον εφοδιασμό του αγωγού με ελάχιστες ποσότητες πετρελαίου. Από την άποψη αυτή ακόμη και αν ο αγωγός υπολειτουργεί η Διεθνής Εταιρεία του Έργου δεν θα έχει τη δυνατότητα ανεύρεσης πρόσθετων φορτίων από πηγές μη αρεστές στην Transneft. Η βιωσιμότητα και η κερδοφορία του ΒΑΡ και επομένως η διασφάλιση των συμφερόντων της μειοψηφίας θα εξαρτάται όχι από την επικερδή ή μη λειτουργία της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, αλλά από τα περιθώρια κέρδους που θα επιτρέπει η Transneft, η οποία σε τίποτε δεν εμποδίζεται στη σύναψη επί μέρους και εκτός Διεθνούς Εταιρείας συμφωνιών μεταφοράς κερδών στις άλλες ρώσικες κοινοπρακτούσες εταιρίες εις βάρος της μειοψηφίας. Με το άρθρο 5 σε συνδυασμό και με τις υπόλοιπες διευκολύνσεις διαμορφώνεται ένα πλαίσιο σύμβασης αντίστοιχου με του καθεστώτος αποικιακών συμβάσεων των παρελθόντων αιώνων σε Ασία και Αφρική.

τεχνολογικά μηχανήματα και εξοπλισμό, απαραίτητα για τις εργασίες κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεών του, όπως αναφέρονται στο Άρθρο 1 της παρούσας Συμφωνίας 16.

Άρθρο 8

Τα Μέρη θα εξασφαλίσουν τις απαραίτητες συνθήκες για την απρόσκοπτη κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, για την χορήγηση όλων των απαραίτητων αδειών στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, συμπεριλαμβανομένης και της εξασφάλισης δικαιωμάτων χρήσης γης (εκχώρηση εκτάσεων γης) 17, καθώς και για την προσέλκυση χρηματοδότησης και πιστώσεων, και την εξασφάλιση εγγυήσεων στους πιστωτές.

Άρθρο 9

Με σκοπό την καλύτερη οικονομική αποτελεσματικότητα του έργου κατά την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας και η Ελληνική Δημοκρατία δεσμεύονται να παράσχουν στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου το πλέον ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, σύμφωνα με την νομοθεσία αυτών των Κρατών, παρέχοντας, μεταξύ άλλων:

απαλλαγή από την καταβολή του ΦΠΑ (Φόρου Προστιθέμενης Αξίας) κατά την εισαγωγή εξοπλισμού και εξαρτημάτων απαραίτητων για την εκτέλεση των εργασιών που συνδέονται με την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, υπό τον όρο της μετέπειτα εξαγωγής τους στο μέλλον¹⁸,

επιτάχυνση των διαδικασιών επιστροφής του καταβαλλόμενου ΦΠΑ για τα υλικά, τις υπηρεσίες και τις εργασίες που είναι απαραίτητες για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου.

Άρθρο 10

Οι νέες νομοθετικές και άλλες κανονιστικές πράξεις που υιοθετούνται από τα Κράτη-Μέρη μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας, από τις οποίες συνεπάγεται αύξηση του ύψους οποιουδήποτε φόρου, τέλους, δασμού ή άλλης παρόμοιας καταβολής εκ μέρους της

Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, όπως επίσης εκ μέρους των εργολάβων που αναλαμβάνουν την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, σε σύγκριση με το ύψος οποιουδήποτε φόρου, τέλους, δασμού ή άλλης παρόμοιας καταβολής, που θα υπολογισθεί την ημερομηνία της θέσης σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας, δεν θα ισχύουν για τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου και τους

16 Ασαφής διατύπωση που οδηγεί στη διαμόρφωση ειδικού νομικού καθεστώτος στο διάδρομο της γης που αντιστοιχεί στο έδαφος από το οποίο διέρχεται ο αγωγός και στο οποίο ευρίσκονται οι λοιπές εγκαταστάσεις του. Η υλοποίηση της πρόβλεψης αυτής ενδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα σε σχέση με τις υποχρεώσεις της χώρας έναντι της Ε.Ε. όσον αφορά τα εξωτερικά σύνορα της τελευταίας

17 Οι διατυπώσεις των άρθρων 1, 4, 8 και 16 προβλέπουν ότι η Ελληνική Δημοκρατία θα εηωοίσει (allotment of land, art.8) έπ' αόριστον (unlimited period of time, art.14) τον διάδρομο γης που διατρέχει ο αγωγός στην Διεθνή Εταιρεία του Αγωγού και θα δημιουργηθούν οι εγκαταστάσεις του. Με τον τρόπο αυτό διαμορφώνεται μία ζώνη εδάφους, με ειδικό καθεστώς, η οποία αποκόπτει το ανατολικό μέρος του Νομού Έβρου, από την αδιάσπαστη άσκηση της εθνικής κυριαρχίας, παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας εμποδίων στην ελεύθερη και χωρίς όρους επικοινωνία μεταξύ των δύο διαμορφούμενων περιοχών και στο οποίο αναγνωρίζεται ειδικό προνομιακό τελωνιακό, φορολογικό και νομικό καθεστώς υπέρ της ξένης Εταιρείας η κυριότητα της οποίας και επομένως και της εκχωρούμενης ζώνης εδάφους μπορεί να εκχωρηθεί εις τρίτους ακόμη και σε μη αναφερόμενες τρίτες χώρες, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της ελληνικής κυβέρνησης.

18 Ασαφής και αόριστη διατύπωση που αποσκοπεί στην απαλλαγή της Διεθνούς Εταιρείας από την καταβολή ΦΠΑ για το σύνολο των δραστηριοτήτων που προβλέπεται η καταβολή του, ιδιαίτερα σε συνδυασμό με τις προβλέψεις του άρθρου 5.

προαναφερθέντες εργολάβους¹⁹. στην περίοδο της κατασκευής και της θέσης σε λειτουργία του Αγωγού Πετρελαίου και καθ' όλη την περίοδο ανάκτησης του κόστους²⁰ όπως ορίζεται από το σχέδιο της κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου.

Οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου θα εφαρμόζονται και για τα εισοδήματα και τις συναλλαγές που σχετίζονται με την εκτέλεση των εργασιών (υπηρεσιών) κατά την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου που διεξάγονται από την Διεθνή Εταιρεία του Έργου και τους προαναφερθέντες εργολάβους

Άρθρο 11

Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν θίγουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Μερών που απορρέουν από άλλες διεθνείς συμφωνίες, στις οποίες συμμετέχουν τα Μέρη.

Τα Μέρη δεν ευθύνονται για τις υποχρεώσεις των Συμμετόχων του Έργου, που απορρέουν από τη συμμετοχή στην κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου. Παράλληλα, τα Μέρη θα λαμβάνουν όλα τα λογικά και επιτρεπόμενα μέτρα για την εξασφάλιση της προσήκουσας εκπλήρωσης από τους Συμμέτοχους των υποχρεώσεων τους στο πλαίσιο της κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου.

Άρθρο 12

Τα Μέρη ορίζουν ως υπεύθυνα όργανα για τον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής της παρούσας Συμφωνίας και της Συμφωνίας Διέλευσης όπως αναφέρεται στο Άρθρο 4 της παρούσας Συμφωνίας:

- από τη Ρωσική Πλευρά - το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας της Ρωσικής Ομοσπονδίας.
- από τη Βουλγαρική Πλευρά - το Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας.
- από την Ελληνική Πλευρά - το Υπουργείο Ανάπτυξης της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Σε περίπτωση τροποποίησης των εξουσιοδοτημένων αρχών, τα Μέρη αλληλοενημερώνονται σχετικά μέσω της διπλωματικής οδού.

Άρθρο 13

Διαφωνίες σχετικά με την ερμηνεία και την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας

Συμφωνίας, οι οποίες δεν μπορούν να διευθετηθούν μέσω διαβουλεύσεων μεταξύ των αρμοδίων οργάνων, θα επιλύονται μέσω διαπραγματεύσεων μεταξύ των Μερών, με διατύπωση αντιστοιχών πρωτοκόλλων.

19 Διαμόρφωση ευνοϊκού νομικού και κανονιστικού καθεστώτος που οδηγεί σε αδυναμία αναδιαπραγμάτευσης των δικαιωμάτων (royalties) της ελληνικής κυβέρνησης στο μέλλον, αν αυτά δεν κατοχυρωθούν με ικανοποιητικό τρόπο στην αρχική συμφωνία σύστασης της Διεθνούς Εταιρείας του Αγωγού.

20 Η περίοδος ανάκτησης του κόστους της επένδυσης δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί καθώς δεν εξαρτάται από την επιτυχή λειτουργία της Διεθνούς Εταιρείας του Αγωγού αλλά από την πολιτική και τις προτεραιότητες της Transneft και επομένως η διατύπωση παραπέμπει σε διαιώνιση του προνομιακού καθεστώτος υπέρ αυτής.

21 Θα έπρεπε να υπάρχει και χρονική διάρκεια και πρόβλεψη αναδιαπραγμάτευσης των όρων της παρούσας σύμβασης και του καθεστώτος εκμετάλλευσης του ΒΑΡ.

Εξαιρετικά δυσμενής διατύπωση για τα ελληνικά συμφέροντα, (The agreement is concluded for an unlimited period of time, art.14), παραπέμπουσα σε αποικιοκρατικού τύπου συμφωνίες ευρωπαϊκών εταιρειών στην Ασία και Αφρική στη διάρκεια των παρελθόντων αιώνων.

Άρθρο 14

Η παρούσα Συμφωνία συνάπτεται για αόριστο χρονικό διάστημα 21. Κάθε Μέρος δύναται να αποχωρήσει από την παρούσα Συμφωνία μετά τη λήξη της περιόδου ανάκτησης του κόστους του Αγωγού Πετρελαίου.

Η παρούσα Συμφωνία υπόκειται σε κύρωση και τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία που θα λάβει ο Θεματοφύλακας για φύλαξη το τελευταίο κυρωμένο έγγραφο.

Οι θέσεις των Άρθρων 1-5, 12, 13 της Συμφωνίας εφαρμόζονται προσωρινά από την ημερομηνία της υπογραφής της.

Θεματοφύλακας της παρούσας Συμφωνίας είναι η Κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας²².

Πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, στις 15 Μαρτίου 2007 σε τρία πρωτότυπα στη ρωσική, τη βουλγαρική, την ελληνική και την αγγλική γλώσσα, τα κείμενα των οποίων έχουν την ίδια ισχύ.

Σε περίπτωση διαφωνιών ερμηνείας των θέσεων της παρούσας Συμφωνίας, το αγγλικό κείμενο θα υπερισχύσει.

Για την Κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας

Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

22 Τουλάχιστον για λόγους διεθνούς πρακτικής ως θεματοφύλακας θα έπρεπε να ορισθεί χώρα και ίδρυμα εκτός της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

Συνολικές παρατηρήσεις

Ως βάση για τη διατύπωση των επισημάνσεων και των παρατηρήσεων ελήφθησαν το ελληνικό και αγγλικό κείμενο της συμφωνίας όπως αυτά εδόθησαν στη δημοσιότητα από την ελληνική κυβέρνηση.

Από την ανάγνωση της υπογραφείσας και προωθούμενης προς κύρωση στη Βουλή συμφωνίας προκύπτουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις.

1. Διαμορφώνεται και εκχωρείται στη Ρωσία, επ' αόριστον, διάδρομος γης, που θα διέπεται από ειδικό μη ανακαλούμενο προνομιακό καθεστώς (νομικό, φορολογικό, τελωνειακό, κανονιστικό κ.λ.π.) προκειμένου να κατασκευασθεί και να λειτουργήσει αγωγός μεταφοράς πετρελαίου υπό τον πλήρη και αποκλειστικό έλεγχο των ρωσικών εταιρειών.

2. σ συνδυασμός των πραγματοποιούμενων εκχωρήσεων γης και παρεχόμενων νομικών, κανονιστικών, τελωνιακών και φορολογικών απαλλαγών για τις εγκαταστάσεις και το προσωπικό, συνιστούν. εκχώρηση ελληνικής κυριαρχίας επί του αντίστοιχου διαδρόμου γης, στη ρωσική κυβέρνηση που αποκτά ανεμπόδιστη και ανεξέλεγκτη πρόσβαση στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Προσομοιάζει δε το περιεχόμενο της Σύμβασης προς το πρότυπο αποικιακών συμβάσεων μεταξύ εμπορικών εταιρειών χωρών της Ευρώπης με κυβερνήσεις χωρών της Ασίας και Αφρικής στη διάρκεια των παρελθόντων αιώνων.

3. σ αγωγός και οι σύνοδες εγκαταστάσεις που θα αναπτυχθούν εντός του διαδρόμου, σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης και τις δηλώσεις των Ρώσων επισήμων (Kommersant 13.03.2007), αποτελεί επέκταση του ρωσικού συστήματος αγωγών μεταφοράς πετρελαίου, που ελέγχεται από τη ρωσική κυβέρνηση.

4. Δεν επιβεβαιώνεται ότι ο αγωγός θα είναι υπόγειος και ότι δεν θα παρεμποδίζεται η ελεύθερη διακίνηση ανθρώπων, ζώων και εμπορευμάτων και η ανάπτυξη οδικών και άλλων δικτύων εγκαρσίως ή και παραλλήλως προς την όδευση του αγωγού.

5. Από τη σύμβαση δεν προκύπτει εμφανές και αξιόλογο πολιτικό ή οικονομικό όφελος για την ελληνική οικονομία, καθώς ο έλεγχος της ανάθεσης των έργων και της διακίνησης των φορτίων ευρίσκεται υπό τον πλήρη και αποκλειστικό έλεγχο των ρωσικών εταιρειών, όπως επίσης δεν υπάρχει αναφορά σε δικαιώματα (royalties) που συμφωνούνται να καταβληθούν στην ελληνική κυβέρνηση.

6. ο έλεγχος της συμμετέχουσας από ελληνικής πλευράς κοινοπραξίας δεν ανήκει σε ελληνικές εταιρίες (ΕΛΠΕ Α.Ε. και ΘΡ ΑΚΗ Α.Ε.) Επισημαίνεται ότι στα ΕΛΠΕ Α.Ε. το 35.89% ελέγχεται ήδη από την «PANEUROPEAN OIL AND INDUSTRY HOLDINGS SA» με έδρα στο

Λουξεμβούργο, έναντι 35,48% του ελληνικού δημοσίου, ενώ η ΘΡ ΑΚΗ Α.Ε. ελέγχεται κατά 25% από τα ΕΛΠΕ Α.Ε ενώ το υπόλοιπό 75% από την Gazprom (50%) και την Korvelouzos group (50%), οπότε και από την άποψη αυτή το ελληνικό όφελος διαμορφώνεται ασήμαντο.

7. Σε καμία περίπτωση δεν αναφέρεται ότι οι θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν θα καλυφθούν ως προς κάποιο ποσοστό από Έλληνες εργαζόμενους.

8. Ενώ τα δικαιώματα και οι διευκολύνσεις προς το Ρωσικό Συμμέτοχο περιγράφονται αναλυτικά στη Σύμβαση ουδεμία αναφορά, εγγύηση ή δέσμευση του υπάρχει για τις ελάχιστες εγγυημένες ποσότητες ρωσικού πετρελαίου που θα διακινούνται ετησίως δια του αγωγού.

9. Παραχωρείται το αποκλειστικό δικαίωμα μεταφοράς πετρελαίου από τους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης του Εύξεινου Πόντου, μέσω του αγωγού ΒΑΡ και από τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης στη ρωσική Transneft, ακόμη κι αν πρόκειται για πετρέλαιο μη ρωσικής προέλευσης. Αυτό αποστερεί από τα άλλα μέρη και τους συμμετόχους τη δυνατότητα μεταφοράς φορτίων πετρελαίου δια του αγωγού, ακόμη και αν ο αγωγός λειτουργεί με μειωμένη χωρητικότητα ακόμη κι αν η Transneft για δικούς της λόγους επιθυμεί την διακοπή της λειτουργίας του αγωγού.

10. Η εκχώρηση «απλοποιημένου» καθεστώτος διέλευσης των συνόρων» (άρθρο 7) οδηγεί σε ενθάρρυνση δραστηριοτήτων που δεν συνδέονται με αυτές καθ' εαυτές τις δραστηριότητες του αγωγού καθ' υπέρβαση, ενδεχομένως, του κοινοτικού κεκτημένου, καθώς ο δημιουργούμενος διάδρομος συνδέεται με τα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. στον Εύξεινο Πόντο και στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Ιδιαίτερα επισημαίνεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης του παραχωρούμενου καθεστώτος για άσκηση λαθρεμπορίου από τρίτους.

11. Οι ασαφείς διατυπώσεις του άρθρου 7 και η ελαχιστοποίηση της ελληνικής παρουσίας στο μετοχικό κεφάλαιο της Διεθνούς Εταιρείας δεν διασφαλίζουν την συμμετοχή των ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών και της ελληνικής βιομηχανίας στα έργα κατασκευής του αγωγού, ενώ η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου εκχωρείται στην Transneft.

12. Ούτε στο προσέμιο ούτε σε κανένα άρθρο γίνεται αναφορά στην υποχρέωση των Μερών και των Συμμετόχων να λάβουν τα αναγκαία μέτρα λήψης και θαλάσσιου περιβάλλοντος,

πέραν της ασαφούς διατύπωσης του άρθρου 4 που παραπέμπει στα θέματα χερσαίας μεταφοράς (The Parties shall conclude a Transit agreement with the International Project Company, outlining the terms of cooperation between the International Project Company and the States of the Parties, including (but not limited to) the following solving environmental protection issues...).

Στο προοίμιο δεν γίνεται μνεία της ανάγκης προστασίας των οικολογικά ευαίσθητων περιοχών του δέλτα του Έβρου και του θαλάσσιου πάρκου των Σποράδων όπως επίσης δεν γίνεται αναφορά στην ανάγκη λήψης μέτρων για την διασφάλιση της ασφαλούς διέλευσης των πετρελαιοφόρων και ιδιαίτερα αυτών της μεγάλης χωρητικότητας (VLCC, 200 - 300.000 dwt), τα οποία για πρώτη φορά θα προσεγγίζουν τους τερματικούς σταθμούς φόρτωση της Αλεξανδρούπολης, διαπλέοντας το Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Δεν γίνεται ακόμη μνεία της ανάγκης προστασίας της περιβαλλοντικά ευαίσθητη τουριστικής οικονομίας των νήσων και των παράκτιων περιοχών του Αρχιπελάγους και της Μεσογείου, από τα απόβλητα των πετρελαιοφόρων και το ενδεχόμενο ατυχήματος ενώ αντιθέτως και άνευ λόγου γίνεται αναφορά στην ανάγκη περιβαλλοντικής προστασίας των Στενών.

13. Συμπερασματικά και υπό τους παρόντες όρους της Σύμβασης δεν θεμελιώνονται πολιτικοί και οικονομικοί όροι δημόσιου συμφέροντος που να καθιστούν επιθυμητή την κύρωση της παρούσας σύμβασης από την Βουλή των Ελλήνων, αν προηγουμένως δεν αναθεωρηθεί ώστε να διασφαλίζει τα καλώς νοούμενα ελληνικά συμφέροντα.

14. Μία τέτοια αναθεώρηση θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα ακόλουθα θέματα:

a. Της χρονικής διάρκειας ισχύος της σύμβασης και του μελλοντικού καθεστώτος του αγωγού και των εγκαταστάσεων του.

b. Της μη εκχώρησης γης και της δημιουργίας υπέργειου διαδρόμου γης μεταξύ των Ελληνο-βουλγαρικών συνόρων και του λιμένος της Αλεξανδρούπολης, αλλά της διαπραγμάτευσης παροχής δικαιώματος κατασκευής και λειτουργίας υπόγειου αγωγού με ταυτόχρονη κατοχύρωση των δικαιωμάτων ελεύθερης και ανεμπόδιστης εγκάρσιας διέλευσης του υπέργειου μέρους του αγωγού και της ανάπτυξης δικτύων (μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας) εγκαρσίως και παραλλήλως προς τον αγωγό.

γ. Διευκρίνιση του καθεστώτος χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων και ιδιαίτερα των τερματικών σταθμών φόρτωσης από τρίτους.

δ. Τη ρητή ανάληψη ευθυνών συνεργασίας και οικονομικής ενίσχυσης των αναγκαίων πολιτικών προστασίας του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος από δραστηριότητες που σχετίζονται με τη κατασκευή και λειτουργία του αγωγού.

ε. Την σαφή πρόβλεψη καταβολής δικαιωμάτων διέλευσης (royalties) στην ελληνική κυβέρνηση και των διαδικασιών αναθεώρησής τους.

ς. Την υποχρέωση τροφοδοσίας του αγωγού με ελάχιστες ετήσιες ποσότητες αργού πετρελαίου, από τη ρωσική κοινοπραξία.

ζ. Την δυνατότητα της μειοψηφίας και του ελληνικού δημοσίου εισαγωγής πρόσθετων ποσοτήτων πετρελαίου αν δεν εξασφαλίζεται η λειτουργία του αγωγού στο μέγιστο της χωρητικότητας και με τους βέλτιστους οικονομικούς όρους.

η. Η ρητή διασφάλιση ελληνικών θέσεων εργασίας και ανάθεση συγκεκριμένου ποσοστού των έργων σε ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες κατά το πρότυπο της ανάθεσης κατασκευής του θερμοηλεκτρικού σταθμού της ΔΕΗ Α.Ε. στη Φλώρινα.

θ. Εγκατάσταση της έδρας της εταιρείας στην Αλεξανδρούπολη

ι. Ανάθεση των χρονοναυλώσεων μεταφοράς πετρελαίου στον Εύξεινο Πόντο και στο λιμένα της Αλεξανδρούπολης σε πετρελαιοφόρα ελληνικού νηολογίου, με τους ισχύοντες όρους της διεθνούς αγοράς.

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Κέντρο Ενεργειακής Πολιτικής και Ανάπτυξης

Πηγή: <http://notoburgasalexandroupolispipe.blogspot.com>

@page { margin: 2cm } P { margin-bottom: 0.21cm } A:link { color: #0000ff }

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ (ΚΡΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ)

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Κέντρο Ενεργειακής Πολιτικής και Ανάπτυξης

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΣΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας για Συνεργασία στην Κατασκευή και την Εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης

Η Κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας, η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας (στο εξής αναφερόμενες ως τα 'Μέρη'), εκτιμώντας την αποφασιστική σημασία της ενέργειας για την επιτυχή ανάπτυξη της οικονομίας των χωρών τους, επιθυμώντας να αναπτύξουν συνεργασία στον τομέα αυτό στη βάση ίσων δικαιωμάτων και αμοιβαίου συμφέροντος, και επιδιώκοντας την ανάπτυξη των διαδικασιών ολοκλήρωσης και καλών γειτονικών σχέσεων,

προτιθέμενες να δημιουργήσουν μια αξιόπιστη και αποτελεσματική δίοδο μεταφοράς πετρελαίου, που θα έχει ως στόχο την αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας των χωρών της Ευρώπης I και τη μείωση των οικολογικών κινδύνων 2 που συνδέονται με την αυξανόμενη πίεση των παραδοσιακών οδών μεταφοράς υδρογονανθράκων και άλλων ενεργειακών πόρων στην περιοχή,

καθοδηγούμενες από την Διακήρυξη περί συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας, που έγινε δεκτή από τον Πρόεδρο της Ρωσικής Ομοσπονδίας, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και τον Πρωθυπουργό της Ελληνικής Δημοκρατίας στη συνάντηση της 4ης Σεπτεμβρίου 2006 στην Αθήνα,

στη συνέχεια των θέσεων του Μνημονίου Συνεργασίας για την υλοποίηση του έργου κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη» που υπογράφηκε, στη Σόφια, στις 12 Απριλίου 2005³, μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας,

1 Οι τερματικοί σταθμοί φόρτωσης του ΒΑΡ στην Αλεξανδρούπολη θα παρέχουν τη δυνατότητα φόρτωσης πετρελαιοφόρων VLCC (200 - 300.000 dwt), τα οποία λόγω του μεγέθους τους αποφεύγουν τον διάπλου των Στενών και επομένως την προσέγγιση των λιμένων του Εύξεινου Πόντου. Επομένως το ουσιαστικό συγκριτικό πλεονέκτημα του ΒΑΡ δεν είναι η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας των Στενών, αλλά η δυνατότητα εξυπηρέτησης των υπερατλαντικών αγορών, μέσω της φόρτωσης VLCC τα οποία θα εισέλθουν για πρώτη φορά στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Από την πλευρά αυτή, η αναφορά στο προοίμιο στις ευρωπαϊκές αγορές είναι παραπλανητική και οδηγεί στη μείωση της σημασίας του αγωγού για την διεύρυνση των δυνατοτήτων πρόσβασης των ρωσικών πετρελαίων στις διεθνείς αγορές

2 Η αναφορά στη μείωση των οικολογικών κινδύνων που συνδέονται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση των Στενών, αγνοεί την ανάγκη μελέτης και έγκαιρης αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών Προβλημάτων στις θαλάσσιες διαδρομές των πετρελαιοφόρων στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου και στη Μεσόγειο. Ιδιαίτερα αγνοείται το γεγονός ότι η διέλευση VLCC πλησίον των νήσων του Αρχιπελάγους αυξάνει τους κινδύνους μεγάλου ατυχήματος (περίπτωση ΕΧΧΟΝ Valdez, ΕΡΙCΑ κ.λ.π.) και τους κινδύνους μόλυνσης των ακτών και της θάλασσας από απόβλητα πετρελαιοφόρων.

3 Η επιλεκτική αναφορά, ως αφετηρίας της παρούσας Συμφωνίας, του Μνημονίου της 12ης Απριλίου 2005 και της ΔιαικίρυΕ.'1ς της 4ης Σεπτεμβρίου 2005 εξαφανίζει τις διεθνείς πρωτοβουλίες της ελληνικής πλευράς για την υλοποίηση του ΒΑΡ, που ανάγεται στο 1993 και διαμορφώνει ένα δυσμενές πλαίσιο διαπραγμάτευσης και προώθηση των ελληνικών συμφερόντων.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ, στα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Σκοπός της παρούσας Συμφωνίας είναι ο ορισμός των μορφών συνεργασίας των Μερών στην κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης», με αρχική ικανότητα μεταφοράς 35 εκατομμύρια τόνους⁴ πετρελαίου ετησίως και τη δυνατότητα επέκτασης έως 50 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως (στο εξής 'Αγωγός Πετρελαίου'), που αποτελείται από:

- σταθμό μεταφορτώσεως πετρελαίου στην πόλη Μπουργκάς (Δημοκρατία της Βουλγαρίας),

σταθμό μεταφορτώσεως πετρελαίου στην πόλη Αλεξανδρούπολη (Ελληνική Δημοκρατία),

αγωγό μεταφοράς πετρελαίου που ενώνει τους δύο προαναφερθέντες σταθμούς μεταφορτώσεως με σταθμούς αντλήσεως, συγκροτήματα δεξαμενών πετρελαίου και λοιπή απαραίτητη υποδομή.

Όλα τα προαναφερθέντα αντικείμενα και εκτάσεις γης, στις οποίες αυτά ευρίσκονται αποτελούν αναπόσπαστα μέρη ενός ενιαίου και μη διαχωρίσιμου συστήματος μεταφοράς⁵.

Τα Μέρη θα καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξασφάλιση της αδιάλειπτης μεταφοράς πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου, αξιοποιώντας στο μέγιστο βαθμό τις τεχνικές δυνατότητες του.

Άρθρο 2

Τα Μέρη θα παράσχουν βοήθεια στην ίδρυση της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου που είναι ο ιδιοκτήτης του Αγωγού Πετρελαίου.

Η Διεθνής Εταιρεία του Έργου ιδρύεται από οικονομικά υποκείμενα (στο εξής αναφερόμενοι ως οι 'Συμμέτοχοι του Έργου') οι οποίοι θα έχουν τα εξής μερίδια στο αρχικό (μετοχικό) κεφάλαιο της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου:

51 % - Ο Ρωσικός Συμμέτοχος:

Η Κοινοπραξία Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη» Εταιρία

Περιορισμένης Ευθύνης,

24,5% - Ο Βουλγαρικός Συμμέτοχος:

Η μετοχική εταιρεία «Αγωγός Πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη - BG Εταιρεία του Έργου»

4 Αναφορά στη χωρητικότητα του ΒΑΡ όχι όμως και σε εγγυήσεις διασφάλισης ελάχιστων ποσοτήτων τροφοδοσίας του σε πετρέλαιο.

5 Πρώτη αναφορά για ενσωμάτωση των εκτάσεων γης στις οποίες θα αναπτυχθεί ο αγωγός, οι αποθήκες και οι εγκαταστάσεις φόρτωσης, ως ενιαίου και μη διαχωρίσιμου συστήματος μεταφοράς (integral parts of one and indivisible system of transportation). Απομένει προς διευκρίνιση αν και τα τερματικά σημεία φόρτωσης εντός της θαλάσσης και η περί αυτών θαλάσσια περιοχή, θα υπαχθούν στο καθεστώς αυτό.

6 Μη αναφορά των κοινοπρακτούντων εταιρειών του ρωσικού συμμετόχου (Gazpromneft, Rosneft και Transneft) και ως εκ τούτου της οριστικής σύνθεσης της ρωσικής ΕΠΕ που θα συμμετάσχει στις διαδικασίες κατασκευής του ΒΑΡ με αποτέλεσμα την δημιουργία αβεβαιοτήτων ως προς την αποτελεσματικότητα και τις εγγυήσεις του πλειοψηφούντος μετόχου.

24,5% - Οι Ελληνικοί Συμμέτοχοι:

Η Κοινοπραξία «ΕΛΠΕ Α.Ε. - ΘΡΑΚΗ Α.Ε.» (23,5%), και το Ελληνικό Δημόσιο (1 %).⁷

Μετά τη σύσταση της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, το μερίδιο των Συμμετόχων του Έργου μπορεί να εκχωρηθεί πλήρως ή εν μέρει σε εταιρείες παραγωγής πετρελαίου που ενδιαφέρονται για τη συμμετοχή τους στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου. Το προαναφερθέν δικαίωμα των Συμμετόχων του Έργου δεν μπορεί να καταργηθεί από τα καταστατικά έγγραφα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου.⁸

Τα μέρη λαμβάνουν υπόψη ότι τέτοια εκχώρηση από Ρώσο, Έλληνα ή Βούλγαρο Συμμέτοχο του Έργου θα πραγματοποιείται κατόπιν έγγραφης συμφωνίας της Ρωσικής, της Ελληνικής ή της Βουλγάρικης πλευράς αντίστοιχα.⁹

Η Διεθνής Εταιρεία του Έργου θα ιδρύσει σχετικά υποκαταστήματα στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας, καθώς και θα αναθέσουν υπεργολαβία σε βουλγαρικές και ελληνικές εταιρίες, μη εξαιρουμένων εκείνων που είναι μέτοχοι στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική αποτελεσματικότητα, με στόχο την εξασφάλιση της τεχνικής λειτουργίας του Αγωγού Πετρελαίου.

Άρθρο 3

Κατά την υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας τα Μέρη καθοδηγούνται από τα εξής:

η έδρα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου θα προσδιοριστεί από τους Συμμέτοχους του Έργου. Η έδρα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου θα βρίσκεται σε ένα από τα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 10

στα συστατικά έγγραφα της θα προβλέπονται τα σχετικά δικαιώματα των μετόχων της μειοψηφίας, 11 συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν μεταβολές στο μετοχικό κεφάλαιο της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο της χώρας όπου εδρεύει η Διεθνής Εταιρεία του Έργου¹²,

7 Παραμένει ασαφής η εθνικότητα και τα εκπροσωπούμενα συμφέροντα της ελληνικής πλευράς. Καθώς το 35,89% των μετοχών των ΕΛΠΕ έχει ήδη εκχωρηθεί στην διεθνών συμφερόντων με έδρα στο Λουξεμβούργο εταιρεία «Panneuropean Oil and Industiy Holdings

SA», έναντι του 35,48% που κατέχει του ελληνικό δημόσιο και του 28.63% που κατέχει το ευρύ επενδυτικό κοινό. Μετά το 2008 μπορεί να καταργηθεί ο έλεγχος της διοίκησης των ΕΛΠΕ Α.Ε. από το δημόσιο, εφ' όσον υπέρ της αλλαγής ψηφίσει το 50% συν 1 (μία) μετοχή του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

Τέλος, στη κοινοπραξία «ΕΛΠΕ Α.Ε.- ΘΡΑΚΗ Α.Ε.» ως βασικοί μέτοχοι εμφανίζονται το ελληνικό Δημόσιο, ο όμιλος Λάτση, ο όμιλος Κοπελούζου αλλά και η ρωσική Gazexport (μέσω της συμμετοχής της στην Προμηθέας Gas Α.Ε.).

8 Κατοχύρωση της δυνατότητας αλλαγής της εταιρικής σύνθεσης του ΒΑΡ μέχρι και της αλλαγής της εθνικότητας των συμμετεχουσών εταιρειών.

9 Διασφάλιση της δυνατότητας μεταφοράς της κυριότητας της εταιρείας από την ρωσική ΕΠΕ σε άλλη ρωσική ή άλλης εθνικότητας εταιρεία με μόνη υποχρέωση την γραπτή έγκριση (written consent) της ρωσικής κυβέρνησης. Επισημαίνεται ότι με τη διατύπωση αυτή μεταφέρονται στο νέο ιδιοκτήτη τα δικαιώματα και προνόμια που προβλέπει η παρούσα σύμβαση χωρίς η ελληνική και η βουλγαρική κυβέρνηση να έχουν τη δυνατότητα άσκησης αρνησικυρίας.

10 Παρά το γεγονός ότι η κατασκευή του αγωγού αποτελεί ελληνική πρωτοβουλία, συμφωνείται η έδρα της εταιρείας να ευρίσκεται σε άλλη χώρα της Ε.Ε. και επομένως εκτός των ορίων δικαιοδοσίας της ελληνικής νομοθεσίας.

11 Ενώ υπάρχει συστηματική και λεπτομερής προσπάθεια προσδιορισμού των δικαιωμάτων και των προνομίων της πλειοψηφίας, η κατοχύρωση των δικαιωμάτων της μειοψηφίας μεταφέρεται σε επόμενο και δυσμενέστερο για αυτήν στάδιο διαπραγμάτευσης.

12 Χωρίς να έχει προσδιορισθεί η ακριβής κεφαλαιακή σύνθεση και η αποτίμηση της συμμετοχής του ελληνικού δημοσίου, προβλέπεται ότι αλλαγές στη σύνθεση της υπόκεινται στη νομοθεσία της χώρας που θα εγκατασταθεί η Διεθνής Εταιρεία του Έργου.

πλέον αποτελεσματική μορφή χρηματοδότησης της κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου αποτελεί η αρχή του "project financing", "η οποία συνιστάται από τα Μέρη να χρησιμοποιηθεί από τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική.

Άρθρο 4

Κατά την περίοδο σχεδιασμού, κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου τα Μέρη συνάπτουν με τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου Συμφωνία Διέλευσης, στην οποία

προσδιορίζονται οι όροι συνεργασίας μεταξύ της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου και των Κρατών--Μερών, συμπεριλαμβανομένων (όχι περιοριστικά), των εξής:

- διάθεση στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου από τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας και την Ελληνική Δημοκρατία εκτάσεων γης, που ανταποκρίνονται στους σκοπούς και τους όρους της κατασκευής του Αγωγού πετρελαίου και αναφαιρέτη εκχώρηση στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου δικαιωμάτων χρήσης γης αναφορικά με τις ως άνω εκτάσεις γης, τα οποία εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγκαταστάσεων του, όπως αναφέρονται στο Άρθρο 1 της παρούσας Συμφωνίας 13

-προσδιορισμός όλων των ειδών φορολογικών και μη φορολογικών καταβολών, τελών και αποζημιώσεων υπέρ της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας, που συνδέονται με την αναγκαία ποσότητα μεταφερόμενου μέσω του εδάφους τους πετρελαίου για την επίτευξη της οικονομικής αποτελεσματικότητας του έργου.

-σύνδεση με τα συστήματα παραγωγής ενέργειας, όπως επίσης και σταθερή τροφοδοσία

ενέργειας στον Αγωγό Πετρελαίου,

-εξασφάλιση ελεύθερης διέλευσης του πετρελαίου, χωρίς οποιεσδήποτε καθυστερήσεις και

κωλύματα μετά τη θέση του Αγωγού σε λειτουργία.

-παροχή ευνοϊκού τελωνειακού καθεστώτος,

-επίλυση θεμάτων προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και λοιπά θέματα.

Κατά τον προσδιορισμό του ύψους των φορολογικών και μη φορολογικών καταβολών, τελών και αποζημιώσεων η Βουλγαρική και η Ελληνική πλευρά στη Συμφωνία Διέλευσης θα λάβουν υπόψη τα αποτελέσματα της τεχνικο-οικονομικής μελέτης καθώς και το ότι οι όροι της μεταφοράς του πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου πρέπει να είναι ανταγωνιστικοί σε σχέση με τις άλλες διόδους μεταφοράς πετρελαίου στην περιοχή⁴.

Άρθρο 5

Τα Μέρη συμφώνησαν ότι η Διεθνής Εταιρεία του Έργου, έχοντας ως στόχο την εξασφάλιση της μεταφοράς πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου θα συνάψει σχετική (-ες) συμφωνία (-ες) (συμβάσεις) με την μετοχική εταιρεία «Transneft», η οποία θα εκτελεί, μεταξύ άλλων, τις εξής λειτουργίες:

13 Το άρθρο 4 σε συνδυασμό με το άρθρο 14 υποχρεώνει την Ελληνική Δημοκρατία σε αναφαίρετη εκχώρηση γης (irrevocable provision of plots of lands), στην Διεθνή Εταιρεία του Έργου, η πλειοψηφία της οποίας μπορεί να διατεθεί μονομερώς σε άλλες εταιρείες, άλλης εθνικότητας.

14 Παρά το γεγονός ότι το θέμα της καταβολής δικαιωμάτων (royalties) στο ελληνικό δημόσιο αποτελεί κρίσιμο ζήτημα για την ελληνική και βουλγαρική πλευρά, δεν υπάρχει καμία αναφορά για αυτό, σε ολόκληρη τη σύμβαση, ούτε καν αναφορά στη διαδικασία προσδιορισμού και αναθεώρησης τους.

θα συνάπτει συμφωνίες (συμβάσεις) παροχής υπηρεσιών μεταφοράς πετρελαίου με τους αποστολείς φορτίου (ιδιοκτήτες του πετρελαίου) για τη μεταφορά πετρελαίου από τις περιοχές παραγωγής του πετρελαίου μέχρι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης,

θα διαμορφώνει τις ροές πετρελαίου σε όλη τη διαδρομή διέλευσης,

θα ασκεί την διοίκηση των υπηρεσιών διεκπεραίωσης,

θα επεξεργάζεται και υλοποιεί την εκτέλεση του προγραμματισμού εφοδιασμού και φόρτωσης (εκφόρτωσης) πετρελαιοφόρων σε σταθμούς μεταφορτώσεως πετρελαίου, καθώς και του προγραμματισμού διέλευσης του πετρελαίου μέσω του συστήματος κεντρικής τροφοδοσίας του Αγωγού Πετρελαίου.

Η Ρωσική πλευρά, σύμφωνα με τις αιτήσεις των αποστολέων φορτίων-εταιρειών παραγωγής πετρελαίου, θα εξασφαλίζει την ένταξη των προς μεταφορά ποσοτήτων πετρελαίου μέσω του Αγωγού στον προγραμματισμό διέλευσης πετρελαίου μέσω του συστήματος κεντρικής τροφοδοσίας του Αγωγού Πετρελαίου ο οποίος καθορίζεται βάσει όρων που ορίζονται από τη Ρωσική Πλευρά 15.

Το δικαίωμα ιδιοκτησίας επί του πετρελαίου που μεταφέρεται μέσω του Αγωγού Πετρελαίου, θα διατηρείται από τους αποστολείς φορτίων, σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών εμπορικών συμφωνιών (συμβάσεων).

Άρθρο 6

Οι τιμές υπηρεσιών μεταφοράς πετρελαίου από τον Αγωγό Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης του πετρελαίου, ορίζονται από την Διεθνή Εταιρεία του Έργου και αποτελούν αποκλειστική της αρμοδιότητα.

Άρθρο 7

Η επιλογή εργολάβου (εργολάβων) για την κατασκευή, καθώς και προμηθευτών των υλικών και τεχνολογιών, και οργανισμών που παρέχουν υπηρεσίες απαραίτητες για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, πραγματοποιείται από τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου με βάση διαδικασία διαγωνισμού, κατά προτίμηση από τα οικονομικά υποκείμενα των Μερών, υπό την προϋπόθεση της ανταγωνιστικότητας των εμπορευμάτων, εργασιών και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και θαλασσιών μεταφορών.

Τα Μέρη αναθέτουν στις αρμόδιες κρατικές αρχές να εξασφαλίσουν ένα απλοποιημένο καθεστώς διέλευσης των συνόρων των Κρατών-Μερών σε ειδικούς, υλικά, κατασκευαστικά και

15 Με το άρθρο 5 αναγνωρίζεται ο απόλυτος, αποκλειστικός και αδιαφανής έλεγχος της τροφοδοσίας του ΒΑΡ από την μετοχική εταιρεία Transneft, ο οποίος ενσωματώνεται στο ρωσικό δίκτυο αγωγών μεταφοράς σύμφωνα και με δηλώσεις των Ρώσων επισήμων (Kommersant 13.03.07). Είναι χαρακτηριστικό ότι η Transneft αποφασίζει ακόμη και για τα μη ρωσικής προέλευσης φορτία αλλά και για τα πετρελαιοφόρα που θα χρησιμοποιούνται. Από την άλλη πλευρά δεν εγγυάται τον εφοδιασμό του αγωγού με ελάχιστες ποσότητες πετρελαίου. Από την άποψη αυτή ακόμη και αν ο αγωγός υπολειτουργεί η Διεθνής Εταιρεία του Έργου δεν θα έχει τη δυνατότητα ανεύρεσης πρόσθετων φορτίων από πηγές μη αρεστές στην Transneft. Η βιωσιμότητα και η κερδοφορία του ΒΑΡ και επομένως η διασφάλιση των συμφερόντων της μειοψηφίας θα εξαρτάται όχι από την επικερδή ή μη λειτουργία της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, αλλά από τα περιθώρια κέρδους που θα επιτρέπει η Transneft, η οποία σε τίποτε δεν εμποδίζεται στη σύναψη επί μέρους και εκτός Διεθνούς Εταιρείας συμφωνιών μεταφοράς κερδών στις άλλες ρωσικές κοινοπρακτούσες εταιρίες εις βάρος της μειοψηφίας. Με το άρθρο 5 σε συνδυασμό και με τις υπόλοιπες διευκολύνσεις διαμορφώνεται ένα πλαίσιο σύμβασης αντιστοιχού με του καθεστώτος αποικιακών συμβάσεων των παρελθόντων αιώνων σε Ασία και Αφρική.

τεχνολογικά μηχανήματα και εξοπλισμό, απαραίτητα για τις εργασίες κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεών του, όπως αναφέρονται στο Άρθρο 1 της παρούσας Συμφωνίας 16.

Άρθρο 8

Τα Μέρη θα εξασφαλίσουν τις απαραίτητες συνθήκες για την απρόσκοπτη κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, για την χορήγηση όλων των απαραίτητων αδειών στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, συμπεριλαμβανομένης και της εξασφάλισης δικαιωμάτων χρήσης γης (εκχώρηση εκτάσεων γης) 17, καθώς και για την προσέλκυση χρηματοδότησης και πιστώσεων, και την εξασφάλιση εγγυήσεων στους πιστωτές.

Άρθρο 9

Με σκοπό την καλύτερη οικονομική αποτελεσματικότητα του έργου κατά την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας και η Ελληνική Δημοκρατία δεσμεύονται να παράσχουν στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου το πλέον ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, σύμφωνα με την νομοθεσία αυτών των Κρατών, παρέχοντας, μεταξύ άλλων:

απαλλαγή από την καταβολή του ΦΠΑ (Φόρου Προστιθέμενης Αξίας) κατά την εισαγωγή εξοπλισμού και εξαρτημάτων απαραίτητων για την εκτέλεση των εργασιών που συνδέονται με την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, υπό τον όρο της μετέπειτα εξαγωγής τους στο μέλλον¹⁸,

επιτάχυνση των διαδικασιών επιστροφής του καταβαλλόμενου ΦΠΑ για τα υλικά, τις υπηρεσίες και τις εργασίες που είναι απαραίτητες για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου.

Άρθρο 10

Οι νέες νομοθετικές και άλλες κανονιστικές πράξεις που υιοθετούνται από τα Κράτη-Μέρη

μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας, από τις οποίες συνεπάγεται αύξηση του ύψους οποιουδήποτε φόρου, τέλους, δασμού ή άλλης παρόμοιας καταβολής εκ μέρους της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, όπως επίσης εκ μέρους των εργολάβων που αναλαμβάνουν την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, σε σύγκριση με το ύψος οποιουδήποτε φόρου, τέλους, δασμού ή άλλης παρόμοιας καταβολής, που θα υπολογισθεί την ημερομηνία της θέσης σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας, δεν θα ισχύουν για τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου και τους

16 Ασαφής διατύπωση που οδηγεί στη διαμόρφωση ειδικού νομικού καθεστώτος στο διάδρομο της γης που αντιστοιχεί στο έδαφος από το οποίο διέρχεται ο αγωγός και στο οποίο ευρίσκονται οι λοιπές εγκαταστάσεις του. Η υλοποίηση της πρόβλεψης αυτής ενδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα σε σχέση με τις υποχρεώσεις της χώρας έναντι της Ε.Ε. όσον αφορά τα εξωτερικά σύνορα της τελευταίας

17 Οι διατυπώσεις των άρθρων 1, 4, 8 και 16 προβλέπουν ότι η Ελληνική Δημοκρατία θα εηωοίσει (allotment of land, art.8) έπ' αόριστον (unlimited period of time, art.14) τον διάδρομο γης που διατρέχει ο αγωγός στην Διεθνή Εταιρεία του Αγωγού και θα δημιουργηθούν οι εγκαταστάσεις του. Με τον τρόπο αυτό διαμορφώνεται μία ζώνη εδάφους, με ειδικό καθεστώς, η οποία αποκόπτει το ανατολικό μέρος του Νομού Έβρου, από την αδιάσπαστη άσκηση της εθνικής κυριαρχίας, παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας εμποδίων στην ελεύθερη και χωρίς όρους επικοινωνία μεταξύ των δύο διαμορφούμενων περιοχών και στο οποίο αναγνωρίζεται ειδικό προνομιακό τελωνιακό, φορολογικό και νομικό καθεστώς υπέρ της ξένης Εταιρείας η κυριότητα της οποίας και επομένως και της εκχωρούμενης ζώνης εδάφους μπορεί να εκχωρηθεί εις τρίτους ακόμη και σε μη αναφερόμενες τρίτες χώρες, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της ελληνικής κυβέρνησης.

18 Ασαφής και αόριστη διατύπωση που αποσκοπεί στην απαλλαγή της Διεθνούς Εταιρείας από την καταβολή ΦΠΑ για το σύνολο των δραστηριοτήτων που προβλέπεται η καταβολή

του, ιδιαίτερα σε συνδυασμό με τις προβλέψεις του άρθρου 5.

προαναφερθέντες εργολάβους¹⁹. στην περίοδο της κατασκευής και της θέσης σε λειτουργία του Αγωγού Πετρελαίου και καθ' όλη την περίοδο ανάκτησης του κόστους²⁰ όπως ορίζεται από το σχέδιο της κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου.

Οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου θα εφαρμόζονται και για τα εισοδήματα και τις συναλλαγές που σχετίζονται με την εκτέλεση των εργασιών (υπηρεσιών) κατά την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου που διεξάγονται από την Διεθνή Εταιρεία του Έργου και τους προαναφερθέντες εργολάβους

Άρθρο 11

Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν θίγουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Μερών που απορρέουν από άλλες διεθνείς συμφωνίες, στις οποίες συμμετέχουν τα Μέρη.

Τα Μέρη δεν ευθύνονται για τις υποχρεώσεις των Συμμετόχων του Έργου, που απορρέουν από τη συμμετοχή στην κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου. Παράλληλα, τα Μέρη θα λαμβάνουν όλα τα λογικά και επιτρεπόμενα μέτρα για την εξασφάλιση της προσηκούσας εκπλήρωσης από τους Συμμέτοχους των υποχρεώσεων τους στο πλαίσιο της κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου.

Άρθρο 12

Τα Μέρη ορίζουν ως υπεύθυνα όργανα για τον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής της παρούσας Συμφωνίας και της Συμφωνίας Διέλευσης όπως αναφέρεται στο Άρθρο 4 της παρούσας Συμφωνίας:

από τη Ρωσική Πλευρά - το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

από τη Βουλγαρική Πλευρά - το Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων

της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας.

από την Ελληνική Πλευρά - το Υπουργείο Ανάπτυξης της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Σε περίπτωση τροποποίησης των εξουσιοδοτημένων αρχών, τα Μέρη αλληλοενημερώνονται σχετικά μέσω της διπλωματικής οδού.

Άρθρο 13

Διαφωνίες σχετικά με την ερμηνεία και την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, οι οποίες δεν μπορούν να διευθετηθούν μέσω διαβουλεύσεων μεταξύ των αρμοδίων οργάνων, θα επιλύονται μέσω διαπραγματεύσεων μεταξύ των Μερών, με διατύπωση αντιστοίχων πρωτοκόλλων.

19 Διαμόρφωση ευνοϊκού νομικού και κανονιστικού καθεστώτος που οδηγεί σε αδυναμία αναδιαπραγμάτευσης των δικαιωμάτων (royalties) της ελληνικής κυβέρνησης στο μέλλον, αν αυτά δεν κατοχυρωθούν με ικανοποιητικό τρόπο στην αρχική συμφωνία σύστασης της Διεθνούς Εταιρείας του Αγωγού.

20 Η περίοδος ανάκτησης του κόστους της επένδυσης δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί καθώς δεν εξαρτάται από την επιτυχή λειτουργία της Διεθνούς Εταιρείας του Αγωγού αλλά από την πολιτική και τις προτεραιότητες της Transneft και επομένως η διατύπωση παραπέμπει σε διαιώνιση του προνομιακού καθεστώτος υπέρ αυτής.

21 Θα έπρεπε να υπάρχει και χρονική διάρκεια και πρόβλεψη αναδιαπραγμάτευσης των όρων της παρούσας σύμβασης και του καθεστώτος εκμετάλλευσης του ΒΑΡ.

Εξαιρετικά δυσμενής διατύπωση για τα ελληνικά συμφέροντα, (The agreement is concluded for an unlimited period of time, art.14), παραπέμπουσα σε αποικιοκρατικού τύπου συμφωνίες ευρωπαϊκών εταιρειών στην Ασία και Αφρική στη διάρκεια των παρελθόντων αιώνων.

Άρθρο 14

Η παρούσα Συμφωνία συνάπτεται για αόριστο χρονικό διάστημα 21. Κάθε Μέρος δύναται να

αποχωρήσει από την παρούσα Συμφωνία μετά τη λήξη της περιόδου ανάκτησης του κόστους του Αγωγού Πετρελαίου.

Η παρούσα Συμφωνία υπόκειται σε κύρωση και τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία που θα λάβει ο Θεματοφύλακας για φύλαξη το τελευταίο κυρωμένο έγγραφο.

Οι θέσεις των Άρθρων 1-5, 12, 13 της Συμφωνίας εφαρμόζονται προσωρινά από την

ημερομηνία της υπογραφής της.

Θεματοφύλακας της παρούσας Συμφωνίας είναι η Κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας²².

Πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, στις 15 Μαρτίου 2007 σε τρία πρωτότυπα στη ρωσική, τη

βουλγαρική, την ελληνική και την αγγλική γλώσσα, τα κείμενα των οποίων έχουν την ίδια ισχύ.

Σε περίπτωση διαφωνιών ερμηνείας των θέσεων της παρούσας Συμφωνίας, το αγγλικό κείμενο θα υπερισχύσει.

Για την Κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας

Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

22 Τουλάχιστον για λόγους διεθνούς πρακτικής ως θεματοφύλακας θα έπρεπε να ορισθεί χώρα και ίδρυμα εκτός της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

Συνολικές παρατηρήσεις

Ως βάση για τη διατύπωση των επισημάνσεων και των παρατηρήσεων ελήφθησαν το ελληνικό και αγγλικό κείμενο της συμφωνίας όπως αυτά εδόθησαν στη δημοσιότητα από την ελληνική κυβέρνηση.

Από την ανάγνωση της υπογραφείσας και προωθούμενης προς κύρωση στη Βουλή συμφωνίας προκύπτουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις.

1. Διαμορφώνεται και εκχωρείται στη Ρωσία, επ' αόριστον, διάδρομος γης, που θα διέπεται από ειδικό μη ανακαλούμενο προνομιακό καθεστώς (νομικό, φορολογικό, τελωνειακό, κανονιστικό κ.λ.π.) προκειμένου να κατασκευασθεί και να λειτουργήσει αγωγός μεταφοράς πετρελαίου υπό τον πλήρη και αποκλειστικό έλεγχο των ρωσικών εταιρειών.

2. ο συνδυασμός των πραγματοποιούμενων εκχωρήσεων γης και παρεχόμενων νομικών, κανονιστικών, τελωνιακών και φορολογικών απαλλαγών για τις εγκαταστάσεις και το προσωπικό, συνιστούν. εκχώρηση ελληνικής κυριαρχίας επί του αντίστοιχου διαδρόμου γης, στη ρωσική κυβέρνηση που αποκτά ανεμπόδιστη και ανεξέλεγκτη πρόσβαση στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Προσομοιάζει δε το περιεχόμενο της Σύμβασης προς το πρότυπο αποικιακών συμβάσεων μεταξύ εμπορικών εταιρειών χωρών της Ευρώπης με κυβερνήσεις χωρών της Ασίας και Αφρικής στη διάρκεια των παρελθόντων αιώνων.

3. ο αγωγός και οι σύνοδες εγκαταστάσεις που θα αναπτυχθούν εντός του διαδρόμου, σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης και τις δηλώσεις των Ρώσων επισήμων (Kommersant 13.03.2007), αποτελεί επέκταση του ρωσικού συστήματος αγωγών μεταφοράς πετρελαίου, που ελέγχεται από τη ρωσική κυβέρνηση.

4. Δεν επιβεβαιώνεται ότι ο αγωγός θα είναι υπόγειος και ότι δεν θα παρεμποδίζεται η ελεύθερη διακίνηση ανθρώπων, ζώων και εμπορευμάτων και η ανάπτυξη οδικών και άλλων δικτύων εγκάρσιως ή και παραλλήλως προς την όδευση του αγωγού.

5. Από τη σύμβαση δεν προκύπτει εμφανές και αξιόλογο πολιτικό ή οικονομικό όφελος για την ελληνική οικονομία, καθώς ο έλεγχος της ανάθεσης των έργων και της διακίνησης των φορτίων ευρίσκεται υπό τον πλήρη και αποκλειστικό έλεγχο των ρωσικών εταιρειών, όπως επίσης δεν υπάρχει αναφορά σε δικαιώματα (royalties) που συμφωνούνται να καταβληθούν στην ελληνική κυβέρνηση.

6. ο έλεγχος της συμμετέχουσας από ελληνικής πλευράς κοινοπραξίας δεν ανήκει σε ελληνικές εταιρίες (ΕΛΠΕ Α.Ε. και ΘΡ ΑΚΗ Α.Ε.) Επισημαίνεται ότι στα ΕΛΠΕ Α.Ε. το 35.89% ελέγχεται ήδη από την «Panneuropean Oil and Industry Holdings SA» με έδρα στο Λουξεμβούργο, έναντι 35,48% του ελληνικού δημοσίου, ενώ η ΘΡ ΑΚΗ Α.Ε. ελέγχεται κατά 25% από τα ΕΛΠΕ Α.Ε ενώ το υπόλοιπό 75% από την Gazprom (50%) και την Korvelouzos group (50%), οπότε και από την άποψη αυτή το ελληνικό όφελος διαμορφώνεται ασήμαντο.

7. Σε καμία περίπτωση δεν αναφέρεται ότι οι θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν θα καλυφθούν ως προς κάποιο ποσοστό από Έλληνες εργαζόμενους.

8. Ενώ τα δικαιώματα και οι διευκολύνσεις προς το Ρωσικό Συμμέτοχο περιγράφονται αναλυτικά στη Σύμβαση ουδεμία αναφορά, εγγύηση ή δέσμευση του υπάρχει για τις ελάχιστες εγγυημένες ποσότητες ρωσικού πετρελαίου που θα διακινούνται ετησίως δια του αγωγού.

9. Παραχωρείται το αποκλειστικό δικαίωμα μεταφοράς πετρελαίου από τους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης του Εύξεινου Πόντου, μέσω του αγωγού BAP και από τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης στη ρωσική Transneft, ακόμη κι αν πρόκειται για πετρέλαιο μη ρωσικής προέλευσης. Αυτό αποστερεί από τα άλλα μέρη και τους συμμετόχους τη δυνατότητα μεταφοράς φορτίων πετρελαίου δια του αγωγού, ακόμη και αν ο αγωγός λειτουργεί με μειωμένη χωρητικότητα ακόμη κι αν η Transneft για δικούς της λόγους επιθυμεί την διακοπή της λειτουργίας του αγωγού.

10. Η εκχώρηση «απλοποιημένου» καθεστώτος διέλευσης των συνόρων» (άρθρο 7) οδηγεί σε ενθάρρυνση δραστηριοτήτων που δεν συνδέονται με αυτές καθ' εαυτές τις δραστηριότητες του αγωγού καθ' υπέρβαση, ενδεχομένως, του κοινοτικού κεκτημένου, καθώς ο δημιουργούμενος διάδρομος συνδέεται με τα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. στον Εύξεινο Πόντο και στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Ιδιαίτερα επισημαίνεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης του παραχωρούμενου καθεστώτος για άσκηση λαθρεμπορίου από τρίτους.

11. Οι ασαφείς διατυπώσεις του άρθρου 7 και η ελαχιστοποίηση της ελληνικής παρουσίας στο μετοχικό κεφάλαιο της Διεθνούς Εταιρείας δεν διασφαλίζουν την συμμετοχή των ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών και της ελληνικής βιομηχανίας στα έργα κατασκευής του αγωγού, ενώ η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου εκχωρείται στην Transneft.

12. Ούτε στο προοίμιο ούτε σε κανένα άρθρο γίνεται αναφορά στην υποχρέωση των Μερών και των Συμμετόχων να λάβουν τα αναγκαία μέτρα λήψης και θαλάσσιου περιβάλλοντος, πέραν της ασαφούς διατύπωσης του άρθρου 4 που παραπέμπει στα θέματα χερσαίας μεταφοράς (The Parties shall conclude a Transit agreement with the International Project Company, outlining the terms of cooperation between the International Project Company and the States of the Parties, including (but not limited to) the following solving environmental protection issues...).

Στο προοίμιο δεν γίνεται μνεία της ανάγκης προστασίας των οικολογικά ευαίσθητων περιοχών του δέλτα του Έβρου και του θαλάσσιου πάρκου των Σποράδων όπως επίσης δεν γίνεται αναφορά στην ανάγκη λήψης μέτρων για την διασφάλιση της ασφαλούς διέλευσης των πετρελαιοφόρων και ιδιαίτερα αυτών της μεγάλης χωρητικότητας (VLCC, 200 - 300.000 dwt), τα οποία για πρώτη φορά θα προσεγγίζουν τους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης της Αλεξανδρούπολης, διαπλέοντας το Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Δεν γίνεται ακόμη μνεία της ανάγκης προστασίας της περιβαλλοντικά ευαίσθητη τουριστικής οικονομίας των νήσων και των παράκτιων περιοχών του Αρχιπελάγους και της Μεσογείου, από τα απόβλητα των πετρελαιοφόρων και το ενδεχόμενο ατυχήματος ενώ αντιθέτως και άνευ λόγου γίνεται αναφορά στην ανάγκη περιβαλλοντικής προστασίας των Στενών.

13. Συμπερασματικά και υπό τους παρόντες όρους της Σύμβασης δεν θεμελιώνονται πολιτικοί και οικονομικοί όροι δημόσιου συμφέροντος που να καθιστούν επιθυμητή την κύρωση της παρούσας σύμβασης από την Βουλή των Ελλήνων, αν προηγουμένως δεν αναθεωρηθεί ώστε να διασφαλίζει τα καλώς νοούμενα ελληνικά συμφέροντα.

14. Μία τέτοια αναθεώρηση θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα ακόλουθα θέματα:

a. Της χρονικής διάρκειας ισχύος της σύμβασης και του μελλοντικού καθεστώτος του αγωγού και των εγκαταστάσεων του.

b. Της μη εκχώρησης γης και της δημιουργίας υπέργειου διαδρόμου γης μεταξύ των Ελληνο-βουλγαρικών συνόρων και του λιμένος της Αλεξανδρούπολης, αλλά της διαπραγμάτευσης παροχής δικαιώματος κατασκευής και λειτουργίας υπόγειου αγωγού με ταυτόχρονη κατοχύρωση των δικαιωμάτων ελεύθερης και ανεμπόδιστης εγκάρσιας διέλευσης του υπέργειου μέρους του αγωγού και της ανάπτυξης δικτύων (μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας) εγκαρσίως και παραλλήλως προς τον αγωγό.

c. Διευκρίνιση του καθεστώτος χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων και ιδιαίτερα των τερματικών σταθμών φόρτωσης από τρίτους.

d. Τη ρητή ανάληψη ευθυνών συνεργασίας και οικονομικής ενίσχυσης των αναγκαίων πολιτικών προστασίας του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος από δραστηριότητες που σχετίζονται με τη κατασκευή και λειτουργία του αγωγού.

e. Την σαφή πρόβλεψη καταβολής δικαιωμάτων διέλευσης (royalties) στην ελληνική κυβέρνηση και των διαδικασιών αναθεώρησης τους.

f. Την υποχρέωση τροφοδοσίας του αγωγού με ελάχιστες ετήσιες ποσότητες αργού πετρελαίου, από τη ρωσική κοινοπραξία.

g. Την δυνατότητα της μειοψηφίας και του ελληνικού δημοσίου εισαγωγής πρόσθετων ποσοτήτων πετρελαίου αν δεν εξασφαλίζεται η λειτουργία του αγωγού στο μέγιστο της χωρητικότητας και με τους βέλτιστους οικονομικούς όρους.

h. Η ρητή διασφάλιση ελληνικών θέσεων εργασίας και ανάθεση συγκεκριμένου ποσοστού των έργων σε ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες κατά το πρότυπο της ανάθεσης

κατασκευής του θερμοηλεκτρικού σταθμού της ΔΕΗ Α.Ε. στη Φλώρινα.

ι. Εγκατάσταση της έδρας της εταιρείας στην Αλεξανδρούπολη

j. Ανάθεση των χρονοναυλώσεων μεταφοράς πετρελαίου στον Εύξεινο Πόντο και στο λιμένα της Αλεξανδρούπολης σε πετρελαιοφόρα ελληνικού νηολογίου, με τους ισχύοντες όρους της διεθνούς αγοράς.

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Κέντρο Ενεργειακής Πολιτικής και Ανάπτυξης

Πηγή: <http://notoburgasalexandroupolispipe.blogspot.com>

