



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ- ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΕΠΙΣΤΗΜΗ &

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ  
ΚΡΗΤΗΣ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ  
ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ  
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ (ΥΝΑΝΠ)

**Αρτεμησία Ε. Σκουμπάκη**

**«ΕΠΙΣΤΗΜΗ &  
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ  
ΥΔΑΤΙΚΩΝ  
ΠΟΡΩΝ»**

**Αθήνα, Οκτώβριος 2018**

**Επιβλέπων: Καθηγητής Κ. Μουτζούρης**



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ  
ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ  
(ΥΝΑΝΠ – Ιούνιος 2017)

---





## Πίνακας περιεχομένων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.....	ii
ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ (ΥΝΑΝΠ –Ιούνιος 2017).....	ii
Διαβούλευση για τον εκσυγχρονισμό του Συστήματος Λιμενικής Διακυβέρνησης .....	1
<b>1.Εισαγωγή .....</b>	<b>1</b>
1.1 Αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του Συστήματος Λιμενικής Διακυβέρνησης.....	1
1.2.Επιδιωκόμενο Αποτέλεσμα .....	2
<b>2.ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ –ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ.....</b>	<b>2</b>
2.1 ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ .....	3
2.1.1. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΜΥΚΟΝΟΥ .....	3
2.1.2. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΘΗΡΑΣ (ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ) .....	3
2.1.3.Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τήνου – Άνδρου .....	3
2.1.4.ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΟΡΟΥ .....	4
2.1.5.ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΡΜΙΟΝΙΔΑΣ .....	4
2.1.7.ΔΛΤ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ .....	5
2.1.8.ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΔΗΜΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ .....	5
2.2.ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ (εποπτεία ΥΝΑΝΠ) .....	7
2.2.1. ΛΙΜΕΝΙΚΟΤΑΜΕΙΟ ΝΟΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ.....	7
2.2.2. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΚΥΡΟΥ .....	8
2.3.ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ .....	8
2.3.1. ΟΛΝΕ ΑΕ .....	8
2.4.ΕΝΩΣΕΙΣ/ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ –ΧΡΗΣΤΩΝ .....	9
2.4.1.ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ Ε.ΛΙΜ.Ε. ....	9
2.4.2.ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ & ΦΟΡΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΕΕΚΦΝ).....	12
2.4.4.   ΝΟΜ.ΕΠΙΤΡ. Πανελλήνιου Συλλόγου Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων .....	13
2.5.ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ .....	14
2.5.1. Θεοδώρα Γιαντσή.....	14
2.5.2. ΠΙΣΚΟΠΑΝΗΣ ΧΑΡΗΣ ( ΤΕΩΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ ).....	16



# Διαβούλευση για τον εκσυγχρονισμό του Συστήματος Λιμενικής Διακυβέρνησης<sup>1</sup>

## 1. Εισαγωγή

Σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η μέχρι τώρα εμπειρία από την λειτουργία και αποτελεσματικότητα των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας αλλά και οι νέες αναπτυξιακές προκλήσεις που παρουσιάζονται από την εξέλιξη του τομέα θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως, θέτουν άμεσα το ζήτημα εκσυγχρονισμού της δομής, οργάνωσης και λειτουργίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας αλλά και των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τέθηκε σε Δημόσια Διαβούλευση το ζήτημα του εκσυγχρονισμού του Συστήματος Λιμενικής Διακυβέρνησης στην Ελλάδα στο πλαίσιο που επεξεργάστηκε η διυπουργική Ομάδα Εργασίας (ΥΝΑΝΠ και Υπ. Εσωτερικών) που συστήθηκε για τον σκοπό αυτό και κάλεσε κάθε εμπλεκόμενο κοινωνικό εταίρο -ιδιαίτερα τους φορείς διαχείρισης λιμένων, τις δευτεροβάθμιες ενώσεις λιμένων, δήμων, περιφερειών, συνδικαλιστικούς φορείς που σχετίζονται με λιμενικές δραστηριότητες, τα επιμελητήρια και γενικά διαχειριστές, παρόχους και χρήστες λιμενικών υπηρεσιών αλλά και κάθε ενδιαφερόμενο να καταθέσει τις προτάσεις του.

Η Διαβούλευση έληξε τον Ιούλιο του 2017

### 1.1 Αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του Συστήματος Λιμενικής Διακυβέρνησης

Παρατίθενται ενδεικτικά μερικές από τις έως σήμερα διαπιστωμένες αδυναμίες του συστήματος λιμενικής οργάνωσης και διακυβέρνησης όπως επισημάνθηκαν από το ΥΝΑΝΠ.

- Οι πολλές διαφορετικές μορφές Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων (ΦΔΕΛ), ο κατακερματισμός του λιμενικού συστήματος σε ένα μεγάλο αριθμό Φορέων, καθώς και η αναίτια σε κάποιες περιπτώσεις ύπαρξη γειτονικών μεταξύ τους λιμενικών εγκαταστάσεων με ομοειδείς δραστηριότητες, δημιουργούν έναν προβληματισμό τόσο ως προς την ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος, όσο και σε σχέση με την χάραξη και εφαρμογή μιας Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων.
- Το σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης δεν έχει έως σήμερα προσαρμοστεί στις επιταγές του αντίστοιχου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το οποίο δίνει βαρύτητα στη συνέργεια όλων των εμπλεκόμενων φορέων για τη σύνδεση των λιμένων με το συνολικό μεταφορικό δίκτυο της Ε.Ε. και της Χώρας (οδικό, σιδηροδρομικό, αεροπορικό).
- Το σχετικό νομοθετικό καθεστώς λειτουργίας των ΦΔΕΛ, χαρακτηρίζεται από πολυνομία, ενώ συχνά είναι δύσκαμπτο και παρωχημένο.
- Η πολυδιάσπαση της αρμοδιότητας της εποπτείας επί των ΦΔΕΛ μεταξύ διαφορετικών Υπουργείων, καθιστά ιδιαίτερα δύσκολη έως αδύνατη την παρακολούθησή τους, την καταγραφή των λιμενικών και οικονομικών πεπραγμένων τους και τελικά την συνολική αποτίμηση της λειτουργίας τους.
- Οι περισσότεροι ΦΔΕΛ, έχουν προβλήματα υποστελέχωσης ή μη στελέχωσης και έλλειψης

---

<sup>1</sup> <http://www.opengov.gr/ynanp/?p=1101>



τεχνογνωσίας, γεγονός που έχει σοβαρό αντίκτυπο στη λειτουργία τους και αποτυπώνεται στην αδυναμία: συλλογής των λιμενικών τελών, διεκδίκησης πόρων για την υλοποίηση αξιόλογων έργων μέσω χρηματοδοτικών προγραμμάτων (ΕΣΠΑ, CEF, Horizon 2020 κ.α.), και παρακολούθησης των σύγχρονων τάσεων της λιμενικής δραστηριότητας. Ανά την επικράτεια, υφίστανται λιμένες ακόμα και μεγάλης λιμενικής δραστηριότητας, οι οποίοι στερούνται Ζώνης Λιμένα, με ότι αυτό συνεπάγεται για τη νομιμότητα της άσκησης εκεί των αρμοδιοτήτων των ΦΔΕΛ.

- Μεταξύ των τοπικής σημασίας κυρίως λιμένων, υφίσταται ένας απροσδιόριστος αριθμός «ορφανών» λιμένων, οι οποίοι θα πρέπει να περάσουν στην αρμοδιότητα ΦΔΕΛ και οι εκεί υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις να νομιμοποιηθούν.

## 1.2.Επιδιωκόμενο Αποτέλεσμα

- Το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα όπως προσδιορίστηκε από το ΥΝΑΝΠ είναι να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό Σύστημα Λιμενικής Διακυβέρνησης το οποίο θα βασίζεται στους εξής πυλώνες:
  - Σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο που θα εντάσσει τους λιμένες σε ένα ολοκληρωμένο λιμενικό σύστημα με στρατηγικούς στόχους, θα προωθεί την συνεργασία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και θα εξασφαλίζει τον δημόσιο έλεγχο και εποπτεία (στον οικονομικό και λιμενικό τομέα). Φορείς Διαχείρισης Λιμένων που θα είναι οικονομικά εύρωστοι και λειτουργικά ευέλικτοι και αποτελεσματικοί ώστε να γίνουν οχήματα ανάπτυξης για την τοπική και εθνική οικονομία.
  - Συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ώστε η λιμενική λειτουργία να συνδέεται με τις αναπτυξιακές δραστηριότητες της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας.

## 2.ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ –ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ

Στη διαβούλευση ανταποκρίθηκαν και κατέθεσαν απόψεις από τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία των νήσων των Κυκλάδων ( Μυκόνου, Θήρας, Πάρου, Τήνου –Άνδρου), της Κρήτης (Χερσονήσου) , της Πελοποννήσου (Ερμιονίδας, Ναυπλίου, Λακωνίας), του Πόρου, της Ηπειρωτικής Ελλάδας (Χαλκιδικής), από τα Λιμενικά Ταμεία που εποπτεύονται από το ΥΝΝΠ (Χανίων , Σκύρου), από τον Οργανισμό Λιμένων Ευβοίας (ΟΛΝΕ Α.Ε.).

Από τις ενώσεις κατέθεσαν απόψεις η Ένωση Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), καθώς και η Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων & Φορέων Ναυτιλίας.

Από το κλάδο των τουριστικών επαγγελματικών σκαφών – yachting κατέθεσε απόψεις ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ [Μονίμου] Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ).

Από τους εργαζομένους στους φορείς διαχείρισης λιμένων κατέθεσε απόψεις ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων.

Από τους επιστημονικούς φορείς κατέθεσε η δρ. κα Γιαντσή Θεοδώρα .

## 2.1 ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ

### 2.1.1. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΜΥΚΟΝΟΥ

Θεωρείται ότι τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία πρέπει να παραμείνουν ως έχουν.

Ειδικά για τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία τα οποία έχουν μεγάλη κίνηση και έχουν κριθεί με Υ.Α. διεθνούς ενδιαφέροντος θα πρέπει να λειτουργούν πιο ευέλικτα (όπως οι ΑΕ) προκειμένου να μπορούν να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς, με κατοχή του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών >50% από τον οικείο Δήμο.

### 2.1.2. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΘΗΡΑΣ (ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ)<sup>2</sup>

Θεωρείται ότι θα πρέπει να δοθεί η ελευθερία στα Δ.Λ.Τ να ασκούν δική τους τιμολογιακή πολιτική με βάση την αρχή «προσφοράς -ζήτησης» και όχι να υπάρχει ΚΥΑ που να καθορίζουν τα τέλη.

Επισημαίνεται ότι σε λιμάνια όπως η Σαντορίνη και η Μύκονος με τεράστιους αριθμούς επισκεπτών κρουαζιέρας και ιδιωτικών και επαγγελματικών πλοίων αναψυχής θα μπορούσαν να εισπράττουν μεγαλύτερα ποσά αν εφάρμοζαν τοπική τιμολογιακή πολιτική.

Η ύπαρξη διαφορετικών νομικών μορφών στους φορείς διοίκησης των λιμένων της χώρας (ΛΤ,ΔΛΤ,Α.Ε) δημιουργεί πολυμορφία η οποία είναι δυσλειτουργική για τα ίδια τα λιμάνια.

Στα Λ.Τ και στα ΔΛΤ πρέπει να δοθεί η δυνατότητα να μετατραπούν σε Α.Ε.

Ειδικά για τα ΛΤ και ΔΛΤ τα οποία δεν έχουν επαρκή στελέχωση προτείνεται να γίνει υποχρεωτική συνένωση με γειτονικά ΛΤ και ΔΛΤ και μετατροπή σε Α.Ε.

### 2.1.3. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τήνου – Άνδρου<sup>3</sup>

Προτείνεται ως βασικότερη ενέργεια το ξεκαθάρισμα της νομοθεσίας που διέπει το σύνολο της λιμενικής πολιτικής αλλά και της λειτουργίας των φορέων διαχείρισης με όποια μορφή και να έχουν.

Επίσης επισημαίνεται ότι δεν μπορεί ένα λιμάνι, ιδίως των νησιών, να χρησιμοποιείται για όλες τις δραστηριότητες.

Πρέπει να προσδιοριστεί η χρήση για κάθε λιμάνι και φυσικά σε αυτό το θέμα σημαντικό λόγο έχει η τοπική κοινωνία και ο Δήμος.

*Ως σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Φορείς Διαχείρισης προσδιορίζονται :*

- 1) Εμπλοκή πολλών φορέων για τη λήψη αποφάσεων
- 2) Πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο
- 3) Γραφειοκρατία και καθυστέρηση αποφάσεων για διάφορες εγκρίσεις
- 4) Υποστελέχωση υπηρεσιών
- 6) Φορείς Διοίκησης οι οποίοι έχουν την εποπτεία λιμένων σε πολλά νησιά μη έχοντας προσωπικό στο καθένα από αυτά ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ελέγχου αλλά και άμεσης επίλυσης μικροπροβλημάτων.

Προτάσεις:

- 1) Δυνατότητα προσλήψεων για τη στελέχωση των υπηρεσιών

<sup>2</sup> [Κονιδάκης Αναστάσιος](#)

<sup>3</sup> [ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ-Πρόεδρος](#)

2) Επικαιροποίηση και εκσυγχρονισμό νομικού πλαισίου

4) Τιμολογιακή πολιτική από τους ίδιους τους φορείς με έγκριση από το Υπουργείο Ναυτιλίας ώστε να καθίστανται βιώσιμοι.

Στα νησιά, όπου ο λιμένας αποτελεί τη «βιτρίνα» της πόλης αλλά και ολόκληρου του νησιού, θα πρέπει η έδρα του φορέα διοίκησης να είναι εκεί και να έχει ουσιαστικό ρόλο η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Στα νησιά και κυρίως αυτά που δέχονται πολλά πλοία και κατ'επέκταση έχουν μεγάλη επιβατική κίνηση θεωρείται ότι θα πρέπει να έχουν δικό τους φορέα διοίκησης με ουσιαστικό ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

#### 2.1.4.ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΟΡΟΥ <sup>4</sup>

Επισημαίνεται ότι χρειάζονται μεγαλύτερες τομές και όσο μεγαλύτερη η αναμόρφωση τόσο καλύτερα δεδομένου ότι το νομικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία των ΔΛΤ καθώς και ο μεγάλος αριθμός των κρατικών φορέων που τη ρυθμίζουν έχουν δημιουργήσει μία πολυδαίδαλη ρυθμιστική αρχή που περισσότερο δυσκολεύει παρά βοηθά τις διοικήσεις των ΔΛΤ και ΛΤ.

Οι συνενώσεις Λιμενικών Ταμείων θα μπορούσαν να είναι χρήσιμες μόνον στις περιπτώσεις που τα προς συνένωση Λιμενικά Ταμεία ανήκουν στον ίδιο Δήμο και οι περιοχές ευθύνης τους είναι γεωγραφικά όμορες.

Θεωρείται ότι σε κάθε περίπτωση όμως αν δεν έχει προηγηθεί η εξασφάλιση για τη στελέχωση των διοικήσεων των Λ.Τ. όχι με εποχιακό αλλά με μόνιμο προσωπικό μία πιθανή ένωση θα δημιουργούσε μεγάλες διοικητικές δυσκολίες και αδυναμία διοίκησης των νέων σχημάτων.

#### 2.1.5.ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΡΜΙΟΝΙΔΑΣ<sup>5</sup>

Ως κυριότερα προβλήματα επισημαίνονται τα εξής :

- ✓ Ασαφές νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας και διαχείρισης λιμένων
- ✓ Καθυστέρηση λόγω γραφειοκρατίας των εγκρίσεων για έργα.
- ✓ Έλλειψη νομιμότητας κατασκευών και λιμενικών εγκαταστάσεων,

Προτάσεις:

- ✓ Εκσυγχρονισμό και Κωδικοποίηση του Νομοθετικού Πλαισίου Λειτουργίας και διαχείρισης Λιμένων
- ✓ Σύσταση νέων θέσεων στον Ο.Ε.Υ., όπου κρίνεται απαραίτητο, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες που προκύπτουν λόγω της ύπαρξης διαφορετικών λιμένων με χιλιομετρικές αποστάσεις μεταξύ τους.
- ✓ Συνενώσεις δυσχεραίνουν τη γρήγορη αντιμετώπιση και επίλυση προβλημάτων. Περισσότερη γραφειοκρατία, πολύς χρόνος εργασίας σε λιγοστούς υπαλλήλους. Όπου έγιναν συνενώσεις (Δήμων, Λιμενικών Αρχών κ.λπ.), κρίνοντας από την εφαρμογή τους στην πράξη, σήμερα έχουν αποτύχει.

---

<sup>4</sup> Αλέξανδρος Δημητριάδης

<sup>5</sup> Παναγιώτης Μέξης (Πρόεδρος)

- ✓ Ανεξάρτητα Λιμενικά Ταμεία με τη μορφή Ν.Π.Ι.Δ.
- ✓ Κανένα σχήμα δεν λειτουργεί καλύτερα παρά μόνο αυτό σε τοπικό επίπεδο. Η κάλυψη των τοπικών αναγκών και η τοπική ανάπτυξη επιτυγχάνονται μόνο με άμεσες λύσεις και έγκαιρες παρεμβάσεις και αυτή τη δυνατότητα την έχουν ουσιαστικά οι κατά τόπους διοικήσεις.
- ✓ Πλήρη στελεχιακή – επάρκεια των Υπηρεσιών, εκπαίδευση υπαλλήλων και μελών της διοίκησης των φορέων περί διαχείρισης και λειτουργίας λιμένων.

#### 2.1.7.ΔΛΤ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ<sup>6</sup>

Τα κυριότερα προβλήματα είναι :

- α)διδασκόμενες, ασαφείς και απαρχαιωμένο νομοθετικό πλαίσιο
- β)υποστελεχωμένοι φορείς διαχείρισης
- γ)σύγχυση ρόλων και αρμοδιοτήτων στη διαχείριση λιμένων.

Συνεπώς απαιτείται εκ νέου σχεδιασμός νομοθετικού πλαισίου, δημιουργία νέων ισχυρών φορέων με πλήρη στελεχιακή επάρκεια και εποπτεία από ένα μόνο φορέα. Τα ανωτέρω μπορούν να υλοποιηθούν αν συνεργαστούν οι φορείς που διαθέτουν την τεχνογνωσία και την εμπειρία. Τα λιμενικά ταμεία και οι οργανισμοί λιμένων υπό την εποπτεία του ΥΝΑΝΠ είναι σε θέση να σχεδιάσουν εκ νέου ένα ισχυρό λιμενικό δίκτυο που θα στηρίζεται στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των λιμένων αλλά και σε ρεαλιστικές αναπτυξιακές δυνατότητες.

Το λιμενικό σύστημα απαιτεί εκ νέου σχεδιασμό από μηδενικής βάσης. Οι μέχρι τώρα παρεμβάσεις έχουν αποδείξει ότι οδήγησαν σε ένα λιμενικό σύστημα ανίσχυρο να εκμεταλλευτεί τις δυνατότητες ανάπτυξης.

Άρα θεωρείται ότι απαιτούνται βαθύτερες τομές που όμως θα πρέπει να στηρίζονται σε ρεαλιστική βάση.

Χαρακτηρίζεται ουτοπικό το να επιθυμούν όλα τα λιμάνια της Ελλάδας να μετατραπούν σε λιμένες υψηλών προδιαγραφών. Συνεπώς θεωρείται απαραίτητο να καταρτιστεί αρχικά ένα Σχέδιο διαχείρισης και ανάπτυξης λιμένων που θα συμπεριλάβει όλα τα λιμάνια και λιμενικούς από το οποίο θα απορρεύσει και ο σχεδιασμός της λιμενικής διακυβέρνησης.

Η κατάρτιση του Σχεδίου απαιτεί τη συνεργασία υπό την αιγίδα του ΥΝΑΝΠ των φορέων διαχείρισης λιμένων, της τοπικής αυτοδιοίκησης και λοιπών δορυφόρων αρχών και φορέων.

#### 2.1.8.ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΔΗΜΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ<sup>7</sup>

Διαπιστώνεται ότι τα προβλήματα είναι πολλά και γι' αυτό χρειάζεται επειγόντως μια συνολική αναμόρφωση του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης.

Το μεγαλύτερο και κοινότερο πρόβλημα είναι η υποστελέχωση. Η πλειονότητα των ΦΔΕΛ λειτουργεί με ελάχιστο έως καθόλου προσωπικό. Σημειώνεται ότι η ανεπάρκεια στο προσωπικό δεν αφορά μόνο στην ποσότητα αλλά εξίσου και στα ποιοτικά χαρακτηριστικά του υπαλλήλου, τα οποία πρέπει να συμβαδίζουν με το έργο που καλείται να επιτελέσει.

<sup>6</sup> Νυμφοδώρα Μανουσάκη

<sup>7</sup> ΔΟΥΛΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ( ΠΡΟΕΔΡΟΣ )

Δεύτερο σημαντικό πρόβλημα για τους ΦΔΕΛ είναι οι λιμένες και εγκαταστάσεις που στερούνται τεκμηρίων νομιμότητας, καθορισμένες Ζώνες κλπ.

Τρίτο και εξίσου σημαντικό πρόβλημα εντοπίζεται στην πολυδιάσπαση του νομικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία των διαφόρων μορφών ΦΔΕΛ και η έλλειψη ενός ενιαίου Συστήματος Αναφοράς που θα κατοχύρωνε το θεσμικό τους ρόλο,

Τέταρτο και μεγάλης σπουδαιότητας πρόβλημα αποτελεί η δυσκαμψία που προκύπτει από τις δεσμεύσεις της νομικής υπόστασης των ΦΔΕΛ αλλά και της έλλειψης ουσιαστικής εποπτείας επί των οικονομικών τους, τόσο στη συγκέντρωση των πόρων και δικαιωμάτων τους όσο και στη δίκαιη και ανταποδοτική κατανομή τους.

Επισημαίνεται επίσης ότι οι συνενώσεις και ιδίως στην περιφέρεια, θα σημαίνουν τη δημιουργία φορέων με πολύ μεγάλη χωρική αρμοδιότητα, με μεγάλες αποστάσεις μεταξύ των λιμένων-ακόμη και εκατοντάδων χιλιομέτρων- που θα δυσκολεύουν την εποπτεία, την αντιμετώπιση προβλημάτων (ιδίως σε έκτακτες περιπτώσεις όπως τα έντονα καιρικά φαινόμενα, τα περιστατικά ρύπανσης, τα ζητήματα ασφάλειας κλπ.), την εκτέλεση καθημερινών εργασιών κ.α.

Σημαντικό ακόμα πρόβλημα θα αποτελεί η δίκαιη κατανομή των πόρων και η εξασφάλιση της ανταποδοτικότητας των πάσης φύσεως τελών αφού θα συγκεντρώνονται και θα διανέμονται κεντρικά και όχι τοπικά.

Θεωρείται ότι το σχήμα που μπορεί να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις ενός νέου λιμενικού συστήματος θα πρέπει να βασίζεται: Α. Στην ομοιομορφία Β. Στην οργανική σύνδεση με τον Α΄ Βαθμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης Γ. Στην κατά το δυνατόν ευέλικτη μορφή οργάνωσης και λειτουργίας.

Η νομική μορφή που μπορεί πιθανότατα να ανταποκριθεί στα προαναφερθέντα εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ευελιξία στην οργάνωση και λειτουργία είναι αυτή της Δημοτικής Ανώνυμης Επιχείρησης (ίσως ειδικού σκοπού).

1. Μετατροπή στο μέτρο του δυνατού των ΦΔΕΛ σε ενιαίας μορφής σχήματα (Δημοτικές Ανώνυμες Επιχειρήσεις). Οι νέοι ΦΔΕΛ θα είναι οι φορείς εκτέλεσης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και θα έχουν την αποκλειστική αποφασιστική αρμοδιότητα εντός των χώρων ευθύνης τους.
2. Οι Ο.Τ.Α. Α΄ βαθμού θα έχουν την εποπτεία των ΦΔΕΛ με τη συμμετοχή αιρετών στη διοίκηση των ΦΔΕΛ και την έγκριση των κρίσιμων αποφάσεών τους (Προϋπολογισμός, Απολογισμός κλπ.)
3. Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων μπορεί, αναλαμβάνοντας ένα νέο πιο ουσιαστικό ρόλο, να υποκαταστήσει την Αποκεντρωμένη Διοίκηση, πιστοποιώντας τη νομιμότητα των αποφάσεων των ΦΔΕΛ και παρέχοντας εγκρίσεις όπου αυτές θα απαιτούνται προκαταβολικά, μετασχηματιζόμενη σε ένα ενιαίο, ενδιάμεσο Φορέα Αναφοράς, μεταξύ Κεντρικής Διοίκησης και ΦΔΕΛ, που θα ενισχύει τη λειτουργία των ΦΔΕΛ, ασκώντας μια συντονιστική λειτουργία, με την συγκέντρωση, ταξινόμηση, κωδικοποίηση, αποκωδικοποίηση και προώθηση κάθε είδους πληροφορίας, αιτήματος, στοιχείου, διάταξης κλπ. από τους ΦΔΕΛ προς την Κεντρική Διοίκηση και αντίστροφα.

## 2.2.ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ (εποπτεία ΥΝΑΝΠ)

### 2.2.1. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΝΟΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ

(Κυριότερα προβλήματα):

- Πολύπλοκη, αλληλοσυγκρουόμενη και αλληλοεπικαλυπτόμενη νομοθεσία που χρήζει κωδικοποίησης σε όλα σχεδόν τα λιμενικά ζητήματα.
- Έλλειψη προσωπικού στους φορείς διοίκησης
- Έλλειψη ενιαίων μηχανογραφικών συστημάτων για την πρόσβαση όλων των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών των λιμένων πανελληνίως. Π.χ (Α) ηλεκτρονικό μητρώο πλοίων και σκαφών σε πανελλαδική βάση, (Β) ενιαίο σύστημα είσπραξης και απόδοσης λιμενικών τελών αντίστοιχο του taxisnet,
- Πολλά απομακρυσμένα λιμάνια σε έναν φορέα διοίκησης, με πολλά προβλήματα λειτουργίας, νομιμοποίησης υποδομών, περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, γρήγορης είσπραξης εσόδων.κλπ.
- Πολύ αργό σύστημα προστασίας λιμενικών χώρων από αυθαίρετες χρήσεις,

(Προτεινόμενες Παρεμβάσεις)

- Πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού,
- Κωδικοποίηση νομοθεσίας,
- Εξορθολογισμός και εκσυγχρονισμός του συστήματος είσπραξης τελών
- Τακτική εκπαίδευση του προσωπικού ιδιαίτερα σε λιμενικά θέματα

( Περί συνενώσεων ΛΤ/ΔΛΤ)

Ο Νομός Χανίων πριν το 2007, είχε ένα Λιμενικό φορέα Διαχείρισης επιπέδου Νομού, το ΝΠΔΔ με την επωνυμία Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων. Θεωρείται ότι η άσκηση Λιμενικής Πολιτικής σε επίπεδο Νομού είναι πιο αποτελεσματική όταν γίνεται από ένα φορέα Διαχείρισης, σε επίπεδο Νομού και πόσο μάλλον όταν ο Φορέας αυτός διαθέτει τεχνογνωσία τόσων δεκαετιών όπως το Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων.

Εκτιμάται ότι ένας φορέας Διοίκησης, σε επίπεδο Νομού που θα διαθέτει ικανό αριθμό και εξειδικευμένο προσωπικό, θα μπορούσε άνετα να ανταποκριθεί στις λιμενικές ανάγκες τόσο του Νομού όσο και της ευρύτερης περιοχής.

(Βελτίωση λιμενικού συστήματος)

Θεωρείται ότι η εκπροσώπηση φορέων του Νομού στα Συλλογικά όργανα Διοίκησης του λιμενικού φορέα, όπως εκπροσωπούνται σήμερα στις Λιμενικές Επιτροπές, εξασφαλίζει την τοπική εκπροσώπηση. Επίσης αυτό που κάνει τις διαδικασίες χρονοβόρες είναι η έγκριση σχεδόν ΟΛΩΝ των αποφάσεων από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση τόσο ως προς την νομιμότητα όσο και ως προς την σκοπιμότητα, δεδομένου ότι υπάρχει και έλεγχος της εκτέλεσης του προϋπολογισμού τόσο από το εποπτεύον Υπουργείο, όσο και από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Συμπληρωματικά στα παραπάνω: η απλοστευση της νομοθεσίας και η κωδικοποίησή της, θα φέρει άμεσα αποτελέσματα στην Δημόσια Διοίκηση, γενικώς. Πόσο μάλλον, σε ΝΠΔΔ που

είναι υποστελεχωμένα, με έλλειψη εξειδίκευσης, με λιμενικές υποδομές που δεν εκσυγχρονίζονται, με προγραμματισμό έργων που μπορεί να διαρκέσει μια δεκαετία, και που συνεπώς δυσκολεύονται να εναρμονιστούν με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία.

### 2.2.2. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΚΥΡΟΥ<sup>8</sup>

Η Λιμενική πολιτική πρέπει να αποτελεί αποκλειστικά Εθνική υπόθεση.

Το επιθυμητό μοντέλο είναι η άσκηση κεντρικής Λιμενικής πολιτικής. Η καταγραφή όλων των προβλημάτων, η ιεράρχηση των λύσεων και η υλοποίηση των πολιτικών και των έργων να γίνεται με

ευθύνη του Υπουργείου και όχι των φορέων.

Η κεντρική διοίκηση θα πρέπει σε συνεργασία με το συναρμόδια Υπουργεία ΠΧ (Τουρισμού-Ανάπτυξης) να επιλέξει τις πολιτικές και να υλοποιήσει τις παρεμβάσεις και τα έργα . Οι συνενώσεις φορέων δεν θα είναι σημαντικό να γίνουν η να μην γίνουν αν η πολιτική και η υλοποίηση της θα ασκείται κεντρικά.

Συνενώσεις φορέων διαχείρισης παρόμοιων ολοκληρωμένων λιμενικών συστημάτων έχει νόημα να γίνουν.

Θεωρείται ότι είναι σημαντικό στους φορείς διαχείρισης να τοποθετούνται στελέχη με συγκεκριμένο μορφωτικό επίπεδο και ειδίκευση, τα οποία να ελέγχονται αυστηρότατα και διαρκώς για την εφαρμογή της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής ώστε να την εφαρμόζουν εντός των τεθέντων χρονοδιαγραμμάτων και στόχων. Επίσης να αμείβονται με βάση το παραγόμενο αποτέλεσμα μέσα από σύστημα αξιολόγησης των υπηρεσιών του Λιμένα και της εφαρμογής των τιθέμενων στόχων.

## 2.3. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ

### 2.3.1. ΟΛΝΕ ΑΕ

- Ένα μεγάλο πρόβλημα που τίθεται συνεχώς από τους περιφερειακούς Δήμους της Εύβοιας είναι η συντήρηση υποδομών των αλιευτικών καταφυγίων .Προτείνεται η παραχώρηση των αλιευτικών καταφυγίων του Νομού Ευβοίας στον Οργανισμό Λιμένων.
- Στελέχωση των Οργανισμών με μόνιμο προσωπικό μέσω προσλήψεων.
- Ενίσχυση του ρόλου και της ευθύνης των Αντιπροέδρων των Οργανισμών και των εκτελεστικών μελών του Δ.Σ. με απονομή περισσότερων αρμοδιοτήτων. Ενίσχυση και του ρόλου των Διοικητικών Συμβουλίων ως συλλογικό όργανο Διοίκησης και Ελέγχου.
- Επίσης προτείνεται καθιέρωση τμήματος Εσωτερικού Ελέγχου για την διασφάλιση της τήρησης των προβλεπόμενων διαδικασιών και σχετικής Νομοθεσίας.

Επισημαίνεται ότι πρόσφατα, ο ΕΟΤ και κάποιες από τις 13 Περιφέρειες της χώρας έχουν ξεκινήσει την υλοποίηση προγράμματος στην κατεύθυνση δημιουργίας στα ελληνικά παράλια ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίων και σχετικών υπηρεσιών. Το πρόγραμμα αυτό βρίσκεται κοντά στην ολοκλήρωσή του. Νέες σύγχρονες μαρίνες, λιμάνια σε ξενοδοχεία και

<sup>8</sup> Κυριάκος Αντωνόπουλος

αγκυροβόλια που παρέχουν ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών, ήδη είναι σε λειτουργία ή είναι στη διαδικασία έναρξης της λειτουργίας τους, προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες των τουριστών.

Τα Λ.Τ. λόγω δυσκαμψίας στη λειτουργία και λήψη αποφάσεων δε μπορούν να ανταπεξέλθουν στις ολοένα αυξημένες σύγχρονες απαιτήσεις. Θεωρείται ότι θα πρέπει να ακολουθήσουν το μοντέλο του ΟΛΝΕ (συγχώνευση 10 Λιμενικών Ταμείων) που έχει λειτουργήσει με επιτυχία και να εξελιχθούν σε σύγχρονες επιχειρήσεις. Τα οφέλη είναι πολλαπλά, όπως οικονομική ευρωστία, τεχνογνωσία από τη διαχείριση τόσο των λιμένων αλλά και το εύρος των διαφορετικών αντικειμένων, την πληρότητα των Ταμείων σε στελέχωση (οικονομικό, τεχνικό, ασφάλεια λιμένων, προμήθεια κλπ). Επομένως, η συγχώνευση είναι προς όφελος για το σχεδιασμό άσκησης λιμενικής πολιτικής.

Προτείνεται σε επίπεδο Περιφέρειας ή Νομού να επιχειρηθεί να λειτουργήσει περιοδικά ένα συμβουλευτικό όργανο με εκπροσώπους όλων των Φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης καθώς και όλων των τοπικών συλλόγων και σωματείων που εκπροσωπούν τους παραγωγικούς φορείς της περιοχής που είναι στα όρια του κάθε Οργανισμού Λιμένα ώστε να εξετάζονται και επεξεργάζονται προτάσεις και δυνατότητες αναπτυξιακής δράσης.

## **2.4.ΕΝΩΣΕΙΣ/ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ –ΧΡΗΣΤΩΝ**

### **2.4.1.ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ Ε.ΛΙΜ.Ε.**

Η ΕΛΙΜΕ επανέφερε στη διαβούλευση τα θέματα τα οποία θεωρεί σημαντικά για την εύρυθμη λειτουργία των Οργανισμών Λιμένων – μελών της ΕΛΙΜΕ (ΝΠΙΔ).

1. Ο μη νόμιμος χαρακτηρισμός των Οργανισμών Λιμένων («Ο.Λ.») ως Φορέων Γενικής Κυβέρνησης (πλην ΟΛΠ/ΟΛΘ, εισηγμένων στο ΧΑΑ).
2. Επιβολή Δημοτικών τελών και Φόρων.
3. Υποστελέχωση Οργανισμών Λιμένων.

Είναι διαπιστωμένο πρόβλημα ότι στους περισσότερους Οργανισμούς Λιμένων αλλά και στα περισσότερα Λιμενικά Ταμεία υφίσταται τεράστιο πρόβλημα επαρκούς εργατοϋπαλληλικού δυναμικού. Αποτέλεσμα του προβλήματος αυτού είναι οι περισσότερες από τις απαιτούμενες λιμενικές υπηρεσίες να παρέχονται μέσω εργολαβικών Συμβάσεων και εργολαβικού προσωπικού, γεγονός που σημαίνει ότι ένα σημαντικό μέρος του κύκλου εργασιών των λιμένων αυτών “διαρρέει” προς τις εργολαβικές Συμβάσεις μειώνοντας τα κέρδη των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων.

Από την ΕΛΙΜΕ θεωρείται ότι η κανονική στελέχωση των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων είναι απαραίτητη διότι θα αυξήσει μεν, σε περιορισμένο βαθμό, το λειτουργικό τους κόστος, αλλά θα προσθέσουν δύο πλεονεκτήματα στους ΦΔΛ: (α) την αποκτώμενη εμπειρία και τεχνογνωσία που θα αποτελέσει δικό τους κεφάλαιο και (β) το κόστος αυτό θα είναι πολύ μικρότερο από το κόστος των Συμβάσεων με τους εργολάβους.

Επομένως, θεωρεί ότι είναι αναγκαία η ύπαρξη ενός ελάχιστου ενιαίου οργανογράμματος (συνοδευόμενο από συγκεκριμένη περιγραφή εργασιών) για όλους τους Φορείς Διαχείρισης Λιμένων, που θα προβλέπει την στελέχωση και



οργάνωση της εργασίας και θα διευκολύνουν κατά πολύ την οργάνωση και λειτουργία των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων.

4.: Καθορισμός όρων δόμησης και χρήσεων Γης στη χερσαία ζώνη Λιμένος.

Το υφιστάμενο Λιμενικό σύστημα της Χώρας διακρίνεται από τον κατακερματισμό του στη δομή λειτουργίας του, με αποτέλεσμα την αδυναμία άσκησης ενιαίας, σύγχρονης και αποδοτικής Λιμενικής Πολιτικής. Επομένως, θεωρείται επιβεβλημένη η συνολικότερη αναμόρφωση του Λιμενικού Συστήματος, προς την κατεύθυνση της μετατροπής των Λ.Τ. στην μορφή των Α.Ε. που θεωρούνται περισσότερο αποδοτικές μορφές οργάνωσης και διοίκησης ΦΔΛ, αναμορφώνοντας όμως τις προβλέψεις του πρόσφατου Ν.4150/13, που δεν λειτούργησαν όπως αναμενόταν. Είναι απαραίτητο δε να προβλεφθεί ότι η άσκηση Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δια της Γ.Γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.

Η γενική αναμόρφωση του Λιμενικού Συστήματος επιβάλλεται από την σύγχρονη πραγματικότητα, που οριοθετείται τόσο από τον παγκόσμιο και Ευρωπαϊκό Λιμενικό ανταγωνισμό όσο και από τις προβλέψεις του πρόσφατου Κανονισμού της Ε.Ε. 352/2017 «περί θέσπισης πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων», βάζει νέους όρους και πλαίσια λειτουργίας των Ευρωπαϊκών λιμένων και αφορά την λειτουργία πληθώρας ΦΔΛ του Ελληνικού συστήματος, (Α.Ε και ΔΛΤ). Επιπρόσθετα, η ένταξη πέντε (5) λιμανιών από τα μεγαλύτερα της Χώρας μας, στα Διευρωπαϊκά δίκτυα, ενισχύουν αυτή την αναγκαιότητα. Οι τρεις αυτοί παράμετροι θα επιβάλλουν τα επόμενα χρόνια την γενική αναμόρφωση του Εθνικού Λιμενικού συστήματος ώστε να ανταποκριθεί στην σύγχρονη πραγματικότητα.

Θεωρείται ότι ο θεσμός του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου δεν έχει προσφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Οι ΦΔΛ, που λειτουργούν με αυτή την μορφή εξακολουθούν να είναι αναποτελεσματικοί, να αντιμετωπίζουν τεράστια οργανωτικά, λειτουργικά και διοικητικά προβλήματα, ενώ πολλά από αυτά καλούνται να ανταποκριθούν σε αυξημένες απαιτήσεις ευέλικτης και σύγχρονης λειτουργίας αφού εξυπηρετούν μεγάλο όγκο της ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας.

**Οι Δήμοι** εξάλλου στις περισσότερες των περιπτώσεων **δεν διαθέτουν τις κατάλληλες υπηρεσίες και το κατάλληλο προσωπικό και υποδομές αλλά ακόμη και την τεχνογνωσία για να διαχειρισθούν**, να συντηρήσουν και να αναπτύξουν τα λιμάνια, ειδικά όταν αυτά είναι μεγάλα είτε από άποψη μεγέθους είτε από άποψη οικονομικής σημασίας. Ήδη αρκετοί Δήμοι δηλώνουν απροθυμία να συστήσουν νέα Δ.Λ.Τ. για να αναλάβουν υφιστάμενα λιμάνια ενώ άλλοι αναζητούν τρόπους σύμπραξης με Ο.Λ. Α.Ε. για να συντηρήσουν τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές.

Ο έτερος και παλαιότερος θεσμός των Λ.Τ. είναι σαφέστατα ξεπερασμένος και δεν μπορεί να καλύψει ανάγκες λειτουργίας και διαχείρισης λιμένων.

Κατά συνέπεια εκτιμούμε ότι η λύση βρίσκεται στην μη ίδρυση άλλων Δ.Λ.Τ. και σε αλλαγή μοντέλου Λιμενικής Διακυβέρνησης με την μετατροπή των Λ.Τ. σε Α.Ε., σύμφωνα με το πρόσφατο επιτυχημένο παράδειγμα, που αποτελεί η συνένωση 11 Λιμενικών ταμείων σε ένα Οργανισμό Λιμένος Α.Ε., τον Οργανισμό Λιμένων Ν. Εύβοιας, μέλους της ΕΛΙΜΕ, που έγινε ακριβώς για να αντιμετωπίσουν από κοινού τα προαναφερόμενα προβλήματα.

Η μετατροπή αυτή πρέπει να βασισθεί σε ανάλογες τεχνοοικονομικές μελέτες βιωσιμότητας

των νέων σχημάτων και στη βάση δύο εναλλακτικών διοικητικών και οργανωτικών προτάσεων:

A.: Να νομοθετηθεί η δημιουργία Περιφερειακών Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., που να ακολουθεί τη Περιφερειακή Διοικητική και Γεωγραφική διαίρεση της χώρας, με διατήρηση τοπικών γραφείων στις περιοχές, όπου υπήρχε λιμενικό ταμείο και πρόβλεψη για διανομή ποσοστού επί τοις εκατό από τα κέρδη στους όμορους Δήμους ή Δήμο, αφού στις περιπτώσεις αυτές οι τοπικές κοινωνίες και τα λιμάνια τους είναι πιο άμεσα συνδεδεμένα μεταξύ τους.

**και εναλλακτικά η ύπαρξη δυνατότητας,**

B.: Συνένωσης, μετά από σχετική απόφαση και σχετική τεχνοοικονομική μελέτη, Οργανισμών Λιμένων με τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και τα Λιμενικά Ταμεία της περιοχής τους που θα επιλέξουν αυτή την εναλλακτική πρόταση.

Η ορθή λειτουργία του υφιστάμενου λιμενικού συστήματος, η σαφής οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων και η αποσαφήνιση των ρόλων ενός εκάστου εκ των φορέων που το συναποτελούν είναι αναγκαία για την αποτελεσματικότερη λειτουργία των ΦΔΛ. Η εφαρμογή του Κανονισμού Ε.Ε. 352/2017 άλλωστε καθιστά επιτακτική την ανάγκη διασαφήνισης των ρόλων των φορέων που συναπαρτίζουν το λιμενικό σύστημα, ώστε τούτο να εμφανίζεται συμμορφούμενο με το ευρύτερο ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο. Έτσι:

- 1.- Το εποπτεύον Υπουργείο (Υ.Ν.Ν.Π), είναι ο φορέας που σχεδιάζει στρατηγικά οργανώνει, διευθύνει και εποπτεύει το εθνικό λιμενικό σύστημα δια των υπηρεσιών του, οι οποίες θα πρέπει να στελεχωθούν περαιτέρω ώστε να ανταποκριθούν σε αυτό τον ρόλο. Θεωρείται επίσης σημαντικό, αρμοδιότητες στρατηγικού χαρακτήρα που άπτονται της Λιμενικής Πολιτικής θα πρέπει να μεταφερθούν στην αρμοδιότητα αποκλειστικά του ίδιου Υπουργείου και όχι να παραμένουν σε άλλα συναρμόδια Υπουργεία (π.χ. Υπουργείο Εσωτερικών), που δημιουργούν αχρείαστες γραφειοκρατικές διαδικασίες και εμπλοκή στη λήψη και εφαρμογή αποφάσεων. Προς την κατεύθυνση αυτή, δηλαδή την συναρμοδιότητα πολλών φορέων σε θέματα που αφορούν την πρακτική εφαρμογή των αποφάσεων στα λιμάνια, η ΕΣΑΛ είναι ένα χρήσιμο εργαλείο, που θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω.
- 2.- Οι ΦΔΛ των μεγάλων αλλά και των μικρότερων περιφερειακών λιμένων και οι διοικήσεις τους θα πρέπει να έχουν σαφές θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας.

**Αποκλειστική αρμοδιότητα και ευθύνη βάσει της νομοθεσίας είναι η χρηματοοικονομική τους λειτουργία, για την εκτέλεση έργων στην περιοχή δικαιοδοσίας τους και η τιμολογιακή τους πολιτική, για την αξιοποίηση των λιμενικών χώρων.** Η οικονομική τους λειτουργία θα πρέπει να είναι αυτόνομη και οι διοικητικές επιλογές αυτόβουλες.

Επίσης, η επιχειρησιακή τους λειτουργία θα πρέπει να απαλλαγεί από αχρείαστες και υπερβολικές παρεμβάσεις από τους φορείς της Κεντρικής Διοίκησης μειώνοντας την υπερβολική γραφειοκρατία και τις εμπλοκές στην καθημερινή τους λειτουργία.

**Η Κεντρική Διοίκηση θα μπορούσε να περιοριστεί στον επιτελικό της ρόλο,** στην έγκριση στρατηγικού χαρακτήρα επιλογών των διοικήσεων των ΦΔΛ (Master Plan, Strategic & Business Plans), διασφαλίζοντας τα συμφέροντά της με τον καθορισμό και την επιτήρηση ποσοτικοποιημένων στόχων, στη θεσμοθέτηση κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας καθώς και **στην πιστή εφαρμογή των κανόνων που απορρέουν από την Εθνική και την**

#### Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

- 3.- Η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι άμεσα συνδεδεμένη με τους ΦΔΛ είτε διαχειρίζονται λιμάνια μεγάλου βεληνεκούς είτε ακόμη περισσότερο μικρού μεγέθους λιμάνια (νησιών συνήθως αλλά και στη χερσαία Ελλάδα), καθώς το αντικείμενο της διαχείρισης (ο λιμένας) είναι άμεσα συνυφασμένο με τη λειτουργία των τοπικών κοινωνιών. Τα λιμάνια και οι τοπικές κοινωνίες, ως από τη φύση τους, είναι αναγκασμένα να λειτουργούν δίπλα και μαζί. Η πρόσμιξη αυτή καθιστά αναγκαία την αποσαφήνιση της νομοθεσίας που διέπει την μεταξύ τους σχέση, δηλαδή να δίνει την δυνατότητα συνεργιών προς όφελος των τοπικών κοινωνιών, αφαιρώντας όμως το δικαίωμα της τοπικής αυτοδιοίκησης να παρεμβαίνει στην επιχειρησιακή και διοικητική λειτουργία των λιμανιών.

#### 2.4.2.ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ & ΦΟΡΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΕΕΚΦΝ)

Καταρχήν διαπιστώνεται ότι η σημερινή δομή και οργάνωση των φορέων που διαχειρίζεται τους λιμένες πάσχει σοβαρά.

Η νέα μορφή φορέα θα πρέπει να είναι δομημένη κατά τέτοιο τρόπο, που να μπορεί να λειτουργεί σε μορφή ελεύθερης διαχείρισης, χωρίς δυσκαμψίες που επιβάλλει ο κρατικός παρεμβατισμός, εμποδίζοντας τον τρόπο ανάπτυξης. Ο ρόλος της Κεντρικής Διοίκησης εν προκειμένω, όπως για παράδειγμα της ΓΓΛΠ / ΥΝΑ θα είναι η παροχή κατευθυντηρίων οδηγιών, έχοντας την γνώση συλλογικά των αναγκών της Περιφέρειας και των καταστάσεων γενικότερα που συνηγορούν στην σκοπιμότητα ανάπτυξης προκειμένου για εξυπηρέτηση συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων.

Ο μεγάλος αριθμός των Φορέων Διαχείρισης λιμένων λειτουργεί σήμερα υπό την εποπτεία των Δήμων, ως Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Για την κρουαζιέρα αντιμετωπίζονται προβλήματα, ένεκα της ελλιπούς και όχι κατάλληλης στελέχωσης.

Θεωρείται επιβεβλημένη η συνολική αναμόρφωση της λιμενικής Οργάνωσης και ιδιαίτερα των φορέων των Λιμενικών Ταμείων ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων.

Δεν κρίνεται σκόπιμη η συνένωση των ΛΤ/ΔΛΤ σε μεγαλύτερα σχήματα. Κάθε φορέας διαχείρισης λιμένος θα πρέπει να είναι αυτόνομος και ανεξάρτητος, ικανός να διαχειριστεί όλα τα θέματα, προκειμένου για την εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπλοίων. Τονίζεται και πάλι ότι, ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι πολυσύνθετος, προσφέρει μεγάλα οφέλη στην τοπική κοινωνία της ευρύτερης περιοχής των λιμένων που προσεγγίζουν τα κρουαζιερόπλοια και χρειάζεται την ικανότητα και γνώση του προσωπικού του Φορέα διαχείρισης του λιμένα, για να είναι σε θέση να μεθοδεύει ενέργειες που θα ανταποκρίνονται προς τις απαιτήσεις και ασφαλώς με τον τρόπο αυτό θα παράγονται τα αντίστοιχα οφέλη για τον φορέα.

Είναι αναγκαίος ο συντονισμός από πλευράς Κεντρικής Διοίκησης π.χ. ΓΓΛΠ / ΥΝΑ, σε γενικότερα θέματα πολιτικής που έχουν σχέση με τον καθορισμό Λιμενικών Τελών, σε ανταποδοτική βάση και με όρους ανταγωνισμού, αλλά και στην παροχή κατευθυντηρίων οδηγιών, σε ότι αφορά τον σχεδιασμό έργων και την παροχή ευκολιών για κατηγορίες πλοίων, που θα λαμβάνονται υπόψιν σφαιρικά παράγοντες της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής, για να μην παρατηρείται το φαινόμενο του ανταγωνισμού μεταξύ δύο γειτονικών λιμένων για ανάπτυξη έργων για την ίδια κατηγορία πλοίων.

#### 2.4.4. | ΝΟΜ.ΕΠΙΤΡ. Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων

1. Καταγραφή όλων των λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων της Ελληνικής Επικράτειας αλλά και των Φορέων διαχείρισης με συνοπτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης αλλά και της δυνατότητας αξιοποίησής τους. Χαρτογράφηση λιμενικού δικτύου.
2. Κατάρτιση λιμενικής πολιτικής βάσει των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης σε συνάρτηση με το στρατηγικό σχεδιασμό –όραμα του οικείου Δήμου αλλά και τις δυνατότητες αξιοποίησης και χρηματοδότησης και πλήρη ένταξη των «ορφανών λιμενικών εγκαταστάσεων» στο λιμενικό σύστημα.
3. Δημιουργία νέων φορέων με πλήρη στελεχιακή επάρκεια τεχνικών οικονομικών υπηρεσιών υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής) που θα λαμβάνει υπόψη τις γεωγραφικές και λοιπές ιδιαιτερότητες των λιμένων όπως χρήσεις, προοπτικές ανάπτυξης και οικονομικής βιωσιμότητας.
4. Εκσυγχρονισμό και Κωδικοποίηση του Νομοθετικού Πλαισίου Λειτουργίας και διαχείρισης Λιμένων , Σύνταξη νέου Γενικού Κανονισμού Λιμένων, Σύνταξη Οδηγού καλής πρακτικής και διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων.

Οι συνενώσεις ΛΤ/ΔΛΤ σε μεγαλύτερα σχήματα, με σκοπό να εξασφαλιστεί η κρίσιμη μάζα και οι προϋποθέσεις για την καλύτερη λειτουργία των λιμένων και την ενίσχυση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων τους αποτελεί καλή τακτική εντούτοις θεωρείται ότι θα πρέπει να ληφθούν κατά το σχεδιασμό τους οι γεωγραφικές και λοιπές ιδιαιτερότητες των λιμένων (χρήσεις, προοπτικές ανάπτυξης, διαθέσιμοι πόροι, οικονομική βιωσιμότητα κ.α.), η οποία θα προκύψει κατόπιν ενδελεχούς αξιολόγησης των υφιστάμενων φορέων και διαβούλευσης με τους αρμόδιους και δορυφόρους φορείς .

Νέοι Φορείς Ν.Π.Δ.Δ που θα συσταθούν από το ΥΝΑΝΠ και θα διαθέτουν πλήρη στελεχιακή επάρκεια ενώ λαμβάνουν υπόψη κατά το σχεδιασμό τους τις τοπικές και περιφερειακές ανάγκες και αναπτυξιακές δυνατότητες εντός ρεαλιστικού και κεντροβαρικού πλαισίου. Ο σχεδιασμός απαιτείται να σχεδιαστεί από μηδενικής βάσης και όχι να στηριχτεί στα διαθέσιμα σχήματα.

Οι Νέοι Φορείς Ν.Π.Δ.Δ που θα συσταθούν από το ΥΝΑΝΠ θα τελούν μόνο υπό την εποπτεία του ΥΝΑΝΠ και ειδικότερα της ΓΓΛΠΝΕ ή Ρυθμιστικής Αρχή Λιμένων της οποίας ο ρόλος θα πρέπει να ισχυροποιηθεί.

Σαφώς το αναφερόμενο μοντέλο διοίκησης θα πρέπει να στηρίζεται σε ένα εκσυγχρονισμένο νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας των Φορέων και διαχείρισης Λιμένων με απλούστευση των διαδικασιών, ώστε να μειωθεί το διοικητικό βάρος.

Σε κάθε περίπτωση το Νέο σύστημα Λιμενικής διακυβέρνησης θα πρέπει να στηριχτεί στα αποτελέσματα διαβούλευσης με τους μέχρι σήμερα αρμόδιους ή εποπτεύοντες φορείς διαχείρισης λιμένων αλλά και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ώστε η λιμενική λειτουργία να συνδεθεί με τις επιταγές της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας. Προτείνεται η διοργάνωση ημερίδων διαβούλευσης υπό την αιγίδα του ΥΝΑΝΠ ή άλλων Φορέων και με τη συμμετοχή

των στελεχών των φορέων διαχείρισης λιμένων, των εποπτευόμενους φορείς, τους συλλόγους, τα επιμελητήρια ή λοιπών φορέων.

## 2.5.ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

### 2.5.1. Θεοδώρα Γιαντσή

Γενικά απαιτείται νέο θεσμικό πλαίσιο με νέα διάρθρωση του Λιμενικού Συστήματος της χώρας, βασιζόμενο στις λειτουργίες της λιμενικής βιομηχανίας. Οι 4 βασικές κατηγορίες λειτουργιών της λιμενικής βιομηχανίας σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία είναι οι παρακάτω:

- 1) Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γής
- 2) Η ρύθμιση της διαχείρισης – λειτουργίας
- 3) Η Επιχειρησιακή Λειτουργία και
- 4) Η διαχείριση της κοινότητας

Επιμερίζοντας κάθε λειτουργία σε επιμέρους λειτουργικές δράσεις και με την προϋπόθεση ότι απαιτούνται τουλάχιστον 5 στάδια για την ολοκλήρωση κάθε δράσης δύνανται να οριοθετηθούν και να κατανεμηθούν διακριτοί ρόλοι και αρμοδιότητες σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς όπως αυτοί καθοριστούν, χωρίς αλληλοεπικαλύψεις.

Θα πρέπει να ξεκαθαριστούν έννοιες όπως Λιμάνι, Λιμενική Εγκατάσταση, Λιμενική Υποδομή, Λιμενική Υπηρεσία, Σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών, Σύμβαση παροχής υπηρεσιών, Σύμβαση παραχώρησης υποδομών κλπ

Βασιζόμενοι στον «Νέο κανονισμό 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» και στο νέο θεσμικό πλαίσιο για τις Δημόσιες Συμβάσεις (N4412/2016) και τις Συμβάσεις Παραχώρησης (N4413/2016) θα πρέπει να διαμορφωθεί ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που θα μπορεί να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις των καιρών και να εκμεταλλευτεί τις υφιστάμενες υποδομές στο έπακρον, χωρίς λειτουργικές και γραφειοκρατικές αγκυλώσεις.

Για τις αναγκαίες πλέον παρεμβάσεις θα πρέπει να καταγραφούν όλες οι λιμενικές εγκαταστάσεις, η διοικητική τους και οργανωσιακή τους κατάσταση και τελικά να ενταχθούν όλες οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές σε φορείς διαχείρισης.

Θα πρέπει να συμπεριληφθούν οι Τουριστικοί λιμένες, οι αλιευτικοί, οι ιδιωτικοί, οι ορφανοί κλπ. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψιν υδατοδρόμια, υδατοκαλλιέργειες, θαλάσσια αθλήματα, καθώς και οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε ζώνες λιμένων ή έξω από αυτούς και χρήζουν λιμενικών υπηρεσιών (π.χ. ναύδετα, εξέδρες, κλπ.)

Όλες οι αναφερόμενες κατηγορίες χρήζουν αναμόρφωσης που δεν είναι δυνατόν να αναπτυχθούν στα πλαίσια μιας απάντησης ερωτηματολογίου.

Εκτιμάται ότι χρειάζονται μεγαλύτερες τομές από απλές διορθωτικές παρεμβάσεις και είναι αναγκαία η ανασυγκρότηση όλης της λιμενικής οργάνωσης.

Με βάση την υφιστάμενη κατάσταση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος, το οποίο αποτελείται από περισσότερους από 1000 λιμενικές εγκαταστάσεις και 97 φορείς διαχείρισης, θα πρέπει να αναζητηθεί δομή διακυβέρνησης και διαχείρισης των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας, σε περιφερειακό επίπεδο αφού καθορισθούν τα

γεωγραφικά, οικονομικά, κοινωνικά κριτήρια που θα οριοθετήσουν την περιφέρεια-περιοχή. Στην συνέχεια θα πρέπει να αναζητηθούν οι στόχοι που θα οδηγήσουν στις αρμοδιότητες που θα έχουν οι νέες δομές και στην θεσμική μεταρρύθμιση που θα απαιτηθεί ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι.

Οι απλές συνενώσεις των ΛΤ/ΔΛΤ σε μεγαλύτερα σχήματα δεν φαίνεται να μπορούν να εξασφαλίσουν την ανάπτυξη των δυνατοτήτων των σχημάτων. Η μέχρι σήμερα εμπειρία από τις αρχικές συνενώσεις του 1993 σε νομαρχιακό επίπεδο μέχρι τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία του σήμερα, δείχνει ότι θα πρέπει να αντιμετωπισθούν πιο σφαιρικά τα υπάρχοντα προβλήματα.

Θα πρέπει να αναζητηθεί νέο σχήμα σε περιφερειακό επίπεδο, όπως αυτό καθοριστεί, που θα διευκολύνει την παροχή λιμενικών υπηρεσιών ποιότητας με την συμμετοχή της κοινωνίας. Προτείνεται η δημιουργία Διαχειριστικών Φορέων Λιμενικών Εγκαταστάσεων δύο (2) επιπέδων ώστε ο γενικός προγραμματισμός να γίνεται σε κρατικό επίπεδο και η επιχειρησιακή λειτουργία να γίνεται με κριτήρια αγοράς.

Η νομική μορφή του Διαχειριστικού φορέα Α' επιπέδου θα είναι κρατικός φορέας (π.χ. Ν.Π.Δ.Δ.) ή μονάδα του Υ.ΝΑ.Ν, Π) και η νομική μορφή του Διαχειριστικού Φορέα Β' Επιπέδου θα είναι Ανώνυμη Εταιρεία.

Η σημαντικότερη αλλαγή είναι η υιοθέτηση ενός μοντέλου διακυβέρνησης όπως προτείνονται ενδεικτικά τα παρακάτω:

Κεντρική Διοίκηση συναρμόδια Υπουργεία και Υπηρεσίες:

Υπουργείο ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ : Συντονιστής και προτρέχων:

(Συνεπικουρούμενο από τις γενικές διευθύνσεις του, την ΕΣΑΛ, το Υπουργείο Τουρισμού και ΕΤΛ, το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Υπουργείο.) Έχει την εποπτεία και τον Στρατηγικό Σχεδιασμό του Λιμενικού Συστήματος .

Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων: Ως ανεξάρτητη αρχή έχει ως γενικότερη αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού.

Α' Επίπεδο Αρχής Λιμένων: (Ν.Π.Δ.Δ.) ή υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Θα έχει την Επιτελική Διαχείριση της χρήσης της γης σε επίπεδο προγραμματικού Σχεδιασμού του συνόλου των λιμενικών εγκαταστάσεων της κάθε περιφέρειας όπως αυτή διαμορφωθεί, θα συνάπτει τις Συμβάσεις Παραχώρησης των Υποδομών και πιθανώς υπηρεσιών, πιθανώς αρμοδιότητες των αυτοδιοικητικών περιφερειών και των αποκεντρωμένων διοικήσεων, αδειοδοτήσεις, έλεγχο, διαβούλευση κλπ αρμοδιότητες όπως αυτές τελικά θεσμοθετηθούν.

Β' Επίπεδο Αρχής Λιμένων (Α.Ε.): Θα έχει τον Σχεδιασμό (Design) και την εφαρμογή τόσο των υπηρεσιών όσο και την κατασκευή και συντήρηση των υποδομών, εκτός αν άλλως προδιαγράφεται, καθώς και την επιχειρησιακή λειτουργία των υποδομών και των υπηρεσιών των λιμενικών εγκαταστάσεων του συνόλου ή τμήματος των εγκαταστάσεων που ανήκουν στην περιφέρεια της αντίστοιχης Αρχής Λιμένων Α' Επιπέδου. Τμήμα των αρμοδιοτήτων θα δύναται να παραχωρείται με σύμβαση παραχώρησης Υπηρεσιών ή και Υποδομών

Τοπική Αυτοδιοίκηση: α) Θα συμμετέχει στην Διοίκηση των Αρχών Λιμένων Α' και Β' Επιπέδου β) θα δύναται να συνάπτει συμβάσεις παραχώρησης με την Αρχή Λιμένων Α' Επιπέδου και να

αναλαμβάνει επιχειρησιακή λειτουργία και γ) θα συμμετέχει στις διαβουλεύσεις.

Συμβάσεις Παραχώρησης Υποδομών: θα μπορούν να συνάπτονται με την Α' Επιπέδου Αρχή Λιμένος, ενδεικτικά οι παρακάτω φορείς:

- Αυτοδιοικητικά Σχήματα (Περιφερειών, Δήμων ) ή εταιρείες αυτών
- Δημόσιοι φορείς, Εταιρείες Δημοσίου (π.χ. οι Α.Ε που διαχειρίζεται τις ιχθυόσκαλες)
- Συμπράξεις Ιδιωτικού και Δημοσίου Τομέα (ΣΔΙΤ)
- Ιδιώτες, Σωματεία, ΜΚΟ, Ναυταθλητικοί Όμιλοι κλπ
- Εταιρείες, ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, διαχειριστές λιμένων, ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εταιρείες logistics, funds,
- επενδυτές κλπ

Οι αδειοδοτήσεις θα γίνονται βάσει του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου και αφορούν ενδεικτικά:

- Περιβαλλοντική αδειοδότηση (ΥΠΕΚΑ, Περιφέρειες, Αποκεντρωμένες Αυτοδιοικήσεις)
- Πολεοδομικές Άδειες (Δήμοι)
- Όροι δόμησης (Δήμοι, ΥΠΕΚΑ)
- Παραχώρηση αιγιαλού και παραλίας (Κτηματική Υπηρεσία)
- Καθορισμός λιμενικών (χερσαίων και θαλάσσιων) ζωνών (Κτηματική Υπηρεσία)
- Λιμενικών Έργων (Υπ. Υποδομών και Μεταφορών, Υ.Ν.Ν.Π., Υπ.Πο., Περιφέρεια, Αποκεντρωμένες διοικήσεις κλπ)
- Άδειες λειτουργίας
- Άδειες επισκευών

Ορισμένες αδειοδοτήσεις ενδέχεται να μεταβιβαστούν στην Αρχή Λιμένος Α' Επιπέδου.

Ο καταμερισμός των ρόλων και των αρμοδιοτήτων σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, τελικά θα γίνει μετά από διαβούλευση όλων των εμπλεκόμενων φορέων και βάση στοιχείων Πίνακα, όπου θα αναλύονται οι λιμενικές δραστηριότητες ανά στάδιο εφαρμογής. Με τον τρόπο αυτό θα καλυφθούν οι υπάρχουσες ελλείψεις ενώ θα διαλευκανθούν οι υφιστάμενες σήμερα συναρμοδιότητες.

#### **2.5.2. ΠΙΣΚΟΠΑΝΗΣ ΧΑΡΗΣ ( ΤΕΩΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ )**

Για να υπάρξει θετικό αποτέλεσμα θεωρείται απαραίτητο να γίνουν τα παρακάτω :

- 1) Να γίνει συγχώνευση των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων τουλάχιστον σε επίπεδο Νομού ή και Ναυτιλιακής Ενότητας που θα ξεπερνά τα Διοικητικά όρια του Νομού με την δημιουργία ισχυρών φορέων διαχείρισης.
- 2) Ισχυροποίηση της ΔΑΛ και ίδρυση περιφερειακών, αλλά και τοπικών γραφείων ( σε μεγάλα λιμάνια υπερτοπικού-μείζονος – εθνικού ενδιαφέροντος.
- 3) Επισημαίνεται ότι στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία υπάρχει εσφαλμένη αντίληψη για τη διαχείριση λιμένα και κυρίως της χερσαίας ζώνης γιατί τα αντιμετωπίζουν ως περιουσία τους.