

hoo.com

88.218.54.37

Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) είναι η ρύθμιση των θεμάτων ανταγωνισμού, που ενδέχεται να προκύψουν με τις μελλοντικές παραχωρήσεις λιμενικών χώρων και υπηρεσιών σε ιδιώτες παρόχους λιμενικών υπηρεσιών. Εφόσον οι παραχωρήσεις όντως πραγματοποιηθούν, η ανάγκη για ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ των παρόχων ή των σημερινών φορέων διοίκησης των λιμένων/παρόχων υπηρεσιών και των μελλοντικών ιδιωτών-παρόχων θα είναι δεδομένη σε μια αγορά που ανοίγει και διευρύνεται, αν και ο αριθμός των παραχωρήσεων αναμένεται μικρός και η αγορά θα πρέπει να ρυθμιστεί όχι συνολικά, αλλά κατά κλάδους, π.χ. container terminals, κρουαζιέρα (πολύ μικρότερος αριθμός παικτών-παρόχων αν κλάδο).

2. Η λύση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων φαίνεται να προκρίνεται έναντι άλλων επιλογών, όπως η κατάλληλη ενίσχυση της υφιστάμενης Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ή η πρόβλεψη για επιφόρτιση της καθ' ύλην αρμόδιας Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά, που δεν συνεπάγονται μια πρόσθετη δομή στο σύστημα και θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά τον στόχο αυτό και να επιτελέσουν τη λειτουργία της εποπτείας και ρύθμισης της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών με πολύ μικρότερο κόστος. Όμως δεν φαίνεται να προκύπτει προστιθέμενη αξία από τη δημιουργία της ΡΑΛ ικανή να δικαιολογήσει το πρόσθετο κόστος της επιλογής αυτής. Αντίθετα, επιβαρύνεται το σύστημα με μια νέα δομή, αποδυναμώνεται η κεντρική δομή, παρακάμπτεται μια ανεξάρτητη αρχή.

3. Ακόμη, η ΡΑΛ προτείνεται να δημιουργηθεί όχι ως ανεξάρτητη αρχή, αλλά ως ως αυτοτελής δημόσια Υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου και εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο. Το θεσμικό καθεστώς της ΡΑΛ δημιουργεί ουσιαστικό προβληματισμό για την επιλογή αυτή. Αν δεν επιλέγεται η λύση της ανεξάρτητης αρχής, τι αλλάζει σε σχέση με τις δυνατότητες που θα είχε μια ενισχυμένη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής να επιτελέσει αυτό το έργο, ενδεχόμενα σε συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού;

4. Τέλος, εάν τελικά η επιλογή της ΡΑΛ διατηρηθεί, οι αρμοδιότητες της θα πρέπει να αφορούν στα ζητήματα του ανταγωνισμού και όχι σε αρμοδιότητες που έχει και ασκεί η σημερινή Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και οι οποίες θα πρέπει να παραμείνουν στην κεντρική δομή. Για παράδειγμα, η ΡΑΛ δεν είναι δυνατό να διαθέτει αρμοδιότητες ως προς την «παρακολούθηση της εφαρμογής της εθνικής στρατηγικής στο λιμενικό τομέα» γενικά.

Συμπερασματικά:

Η δημιουργία της ΡΑΛ δεν δημιουργεί προστιθέμενη αξία σε σχέση με την Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ή/και την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Εάν, ωστόσο, διατηρηθεί στο σχέδιο νόμου, οι αρμοδιότητες της θα πρέπει να αφορούν αποκλειστικά στα ζητήματα του ανταγωνισμού. Οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων θα πρέπει να διατηρηθούν και να ενισχυθούν στη νέα δομή.

Κονιδάρης Τάσος

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:45

t.konidaris@gmail.co

m

85.73.159.15

Αν θεωρήσουμε ότι η Ρ.Α.Λ θα είναι μια ανεξάρτητη Αρχή, κατά τα πρότυπα της Ρ.Α.Ε αυτή δεν θα πρέπει να υπάγεται στον εκάστοτε Υπουργό Ναυτιλίας, αλλά να λειτουργεί όπως και οι υπόλοιπες Ανεξάρτητες Αρχές.

Θα πρέπει παράλληλα η στελέχωση της να γίνει με αξιολογικά κριτήρια και με επιστημονικό προσωπικό που να έχει γνώση του αντικείμενου. Θεωρώ σκόπιμο στο Δ.Σ της Ρ.Α.Λ να συμμετέχει και η Ένωση

Λιμένων Ελλάδος με θεσμοθετημένη θέση. Τέλος όσον αφορά την χρηματοδότηση της Ρ.Α.Α δεν γνωρίζω κατά πόσο είναι δυνατό αυτή να χρηματοδοτείται από Α.Ε ενώ η ίδια είναι Αρχή Δημοσίου Συμφέροντος, και να παραμένει θεωρητικά φορέας ελέγχου των Α.Ε.

Άρθρο 39: Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.)

Προτείνεται να συμμετάσχει στη σύνθεση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων εκπρόσωπος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και συγκεκριμένα της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας, εκπρόσωποι της Αυτοδιοίκησης, της εκάστοτε Περιφέρειας ή/και δήμου (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1) και εκπρόσωποι των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

ΚΑΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Υποβλήθηκε 18/12/2012 21:10

gkatis@mou.gr

84.205.231.44

Μέχρι πρόσφατα στη σύνθεση της ΕΣΑΛ συμμετείχε εκπρόσωπος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης-Γεν Δ/ση Αλιείας, ενώ στο παρόν σχέδιο νόμου παραλήφθηκε. Το ΥΠΑΑΤ υποστηρίζει και εκπροσωπεί τα συμφέροντα του αλιευτικού κλάδου και φυσικά των λιμενικών υποδομών αλιευτικών καταφυγίων. Πληροφοριακά αναφέρω για όσους δε γνωρίζουν ότι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ) χρηματοδοτεί δράσεις που αφορούν υποδομές είτε στη χερσαία ζώνη λιμένων (ιχθυόσκαλες) είτε σε λιμάνια και καταφύγια. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας 2007-2013 για την παρούσα περίοδο, χρηματοδοτεί μέχρι στιγμής, 24 δημόσια έργα με π/υ άνω των 40 εκ. €. Η παρουσία εκπροσώπου της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠΑΑΤ για τη λιμενική πολιτική (αναγκαιότητα, σκοπιμότητα κατασκευής νέων ή εκσυγχρονισμού υφιστάμενων υποδομών, κατανομή, νησιωτικότητα, ειδικές συνθήκες κλπ) καθίσταται αναγκαία και ικανή συνθήκη για τη λειτουργία της επιτροπής, καθόσον το εν λόγω υπουργείο υλοποιεί μέσω των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων του λιμενικά έργα, η αδειοδότηση των οποίων φυσικά περνά μέσα από τις διαδικασίες του ανωτέρω οργάνου.

Παρακαλώ να διερευνηθεί η δυνατότητα να εξακολουθεί να υπάρχει εκπρόσωπος του ΥΠΑΑΤ στη σύνθεση της Επιτροπής.

ΜΑΤΑ ΧΑΡΙ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:16

mata_hary_70@yahoo

o.gr

62.103.138.164

Ως προς την παράγραφο 1: Η σύνθεση είναι προβληματική διότι:

- α. Υπάρχει μόνο ένας εκπρόσωπος από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Μεταφορών. Υποδομών και Δικτύων, εναντι 3 (3) σήμερα. Από που θα είναι αυτός ο μοναδικός εκπρόσωπος? Από το πρώην Ανάπτυξης (Βιομηχανία) και όχι από τη Διεύθυνση Λιμενικών Έργων του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ ή το αντίστροφο??
- β. Δεν υπάρχει εκπρόσωπος του Υπ. Γεωργίας. Πως θα γίνεται η χωροθέτηση των αλιευτικών καταφυγίων? Χωρίς Εκπρόσωπο της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας???
- γ. Από το ΥΠΕΘΑ γιατί ανώτατος αξιωματικός και όχι Πολιτικός Υπάλληλος?
- δ. Εάν μελλοντικά καταργηθούν ή συγχωνευθούν Υπουργεία, πως θα γίνει η ανασύσταση της ΕΣΑΛ? Νε υπάρχει ρητά διάταξη ότι θα μπορεί να γίνεται με απλή Υπουργική Απόφαση, ώστε να μην χρειάζεται μελλοντική Ρύθμιση.
- ε. Υπουργείο Πολιτισμού δεν υφίσταται σήμερα
- στ. Ποιος ο λόγος ύπαρξης Πανεπιστημιακών???

Ως προς την παράγραφο 4 και την παράγραφο 6: Θα συνεδριάζει η ΕΣΑΛ με τα 2/3??? Δηλαδή με απόντες εκπροσώπους Υπουργείων Πολιτισμού και Αμυνας θα λαμβάνονται αποφάσεις???

Ως προς την παράγραφο 7: Η ΕΣΑΛ απο τον Οκτώβριο του 2009 είναι μη αρειβόμενη. ΓΙΑΤΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΤΩΡΑ ΑΜΕΙΒΟΜΕΝΗ??? ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΟΓΟΣ???

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:19

seen@ath.forthnet.gr

194.219.217.31

Ούτε σε αυτή την επιτροπή προβλέπεται η συμμετοχή των ακτοπλοϊκών εταιρειών, οι οποίες θα έπρεπε πρωτίστως και κατ' εξοχήν να συμμετέχουν σε αυτήν

Άρθρο 40 : Αδειοδοτήσεις Έργων σε Οργανισμούς Λιμένων

Ως προς την παρ. 3 προτείνεται η υποβολή της μελέτης για ένταξη να γίνεται στο ΥΠΕΚΑ και σε περίπτωση που απαιτείται τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων, τότε να στέλνεται η μελέτη στην ΕΣΑΛ, ενώ επισημαίνεται ότι η δημοσιότητα του τελευταίου εδαφίου είναι υποχρέωση του ΥΠΕΚΑ και όχι της ΕΣΑΛ.

Αναφορικά με την παρ. 4 προτείνεται να απαιτείται έγκριση και της Εφορίας Ενάλιων Αρχαιοτήτων. Ακόμα, προτείνεται κάποια βοηθητικά λιμενικά έργα ήσσονος σημασίας να εξαιρεθούν από τις διαδικασίες, ενώ για την επισκευή λιμενικών έργων ή προσθήκες σε αυτά να απαιτείται γνωστοποίηση στη ΔΛΥ ή το Λιμεναρχείο. Τέλος, προτείνεται, για λόγους διαφάνειας, η δημιουργία ιστοσελίδας όπου θα δημοσιεύεται η πορεία των έργων.

AGRIDITE

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:33

AFRODITE_70@yahoo.gr

oo.gr

62.103.138.164

Επί του κάτωθι «Μετά την πάροδο της προθεσμίας αυτής απράκτου, η αξιολόγηση λογίζεται ως θετική. Η Γ.Γ.Ν.Ε.Υ. συγχρόνως δημοσιεύει σε δύο εφημερίδες μιας εθνικής κυκλοφορίας και μια τοπική και στον ιστότοπο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου το έργο, ώστε να διενεργηθεί δημόσια διαβούλευση επί των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του στην ευρύτερη περιοχή.» η δημοσιότητα που προβλεπεται απο την κοινοτική οδηγία περί περιβαλλοντικής νομοθεσίας, είναι υποχρέωση του ΥΠΕΚΑ και όχι της ΕΣΑΛ.

AIKATERINH

Υποβλήθηκε **28/12/2012 14:32**

DHMOY

kaya.dim@gmail.com

m

94.71.130.82

Αρκετά βοηθητικά λιμενικά έργα πρέπει να εξαιρεθούν απο τις διαδικασίες των σοβαρων λιμενικων υποδομων.

Κατά καιρούς το Λιμεναρχείο αλλά και η ΔΛΥ έχουν θεωρήσει σαν λιμενικά έργα και το εξοπλισμό των υπηρεσιων των λιμεναρχείων για ελεγχο αλκοτεστ. Οι Ο.Λ αλλά και τα Λιμενικά ταμεία ενίοτε καλούνται να δημιουργουν υποδομές για εξυπηρέτηση λουομένων στις παραλίες.Είναι αυτες οι υποδομες λιμενικά έργα!

Άρθρο 42: Ζητήματα λιμενικών υποδομών

Προτείνεται η τροποποίηση και του αρ. 227 του ν. 4072/12.

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:35

XILARI 70@yahoo.gr

62.103.138.164

10 ΧΡΟΝΙΑ ΚΡΑΤΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΔΙΧΤΥΩΝ.

ΝΑ ΖΗΤΗΘΕΙ Η ΑΠΟΨΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ.

ΕΠΙΣΗΣ ΝΑ ΕΠΙΔΙΩΧΘΕΙ ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 227 ΤΟΥ Ν.4072/2012, ΔΙΟΤΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΕΡΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΤΟΥ ΠΥΘΜΕΝΑ ΕΧΕΙ ΜΠΛΟΚΑΡΕΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ ΤΟΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΥΘΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΦΕΡΤΑ ΥΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΠΛΟΗΓΙΚΗ Α.Ε.)

Άρθρο 43: Ίδρυση της εταιρίας «Πλοηγική Α.Ε.»

Η πλειοψηφία των σχολίων του αρ. 43 αναφέρονται στο σύνολο των διατάξεων του Κεφαλαίου Ι και ασκείται έντονη κριτική σε αυτές, υποστηρίζοντας ότι πρόκειται για τη δημιουργία «μιας ακόμα ΔΕΚΟ», η οποία μάλιστα είναι αντίθετη με τις μνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας και τις διεθνείς συμβάσεις και ότι παραβλέφθηκαν τα πορίσματα και οι μελέτες του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, των Πλοηγών Ελλάδος και της Επιτροπής που σύστησε το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου υπό τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Τα ανωτέρω σχόλια αιτούνται την απόσυρση του Κεφαλαίου. Από τα σχόλια της διαβούλευσης προτείνεται η υιοθέτηση των προτάσεων κάποιου εκ των ανωτέρω φορέων. Τέλος, επισημαίνεται ότι αν η παροχή πλοηγικών υπηρεσιών θεωρηθεί λιμενική δραστηριότητα, πρέπει να υπαχθεί στους φορείς εκμετάλλευσης και διαχείρισης των λιμένων, ενώ αν θεωρηθεί εμπορική λιμενική δραστηριότητα πρέπει να απελευθερωθεί και να λειτουργεί όπως η ρυμούλκηση και υποστηρίζεται ότι το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών στην Πλοηγική ΑΕ είναι ασύμβατο με το δίκαιο ανταγωνισμού (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1).

Αναστασιαδης

ταςος

anastas.tasos@hotmail.com

94.68.65.130

Υποβλήθηκε 24/12/2012 11:11

Κ. Υπουργε εκτιμώντας το γλυκο ψωμακι που εφαγα επι 26 χρονια στην πλοηγικη, οφειλω να πω ενα μεγαλο ΜΠΡΑΒΟ που τραβηξατε ενα Χ σε ολες της περιεργες προτασεις που σκεχουν μονο το προσωπικο συμφερον ορισμενων. Υπαρχουν πολλες λυσεις, ωστε να διασφαλιστει η βιωσιμοτητα της α.ε. πλοηγικη που επι τοσα χρονια προσφερει ασφαλεις υπηρεσιες χωρις καμια επιβαρυνση του κρατικου προϋπολογισμου το αντιθετο μάλιστα. Ευχομαι να παρετε την σωστη αποφαση, για το καλο της υπηρεσιας και της πατριδας μας.

Κασμας Γεωργιος

giorgoskasmass@hotmail.com

92.118.214.142

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:11

Κυριε Υπουργε γιατι απορριψατε τις προτασεις του ΝΕΕ και τις επιτροπης που εσεις ο ιδιος συστησατε και προτεινετε την ιδρυση ΔΕΚΟ ???
Κυριε Υπουργε γιατι προικοδοτετε την ΔΕΚΟ με περιουσια του Δημοσιου χωρις κανενα ανταλλαγμα???
Ποια θα ειναι τα οικονομικα οφελη του κρατους απο την ρυθμιση????
Κυριε Υπουργε αποσυρετε αμεσα τη ρυθμιση αν θελετε τα λιμανια να λειτουργουν σωστα και με ασφαλεια.
Η ιδρυση ΔΕΚΟ μας παει πολλα χρονια πισω και δεν συμβαλει σε τιποτα στον

εκσυγχρονισμο της υπηρεσιας

Αγγελος Βασιλακος Υποβλήθηκε **27/12/2012 23:38**

cptavassilakospilot@yahoo.com Τα αρθρα 43,44,45 και 46 μας γνωστοποιουν την ιδρυση μιας καινουργιας ΔΕΚΟ που μαλιστα θα προικοδοτειται απο την περιουσια του Δημοσιου με αποτελεσμα οχι μονο να μην συμβαλλει στον εκσυγχρονισμο,στις επενδυσεις και στην δημιουργια θεσεων εργασιας αλλα να τιθεται στους περιορισμους του μνημονιου ως προς τις προσληψεις,τις δαπανες και την διογκωση εξοδων,εξασφαλίζοντας!!την υποβαθμιση των πλοηγικών υπηρεσιών.Τα αρθρα αυτα πρεπει να αποσυρθουν και να αντικατασταθουν με ρυθμιση συμφωνη με τις προτασεις ολων των εμπλεκομενων στην πλοηγηση ναυτιλιακων φορεων

Κυριακή Υποβλήθηκε **18/12/2012 10:48**

Κουντούρη Επιτρεψτε μου ένα σχόλιο για το ενημερωτικό σημείωμα του Υπουργείου για τα άρθρα 43 έως **kirkountouri@gmail.com** 46. Είναι πανθομολογούμενο ότι επιβάλλεται η αποδέσμευση από τις χρόνιες αγκυλώσεις και τα προβλήματα που προέρχονται από δημόσιο φορέα που αδυνατεί να προσαρμοστεί στις ταχύτατες εξελίξεις και στις διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις. Τα ίδια προβλήματα όμως του «στενού» δημόσιου τομέα, συναντώνται και στις δημόσιες επιχειρήσεις, οι οποίες διέπονται από το ίδιο ή όμοιο νομοθετικό πλαίσιο και διοικούνται με τις ίδιες αρχές, επιπροσθέτως οι επιχειρήσεις εμφανίζουν παραδοσιακά μεγαλύτερα ελλείμματα. Συνεπώς η λύση δεν είναι αντικατάσταση του δημοσίου με ένα πιο δαπανηρό δημόσιο. Η βιωσιμότητα δε της πλοηγικής επιχείρησης την οποία επιβάλουν λόγοι ασφαλείας εξασφαλίζεται μόνο με την απόσχιση της από τη δημόσια διοίκηση, συμμετοχή και νοοτροπία και την θέσπιση αυστηρού νομοθετικού πλαισίου ελέγχου της ιδιωτικής πια επιχείρησης. Διότι είναι στατιστικά βέβαιο ότι ως δημόσια επιχείρηση στα επόμενα χρόνια δεν θα έχει την δυνατότητα να παρέχει υπηρεσίες. Και λάβετε υπόψη σας ότι οι πλοηγήσεις σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας

ΝΙΚΟΣ Υποβλήθηκε **28/12/2012 15:06**

nicktsopel@yahoo.gr Ομολογούν οι πρώην Διοικητικοί υπάλληλοι γιατί δεν επενδύονταν τα κεφάλαια . Διότι θα έχαναν η θα μειώνονταν η επικουρική τους σύνταξη . Έτσι υποβαθμίστηκαν οι παρεχόμενες υπηρεσίες . Άρα δεν φταίει το λεγόμενο κράτος αλλά οι συγκεκριμένοι που υπηρετούσαν μόνο τα συμφέροντα τους και όχι την Υπηρεσία . Ας μείνει ανοιχτή η διαβούλευση για λίγες μέρες ακόμα να ομολογήσουν όλοι τα λάθη τους . Οι επικουρικές συντάξεις να μεταφερθούν στον ενιαίο οργανισμό επικουρικών συντάξεων .

Αναστασιαδης Υποβλήθηκε **28/12/2012 16:12**

τασος Κυριε Υπουργε να σας εχει ο Θεος καλα,μετα απο 26χρονια εμαθα οτι u **anastas.tasos@hotmail.com** παρχουν και καποιοι που παιρνουν συνταξη απο την πλοηγικη. ΧΩΡΙΣ να εχουν ανεβει ποτε σε καραβι,ενω αυτοι που τοσα χρονια με ολες της καιρικες συνθηκες τραβανε κουτι ΤΙΠΟΤΑ. ΚΟΨΤΕΤΑ ΟΛΑ,ΔΩΣΤΕ την διοικηση της υπηρεσιας αξιοκρατηκα στο ναυτικο προσωπικο της υπηρεσιας,οπως εσεις θελετε. ΑΥΤΟ ΜΟΝΟ ΦΤΑΝΟΙ.

Άρθρο 44: Έναρξη Δραστηριοτήτων της εταιρίας «Πλοηγική Α.Ε.»

Η πλειοψηφία των σχολίων επισημαίνει την ανυπαρξία πρόβλεψης για τις εκκρεμείς οικονομικές διεκδικήσεις των υπαλλήλων και την καταβολή σύνταξης στους δικαιούμενους. Ως εκ τούτου, κατατίθενται προτάσεις όπως : α) να υπάρξει πρόβλεψη ότι οι υπάλληλοι με τουλάχιστον 20ετή υπηρεσία στην Πλοηγική Υπηρεσία να μπορούν να συνταξιοδοτηθούν ανεξαρτήτως ηλικίας από το Ν.Α.Τ, κατ' εξαίρεση των διαμορφούμενων νέων ορίων και των διατάξεων που ισχύουν, β) για τους 24 τέως υπαλλήλους της Πλοηγικής να εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις που ίσχυαν κατά τη συνταξιοδότηση τους (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 43) και γ) να προστεθεί διάταξη σύμφωνα με την οποία όλοι οι μόνιμοι δημόσιοι υπάλληλοι υπηρετούντες στην πλοηγική υπηρεσία να έχουν το δικαίωμα συνταξιοδότησης συμπληρώνοντας ηλικία και υπηρεσία 72 έτη σε άθροισμα χωρίς όριο ηλικίας. Ακόμα, ερωτάται ο τρόπος στελέχωσης της Πλοηγικής ΑΕ και αν το Λιμενικό Σώμα θα εξακολουθεί να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε αυτήν. Προτείνεται να συμμετάσχει στο ΔΣ της Πλοηγικής ΑΕ και η Ένωση Λιμένων Ελλάδος λόγω του άμεσου συσχετισμού των δραστηριοτήτων των δύο εταιρειών Τέλος, αναφορικά με την παρ. 1, προτείνεται η δημοσίευση του επιχειρησιακού σχεδίου της εταιρίας τουλάχιστον τρεις μήνες πριν την δέσμευση του προσωπικού αν θα παραμείνει ή θα μπει σε διαθεσιμότητα (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 43).

spanos dimitrios Υποβλήθηκε **23/12/2012 19:16**

spirosspisa@hotmail.com Ούτε το Λιμενικό Σώμα ούτε το διοικητικό προσωπικό του YEN μπορούν πλέον να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στην νέα ΔΕΚΟ. Τίποτα δεν προβλέπεται για την στελέχωση της νέας εταιρίας, η οποία δεν μπορεί να λειτουργήσει μόνο με το ναυτικό προσωπικό. Διάταξη αόριστη και ασαφής

Στάθης Υποβλήθηκε **26/12/2012 14:00**

stathis_fanos@hotmail.com Να προστεθεί στο άρθρο 44, «ολοι οι μόνιμοι δημόσιοι υπάλληλοι υπηρετούντες στην πλοηγική υπηρεσία να έχουν το δικαίωμα συνταξιοδότησης συμπληρώνοντας ηλικία και υπηρεσία 72 έτη σε άθροισμα χωρίς όριο ηλικίας».

92.118.235.150 Υποβλήθηκε **27/12/2012 19:52**

ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

MATINA
matinakarageorgiou@yahoo.gr 2. Μετά τα παραπάνω παρακαλούμε για την διόρθωση της άδικης για εμάς παράληψης με την προσθήκη στο εν λόγω σχέδιο νόμου των παρακάτω διατάξεων:
46.177.104.24 " Για τους 24 τέως υπαλλήλους της υπό κατάργηση Πλοηγικής Υπηρεσίας οι οποίοι δικαιούνται επικουρικής σύνταξης εκ του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας και του ενός ο οποίος δικαιούται εξ αυτού εφάπαξ παροχής, εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις που ίσχυαν κατά την συνταξιοδότησή τους. Η υπό ίδρυση Ανώνυμη Εταιρία "Πλοηγική Α.Ε" καθίσταται καθολικός διάδοχος των υποχρεώσεων του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας προς τους συνταξιούχους αυτού. Οι ανωτέρω συνταξιούχοι του ΚΠΥ συμπεριλαμβάνονται | τους ίδιους όρους στο προσωπικό που προέρχεται από την υπό κατάργηση δημόσια υπηρεσία στο οποίο θα παραχωρηθούν μετοχές που εκπροσωπούν το 49 % του μετοχικού κεφαλαίου της " Πλοηγικής Α.Ε ".

.....

Άρθρο 45 : Παραχώρηση Μετοχών

Υποστηρίζεται ότι η διάταξη δημιουργεί αβεβαιότητα και δεν εξασφαλίζει τους εργαζόμενους, λόγω της ασάφειας της αξίας και της μεταβίβασης των μετοχών και του κινδύνου υποβάθμισης αυτών.

Κασμας Γεωργιος Υποβλήθηκε **17/12/2012 09:47**

giorgoskasmass@ho Κυρίες Υπουργέ η διάταξη μπορεί να τροποποιηθεί νομοθετικά κατά το δοκούν, **mail.com** ως εκτούτου οι εργαζόμενοι ουδολως εξασφαλίζονται.

92.118.214.142 Οι μετοχές των εργαζομένων μπορούν να εκμηδενιστούν με συνεχομενες αυξησεις μετοχικού κεφαλαίου. Η ΔΕΚΟ κατά το δοκούν μπορεί να ανεβαζει και να κατεβαζει την αξια των μετοχων.

Δεν υπαρχει καμια προβλεψη για την διασφαλιση των μετοχων των εργαζομενων

olga petrou Υποβλήθηκε **23/12/2012 19:22**

olgapetrou01@gmail. Η διάταξη δεν περιέχει καμία δέσμευση, μπορεί να τροποποιηθεί νομοθετικά, μπορεί στην πράξη η **com** συμμετοχή των εργαζομένων να εκμηδενισθεί με αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου, μπορεί η μετοχή της **178.128.6.5** ΔΕΚΟ να μην έχει καμία αξία, όπως θα υποβαθμισθούν οι υπηρεσίες κ.λ.π.

Αναστασιαδης Υποβλήθηκε **25/12/2012 22:59**

ταςος Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΚΡΑΤΗΣΤΕ ΟΛΕΣ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΕΣ ΑΛΛΑ ΔΩΣΤΕ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΕ ΟΛΟΥΣ

anastas.tasos@hotmail.com ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΚΑ, ΑΥΤΟ ΜΟΝΟ ΦΤΑΝΕΙ. ΕΙΝΑΙ ΓΝΩΣΤΟ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΤΙ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΑΞΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΙΒΙΩΣΕΙ

94.68.65.130

Άρθρο 46 : Λοιπές Ρυθμίσεις

Επισημαίνεται η ανάγκη εκπαίδευσης και πιστοποίησης της παρ. 1, ενώ ασκείται έντονη κριτική στην παρ. 3 και ερωτάται με ποια δικαιοδοσία θα εκφέρουν γνώμη για τα πλοηγικά τέλη οι Οργανισμοί Λιμένων.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ Υποβλήθηκε **16/12/2012 20:17**

ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ Η ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΑ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ, ΜΟΝΟ ΠΟΥ Η **grpilots@otenet.gr** ΝΕΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΟΣΑ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΑ ΑΡΘΡΑ ΔΕΝ ΘΑ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΕΙ ΠΡΙΝ ΠΕΡΑΣΟΥΝ ΤΡΙΑ ΜΕ ΤΕΣΣΕΡΑ ΧΡΟΝΙΑ. Η ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ ΕΧΕΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΑΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΕΑΝ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΗΤΑΝ ΣΥΜΦΩΝΟ ΜΕ ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΙΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΛΕΤΕΣ. ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΓΝΩΜΗ ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ Η ΙΔΙΑ Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ.

ΜΑΡΙΑ Υποβλήθηκε **17/12/2012 20:16**

bossaki@windowslive ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ

.com

194.219.192.224

ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ: ΠΟΙΑ ΑΚΡΙΒΩΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΧΟΥΝ ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΣ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΕΚΦΕΡΟΥΝ ΓΝΩΜΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ;;;

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΑ: ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΧΑΛΚΙΔΑΣ ΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ Α.Ε.

Άρθρο 47 : Μετατροπή Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε Ανώνυμη Εταιρεία του Ν. 2932/2001 και συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας

Ερωτάται αν οι μόνιμοι υπάλληλοι των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας θα μεταφερθούν στη Χαλκίδα ή υπάρχει κάποια άλλη ρύθμιση δεδομένων των χιλιομετρικών αποστάσεων. Ως προς την παρ. 5 προτείνεται να αναφέρεται ρητώς ότι οι υφιστάμενες διοικήσεις παύουν και ορίζεται νέα σύμφωνα με το αρ. 21 του ν. 2932/2001. Ακόμα, ο Δήμος Καρύστου με ψήφισμα του αιτείται την απόσυρση του ανωτέρω άρθρου και τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων των υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων της περιοχής στο Δήμο Καρύστου και τη σύσταση Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου.

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:38

XILARI 70@yahoo.gr62.103.138.164

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ? ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΟΥΝ ΝΑ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΤΟΠΟΥΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ Ή ΘΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΟΥΝ ΣΤΗ ΧΑΛΚΙΔΑ? ΘΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΠΡΟΝΟΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ (π.χ ΚΥΜΗ, ΚΑΡΥΣΤΟΣ) ή ΟΛΟΙ ΣΤΗ ΧΑΛΚΙΔΑ??

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:11

dimoskarystou.gr/

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

dkaristos@hol.gr

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

84.205.244.134

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο Υ

Της με αριθ. 44 από 17 Δεκεμβρίου 2012 συνεδρίασης

του Δημοτικού Συμβουλίου Καρύστου

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ: 383/2012

Ο Πρόεδρος κάλεσε το Σώμα να αποφασίσει σχετικά .

Το Δημ. Συμβούλιο αφού έλαβε υπόψη του τις διατάξεις του αρ. 67 του ν. 3852/2010 μετά από διαλογική συζήτηση ο μ ό φ ω ν α

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εγκρίνει την συζήτηση των παραπάνω εκτάκτων θεμάτων.

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ : 383/ 2012

ΘΕΜΑ: ΕΚΤΑΚΤΟ 1ο «Ψήφισμα διαμαρτυρίας για τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας».

Το Δημοτικό Συμβούλιο αφού άκουσε την εισήγηση του Προέδρου, έλαβε υπόψη του τις ό/ξεις του αρ. 65 του ν. 3852/2010, του αρ. 28 του Ν. 2738/1999 και το αρ. 244 του Ν.

3463/2006, μετά από διαλογική συζήτηση, ο μ ό φ ω ν α

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εκφράζουμε την έντονη διαμαρτυρία μας για την σχεδιαζόμενη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας στην Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας Ανώνυμη Εταιρεία» όπως διατυπώνεται στο αρ. 47 του σχεδίου νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» που έχει τεθεί σε δημόσια διαβούλευση.

Ζητούμε την απόσυρση του ανωτέρω άρθρου και ζητούμε την μεταφορά των αρμοδιοτήτων των υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων της περιοχής μας στο Δήμο Καρύστου και τη σύσταση Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου.

.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΓ' ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 49 : Διατηρούμενες - Καταργούμενες διατάξεις

Προτείνονται οι εξής τροποποιήσεις για την εναρμόνιση της υφισταμένης νομοθεσίας που αφορά στα τέλη επιβατών Εξωτερικού με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 4055/1986 της 22.12.1986:

1) Να προστεθεί περίπτωση "ν" στη παράγραφο 2.Β του άρθρου 6 του Ν. 2399/1996, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, ως εξής:

« Σε κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται σε ή αποβιβάζεται από πλοίο ... Το πιο πάνω τέλος επιβάλλεται σε επιβάτες που συμμετέχουν:

...

«ν. για κάθε επιβάτη που εκτελεί ημερήσια – μονοήμερη εκδρομή (αναχώρηση και επιστροφή το ίδιο βράδυ και με το ίδιο πλοίο) μεταξύ ελληνικών λιμένων ή επεκτείνεται και σε λιμένες του εξωτερικού ή προσεγγίζει απευθείας σε λιμένα του εξωτερικού, για κάθε λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο, περιλαμβανομένου και του αφετήριου λιμένα».

2) Να τροποποιηθεί το άρθρο 20 παρ. 2 του Ν. 3622/2007 ως εξής:

«Το τέλος χρήσεως λιμένα συνίσταται σε συνολικό ποσοστό 5% στην τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου και αναγράφεται στα εισιτήρια αναλυτικά ως 2,5% υπέρ του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα επιβίβασης και 2,5% υπέρ του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα αποβίβασης. Το ανωτέρω τέλος εισπράττεται και αποδίδεται με ευθύνη αυτών που τα εκδίδουν στο λογαριασμό του δικαιούχου, μαζί με υπεύθυνη δήλωση και κατάσταση εμφανίσεως τον αριθμό των εκδοθέντων εισιτηρίων ή ναύλων και το καταβλητέο χρηματικό ποσό».

Γιώργος

Καταπόδης

gkatap@gmail.com

91.140.28.255

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:51

Υπάρχει πρόβλημα εναρμόνισης του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου που αφορά στα τέλη επιβατών Εξωτερικού με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 4055/1986 της 22.12.1986, και συνεπώς προτείνουμε δύο τροπολογίες με στόχο να εναρμονίζεται πλήρως το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο με την κοινοτική νομοθεσία, η οποία επιβάλλει την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών και απαγορεύει την επιβολή, εντός κρατών μελών, λιμενικών τελών για τις εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές μεταφορές, τα οποία διαφέρουν από τα λιμενικά τέλη που επιβάλλονται στις μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, εφόσον το διαφορετικό αυτό ύψος των τελών δεν δικαιολογείται αντικειμενικώς. Η επιβολή στους επιβάτες πλοίων που προσεγγίζουν ή έχουν τελικό προορισμό λιμένα

τρίτης χώρας λιμενικών τελών διαφορετικών από τα τέλη που επιβάλλονται στους επιβάτες πλοίων με προορισμό λιμένα του εσωτερικού ή των κρατών μελών, χωρίς αυτό το διαφορετικό ύψος των τελών να αποτελεί συνάρτηση του κόστους των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχονται σε αυτές τις κατηγορίες των επιβατών, συνιστά περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ο οποίος αντιβαίνει στην κοινοτική νομοθεσία και ιδιαίτερα στο άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86. Η σχετική διάταξη δεν επιτρέπει να επιβάλλονται για τα δρομολόγια με προορισμό λιμένες τρίτων χωρών λιμενικά τέλη τα οποία διαφοροποιούνται με κριτήριο την απόσταση των λιμένων αυτών ή τη γεωγραφική θέση τους, εφόσον η διαφοροποίηση μεταξύ των τελών αυτών δεν δικαιολογείται αντικειμενικώς από τη διαφορετική μεταχείριση της οποίας τυγχάνουν οι επιβάτες λόγω του προορισμού τους ή του λιμένα αναχωρήσεώς τους.

Άρθρο 51 : Τελικές διατάξεις

Προτείνεται να υπάρξει νομοθετική ρύθμιση 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.

Ακόμα επισημαίνεται ότι βάσει του άρθρου επέρχεται κατάργηση του αρ. 141 παρ. στ του ΝΔ 187/1973 «Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» και μείωση των αστυνομικών αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος.

Γιώργος

Υποβλήθηκε 15/12/2012 22:25

Καρακατσάνης

giorkara79@gmail.co

m

79.129.230.32

Διαβάζοντας το σύνολο του νομοσχεδίου διαπιστώνει κανείς ότι για άλλη μια φορά δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα που υπάρχει 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. Έτσι, τα υφιστάμενα λιμενικά ταμεία πρέπει να καταθέσουν αιτήσεις νομιμοποίησης και να πληρώσουν πρόστιμα στο κράτος για να νομιμοποιήσουν έργα που κατασκευάστηκαν με χρήματα του φορολογούμενου πολίτη. Αυτό το πρόβλημα δεν μπορεί να λυθεί νομοθετικά; Κι αν ναι, μήπως αυτό το σχέδιο νόμου είναι μια καλή ευκαιρία;

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

ΕΝΩΣΗ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ

ΣΩΜΑΤΟΣ

PEALS.GR

pealsgr@gmail.com

213.249.12.179

Υποβλήθηκε 21/12/2012 17:48

Στις τελικές διατάξεις του σχεδίου προβλέπεται η κατάργηση του άρθρου 141 παρ. στ του ΝΔ 187/1973 «Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»: «στ. ασκούν πάσαν άλλην αρμοδιότητα ανατιθέμενην δι' ειδικών νόμων εις Αστυνομικές Αρχάς, διά τας εν τη περιοχή δικαιοδοσίας αυτών λαμβανούσας χώραν πράξεις».

Με βάση επομένως αυτή τη διάταξη επέρχεται μείωση των αστυνομικών αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος στο επίπεδο όλων εκείνων που προβλέπονται από ειδικούς νόμους και διατάξεις τις οποίες εφαρμόζουν οι Αστυνομικές Αρχές της Ελληνικής Αστυνομίας.

ΣΤ. Παράρτημα με το σύνολο των σχολίων που υποβλήθηκαν στον ιστοχώρο orengov.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Άρθρο 1: Σκοπός – Αρμοδιότητες

EIRINIMAN

Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:51

eiriniman2009@hotmail.com

ail.com

130.43.109.139

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΝ ΣΤΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΡΗΚΤΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΜΕ ΑΥΤΟ.

MIXALHS

Υποβλήθηκε 16/12/2012 17:46

mkioule1959@yahoo.com

o.gr

85.72.115.229

Με το σχέδιο νόμου επιδιώκεται η πλήρης επανένταξη του Λιμενικού Σώματος στις δομές του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με στόχο την αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων του.

Δημιουργεί λοιπόν ερωτηματικά Η ΕΠΙΜΟΝΗ ένταξης στις αρμοδιότητες του ΛΣ, θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής τα οποία παγκοσμίως ΔΕΝ σχετίζονται με στρατιωτικές δομές και ένστολο προσωπικό. Το θέμα αυτό εξαντλήθηκε προ καιρού με την κατάθεση απόψεων των απόλυτα ενδιαφερομένων μερών, δηλ. του προσωπικού του ΛΣ, το οποίο ήταν ξεκάθαρα ενάντιο στις αρμοδιότητες αυτές, τις οποίες, η μεγάλη πλοιοψηφία του, χαρακτήρισε ως «πάρεργο». Τελικά φαίνεται ότι η ισχύς της ΕΕΕ καλύπτει τα διεθνώς κρατούντα αλλά ακόμα και την άποψη αυτών που καλούνται να εφαρμόσουν τα «πάρεργα».

Στην σημερινή πραγματικότητα, με τις χιλιάδες άνεργων επιστημόνων στο περιθώριο, ή με το βλέμμα τους προς τα σύνορα για το εξωτερικό, αλλά και με άλλους τόσους τεχνικούς επιστήμονες που ως υπάλληλοι καταργούμενων υπηρεσιών βρίσκονται προ της διαθεσιμότητας, θα πρέπει το κράτος επιτέλους να ανασυνταχθεί και να μελετήσει την αξιοποίηση τους σε τέτοια καθήκοντα όπως τα προαναφερόμενα, το δε προσωπικό ΛΣ να το στελεχώσει, επανδρώσει και εξοπλίσει, επικεντρώνοντας το σε τόσους πολλούς επιχειρησιακούς τομείς που υπολειτουργούν (ασφάλεια πλοίων, συνόρων, ζωνών, λιμένων, θαλασσών κλπ).

ΠΟΕΠΛΣ

neaplefsi.gr

info@poepls.gr

85.73.4.48

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:53

Στο συγκεκριμένο Σ/Ν:

- 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.

Ποιοι λόγοι οδήγησαν στην εκ νέου αλλαγή του ονόματος κρατώντας για τις διεθνείς σχέσεις τον αγγλικό όρο της Ελληνικής Ακτοφυλακής Hellenic Coast Guard πράγμα που μέχρι σήμερα το έχουμε δει μόνο σε αποφάσεις του Ο.Η.Ε.;

Δυστυχώς όλα αυτά μας κάνουν εξαιρετικά ανήσυχους και επιφυλακτικούς, γιατί διαπιστώνουμε ότι για μία ακόμη φορά για χάρη των ονομάτων και της μαρκίζας, αγνοείται η ουσία, που δεν είναι άλλη, από την ανάγκη ποιοτικών και αποτελεσματικών παροχών ασφάλειας στην ελληνική κοινωνία με ταυτόχρονη ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας, προς όφελος των πολιτών και της χώρας.

Αυτά βεβαίως δεν εξυπηρετούνται από ένα αποδυναμωμένο Λιμενικό Σώμα, όπως αυτό εμφανίζεται μέσα από το συγκεκριμένο Σ/Ν.

ΠΟΕΠΛΣ

ΠΟΕΠΛΣ

neaplefsi.gr

info@poepls.gr

85.73.4.48

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:57

Το Σ/Ν δεν δίνει καμία λύση για πολλές ανάγκες του Λιμενικού Σώματος, όπως:

- Τις ανεξόφλητες δαπάνες υγειονομικής περίθαλψης
- Τις ανεξόφλητες οδοιπορικές δαπάνες μετακινήσεων – αποσπάσεων – μεταθέσεων
- Τις απλήρωτες δαπάνες μεταθέσεων με το εκβιαστικό δίλλημα της μη χορήγησης Φ.Π.
- Τα απλήρωτα πλεύσιμα των υπηρετούντων στα πλωτά Λ.Σ.
- Τα ζητήματα μισθολογίου, συνταξιοδοτικού και ασφαλιστικού των στελεχών Λ.Σ.
- Τις επισκευές – συντηρήσεις – ανανέωση του στόλου, των χερσαίων – πλωτών και εναερίων μέσων.
- Την κάλυψη των κενών της οργανικής δύναμης των υπηρεσιών και κυρίως των τεράστιων κενών ειδικοτήτων στα πλωτά Λ.Σ.
- Τον εφοδιασμό των υπηρεσιών με υλικά και μέσα για την σωστή και αποτελεσματική τους λειτουργία.
- Τον ατομικό εξοπλισμό των στελεχών Λ.Σ για την προστασία, την ασφάλεια και την υγιεινή τους.
- Την εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού.
- Τις προσλήψεις
- Την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης

Επίσης και παρά τις διαβεβαιώσεις δεν υπάρχει σχετική ρύθμιση, τουλάχιστον στον κορμό το Σ/Ν, για:

- Την αποκατάσταση μισθολογικών προαγωγών των αποφοίτων ΑΕΝ.
- Την αποκατάσταση της ασφάλισης των προερχόμενων από τα ασφαλιστικά ταμεία ΤΣΜΕΔ και ΤΣΑΥ

ΠΟΕΠΛΣ

dhmos

kon_na60@yahoo.gr

92.118.76.171

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:42

Με το νόμο 1753 του 1919 επί κυβέρνησης Βενιζέλου πήρε για πρώτη φορά επίσημη μορφή το Λιμενικό Σώμα, στο οποίο ανατέθηκε ο έλεγχος και η εποπτεία της εμπορικής ναυτιλίας. Η αυτοτέλεια του Σώματος επιτεύχθηκε επί Μεταξά με τον νόμο 345 του 1936, με τον οποίο ιδρύθηκε Υφυπουργείο Εμπορικής

Ναυτιλίας.

Από τότε η διαπλοκή Λιμενικού Σώματος και υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) είναι όλο και μεγαλύτερη, γεγονός που δεν συμβαίνει σε καμιά άλλη χώρα του δυτικού κόσμου. Από το 1945 που μεταφέρθηκε στον Πειραιά το Υπουργείο, ο αριθμός των λιμενικών συνεχώς αυξάνει, με αποτέλεσμα να αποτελεί σήμερα τον σκελετό του.

Όλες οι απόπειρες διαχωρισμού των δύο εμφανώς αντικρουόμενων λειτουργιών, δηλαδή από τη μια ενός αστυνομικού σώματος (του Λιμενικού) και ενός οικονομικού υπουργείου (του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας) προσέκρουαν πάντοτε στην αντίδραση του ίδιου του Σώματος που είχε ήδη γιγαντωθεί, αλλά κυρίως στη θέληση των εφοπλιστών, οι οποίοι έχουν συνδέσει την ικανοποίηση των συμφερόντων τους με την υπάρχουσα κατάσταση και φαίνεται ότι θεωρούν το Λιμενικό Σώμα ως κατάλληλο για τη χάραξη και την εφαρμογή της ναυτιλιακής πολιτικής, όπως την καταλαβαίνουν αυτοί.

Υποτίθεται ότι το Λιμενικό Σώμα συγκροτήθηκε στα πρότυπα της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ και της Γαλλίας, όμως η ιστορική εξέλιξη του σώματος αυτού στην Ελλάδα πολύ γρήγορα πήρε διαφορετικό δρόμο και η σημερινή του κατάληξη είναι να μονοπωλεί σημαντικούς τομείς της οικονομικής, αναπτυξιακής και κοινωνικής ζωής της χώρας.

Μια ματιά στο οργανόγραμμα του ΥΕΝ είναι αποκαλυπτική. Μέσω του αρχηγού και του υπαρχηγού του Λιμενικού Σώματος ελέγχονται όλες οι κρίσιμες διευθύνσεις του υπουργείου, που καμιά σχέση δεν έχουν με δραστηριότητα ακτοφυλακής (αστυνόμευση ακτών, θαλασσών και λιμένων).

Το Λιμενικό Σώμα προσέφερε για πολλά χρόνια υπηρεσίες, στελεχώνοντας το ΥΕΝ μαζί με πολιτικούς υπαλλήλους. Όμως ο καιρός πέρασε, οι ανάγκες αστυνόμευσης στη θάλασσα μεγάλωσαν, ήλθαν τα ναρκωτικά, η αρχαιοκαπηλία, η παράνομη μετανάστευση, η λαθρεμπορία πετρελαίου. Μεγάλωσε παράλληλα και το Λιμενικό. Προσελήφθη πολύς κόσμος (υπερβαίνουν τις 7.500 σήμερα οι οργανικές θέσεις και στο μέλλον προβλέπεται να ξεπεράσουν τις 10.000), εξοπλίστηκε, προμηθεύτηκε πολλά πλωτά, χερσαία και εναέρια μέσα.

Τι παρατηρούμε, όμως; Αντί όλο αυτό το δυναμικό μαζί με τον άρτιο και πανάκριβο εξοπλισμό του να το διαθέτουν για το σκοπό που το διαθέτουν όλα τα Λιμενικά Σώματα του πλανήτη, αυτοί θεώρησαν φρόνιμο να γαντζωθούν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, στελεχώνοντάς το όλο και περισσότερο με λιμενικούς και να προσπαθούν να το στρατιωτικοποιήσουν πλήρως, ικανοποιώντας έτσι πλέον προσωπικές ανάγκες και φιλοδοξίες και σκοπιμότητες.

Στο ΥΕΝ την πολιτική με τη σημερινή δομή και στελέχωση του υπουργείου την παράγει ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος σε συνεργασία με τους Λιμενικούς Αξιωματικούς που προϊστανται στο 90% των διευθύνσεων του υπουργείου.

Για του λόγου το αληθές, αρκεί να ρίξουμε μια ματιά στον ισχύοντα Οργανισμό του ΥΕΝ: Εκεί θα δείτε τι κατάφεραν οι λιμενικοί μέχρι σήμερα, χρησιμοποιώντας τους εκάστοτε υπουργούς και νομοθετώντας με τη μέθοδο του σαλαμιού κάθε τόσο νέους οργανισμούς και νόμους και πώς εξελίχτηκε το Σώμα σε κατεστημένο.

Ο Οργανισμός του ΥΕΝ (π.δ. 242/99) προβλέπει μεταξύ άλλων για τις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος:

- Κλάδο Ναυτιλιακής Πολιτικής, που συντονίζει τις ενέργειες για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την παρακολούθηση θεμάτων ναυτικής εργασίας, μητρώων ναυτικών και ναυτικής εκπαίδευσης. Καλά, μπορούν αξιωματικοί να χαράζουν ναυτιλιακή πολιτική και να βρίσκουν τρόπους να τη συνδέουν με την οικονομία; Ο κλαδάρχης (υπερυπουργός ή καίσαρας) αντικατέστησε τους Υπουργούς Εξωτερικών,

Οικονομικών, Εργασίας, Τουρισμού, Παιδείας)!!!!

- Υπηρεσία Μητρώου ναυτικών εταιρειών. Καλά, οι επιχειρήσεις στη στεριά σε τι διαφέρουν από αυτές στη θάλασσα; Πάει κι ο υπουργός Βιομηχανίας!!!

- Διεύθυνση θαλασσίων συγκοινωνιών. Πάει κι ο υπουργός Μεταφορών!!!

- Διεύθυνση ναυτικής εργασίας. Πάει κι ο υπουργός Εργασίας. Όλα τα επαγγέλματα τα καταφέρνει, αλλά τους ναυτικούς δεν μπορεί, και τους άφησε στους ειδικούς!!!

- Διεύθυνση εκπαίδευσης ναυτικών. Ένας διευθυντής λιμενικός τα καταφέρνει όσο όλο το υπουργείο Παιδείας!!!

- Διεύθυνση επιθεώρησης πλοίων. Όλα τα κράτη συνεργάζονται με νηογνώμονες. Εμείς έχουμε τους ειδικούς επί των πλοίων. Άραγε πόσοι από τους υπηρετούντες λιμενικούς γνωρίζουν το αντικείμενο που λέγεται πλοίο; Πότε πρόλαβαν να ταξιδέψουν για να λάβουν την απαραίτητη τεχνογνωσία;

- Λιμενικές αρχές εσωτερικού και εξωτερικού. Του εσωτερικού τις καταλαβαίνουμε. Του εξωτερικού; Πρόκειται για τα περιβόητα Προξενικά Λιμεναρχεία που κατάφεραν να ιδρύσουν σε όλες τις χώρες και στέλνουν εκεί ανώτερους λιμενικούς αξιωματικούς. Ο επίσημος σκοπός τους είναι να υπηρετούν τους έλληνες ναυτικούς, στην πραγματικότητα όμως εξυπηρετούν τα συμφέροντα των εφοπλιστών, γιατί έτσι οδηγούν -μ' αυτή την εφεύρεση- τους έλληνες ναυτικούς που έχουν παράπονα από τα πλοία στα Προξενικά Λιμεναρχεία μόνο (θεσμοθετημένη αρχή βλέπετε) και όχι στα ελληνικά προξενεία ή τις αρχές της ξένης χώρας που ενδεχομένως θα έδανε το καράβι μετά από τέτοιες καταγγελίες. Ρωτήστε όποιον ναυτικό θέλετε. Εκείνος θα σας τα πει καλύτερα».

Επίσης ο θεσμός αυτός χρησιμοποιείται για την προώθηση των συντεχνιακών συμφερόντων του Σώματος και εκτός συνόρων.

Και ποιο είναι το αποτέλεσμα της συγκέντρωσης όλων αυτών των αρμοδιοτήτων; Η δημιουργία μιας μιλιταριστικής πυραμίδας σε πολιτικό υπουργείο, όπου όλα καταλήγουν στον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος. Τις αρμοδιότητες του Αρχηγού καταγράφει το άρθρο 5 παρ. 3 του Οργανισμού:

Ο Αρχηγός προσυπογράφει όλα τα έγγραφα των υπηρεσιακών μονάδων που προωθούνται για τελική υπογραφή στον Υπουργό ή Γενικό Γραμματέα καθώς και τα προωθούμενα σχέδια νόμων, προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων.

Μ' άλλα λόγια, η πολιτική ηγεσία υπογράφει ό,τι θέλει ο Αρχηγός, νομοθετεί ό,τι θέλει ο Αρχηγός, ακούει ό,τι θέλει ο Αρχηγός. Ο Αρχηγός χαράζει τη ναυτιλιακή πολιτική, κάνει ναυτική εκπαίδευση, λύνει εργασιακά θέματα, ελέγχει ναυτιλιακές εταιρείες, εγκρίνει κατασκευές πλοίων, κ.ο.κ. Κατά τα άλλα, η εκάστοτε πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ εφαρμόζει την πολιτική και το πρόγραμμα της κυβέρνησης.

Το κακό είναι ότι μέσα σ' αυτό το κλειστό συντεχνιακό σύστημα υπονομεύονται ακόμα και οι αρμοδιότητες που δικαιωματικά ανήκουν στο Λιμενικό. Μια από τις σπουδαιότερες είναι βέβαια η επιχείρηση διάσωσης στη θάλασσα. Ο θάλαμος επιχειρήσεων του ΥΕΝ, μας εξηγεί το έμπειρο στέλεχος του υπουργείου, είναι εξολοκλήρου στελεχωμένος από λιμενικούς αξιωματικούς. Από αυτούς ίσως κάποιοι να έχουν τελειώσει τη σχολή εμποροπλοιάρχων, αλλά μετά προσλήφθηκαν στο Σώμα και τους βαφτίσανε καπεταναίους χωρίς να έχουν καπετανέψει ούτε μία ώρα σε μεγάλο καράβι. Θα 'πρεπε να υπάρχουν εκεί δοκιμασμένοι καπεταναίοι του εμπορικού ναυτικού που έχουν αντιμετωπίσει φουρτούνες και δύσκολες καταστάσεις στη διάρκεια της καριέρας τους και έχουν εμπειρία από χειρισμούς και συμπεριφορές μεγάλων πλοίων με

κόσμο. Αλλά δεν αφήνουν κανένα να μπει στις τάξεις τους. Το τίμημα είναι δυστυχώς βαρύ και γνωστό. Όσο για τους συνδικαλιστές του Λιμενικού Σώματος, αυτοί προβληματίζονται για την άρση του στρατιωτικού χαρακτήρα της υπηρεσίας τους, όμως φοβούνται ότι, αν εξομοιωθούν με τα άλλα σώματα ασφαλείας (αστυνομία, πυροσβεστική), θα στερηθούν τα ωφελήματα που τους εξασφαλίζει η σημερινή κατάσταση. Στη Σουηδία, στην πρώτη χώρα της Ευρώπης, το Λιμενικό Σώμα είναι ένα κομμάτι της Αστυνομίας, το maritime police. Στην Ισπανία το ίδιο. Στην Ιταλία το ίδιο. Όλα αυτά είναι αστυνομικά σώματα ενός υπουργείου. Μήπως λοιπόν πρέπει να συζητήσουμε αν θέλουμε ένα Λιμενικό Σώμα στα πρότυπα του United States Coast Guard μια και οι ταυτότητές μας όπως θα δείτε πίσω γράφουν Hellenic Coast Guard;

Συνεπώς θα πρέπει:

1. Άρση απαλλαγής των Λιμενικών από τα καθήκοντα πέρα της αστυνόμευσης και υπαγωγή τους στο υπουργείο Δημόσιας Τάξης.
2. Στελέχωση του ΥΕΝ από πολιτικό εξειδικευμένο προσωπικό ή συγχώνευσή του με το υπουργείο Μεταφορών.
3. Μοίρασμα των αρμοδιοτήτων του υπουργείου στα καθ' ύλη αρμόδια: Παιδείας, Εξωτερικών, Δικαιοσύνης, Εργασίας, Οικονομικών, κλπ.
4. Άρση πρόσληψη εν ενεργεία καπεταναίων με πραγματική εμπειρία σε καράβια για τον θάλαμο επιχειρήσεων διάσωσης

Ηρακλής

Φραγκάκης

naftotech.com

naftotechniki@gmail.com

com

94.70.113.177

Υποβλήθηκε 17/12/2012 21:58

Αγαπητοί Κύριοι,

Είναι καλοδεχούμενη κάθε προσπάθεια να τεθούν κανονες σε μια αγορά η οποία αδυνατεί να αυτορυθμιστεί .

Αν και δεν βλέπω καποια σχετική παράγραφο στο νομοσχέδιο θα επιθυμούσα να συμπεριληφθούν τα ακόλουθα,που απο την εμπειρία μου θα βοηθήσουν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες για το συμφέρον της ανάπτυξης στα νησια.

ι) Σε γραμμές που υπάρχει συμβαση αναθεσης δημόσιας υπηρεσίας ,με επιδότηση για όλη την δωδεκάμηνη δρομολογιακή περιοδο ,δυνατότητα παράλληλης δρομολόγησης για διάστημα εξαμήνου(καλοκαιρινή περίδος), συμβατικών ακτοπλοϊκών πλοίων,σε οποια εταιρια το επιθυμεί. Ο δε ναυλος να καθορίζεται ελευθερα χωρις περιορισμούς μιας και η κίνηση αυτη σκοπό θα έχει να επιφέρει προστιθέμενη αξια στα νησια της αγωνης γραμμης.
Οι μόνιμοι κατοικοι και τα εμπορευματα θα μεταφέρονται συμφώνως του κρατικού ναυλογολίου από τον μειοδότη στον οποίο εχει ανατεθεί η δημόσια υπηρεσία ενω ταυτόχρονα οι επιβάτες που σκοπό θα έχουν το τουρισμό ,να μπορούν να επιλέξουν το μεταφορέα τους με κριτηρια την ποιότητα,συνέπεια δρομολογιών κλπ.

ii)Υποχρέωση Ηλεκτρονικου Συστήματος Κρατήσεων Θέσεων επιβατών και οχημάτων σε όλες τις ακτοπλοϊκές γραμμές αλλα και στους περιγηγητικούς πλόδες ημερόπλοιων ανεξάρτητα αποστάσεως και τακτικός έλεγχος οτι ο αριθμός επιβατών δεν ξεπρνάει τον επιτρεπομενο σύμφωνα με το πρωτόκολο τοι

κάθε πλοίου από ειδική υπηρεσία που θα συσταθεί.

III)Έλεγχος τήρησης του κρατικού ναυτολογίου απο τις εταιρίες που υποχρεώνονται να το ακολουθούν,λόγω νομοθεσίας.

IV)Κωδικοποίηση ΟΛΩΝ των προστιμων, ωστε να εξαλειφθουν φαινόμενα διαφθοράς από εκατέρωθεν ενδιαφερόμενους.

V)Δυνατότητα ανοιγματος ναυτολογίου κατα τους χειμερινους μηνες και πληρωμή εισφορών ανα ημέρα για να δοθεί η δυνατότητα σε μια περιοδο χαμηλής κίνησης ,η χρήση ημερόπλοιων για τουριστικούς σκοπούς,εφόσον το πρωτοκολο γενικής επιθεωρησης είναι σε ισχύ.

VI)Οι έλεγχοι απο την επιθεωρηση εμπορικών πλοίων στα υπο την εποπτείας της πλοία να γίνεται σε τακτική βάση και όχι μονο δειγματοληπτικά ή μετά απο υποδείξεις ,περαν των τακτικών ετήσιων ή άλλων ελεγχων με συγκεκριμένες επιπτώσεις αν οι πλοιοκτήτες δε συμμορφώνονται σε ευλογο διαστημα με αντίστοιχες παρατηρήσεις.

VII)Ιδρυση λιμεναρχείων και πλήρη στελέχωση αυτών σε όλα τα λιμάνια που εξυπηρετούνται με ακτοπλοϊκα δρομολόγια αλλα και σε αυτα που εξυπηρετουν ικανό αριθμο περιγηγητικών πλωων.

Με Φιλικούς Χαιρετισμούς

Ηρακλής Εμμ.Φραγκάκης

GRE.MHX

g.louk80@hotmail.c
om
84.205.244.135

Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:54

Συμφωνώ με τον χρήστη MIXALHS και προσθέτω την επιστροφή της Ελληνικής Ακτοφυλακής στο Υπ. Δημ. Τάξεως όπου και ανήκει. Είναι αδιανόητο ένστολα και ένοπλα στελέχη να ασχολούνται με αντικείμενα Δήμων, Α.Ε. (Οργ. Λιμένων), Τουριστικών πρακτόρων, Ασφαλιστηκών φορέων, Αλιείας (έκδοση αδειών) κ.λ.π.. Είναι απαξιωτικό και ίσως υποκεινόμενο να επιθυμούν στελέχη υποτεταγμένα στο Σ.Π.Κ. να εκτελούν άλλες εργασίες επί 24ώρου αποκλείοντάς τα ταυτόχρονα από κάθε δυνατότητα αντίδρασης όπως οι πολιτικοί υπάλληλοι

kotsos

kotdos86@gmail.co
m
94.69.185.239

Υποβλήθηκε 18/12/2012 19:44

Συμφωνώ απόλυτα με «MIXALHS»,»dhmos» και «dhmos».Επιτέλους μια φορά ακούστε την φωνή της λογικής

GRE.MHX

g.louk80@hotmail.c
om
84.205.244.135

Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:48

Συμφωνώ επίσης και με τον χρήστη dhmos

Παναγιώτης

paka11@hotmail.co
m
85.75.99.43

Υποβλήθηκε 19/12/2012 14:47

Συμφωνώ με τον dhmos κ με τον MIXALHS.

Όσον αφορά τις ΑΕΝ δεν έχουν καμία απολύτως σχέση με το λιμενικό σώμα ούτε στην διοίκηση αλλά ούτε κ στην διδακτέα ύλη.

Επιτέλους πρέπει να αντιληφθούμε ότι ο Έλληνας ναυτικός είναι πολίτης κ όχι φαντάρος!!

Εργάζεται σε ιδιωτικές εταιρείες κ κρίνεται από αυτές, για την αναρρίχηση του σε υψηλότερες θέσεις. Φτάνει πια ο άσχετος παρεμβατισμός!
Υποδείξετε μου μια πολιτική υπηρεσία εκτός της δικαστικής (όπου είναι για ευνόητους λόγους), όπου έξω από την πόρτα βρίσκεται φρουρός αστυνομικός. Γιατί λοιπόν αυτός ο εναγκαλισμός πολιτικών-ιδιωτικών υποθέσεων με το ημιστρατιωτικό καθεστώς του ΛΣ. Ο Έλληνας ναυτικός είναι ισότιμος πολίτης των υπολοίπων Ελλήνων κ όχι υπόδικος με ειλημμένη απόφαση ότι είναι κ ένοχος

ΜΙΧΑΗΛ

ΜΑΛΕΡΜΠΑΣ

malerba@otenet.gr

79.130.18.138

Υποβλήθηκε 20/12/2012 12:18

Μαλέρμπας Μιχαήλ

Υποναύαρχος Λ.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.

Υπό την ιδιότητα μου ως Υποναύαρχου Λ.Σ. (ε.α.) και με τεράστιο επιτελικό συγγραφικό έργο σε υπηρεσιακό επίπεδο, ιδίως στην σύνταξη τόμου (600 σελ.) με την θεματολογική κωδικοποίηση του Λ.Σ. από τα 1919 έως το 1994, την μετά την αποστρατεία μου συγγραφή και έκδοση δέκα επιστημονικών συγγραμμάτων (500 σελ. έκαστο) με γνωστικό αντικείμενο όλα τα θέματα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και του Δικαίου Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, καθώς και την διδασκαλία αυτών στις Σχολές Λ.Σ. και επιπροσθέτως την συμμετοχή μου σε συνέδρια Ναυτικού Δικαίου ως μέλος της Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου, κρίνω κατ' αντικειμενική κρίση ότι το εν λόγω σχέδιο νόμου πλησιάζει τα όρια της πληρότητας, διότι περιλαμβάνει πολλά εκκρεμεί θέματα, καθώς και τελειότητας διότι αναμορφώνει και εκσυγχρονίζει αυτά.

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). Διαφάνεται 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; Διιτητικός βέβαια ο χαρακτήρας της διατάξεως (άρθρο 1 πργ.3 (β))

5) Στο άρθρο 2 έμεινε απ' έξω το ΝΑΤ. 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 ΝΑΤ 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 καταρτίζει 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.

8) Άρθρο 5 πργ. 2 να συμπληρωθεί “Στρατιοτικώς συντεταγμένο και οργανωμένο” και παρακάτω να συμπληρωθεί “εφαρμόζονται όλες οι διοικητικές και οικονομικές διατάξεις που αφορούν...”. Τούτο επισημαίνω διότι το στεγαστικό επίδομα εχορηγήθηκε το 1981 μόνο στο Σ.Ξ., Π.Ν., Ε.Α. και στο Λ.Σ., Ε.Α. και Π.Σ. μετά δώδεκα χρόνια με προσωπικές παρεμβάσεις και ενέργειες του τότε Υπουργού Οικονομικών Αντωνίου Σαμαρά. Κάτι παρόμοιο έγινε και με τους συνταξιούχους του Λ.Σ., Ε.Α., Π.Σ. καθό μέρος αφορούσε τις συντάξεις επόμενων και μεθεπόμενων βαθμών καθυστέρηση πέντε έτη. Επιπροσθέτως η πργ. 3 δέον διαγραφεί μετά την αποβολή της ένδειξης “Ελληνική Ακτοφυλακή” από όλες τις διατάξεις του Λ.Σ. Ο χαρακτηρισμός ταιριάζει μόνο για τα πλωτά και εναέρια μέσα.

9) Άρθρο 6 πργ.2 (δ), (ε), (στ) και (ζ) να συμπληρωθούν “ως ορίζουν οι σχετικές Διατάξεις και Κανονισμοί”

10) Άρθρο 10. Ανεξάρτητα του γεγονότος ότι πρόκειται για συμπληρωματικά “μερεμέτια” στο Κ.Δ.Ν.Δ., αναγκαστικά και επείγοντως επιβαλλόμενα εκ των συνθηκών και περιπτώσεων που προέκυψαν επανέρχομαι για πολλοστή φορά στο θέμα της ολικής αναμόρφωσης και ανασύνταξης του Κ.Δ.Ν.Δ. προσηρμοσμένου στις νέες ισχύουσες Διεθνείς Ναυτιλιακές καταστάσεις καθώς και τις διαμορφούμενες Εθνικές απαιτήσεις. Όθεν το άρθρο δέκα δέον συμπληρωθεί με την πρόβλεψη σύστασης ειδικής επιτροπής για το έργο αυτό (βλέπε σχετικό, εμπειριστωμένο και αναλυτικό άρθρο μου στα “Ναυτικά Χρονικά” τεύχη 77 και 84/2005 και συναφείς, επί του προκειμένου, αναφορές – επισημάνσεις μου ομοίως στα “Ναυτικά Χρονικά” τεύχη 134/2010, 142/2011 και 152/2012 καθώς και άρθρο μου στην Πλοιαρχική Ηχώ 422/2012.

11) Άρθρο 20. Δέον ενταχθεί πργ.3 καταργούσα την διάταξη του άρθρου 225 του νόμου 4072/2012 (Α'86), καθόσον δεν επιτρέπεται να μπαρκάρουν δόκιμοι για εκπαίδευση σε πλοίο με ξένη σημαία, μη συμβεβλημένο με το ΝΑΤ και όλο το πλήρωμα αλλοδαποί.

12) Άρθρο 37. Όπως είναι συντεταγμένο κατά πνεύμα και κατά γράμμα κινδυνεύει να παραμείνει γράμμα κενό ή να βραδύνει να υλοποιηθεί τα μέγιστα. Υπάρχουν τοπικά συμφέροντα. Όθεν δέον να αναδιατυπωθεί με εκτελεστικό χαρακτήρα, ήτοι το "Υπουργείο μετά αιτιολογημένης πρότασης της Ρ.Α.Λ. συγχωνεύει μεταξύ τους Λιμενικά Ταμεία ή τα εντάσσει σε ένα από τα Λιμενικά Δίκτυα" κλπ.

13) Άρθρο 50. Η πργ. 1 και 2 να ενταχθούν ως άρθρο μετά το 37 άρθρο ή και στο 37 στο Κεφάλαιο Θ διότι εκεί ταιριάζουν καθ' ύλην και κατά τόπον οι διατάξεις αυτές, καταργούμενου ούτω του άρθρου 50 δεδομένου ότι και η πργ. 3 αυτού δέον μετακινηθεί ως πργ. 4 στο άρθρο 5, ως ανωτέρω πργ.1) αναφέρουμε.

Ειδικές επισημάνσεις

α) Στο προβλεπόμενο Π.Δ. στο άρθρο 1 πργ.3 (β) που μνημονεύεται και στο άρθρο 7 πργ. 1, δέον επιπροσθέτως ενταχθεί η ένδειξη "εντός ανατρεπτικής προθεσμίας τριών μηνών" για να αποθαρρυνθούν ενοχλητικοί και ανασταλτικοί παράγοντες μέσα και έξω από το Υπουργείο που θα θελήσουν να προβάλουν άστοχα προσκόμματα.

β) Ο δυνητικός χαρακτήρας υλοποίησης που διέπει ορισμένες διατάξεις του νομοσχεδίου κατά πνεύμα και κατά γράμμα, δέον απαλειφθεί κατά το δυνατόν, διότι έχει ανασταλτικό πνεύμα στην υλοποίηση των διατάξεων.

γ) Επειδή σίγουρα αναμένεται εντός "επίθεση" κατά του Νομοσχεδίου τριτοκοσμικών και αιθεροβάμωνων παραγόντων και φορέων εντός και εκτός Υπουργείου που διέπονται από μη ναυτιλιακό αναπτυξιακό πνεύμα αλλά από άλλα συμφέροντα, μετά την 28/12/2012 εσείς κύριε Υπουργέ και οι επιτελείς – σύμβουλοι που χειρίζονται το Νομοσχέδιο δέον με επιτελικές συντονισμένες συγχρονισμένες και νομοτεχνικές παρεμβάσεις και ενέργειες, αλλά και ιδιαίτερη προσοχή προς αποφυγή λαθών, να προωθήσετε το νομοσχέδιο προς άμεση ψήφιση και παράλληλα να συντάξετε εγκαίρως τις προβλεπόμενες Κανονιστικές Πράξεις (Π.Δ. – Υ.Α).

Ευχόμενος καλή επιτυχία

Διατελώ με τα τιμής.

Μαλέρμπας Μιχαήλ

ΕΝΩΣΗ

ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Α.Σ.

eaals.com

eaalsgr@yahoo.gr

141.237.130.43

Υποβλήθηκε 21/12/2012 16:31

ΕΝΩΣΗ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Ιλας Μερρχίας 11 Πειραιάς

ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ Σ.Ν. «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΝΑ ΚΑΙ

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

1. Το Σ.Ν. περί «Ανασυγκρότησης του ΥΝΑ και άλλες διατάξεις» που αναρτήθηκε στο διαδίκτυο για διαβούλευση την 13-12-2012 αποτελεί ένα κείμενο πρόχειρα γραμμένο που δημιουργεί στο Διοικητικό Φορέα της ναυτιλίας μας και στο Λιμενικό Σώμα ιδιαίτερα, περισσότερα προβλήματα από εκείνα που φιλοδοξεί να λύσει.

2. Μετά από έξι μηνών κυοφορία, στην κοινωνία, των δεκάδων αστέγων, των διακοσίων χιλιάδων μερίδων τροφής ημερησίως που χορηγούν οι φιλανθρωπικές οργανώσεις της Εκκλησίας και του ενός εκατομμυρίου επτακοσίων χιλιάδων ανέργων, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου παρουσιάζει έναν πολυδάπανο Οργανισμό, ο οποίος προβλέπει, νεοφανείς Γεν. Γραμματείες, νέα Νομικά Πρόσωπα, Υπηρεσίες, ανεξάρτητες Αρχές και συλλογικά όργανα, τα

οποία εκτός εκείνων που προβλέπονται από διεθνείς Συμβάσεις και ανειλημμένες διεθνείς υποχρεώσεις επιτείνουν τη γραφειοκρατία η οποία ταλανίζει τον πολίτη καθιστά δύσπιστο και διστακτικό τον υποψήφιο επενδυτή και απομυζά πρόσθετους πόρους από τον δεινώς χειμαζόμενο δημόσιο προϋπολογισμό.

3. Είναι αδιανόητο εν μέσω οικονομικής κρίσης της εντάσεως και εκτάσεως σαν αυτή που διέρχεται η χώρα μας και ο λαός της, καθώς και της καθολικής απαίτησης περιστολής δημοσίων δαπανών να επιχειρείται δια της νομοθετικής οδού η ίδρυση διοικητικών μηχανισμών προοριζομένων να διαχειριστούν θέματα, επιτυχώς διαχειριζόμενα από ήδη υπάρχοντες μηχανισμούς.

4. Σε πλείστες όσες διατάξεις όχι μόνο αγνοούνται θεμελιώδεις αρχές οργάνωσης και λειτουργίας του Αρχηγείου του Λ.Σ. αλλά θίγεται, αμφισβητείται και ενδεχομένως αλλοιώνεται αυτή η ίδια η φύση του Σώματος το οποίο αιωρείται μεταξύ ιδίων διατάξεων, αλλά και άλλων, μη σαφώς προσδιοριζόμενων που αφορούν άλλα, χωρίς αυτά να προσδιορίζονται, ένοπλα σώματα. Το Λιμενικό Σώμα σχέσιν έχει από της ιδρύσεώς του μόνο με το Π. Ναυτικό. Πρέπει αυτό να ξεκαθαριστεί.

5. Στο άρθρο 1 η περιγραφή των αρμοδιοτήτων του ΥΝΑ πρέπει να αντιστοιχηθεί με τις διατάξεις περί αρμοδιοτήτων του Λ.Σ. Η παρ. 2 (γ) του ίδιου άρθρου να αναδιατυπωθεί ως προς το ποιος (ΑΛΣ ή Υπουργός) έχει την αρμοδιότητα Οργάνωσης, Διοίκησης και Λειτουργίας του Λ.Σ.

6. Στην παρ. 3 του ίδιου άρθρου δίδεται δυνατότητα σύσταση Υπηρεσίας Ν. Εκπαιδεύσεως – προφανώς με κατάργηση της Δ.ΕΚ.Ναυτικών – προκειμένου να αποκτήσει αυξημένη αυτονομία από το Αρχηγείο Λ.Σ. με απώτερο σκοπό την ενδεχόμενη απομάκρυνση των στελεχών του Λ.Σ.

7. Στο άρθρο 2 να προστεθεί στους εποπτευόμενους φορείς το ΤΑΛΣ και το ΝΑΤ.

8. Στο άρθρο 3 ο προγραμματισμός και ο απολογισμός καταρτίζεται από τον ΓΓΑΝΠ προφανώς αναρμοδίως.

9. Το άρθρο 5 λανθασμένα – ή μήπως όχι – περιλαμβάνει το Λιμενικό Σώμα χύδην στην οργάνωση του Υπουργείου και όχι το Λ.Σ. δια του Αρχηγείου του.

Η ασάφεια αυτή θα διατηρεί την καχυποψία, τον διαγκονισμό και τις τριβές μεταξύ του στρατιωτικού και του πολιτικού προσωπικού.

10. Στο άρθρο 6 στις αρμοδιότητες του Λ.Σ. δεν αναφέρεται ευθέως, ως κυρίως έργο του η διοίκηση της Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά ως πάρεργο «παρέχοντας υποστήριξη». Ο αυτός υποστηρικτικός ρόλος επιφυλάσσεται για το Λ.Σ. και στον Τομέα Ναυτικής Εργασίας και Ναυτικής Εκπαίδευσης. Μέγα παρασπράτημα.

11. Θα πρέπει να σημειώσουμε κάποια αοριστία στη φύση και τις αρμοδιότητες της Συντονιστικής Αρχής Λιμένων στο άρθρο 11 παρ. 3.

12. Σε πλήθος περιπτώσεων απαντάται η ευχή «θα» ή «πρέπει να ...» σύνταξη η οποία προσιδιάζει σε κείμενα προγραμματικά όχι όμως και κανονιστικά τα οποία συντάσσονται σε έγκληση οριστική ή προστακτική.

13. Τέλος η ίδρυση της Γ.Γ. Επενδύσεων και Υποδομών αποτελεί ανεπίτρεπτη πολυτέλεια και παρεμβολή με απόσπαση αρμοδιοτήτων της παλαιάς Δ/σης Οργάνωσης Λιμένων και

Λιμενικών Έργων και της Δ/σης Ναυτιλιακής Ανάπτυξης αφ' ενός και αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Ανάπτυξης κλπ. αφετέρου. Και όλα αυτά χωρίς αναμενόμενα συγκεκριμένα οφέλη για την Εθνική Οικονομία.

14. Κάνουμε έκκληση στην ηγεσία του Υπουργείου: Να αποσυρθεί το κείμενο αυτό και να επανεξετασθεί εξ αρχής, στη βάση της θωράκισης του Διοικητικού Μηχανισμού του, με το Λιμενικό Σώμα.

Ευκαιριακή και συντεχνιακή διαχείριση της κατάστασης σήμερα, αποτελεί κάτι περισσότερο από έγκλημα.

Αποτελεί απώλεια της τελευταίας, πριν την κατάρρευση, ευκαιρίας.

ΑΝΑΡΤΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΕΑΑΛΣ

Υποβλήθηκε 21/12/2012 17:46

ΠΕΑΛΣ: Απόψεις επί σ/ν ΥΝΑ – Ζητούμε την απόσυρση....Ζητούμε διάλογο

Αριθμ. Πρωτ.: 78/2012

Έχουν περάσει πάνω από εννέα δεκαετίες από την ιδρυτική πράξη του Λιμενικού Σώματος, το 1919. Η πολυδιάστατη δραστηριότητα του Σώματος, η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία, τα νέα δεδομένα σε επίπεδο ΕΕ αλλά και η συνθετότητα και πολυπλοκότητα των προκλήσεων της παγκοσμιοποίησης έχουν τοποθετήσει το Λιμενικό Σώμα στην αιχμή του δόρατος του κρατικού μηχανισμού σε καθημερινή βάση. Στα πλέον 90 αυτά χρόνια το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος εργάστηκε με μεθοδικότητα για να συνδράμει τις προσπάθειες των ανθρώπων της θάλασσας στο χτίσιμο αυτού του θαυμαστού οικοδομήματος της ελληνικής ναυτιλίας.

Η απόλυτη παρακμή, από τους ανύπαρκτους πόρους για μέσα, εξοπλισμό, υλικοτεχνική υποδομή, στελέχη καθώς και η έλλειψη κονδυλίων για καύσιμα, αναλώσιμα υλικά, ανταλλακτικά, οδοιπορικές δαπάνες για μεταθέσεις, αποσπάσεις, μετακινήσεις, μέχρι και για την υγειονομική περίθαλψη του προσωπικού, έχουν οδηγήσει το Σώμα σε αμφισβήτηση της υπόστασής του, της παραγωγικότητάς του, της αποτελεσματικότητάς του.

Παρ' όλα αυτά το Λ.Σ. άντεξε μέχρι σήμερα, χάρη στην ανιδιοτέλεια των στελεχών του, που συνέχισαν να προσφέρουν όλα αυτά τα χρόνια στον Έλληνα πολίτη και τη χώρα, παραμερίζοντας προσωπικά και οικογενειακά τους προβλήματα.

Μετά από όλη αυτή την δραματική περίοδο που περνούμε, περιμέναμε ότι θα αναλαμβανόταν η κατάλληλη Νομοθετική Πρωτοβουλία, η οποία θα ήταν σε θέση να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την αναγέννηση ενός ασθενούς οργανισμού, όπως ήταν και είναι το Λ.Σ. και παράλληλα μέσω αυτών να υπάρξουν και οι κατάλληλες συνθήκες για βελτίωση των εργασιακών και οικονομικών συνθηκών του προσωπικού, τουλάχιστον στα θέματα της υγειονομικής περίθαλψης και της κάλυψης των οδοιπορικών εξόδων και δαπανών, σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους του κράτους.

Η δεδομένη πλέον μεταφορά του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στον νεοσύστατο φορέα του Υπουργείου Ναυτιλίας προκάλεσε εύλογες απορίες και προβληματισμούς σε ότι αφορά την κατεύθυνση που θα έχουν οι διορθωτικές παρεμβάσεις και τροποποιήσεις που επίκεινται αλλά και ποιοι θα είναι οι συντάκτες αυτών και από τι είδους λογικές και στρατηγικές θα εμφορούνται.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

ΕΝΩΣΗ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ

ΣΩΜΑΤΟΣ

PEALS.GR

pealsgr@gmail.com

213.249.12.179

Οι σοβαρές θεσμικές μεταβολές που προέκυψαν έπρεπε να έχουν ως γνώμονα αφενός την ενσωμάτωση των λοιπών Υπηρεσιών στο Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και αφετέρου να μην υπάρξει αλλοίωση του χαρακτήρα του Σώματος, όπως αυτός ορίζεται και έχει διατυπωθεί με το άρθρο 4 του συστατικού νόμου.

Όμως οι Κασσάνδρες για άλλη μία φορά επαληθεύτηκαν, το σχέδιο νόμου που οδεύει στην Βουλή καταργεί ουσιαστικά το Αρχηγείο και βάζει οριστική ταφόπλακα θέτοντας το ως μία απλή Υπηρεσία στην δομή ενός Υπουργείου.

Ουδμία διάφευση η εγγύηση μπορεί πλέον να δοθεί από την Ηγεσία αφού κάποιος ο οποίος γνωρίζει απλά να διαβάξει ένα Σχέδιο Νόμου όχι μόνο διαπιστώνει την παντελή απουσία της ΕΝΝΟΙΑΣ Αρχηγείο αλλά και την πλήρη ενοποίηση και ουσιαστικά μεταφορά των οργανικών θέσεων του ΛΣ στην ολότητα ενός Υπουργείου και πιο συγκεκριμένα:

1. Στην παρ. 3 α του άρθρου 1 αναγράφεται «και το Λιμενικό Σώμα» και όχι «το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής» το οποίο είχε ιδρυθεί και λειτουργεί σήμερα σύμφωνα με το Ν.3922/2011. Αυτό σημαίνει ότι το Αρχηγείο στην ουσία καταργείται με ό, τι αυτό συνεπάγεται στο επίπεδο της αυτονομίας των λειτουργιών του, αρμοδιοτήτων του και εξουσιών του και αναφέρεται σαν μία τυπική Υπηρεσία στην οριζόντια διάρθρωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ήτοι επαναφερόμαστε στο καθεστώς του 1999. Το εάν αναφερθεί το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ στο οργανόγραμμα του νέου Υπουργείου θα είναι μια αναφορά τυπική αφού με την παρούσα διάταξη αντιμετωπίζεται μόνον ως οργανικές θέσεις.
2. Η παρ. 3 β του άρθρου 1 ουσιαστικά αναφέρεται στην οριζόντια διάταξη του ΠΔ 62/2005 άρθρο 49 και ουσιαστικά καταργεί όλες τις ειδικές εξουσιοδοτήσεις οι οποίες υπήρχαν και οι οποίες ήσαν απαραίτητες για τη λειτουργία του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Αυτός είναι ένας άλλος λόγος ενδεικτικός του ότι πλέον το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ ουσιαστικά παύει να υπάρχει αφού οι ειδικές αυτές εξουσιοδοτικές διατάξεις ήσαν βασικές και αναγκαίες για τη λειτουργία ενός αυτόνομου φορέα όπως είναι το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Η οριζόντια και εξουσιοδοτική διάταξη η οποία αναφέρεται στην απρ. 3 β αφορά τυπικές υπηρεσίες και γενικές αρμοδιότητες μίας υπηρεσίας ενός συνόλου υπηρεσιών σε ένα υπουργείο.
3. Στις τελικές διατάξεις του σχεδίου προβλέπεται η κατάργηση του άρθρου 141 παρ. στ του ΝΔ 187/1973 «Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»: «στ. ασκούν πάσαν άλλην αρμοδιότητα ανατιθέμενην δι' ειδικών νόμων εις Αστυνομικές Αρχάς, διά τας εν τη περιοχή δικαιοδοσίας αυτών λαμβανούσας χώραν πράξεις».

Με βάση επομένως αυτή τη διάταξη επέρχεται μείωση των αστυνομικών αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος στο επίπεδο όλων εκείνων που προβλέπονται από ειδικούς νόμους και διατάξεις τις οποίες εφαρμόζουν οι Αστυνομικές Αρχές της Ελληνικής Αστυνομίας.

4. Στο άρθρο 23 του Ν 3922/2011, η κατάργηση της παρ. 2 είναι άλλη μία απόδειξη της ουσιαστικής καταργήσεως του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ διότι με τη διάταξη αυτή όλα τα ακίνητα, πλωτά, χερσαία μέσα και εν γένει εξοπλισμός περιερχόταν στην κυριότητα του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ ως αυτόνομου φορέα ενώ με την κατάργησή της ουσιαστικά πλέον ανήκουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Επίσης η κατάργηση της παρ. 6 του ίδιου άρθρου σχετικά με τη δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων των κλιμακίων από τον Αρχηγό σε υφιστάμενα κλιμάκια, αφαιρεί την εξουσία αυτή από τα ανώτατα όργανα με αποτέλεσμα ο εκάστοτε

πολιτικός προϊστάμενος να έχει τον πρώτο και τελευταίο λόγο μεταβίβασης αρμοδιοτήτων, πράγμα το οποίο δημιουργεί σοβαρότατο πρόβλημα δυσλειτουργίας των Υπηρεσιών. Παραμονή σε ισχύ της παραγράφου 3 του άρθρου εξουσιοδοτικές διατάξεις, οι οποίες έχουν καταργηθεί με τις αντίστοιχες νεότερες του άρθρου 14 του νόμου 3922/2011, όπως τα προεδρικά διατάγματα περί αδειών, περί συγκρότησης, σύνθεσης και λειτουργίας των πειθαρχικών συμβουλίων.

Σύμφωνα με τις αρχές του διοικητικού δικαίου το τεκμήριο της νομιμότητας δεν έχει πλήρη εφαρμογή στις κανονιστικές διοικητικές πράξεις, για τις οποίες σε όλη τη διάρκεια της ισχύος τους, επιτρέπεται η παρεμπόμπουσα έρευνα της νομιμότητας και του κύρους τους από οποιοδήποτε δικαστήριο. 23 του νόμου 3922/2011, διότι μέχρι και σήμερα δεν έχουν εκδοθεί όλα τα προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 14 του ίδιου νόμου, ενώ εξακολουθούν να ισχύουν προεδρικά διατάγματα που έχουν εκδοθεί με βάση παλαιότερες.

5. Η παρ. 3γ του άρθρου 1 είναι απαράδεκτη δεδομένου ότι πλέον οι οργανικές θέσεις του Λιμενικού Σώματος ρυθμίζονται ως οργανικές θέσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των Γενικών Γραμματειών και μπορούν πολιτικοί υπάλληλοι να καλύψουν θέσεις Αξιωματικών και Υπαξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. και το αντίθετο.

6. Στο άρθρο 5 το ΛΙΜΕΝΙΚΟ Σώμα πλέον δεν αντιμετωπίζεται ως αυτόνομος φορέας αλλά ως μία Υπο-υπηρεσία της οργανωτικής δομής του Υπουργείου Ναυτιλίας.

7. Καταργείται το άρθρο 10 του Ν 3922/2011 που αφορά τους βαθμούς των Διοικούντων. Παραμονή σε ισχύ του άρθρου 10 του νόμου 3922/2011, διότι στο εν λόγω άρθρο αναφέρονται οι βαθμοί των διοικούντων μέχρι και το επίπεδο του Διευθυντή Διευθύνσεων του Αρχηγείου Λ.Σ. και γίνεται σχετική παραπομπή στο τελευταίο σχέδιο προεδρικού διατάγματος περί οργάνωσης των υπηρεσιών Λ.Σ.. Επιπλέον στο ίδιο άρθρο παρέχεται σε όργανα της στρατιωτικής ιεραρχίας Λ.Σ. η δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων ή του δικαιώματος υπογραφής σε ιεραρχικά υφιστάμενα όργανα. Τυχόν κατάργηση του άρθρου 10 θα επέφερε και κατάργηση της δυνατότητας αυτής, δεδομένου ότι σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 9 του νόμου 2690/1999 (Α' 45), η δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων ή του δικαιώματος υπογραφής πρέπει να προβλέπεται από σχετικές ειδικές διατάξεις. Εξάλλου η πρόβλεψη της δυνατότητας αυτής σε κανονιστική πράξη όπως στο προεδρικό διάταγμα της οργάνωσης των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν θα ήταν δυνατή διότι η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων καθώς και του δικαιώματος υπογραφής γίνονται με κανονιστική πράξη και θα αποτελούσε μη επιτρεπτή υπεξουσιοδότηση.

8. Καταργείται το άρθρο 24 παρ. 1β ήτοι η εξουσία που έχει το Αρχηγείο για την έκδοση κανονιστικών πράξεων για την ρύθμιση θεσμικών θεμάτων που αφορούν προσωπικό αρμοδιότητες και υπηρεσίες.

Παραμονή σε ισχύ της παραγράφου 1β του άρθρου 24 του νόμου 3922/2011, προκειμένου να παραμείνουν σε ισχύ προγενέστερες εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση κανονιστικών πράξεων περί θεμάτων προσωπικού, υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων Λ.Σ. που δεν ρυθμίζονται από το νόμο 3922/2011, βάσει των οποίων έχουν εκδοθεί και σχετικές κανονιστικές πράξεις. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του νόμου 3079/2002, όπως η

παράγραφος 1α του άρθρου 106 περί μεταβίβασης αρμοδιότητας πειθαρχικής δίωξης από τον οικείο Υπουργό σε υφιστάμενα όργανα της στρατιωτικής ιεραρχίας, η παράγραφος 3 του άρθρου 115 περί σύνθεσης, συγκρότησης και λειτουργίας του Συμβουλίου Κρίσεως Πτητικής Καταλληλότητας, η παράγραφος 2 του άρθρου 120 περί καθορισμού αρμοδιοτήτων ναυτιλιακών ακολούθων.

9. Καταργείται το άρθρο 24 παρ 2 του ν3922/2011 που αφορά την διατήρηση σε ισχύ όλων εκείνων των διατάξεων που δεν αντίκειται στις διατάξεις του Νόμου.

Παραμονή σε ισχύ της παραγράφου 2 του άρθρου 24 του νόμου 3922/2011, προκειμένου να παραμείνουν σε ισχύ προγενέστερες διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν θέματα όπως υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων και δεν αντίκεινται στον ανωτέρω νόμο. Ενδεικτικά αναφέρεται η παράγραφος 2 του άρθρου 127 του νόμου 3079/2002, όπου ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων Λιμενικών Τμημάτων.

10. Η κατάργηση του Ανωτάτου θεσμικού οργάνου του ΛΣ του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού (άρθρο 8 του Ν3922/2011) μέσω της προσωρινότητας της ισχύος της διάταξης μέχρι τον νέο Οργανισμό μόνο θλίψη μπορεί να προκαλέσει.

11. Ουσιαστικά η κατάργηση του Αρχηγείου σημαίνει κατάργηση του Προϋπολογισμού του, παγίας προκαταβολής δυνατότητας διενέργειας προμηθειών κλπ καταστρέφοντας με αυτόν τον τρόπο την αυτονομία του φορέα που λέγεται Αρχηγείο καθιστώντας το υποχείριο κάθε πολιτικού.

Πρέπει να γίνει απολύτως σεβαστός και απόλυτα διακριτός, ο ρόλος του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στη νέα δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Καμία πρόταση δεν θα πρέπει να γίνει δεκτή η οποία θα εμπεριέχει το στοιχείο της συρρίκνωσης του επιχειρησιακού τομέα του Σώματος, παραχαράσσοντας την φυσιογνωμία και το πλαίσιο που καθορίζει ο σχετικός νόμος.

Δεν πρέπει να παραγνωρίζει κανείς το γεγονός, ότι η σχέση μας με την κοινωνία καθορίζεται σε απόλυτο βαθμό από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών μας, που έχουν άμεση συνάρτηση με την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση των πολιτών στο πεδίο των αρμοδιοτήτων μας.

Οι δομικές αλλαγές που επιβάλλει η επαναφορά του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στο Υπουργείο Ναυτιλίας ως αυτόνομο φορέα, τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από το αντίστροφο εγχείρημα του πρόσφατου παρελθόντος, η ταλαιπωρία, η δυσκαμψία και οι δυσλειτουργίες που έχουν επιφέρει στο Σώμα όλες αυτές οι αλλαγές, η αδυναμία του κράτους να έχει συνέχεια και συνέπεια στην λειτουργία του, φαίνεται δεν είναι αρκετά, ούτε κρίνονται σοβαρά και αναγκαία για να υπάρξει άμεσα ο μεταξύ μας διάλογος, αλλά και η άμεση απόσυρση του νομοσχεδίου. Εμείς θα παλέψουμε να επικρατήσει η κοινή λογική και να τροποποιηθούν οι σχετικές διατάξεις που αναφερόμαστε προς το βέλτιον. Σε κάθε περίπτωση το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αποτελούσε τη μοναδική ίσως θετική ενέργεια, της προηγούμενης κατάστασης (ΥΠΤΠ) και γι' αυτό το λόγο πρέπει να διαφυλαχθεί. Σε αυτή μας την προσπάθεια καλούμε τον κ.

Πρωθυπουργό αλλά και τους Βουλευτές των κομμάτων να συνδράμουν.

Για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος Ο Γενικός Γραμματέας

Δημήτριος ΣΑΪΤΑΚΗΣ Σπυρίδων ΠΑΣΣΑΚΟΣ

THANASSIS PAPAS Υποβλήθηκε 22/12/2012 18:21

akisapathanasiou

@yahoo.gr

5.54.103.61

RENTZEΠΕΡΗΣ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ

kleanthi.rentzeperi

@yahoo.com

91.140.17.247

ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΣΤΟ 35 ΕΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ ΑΞΚΩΝ , ΥΠΕΚΩΝ ΚΑΙ Λ-Φ ΤΟΥ Λ.Σ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΤΕΤΑΜΕΝΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ . ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 13:03

διοίκησης της μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ανέμεναν και έχουν ιδιαίτερο λόγο να συμμετέχουν στην πρόσκληση για δημόσια διαβούλευση επί του σχεδίου νόμου για την «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ». Και ακόμα πιο ιδιαίτερο λόγο έχουν να συμμετέχουν στη διαβούλευση αυτή όσοι έζησαν και «μάτωσαν» με το, κατά κοινή παραδοχή, ατυχέστατο αν όχι και επικίνδυνο πείραμα της διάλυσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον Οκτώβριο 2009. Και επιτρέψτε μου να θεωρώ ότι, τα σχόλια ειδικά αυτών των ανθρώπων έχουν και τη μεγαλύτερη σημασία. Θα μπορούσα και ειλικρινά συγκρατούμαι να μην σχολιάσω το σύνολο σχεδόν των προτεινόμενων με το σχέδιο αυτό διατάξεων όμως, θεωρώ απολύτως αναγκαίο στη φάση αυτή να επικεντρωθώ στα σημεία που θίγουν θεσμούς. Τους θεσμούς που η ίδια η Πολιτεία αναγνώρισε ότι στήριξαν με τον καλύτερο τρόπο και σύμφωνα με τις παραδόσεις και τους σκοπούς για τους οποίους συστάθηκαν, τη λειτουργία της διοικητικής υποστήριξης της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας, σε καιρούς που κλυδωνιζόταν από τους πειραματισμούς. Αναφέρομαι στο Λιμενικό Σώμα και στο προσωπικό του που, με κόπους, με την εμπειρία του, με τη στρατιωτική οργάνωσή του, αλλά και «ματώνοντας» συνέχισε να ανταποκρίνεται με επιτυχία σε όλο το εύρος της αποστολής για την οποία συστάθηκε από το έτος 1919 να επιτελεί και να ανταποκρίνεται.

Το πείραμα του έτους 2009 για τη διάλυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αναπτύχθηκε σε πολλές φάσεις με περισσότερα από τα βήματα που γίνανε να είναι προς το χειρότερο, παρά προς το καλύτερο.

Στα βήματα αυτά, καθοριστικό ήταν ο νόμος 3922/2011 για τη Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Με το νόμο αυτό το Λιμενικό Σώμα περιορίστηκε σε έναν μόνο, σημαντικότερο μεν, αλλά έναν από τους ρόλους, που ο εμπνευστής και ιδρυτής αυτού εθνάρχης Ελευθέριος Βενιζέλος του ανέθεσε. Στο ρόλο της Ακτοφυλακής, παραβλέποντας την ανάγκη συνεκτικής και εξειδικευμένης διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας που η λειτουργία της εξομοιώνεται με αυτή της λειτουργίας μιας στρατιωτικά οργανωμένης μονάδας. Ο νόμος 3922/2011 λανθασμένα προσέδωσε στο Λιμενικό Σώμα και τον όρο Ελληνική Ακτοφυλακή, αφού ο όρος Λιμενικό Σώμα εμπεριέχει και την έννοια της Ακτοφυλακής αλλά, όχι μόνο αυτήν. Το λάθος αυτό διορθώνει το σχέδιο νόμου που τίθεται προς δημόσια διαβούλευση και αυτό το χαιρετίζω. Όμως ο νόμος 3922/2011, με το άρθρο 6 αυτού συνέστησε το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος ανταποκρινόμενος, σε λάθος εποχή και με λάθος βέβαια συνολική προσέγγιση του θέματος, σε μια σύγχρονη ανάγκη αλλά και επιθυμία του προσωπικού του. Και, ατυχώς θέλω να πιστεύω, το σχέδιο νόμου, με την παράγραφο 3 του άρθρου 49 αυτού διατηρεί σε ισχύ το άρθρο αυτό, όπως και μια σειρά άλλων σημαντικών διατάξεων του νόμου

3922/2011 όπως το άρθρο 8 για το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, μόνο μέχρι την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Προσωπικά θεωρώ ότι με την διάταξη αυτή του σχεδίου νόμου εκφράζεται βούληση για κατάργηση του θεσμού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, πράγμα που θεωρώ λάθος και δεν μπορώ να κατανοήσω τη σκοπιμότητά του.

Αλλά αν η πρόθεση είναι να διατηρηθεί ο θεσμός του Αρχηγείου μέσω του Οργανισμού, τότε πρόκειται περί εξίσου ακατανόητης υποβάθμισής του ενώ ακόμα τίθεται υπό εξέταση και αμφιβολία αν μέσω του Οργανισμού του Υπουργείου, ουσιαστικά ένα Προεδρικό Διάταγμα, μπορεί να συσταθεί ένας θεσμός όπως το Αρχηγείο ή στον Οργανισμό πρέπει και μπορεί να εξειδικευτεί ο τρόπος άσκησης της αποστολής του θεσμού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος που και αυτή θα πρέπει να αναβαθμισθεί με κατάλληλη τροποποίηση του άρθρου 2 του νόμου 3922/2011 και να προστεθούν σε αυτή τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής, της επιθεώρησης πλοίων, της ναυτικής εργασίας και εκπαίδευσης.

Θεωρώ ότι τα παραπάνω σχόλια αντανakλούν τις πρωτότυπες και επανειλημμένες δημόσιες δηλώσεις και τοποθετήσεις του πρωθυπουργού της Χώρας κυρίου Αντώνη Σαμαρά, για επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με το Λιμενικό Σώμα, ως πολιτειακό θεσμό, ενταγμένο σε αυτό με σαφή, προσδιορισμένη και αδιαμφισβήτητη οργάνωση και δομή και κυρίως αποστολή ανάλογη των σκοπών που επιδίωκε με την ίδρυσή του ο εθνάρχης Ελευθέριος Βενιζέλος.

Θέλω να πιστεύω ότι η επανεξέταση του θέματος από τον Υπουργό Ναυτιλίας όχι μόνο δεν θα απογοητεύσει αλλά θα ικανοποιήσει τα σε αποστρατεία στελέχη του Λιμενικού Σώματος, θα εμπνεύσει το σε ενέργεια προσωπικό και περισσότερο από όλα, θα δικαιώσει θυσίες, κόπους, προσμονή και υπομονή.

Ρεντζεπέρης Θεόδωρος

Ναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)

PENTZEPEPHEΣ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ

kleanthi.rentzeperi

@yahoo.com

91.140.17.247

Υποβλήθηκε 23/12/2012 13:07

Όλοι όσοι από εμάς αφιέρωσαν τον παραγωγικό χρόνο του βίου τους στα θέματα της διοίκησης της μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ανέμεναν και έχουν ιδιαίτερο λόγο να συμμετέχουν στην πρόσκληση για δημόσια διαβούλευση επί του σχεδίου νόμου για την «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».

Και ακόμα πιο ιδιαίτερο λόγο έχουν να συμμετέχουν στη διαβούλευση αυτή όσοι έζησαν και «μάτωσαν» με το, κατά κοινή παραδοχή, ατυχέστατο αν όχι και επικίνδυνο πείραμα της διάλυσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον Οκτώβριο 2009. Και επιτρέψτε μου να θεωρώ ότι, τα σχόλια ειδικά αυτών των ανθρώπων έχουν και τη μεγαλύτερη σημασία.

Θα μπορούσα και ειλικρινά συγκρατούμαι να μην σχολιάσω το σύνολο σχεδόν των προτεινόμενων με το σχέδιο αυτό διατάξεων όμως, θεωρώ απολύτως αναγκαίο στη φάση αυτή να επικεντρωθώ στα σημεία που θίγουν θεσμούς. Τους θεσμούς που η ίδια η Πολιτεία αναγνώρισε ότι στήριξαν με τον καλύτερο τρόπο και σύμφωνα με τις παραδόσεις και τους σκοπούς για τους οποίους συστάθηκαν, τη λειτουργία της διοικητικής υποστήριξης της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας, σε καιρούς που κλυδωνιζόταν από τους πειραματισμούς.

Αναφέρομαι στο Λιμενικό Σώμα και στο προσωπικό του που, με κόπους, με την εμπειρία του,

με τη στρατιωτική οργάνωσή του, αλλά και «ματώνοντας» συνέχισε να ανταποκρίνεται με επιτυχία σε όλο το εύρος της αποστολής για την οποία συστάθηκε από το έτος 1919 να επιτελεί και να ανταποκρίνεται.

Το πείραμα του έτους 2009 για τη διάλυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αναπτύχθηκε σε πολλές φάσεις με περισσότερα από τα βήματα που γίνανε να είναι προς το χειρότερο, παρά προς το καλύτερο.

Στα βήματα αυτά, καθοριστικό ήταν ο νόμος 3922/2011 για τη Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Με το νόμο αυτό το Λιμενικό Σώμα περιορίστηκε σε έναν μόνο, σημαντικότερο μεν, αλλά έναν από τους ρόλους, που ο εμπνευστής και ιδρυτής αυτού εθνάρχης Ελευθέριος Βενιζέλος του ανέθεσε. Στο ρόλο της Ακτοφυλακής, παραβλέποντας την ανάγκη συνεκτικής και εξειδικευμένης διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας που η λειτουργία της εξομοιώνεται με αυτή της λειτουργίας μιας στρατιωτικά οργανωμένης μονάδας. Ο νόμος 3922/2011 λανθασμένα προσέδωσε στο Λιμενικό Σώμα και τον όρο Ελληνική Ακτοφυλακή, αφού ο όρος Λιμενικό Σώμα εμπεριέχει και την έννοια της Ακτοφυλακής αλλά, όχι μόνο αυτήν. Το λάθος αυτό διορθώνει το σχέδιο νόμου που τίθεται προς δημόσια διαβούλευση και αυτό το χαιρετίζω. Όμως ο νόμος 3922/2011, με το άρθρο 6 αυτού συνέστησε το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος ανταποκρινόμενος, σε λάθος εποχή και με λάθος βέβαια συνολική προσέγγιση του θέματος, σε μια σύγχρονη ανάγκη αλλά και επιθυμία του προσωπικού του. Και, ατυχώς θέλω να πιστεύω, το σχέδιο νόμου, με την παράγραφο 3 του άρθρου 49 αυτού διατηρεί σε ισχύ το άρθρο αυτό, όπως και μια σειρά άλλων σημαντικών διατάξεων του νόμου 3922/2011 όπως το άρθρο 8 για το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, μόνο μέχρι την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Προσωπικά θεωρώ ότι με την διάταξη αυτή του σχεδίου νόμου εκφράζεται βούληση για κατάργηση του θεσμού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, πράγμα που θεωρώ λάθος και δεν μπορώ να κατανοήσω τη σκοπιμότητά του.

Αλλά αν η πρόθεση είναι να διατηρηθεί ο θεσμός του Αρχηγείου μέσω του Οργανισμού, τότε πρόκειται περί εξίσου ακατανόητης υποβάθμισής του ενώ ακόμα τίθεται υπό εξέταση και αμφιβολία αν μέσω του Οργανισμού του Υπουργείου, ουσιαστικά ένα Προεδρικό Διάταγμα, μπορεί να συσταθεί ένας θεσμός όπως το Αρχηγείο ή στον Οργανισμό πρέπει και μπορεί να εξειδικευτεί ο τρόπος άσκησης της αποστολής του θεσμού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος που και αυτή θα πρέπει να αναβαθμισθεί με κατάλληλη τροποποίηση του άρθρου 2 του νόμου 3922/2011 και να προστεθούν σε αυτή τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής, της επιθεώρησης πλοίων, της ναυτικής εργασίας και εκπαίδευσης.

Θεωρώ ότι τα παραπάνω σχόλια αντανakλούν τις πρωτότυπες και επανειλημμένες δημόσιες δηλώσεις και τοποθετήσεις του πρωθυπουργού της Χώρας κυρίου Αντώνη Σαμαρά, για επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με το Λιμενικό Σώμα, ως πολιτειακό θεσμό, ενταγμένο σε αυτό με σαφή, προσδιορισμένη και αδιαμφισβήτητη οργάνωση και δομή και κυρίως αποστολή ανάλογη των σκοπών που επιδίωκε με την ίδρυσή του ο εθνάρχης Ελευθέριος Βενιζέλος.

Θέλω να πιστεύω ότι η επανεξέταση του θέματος από τον Υπουργό Ναυτιλίας όχι μόνο δεν θα

απογοητεύσει αλλά θα ικανοποιήσει τα σε αποστρατεία στελέχη του Λιμενικού Σώματος, θα εμπνεύσει το σε ενέργεια προσωπικό και περισσότερο από όλα, θα δικαιώσει θυσίες, κόπους, προσμονή και υπομονή.

Ρεντζεπέρης Θεόδωρος

Ναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)

christos

strpls@otenet.gr

94.65.24.21

volgab

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Υποβλήθηκε 23/12/2012 23:13

συμφωνώ με τον χρήστη «παναγιώτης»

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 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 ...!

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

άρθρο 5: Το Λ.Σ. δεν πρέπει να εμπλέκεται σε όλες τις αρμοδιότητες του ΥΝΑ και αυτό πρέπει να κατοχυρωθεί θεσμικά.

τα στελέχη του Λ.Σ. πρέπει να ασχολούνται αποκλειστικά και μόνον με τα θέματα για τα οποία εκπαιδεύτηκαν ως στρατιωτικό προσωπικό.

άρθρο 6: Γιατί αναλαμβάνει το Λ.Σ. τη γενική αστυνόμευση και όχι την ειδική? σε τι διαφέρουν αυτά?

όταν λέει ότι η αποστολή του Λ.Σ. είναι η έρευνα στη θάλασσα τί εννοεί?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ': ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

άρθρο 11: τί χρειάζεται η Συντονιστική Αρχή Λιμένων? αν πρόκειται για Συντονιστική Αρχή Λιμενικών Εγκαταστάσεων εντός του ίδιου Λιμένα είναι σωστό, αλλά τότε ο φορέας αυτός καλύπτεται από την ύπαρξη της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα.

σε τί θα συντονιστούν οι αρχές ασφαλείας γεωγραφικά απομακρυσμένων μεταξύ τους λιμανιών? (π.χ. των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης)

σε τί θα επικουρεί η ΓΓΝΕΥ τους φορείς των λιμένων για θέματα ασφαλείας?

οι υπεύθυνοι ασφαλείας των λιμένων θα «... συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της Αρχής μόνο για θέματα του συγκεκριμένου λιμένα ...». αφού είναι Αρχή Ασφάλειας συγκεκριμένου Λιμένα γιατί κινδυνεύουν να απασχοληθούν με θέματα ασφαλείας άλλου λιμένα?

γιατί όσα ΣΑΛΕ δεν έχουν καταρτισθεί θα πραγματοποιούνται με ευθύνη της ΓΓΝΕΥ και όχι της ΔΕΔΑΠΛΕ? αφού μετά στη ΔΕΔΑΠΛΕ θα υποβληθεί για έγκριση.

είναι εφικτό εντός τριμήνου από την έγκρισή τους να υλοποιηθούν τα προβλεπόμενα στα ΣΑΛΕ? γιατί τίθενται νομοθετικά προθεσμίες που εκ των προτέρων όλοι γνωρίζουν ότι δεν μπορούν να τηρηθούν, ή τίθενται υποχρεώσεις για τις οποίες δεν υπάρχουν τα χρήματα για να υλοποιηθούν.

γιατί δεν αναφέρεται ρητά η λέξη «φύλαξη» στο έργο των ιδιωτικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας?

παρ. 7: τελικά ποιός εκπονεί μελέτες? η ΓΓΝΕΥ, η ΔΕΔΑΠΛΕ, η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα? η

Ενιαία Αρμόδια Αρχή εκπονεί και αυτή μελέτες ή και καταρτίζει ΣΑΛΕ?

υπήρχε περίπτωση το ΣΑΛΕ να έχει εγκριθεί από τη ΔΕΔΑΠΛΕ και να προσκρούει στον Κανονισμό? ποιον Κανονισμό εννοεί?

γιατί απαιτείται η γνώμη της ΓΓΝΕΥ για την έγκριση των ΣΑΛΕ?

παρ. 8: για κάθε επίπεδο ασφαλείας τα ΣΑΛΕ προσδιορίζουν: διαδικασίες, μέτρα και ενέργειες.

γιατί δεν προσδιορίζουν και τα μέσα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν, ή τα είδη των μέσων που πρέπει να χρησιμοποιηθούν? τί γίνεται αν αυτά δεν υπάρχουν? τί γίνεται αν δεν λειτουργούν? τί γίνεται αν έχουν αλλάξει γιατί π.χ. προόδευσε η τεχνολογία?

παρ. 11: «αα) οι προϋποθέσεις που δικαιολογούσαν την έκδοση της σχετικής απόφασης (αναστολής λειτουργίας) έχουν εκλείψει ...» είναι λάθος Ελληνικά: τα προβλήματα ή τα εμπόδια ίσως είναι το σωστό.

παρ. 12: ποιό Ελληνικό λιμάνι έχει άδεια λειτουργίας, την οποία μπορεί να αναστείλει η αρμόδια Αρχή? γιατί ρυθμίζονται νομοθετικά πράγματα που δεν υφίστανται, ή είναι αδύνατο να εφαρμοσθούν? στην πράξη μπορεί να σταματήσει η αποεπιβίβαση επιβατών γιατί αναστάλη η άδεια λειτουργίας του λιμένα?

άρθρο 13: πρέπει να προστεθεί για τους ιδιώτες και η επαγγελματική δραστηριότητα.

πρέπει επίσης να μην αφορά μόνο την κατηγορία του πλοίου, αλλά και την ιδιοκτησία ή τη διαχείριση του πλοίου (φυσικό ή νομικό πρόσωπο).

παρ. 5: γιατί δεν γίνεται κάτι ανάλογο και για ελεγκτές ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων?

γιατί πρέπει να φοβόμαστε και να περιμένουμε ελέγχους μόνον από κλιμάκια της Ε.Ε.?

παρ. 6: οι επιθεωρητές μπορεί να είναι και ιδιώτες? ποιός δίδει πιστοποίηση γι' αυτούς? το στέλεχος του Λ.Σ. θα πρέπει να είναι Επιθεωρητής – Ελεγκτής, ενώ ο ιδιώτης θα είναι

Επιθεωρητής – Σύμβουλος – Εκτιμητής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε': ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

άρθρο 18: ποιός παρακολουθεί το Μητρώο Ενεργών Ναυτικών, με ποιες διασφαλίσεις, γιατί δεν διασυνδέεται με τον ΟΑΕΔ? θα συνδέεται με το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας? θα συνδέεται και με το Γραφείο Σταδιοδρομίας για τους απόφοιτους των ΑΕΝ? Γιατί θα πρέπει να λειτουργούν αποσπασματικά όλα αυτά και δεν οργανώνονται – συντονίζονται καλύτερα?

άρθρο 24: η υποχρέωση για φύλακες αγορά πλοία που ευρίσκονται σε Ελληνικά ύδατα και λιμάνια, ή και εκτός Ελλάδος?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

άρθρο 27: μόνο με απόφαση του ΥΝΑ εγκρίνεται η εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων? το Υπουργείο Οικονομικών δεν πρέπει να έχει άποψη?

η ανανέωση της άδειας από ποιόν θα γίνεται?

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?

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.

άρθρο 30: αφού χρειάζεται ως σύμβουλος το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής, τότε τα Επιμελητήρια τί ρόλο έχουν? μήπως πρέπει να ιδρυθεί Νησιωτικό Επιμελητήριο? γιατί δεν ιδρύεται και Ινστιτούτο Λιμενικής Πολιτικής?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η': ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

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

άρθρο 33: ποιός εγγυάται ότι η επίταξη πλοίων δεν θα χρησιμοποιηθεί για τη μετακύλιση των υποχρεώσεων των πτωχευμένων ή «έντεχνα» αδυνατούντων ναυτιλιακών εταιρειών στον κρατικό προϋπολογισμό?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

άρθρο 36: το όλο «κατασκευάσμα» πρέπει να είχε άλλη πιο συνεκτική μορφή και υπέστη άτσαλες και αυθαίρετες περικοπές, τροποποιήσεις, συρραφές κ.λ.π.

και για τους γνωρίζοντες φαίνεται ότι το έχουν κακοποιήσει, για μία φορά ακόμη, στελέχη του Λ.Σ., τα οποία φοβούνται μήπως απολέσουν την εξουσία τους μέσω στα λιμάνια.

εμφανίζεται να αγνοεί ρυθμίσεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών, περί εταιρειών εισηγμένων σε χρηματιστηριακή αγορά και περί εταιρικής διακυβέρνησης.