



ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ  
ΔΗΜΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΔΣ09009032022

## Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο

Συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Κ.Ε.Δ.Ε.  
της 9<sup>ης</sup> Μαρτίου 2022

Στην Αθήνα σήμερα, 9 Μαρτίου 2022, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11:00, συνήλθε σε συνεδρίαση, δια ζώσης και κατά τα προβλεπόμενα στις από 11 Μαρτίου 2020 (Α' 55) και 14 Μαρτίου 2020 (Α' 64) Πράξεις Νομοθετικού Περιεχομένου, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν, τις, σε εφαρμογή αυτών, εγκυκλίου και τον Κανονισμό Λειτουργίας του Δ.Σ. της ΚΕΔΕ διά τηλεδιάσκεψης, το Διοικητικό Συμβούλιο της Κ.Ε.Δ.Ε., ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της, κ. Δημητρίου Παπαστεργίου, Δημάρχου Τρικκαίων και υπό την προεδρία του.

Κατά τη συνεδρίαση παρέστησαν οι Δήμαρχοι: Αναστασιάδης Φίλιππος Παγγαίου, Αποστολόπουλος Ηλίας Παπάγου-Χολαργού, Ερωτόκριτος Μιχαήλ Ηρωικής Νήσου Κάσου, Ιωακείμιδης Γεώργιος Νίκαιας-Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Κακαλή Μαρία Αγίου Ευστρατίου, Καλογιάννης Απόστολος Λαρισσαίων, Κάρναβος Δημήτριος Καλλιθέας, Κουκάς Κωνσταντίνος Μυκόνου, Κουκοδήμος Κωνσταντίνος Κατερίνης, Κυρίζογλου Λάζαρος Αμπελοκήπων-Μενεμένης, Κωνσταντέλλος Γρηγόριος Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης, Λυμπέρης Ιωάννης Ήλιδας, Μαλούτας Λάζαρος Κοζάνης, Μελετίου Νικόλαος Ασπροπύργου, Παπαναστασίου Γιώργος Αγρινίου, Τσιρογιάννης Χρήστος Αρταίων, Υδραίου Μερώπη-Σπυριδούλα Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων, Χρυσάφης Αλέξανδρος Σερρών και οι Δημοτικοί Σύμβουλοι: Αλεξόπουλος Γρηγόρης Πατρέων, Δημαρχόπουλος Χαράλαμπος Ξάνθης, Καφαντάρης Δημήτριος Πύλου-Νέστορος, Μαυραγάνης Αλέξιος Βριλλησίων, Μουράτογλου Ιωάννης Έδεσσας, Μπαρμπάκος Ευάγγελος Καλλιθέας, Μπίρμπας Δημήτριος Αιγάλεω, Τσιάμης Ιωάννης Ορχομενού, Τσιαντής Δημήτριος Λίμνης Πλαστήρα.

Απόντες: ο Δήμαρχος Αθηναίων Μπακογιάννης Κώστας και οι Δημοτικοί Σύμβουλοι: Τεντόμας Χρήστος Αθηναίων, Τζιαχρήστας Δημήτριος Δομοκού.

Στη συνεδρίαση, επίσης, παρευρίσκεται η κα Θ. Αλεξίου, Προϊσταμένη Νομικής Υπηρεσίας ΚΕΔΕ.

Αφού διαπιστώθηκε η απαρτία του Σώματος και γενομένης συζητήσεως, πάρθηκε η παρακάτω απόφαση:

### Απόφαση 90<sup>η</sup>

**ΘΕΜΑ:** Συζήτηση και λήψη απόφασης για θέματα Ναυαγοσωστικής Κάλυψης.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΚΕΔΕ αφού άκουσε εισήγηση από τον κ. Γ. Κωνσταντέλλο, Πρόεδρο της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της ΚΕΔΕ, σχετικά με το ανωτέρω θέμα και συγκεκριμένα:

Με το ΠΔ 31/2018 έγινε μία προσπάθεια αναδιοργάνωσης της Ναυαγοσωστικής κάλυψης των παραλιών της χώρας. Το Π.Δ. 31/2018 επέφερε σειρά τροποποιήσεων επικεντρώνοντας στην πύκνωση του δικτύου ασφάλειας στις παραλίες και στη μείωση των πνιγμών, που βρέθηκαν για αρκετά χρόνια σε πολύ υψηλά επίπεδα, αν και η έλλειψη παρατηρητηρίων έκανε δυσχερή τη συγκέντρωση στοιχείων και την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων.

Η εφαρμογή του ΠΔ 31/2018 προσέθεσε επιπλέον κόστος κυρίως στους ΟΤΑ. Κατά την εφαρμογή του, το κόστος που πρόκυπτε ήταν εξαιρετικά υψηλό κάτι που επέτεινε την πλημμελή και επιπόλαια ναυαγοσωστική κάλυψη που τελικά προσέφερε. Η απαίτηση για την επικαιροποίηση και τον εξορθολογισμό του ΠΔ 31/2018 έγινε επιτακτική και έτσι μέσα από μία νέα διαδικασία συντάχθηκε, από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος το οποίο υπεγράφη και δημοσιεύτηκε στις 31/8/2020 ως ΠΔ 71/2020.

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης η ΚΕΔΕ εξέφρασε σειρά επιφυλάξεων σχετικά με τους αναγκαίους πόρους (ανθρώπινους και οικονομικούς) που η εφαρμογή του απαιτούσε. Σε σειρά συναντήσεων μας, αναδείξαμε τα οικονομικά ζητήματα και λιγότερο τα τεχνικά ζητήματα λόγω της εξειδικευμένης γνώσης που απαιτείτο. Με απόφαση του Δ.Σ. της ΚΕΔΕ, συναινέσαμε με επιφύλαξη στο περιεχόμενο του ΠΔ, μετά τη δέσμευση του Υπουργού Ναυτιλίας ότι το επιπλέον κόστος που θα προέκυπτε θα καλύπτονταν στο σύνολό του από κρατικούς πόρους. Η εκτίμηση της εξέλιξης του κόστους ήταν:

- 2,5 εκατομμύρια πριν το ΠΔ 31/2018
- 8 εκατομμύρια με το ΠΔ 31/2018
- 21 εκατομμύρια με το ΠΔ 71/2020

Μετά από πολλές πιέσεις από μεριάς της ΚΕΔΕ, κατέστη δυνατή η εξασφάλιση μόλις 8 εκατομμυρίων από το Υπουργείο Εσωτερικών, στο τέλος Απριλίου του 2021, για να καλυφθεί μία δαπάνη περίπου 21-22 εκατομμυρίων. Η κατανομή του έγινε καθυστερημένα με αποτέλεσμα, να μην είναι δυνατή η ναυαγοσωστική κάλυψη πολλών παραλιών, καθόσον στις περισσότερες περιπτώσεις απαιτείτο διαγωνιστική διαδικασία. Αποτέλεσμα των καθυστερήσεων αυτών, ήταν ή να καθυστερήσει η εγκατάσταση ναυαγοσωστικής κάλυψης ή να μην γίνει δυνατή η ναυαγοσωστική κάλυψη, με αποτέλεσμα την επιβολή δυσβάστακτων προστίμων στους Δήμους, αλλά και τον διοικητικό και ποινικό έλεγχο αιρετών του Δήμου.

Μετά από τον πρώτο χρόνο πλήρους εφαρμογής του ΠΔ 71/2020 κατά την διάρκεια του καλοκαιριού του 2021, παρατηρήθηκαν πολλές τεχνικές υπερβολές που προσέθεσαν κόστος, χωρίς όμως να προσφέρουν μεγαλύτερη ασφάλεια, όπως προκύπτει από τα φτωχά αποτελέσματα στην μείωση των πνιγμών. Αντιθέτως όμως, δυσχέραναν τη λειτουργική διάθεση ναυαγοσωστών.

Μετά από συστηματική έρευνα εντοπίσαμε σειρά ζητημάτων που χρήζουν άμεσης διόρθωσης με την επικαιροποίηση και ανασυγκρότηση του ΠΔ 71/2020 μετά από την εμπειρία εφαρμογής του για ένα έτος.

Το πρόβλημα της έλλειψης ναυαγοσωστών και το κόστος του εξοπλισμού ήταν πάντα ένα διεθνές πρόβλημα. Αντιμετωπίστηκε με σύγχρονες, ευέλικτες, απλές, σύντομες διαδικασίες εκπαίδευσης νέων ναυαγοσωστών χωρίς να υπολείπεται επ' ουδενί σε ασφάλεια.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί η εκπαίδευση στις πιο ανεπτυγμένες χώρες όπως οι ΗΠΑ, Μ. Βρετανία, Ιταλία και Αυστραλία η οποία διαρκεί μία εβδομάδα (40 ώρες), οι εξετάσεις μίας ώρα γίνονται από τις ίδιες τις σχολές οι οποίες εκπαιδεύουν τους ναυαγοσώστες, ενώ στην Ελλάδα προτάθηκε να διαρκεί 350 ώρες και τελικά αποφασίστηκε να διαρκεί 95 ώρες, ενώ τις διενεργούν ολιγάριθμοι οργανισμοί.

Τα σοβαρότερα και κυριότερα προβλήματα της μεγάλης έλλειψης ναυαγοσωστών στην Ελλάδα αφού τέθηκε σε ισχύ το ΠΔ 71/2020 είναι:

- A) Οι εξετάσεις περιέχουν ιδιαίτερα χρονοβόρες, γραφειοκρατικές και περιπτές διαδικασίες, ενώ τίθεται και θέμα αξιοπιστίας με αποτέλεσμα την άρνηση των ναυαγοσωστών να συμμετάσχουν.

Συγκεκριμένα καταργήθηκε η δυνατότητα εξέτασης σε κάθε σημείο της Ελλάδας, δηλαδή στο Λιμεναρχείο του τόπου διαμονής. Οι εξετάσεις διεξάγονται πλέον σε λίγα και επιλεγμένα σημεία στα οποία αναγκάζονται να μετακινούνται οι υποψήφιοι με μεγάλο κόστος και απουσία αρκετών ημερών, κάτι που δυσχεραίνει ιδιαίτερα τη διαδικασία.

- B) Υπερβολικά μεγάλος όγκος ερωτήσεων. Ερωτηματολόγια των 1000 ερωτήσεων, όταν διεθνώς τα αντίστοιχα είναι 50. Η μεγάλη και δύσκολη ύλη, οδηγεί στον να παρουσιάζονται ήδη μεγάλα ποσοστά αποτυχίας των εξεταζόμενων αποθαρρύνοντας τη συμμετοχή.

- Γ) Οι συνθήκες εξέτασης διαφέρουν, αφού αλλού εξετάζονται σε θάλασσα, χωρίς αξιόπιστη μέτρηση αποστάσεων και αλλού σε πισίνα, ενώ διαφέρουν ακόμα και οι συνθήκες κατάστασης της θάλασσας από μέρος σε μέρος.

- Δ) Απαιτούνται πάρα πολλά ιατρικά και υγειονομικά πιστοποιητικά για συμμετοχή των υποψηφίων στην εκπαίδευση και εξέταση. Ενώ το Εθνικό Πιστοποιητικό Υγείας απαιτεί έναν γιατρό και έχει διάρκεια πέντε (5) χρόνια, για τη συμμετοχή στις εξετάσεις ναυαγοσωστών απαιτούνται τέσσερα (4) πιστοποιητικά διάρκειας ενός (1) έτους. Η χρονοβόρα αυτή διαδικασία αποτρέπει υποψηφίους να συμμετέχουν και ισχύει ακόμα και για την ανά τετραετία ανανέωση της άδειας.

- Ε) Οι εξετάσεις πραγματοποιούνται από ναυαγοσωστικές σχολές μέλη μίας και μόνο Ένωσης δημιουργώντας αμφισβήτηση της αξιοπιστίας της εξεταστικής διαδικασίας. Προτείνεται η επιστροφή στο προηγούμενο καθεστώς εξετάσεων και το ιατρικό πιστοποιητικό να είναι το διεθνές ισχύον ιατρικό γνωμάτευση ικανότητας, διάρκειας ενός έτους.

- ΣΤ) Η ειδικότητα επόπτη ναυαγοσώστη, θεσμοθετήθηκε με το ΠΔ 31/2018. Δεν υπάρχει τέτοια ειδικότητα και υποχρέωση σε οποιοδήποτε άλλο κράτος του κόσμου. Η απαίτηση αυτή δεσμεύει περίπου το 15% του αριθμού ναυαγοσωστών που απαιτούνται σήμερα άνευ λόγου και προτείνεται η κατάργησή του.

- Z) Με το ΠΔ 31/2018 εισήχθη η υποχρέωση για διάθεση σκάφους 5 μέτρων. Η υποχρέωση αυτή ισχύει και στο ΠΔ 71/2020.

- Η) Στην Ελλάδα όπως και διεθνώς, για ένα πολύ μικρό σκάφος, όπως του ναυαγοσώστη, δεν απαιτείται άδεια χειριστή ταχυπλόου, είτε πολίτη, είτε ναυαγοσώστη. Παραδόξως, αδικαιολόγητα απαιτείται για τον ναυαγοσώστη. Πρόκειται για μία ιδιαίτερα χρονοβόρα και γραφειοκρατική διαδικασία, με υψηλό κόστος. Όλα αυτά προστιθέμενα στην ήδη υπάρχουσα επιβαρυμένη γραφειοκρατία, στις πολλές διαδικασίες και λοιπά κόστη αποτελούν σοβαρό

ανασταλτικό παράγοντα για τους ναυαγοσώστες να βγάλουν άδεια για τη θάλασσα. Προτείνεται η κατάργηση της υποχρέωσης για άδεια χειρισμού ταχύπλου εφόσον τέτοια υποχρέωση δεν υφίσταται ούτε διεθνώς.

Στα προηγούμενα ΠΔ μέχρι το 2020, υπήρχε η δυνατότητα στους υποψηφίους να συμμετάσχουν αρχικά στις εξετάσεις των λιμεναρχείων χωρίς να κατέχουν δίπλωμα ταχύπλου και να το αποκτήσουν και προσκομίσουν σε δεύτερο χρόνο. Αυτό καταργήθηκε και πλέον πρέπει να προϋπάρχει, δυσκολεύοντας έτσι την προσέλκυση νέων ναυαγοσωστών.

Θ) Δεν έχει διαπιστωθεί κάποιο πρόβλημα με τα ήδη υπάρχοντα βάρη ναυαγοσώστη κατά τις τελευταίες 2 δεκαετίες. Τα ναυαγοσωστικά βάρη δεν έχουν τις νέες διαστάσεις (2Χ2) διεθνώς. Δεν έχει τεκμηριωθεί η χρησιμότητα τους, ενώ αυξάνουν το κόστος, καθώς οι Δήμοι είναι υποχρεωμένοι να αντικαταστήσουν τα παλαιότερα ή να χρεωθούν μεγαλύτερα ποσά για την αντικατάστασή τους από τις εταιρείες ναυαγοσωστικές υπηρεσίες. Προτείνεται η αφαίρεση του σχετικού άρθρου.

Ι) Απαιτούνται μικρά σκάφη 3,30μ. (jet ski), τα οποία μαζί με τον κινητήρα τους έχουν βάρος περίπου 150 kg και καθίστανται αδύνατο από το ναυαγοσώστη να τα ωθήσει στην θάλασσα σε περίπτωση περιστατικού. Παλαιότερα απαιτούντο φουσκωτά μήκους περίπου 2,60 -3μ πιο ευέλικτα, πιο ελαφριά και εύκολα στη χρήση. Καθώς η χρήση τους είναι στην περιοχή ευθύνης του ναυαγοσώστη 400Χ100μ. και καθώς όλοι οι πνιγμοί στο 100% τους, έχουν συμβεί έως max 50 μέτρα από την ακτή, τα φουσκωτά σκάφη 2,60 Χ3,00μ θεωρούνται ικανοποιητικά.

Τμήμα του, ήδη υπολειπόμενου των αναγκών, διαθέσιμου δυναμικού ναυαγοσωστών, απασχολείται στην στελέχωση αυτή των σκαφών. Έτσι ο συνδυασμός εποπτών και σκαφών 5 μέτρων υπονομεύει ακόμα περισσότερο την λειτουργική εξεύρεση ναυαγοσωστών, ανεβάζοντας συγχρόνως ασκόπως το κόστος λειτουργίας. Η έλλειψη ναυαγοσωστών σε καίρια πόστα οδήγησε και στην αύξηση του αριθμού πνιγμών το 2018 από 340 σε 417.

Προτείνεται όπως, το 5μετρο επανδρωμένο σκάφος που όλα αυτά τα χρόνια σπάνια χρησιμοποιήθηκε, να στελεχώνεται πλέον μόνο με χειριστή και στην σπάνια περίπτωση που χρειαστεί να επιχειρήσει, να παραλαμβάνεται ναυαγοσώστης από τον πύργο. Με τον τρόπο αυτό θα απελευθερωθούν αρκετοί ναυαγοσώστες που θα ενισχύσουν τους ναυαγοσωστικούς πύργους.

Προτείνεται η επαναφορά των σχετικών άρθρων των προηγούμενων ΠΔ για τα ατομικά μικρά διασωστικά σκάφη.

Το άρθρο 11.4 του ΠΔ 71/2020 δημιούργησε πληθώρα παρερμηνειών με αποτέλεσμα σε παραλίες που χρειαζόταν ένα ή δύο ναυαγοσώστες να απαιτούνται τρεις. Η αύξηση αυτή απαιτεί και παρουσία επόπτη, όπως επίσης και δύο 5μετρα σκάφη με τα στελέχη τους και τους αντικαταστάτες τους και δημιουργεί πολλαπλάσιες ανάγκες σε έμπυχο δυναμικό οι οποίες δεν είναι πραγματικές και έχουν επιπλέον κόστος. Έτσι μεγάλος αριθμός ναυαγοσωστών σε μη χρηστικές θέσεις, χρησιμοποιείται εν τέλει πολλές από τις οποίες δεν είναι στο πεδίο δράσης αλλά στην υποστήριξη του.

Κ) Προτείνεται η παράταση όλων των αδειών που έληξαν από το 2020 όπου εφαρμόστηκε το ΠΔ 71/2020 και δημιούργησε τα προβλήματα και συγκεκριμένα από 1/1/2020 κάτι που θα επαναδραστηριοποιήσει έναν μεγάλο αριθμό έμπειρων ναυαγοσωστών.

Συνοψίζοντας, το ΠΔ 71/2020 την περίοδο 2021 δεν μπόρεσε να εφαρμοστεί και αναστάλθηκε για το μήνα Ιούνιο καθώς δεν υπήρχε επαρκής αριθμός ναυαγοσωστών. Κάτι για το οποίο δεν ευθύνεται η πανδημία, όπως δηλώθηκε, καθώς και τα προηγούμενα χρόνια υπήρξε μεγάλη έλλειψη. Ευθύνεται το γεγονός, ότι οι διατάξεις του νέου ΠΔ όχι μόνο διατήρησαν τις πλημμέλειες και τις υπερβολές αλλά τις αύξησαν. Έτσι, ο ιδιαίτερα δύσκολος τρόπος διεξαγωγής των εξετάσεων των υποψήφιων ναυαγοσωστών αποθαρρύνει τη συμμετοχή τους σε αυτές και μειώνει σημαντικά τους πιστοποιημένους ναυαγοσώστες ενώ, η οργάνωση της διαδικασίας ναυαγοσωστικής κάλυψης έχει δημιουργήσει πολλές περιττές θέσεις αυξάνοντας το κόστος τόσο σε έμψυχο δυναμικό όσο και σε υλικοτεχνική υποδομή.

Την περίοδο 2022 οι ναυαγοσώστες θα είναι λιγότεροι από το 2021 λόγω των εξετάσεων του ΠΔ 71/2020 και των γραφειοκρατικών διαδικασιών που απέτρεψε πολλούς, ήδη υπάρχοντες ναυαγοσώστες να ανανεώσουν τις άδειες τους. Άρα οδηγούμαστε σε σειρά προβλημάτων ναυαγοσωστικής κάλυψης και το 2022.

Κατόπιν των ανωτέρω και ύστερα από διαλογική συζήτηση

#### **Αποφασίζει ομόφωνα**

##### **❖ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΕΙΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2022**

Η κατάσταση στη ναυαγοσωστική σήμερα κρίνεται οριακή.

Για να μπορέσει να καλυφθεί η φετινή περίοδος με ναυαγοσώστες χωρίς αυτό να είναι σίγουρο θα πρέπει:

- A) Να γίνει αναστολή του ΠΔ 71/2020 και ταυτόχρονα να τροποποιηθεί σε πολλά άρθρα ή να αλλάξει εξ ' ολοκλήρου.
- B) Στην περίπτωση αναστολής του ΠΔ 71/2020 το ΠΔ 31/2018 θα το αντικαταστήσει. Σε αυτό θα πρέπει να τροποποιηθούν τα άρθρα για τον επόπτη, επιτηρητή, να αφαιρεθεί η ανάγκη ναυαγοσώστη με άδεια στο σκάφος 5 μ. και να αντικατασταθούν τα ιατρικά πιστοποιητικά για συμμετοχή στις εξετάσεις και ότι άλλο έχουμε ήδη αναφέρει.
- Γ) Να μπορούν να εργαστούν οι ναυαγοσώστες μόνο με το πτυχίο της σχολής τουλάχιστον για το έτος 2022
- Δ) Να καταργηθεί η υποχρέωση διπλώματος ταχυπλόου σκάφους όπως σε όλο τον κόσμο
- Ε) Να ισχύσουν οι άδειες οι οποίες έληξαν για το έτος 2022. Είναι ο μοναδικός τρόπος να υπάρξει κάλυψη με ναυαγοσώστες όλες τις παραλίες της χώρας για το 2022. Έτσι, θα δοθεί νέα πνοή και ένα μήνυμα εκσυγχρονισμού ότι η ναυαγοσωστική πλέον είναι σύγχρονη και αποτελεσματική όπως σε όλο τον κόσμο με το ελάχιστο δυνατό κόστος.

❖ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ ΤΟΥ Π.Δ.

1. Κατάργηση της θέσης του επόπτη.
2. Ναυαγοσώσης με πτυχίο σχολής στο σκάφος των 5 μ. (ένας)
3. Εργασία των ναυαγοσωστών μόνο με το πτυχίο της σχολής
4. Αφαίρεση της υποχρέωσης διπλώματος ταχύπλοου σκάφους.
5. Υπολογισμός των θέσεων των ναυαγοσωστών στην παραλία ανά 400 μέτρα όπως είναι η περιοχή ευθύνης τους.
6. Υποχρέωση για ιατρικό πιστοποιητικό μόνο από έναν γιατρό (όπως παλαιότερα)
7. Να ισχύσουν οι άδειες οι οποίες έληξαν
8. Τροποποίηση των εξετάσεων ώστε να γίνονται κατά τα προηγούμενα ΠΔ

Επίσης, η τροποποίηση της σύνθεσης της 3μελούς Επιτροπής προσδιορισμού πολυσύχναστων παραλιών αλλά και ωραρίου με την αντικατάσταση του εκπροσώπου της Περιφέρειας με εκπρόσωπο – ιατρό της οικείας ΥΠΕ (Υγειονομικής Περιφερειακής Επιτροπής) οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στην αλόγιστη αύξηση πολυσύχναστων παραλιών άρα και αύξηση των πόρων που δεν διατίθενται σήμερα εύκολα (ναυαγοσώστες και οικονομικοί πόροι).

Τέλος η δέσμευση της Κυβέρνησης για πλήρη κάλυψη του κόστους ναυαγοσωστικής (πέραν του κόστους που ίσχυε έως το 2018) να γίνει πράξη άμεσα με ετήσια χρηματοδότηση των επιπρόσθετων δαπανών για τους 135 Δήμους που υποχρεούνται σε ναυαγοσωστικής κάλυψης. Άλλως πως, να αναλάβει την αρμοδιότητα και την υποχρέωση το Κράτος, μέσω του Υπουργείου Ναυτιλίας ή του Υπουργείου Οικονομικών που στις περισσότερες φορές εισπράττει μέσω ΚΕΔ τέλη για την μίσθωση τμημάτων αιγιαλού ή/και παραλίας.

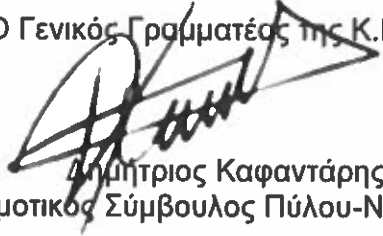
Παρακαλούμε για τη λήψη σχετικής απόφασης για την άμεση τροποποίηση των ανωτέρω διατάξεων του ΠΔ 71/2020, καθώς επίσης για την εξασφάλιση των απαιτούμενων κατά περίπτωση δαπανών ναυαγοσωστικής κάλυψης. Επίσης, με νομοθετική πρωτοβουλία να ακυρωθούν όλες οι διοικητικές ποινές και πειθαρχικές διαδικασίες για δήμους και Δημάρχους που προσπάθησαν να υλοποιήσουν τις προβλέψεις του ΠΔ 71/2020 αλλά αυτό κατέστη αδύνατο λόγω ανωτέρας βίας

.....

Ο Γενικός Διευθυντής της Κ.Ε.Δ.Ε.

  
Ιωάννης Καραγιάννης

ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
Ο Γενικός Γραμματέας της Κ.Ε.Δ.Ε.

  
Δημήτριος Καφαντάρης  
Δημοτικός Σύμβουλος Πύλου-Νέστορος