

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

A. Ιστορικό – Περιεχόμενο νομοσχεδίου

Η απόφαση της Κυβέρνησης για την επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με το π.δ. 85/2012 και την ένταξη του Λιμενικού Σώματος σε αυτό ικανοποιεί ένα διαρκές αίτημα όλων των εμπλεκόμενων στο ναυτιλιακό χώρο φορέων για την ύπαρξη ενός ενιαίου διοικητικού φορέα αφιερωμένου αποκλειστικά στον κομβικό για την ελληνική κοινωνία και οικονομία τομέα της ναυτιλίας. Η κατάσταση στην οποία βρισκόταν ο τομέας της ναυτιλίας, μετά από τις συνεχείς μεταβολές στο διοικητικό φορέα και τη δομή του, κατέστησε αναγκαία τη νομοθετική παρέμβαση στο σύνολο της νομοθεσίας που ρυθμίζει τη δομή και τη λειτουργία του επανιδρυθέντος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Με το Σχέδιο Νόμου, επαναπροσδιορίζεται, κατ' αρχήν, η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, δια της ενίσχυσης του ρόλου του με την επανάκτηση σειράς αρμοδιοτήτων που σχετίζονται άμεσα με τις βασικές λειτουργίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, τις οποίες το Σώμα ασκούσε αποτελεσματικά, προ των μεταβολών, προς όφελος του εθνικού κεφαλαίου της Ναυτιλίας και, κατ' επέκταση, της χώρας.

Πέραν τούτων, με το Σχέδιο Νόμου, στοχεύοντας στην εν γένει προαγωγή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, την άσκηση σημαντικών δράσεων σε ευαίσθητους τομείς, όπως κατεχοχήν της ναυτιλιακής πολιτικής στο σύνολό της, αλλά και της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, την απλούστευση, εκσυγχρονισμό και διευκόλυνση των συναφών με τη ναυτιλία διοικητικών διαδικασιών, καθώς και τη ρύθμιση σημαντικών ζητημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία και διαχείριση των λιμένων της Χώρας και την εγκαθίδρυση ενός καινοτόμου και σύγχρονου καθεστώτος διοίκησής τους, παρέχεται ένα συνεκτικό σύστημα διατάξεων, βάσει του οποίου καθορίζεται το βασικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης. Συγχρόνως, δια της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ο τομέας της Ναυτιλίας συνδέεται με το σχεδιασμό και την εφαρμογή ολοκληρωμένης στρατηγικής και πολιτικής για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και ειδικότερα του Αιγαίου.

B. Μέθοδοι με τις οποίες έγινε η διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους

Μετά από μια πρώτη «άτυπη» διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς και με τους εκπροσώπους των τριών κομμάτων που στηρίζουν τη συγκυβέρνηση, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με τίτλο «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», συνοδευόμενο από αναλυτικό ενημερωτικό σημείωμα του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, επεξηγηματικό του σκοπού των νομοθετικών ρυθμίσεων

που περιλαμβάνονται σε αυτό, τέθηκε σε ηλεκτρονική δημόσια διαβούλευση, μέσω του ιστοχώρου oregon.gr, που διήρκεσε από τις 13 Δεκεμβρίου έως και τις 28 Δεκεμβρίου 2012.

Λόγω της σπουδαιότητας του προτεινόμενου νομοσχεδίου, η συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων, φορέων και σωματείων, αλλά και των ιδιωτών, στη δημόσια διαβούλευση υπήρξε πολύ μεγάλη. Ανταποκρίθηκαν με την υποβολή πολυάριθμων σχολίων επί των προτεινόμενων νομοθετικών ρυθμίσεων τόσο μέσω της ηλεκτρονικής δημοσιοποίησης του νομοσχεδίου στο oregon.gr όσο και με την αποστολή επιστολών με τις προτάσεις τους απευθείας στο γραφείο της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Ακολούθως, τόσο κατόπιν σχετικής αιτήσεώς τους όσο και προσκλήσεως από το Υπουργείο, έλαβαν χώρα εκτεταμένες συσκέψεις στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την παρουσία του κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλων στελεχών της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, συνεργατών τους και υπηρεσιακών παραγόντων του Υπουργείου με τους φορείς και τα σωματεία που υπέβαλαν προτάσεις ή εισηγήθηκαν μεταβολές επί των νομοθετικών ρυθμίσεων, κατά τις οποίες συζητήθηκαν αναλυτικά οι προτάσεις τους και υιοθετήθηκαν στο μέτρο που ήταν δυνατό.

Επισημαίνεται ιδιαιτέρως ότι τα ζητήματα της ακτοπλοΐας- και ιδίως οι τροποποιήσεις του ν. 2932/2001 - αποτέλεσαν αντικείμενο διακριτής διαβούλευσης, η οποία ξεκίνησε προτού καν καταρτισθούν οι νομοθετικές ρυθμίσεις και εισαχθούν στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου, ήταν δε ανοικτή σε κάθε ενδιαφερόμενο από τις 31 Οκτωβρίου έως τις 5 Δεκεμβρίου 2012 και συνεχίστηκε επί της ουσίας έως τις παραμονές της κατάθεσης του νομοσχεδίου στη Βουλή των Ελλήνων. Τονίζεται ότι αρκετές από τις ρυθμίσεις για την ακτοπλοΐα αφορούν σε μνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας (πρβ. σημεία 6.3.2/1.i(i) και (ii), 6.3.2/1.ii και 6.3.2/1.iii του Μνημονίου).

Σε ό,τι αφορά τη μετεξέλιξη της Πλοηγικής Υπηρεσίας από αμιγώς δημόσια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σε ανώνυμη εταιρία, η διαβούλευση είχε ουσιαστικά ξεκινήσει στο πλαίσιο Επιτροπής που είχε συσταθεί σχετικά από το Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής τον Απρίλιο του 2012 και συνεχίστηκε και μετά το πέρας της ηλεκτρονικής διαβούλευσης, μέσω αλληπάλληλων συναντήσεων του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου με το σύνολο των συνδικαλιστικών φορέων που εκπροσωπούν το ναυτικό προσωπικό της αρμόδιας Διεύθυνσης. Οι κύριες επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν, αφορούσαν : α) στη μορφή του υπό σύσταση νομικού προσώπου β) στην τύχη του προσωπικού που υπηρετεί σήμερα στη Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας και γ) στην κατοχύρωση των αποδοχών και των προνοιακών παροχών των πλοηγών (σύνταξη, ασφαλιστικές εισφορές, κλπ).

Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στη διαβούλευση που επιδιώχθηκε με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ). Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου παρενέβη στο παρελθόν (15 Οκτωβρίου 2012) εγγράφως προς την ΠΝΟ, απαντώντας σε ευρύ φάσμα ζητημάτων που είχε θέσει η Ομοσπονδία, μεταξύ άλλων τη ναυτική εργασία, ναυτική εκπαίδευση, θέματα πρόνοιας κ.α. Με νεότερες επιστολές (30 Οκτωβρίου/ 1 Νοεμβρίου 2012), η ΠΝΟ κλήθηκε να συμμετάσχει ενεργά στον κοινωνικό διάλογο για τη ναυτεργασία, όπως και στη δημόσια

διαβούλευση για τα θέματα ακτοπλοΐας. Ακολούθησαν νέες συναντήσεις, μεταξύ των οποίων και τριμερής συνάντηση (23 Νοεμβρίου 2012) με την ΠΝΟ και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), όπου υπεγράφη πλαίσιο συμφωνίας για τη ναυτική εκπαίδευση, προς όφελος των σπουδαστών, της ναυτικής εκπαίδευσης και της ελληνικής ναυτιλίας. Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης του νομοσχεδίου στο orengon.gr, η ΠΝΟ αιτήθηκε με επιστολές της την απόσυρση του νομοσχεδίου συνολικά. Ακολούθως, πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με τη διοίκηση της ΠΝΟ στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, με στόχο να καταλήξουν σε μια κοινά αποδεκτή διατύπωση των σημείων του σχεδίου νόμου στα οποία υπήρχε διαφωνία, αλλά δεν υπήρξε θετική ανταπόκριση. Καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια για τη συνέχιση του διαλόγου και την εξεύρεση συμβιβαστικής λύσης, χωρίς να έχει καταλήξει σε ικανοποιητικό μέχρι στιγμής αποτέλεσμα.

Σε ό,τι αφορά τα άρθρα 57, 58, 59 και 60 του νομοσχεδίου, σημειώνεται ότι δεν τέθηκαν σε δημόσια διαβούλευση στον ιστοχώρο www.orengon.gr, επειδή έχουν έντονο τεχνοκρατικό χαρακτήρα, δεν επηρεάζουν τους πολίτες στις διοικητικές τους συναλλαγές με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθώς αφορούν σε θέματα που άπτονται της εσωτερικής λειτουργίας αυτού και εισήχθησαν προκειμένου να αποκαταστήσουν υφιστάμενες αδικίες που συντελέστηκαν στο παρελθόν. Ωστόσο, πραγματοποιήθηκε άτυπη διαβούλευση σε εσωτερικό επίπεδο και σε συνεργασία με τις συναρμόδιες υπηρεσίες άλλων Υπουργείων, όπου λήφθηκαν υπόψη οι παρατηρήσεις των αρμόδιων υπηρεσιακών παραγόντων, οι οποίοι αντιμετωπίζουν καθημερινά τα ρυθμιζόμενα από τις εν λόγω διατάξεις ζητήματα. Τέλος, το σύνολο των ανωτέρω ρυθμίσεων διακρίνεται από σαφήνεια και ικανοποιεί όλους τους κανόνες νομοτεχνικής επεξεργασίας, δεδομένου ότι έτυχε επεξεργασίας και από την Κεντρική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή (ΚΕΝΕ).

Γ. Κοινωνικές ομάδες (σωματεία, φορείς, κλπ) που συμμετείχαν στη διαβούλευση

Στη διαβούλευση υπήρξε ανταπόκριση από όλες τις εμπλεκόμενες κοινωνικές ομάδες – φορείς, καθότι το νομοσχέδιο αγγίζει ευρύ φάσμα του ναυτιλιακού κόσμου.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη διαβούλευση συμμετείχαν (με κάποιον εκ των τρόπων που περιγράφηκαν ανωτέρω) : το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, ο Επιμελητηριακός Όμιλος Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (Ε.Ο.Α.Ε.Ν.), το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.), ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), η Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), η Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ), ο ΗΑΤΤΑ-Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων, η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.με.Α.), ο Δήμος Καρύστου, ο Δήμος Ιστιαίας – Αιδηψού, το Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας, τα Λιμενικά Ταμεία Αιδηψού και Ωρεων Ευβοίας, η Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας, συναρμόδια Υπουργεία, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων τ. ΥΕΝ, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΛΣ), η Ένωση Απόστρατων Αξιωματικών Λ.Σ., η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λ.Σ. (ΠΕΑΛΣ), η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ), η Διεθνής Ναυτική Ένωση, η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών, η Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ν.

(ΠΕΣΠΕΝ) Πάσης Τάξεως, η Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (Ο.Φ.Ε.), η Ένωση Μονίμων και Δοκιμών Λιμενεργατών ΟΛΠ & ο Σύνδεσμος Εποπτών και Αρχιεργατών Ο.Λ.Π., ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) Α.Ε., ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (ΟΛΡ) ΑΕ, ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (ΟΛΚ) ΑΕ, η Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών (Π.Ε.Π.), η Πανελλήνια Ένωση Κυβερνητών – Μηχανικών – Μηχανοδηγών Πλοηγικής Υπηρεσίας η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας, οι τέως υπάλληλοι ΥΕΝ/Πλοηγικής Υπηρεσίας - συνταξιούχοι ΚΠΥ, κ.α.

Δ. Ενσωμάτωση των σχολίων της διαβούλευσης

Οι παρατηρήσεις και τα σχόλια της διαβούλευσης αναλύθηκαν διεξοδικά. Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, λαμβάνοντας υπόψη τη δημόσια διαβούλευση και μελετώντας προσεκτικά τις απόψεις και τις παρατηρήσεις στις προτεινόμενες ρυθμίσεις που κατατέθηκαν στο πλαίσιο αυτής, προχώρησε σε αρκετές και σημαντικές τροποποιήσεις του αρχικού σχεδίου νόμου.

Περί τα τέλη Ιανουαρίου 2013, το νομοσχέδιο εστάλη εκ νέου στους εκπροσώπους των τριών κομμάτων της συγκυβέρνησης, καθώς και στους συνυπογράφοντες το νομοσχέδιο υπουργούς, για τις τελικές τους παρατηρήσεις. Στο μεταξύ, οι κοινωνικοί εταίροι και οι εμπλεκόμενοι φορείς έλαβαν γνώση της «νέας έκδοσης» του νομοσχεδίου, υπέβαλαν εκ νέου τις παρατηρήσεις τους και επακολούθησαν συναντήσεις με στελέχη της πολιτικής ηγεσίας και υπηρεσιακών παραγόντων του Υπουργείου. Οι προτάσεις τους εξετάστηκαν εκ νέου, λήφθησαν υπόψη και υιοθετήθηκαν, στο βαθμό που αυτό ήταν δυνατό, προτού το νομοσχέδιο κατατεθεί προς ψήφιση στη Βουλή των Ελλήνων.

Σε συνέχεια των παρατηρήσεων και των σχολίων που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης, αναφέρονται, ενδεικτικά, κάποιες από τις σημαντικότερες αλλαγές που επήλθαν στο νομοσχέδιο:

- Κατόπιν σχετικών σχολίων που εκφράστηκαν στη διαβούλευση, **στο άρθρο 1** του νομοσχεδίου γίνεται ρητή αναφορά στις “θαλάσσιες μεταφορές και συγκοινωνίες” ως αντικείμενο που περιλαμβάνεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, στη δε παρ. 3 του νομοσχεδίου προβλέπεται ρητώς η ανάθεση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου του εθνικού συντονισμού για την παρακολούθηση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Integrated Maritime Policy of the EU). Για το σκοπό αυτό, συνιστάται Επιτροπή για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, με έργο το συντονισμό των συναρμόδιων Υπουργείων για τη διαμόρφωση των εθνικών θέσεων και προτεραιοτήτων, την παρακολούθηση των συναφών πολιτικών και νομοθετικών πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και την προετοιμασία δράσεων με θαλάσσια διάσταση που άπτονται της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, η χρηματοδότηση και υλοποίηση των οποίων διενεργείται από τα καθ’ ύλην αρμόδια Υπουργεία.

- Στο ίδιο άρθρο (**άρθρο 1**) και στο πλαίσιο της προσπάθειας σύντμησης των Γενικών Γραμματειών του Υπουργείου, καταργείται η Γενική Γραμματεία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας,

στο δε Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανήκουν πλέον η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία ιδρύεται δια του παρόντος νομοσχεδίου και προέρχεται από την τροποποίηση και μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (στο νομοσχέδιο που αναρτήθηκε στην ηλεκτρονική διαβούλευση αναφερόταν ως Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών), η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και το Λιμενικό Σώμα.

- Στο άρθρο 2, το οποίο αναφέρεται στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προστέθηκαν το Ταμείο Αρωγής Λιμενικού Σώματος (ΤΑΛΣ) και το Πλωτό Μουσείο Νεράιδα του άρθρου 4 του ν. 4081/2012, όχι όμως και το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), όπως ζητήθηκε στη διαβούλευση, διότι αυτό με το άρθρο 213 του ν. 4072/2012 υπήχθη στο Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας.

- Με βάση τις προτάσεις της διαβούλευσης, επιχειρήθηκαν τροποποιήσεις στο άρθρο 3 για τον προγραμματισμό – απολογισμό του έργου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (πχ. σε σχέση με τις προθεσμίες που πρέπει να τηρηθούν, την αρμοδιότητα για κατάρτιση του σχετικού απολογισμού δράσης και προγραμματισμού των Γενικών Γραμματειών του ΥΝΑ και του Λ.Σ., κ.α.), σε συνδυασμό με αναφερόμενα στο άρθρο 15 και επόμενα του προσφάτως ψηφισθέντος ν. 4109/2013.

- Στο άρθρο 4 του νομοσχεδίου γίνεται ρητή αναφορά στις Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος, όπως και στην ύπαρξη του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, το οποίο αποτελεί την ανώτατη επιτελική Υπηρεσία, με την οποία ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ασκεί τη διοίκησή του, ώστε να αρθεί και η παραμικρή αμφιβολία που εκφράστηκε στη διαβούλευση, ότι δηλαδή υπήρξε πρόθεση κατάργησης του Αρχηγείου με το εν λόγω νομοσχέδιο. Ρητά προβλέπεται ότι έργο του Αρχηγείου, ως προϊσταμένης αρχής των Κεντρικών και Περιφερειακών Υπηρεσιών που συγκροτούν το Λιμενικό Σώμα, είναι η μέριμνα για την εκπλήρωση της αποστολής του Λιμενικού Σώματος σύμφωνα με την πολιτική που ασκεί το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

- Ρητή αναφορά γίνεται πλέον στο άρθρο 4 και στην ύπαρξη του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, το οποίο λειτουργεί στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος, ως όργάνο του, η συγκρότηση και η λειτουργία του οποίου θα καθοριστούν αναλυτικά με τον Οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο στο άρθρο 62 του νομοσχεδίου αναφέρεται ότι «οι διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 3922/2011 παραμένουν σε ισχύ μέχρι την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου», γεγονός το οποίο σχολιάστηκε στη διαβούλευση, με την έννοια ότι ο Οργανισμός του ΥΝΑ θα καθορίσει εκ νέου τον τρόπο που θα συγκροτείται και θα λειτουργεί το εν λόγω Συμβούλιο.

- Επίσης, στο άρθρο 4 διευκρινίζεται ποιες είναι οι Λιμενικές Αρχές, με το σαφή προσδιορισμό των οργανικών διοικητικών μονάδων που περιέχονται σε αυτήν. Ο

προσδιορισμός αυτός κρίθηκε απολύτως αναγκαίος, λόγω των αμφιβολιών που εγείρονταν κατά καιρούς, ιδίως όσον αφορά στα Λιμενικά Τμήματα. Πλέον καθίσταται σαφές ότι τόσο οι Λιμενικοί Σταθμοί όσο και τα Λιμενικά Τμήματα αποτελούν Λιμενικές Αρχές και ότι η ανωτέρω ιδιότητά τους δεν επηρεάζεται από το πραγματικό και νομικό γεγονός της διοικητικής υπαγωγής τους σε κάποιο Κεντρικό Λιμεναρχείο, Λιμεναρχείο ή Υπολιμεναρχείο. Επίσης, προβλέπεται, με την έκδοση προεδρικού διατάγματος, η δυνατότητα ρύθμισης του συνόλου των πράξεων που σχετίζονται με την ίδρυση, την ονομασία, την αναδιάρθρωση, τις αρμοδιότητες, τη μετάταξη, τη συγχώνευση και την κατάργηση των Περιφερειακών υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος.

- Στο **άρθρο 5** οριοθετείται το πεδίο δράσης του Λιμενικού Σώματος, ενόψει και συγκεκριμένων ερμηνευτικών ζητημάτων που είχαν δημιουργηθεί σχετικά με τα καθήκοντα αστυνόμευσης εκ μέρους του και επιχειρείται η αποσαφήνιση της κατά τόπον αρμοδιότητάς του, κατόπιν και σχετικών αιτημάτων που εκφράστηκαν στη διαβούλευση.
- Προστέθηκαν τα **άρθρα 6, 7 και 8**, τα οποία συμπληρώνουν τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' για το Λιμενικό Σώμα, προσδιορίζοντας ζητήματα διοίκησης και μεταβίβασης αρμοδιοτήτων για την ορθολογική διάρθρωση της ιεραρχίας, καθώς και βαθμών και αναπλήρωσης διοικούντων, ώστε να διασφαλίζεται η αρχή της ασφάλειας δικαίου σε όφελος πρωτίστως των πολιτών που συναλλάσσονται με τις υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος.
- Με τις ρυθμίσεις του **άρθρου 11**, ανταποκριθήκαμε στα αιτήματα της διαβούλευσης για την αναμόρφωση και ανασύνταξη του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), με τη σύσταση επιτροπών, συγκροτούμενων από πρόσωπα εγνωσμένου κύρου και εμπειρίας στο σχετικό αντικείμενο, για την τροποποίηση και την κωδικοποίηση του ΚΔΝΔ, καθώς και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ). Σε κάθε περίπτωση, εισήχθησαν στο σώμα του νομοσχεδίου κάποιες επιπρόσθετες προσθήκες ή βελτιώσεις σε συγκεκριμένα άρθρα του ΚΔΝΔ, τα οποία έρχονταν άμεσης τροποποίησης ή αντικατάστασης.
- Έγιναν, σημειικά, τροποποιήσεις στο **άρθρο 12** του νομοσχεδίου σχετικά με τον έλεγχο διαχείρισης ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (τροποποιήσεις του ν. 3622/2007), όπως προτάθηκαν στη διαβούλευση, με ενδεικτική αναφορά στην προσθήκη του ορισμού του Λιμένα, στην απαλοιφή της έννοιας της Συντονιστικής Αρχής Λιμένος, κ.α.
- Στο **άρθρο 17** του νομοσχεδίου, επήλθαν μεταβολές ως προς τις κυρώσεις που επιβάλλονται στους παραβάτες των διατάξεων αυτού και συμπληρώθηκαν οι προϋποθέσεις για να μπορούν οι κάτοχοι άδειας χειριστή ταχυπλόου σκάφους να κυβερνούν βοηθητικά σκάφη και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιεργειών.
- Αναδιατυπώθηκε η διάταξη του **άρθρου 19** (ναυτολόγηση), κατόπιν σχολίων των θεσμικών συνομιλητών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου να καταστεί

σαφές ότι με την παρούσα ρύθμιση δεν θεσμοθετείται η υπογραφή των ατομικών συμβάσεων εργασίας για τα κατώτερα πληρώματα (διότι γι' αυτές υφίστατο, με βάση την κείμενη νομοθεσία, ούτως ή άλλως το δικαίωμα/η δυνατότητα να καταρτιστούν) και να διευκρινιστεί ότι οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας για ναυτολόγηση σε θέση κατωτέρου πληρώματος, εφόσον δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη συλλογική σύμβαση, διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά τους δικαιώματα ανεξάρτητα από τους όρους της σύμβασης.

- Στο άρθρο 20, επιχειρείται αποσαφήνιση της έννοιας του «Ενεργού Ναυτικού», αλλά και προσαρμογή και εναρμόνιση αυτής σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 63 του ΚΔΝΔ, προκειμένου να επιλυθούν θεσμικά ζητήματα που προκύπτουν από τον ασαφή, έως σήμερα, προσδιορισμό του πραγματικού αριθμού των άνεργων Ελλήνων ναυτικών.
- Κατόπιν σχολίου της διαβούλευσης, διορθώθηκε ο τίτλος του άρθρου 21 σε «Παράταση θητείας επίκουρων καθηγητών, καθηγητών εφαρμογών και μελών Ε.ΔΙ.Π.», ώστε να προκύπτει με σαφήνεια ότι αναφέρεται και στις τρεις παραπάνω βαθμίδες τακτικών μελών Ε.Π.
- Στο άρθρο 22, όπου επιχειρείται να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της διενέργειας των εκπαιδευτικών ταξιδιών των σπουδαστών των ΑΕΝ, διευκρινίστηκε ακριβέστερα και σαφέστερα ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις του ν. 27/1975 υποχρεούνται να προσλαμβάνουν, κατ' ελάχιστον, αντίστοιχο αριθμό σπουδαστών των ΑΕΝ σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας, που διαχειρίζονται (όχι «έναν σπουδαστή ανά πλοίο», όπως προβλεπόταν στο νομοσχέδιο που τέθηκε σε διαβούλευση). Οι κατά τα ανωτέρω ναυτολογούμενοι σπουδαστές μπορεί να απασχολούνται σε ένα ή περισσότερα πλοία της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας κατ' επιλογήν της, η δε επιβολή προστίμου διευκρινίστηκε – όπως ζητήθηκε στη διαβούλευση – ότι επιβάλλεται ανά εκπαιδευόμενο υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης.
- Στο άρθρο 23, περιλήφθηκαν πρόσθετες διατάξεις σχετικά με τους σπουδαστές των ΑΕΝ, κατόπιν σχετικών αιτημάτων που εκφράστηκαν στη διαβούλευση για αντικατάσταση του 225 του ν. 4072/2012. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου δύναται να ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της ναυτολόγησης και της θαλάσσιας υπηρεσίας των σπουδαστών ΑΕΝ για την εκτέλεση των εκπαιδευτικών ταξιδιών σε πλοία με σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, εξασφαλίζοντας ότι η εν λόγω θαλάσσια υπηρεσία θα λογίζεται ως προαγωγική για την απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' τάξεως. Επίσης, προβλέπεται παράταση του χρόνου χορήγησης του μηνιαίου εκπαιδευτικού επιδόματος Πρακτικής Άσκησης στους πρωτοετείς σπουδαστές των ΑΕΝ από 01/01/2014 μέχρι 31/12/2015, αναλαμβάνοντας το Κράτος τοιούτοτρόπως, το κόστος υποστήριξης του ισχύοντος εκπαιδευτικού συστήματος («Sandwich Course») και οικονομικής ενίσχυσης των σπουδαστών των ΑΕΝ κατά την διάρκεια της πρώτης εκπαιδευτικής τους ναυτολόγησης.

- Στο **άρθρο 27**, για λόγους ασφάλειας του δικαίου, συγκεκριμενοποιήθηκαν οι διατάξεις που καταργούνται, κατά το μέρος που ρυθμίζουν κατά τρόπο διαφορετικό τα θέματα που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο, σε ό,τι αφορά στους φύλακες παροπλισμένων πλοίων ή πλοίων που τελούν υπό νόμιμη απαγόρευση απόπλου λόγω αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή προσωρινής διαταγής των δικαστηρίων.
- Εισήχθη διάταξη στο **άρθρο 28**, που αφορά στη νομιμοποίηση κτιρίων των ΑΕΝ, σε μια, μεταξύ άλλων, προσπάθεια να αναβαθμιστούν οι ΑΕΝ, όπως ζητήθηκε στη διαβούλευση. Η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης αφορά και στη βελτίωση των εγκαταστάσεων των σχολών, που σήμερα είναι ένα από τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Το γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται αυθαίρετες έχει ως αποτέλεσμα να προκύπτουν μια σειρά από ζητήματα ζωτικής σημασίας για τη σωστή λειτουργία των σχολών γενικότερα, όπως, παραδείγματος χάριν, αδυναμία να ενταχθούν τα έργα τους έγκαιρα και να χρηματοδοτηθούν από το ΕΣΠΑ. Σημειωτέον ότι έχει υπάρξει ενδιαφέρον από ιδιώτες για επισκευαστικές επεμβάσεις, με δική τους χρηματοδότηση, στις κτιριακές εγκαταστάσεις των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, η έκταση των οποίων δύναται να απαιτήσει την έκδοση οικοδομικών αδειών, οι οποίες δεν μπορούν να εκδοθούν, εάν δεν έχουν νομιμοποιηθεί τα κτίρια.
- Στο ίδιο πνεύμα με την ως άνω αναφερόμενη προσθήκη για την αναβάθμιση των ΑΕΝ, εισήχθη διάταξη στο **άρθρο 29**, επιχειρώντας την ενίσχυση της βιωσιμότητας του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης μέσω της αύξησης των εσόδων με την πρόβλεψη της δυνατότητας παραχώρησης της χρήσης, έναντι χρηματικού ανταλλάγματος, των προσομοιωτών των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού. Πέρα από τα χρηματικά οφέλη υπέρ του ΚΝΕ και την κατ' επέκταση ενίσχυση της αποστολής του, η σχετική ρύθμιση θα διευκολύνει και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη χρήση του απαραίτητου εξοπλισμού για τη συνεχή επιμόρφωση και εξάσκηση των στελεχών τους.
- Στο **άρθρο 33**, η εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας απαλείφθηκε ως αυτοτελής ρύθμιση στο παρόν νομοσχέδιο, διότι εντάχθηκε ως ρύθμιση στον υφιστάμενο νόμο για την καλή νομοθέτηση (ν. 4048/2012) και πιο συγκεκριμένα, ως αναγκαίο περιεχόμενο της έκθεσης αξιολόγησης συνεπειών ρυθμίσεων. Με τον τρόπο αυτό, ενισχύθηκε η σημασία της και ήρθη τυχόν ασάφεια και αοριστία ως προς την καθιέρωσή της, γεγονός το οποίο διαπιστώθηκε από τα σχόλια της διαβούλευσης.
- Στο **άρθρο 34**, διευρύνθηκε η σύνθεση του υπό σύσταση Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ), που θα λειτουργεί στο πλαίσιο της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ώστε να εκπροσωπούνται το δυνατόν περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη. Ενδεικτικά και κατόπιν σχετικών αιτημάτων της διαβούλευσης, περιλήφθηκε στο ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. από ένας (1) εκπρόσωπος για καθέναν από τους κάτωθι φορείς : Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), Ελληνικό Δίκτυο Μικρών Νησιών, Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων

(ΗΑΤΤΑ), Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.με.Α.). Επίσης, προστέθηκαν, ως μέλη, οι Γενικοί Γραμματείς συναρμόδιων υπουργείων για θέματα νησιωτικής πολιτικής, καθώς και - όπως προτάθηκε στη διαβούλευση - ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, ο οποίος αναπληρώνει τον Πρόεδρο, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματός του.

- Στο **άρθρο 35** αναφέρθηκε ρητώς ότι το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής υποστηρίζεται γραμματειακά από τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και επιστημονικά από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, με την έννοια ότι η λειτουργία του Ινστιτούτου δεν επιβαρύνει – σε καμία περίπτωση - τον κρατικό προϋπολογισμό στην παρούσα δύσκολη οικονομική συγκυρία.
- Λήφθηκαν υπόψη και υιοθετήθηκαν παρατηρήσεις που εκφράστηκαν στη διαβούλευση σχετικά με την προστασία δικαιωμάτων επιβατών ακτοπλοΐας (Χάρτα δικαιωμάτων επιβατών) στο **άρθρο 36** του νομοσχεδίου. Ενδεικτικά αναφέρονται οι τροποποιήσεις που επήλθαν εκ νέου, κατόπιν σχολίων της διαβούλευσης, στα κάτωθι άρθρα του ν. 3709/2008 : άρθρο 4 παρ. 1γ, 5 παρ. 2, 6 παρ. 1 και 2, 10, 13 παρ. 1, 14 παρ. 10, 15 παρ. 3, 16 παρ. 4, 5 και 13.
- Σε ό,τι αφορά το **άρθρο σχετικά με τις εκπτώσεις ακτοπλοϊκών εισιτηρίων**, επισημαίνεται ότι πρόθεση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου υπήρξε ο εξορθολογισμός του συστήματος εκπτώσεων με την αναπροσαρμογή των κατηγοριών των δικαιούχων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την ενωσιακή νομοθεσία και πρακτική, διότι η πλειονότητα των εν λόγω κατηγοριών δικαιούχων προέρχεται από νομοθεσία προηγούμενων δεκαετιών η οποία (τυπικά) δεν έχει έως σήμερα καταργηθεί. Το εν λόγω άρθρο απαλείφθηκε από το νομοσχέδιο, προκειμένου να μελετηθεί λεπτομερέστερα ποιες κατηγορίες δικαιούχων πρέπει να περιληφθούν στις χορηγούμενες εκπτώσεις και κατόπιν αυτού, να υπάρξει μια συνολική νομοθετική ή κανονιστική ρύθμιση για το ζήτημα, δεδομένου ότι στη διαβούλευση πολλές κατηγορίες προσώπων αιτήθηκαν να περιληφθούν επιπροσθέτως στους δικαιούχους των εκπτώσεων. Η αντιμετώπιση αυτή, εξάλλου, εξυπηρετεί και το υφιστάμενο δικονομικό πρόβλημα λόγω της εκκρεμοδικίας ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας για την αναστολή και ακύρωση της υπ' αριθμ. 3324.1/15/03/3.4.2003 ΚΥΑ (Β' 438), όπως ισχύει.
- Το **άρθρο σχετικά με την επίταξη πλοίου** κρίθηκε ότι πρέπει να απαλειφθεί, διότι, πέραν των πρακτικών και νομικών δυσχερειών για την εφαρμογή του, το δι' αυτού επιδιωκόμενο αποτέλεσμα μπορεί να ικανοποιηθεί μέσω της υφιστάμενης νομοθεσίας γενικά περί επιτάξεων.
- Προστέθηκε νέο Κεφάλαιο Θ' «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές», το οποίο στο **άρθρο 38** περιλαμβάνει προτεινόμενες τροποποιήσεις του ν. 2932/2001, αναγνωρίζοντας τις εξελίξεις στο δυναμικό και μεταβαλλόμενο περιβάλλον, εντός του οποίου αναπτύσσεται η ακτοπλοϊκή δραστηριότητα και θεωρώντας αναγκαία την

επανεξέταση του πλαισίου ως προς τις ρυθμίσεις που δεν ανταποκρίνονται πλήρως στα σύγχρονα δεδομένα. Με γνώμονα τη στήριξη των θαλάσσιων ενδομεταφορών για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης και συνεχούς εκπλήρωσης του σκοπού τους, αλλά και την τρέχουσα οικονομική συγκυρία που επηρεάζει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, αναπροσαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν στη διαμόρφωση όρων και προϋποθέσεων για τη δραστηριοποίηση των πλοίων, όπως η τροποποίηση – διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων, η αντικατάσταση πλοίου με άλλο κατάλληλου μεγέθους για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών και η δρομολόγηση επιπλέον πλοίου για ορισμένο διάστημα σε γραμμή που η ίδια εταιρία εξυπηρετεί ετησίως και η στελέχωση για περιόδους πέραν εκείνων που έχουν υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων. Στη διαβούλευση που προηγήθηκε της κατάρτισης του συγκεκριμένου άρθρου, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία δεν κατέθεσε προτάσεις μεταρρυθμίσεων, αλλά επέμεινε στη διατήρηση του υφιστάμενου καθεστώτος. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες κατέθεσαν σειρά προτάσεων, οι οποίες υιοθετήθηκαν στο μέτρο που ήταν ρεαλιστικές και στο πλαίσιο του σκοπού του νόμου (θαλάσσιες ενδομεταφορές), καθώς και στο βαθμό που προσέδιδαν αναπτυξιακή προοπτική.

- Στο Κεφάλαιο Ι' για την Ανάπτυξη του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, προστέθηκε ρύθμιση που αφορά στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία. Τα σχετικά σχόλια της διαβούλευσης αφορούσαν στην ανυπαρξία ρύθμισης για την τύχη των Λιμενικών Ταμείων της συγκεκριμένης κατηγορίας, που, αν και υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, χρήζουν όντως ειδικής αντιμετώπισης, κυρίως λόγω της οικονομικής τους αδυναμίας να ανταποκριθούν ακόμη και στις βασικές υποχρεώσεις τους ως φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων. Για το λόγο αυτό, προστέθηκαν δύο διατάξεις και πιο συγκεκριμένα : α) η διάταξη της περίπτωσης ε' της παραγράφου 3 του **άρθρου 39**, η οποία αποτελεί - στην ουσία της - μεταβατική διάταξη και προβλέπει τη δυνατότητα απορρόφησης Κρατικών Λιμενικών Ταμείων από γειτνιάζοντα Δημοτικά, μετά την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου και β) η διάταξη της παραγράφου 2 του **άρθρου 43**, σύμφωνα με την οποία, εντάσσονται στο Ολοκληρωμένο Σχέδιο Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ, εκτός από τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, και τα Κρατικά.

- Αντιμετωπίστηκε το ζήτημα των λεγόμενων «ορφανών» λιμένων της χώρας, ήτοι των λιμένων ή λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων οι οποίες δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα συγκεκριμένου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, με την προσθήκη τριών (3) συνολικά διατάξεων και πιο συγκεκριμένα:

- α) τη διάταξη της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του **άρθρου 39**, με την οποία προβλέπεται η ενσωμάτωση της συγκεκριμένης κατηγορίας λιμενικών υποδομών στις ΑΕ των Λιμενικών Δικτύων, Κεντρικών και Περιφερειακών, καθώς και στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, με την έκδοση σχετικής απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου,
- β) τη διάταξη της περίπτωσης δ' της παραγράφου 3 του **άρθρου 39**, η οποία αναφέρεται στη δυνατότητα ένταξης των συγκεκριμένων λιμενικών υποδομών στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία με την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου και

γ) τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 43, σύμφωνα με την οποία τα λεγόμενα «ορφανά» λιμάνια εντάσσονται στο Ολοκληρωμένο Σχέδιο Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων.

- Το άρθρο 45 σχετικά με την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), λόγω του σύνθετου περιεχομένου της, αποτέλεσε ευλόγως αντικείμενο εντατικής διαβούλευσης με πολλούς εμπλεκόμενους φορείς. Από τα πολυάριθμα υποβληθέντα σχόλια, αναφέρεται, ενδεικτικά, ότι υιοθετήθηκαν τα εξής:

α) Καταρχάς, για να παρασχεθεί μεγαλύτερη ευχέρεια στους φορείς για την οργάνωση της εκπροσώπησής τους στο όργανο αυτό, απαλείφθηκε η ιδιότητα του Γενικού Διευθυντή/Διευθυντή/αξιωματικού, κλπ, ως εκπροσώπου του οικείου φορέα (όπως αναφερόταν στη νομοσχέδιο που τέθηκε στη δημόσια διαβούλευση), καταλείποντας στον τελευταίο την ευχέρεια να προσδιορίσει τον τρόπο εκπροσώπησής του στο όργανο αυτό.

β) Για το ίδιο ζήτημα, διευρύνθηκε ο κύκλος των φορέων που θα έπρεπε να συμμετέχουν στο όργανο αυτό (πχ. προστέθηκε εκπρόσωπος των Υπουργείων Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Παιδείας και Θρησκευμάτων - Πολιτισμού και Αθλητισμού, καθώς επίσης αυξήθηκαν οι εκπρόσωποι του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων -από έναν που προβλεπόταν αρχικά στο σχέδιο νόμου - σε δύο).

γ) Ελήφθη υπόψη παρατήρηση για τη συμβουλευτική παρουσία καθηγητών Πανεπιστημιακών Ιδρυμάτων στο πλαίσιο λειτουργίας της Επιτροπής, χωρίς ωστόσο, να έχουν δικαίωμα ψήφου.

δ) Απαλείφθηκαν λεπτομερείς ρυθμίσεις σχετικά με τη λειτουργία της Επιτροπής (σύγκληση, απαρτία, κλπ), δεδομένου ότι τα ζητήματα αυτά είναι προτιμότερο να ρυθμίζονται με κανονιστικές αποφάσεις χαμηλότερης τυπικής ισχύος από το νόμο.

ε) Επίσης, έγινε δεκτή παρατήρηση, η οποία συνάδει εξάλλου και με τη νομική φύση του συλλογικού αυτού διοικητικού οργάνου, τα μέλη της Ε.Σ.Α.Λ. – εκπρόσωποι Υπουργείων ή άλλων δημοσίων φορέων - να μη λαμβάνουν αποζημίωση.

στ) Σημειώνεται, ακόμη, ότι για την αποφυγή ερμηνευτικών παρανοήσεων, η σχετική ρύθμιση για την Ε.Σ.Α.Λ. δεν είναι πλέον αυτοτελής στο παρόν νομοσχέδιο, αλλά αντικαθιστά συνολικά την υφιστάμενη ρύθμιση του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001.

ζ) Τέλος, διευρύνθηκε το πεδίο αρμοδιοτήτων της Ε.Σ.Α.Λ., με την προσθήκη ρυθμίσεων σχετικών πχ. με τους λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος, με τη δυνατότητα καθορισμού των χρήσεων γης και των όρων δόμησης μετά από πρόταση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένος ο οποίος αφορά στη συνολική έκταση της χερσαίας ζώνης του λιμένα, για όλους τους λιμένες, εάν δεν έχουν συνταχθεί αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan), κ.α.

- Βελτιώθηκε η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 47 σχετικά με τις αδειοδοτήσεις έργων στους Οργανισμούς Λιμένων, αφού λήφθηκαν υπόψη τα σχετικά σχόλια της διαβούλευσης. Η προτεινόμενη ρύθμιση έχει ως στόχο την απλοποίηση των διαδικασιών, την ανάδειξη ως κεντρικού οργάνου αδειοδότησης την Ε.Σ.Α.Λ., ενώ εξασφαλίζει τον έλεγχο μέσα από την πολιτική έγκριση των προγραμματισμένων έργων, με τις εγκριτικές αποφάσεις σκοπιμότητας των συναρμοδίων Υπουργών. Επίσης, εξασφαλίζεται ο περιβαλλοντικός έλεγχος σε δύο στάδια, καταρχήν της ένταξης στο Αναπτυξιακό

Πρόγραμμα και τη Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan), ώστε να εξασφαλίζεται η συνολική περιβαλλοντική θεώρηση της ζώνης του Λιμένος και η έγκριση περιβαλλοντικών όρων εκτέλεσης του συγκεκριμένου έργου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 4014/2011, με ταυτόχρονη όμως σύντμηση των σχετικών προθεσμιών για την εφαρμογή των διαδικασιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

- **Το Κεφάλαιο, το οποίο αφορά στην Πλοηγική Υπηρεσία,** αποτέλεσε αντικείμενο εκτεταμένης διαβούλευσης κυρίως με τους κατεξοχήν εκπροσώπους της υπηρεσίας αυτής. Από το συστηματικό - και συχνά επίπονο - διάλογο προέκυψε ότι κατά την παρούσα φάση θα έπρεπε να εγκαταλειφθεί η ιδέα της εξαρχής συστάσεως μιας ανώνυμης εταιρίας, της οποίας το μετοχικό κεφάλαιο κατά πλειοψηφία θα κατείχε το Δημόσιο, δηλαδή μιας ΔΕΚΟ. Από το σχετικό διάλογο προέκυψε περαιτέρω, ωστόσο, ότι δεν πρέπει να εγκαταλειφθεί η ιδέα της συστάσεως ανώνυμης εταιρίας για την παροχή πλοηγικών υπηρεσιών, δεδομένου ότι το σχήμα αυτό της σύστασης ΝΠΙΔ για την παροχή πλοηγικών υπηρεσιών ακολουθείται και σε άλλες ευρωπαϊκές έννομες τάξεις. Ενόψει αυτού, κρίθηκε ως ώριμη και ισορροπημένη επιλογή η ήπια μετάβαση από αμιγώς δημόσια υπηρεσία, η οποία παρέχει σήμερα τις πλοηγικές υπηρεσίες πανελλαδικά, στο καθεστώς μιας ανώνυμης εταιρίας με σκοπό την παροχή του συνόλου των πλοηγικών υπηρεσιών στους εμπορικούς λιμένες της χώρας, αφού προηγουμένως θα έχουν διερευνηθεί και εξετασθεί όλα τα σχετικά ζητήματα που αφορούν στη σύστασή της από μια επιτροπή, της οποίας η συγκρότηση θα εξασφαλίζει την επιτυχή και λυσιτελή αντιμετώπισή τους. Παράλληλα, με την προτεινόμενη ρύθμιση **του άρθρου 49** του νομοσχεδίου λαμβάνεται πρόνοια, ούτως ώστε οι προϋποθέσεις οργάνωσης και παροχής των σχετικών υπηρεσιών της δημοσίας ενδιαφέροντος αυτής υπηρεσίας (προσόντα πλοηγών, πιστοποιήσεις, εκπαίδευση, κλπ) να ρυθμιστούν με προεδρικό διάταγμα. Με τον ίδιο κανονιστικό τρόπο και μετά από σχετική πρόταση της ανωτέρω Επιτροπής θα ρυθμιστούν ζητήματα τιμολογιακής πολιτικής και οικονομικών ανταλλαγμάτων για το Δημόσιο λόγω της παραχώρησης αυτών των υπηρεσιών στην ανώνυμη εταιρία.

- Με αφορμή σχόλιο που διατυπώθηκε στη διαβούλευση ότι το νομοσχέδιο είναι «μια καλή ευκαιρία» για την αντιμετώπιση του προβλήματος σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν κατά τις προηγούμενες δεκαετίες από φορείς του Δημοσίου χωρίς τις απαραίτητες αδειοδοτήσεις και θεωρούνται μέχρι σήμερα μη νόμιμα έργα στον αιγιαλό, εισήχθησαν δύο σχετικές διατάξεις **στο άρθρο 50**, το οποίο αφορά σε ζητήματα λιμενικών υποδομών : α) με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 του εν λόγω άρθρου προβλέπεται ότι η διαδικασία καθορισμού της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα δεν εμποδίζεται από την ύπαρξη στους χώρους αυτούς έργων που εξυπηρετούν εμπορικούς, βιομηχανικούς, συγκοινωνιακούς ή άλλου είδους σκοπούς, που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις και έχουν κατασκευασθεί από φορείς του δημοσίου τομέα, χωρίς άδεια ή με υπέρβαση αυτής, πριν την ισχύ του ν. 2971/2001. Με τον τρόπο αυτό, επιχειρείται να δοθεί η δυνατότητα ένταξης λιμενικών έργων σε χρηματοδοτικά προγράμματα, δεδομένου ότι αφορούν σε χώρους που έχουν κατασκευασθεί τέτοιου είδους υποδομές από φορείς του δημόσιου τομέα πριν την ισχύ του ν. 2971/2001. β) Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 3 επιδιώκεται η άρση των εμποδίων και η

μείωση του απαιτούμενου χρόνου για την έκδοση άδειας εκτέλεσης των έργων της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 2971/2001. Ειδικότερα, με το σημερινό καθεστώς, στην περίπτωση που η άδεια αυτή συνδυάζεται με κατεδάφιση παλαιότερων έργων, για τα οποία υφίσταται πρωτόκολλο κατεδάφισης που έχει συγκεκριμένη χρονική προθεσμία, η χερσαία ζώνη στερείται - για μεγάλο χρονικό διάστημα - λιμενικών εγκαταστάσεων, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται ο σκοπός της. Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται ότι για την εκτέλεση των ανωτέρω έργων, όπου υφίστανται λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες, βάσει των τεχνικών μελετών, θα κατεδαφιστούν πλήρως, η κατεδάφιση αυτών γίνεται συγχρόνως με την κατασκευή των νέων έργων. Με τον τρόπο αυτό, η χερσαία ζώνη λιμένος θα διαθέτει λιμενικές εγκαταστάσεις, αρχικά τις υφιστάμενες και στη συνέχεια τις καινούργιες.

- Όσον αφορά στο **άρθρο 52**, το οποίο αναφέρεται στη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε Ανώνυμη Εταιρία του ν. 2932/2001, τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Νομού Ευβοίας και τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων τους στην ανώνυμη εταιρία, σημειώνεται ότι διατυπώθηκαν σποραδικές αντιρρήσεις από 2 Δημοτικά Συμβούλια του Νομού Ευβοίας, καθώς και από 3 Λιμενικά Ταμεία (σε σύνολο 11) σε σχέση με τη σκοπιμότητα συγχώνευσης των εν λόγω νομικών προσώπων. Ωστόσο, το προφανές όφελος σε οικονομία κλίμακος και ενιαίας διοίκησης των μικρών και διάσπαρτων αυτών Λιμενικών Ταμείων ήταν αναγκαία και ικανή συνθήκη για να οδηγήσει στην απόφαση να παραμείνει η σχετική ρύθμιση.

- Στο **άρθρο 56** που αφορά στη θεσμοθέτηση δωρεών (αντί της έννοιας των “χορηγιών” που προβλεπόταν στο νομοσχέδιο που τέθηκε σε διαβούλευση) για τη στήριξη των πολιτικών και την ενίσχυση της αποστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων, υιοθετήθηκε σχόλιο που διατυπώθηκε στη διαβούλευση να μπορούν να λαμβάνουν οι δωρεές τη μορφή όχι μόνο χρηματοδότησης, αλλά και δωρεάς είδους (σε εξοπλισμό, μηχανήματα, αναλώσιμα) ή δωρεάν παροχής υπηρεσιών. Πρόκειται για καινοτόμο ρύθμιση που παρέχει συγκεκριμένο νομοθετικό έρεισμα, προκειμένου να καταστεί ο θεσμός των δωρεών στο ναυτιλιακό χώρο ελκυστικός και αποδοτικός, ενόψει και του γεγονότος ότι στο εν λόγω άρθρο προβλέφθηκε εν τέλει ότι οι δωρεές προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου απαλλάσσονται από το φόρο δωρεάς, δεδομένων των κατά καιρούς σοβαρών αναγκών του Υπουργείου (στη διαβούλευση αναφερόταν ότι εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της φορολογικής νομοθεσίας). Το κανονιστικό πλαίσιο για την υλοποίηση των δωρεών είναι δυνατό να συνοδεύεται και από περιγραφή συγκεκριμένων αναγκών σε είδος, ούτως ώστε οι εκάστοτε δωρεές να καθίστανται πλέον αποτελεσματικές. Με κοινή απόφαση των συναρμοδίων Υπουργών καταρτίζεται πρότυπο σχέδιο σύμβασης, με το οποίο καθορίζονται, μεταξύ άλλων, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών, καθώς και ζητήματα εμπιστευτικότητας των σε αυτήν αναφερόμενων πληροφοριών (το τελευταίο τέθηκε ως παρατήρηση στη διαβούλευση).

- Κατόπιν σχετικών αιτημάτων που διατυπώθηκαν στη διαβούλευση, περιλήφθηκαν νομοθετικές ρυθμίσεις που επιχειρούν να δώσουν λύση σε πλήθος προβλημάτων του

Λιμενικού Σώματος. Ενδεικτικά αναφέρεται το **άρθρο 57** περί ζητημάτων προσωπικού Λιμενικού Σώματος και το **άρθρο 58** περί δαπανών προσωπικού Λιμενικού Σώματος, όπου ρυθμίζονται, μεταξύ άλλων, θέματα υγειονομικής, νοσοκομειακής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, ανεξόφλητων δαπανών μετακινήσεων, κ.α.

- Αντιστοίχως, τα **άρθρα 59 και 60** επιχειρούν να δώσουν λύση σε άλλα προβλήματα που αφορούν είτε σε δαπάνες αποζημιώσεων που δεν ενταλματοποιήθηκαν είτε σε αξιώσεις εργαζομένων στην ακτοπλοΐα που δεν ικανοποιήθηκαν, διότι τα εν λόγω ζητήματα δεν μπορούσαν να καλυφθούν από την υφιστάμενη νομοθεσία.

Ε. Σύντομη περίληψη κάθε κοινού θέματος των σχολίων ανά άρθρο, με παραπομπή σε αυτούσιο απόσπασμα σχολίου

Επισημαίνεται ότι η κατωτέρω ανάλυση ανταποκρίνεται στη μορφή του νομοσχεδίου (Κεφάλαια και άρθρα) όπως αυτό είχε όταν τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Άρθρο 1: Σκοπός – Αρμοδιότητες

Αναφορικά με τις αρμοδιότητες του Υπουργείου, επισημαίνεται ότι απουσιάζουν από την περιγραφή αυτών οι θαλάσσιες μεταφορές και η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Διακήρυξης της Λεμεσού. Υποστηρίζεται ακόμα ότι, λόγω του διαφαινόμενου διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων των Υπηρεσιών του Υπουργείου από τις δυο Γενικές Γραμματείες και το Λιμενικό Σώμα, αναγκαία είναι η καταγραφή τους και η υπαγωγή τους σε κάποια Γενική Γραμματεία και προτείνεται όλες οι Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου να υπάγονται στην Γ.Γ.Ν.Ε και Υποδομών. Προτείνεται ακόμα να γίνει αντιστοίχιση των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου με τις διατάξεις περί αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος και να προσδιορισθεί στην παρ. 1γ εάν αρμόδιος της Οργάνωσης, Διοίκησης και Λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος είναι ο Υπουργός ή ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος. Τέλος, σε νομοτεχνικό επίπεδο, προτείνεται η λέξη «Τμημάτων» του εδ. β΄ της παρ. 3 του άρθρου 1 να διαγραφεί, διότι στο εδ. (α) δεν μνημονεύονται “Τμήματα”.

Στο σχόλια του άρθρου αυτού περιλαμβάνονται και αναφορές στα άρθρα 2 και 3 του νομοσχεδίου. Συγκεκριμένα, προτείνεται να επανενταχθεί στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου το ΝΑΤ και να προσθεθεί σε αυτούς και το ΤΑΛΣ. Όσον αφορά στο αρ. 3, προτείνεται να καθορισθεί ποιος είναι ο αρμόδιος Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου που θα καταρτίζει τον προγραμματισμό και τον απολογισμό δράσης του Λιμενικού Σώματος, ενώ επισημαίνεται ότι ο ΓΓΑΝΠ είναι αναρμόδιος. Ακόμα, υποστηρίζεται ότι ο απολογισμός της δράσης των εποπτευόμενων φορέων μέχρι 31.1.2013 είναι ανεδαφικός.

Ακόμα, γίνεται αναφορά από σχόλιο που είναι κατατεθειμένο στο παρόν άρθρο, στο αρ. 50 του νομοσχεδίου και προτείνεται οι παράγραφοι 1 και 2 αυτού να μεταφερθούν στο αρ. 37 ή ως νέο άρθρο μετά το αρ. 37. και η παρ. 3 να ενταχθεί στο αρ. 5 ως παρ. 4.

ΜΙΧΑΗΛ Υποβλήθηκε 20/12/2012 12:18

ΜΑΛΕΡΜΠΑΣ Μαλέρμπας Μιχαήλ

malerba@otenet.gr Υποναύαρχος Α.Σ. (ε.α)

Θέμα: Δημόσια διαβούλευση για το Σχέδιο Νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Προς τον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου

Κύριο Κωνσταντίνο Μουσουρούλη

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Πρωτίστως σας εύχομαι υγείαν και δύναμιν ώστε να επιτύχετε σε απόλυτο βαθμό στο δύσκολο έργο σας και να έχετε σύντομα ανά χείρας τον εν θέματι νόμο σε ΦΕΚ καθώς και τις Κανονιστικές Πράξεις (Π.Δ. – Υ.Α) που απορρέουν εξ' αυτού.

Σας ευχαριστούμε θερμώς και σας συγχαίρουμε για την κατάρτιση του εν λόγω σχεδίου νόμου και ιδίως για την επανένταξη του Λ.Σ. στον φυσικό του χώρο και με την σωστή και ορθή από ενενήντα ετών ονομασία του.

.....

Ανεξάρτητα αυτού παρακαλώ να εξετάσετε ορισμένες, ουσιαστικά και μη, νομοτεχνικές βελτιώσεις καθώς και προτάσεις – διευκρινήσεις, ως κατωτέρω ειδικά επισημαίνω. Ειδικότερα:

1) Η πργ. 3 του άρθρου 50 “Μεταβατικές διατάξεις” όπου είναι κρυμμένη και χωμένη η ορθή και σωστή ονομασία του φορέως Λ.Σ. δέον ενταχθεί ως πργ.4 στο άρθρο 5 “Νομικός χαρακτήρας Λ.Σ.” γιατί εκεί ταιριάζει και για να φαίνεται ευκρινώς η επιτυχία σας

2) Στο άρθρο 1 “Σκοπός – Αρμοδιότητες” πργ. 3 εδάφιο (β), η λέξη “Τμημάτων” δέον διαγραφεί διότι στο εδ. (α) δεν μνημονεύονται “Τμήματα”

3) Ομοίως στο άρθρο 1 πργ.3 εδ.(β). Διαφαίνεται ότι οι αρμοδιότητες των Υπηρεσιών του Υπουργείου διαχωρίζονται από τις δυο Γενικές Γραμματείες και το Λ.Σ. Ερωτάται ποιες είναι (εκτός και εάν καταγραφούν στο υπό έκδοση Π.Δ. του Οργανισμού) και εάν θα υπάγονται σε κάποια Γενική Γραμματεία ή θα είναι αυτόνομες Υπηρεσίες. Εκτιμάται ότι όλες οι Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου πρέπει να υπάγονται στην Γ.Γ.Ν.Ε και Υποδομών.

4) Γιατί η Ναυτική Εκπαίδευση πρέπει να ορισθεί ως “Υπηρεσία” ενώ είναι Διεύθυνση και που θα υπάγεται; Δυνητικός βέβαια ο χαρακτήρας της διατάξεως (άρθρο 1 πργ.3 (β))

5) Στο άρθρο 2 έμεινε απ’ έξω το NAT. Δέον επανενταχθεί η διοικητική εποπτεία του στο Υπουργείο Ναυτιλίας για το “ενιαίο” λόγω της διαχειρήσεως των ναυτολογίων από τις Λιμενικές Αρχές, ήτοι, έκδοση – κλείσιμο, απαγόρευση απόπλου λόγω ληξιπροθέσμων ναυτολογίων καθώς και διαχείριση λοιπών διατετιμημένων εντύπων του NAT και των διοικητικών και οικονομικών σχέσεων αυτού με λοιπές υπηρεσίες του Υπουργείου όπως Κ.Ν.Ε., θαλάσσιες Υπηρεσίες κλπ. (Βλέπε και σχετικό άρθρο μου Πλοιαρχική Ηχώ τεύχος 421/2012)

6) Ομοίως στο άρθρο 2 πργ. (ε). Το Γ.Ε.Ν.Ε. δέον καταργηθεί ως εποπτευόμενη Υπηρεσία του υπουργείου και οι αρμοδιότητες του να ενταχθούν, αναβαθμισμένες, εκσυγχρονισμένες και πλέον αυστηρές στην Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου.

7) Άρθρο 3. Ερωτάται ποιος είναι ο “αρμόδιος” Γεν. Γραμματέας του Υπουργείου που θα κατάρτιζε τον προγραμματισμό και τον απολογισμό δράσης του Λ.Σ.; Δεν ορίζεται επακριβώς. Ανεξάρτητα αυτού για να μην μείνει το άρθρο 3 “Απολογισμός – Προγραμματισμός” γράμμα κενό δέον στο γραφείο του Υπουργού να τοποθετηθεί, δεόντως πλαισιωμένος, ειδικός επιτελής αναλόγων προσόντων για να υλοποιεί το έργο αυτό.

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ.

άρθρο 1: από τις αρμοδιότητες του ΥΝΑ απουσιάζει παντελώς οποιαδήποτε αναφορά στις θαλάσσιες μεταφορές (!)

απουσιάζει επίσης η «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική», στην οποία, πρόσφατα συμφώνησαν τα 27 Κράτη-Μέλη, με τη «Διακήρυξη της Λεμεσού» επί Κυπριακής Προεδρίας της Ε.Ε.

τα ένστολα στελέχη του Λ.Σ. θα καλύπτουν όλες τις οργανικές θέσεις του ΥΝΑ και των Γενικών Γραμματειών του? θα έχουν άποψη και θα λαμβάνουν αποφάσεις για οικονομικά – επιχειρηματικά θέματα ή θα περιορίζονται μόνο στα θέματα αστυνόμευσης, ασφάλειας ναυσιπλοΐας και ελέγχου των θαλάσσιων συνόρων?

άρθρο 3: το να ζητάει, οι εποπτευόμενοι φορείς να υποβάλλουν στον Υπουργό, και όχι σε άλλη Υπηρεσία του ΥΝΑ, μέχρι τις 31/1, τον απολογισμό δράσης τους για το προηγούμενο έτος είναι ασφυκτικό και ανεδαφικό, αφού ούτε τις οικονομικές καταστάσεις δεν θα έχουν κλείσει μέχρι τότε (σε άλλες περιπτώσεις στο ίδιο Σχέδιο Νόμου δίδεται προθεσμία μέχρι 31/3)

άρθρο 4: Χορηγίες στο ΥΝΑ (!) πώς μπορεί να διασφαλιστεί ότι δεν θα «προβάλλεται» ή θα χρηματοδοτείται έμμεσα το έργο του εκάστοτε Υπουργού ή άλλων πολιτικών προσώπων? πώς μπορεί να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξουν άμεσες ή έμμεσες εξαρτήσεις? τί θα συμβεί αν κάποιος υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, αφού είναι εθελοντική η χορηγία? θα δημοσιεύεται η σύμβαση χορηγίας στο διαδίκτυο?

αντί να φορολογηθούν – έστω με μικρό ποσοστό – οι εφοπλιστές, πράγμα που γίνεται σε οποιαδήποτε οργανωμένη κοινωνία, τους δίνεται η δυνατότητα να «συνεισφέρουν» κατά το δοκούν ...!

.....

Άρθρο 4: Χορηγίες

Επισημαίνεται η ανάγκη διασφάλισης ότι δεν θα υπάρξουν άμεσες ή έμμεσες εξαρτήσεις μέσω των χορηγιών. Προτείνεται να προβλεφθεί η δυνατότητα εισφοράς όχι μόνο χρηματικών χορηγιών, αλλά και σε είδος και σε υπηρεσίες που να καλύπτουν ανάγκες του Υπουργείου και των Υπηρεσιών του. Ακόμα, προτείνεται να καταστούν δυνατές οι χορηγίες των Οργανισμών λιμένων ή λιμενικών ταμείων στα τοπικά λιμεναρχεία για την κάλυψη των λειτουργικών τους αναγκών.

Βαζαΐος Κων/νος –

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:49

Κάβδας Κων/νος

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

212.205.139.250

Κρίνεται σκόπιμο όπως οι χορηγίες να λαμβάνουν τη μορφή όχι μόνο χρηματοδότησης του Υπουργείου όπως προβλέπεται από το παρόν σχέδιο νόμου αλλά και η εισφορά ή χορηγία σε είδος (εξοπλισμοί, μηχανήματα, αναλώσιμα) ή και χορηγίες υπηρεσιών, ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες του Υπουργείου αλλά και των περιφερειακών υπηρεσιών του σε τέτοια είδη. Επίσης θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σχετικά με τα στοιχεία που θα γνωστοποιούνται στους υποψήφιους χορηγούς λόγω της

εμπιστευτικότητας των στοιχείων και της ρητής πρόβλεψης του άρθρου 15 του ν. 3622/2007.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' : ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Μεγάλο μέρος των σχολίων που αφορούν στο Λιμενικό Σώμα, το χαρακτήρα και την αποστολή του, έχουν κατατεθεί στο αρ. 1 του νομοσχεδίου. Η πλειοψηφία των σχολίων επικεντρώνεται στην ανάγκη αποδέσμευσης του Λιμενικού Σώματος από τα τωρινά του καθήκοντα πλην αυτών της αστυνόμευσης. Υποστηρίζεται ότι το Λιμενικό Σώμα ως ένστολο προσωπικό στρατιωτικώς οργανωμένο είναι αναρμόδιο για τα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και πρέπει να περιοριστεί στα καθήκοντα αστυνόμευσης και να επικεντρωθεί σε επιχειρήσεις όπως ασφάλεια πλοίων, λιμένων και συνόρων. Προτάθηκε δε και η επιστροφή του στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη. Επίσης, ασκείται κριτική στη «διαφαινόμενη» υποβάθμιση του Λιμενικού Σώματος μέσω της αγνόησης του Αρχηγείου και της αφαίρεσης του προσδιορισμού του ως Σώμα Ασφαλείας. Αναφέρεται δε ότι με το παρόν νομοσχέδιο πραγματοποιείται ουσιαστική κατάργηση του Αρχηγείου ΛΣ και υποβάθμιση του σε Υπηρεσία στη δομή ενός Υπουργείου, όπως φαίνεται από τις παρ. 3 α, 3 β του αρ. 1 και την κατάργηση του αρ. 23 του ν. 3922/2011 (αρ. 49). Η απάλειψη της «Ελληνικής Ακτοφυλακής» από την ονομασία σχολιάστηκε ως ορθή αφού εμπεριέχεται στον όρο «Λιμενικό Σώμα».

Στο κεφάλαιο Β επικρίνεται από μερίδα των σχολίων η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα, δεδομένων των αστυνομικών καθηκόντων του, όπως αυτά προβλέπονται και στο αρ. 6 του νομοσχεδίου, ενώ υποστηρίχθηκε ακόμα ότι η αναφορά σε παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (αρ. 6 παρ. 2 ζ) υποβαθμίζει το ρόλο του Λιμενικού Σώματος ως σώματος ασφαλείας, ενώ κριτική ασκείται και για τον υποστηρικτικό ρόλο του ΛΣ στην διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας.

Επίσης, προτείνεται η πλήρης αποσαφήνιση της τοπικής αρμοδιότητας του ΛΣ, λόγω ασαφών ορίων αιγιαλού και παραλίας, προς αποφυγή αντιδικιών με την ΕΛ.ΑΣ. Ακόμα, υποστηρίζεται η αναγκαιότητα επιστροφής των ΑΕΝ στο οργανόγραμμα του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος λόγω άρρηκτης σύνδεσης τους και η ανάγκη αύξησης του ορίου ηλικίας εισαγωγής σε σχολές αξιωματικών, υπαξιωματικών και λιμενοφυλάκων του Λιμενικού Σώματος. Προτείνεται, ακόμα, τα καθήκοντα διαμόρφωσης όρων και εξασφάλισης συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας, ναυτικής ασφάλειας και ασφαλούς διαχείρισης στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις να ασκούνται από Έλληνες Πλοιάρχους Ε.Ν. κ όχι αξιωματικούς του ΛΣ.

Τέλος, σε νομοτεχνικό επίπεδο, προτείνεται στο αρ. 5 πργ. 2 να συμπληρωθεί "Στρατιωτικώς συντεταγμένο και οργανωμένο" και παρακάτω, να συμπληρωθεί "εφαρμόζονται όλες οι διοικητικές και οικονομικές διατάξεις που αφορούν....", στο άρθρο 6 πργ.2 (δ), (ε), (στ) και (ζ) να συμπληρωθούν "ως ορίζουν οι σχετικές Διατάξεις και Κανονισμοί" και στο άρθρο 7 να προστεθεί ανατρεπτική προθεσμία 3 μηνών.

Μακης

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:38

poseidon3040@gmail.com

com

46.103.5.207

Δεν είναι δυνατόν το λιμενικό σώμα να απασχολείται σε καθήκοντα οικονομικού αναπτυξιακού και τεχνικού χαρακτήρα όπως η ναυτιλιακή πολιτική, η ναυτική εργασία και εκπαίδευση,, η πιστοποίηση των πλοίων κλπ. Οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος πρέπει να περιοριστούν σε αστυνομικά, επιχειρησιακά θέματα που αφορούν εξ ορισμού το ένστολο προσωπικό και η χώρα μας έχει μεγάλη ανάγκη (περιορισμός λαθρομετανάστευσης, έρευνα

- και διάσωση, αστυνόμευση λιμένων κλπ.).
- ΠΟΕΠΑΣ** Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:53
neaplefsi.gr Στο συγκεκριμένο Σ/Ν:
info@poepls.gr
85.73.4.48
- Αγνοείται επιδεικτικά το Αρχηγείο, αναφέροντας μόνο το Λιμενικό Σώμα, παρότι αυτό συνεχίζει να υφίσταται.
 - Επισημοποιούνται τα πάρεργα π.χ Οίκος Ναύτη, λόγω της ρύθμισης για κάλυψη όλων ανεξαιρέτως των οργανικών θέσεων του Υ.Ν.Α από προσωπικό Λ.Σ., δημιουργώντας θέμα με τους πόρους που πρέπει να αποδίδονται στα ταμεία μας για τον σκοπό αυτό.
 - Αφαιρείται από τον χαρακτήρα του Λιμενικού Σώματος ο προσδιορισμός του ως Σώμα ασφαλείας χωρίς καμία αιτιολογία.
 - Δεν δίνεται ταυτόχρονα στην δημοσιότητα το σχέδιο Π.Δ. για την οργάνωση των υπηρεσιών Λ.Σ.
-
- kotsos** Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:05
kotdos86@gmail.co
m
94.69.192.24
- Η εμμονή των κυβερνήσεων να διατηρούν τον στρατιωτικό χαρακτήρα του σώματος στα χαρτιά μόνο είναι εντυπωσιακή. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει μελέτες που αποδεικνύουν πως τα στελέχη του νιώθουν περισσότεροι αστυνομικοί μιας και τα (περισσότερα) καθήκοντά τους είναι αστυνομικής φύσεως παρά στρατιωτικοί. Η εμμονή στον Σ.Π.Κ είναι κάτι που μεγάλο μέρος του σώματος δεν τον αντιλαμβάνεται.
- Θα μπορούσατε να κάνετε την υπέρβαση και να αλλάξετε την νομολογία όπως έγινε πριν μερικά χρόνια με την ΕΛ.ΑΣ
- KIP** Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:17
kiriakoschr@gmail.
com
178.128.17.230
- Δείτε άρθρο 6 μιλάει για αστυνόμευση και για απλή υποστήριξη της ναυτιλίας . Είμαστε ΣΩΜΑ ασφαλείας . Τα συμφέροντα κάποιον ακόμα λαμβάνονται υπόψιν στην χρεωκοπημένη Ελλάδα του 2012. Α ναι στην Αγγλική κύριοι το Hellenic Coast Guard σημαίνει Ελληνική Ακτοφυλακή ακόμα και στην μετάφραση μηδέν παίρνουν οι φωστήρες του υπουργείου. Αποσυρετε τώρα αυτό το άρθρο που μόνο κακό θα κάνει στο ΣΩΜΑ .
- EIRINIMAN** Υποβλήθηκε 16/12/2012 12:42
eiriniman2009@hotmail
ail.com
79.103.92.18
- ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΝ ΣΤΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΡΗΚΤΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΜΕ ΑΥΤΟ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Άρθρο 9: Πρόστιμα

Επισημαίνεται η ανάγκη απλοποίησης της διαδικασίας επιβολής προστίμων μέσω της κωδικοποίησης τους.

kotsos

Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:09

kotdos86@gmail.com

94.69.192.24

Σχετικά με τα πρόστιμα θα μπορούσατε να απλοποιήσετε την διαδικασία και να μην ταλαιπωρείται ούτε ο πολίτης ούτε οι Λιμενικοί. Η όλη διαδικασία καταγραφή προστίμου, κλήση σε απολογία, έγγραφη απολογία, επιβολή προστίμου είναι χρονοβόρα και δεν εξυπηρετεί κανένα. Προκαλεί τριβές με τους πολίτες μιας και για τον ίδιο λόγο δίδονται διαφορετικά πρόστιμα με ότι μπορεί να σημαίνει αυτό. Κωδικοποιήστε τα πρόστιμα έτσι ώστε να κόβονται άμεσα χωρίς χρονοτριβές.

Άρθρο 10: Ρυθμίσεις Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973)

Προτείνεται η ολική αναμόρφωση και ανασύνταξη του Κ.Δ.Ν.Δ. προσαρμοσμένου στις νέες ισχύουσες Διεθνείς Ναυτιλιακές καταστάσεις, καθώς και τις διαμορφούμενες Εθνικές απαιτήσεις, με έμφαση στην από-ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος και ειδικά στην ακτοπλοΐα. Συγκεκριμένα, προτείνεται κατάργηση του τέταρτου κεφαλαίου και επανεξέταση των προστίμων των αρ. 45 και 157.

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:21

seen@ath.forthnet.gr

194.219.217.31

Για τον ΚΔΝΔ έχουμε επανειλημμένως ζητήσει την αναμόρφωσή του ώστε αφενός να ανταποκρίνεται στις νομοθετικές εξελίξεις των τελευταίων ετών (όπως π.χ. την κατάργηση διατάξεων του μετά την εφαρμογή του ν. 2932/2001) και αφετέρου για την οριστική παύση της ποινικοποίησης της ακτοπλοϊκής δραστηριότητας.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) απαιτεί εκτεταμένη επέμβαση έτσι ώστε να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί από την ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία. Η αναμόρφωση του πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο εργασίας εξειδικευμένων νομικών οι οποίοι σε συνεργασία με παράγοντες του ΥΠΝΑ που γνωρίζουν την λειτουργία του ΚΔΝΔ θα μελετήσουν το υπάρχον κείμενο και θα εισηγηθούν τις απαραίτητες αλλαγές. Λόγω του εύρους και της δυσκολίας της εργασίας αυτής είναι απαραίτητο να ξεκινήσουν άμεσα οι σχετικές εργασίες.

.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 11: Έλεγχος Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Τροποποιήσεις του Ν. 3622/2007)

Στο αρ. 11 επισημαίνεται η αοριστία της αποστολής, των αρμοδιοτήτων και της σύνθεσης της Συντονιστικής Αρχής Λιμένα της παρ. 3 και του φορέα που εκπονεί τις μελέτες της παρ. 7. Ακόμα, προτείνεται τα καθήκοντα ΥΑΛ της παρ. 2 β να ανατίθενται στον Α/Ξ ΛΣ αντί σε ένα εκ των ΥΑΛΕ.

Σχολιάζεται ως αναγκαίος ο σαφής και άνευ αμφισβητήσεων επακριβής καθορισμός του ορισμού «λιμένας» για να γνωρίζει κάθε Αρχή Ασφάλειας Λιμένα τα όρια δικαιοδοσίας της. Συγκεκριμένα, προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου 12 του Ν.3622/2007 ως εξής: «Λιμένας: Η προσδιορισμένη περιοχή ξηράς ή/και ύδατος, στην οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, πλην στρατιωτικών, τα όρια της οποίας καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος και δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 2971/2001, όπως ισχύει, η

οποία περιλαμβάνει υποδομές και εξοπλισμό που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των εργασιών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών».

Ακόμα, κατατίθενται προτάσεις αναδιατύπωσης παραγράφων του άρθρου, όπως παραδείγματος χάριν της παρ. 4 2 β, όπου σχολιάζεται ο κίνδυνος δημιουργίας προβλημάτων εμπιστευτικότητας από την συμμετοχή των υπευθύνων ασφάλειας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που επηρεάζουν την ασφάλεια του στις συνεδριάσεις της Αρχής και προσθήκης εδαφίων, όπως στην παρ. 6 1 β όπου προτείνεται η θεσμοθέτηση ανταποδοτικών τελών ασφαλείας (security fees).

Ν Παπαναστασίου Υποβλήθηκε **28/12/2012 15:14**

papanastasiou_niko Στο άρθρο 11, παρ. 2β αναφέρεται ότι ορίζεται ΥΑΛ ένας εκ των ΥΑΛΕ (προκρίνονται δε οι **s@yahoo.gr** ΥΑΛΕ σε λιμένες δημόσιου χαρακτήρα). Είναι δυνατόν ΥΑΛΕ που συμμετέχει σε συνεδριάσεις της ΑΑΛ ΜΟΝΟ για θέματα που αφορούν τη δική του Λιμενική Εγκατάσταση, να αναλάβει καθήκοντα ΥΑΛ αφού δεν θα έχει γνώση των συνθηκών ασφαλείας σε όλο το λιμένα. Είναι δυνατό να λάβει γνώση του περιεχομένου των ΑΑΛΕ-ΣΑΛΕ των ΛΕ πέραν αυτής που είναι ορισμένος ΥΑΛΕ;

79.129.28.57 Προτείνεται τα καθήκοντα ΥΑΛ να ανατίθενται σε Α/ξ ΛΣ (ίσως στο Δ/τή Ασφάλειας της οικείας Λιμενικής Αρχής αν όχι στον Προϊστάμενό της – Πρόεδρο της ΑΑΛ) ο οποίος έχει συνολική εικόνα του Λιμένα και γνώση των ΑΑΛΕ-ΣΑΛΕ των ΛΕ αρμοδιότητας της Υπηρεσίας του

Βαζαΐος Κων/νος – Υποβλήθηκε **28/12/2012 13:13**

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.3.β

aviamar.eu α) Με την υφιστάμενη διαδικασία που αφορά μόνο τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ΥΕΝΑΝΠ

aviamar@aviamar.g 4434.1/02/08 ΦΕΚ Β' 1877/08) υπάρχει εφάπαξ κόστος 1,400 ευρώ για την έκδοση της **ι** σχετικής άδειας από την οικεία Λιμενική Αρχή για τη δραστηριοποίηση Ιδιωτικών Επιχειρήσεων Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας ενώ απαιτείται και ασφαλιστική κάλυψη για έκνομες ενέργειες που αφ' ενός εκδίδεται με μεγάλη δυσκολία και αφ' ετέρου με εξαιρετικά υψηλό κόστος. **212.205.139.248** Β) Εφ' όσον εκδοθεί νέα Υπουργική απόφαση θα πρέπει ενδεχόμενα να υπάρξει τόσο βελτίωση των όρων για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις όσο και προϋποθέσεις μικρότερου κόστους για δραστηριοποίηση ΙΕΠΥΑ σε τμήματα και χώρους Λιμένων ή παρακείμενων περιοχών διαφορετικά δεν θα υπάρχει σωστή εφαρμογή των προβλεπόμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

«β. Για την άσκηση των παραπάνω δραστηριοτήτων στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα Λιμάνια, από ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, απαιτείται η έκδοση άδειας αστυνομικής φύσεως από την οικεία Λιμενική Αρχή, οι όροι και οι προϋποθέσεις της οποίας ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού»

Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

Αναφορικά με την παρ. 1 γ του αρ. 12, προτείνεται η ισοτιμία των αριθμητικών τιμών των χωρητικότητων GT και KOX να ισχύει όχι μόνο μέχρι τις 31.12.2013, αλλά μέχρι το πλοίο να υποστεί μετασκευές που να αιτιολογούν την ονομαστική αύξηση της χωρητικότητας του. Επίσης, προτείνεται να μην ακολουθηθεί η ως άνω διαδικασία αλλά η διεθνής ολική χωρητικότητα να υπολογίζεται βάσει του ν.δ. 973/71, να γίνεται εγγραφή στο

πιστοποιητικό καταμέτρησης του πλοίου και να έχει ισχύ μόνο όταν το πλοίο αλλάξει τούς πλόες σε διεθνείς.

ΘΗΡΑΙΟΣ Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:50
 ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ
 th@shipinvestigation KYRIE ΥΠΟΥΡΓΕ
 n.gr Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού
 212.70.212.24 Σας εκφράζουμε την θετική γνώμη μας για την έγγραφη αναφορά στα πιστοποιητικά καταμέτρησης των πλοίων που εκτελούν πλοες εσωτερικού, την εγγραφή και της ΟΛ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (GT) σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Ν.Δ. 973/71, θα λυθο προβλήματα.
 Πρέπει όμως να λάβετε υπόψιν ότι ο υπολογισμός χωρητικότητας είναι απόλυτα δια Εαν όπως αναφέρετε στην παράγραφο γ. του παρόντος άρθρου ισοτιμίες η αριθμητ των δυο χωρητικότητας ΚΟΧ και GT θα είναι μια πρωτοτυπία που μόνο στην Ελλάδα εφαρμόζετε και λόγω ότι η ολική χωρητικότητα (GT) υπολογίζεται διεθνώς με έναν τρ θα είμαστε η μόνοι που την διεθνή ολική χωρητικότητα (GT) θα την έχουμε υπολογίς με την εθνική νομοθεσία.
 Παραδειγματικά σας αναφέρω όταν ένα πλοίο αλλάξει σημαία τότε θα φαίνεται λάθος χωρητικότητα (GT) στα πιστοποιητικά αξιολογίας του.
 Προτείνουμε κανονικά σύμφωνα με το Ν.Δ. 973/71 να υπολογίζεται η διεθνή ολική χωρητικότητα, να γίνεται εγγραφή στο πιστοποιητικό καταμέτρησης του πλοίου και ν μόνο όταν το πλοίο αλλάξει τούς πλοες σε διεθνή. Επιπλέον θα δίνεται και η δυνατό γνωρίζει ο κάθε ενδιαφερόμενος για το συγκεκριμένο πλοίο, τι θα πρόκυψη όταν το τ κάποιους λόγους (εργασία ή πώληση) αλλάξει σημαία η πλοες.
 ΜΕ ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ
 Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
 ΘΗΡΑΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Άρθρο 13: Επιθεώρηση πλοίων

Προτείνεται να εξαιρεθούν από την επιθεώρηση πλοίων τα στελέχη το Λιμενικού Σώματος, καθώς αφενός δεν διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις αφετέρου καλούνται επί της ουσίας να αποφανθούν επί της νομιμότητας των δικών τους επιθεωρήσεων και οι ναυτικοί – τουριστικοί πράκτορες. Προτείνεται ακόμα να αποσαφηνιστούν τα κριτήρια στελέχωσης του κλιμακίου Επιθεώρησης και, προκειμένου να μειωθεί η γραφειοκρατία, να αποκεντρωθούν Υπηρεσίες από την Επιθεώρηση. Συγκεκριμένα, τα Τοπικά κλιμάκια Επιθεώρησης να συγκροτούνται, τουλάχιστον στα Κεντρικά Λιμεναρχεία όπου υπάρχουν τουλάχιστον 3 Ναυπηγοί Μηχανολόγοι και να μπορούν να εκδίδουν πρωτόκολλα ή πιστοποιητικά για σκάφη μέχρι 24 μέτρα, με επικεφαλής τον αρχαιότερο Ναυπηγό μηχανολόγο, που θα υπογραφεί μαζί με το Λιμενάρχη, η δε Επιθεώρηση να ασχολείται μόνο με μεγάλα βαπόρια που ούτως ή άλλως μόνο στον Πειραιά μπορούν να επιθεωρηθούν.

panagiotis Υποβλήθηκε 16/12/2012 13:56
 krekip@gmail.com

94.70.45.233

Από την επιθεώρηση πλοίων πρέπει να εξαιρεθούν τα στελέχη του Λιμενικού σώματος, γιατί δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονα ελεγκτές και ελεγχόμενοι, δηλαδή αφενός μεν να υπογράφουν ως επιθεωρητές αφετέρου δε να ελέγχουν εάν έχουν επιθεωρηθεί τα πλοία. Γιατί έτσι η κρίση είναι εν τοις πράγμασι ανέλεγκτη, αφού καλούνται οι ίδιοι να ελέγξουν τη νομιμότητα ή την ορθότητα των δικών τους πράξεων.

Νικόλαος

Υποβλήθηκε **26/12/2012 10:33**

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

Άρθρο 13

nax2mar@otenet.gr Στην παράγραφο 1.

94.65.103.192

πρέπει να αναφερθεί ότι

Απαγορεύετε να συμμετέχουν στα Τοπικά κλιμάκια

Ναυτικοί Πράκτορες – Τουριστικοί πράκτορες .

Όλοι αυτοί έχουν άμεση σχέση με τα σκάφη κυρίως τα Τουριστικά επαγγελματικά αφού διαχειρίζονται επ αμοιβή τα πιστοποιητικά τους κατάπλους απόπλους και γεμίζουν με επιβάτες τα πλοία .

Είναι αδιανόητο να έχει τέτοια εξάρτηση από το πλοίο και να εκτελεί και επιθεώρησης .

Στα νησιά όπου η τουριστική κίνηση είναι τεράστια όλα τα πλοία επαγγελματικά τουριστικά που είναι η συντριπτική πλειοψηφεια εξαρτώνται από τους Πράκτορες .

Άρθρο 14: Ρυθμίσεις σχετικές με την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή

Προτείνεται η διαγραφή του άρθρου.

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:25

seen@ath.forthnet.gr

Να διαγραφεί, γιατί δεν αλλάζει κάτι ουσιαστικά

194.219.217.31

Άρθρο 16: Βοηθητικά σκάφη και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιεργειών

Προτείνεται, η ρυμούλκηση κλώβων και δεξαμενών από βοηθητικά σκάφη υδατοκαλλιεργειών να γίνεται με την προϋπόθεση να έχουν ΠΓΕ σε ισχύ, να φέρουν εξοπλισμό ανάλογα με το μήκος τους και να εφοδιάζονται με την ανάλογη βεβαίωση ρυμούλκησης ναυπηγού για την συγκεκριμένη ρυμούλκηση, λόγω της ιδιομορφίας των εγκαταστάσεων των υδατοκαλλιεργειών.

ΘΗΡΑΙΟΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 10:43

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ

th@shipinvestigation.

gr

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ.

212.70.212.24

.....

Στην παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου αναφέρεται ότι τα βοηθητικά σκάφη υδατοκαλλιέργειας προορίζονται εκτός των άλλων και για ρυμούλκηση κλωβών, δεξαμενών.

Λόγω της ιδιομορφίας των εγκαταστάσεων των υδατοκαλλιεργειών (αγκυροβόλια, έκταμα σχοινίων κλπ) θα λύνονταν πολλά προβλήματα, εάν προστίθετο μια νέα παράγραφος που θα επέτρεπε την ρυμούλκηση των παραπάνω κλωβών και πλωτών ναυπηγημάτων για τοπικούς πλόες, από σκάφη υδατοκαλλιέργειας, με την προϋπόθεση να έχουν ΠΓΕ σε ισχύ, να φέρουν εξοπλισμό ανάλογα με το μήκος τους (γάντζο ρυμούλκησης – απαγκίστρωση γάντζου η προϋποθέσεις καβοδετικών πλοιαρίων) και να εφοδιάζονται με την ανάλογη βεβαίωση ρυμούλκησης ναυπηγού για την συγκεκριμένη ρυμούλκηση.

Επίσης σας γνωρίζουμε ότι ο μέχρι σήμερα χαρακτηρισμός γι' αυτά τα σκάφη είναι "Βοηθητικά Ιχθυοκαλλιέργειας" ενώ τώρα χαρακτηρίζονται "Βοηθητικά Υδατοκαλλιέργειας" (Πιθανή δημιουργία προβλημάτων με τα υπάρχοντα Ναυτιλιακά Έγγραφα των σκαφών με τον νέο χαρακτηρισμό).

ΜΕΤΑ ΤΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΘΗΡΑΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' : ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Άρθρο 17 : Ναυτολόγηση

Ασκείται κριτική επί του τρόπου υπολογισμού της σύνταξης.

Παναγιώτης Υποβλήθηκε 19/12/2012 15:00

pakal11@hotmail.com

85.75.99.43

Πλήρης εξομοίωσης της ναυτικής εργασίας με την δουλεία.

Απαράδεκτος ο τρόπος υπολογισμού της σύνταξης. Δεν λαμβάνονται υπ όψιν κριτήρια όπως Διπλώματα Τάξεων των Αξιωματικών αλλά κ η ανεργία μέσα στην δεκαετία.

Άρθρο 19: Παράταση θητείας επίκουρων καθηγητών

Ερωτάται αν το άρθρο αφορά και στις τρεις βαθμίδες τακτικών μελών Ε.Π και στην περίπτωση αυτή προτείνεται η αλλαγή του τίτλου προς αποφυγή παρερμηνειών.

Χαράλαμπος Ζώης Υποβλήθηκε 26/12/2012 17:40

hariszois@gmail.com

178.147.206.190

Στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2638/1998, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 3450/2006, αναφέρεται ότι <>.

Είναι προφανές ότι το άρθρο 19 του προς δημόσια διαβούλευση σχεδίου νόμου αναφέρεται και στις τρεις παραπάνω βαθμίδες τακτικών μελών Ε.Π. Όμως, ο τίτλος του συγκεκριμένου άρθρου είναι τέτοιος, ώστε να φαίνεται ότι αυτό αφορά μόνο τους επίκουρους καθηγητές, και όχι τα μέλη Ε.Π. των δύο άλλων βαθμίδων.

Συνεπώς, κατά την ταπεινή μου γνώμη, ο τίτλος του παρόντος άρθρου θα αντιπροσώπευε καλύτερα το ακριβές περιεχόμενό του αν ήταν διατυπωμένος, για παράδειγμα, ως εξής: <>.

Η αλλαγή του τίτλου σε κάποιο άρθρο ενός σχεδίου νόμου είναι, ίσως, λεπτομέρεια, αλλά θεωρώ ότι, στη

συγκεκριμένη περίπτωση, μπορεί και πρέπει να γίνει για να μην δημιουργηθούν παρερμηνείες στο μέλλον.

Νομίζω επίσης ότι η τελευταία πρόταση <> χρειάζεται περαιτέρω διευκρίνιση.

Ευχαριστώ πολύ για τη φιλοξενία

Άρθρο 20: Εκπαιδευτικά Ταξίδια σπουδαστών ΑΕΝ

Επικρίνεται το ύψος των προστίμων της β' παρ. και γενικότερα η λειτουργία των ΑΕΝ και προτείνεται να αναβαθμιστούν και να ενταχθούν στη τριτοβάθμια εκπαίδευση. Προτείνεται ακόμα να προστεθεί τρίτη παράγραφος που να καταργεί το αρ. 225 του ν. 4072/2012

kostas Υποβλήθηκε 14/12/2012 15:39

kostas2375@yahoo.gr Να αναβαθμιστούν επιτέλους οι ναυτικές ακαδημίες και να ενταχθούν στην Τρίτη βαθμίδα εκπαίδευσης με
Γ τα ΤΕΙ – ΑΕΙ.
[79.103.173.221](tel:79.103.173.221)

Άρθρο 21: Γραφείο Σταδιοδρομίας

Προτείνεται το γραφείο σταδιοδρομίας να υπάγεται στις κατά τόπου Ακαδημίες και όχι στην αρμόδια διεύθυνση ναυτικής εκπαίδευσης

panagiotis Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:55

krekisp@gmail.com Το γρ. σταδιοδρομίας είναι σημαντικό να υπάγεται στις κατά τόπου Ακαδημίες και όχι στην αρμόδια
[94.68.160.87](tel:94.68.160.87) διεύθυνση ναυτικής εκπαίδευσης. Πιο συγκεκριμένα η φύση και ο στόχος του γρ. σταδιοδρομίας είναι τέτοιος που απαιτεί άμεση σχέση με τους σπουδαστές προκειμένου να είναι σε θέση οποιαδήποτε στιγμή να ζητούν συμβουλές και πληροφορίες και να τους παρέχεται με κάθε τρόπο επαγγελματική καθοδήγηση. Με την υπαγωγή αυτή, το γρ. σταδιοδρομίας των ΑΕΝ θα καταστεί προσιτό, ελέγξιμο και δεν θα απαιτείται να διανύουν μεγάλες αποστάσεις οι σπουδαστές. Τέλος μ' ένα τέτοιο μέτρο επιτυγχάνεται η επιθυμητή αποκέντρωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ' : ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Άρθρο 28: Εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας

Προτείνεται να προβλέπεται ακύρωση του νόμου αν δεν συνοδεύεται από γνωμοδότηση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ακόμα, παρατηρείται ότι οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής είναι ίδιες με αυτές της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1) και ότι δεν συνυπολογίζεται στην ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική η ακτοπλοΐα.

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις::

.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ': ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

άρθρο 28: αν η Γενική Γραμματεία Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής έχει αρμοδιότητα στην ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών, τότε σε τί διαφέρει (αυτός ο ρόλος) και τί χρειάζεται η Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακών Επενδύσεων & Υποδομών?.

.....

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 21:03

ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ

SMALLISLANDS.EU

PRESIDENT@SMAL

LISLANDS.EU

85.72.141.173

Το Άρθρο 28: Εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας, έτσι όπως είναι δημοσιευμένο είναι ασαφές κι αόριστο.

Να προβλέπεται ακύρωση του νόμου εάν δεν συνοδεύεται από γνωμοδότηση του Υπ. Αιγαίου και Ναυτιλίας και όχι απλά να τονίζεται η ανάγκη της γνωμοδότησης. Επίσης ποιος και πώς ορίζεται ένα νόμος εάν έχει επιπτώσεις στα νησιά???

Άρθρο 29: Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής

Προτείνεται να συμμετέχουν στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής ο ΓΓΝΕΥ, εκπρόσωποι της ακτοπλοΐας, ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων, εκπρόσωποι των μικρών νησιών και της Στερεάς Ελλάδας (Γενικός Γραμματέας, δήμοι, επιμελητήρια). Ακόμα, ερωτάται αν θα δημοσιοποιούνται τα πρακτικά του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1).

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

.....

άρθρο 29: Ο ΓΓΝΕΥ γιατί δεν μπορεί να συμμετέχει, έστω, στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής?

τα πρακτικά του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. θα δημοσιοποιούνται?

αφού όλα τα μέλη του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. είναι ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. ex officio για ποιά θητεία μιλάμε? θα προσέρχεται όποιος έχει ρητή εξουσιοδότηση εκπροσώπησης σε ισχύ από τον φορέα του. αλλιώς, με την κινητικότητα στελεχών που επικρατεί, θα πρέπει να επανεκδίδονται συχνά Υπουργικές αποφάσεις νέας συγκρότησης.

.....

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

Υποβλήθηκε 15/12/2012 22:18

RAGIAS.GR

RAGIAS1@HOTMAIL

L.COM

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΙΤΑΙ ΚΑΙ Η ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕ ΤΟΝ ΓΕΝΙΚΟ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ, ΤΑ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑ ΕΥΒΟΙΑΣ, ΓΙΑΤΙ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΤΑ ΝΗΣΙΑ : ΕΥΒΟΙΑ,ΣΚΥΡΟΣ, ΣΚΙΑΘΟΣ, ΑΛΛΟΝΗΣΟΣ, ΣΚΟΠΕΛΟΣ. ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΑΥΤΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ

89.210.20.242

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΝΑΠΤΥΣΣΕΤΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ, ΚΛΠ.

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΦΡΑΖΕΤΑΙ Η ΒΟΥΛΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΥΤΩΝ, ΑΦΟΥ ΕΠΙΖΗΤΟΥΜΕ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΗΜΟΥ ΕΡΕΤΡΙΑΣ

Άρθρο 30 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής

Προτείνεται να συμμετέχουν σε αυτό εκπρόσωποι των μικρών νησιών.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 21:18

ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ

Άρθρο 30 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής.

SMALLISLANDS.EU

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΝΗΣΙΑ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ ΜΕ ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ. ΕΤΣΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΓΚΡΙΖΕΣ ΖΩΝΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ. ΜΕ ΔΕΔΟΜΕΝΟ ΟΤΙ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΕΠΙΘΥΜΕΙ ΓΚΡΙ

PRESIDENT@SMAL

ΖΩΝΕΣ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΣΤΟ

LISLANDS.EU

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ.

85.72.141.173

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η': ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 31 : Τροποποιήσεις του Ν. 3709/2008

Προτείνεται να συμπεριληφθούν στο Κεφάλαιο και τα άρθρα 15, 16, 17 και 20 του Κανονισμού ΕΕ 1177/2010, ενώ όσον αφορά στην παρ. 13 προτείνεται η γνωστοποίηση να γίνεται και στο τηλεφωνικό κέντρο εξυπηρέτησης επιβατών του Λιμένα (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1).

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

85.74.69.18

.....

άρθρο 31: παρ. 13: η υποχρέωση του μεταφορέα για ενημέρωση σε περιπτώσεις ματαίωσης ακύρωσης, αλλαγής ή καθυστέρησης δρομολογίου να γνωστοποιείται και στο τηλεφωνικό κέντρο εξυπηρέτησης επιβατών του Λιμένα (call center),

.....

ΗΑΤΤΑ-Σύνδεσμος

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:51

των εν Ελλάδι

Δεδομένου ότι στο άρθρο αυτό ενσωματώνονται οι διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1177/2010 οποίος ούτως ή άλλως είναι υποχρεωτικής εφαρμογής, στο άρθρο αυτό θα πρέπει επίσης συμπεριληφθούν και τα εξής άρθρα όπως περιέχονται και στον Κανονισμό ΕΕ 1177/2010.

Τουριστικών &

Ταξιδιωτικών

Γραφείων

.....

hatta.gr

hatta@hatta.gr

[62.38.240.205](tel:62.38.240.205)

Άρθρο 32 : Εκπτώσεις ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

Ασκείται κριτική για την έκπτωση των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, ενώ προτείνεται να ισχύει αυτή και για το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ακόμα, προτείνεται έκπτωση των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων της τάξεως του 50% και για τα μέλη των Τοπικών Κλιμάκων Επιθεώρησης πλοίων (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 12). Τέλος, το άρθρο χαρακτηρίζεται από το ΣΕΕΝ αντισυνταγματικό και αντικείμενο στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Νικολαος Υποβλήθηκε **18/12/2012 18:26**

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ Στο αρθρο 32

nax2mar@otenet.gr είναι λογικό τα μέλη των Τοπικών Κλιμάκων Επιθεώρησης πλοίων να έχουν κάποια έκπτωση
79.130.44.252 στα εισιτήρια ,οταν οι Λιμενικοί έχουν εκτωση 100% . Αφου ελεγχουν και υπογραφουν πιστοποιητικά για την Ασφαλεια των επιβατων και των πλοίων .
 Με βεβαιωση που θα εκδιδει ο Κεντρικος Λιμεναρχης οπου ανηκουν .

Τουλαχιστο στα Κεντρικα Λιμεναρχεια .Τουλαχιστον ενα 50%

Σ.Ε.Ε.Ν. Υποβλήθηκε **28/12/2012 12:13**

seen@ath.forthnet.gr Το συγκεκριμένο άρθρο αποτελεί απαράδεκτη και παράνομη οικονομική επιβάρυνση ιδιωτικών
194.219.217.31 επιχειρήσεων, αντικείμενη στο Σύνταγμα, στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και στα Διεθνή Ανθρώπινα Δικαιώματα. Με το παρόν άρθρο επιχειρείται η δια νόμου επιβολή των υποχρεωτικών εκπτώσεων που μέχρι πρότινος προβλέπονταν με την εξίσου παράνομη και καταχρηστική ΚΥΑ 3324.1/15/03/03-04-2003.

Τονίζουμε ότι η χορήγηση προνομίων σε συγκεκριμένες πληθυσμιακές ομάδες, οι οποίες δύνανται να αλλάζουν κατά το δοκούν του εκάστοτε κυβερνώντα, στο βαθμό που δεν προβλέπει αποζημίωση των εταιρειών για αυτές είναι παράνομη και ανεπίτρεπτη προσβολή της οικονομικής ελευθερίας αλλά και άλλων βασικών δικαιωμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η κάθε εταιρεία έχει το δικαίωμα να αποφασίζει η ίδια ανάλογα με την εμπορική της πολιτική τυχόν εκπτώσεις που επιθυμεί να χορηγεί. Η επιβολή εκπτώσεων ως δημόσια υπηρεσία χωρεί μόνο με ρητή πρόβλεψη αποζημίωσης για τη χορήγησή τους, όπως άλλωστε συμβαίνει και με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Άρθρο 33: Επίταξη πλοίου

Ζητείται η απόσυρση του άρθρου, καθώς χαρακτηρίζεται «εκτός πραγματικότητας», ενώ επισημαίνεται ότι είναι αναγκαία η διασφάλιση ότι δεν θα χρησιμοποιείται για τη μετακύλιση των υποχρεώσεων των πτωχευμένων ναυτιλιακών εταιρειών στον κρατικό προϋπολογισμό (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1).

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:16

seen@ath.forthnet.gr

Γ

[194.219.217.31](tel:194.219.217.31)

Το εν λόγω άρθρο αποτελεί ουτοπική οπτική της ακτοπλοΐας και είναι φανερά εκτός πραγματικότητας. Θεωρούμε ότι εισήχθη στο σχέδιο νόμου εκ παραδρομής χωρίς να το έχουν δει οι αρμόδιοι παράγοντες και υπηρεσίες του ΥΝΑ που γνωρίζουν τη λειτουργία της ακτοπλοΐας. Προβλήματα όπως η ασφάλιση του πλοίου, η δυνατότητα των δημοσίων υπαλλήλων να ασκήσουν διοίκηση ναυτιλιακής εταιρείας, η κάλυψη διαφόρων χρηματοοικονομικών εξόδων, οι ευθύνες σε περίπτωση ζημίας, η ευθύνη αποκατάστασης ζημιών κτλ δεν ρυθμίζονται. Η εκτέλεση δρομολογίων όταν αυτά διακόπτονται για οικονομικούς λόγους είναι πρακτικά αδύνατη χωρίς τη συγκατάθεση και τη σύμφωνη γνώμη της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Άρθρο 35: Στρατηγική ανάπτυξης εθνικού λιμενικού συστήματος

Προτείνεται η αποτύπωση στο σχέδιο νόμου μιας δομής σε επίπεδο Διεύθυνσης, που θα είναι αρμόδια για την εσωτερική και εξωτερική διάσταση της εθνικής στρατηγικής για τους λιμένες.

Αριστείδης Δήμου

Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:28

[aristidesdimou@yahoo](mailto:aristidesdimou@yahoo.com)

o.com

[88.218.54.37](tel:88.218.54.37)

1. Η στρατηγική ανάπτυξης του εθνικού λιμενικού συστήματος παρέχει τις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής και αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για τις επιλογές σε σχέση με την ανάπτυξη των λιμένων. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί στη δομή του νέου συστήματος ότι η στρατηγική αυτή θα επανεξετάζεται τακτικά ως προς τα επιμέρους στοιχεία της και θα αναθεωρείται κατάλληλα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι σημαντικές εσωτερικές και διεθνείς/ευρωπαϊκές εξελίξεις. Η γενική στρατηγική είναι ορθό να αναπροσαρμόζεται κάθε πενταετία, όπως προβλέπεται στο σχέδιο νόμου, ωστόσο απαιτούνται αναγκαίες μικρο-προσαρμογές σε τακτική ή έκτακτη βάση.

Αυτό σημαίνει ότι στην Κεντρική Δομή (Υπουργείο) θα πρέπει να προβλεφθεί σχετική αρμοδιότητα στο πλαίσιο μιας κατάλληλα στελεχωμένης Διεύθυνσης, ώστε να παρακολουθούνται οι εξελίξεις, να πραγματοποιούνται οι απαραίτητες διεργασίες εντός -και ίσως εκτός- των δομών του Υπουργείου και να καταρτίζονται σχετικές εισηγήσεις προς την Ηγεσία του Υπουργείου, στη βάση των κατεύθυνσεων και των στόχων που έχουν ήδη τεθεί με τη στρατηγική. Η αρμόδια Διεύθυνση θα πρέπει ακόμη να επιφορτιστεί με την κατάρτιση εισήγησης για τη συνολική αναθεώρηση της στρατηγικής.

.....

Άρθρο 36 : Διακυβέρνηση Εθνικού Λιμενικού Συστήματος

Επισημαίνεται ότι η διοικητική συνένωση ανταγωνιστικών λιμανιών θα οδηγήσει σε κατάργηση του διαλιμενικού ανταγωνισμού και ότι θα επιφέρει απώλεια οικονομικών

πόρων από τοπικές κοινωνίες. Γι' αυτό προτείνεται να συμμετάσχουν και εκπρόσωποι του Δήμου στα νέα όργανα που θα συστηθούν.

Επίσης, σχολιάζεται η ανάγκη να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες που θα έχει η μητρική και οι θυγατρικές της εταιρείες, ενώ υποστηρίζεται ότι θα εξυπηρετούνται μόνο τα συμφέροντα των θυγατρικών και προτείνεται η συνένωση να γίνεται με βάση κοινές δραστηριότητες και συμφέροντα. Υποστηρίζεται ακόμα ότι είναι απαραίτητο να υπάρχει ένας φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης σε κάθε λιμενικό συγκρότημα, για να μην υπάρχει αλληλοεπικάλυψη και σύγχυση αρμοδιοτήτων, ενώ αναφορικά με την παρ. 7 θεωρείται ότι πρόκειται για παράκαμψη των ΓΓΝΕΥ και ΡΑΛ (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1). Τέλος, ερωτάται αν η παραχώρηση του ναυπηγείου της Ελευσίνας δημιουργεί θέμα αθέμιτου ανταγωνισμού σχετικά με το δικαίωμα του Ανταγωνισμού της Ε.Ε.

ΜΗΝΑΣ ΤΑΤΣΗΣ Υποβλήθηκε 19/12/2012 09:25

tatsis@portkavala.gr

62.1.233.66

ΜΕ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ ΟΤΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΜΟΝΟΠΩΛΕΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΙΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑ-ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΑΦΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΧΟΥΝ ΠΛΕΟΝ ΛΟΓΟ ΣΕ ΕΝΑΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥΣ.

Κονιδάρης Τάσος Υποβλήθηκε **27/12/2012 14:43**

t.konidaris@gmail.com

om

85.73.159.15

volgab

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Θεωρώ ότι η δημιουργία λιμενικών δικτύων είναι στη σωστή κατεύθυνση. Αυτό που θα πρέπει να γίνει σαφές και να ξεκαθαριστεί θα πρέπει να είναι οι αρμοδιότητες που θα έχει η μητρική και οι θυγατρικές της εταιρείες

Υποβλήθηκε **26/12/2012 21:49**

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.

.....

Είναι σημαντικό να υφίσταται ένας φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης σε κάθε λιμενικό συγκρότημα, διαφορετικά θα υπάρξει πολυδιάσπαση, αλληλοεπικάλυψη και σύγχυση αρμοδιοτήτων και ευθυνών με συνέπεια να μην υπάρχει ενιαίος προγραμματισμός και συντονισμός, καθώς και κοινή δράση και ωφέλεια.

το «Δίκτυο» είναι, αν μη τι άλλο, ατυχής φράση για ενοποίηση ή συγχώνευση ανώνυμων εταιρειών.

Εφόσον γίνεται λόγος για μητρική και θυγατρικές ίσως θα έπρεπε να ονομάζεται π.χ. ΟΜΙΛΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ.

εφόσον γίνεται λόγος για γεωγραφική συνένωση λιμανιών θα μπορούσε να ονομάζεται π.χ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ.

.....

παρ. 7: το να υποχρεωθεί να δημιουργήσει κάθε λιμενικό συγκρότημα (και όχι πλέον Οργανισμός) Γενική Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης, η οποία θα παρέχει επιχειρησιακή και τεχνική υποστήριξη κατευθείαν στον Υπουργό Ναυτιλίας, μόνον η Ελληνική «ατσιδασότητα» των στελεχών του Λ.Σ. θα μπορούσε να εφεύρει και να εκθέτει έτσι πρόσωπα και καταστάσεις

που δεν «αντέχουν» οργανωμένες ανώνυμες εταιρίες, που έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, με στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια.

Που είναι η ΓΓΝΕΥ και η ΡΑΛ σε όλα αυτά? παρακάμπτονται?

.....

Άρθρο 37 : Ανάπτυξη Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος

Επισημαίνεται ότι δεν γίνεται αναφορά στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, ενώ θα υποτιμηθούν και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που, παρά το γεγονός ότι δεν έχουν έσοδα, είναι απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των τοπικών κοινωνιών.

Κονιδάρης Τάσος Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:32

t.konidaris@gmail.com

[m](#)

85.73.159.15

Κατ' αρχάς δεν γίνεται καμία αναφορά στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία (πχ Λέσβου, Ζακύνθου, Χαλκιδικής). Όσον αφορά τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία αυτά είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Εσωτερικών και η αλλαγή του καθεστώτος τους χωρίς την συνέργεια του υπουργείου Εσωτερικών δημιουργεί νομικά προβλήματα. Παράλληλα δεν τίθεται κανένας χρονικός ή γεωγραφικός περιορισμός για την ενσωμάτωση στα νέα λιμενικά συστήματα ή στην δημιουργία νέων Α.Ε. από τα υπάρχοντα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Έτσι πχ το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σαντορίνης μπορεί θεωρητικά να αποτελέσει μια νέα Α.Ε σε συγχώνευση με το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λευκάδος! ή το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου να επιλέξει να ενταχθεί στο νέο Λιμενικό Σύστημα Βορείου Ελλάδος!! Επίσης δεν δίνεται η δυνατότητα σε ένα Δ.Λ.Τ να αποτελέσει από μόνο του μια Α.Ε. εφ' όσον ο κύκλος εργασιών του τ επιτρέπει. Παράλληλα δεν υπάρχει αναφορά για εκείνα τα Δ.Λ.Τ που θα αρνηθούν μία από τις παραπάνω λύσεις..

Άρθρο 38 : Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)

Ός προς τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων υποστηρίζεται ότι το πλαίσιο λειτουργίας της είναι ασαφές, καθώς δεν αποσαφηνίζεται αν θα αποτελεί Ανεξάρτητη Αρχή ή δημόσια υπηρεσία με ιδιαίτερο καθεστώς διοίκησης. Αν πρόκειται για Ανεξάρτητη Αρχή, υποστηρίζεται ότι πρέπει να υπάγεται στη νομοθεσία των Ανεξάρτητων Αρχών του Δημοσίου και δεν είναι δυνατό να υπάγεται σε συγκεκριμένο Υπουργείο. Αν πρόκειται για Διεύθυνση του Υπουργείου, προτείνεται η αλλαγή ονομασίας της προς αποφυγή συγχύσεων. Προτείνεται ακόμα να συμμετάσχει στο Δ.Σ. της Ρ.Α.Λ. με θεσμοθετημένη θέση η Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Ακόμα, επισημαίνεται ότι οι αρμοδιότητες της συμπίπτουν με αυτές της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και προτείνεται οι αρμοδιότητες της να αφορούν αποκλειστικά στα ζητήματα του ανταγωνισμού. Τέλος, προτείνεται τα πρόστιμα από τις λιμενικές παραβάσεις να εισπράττονται από τα λιμεναρχεία και όχι από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Αριστείδης Δήμου Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:55

aristidesdimou@ya 1. Προφανώς, η σκέψη πίσω από τη δημιουργία της προτεινόμενης στο σχέδιο νόμου