

Προς βαλκανικό δίκτυο υδατοδρομίων. Το ελληνικό νομοσχέδιο θα μεταφραστεί σε Βουλγαρία, Ρουμανία, Σερβία, Αλβανία και Σκόπια

2018/09/26 09:04 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια, το οποίο έχει κατατεθεί και συζητείται στη Βουλή, πρόκειται να... εξαχθεί, καθώς θα μεταφραστεί σε Ρουμανία, Βουλγαρία, Σερβία, Σκόπια και Αλβανία.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Αυτό ανέφερε, χθες στη Βουλή, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, σημειώνοντας ότι απώτερος στόχος είναι η δημιουργία ενός βαλκανικού δικτύου υδατοδρομίων.

Παράλληλα, υποστήριξε ότι, με το σχέδιο νόμου, υλοποιείται ένας εθνικός σχεδιασμός για τη χωροθέτηση των υδατοδρομίων, υπογραμμίζοντας ότι η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου μπορεί να ανήκει σε δημόσιο φορέα, σε εταιρία Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα ή σε ιδιωτικό φορέα, «αρκεί να γίνει διαφανέστατη η διαγωνιστική διαδικασία», καταγγέλλοντας **περιπτώσεις εμπορίας αδειών** με το προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς.

Τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου

Σύμφωνα με το υπουργείο Μεταφορών, τα **βασικά σημεία που εισάγει το προτεινόμενο σχέδιο νόμου**, σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ν.4146/2013), αφορούν τα ακόλουθα:

-Δυνατότητα **διαχωρισμού της διαδικασίας αδειοδότησης σε δύο στάδια**, ώστε ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, εφόσον το επιθυμεί, να διαφοροποιείται από τον κάτοχο άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσης του υδατοδρομίου.

Η πρόταση αυτή αναμένεται να επιταχύνει σε μεγάλο βαθμό την αδειοδότηση των υδατοδρομίων, εισάγοντας μια απλούστερη και ρεαλιστική διαδικασία, περισσότερο φιλική για τους εν δυνάμει επενδυτές, που επιπλέον διευκολύνει και προωθεί συνέργειες τύπου ΣΔΙΤ.

-Η άδεια ίδρυσης **εκδίδεται υποχρεωτικά** στο όνομα ΟΤΑ ή Λιμενικού Ταμείου ή

Οργανισμού Λιμένος ή Φορέα ή Υπηρεσία του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

-Διευκολύνεται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης για την ίδρυση του υδατοδρομίου σε λιμένα, ανεξαρτήτως της νομικής προσωπικότητας που κατέχει ο ενδιαφερόμενος (λιμένας ή ιδιώτης), αίροντας έτσι τη διακριτική μεταχείριση που υπάρχει στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο, Ν. 4146/2013.

Επιπλέον τα υδατοδρόμια ως «έργα και δραστηριότητες» κατατάσσονται εφεξής στην υποκατηγορία Α2 (Άρθρο 4/Ν.4146/2013 περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων).

Σύμφωνα με το άρθρο αυτό και αλλά και το Άρθρο 2 του Ν. απαιτείται διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης με τη διεξαγωγή ΜΠΕ και έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ), αλλά αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για την περιβαλλοντική αδειοδότηση των είναι η οικεία Αποκεντρωμένη Διοίκηση.

Η δε έγκριση των περιβαλλοντικών όρων γίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της. Κατά συνέπεια η περιβαλλοντική αδειοδότηση των υδατοδρομίων καθίσταται περισσότερο αποκεντρωμένη και λιγότερο χρονοβόρα.

-Θεσμοθετείται η δυνατότητα χρήσης περιοχής του λιμένα, ως εναλλακτική περιοχή ελιγμών υδροπλάνου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, με τη σύμφωνη γνώμη του λιμενάρχη με βάση την κείμενη νομοθεσία, ώστε να διασφαλίζεται η αδιάλειπτη πτητική λειτουργία των υδροπλάνων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

-Απλοποιούνται τα απαιτούμενα νομιμοποιητικά δικαιολογητικά έγγραφα του αιτούμενου άδειας υδατοδρομίου, τα οποία πλέον αναφέρονται σαφώς στο νομοσχέδιο χωρίς να γίνεται παραπομπή σε άλλες διατάξεις που αφορούν επιχειρήσεις άλλου είδους.

-Ενισχύονται τα μέτρα ασφαλείας για τα υδατοδρόμια, ενώ παράλληλα δίνεται ιδιαίτερη έμφαση, με την εισαγωγή σχετικού άρθρου, στα θέματα εκπαίδευσης προσωπικού.

-Καθιερώνονται ελάχιστες απαιτήσεις για τις κτιριακές υποδομές των υδατοδρομίων και προβλέπεται η χρήση ευέλικτων εγκαταστάσεων.

-Διαχωρίζονται οι διαδικασίες έγκρισης εγχειριδίων από πλευράς ΥΠΑ ανάλογα με το είδος της άδειας (ίδρυσης ή λειτουργίας) με αποτέλεσμα την επιτάχυνση της αδειοδότησης.

-Δίδεται η δυνατότητα τα τιμολόγια υπηρεσιών του υδατοδρομίου προς τα υδροπλάνα να μην περιορίζονται από ΚΥΑ, αλλά **να καθορίζονται από τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου**, ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των

υδατοδρομίων σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς.

-Η Επιτροπή Επιθεώρησης Υδατοδρομίων λειτουργεί πλέον περισσότερο ευέλικτα στις περιπτώσεις επανεπιθεώρησης υδατοδρομίου περιορίζοντας τις διοικητικές διαδικασίες και το κόστος μετακίνησής τους.

-Εφόσον δεν υπάρχει αίτηση από ενδιαφερόμενο φορέα για ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου, το Δημόσιο δύναται να ιδρύει και να λειτουργεί υδατοδρόμια είτε στο όνομά του είτε σε συνιστώμενους για το σκοπό αυτό δημόσιου χαρακτήρα φορείς.

Τα βασικά σημεία της τοποθέτησης του υπουργού Μεταφορών στη Βουλή

Να σας πω, ότι ήταν πολύμηνη η διαβούλευση με τις Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι καλό για να το ξέρουν κι όλες οι πτέρυγες του Κοινοβουλίου, διότι δεν υπήρχε Κανονισμός και για τη λειτουργία των υδροπλάνων, δηλαδή, για ένα μέσο, που στη θάλασσα κινείται με τους κανονισμούς που έχει η ακτοπλοία, τα πλοία, ενώ στον αέρα με τους, κανονισμούς που διέπουν την αεροπλοία. Και αυτό μέχρι να γίνει κτήμα και γνώση και των Ευρωπαϊκών Διευθύνσεων, υπήρχε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια και καθυστέρηση.

Το δεύτερο, είναι, ότι είναι καινοτομία για την ευρύτερη περιοχή, μιας και έχουμε συμφωνήσει με τους Υπουργούς Μεταφορών των Βαλκανικών χωρών, μόλις ψηφιστεί το νομοσχέδιο, να μεταφραστεί με δική μας πρωτοβουλία, της χώρας μας, στα βουλγαρικά, στα ρουμανικά, στα σερβικά, επειδή δεν έχει κυρωθεί ακόμη η συμφωνία με τη FYROM στη γλώσσα της FYROM και στα αλβανικά, προκειμένου να υιοθετηθεί το ίδιο θεσμικό πλαίσιο από τις υπόλοιπες χώρες της Βαλκανικής και να έχουμε ένα βαλκανικό δίκτυο υδατοδρομίων.

Είναι πολύ σημαντικό, γιατί ένα από αυτά που προβλέπονται από το σχέδιο Νόμου, δεν είναι μόνο στη νησιωτική Ελλάδα τα υδατοδρόμια, αλλά και στις λίμνες. Είναι ένα αίτημα που υπάρχει κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα, στην Ήπειρο, ο Δήμος Ιωαννίνων το έχει βάλει πολύ έντονα και σε άλλες λίμνες και κοντά στη Θεσσαλονίκη. Το δεύτερο είναι ότι καταλαβαίνετε τη σπουδαιότητα που έχει κυρίως για τη Βόρεια Ελλάδα, δηλαδή και από τη Σερβία και από τη Βουλγαρία και από τη FYROM, πολλοί, εκατοντάδες χιλιάδες άνθρωποι έρχονται στις Σέρρες, μιας που βλέπω τον κ. Τζελέπη, στο Κιλκίς, στη Χαλκιδική και στη Θεσσαλονίκη, κάθε σαββατοκύριακο, έτσι όπως δείχνει.

Τώρα το δεύτερο, που έχει σχέση με τα υδατοδρόμια, έχει να κάνει με αυτά που είπε ο κ. Βλάχος. Εδώ δεν επιχειρούμε να ρίξουμε τον ιδιωτικό τομέα ή να μην τον ικανοποιήσουμε, αυτό το οποίο επιχειρούμε και το λέω έτσι ευθαρσώς, είναι να μην υπάρχει στήσιμο του ποιοι θα κάνουν υδατοδρόμια, αλλά να υπάρχουν διαφανείς διαδικασίες με ίδιους όρους για όλους που θέλουν να κάνουν υδατοδρόμια, το ένα

είναι αυτό.

Το δεύτερο είναι ότι πρέπει να υπάρχει ένας εθνικός σχεδιασμός για τη χωροθέτηση των υδατοδρομίων, επομένως, δε μπορεί να πούμε ότι θα κάνουμε ένα υδατοδρόμιο στην Κω, στο λιμάνι της Κω ή στην Κέφαλο ή και στα δύο λιμάνια και εάν έχουμε μια άδεια ίδρυσης και λειτουργίας και πτωχεύσει ο ιδιώτης ή αν πάρει απόφαση ότι δεν το συμφέρει να το λειτουργεί, να ψάχνει το νησί και η χώρα, που αλλού θα κάνει υδατοδρόμιο.

Επομένως, η άδεια ίδρυσης, δε μπορεί να μην είναι σε δημόσιο φορέα. Η άδεια λειτουργίας προβλέπεται και με το σχέδιο Νόμου, μπορεί να είναι σε δημόσιο φορέα, σε εταιρία Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα ή σε ιδιωτικό φορέα, αρκεί να γίνει διαφανέστατη η διαγωνιστική διαδικασία.

<https://youtu.be/F8eRCVEJfPA>

Γιατί μέχρι τώρα αυτό που υπήρχε ως «εθνικό σπορ» στη χώρα είναι, ότι όταν είχαμε μια δραστηριότητα, που επενδυτικά ήταν ελκυστική, όπως για παράδειγμα οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, είτε τα αιολικά πάρκα, είτε τα φωτοβολταϊκά, το «σπορ» πολλών εταιρειών και συμπολιτών μας, ήταν να βγάζουν τις άδειες και να εμπορεύονται τις άδειες, όχι να κάνουν επένδυση. Κι αυτό ακριβώς θέλουμε να αποφύγουμε και με τα υδατοδρόμια.

Το λέω γιατί **υπάρχουν 27 άδειες που έχουν κατατεθεί και είναι σε εκκρεμότητα, οι τρεις από αυτές έχουν εκδοθεί, δεν έχουν γίνει διαγωνιστικές διαδικασίες** και θέλω να είμαστε πολύ προσεκτικοί σ' αυτό.

Μάλιστα σ' ένα υδατοδρόμιο που έχει δοθεί άδεια, **έχει γίνει και εταιρεία που ιδιώτης έχει το 51% και το 49% το Λιμενικό Ταμείο, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία. Πώς γίνεται αυτό;**

Επίσης, έχουν ενοικιαστεί χώροι έναντι τιμημάτων 2.000 ευρώ ή 750 ευρώ το χρόνο ή έχουν δοθεί σε ΙΚΕ, που είναι οι ίδιες εταιρείες, που καταθέτουν τους φακέλους, για να γίνει η αδειοδότηση.

Αυτό, λοιπόν, είναι ένα πλαίσιο, που υπήρχε στο παρελθόν, το οποίο όχι μόνο δεν προωθούσε τις άδειες των υδατοδρομίων, αλλά πριμοδοτούσε όσους ήθελαν να κάνουν εμπόριο αδειών υδατοδρομίων και όχι να κάνουν υδατοδρόμια.

Εάν δείτε τον πίνακα ότι – εάν θέλετε μπορώ να σας τον δώσω κιόλας – από την καταγραφή που έχει γίνει, υπάρχουν πάρα πολλές άδειες που εκκρεμούν, γιατί δεν έχει υποβληθεί το ασφαλιστήριο που προβλεπόταν. Δεν είναι γραφειοκρατία το ότι δεν έχουν καταθέσει το ασφαλιστήριο, που προβλεπόταν.