

Εφόσον γίνει δεκτή η Ευρωπαϊκή εμπειρία και η ορολογία που υπάρχει και στα λιμάνια της Ευρώπης (authority) τότε πρέπει να ονομάζεται π.χ. ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ (αλλά αυτό είπαμε το φοβούνται και δεν το θέλουν οι Λιμενικοί).

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.

Θα είναι συνένωση σε μία νέα εταιρεία ή θα είναι συγχώνευση δι' απορροφήσεως? θα γίνει με μετονομασία της απορροφησάσης και κλείσιμο των απορροφούμενων?

Γνώμη μου είναι ότι τα υπόλοιπα λιμάνια του κάθε λιμενικού συγκροτήματος δεν θα πρέπει να συνεχίσουν να λειτουργούν ως θυγατρικές, διότι έτσι δεν θα ωφεληθούν από τις συνέργειες που θα προκύψουν από τον «λιμενικό Καλλικράτη».

και οι συνέργειες είναι πάρα πολλές: επιχειρησιακές, λειτουργικές, οικονομικές, προμηθειών, έργων, σ.σ.ε. και προσλήψεων – μετακινήσεων προσωπικού κ.λ.π.

θα μπορούν κάλλιστα να λειτουργούν σαν ξεχωριστοί τομείς δράσης ή σαν ξεχωριστές Γενικές Διευθύνσεις υπό τη σκέπη της ίδιας όμως ενιαίας Εταιρείας – ομπρέλας.

από τη στιγμή που κάθε μετοχή των μικρών λιμένων αυξάνει το μ.κ. της μητρικής θα πρέπει να μην υφίστανται ως θυγατρικές, δηλαδή ως ξεχωριστές οικονομικές οντότητες.

Θεωρώ πάντως ότι τα πρακτικά θέματα μετατροπής των λιμενικών συγκροτημάτων σε Ομίλους – Ανώνυμες Εταιρείες πρέπει να επανεξεταστούν.

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 «ατισιδουσίνη» 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?

μήπως θέλει ο Υπουργός Ναυτιλίας να επιλέγει και τα πρόσωπα που θα στελεχώνουν τις Γενικές Διευθύνσεις Αξιοποίησης και Ανάπτυξης κάθε εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο?

μήπως θέλει ο Υπουργός Ναυτιλίας να παραγγέλλει και τα πορίσματα των εκθέσεων και τα συμπεράσματα των μελετών που θα εκπονεί η Γενική Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης? διότι τι είδους τεχνική επεξεργασία και «περαιτέρω εξειδίκευση της κυβερνητικής πολιτικής» θα κάνει η Γενική Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης κάθε εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο και μάλιστα σε συνεργασία με τη Ρ.Α.Λ.? άραγε θα δίνει λόγο στη διοίκηση της

εταιρείας της ή θα αυτονομηθεί πλήρως με τις «πλάτες» του Υπουργού Ναυτιλίας?
για ποιά εποπτεία του ΥΝΑ στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων μιλάμε?
και καλά τεχνική υποστήριξη, αλλά το «επιχειρησιακή» πως δικαιολογείται? μήπως εννοείται
επιχειρηματική ή συμβουλευτική?
τα περί σύστασης και αρμοδιοτήτων της ΓΔΑΑ δείχνουν την προχειρότητα ή το συμβιβασμό
παραγοντίστικων συμφερόντων σε όλο τους το μεγαλείο!

άρθρο 37: η ανάπτυξη του Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος παραπέμπεται στις καλές.
άρθρο 38: οι ρυθμιστικές αρχές είναι ανεξάρτητες αρχές και δεν υπάγονται σε Υπουργούς και
Κυβερνήσεις. Διαφορετικά δεν έχουν λόγο ύπαρξης, φερεγγυότητας και αξιοπιστίας. Τα μέλη
της θα πρέπει να εγκρίνονται από τη Βουλή.

άρθρο 39: στην ΕΣΑΛ θα πρέπει να μετέχει και εκπρόσωπος της εκάστοτε Περιφέρειας ή/και
του Δήμου, στην οποία υπάρχει η λιμενική περιοχή της οποίας εγκρίνονται έργα της.
δεν γίνεται να εγκρίνονται λιμενικά έργα κύρια ή βοηθητικά χωρίς τη σύμφωνη γνώμη ή τη
συναίνεση ή, μην τι άλλο, χωρίς την έγκαιρη ενημέρωση και προετοιμασία της Αυτοδιοίκησης.

άρθρο 40: οι θυγατρικές των λιμενικών συγκροτημάτων θα έχουν δικό τους master plan που θα
υποβάλλουν για έγκριση ή θα το εντάξουν στο αντίστοιχο της μητρικής? (άλλος ένας λόγος για
τον οποίο δεν πρέπει να υφίστανται θυγατρικές)

είναι υποκριτικό και αντιφατικό να τίθεται σε δημόσια διαβούλευση ένα έργο που καλείται να
εγκρίνει η ΓΓΝΕΥ ή η ΕΣΑΛ και μάλιστα μόνον για τις περιβαλλοντικές του επιπτώσεις από τη
στιγμή που δεν ζητείται η υπεύθυνη γνώμη της Περιφέρειας ή του Δήμου όπου εντάσσεται το
έργο, καθώς επίσης από τη στιγμή που θα έχουν εκπονηθεί η μελέτη ΠΠΕΑ και η μελέτη ΕΠΟ.
είναι επικίνδυνο και ύποπτο να δίδεται η δυνατότητα ο παραχωρησιούχος να υποβάλει αίτηση
έκδοσης άδειας εκτέλεσης έργου κατευθείαν στην ΕΣΑΛ και όχι να ζητάει την έγκριση πρώτα, ή
εν αγνοία, του φορέα διαχείρισης.

άρθρο 41: (υπάρχουν λάθη στην αρίθμηση των άρθρων που επικαλείται)
(υπάρχουν και φραστικές ελλείψεις: «... στις απαιτούμενες ενέργειες (?)...»)

Πρέπει να ξεκαθαριστεί και διευκρινιστεί επιτέλους ποιές είναι οι εμπορικές και οι μη εμπορικές
δραστηριότητες ενός λιμένα.

Ως Αναθέτουσα Αρχή κάθε διαγωνισμού για επιλογή ιδιώτη επενδυτή πρέπει να είναι το Δ.Σ.
του φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

Ως Προϊσταμένη Αρχή κάθε τέτοιου διαγωνισμού πρέπει να ορίζεται η Γ.Σ. (ΤΑΙΠΕΔ & μέτοχοι)
της ανώνυμης εταιρείας που υπάγεται η Αναθέτουσα Αρχή (Δ.Σ.) για τις εισηγμένες εταιρείες
και το ΥΝΑ για τις δημόσιες ή αυτοδιοικητικές.

Επιτέλους η ηγεσία και τα στελέχη του ΥΝΑ πρέπει να καταλάβουν ότι δεν προΐστανται των
φορέων διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμένων, αλλά ασκούν μόνον εποπτεία σε
ανώνυμες εταιρείες που απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν
παρεμβαίνουν στο έργο τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι': ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

άρθρα 43, 44, 45 & 46: διαφωνούμε επί της αρχής και στο σύνολό του.
η παροχή πλοηγικών υπηρεσιών είναι λιμενική δραστηριότητα? Αν ναι πρέπει να υπαχθεί
τάχιστα στους φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμένων.

αν η παροχή πλοηγικών υπηρεσιών είναι εμπορική λιμενική δραστηριότητα, τότε πρέπει να απελευθερωθεί και να ασκείται από αδειοδοτημένους παρόχους από τους φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμένων και του Λιμεναρχείου. (όπως π.χ. είναι η ρυμούλκηση) όλα τα άλλα είναι από αφελή έως επικίνδυνα και ύποπτα.

από πού πηγάζει το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών σε όλους τους λιμένες της χώρας, το οποίο θα ασκεί μόνον η Πλοηγική Α.Ε.

Είναι συμβατό αυτό με το δίκαιο Ανταγωνισμού?

τί είναι αυτά τα περί μεταβίβασης μετοχών στο προσωπικό ως αντάλλαγμα για την παρεχόμενη υπηρεσία?

γιατί τα τιμολόγια των πλοηγικών υπηρεσιών δεν θα ελέγχονται και εγκρίνονται από τη Ρ.Α.Λ., αλλά από τον ΓΓΝΕΥ?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

άρθρο 48: για άλλη μία φορά συστήνονται επιτροπές για την επίλυση των προβλημάτων της ΝΕΖΠ. Οι δραστικές λύσεις έχουν πολιτικό κόστος.

γιατί περιορίζεται μόνο στη ΝΕΖ Περάματος και δεν προβλέπει και τη ΝΕΖ Αμπελακίων – Κυνόσουρας Σαλαμίνας?

η χωροθέτηση, η περιβαλλοντική αδειοδότηση και ο Κανονισμός Λειτουργίας είναι τα μόνα προβλήματα της ΝΕΖΠ?

Γενικά είναι ένα Σχέδιο Νόμου που προτείνεται για την τακτοποίηση θεμάτων του Λιμενικού Σώματος και τίποτε άλλο, καθώς τα υπόλοιπα θέματα αντιμετωπίζονται πρόχειρα και αποσπασματικά.

Στα θετικά του είναι οι διατάξεις για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών ακτοπλοΐας (γιατί όχι κρουαζιέρας), καθώς και της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων αν όμως λειτουργήσει σαν Ανεξάρτητη Αρχή.

Ως προς την ανάπτυξη του Λιμενικού Συστήματος δεν αντιμετωπίζει τα θέματα της χαμηλής αποδοτικότητας των φορέων διαχείρισης (δεν παρέχει ευελιξία, δεν μειώνει το διοικητικό - διαχειριστικό κόστος λειτουργίας τους), τις πολλές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες (πολλαπλασιάζει τον παρεμβατισμό του Λ.Σ. και του ΥΝΑ), την πολυπλοκότητα των διαδικασιών (δεν αφαιρεί αλλά προσθέτει διαδικασίες) και την έλλειψη σύγχρονου, απλού, σαφούς και κωδικοποιημένου κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου.

N.K.

poseidon3040@hotmail.com

46.103.5.207

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:31

Το θέμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της ελληνικής δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης μέσω της αναδιάρθρωσης των Υπηρεσιών του ΥΝΑ δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται σε καμία περίπτωση συντεχνιακά.

Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ούτε να αρνηθεί ότι τουλάχιστον μέχρι σήμερα η πλειοψηφία των αρμοδιοτήτων της ναυτιλιακής διοίκησης στην Ελλάδα βρίσκονταν υπό καθεστώς στρατιωτικής κηδεμονίας και διαχείρισης από το Λιμενικό Σώμα. Είναι γεγονός ότι σε ένα τέτοιο στρατιωτικά ιεραρχημένο μοντέλο διοίκησης, όπως συμβαίνει σε όλα τα αντίστοιχα, οι αποφάσεις παίρνονται με κάθετο τρόπο, ξεκινώντας από την ηγεσία (εκάστοτε αρχηγός του λιμενικού) και καταλήγοντας σε αυτή. Και φυσικά, ενώ το μοντέλο αυτό είναι εξαιρετικά χρήσιμο για στρατιωτικές, αστυνομικές ή εν γένει επιχειρησιακές δραστηριότητες, όπου απαιτείται

απόλυτη πειθαρχία και συγκεντρωτισμός των αποφάσεων, στην περίπτωση που αυτό εφαρμόζεται σε πολιτικές, οικονομικές, αναπτυξιακές δραστηριότητες της ναυτιλίας, αποδεικνύεται μάλλον αναποτελεσματικό αλλά και παθογόνο. Νομοτελειακά λοιπόν αναπτύχθηκαν ισχυρά δεσμά διαπλοκής μεταξύ υψηλόβαθμων στελεχών του λιμενικού σώματος και των εφοπλιστικών συμφερόντων της χώρας. Μάλιστα ακόμη και σήμερα σε εποχή κρίσης κάποιοι στην ηγεσία του Λ.Σ. συνεχίζουν να ενισχύουν με μη ανταποδοτικές εισφορές και τέλη σε εισιτήρια, πιστοποιητικά, ακόμη και στην θεώρηση γνωσίων αντιγράφων, που πληρώνουν οι φορολογούμενοι (π.χ. υπέρ ΕΚΟΕΜΝ, ΕΛΟΑΝ, MTN κλπ.), προκειμένου τα υψηλόβαθμα κυρίως στελέχη του Λιμενικού Σώματος να εξακολουθούν να παίρνουν ιδιαίτερα υψηλά εφάπαξ (της τάξης των εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ) και παχυλές συντάξεις. Είναι η ίδια η δομή του συστήματος που έχει ευνοήσει κάθε προσπάθεια άρθρωσης διαφορετικών απόψεων ή αντιθέσεων των στελεχών του ή ανάληψης πρωτοβουλιών και ανάδειξης καινοτομιών στη ναυτιλιακή διοίκηση. Το σύστημα άλλωστε προαγωγής τους στις βαθμίδες διοίκησης, ακόμα και όταν λειτουργεί αξιοκρατικά, βασίζεται στην αναχρονιστική στείρα αξιολόγηση της αρχαιότητας (σύμφωνα με το βαθμό), ανεξάρτητα από τις πραγματικές ικανότητες, τυπικά προσόντα, γνώσεις και εξειδίκευση που απαιτούνται για τη θέση που καταλαμβάνεται.

Ας αναρωτηθεί κανείς ποια είναι μέχρι σήμερα τα επιτεύγματα, η ανάπτυξη και οι προοπτική τομέων όπως η ναυτιλιακή, λιμενική και οικονομική πολιτική, η ναυτική εκπαίδευση και εργασία, η διεθνής συμμετοχή σε οργανισμούς, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, οι νέες τεχνολογίες κλπ. υπό τη διαχείριση και ευθύνη του λιμενικού σώματος για ολόκληρες δεκαετίες. Σε ποιους άλλους τομείς της ελληνικής δημόσιας διοίκησης υπάρχει στρατιωτική λειτουργική δομή σε παρόμοιους αναπτυξιακούς οικονομικούς τομείς όπως αυτός της ναυτιλίας; Μήπως υπάρχει η ανάγκη αναθεώρησης της δημόσιας διοίκησης ώστε να επανασυσταθεί η ΜΟΜΑ του ελληνικού στρατού για τα δημόσια έργα ή ακόμη και το τηλεοπτικό κανάλι της ΥΠΕΝΔ; Πόσα και ποια ευρωπαϊκά κράτη ασκούν ναυτιλιακή πολιτική και διοίκηση μέσω ένστολων σωμάτων;

Διευκρινίζεται, πως κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί, ότι δεν υπάρχουν ικανά, έμπειρα και με υψηλή τεχνογνωσία στελέχη του λιμενικού σώματος με αξιόλογα τυπικά προσόντα, χωρίς βέβαια να έχει ιδιαίτερη σημασία ότι προσλήφθηκαν με αδιαφανείς διαδικασίες εκτός ΑΣΕΠ ή πανελληνίων εξετάσεων (σε αντίθεση με το υπόλοιπο δημόσιο και όλα βέβαια τα υπόλοιπα στρατιωτικά σώματα και σώματα ασφαλείας).

Αλλωστε στο σύνολο των περίπου 7500 στελεχών του λιμενικού δεν ξεπερνούν τους περίπου 450 οι αξιωματικοί υπαξιωματικοί και λιμενοφύλακες που υπηρετούν σε κεντρικές Υπηρεσίες σχετικές με τη ναυτιλία, δηλ. όχι πάνω από το 6 %!!! του δυναμικού του λιμενικού σώματος. Η τεχνογνωσία δε, που αποκτάται κατά την ολιγοετή κατά κανόνα υπηρεσία τους σε μία θέση ευθύνης, πολλές φορές κατασπαταλάται με τη μη ορθολογική και ρουσφετολογική διαχείρισή τους κατά τις μεταθέσεις τους ανά την Ελλάδα σε ετερόκλητες υπηρεσίες καθώς και κατά τη διεκπεραίωση δευτερευόντων καθηκόντων μέτρων τάξης και συμμετοχής σε παρελάσεις. Και ως μην λησμονούμε ότι τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος αμείβονται με ειδικά μισθολόγια και χαίρουν μειωμένης απαιτούμενης υπηρεσίας πριν συνταξιοδοτηθούν (τουλάχιστον 10 έτη

λιγότερα από τους δημοσίους υπαλλήλους) επειδή είναι ένστολοι και θεωρούνται ότι απασχολούνται σε αντίστοιχα στρατιωτικά αστυνομικά καθήκοντα. Κοστίζουν λοιπόν στον ελληνικό λαό τουλάχιστον 10 χρόνια παραπάνω από τους λοιπούς δημοσίους υπαλλήλους συνταξιοδοτικό κόστος και δικαίως εφόσον επιτελούν το δύσκολο και επικίνδυνο στρατιωτικό αστυνομικό τους καθήκον και μάλιστα σε μία εποχή όπου το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης διά θαλάσσης είναι ιδιαίτερα έντονο. Όταν όμως «αναλώνονται» σε καθήκοντα που κανονικά αφορούν σε πολιτικό προσωπικό τότε δεν μιλάμε για σπατάλη αλλά για σκανδαλώδη διαπλοκή και συναλλαγή.

Αποτελεί όμως και υποχρέωση απέναντι σε όλους αυτούς που τίμησαν και τιμούν τη στολή τους προσφέροντας καθημερινά στα πεδία επιχειρησιακής δράσης, να επισημανθεί ότι όταν η ίδια στολή χρησιμοποιείται για άσκηση έργου στο οποίο δεν προσδίδει κάποια πρόσθετη αξία όπως οι υπηρεσίες της ναυτιλιακής διοίκησης και πολιτικής ή ακόμη και όταν χρησιμοποιείται για δόλιους σκοπούς, τότε απαξιώνεται με τρόπο προσβλητικό για τους «πραγματικούς» αξιωματικούς και την ιστορία του λιμενικού σώματος.

Οι συνεχείς άλλωστε αναφορές από κάποιους στην αναγκαιότητα ιστορικής συνέχειας του «πολυσχιδούς» ρόλου του λιμενικού σώματος (επιτέλους άλλες οι ανάγκες του κράτους το 1919 και άλλες τον 21ο αιώνα) με το επιχείρημα περί εξαιρετικής συμβολής του λιμενικού σώματος στο ελληνικό ναυτιλιακό «θαύμα» ξεπερνά τα όρια του αστείου αποτελώντας μάλλον ύβρη έναντι του ελληνικού εφοπλιστικού δαιμονίου και ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας που ουδέποτε άλλωστε στηρίχθηκαν στις πλάτες του ελληνικού κράτους, πόσο μάλλον της διοικητικής γραφειοκρατίας του.

Αναφορικά δε με την κριτική των λεγόμενων «πειραματισμών» των τελευταίων ετών η αλήθεια είναι ότι ουσιαστικά εξαντλήθηκαν σε απλές αλλαγές του ονόματος του Υπουργείου, ενώ δεν προωθήθηκε καμία απολύτως οργανωτική αλλαγή ή αλλαγή στη στελέχυσή του (το Υπουργείο εξακολούθησε όλο το προηγούμενο διάστημα και εξακολουθεί ακόμη και σήμερα να λειτουργεί με τον Οργανισμό του 1999) με εξαίρεση την ίδρυση του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛΑΚΤ που παρότι ήταν στη σωστή κατεύθυνση και αυτό μέσω του προτεινόμενου σχεδίου νόμου οδεύει προς διάλυση.

Το ζητούμενο σήμερα είναι ο εκσυγχρονισμός της δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης προς όφελος της ελληνικής οικονομίας και ανάπτυξης, της κοινωνίας και της χώρας. Σε αυτή την προσπάθεια αποτελεί μονόδρομο η υπαγωγή όλων των αρμοδιοτήτων της ναυτιλιακής διοίκησης και πολιτικής υπό ενιαίο φορέα, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, με προϋπόθεση τη σύγχρονη, μινιμαλιστική, ορθολογική και ευέλικτη οργάνωσή του με ταυτόχρονη μείωση των λειτουργικών και οργανωτικών δαπανών προηγούμενων αναχρονιστικών δομών και κυρίως με τη συμμετοχή όλων των στελεχών που μπορούν να προσφέρουν, με τρόπο διαφανή ισότιμο και αξιοκρατικό. Κάθε άλλη επιλογή προς διατήρηση αναχρονιστικών δομών ή ακόμη η περαιτέρω ολίσθησή τους, όπως λόγου χάριν η κυοφορούμενη υπαγωγή των σημαντικότερων αρμοδιοτήτων της ναυτιλίας σε στρατιωτική δομή, στο πλαίσιο υποταγής σε συντεταγμένα και κατεστημένα μεμονωμένα οικονομικά και συντεχνιακά συμφέροντα, υπονομεύει κάθε προοπτική ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας, με ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις για την ελληνική οικονομία, την κοινωνία και τα εθνικά συμφέροντα.

ΔΣ Πανελλήνιου**Συλλόγου****Υπαλλήλων τ.ΥΕΝ****psyven@gmail.com****84.205.244.134**Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:30

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ τ. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

(ΠΣΥΥΕΝ)

ΣΧΟΛΙΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Αιφνιδιαστικά και μέσα στις μέρες των εορτών ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου έθεσε σε δημόσια διαβούλευση σχέδιο νόμου για την ανασυγκρότηση του ΥΝΑ.

Όπως είναι γνωστό στο Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης έχουν συγκροτηθεί Ομάδες Αξιολόγησης για την ανασυγκρότηση όλων των Υπουργείων, των οποίων το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί τις τελευταίες μέρες του έτους. Κατά συνέπεια είναι απορίας άξια η σχετική βιασύνη του Υπουργού να προκαταβάλει με σχέδιο νόμου την έκθεση της αντίστοιχης Ομάδας Αξιολόγησης για το ΥΝΑ, και δημιουργεί εύλογους προβληματισμούς τόσο για το γενικότερο κυβερνητικό συντονισμό, όσο και για τη στόχευση των επιμέρους υπουργικών πρωτοβουλιών.

Πέραν του στοιχείου του αιφνιδιασμού, το εν λόγω σχέδιο νόμου πάσχει από ιδιαίτερη προχειρότητα, η οποία επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι αποσύρθηκε και επανακατατέθηκε τροποποιημένο σε πολλά άρθρα, χωρίς μάλιστα να παραταθεί αντίστοιχα ο χρόνος συμμετοχής στη διαδικασία της διαβούλευσης, όπως υπαγορεύουν οι αρχές της χρηστής διοίκησης.

Βεβαίως και στη δεύτερη έκδοσή του σχεδίου νόμου δεν αλλάζει τίποτα επί της ουσίας, η οποία εξαντλείται στη στρατιωτικοποίηση της ναυτιλίας, ενάντια στην οποία έχει τοποθετηθεί το ΔΣ του ΠΣΥΥΕΝ με σχετική ανακοίνωσή του.

Υπηρεσίες όπως η ναυτική εκπαίδευση, η ναυτική εργασία, οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, σύμφωνα με το άρθρο 6 υπάγονται σε στρατιωτική ιεραρχία, γεγονός μοναδικό σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, με ταυτόχρονη εμπλοκή μεγάλου αριθμού ένστολου προσωπικού σε θέματα διοικητικά, τα οποία θα έπρεπε να επιτελούν αποκλειστικά πολιτικοί υπάλληλοι, προκειμένου το ένστολο προσωπικό να ασχολείται με το κυρίως έργο του.

Η βιασύνη του Υπουργού είναι πρόδηλη και στην περίπτωση των ρυθμίσεων που αφορούν στην Πλοηγική Υπηρεσία, όπου προχωράει σε ένα αρχικό στάδιο ιδιωτικοποίησης της χωρίς προηγουμένως να έχει υπολογισθεί το τυχόν δημόσιο συμφέρον, χωρίς να έχει γίνει καμία μελέτη κόστους-οφέλους. Η άποψη μας είναι ότι ο Υπουργός σε πρώτη φάση κρατά σε δημόσιο έλεγχο το 51% για να πουληθεί αμέσως μετά, όπως έγινε με άλλους φορείς (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΟΣΕ), έχοντας ταυτόχρονα στερήσει από τους εργαζόμενους εργασιακά δικαιώματα. Το ΔΣ του ΠΣΥΥΕΝ έχει παραδώσει στο Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής τις θέσεις του για μια εκσυγχρονισμένη Δημόσια Πλοηγική Υπηρεσία μέσω της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Σε ότι αφορά στο θέμα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, το νέο θεσμικό μόρφωμα που επιχειρείται δεν έχει σαφή και κατανοητά πλαίσια λειτουργίας, συγκεκριμένα δεν είναι σαφές αν θα αποτελεί Ανεξάρτητη Αρχή ή κάποιου άλλου είδους Δημόσια Υπηρεσία με ιδιαίτερο καθεστώς διοίκησης. Το μόνο που είναι σαφές είναι ότι προκειμένου να διαλυθεί η ΓΓΛΛΠ, εκχωρούνται οι αντίστοιχες αρμοδιότητες της χωρίς καμία αναφορά στον τρόπο συγκρότησής,

λειτουργίας και στελέχωσης της νέας ρυθμιστικής αρχής. Ταυτόχρονα το Ελληνικό Δημόσιο επιβαρύνεται, κατά περίπτωση με τη χρηματοδότηση της ΡΑΛ, με ποσοστό μέχρι και 15% επί του Τακτικού Προϋπολογισμού του Υπουργείου, πόσο πολύ μεγαλύτερο από αυτό που απαιτείται για την παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών από τις αντίστοιχες υπηρεσίες της ΓΓΛΠ. Συνεπώς αυτό το οποίο προωθείται με το σχέδιο νόμου είναι δημιουργία μιας ακόμη Ανεξάρτητης Αρχής στη χώρα, χωρίς σαφές πλαίσιο λειτουργίας και μεγάλο κόστος λειτουργίας σε εποχή οικονομικής κρίσης, περικοπών και απολύσεων.

Με το άρθρο 48 «Ρυθμίσεις για τη Ν.Ζ.Π.» αντί για τη συγκρότηση μιας Δημόσιας Υπηρεσίας με αρμοδιότητα τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα γίνονται αναφορές σε συμβουλευτική επιτροπή αρμοδίων που θα κάνουν προτάσεις κ.τ.λ., ενώ ταυτόχρονα προβλέπεται Κανονισμός Λειτουργίας της ΝΖΠ ύστερα από πρόταση του αρμόδιου φορέα διαχείρισης, χωρίς να προσδιορίζεται ποιος είναι αυτός ο φορέας, ο οποίος κατά την άποψη μας πρέπει να είναι μια Διεύθυνση του ΥΝΑ.

Το σχέδιο νόμου του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου δόθηκε σε διαβούλευση με προχειρότητα και βιασύνη και σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί σχέδιο νόμου ανασυγκρότησης του ΥΝΑ, αλλά στην πραγματικότητα φέρνει στην επιφάνεια μοντέλα που αφορούν το διοικητικό φορέα της ναυτιλίας της δεκαετίας του '60, χωρίς επιστημονική τεκμηρίωση και καινοτόμες προτάσεις (π.χ. υπηρεσίες frond desk), χωρίς καμία προοπτική για μια σύγχρονη δημόσια διοίκηση. Ζητούμε από τον Υπουργό την άμεση απόσυρση του νομοσχεδίου και την εκ νέου κατάρτιση του με βάση τις μέχρι σήμερα προτάσεις και τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων.

Για το ΔΣ ΠΣΥΥΕΝ

Ο Πρόεδρος Σπύρος Στρομπούλας, Η Γενική Γραμματέας Ζωή Πεντότη

Υ.Γ. Το άρθρο 4 που αφορά σε Χορηγίες ιδιωτών προς το Υπουργείο, δεν σχολιάζεται για λόγους σοβαρότητας.

ΔΣ Πανελλήνιας

Ομοσπονδίας

Υπαλλήλων τ.ΥΕΝ

psyven@gmail.com

84.205.244.134

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:32

Π Ο Υ Ε Ν

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΥΕΝ

Ανάμεσα στη γενικότερη «αναδιάταξη» του Δημόσιου Τομέα με τα μεσοπρόθεσμα, τις εφεδρείες, τις συνεχείς πράξεις νομοθετικού περιεχομένου, τις διαθεσιμότητες – απολύσεις, γίνεται και η διαβούλευση για την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Η ομοσπονδία μας θεωρεί ότι οποιαδήποτε συζήτηση γίνεται για τη Ναυτιλία είναι χρήσιμη αρκεί να υπάρχουν απαντήσεις σε κάποια κρίσιμα ερωτήματα βάσει των οποίων θα σηματοδοτηθούν και οι εξελίξεις γύρω από το νέο οργανόγραμμα των Υπηρεσιών του Υπουργείου

Άσκηση αρμοδιοτήτων :

Θα συνεχίσει το ΛΣ να ασκεί τις αρμοδιότητες του Κλάδου Ναυτιλιακής Πολιτικής ;

Σε ποια χώρα της Ευρώπης ένστολο προσωπικό συντονίζει την ανάπτυξη της ναυτιλίας και τη σύνδεση με την Εθνική Οικονομία, την παρακολούθηση θεμάτων μητρώων ναυτικών, ναυτικής εκπαίδευσης, ναυτικής εργασίας, επιθεώρησης πλοίων, θαλασσίων συγκοινωνιών;

Προσλήψεις – Στελέχωση :

Πως θα στελεχωθεί το ΥΝΑ ;

Γιατί αυτή η στασιμότητα στις προσλήψεις πολιτικού προσωπικού; Γιατί ενώ την τελευταία πενταετία έχουν συνταξιοδοτηθεί περισσότεροι από 100 Πολιτικοί Υπάλληλοι δεν προχωρούν οι εγκεκριμένες προσλήψεις από το ΑΣΕΠ;

~Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων :

Τι είδους ρυθμιστική αρχή είναι όταν μεταφέρονται αρμοδιότητες από τη ΓΓΛΛΠ (Δημόσιο) «σε αυτοτελή Δημόσια Υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Ναυτιλίας» διοικούμενη από συμβούλιο (δηλ. ΔΕΚΟ); Οι ρυθμιστικές αρχές που λειτουργούν δεν υπάγονται σε Υπουργό γι' αυτό και είναι ανεξάρτητες.

Πλοηγική Υπηρεσία :

Τι θα κερδίσει το Ελληνικό Δημόσιο από την κατάργηση της πλοηγικής υπηρεσίας και τη μετατροπή της σε ΑΕ ;

Έχει ληφθεί μέριμνα για τους συνταξιούχους υπαλλήλους της πλοηγικής υπηρεσίας ;

Το Δ. Σ.

Άρθρο 4: Χορηγίες

Βαζαίος 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.

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:07

DHMOY

kaya.dim@gmail.co

m

94.71.130.82

Χορηγίες ή χρηματοδοτήσεις υποχρεωτικές των Οργανισμών λιμένων ή λιμενικών ταμείων προς τα τοπικά τουλάχιστον λιμεναρχεία πρέπει να καταστούν δυνατές ώστε να παψουν τα λιμεναρχεία να γίνονται «ζητιάνοι» για να καλύπτουν βασικές τους λειτουργικές δαπάνες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' : ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Άρθρο 5: Νομικός Χαρακτήρας Λιμενικού Σώματος

ΚΩΣΤΑΣ

Υποβλήθηκε 13/12/2012 18:08

PIGASOS-

@HOTMAIL.COM

84.205.231.43

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 6 ΑΝΑΦΕΡΕΙ ΟΤΙ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΕΧΕΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΩΝ. ΠΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΑΣΚΕΙ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΑΛΛΑ ΝΑ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΣΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΩΔΙΚΑ ?
ΞΕΡΩ ΟΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΙ ΚΑΤΙ ΓΙΑΤΙ ΚΑΙ ΟΤΑΝ ΕΠΙ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΠΑΣΟΚ ΕΙΧΕ ΒΓΕΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΔΕΝ ΕΙΣΑΚΟΥΣΤΗΚΕ ΤΙΠΟΤΑ. Η Η ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΕΙΝΑΙ ΛΑΘΟΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΚΑΙ ΑΥΤΗ ΣΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΩΔΙΚΑ Η

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ !!!ΙΑΣ ΒΓΑΛΟΥΝ ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΟΙ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ!!!

- kotsos** Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:05
kotdos86@gmail.co Η εμμονή των κυβερνήσεων να δαιτηρούν τον στρατιωτικό χαρακτήρα του σώματος στα χαρτιά
m μόνο είναι εντυπωσιακή. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει μελέτες που αποδεικνύουν πως τα
94.69.192.24 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. Δείτε άρθρο 6 μιλάει για αστυνόμευση και για απλή υποστήριξη της ναυτιλίας . Είμαστε ΣΩΜΑ
com ασφαλείας . Τα συμφέροντα κάποιον ακόμα λαμβάνονται υπόψιν στην χρεωκοπημένη Ελλάδα
178.128.17.230 του 2012. Α ναι στην Αγγλική κύριοι το Hellinic 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 .
- Βασίλης** Υποβλήθηκε 27/12/2012 13:56
parsec8@hotmail.c 1. Το Αρχηγείο Ελληνικής Ακτοφυλακής ανήκει στην οργανωτική δομή του Υπουργείου
om Ναυτιλίας και Αιγαίου ...
79.129.1.172 2. Η Ελληνική Ακτοφυλακή είναι ένοπλο Σώμα αστυνόμευσης, στρατιωτικώς συντεταγμένο ...
 3. Στις διεθνείς σχέσεις της Ελληνικής Ακτοφυλακής χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος "Hellenic
 Coast Guard".

Άρθρο 6: Αποστολή – Αρμοδιότητες

- EIRINIMAN** Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:42
eiriniman2009@hotm ΚΑΛΟ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΕΚΣΥΧΡΟΝΙΣΤΕΙ ΤΟ Ν.Δ 444/1970(ΦΕΚ 39Α)ΚΑΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΣΤΟ Λ.Σ
ail.com ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ ΚΑΙ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΝ ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΤΟ
130.43.109.139 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΡΗΚΤΑ
 ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΜΕ ΑΥΤΟ .ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ.

- kotsos** Υποβλήθηκε 15/12/2012 12:34
kotdos86@gmail.co Εφόσον «Η εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση γενικής
m αστυνόμευσης, τροχαίας» εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Λ.Σ. τότε επιτέλους θα
94.69.158.18 εκσυγχρονίσετε το σύστημα Σ.Ι.Σ. και την βάση δεδομένων όπως της ΕΛ.ΑΣ και να μπορούμε
 επιτέλους να ελέγχουμε ταυτότητες, πινακίδες, διαβατήρια μέσω του δικού μας
 συστήματος? Γιατί πρέπει να είμαστε συνεχώς αναγκασμένοι να απευθυνόμαστε στις
 αστυνομικές διευθύνσεις?
 Η τροχαία και η ασφάλεια έχουν ανάγκη ένα τέτοιο σύστημα αλλά υπάρχει μόνο στο υπουργείο
 και όχι στις υπόλοιπες Λιμενικές Αρχές. Γιατί?
 Και κάτι τελευταίο. Πότε επιτέλους θα διασυνδέσετε τα κανάλια επικοινωνίας έτσι ώστε όταν

υπάρχει περιστατικό να μπορούμε άμεσα να ειδοποιούμε του συναδέλφους της ΕΛ.ΑΣ της Π.Υ. και το προσωπικό του ΕΚΑΒ?

Ξέρω ότι και πάλι τίποτα δεν πρόκειται να εφαρμοστεί ούτε να εκσυγχρονιστεί και αυτό με θλίβει υπερβολικά. Θα μπορούσαμε να είμαστε πολύ πιο αποδοτικοί και επιχειρησιακοί αν μας παρείχατε λίγο καλύτερη υλικοτεχνική υποδομή.

Ευχαριστώ

MARIOS

Υποβλήθηκε 15/12/2012 12:48

mar.kypar@gmail.com

85.73.15.93

Δεν είναι κατανοητό για ποιό λόγο εμμένουμε στην ασάφεια αυτή της κατά τόπου αρμοδιότητας η οποία μετά την εφαρμογή του Ν 3922 έχει προκαλέσει αντιδικίες με την ΕΛΑΣ και εξ αυτού του λόγου έχουν εκδοθεί τουλάχιστον δύο εισαγγελικές γνωμοδοτήσεις. Με δεδομένο ότι τα όρια του αιγιαλού και της παραλίας είναι ασαφή και μόνο από αρμόδια κτηματική Υπηρεσία μπορούν να υποδειχθούν με ακρίβεια και χωρίς αμφισβήτηση (εκεί που έχουν οριστεί) προτείνω η αστυνομική αρμοδιότητα ρητά να αναφέρεται σε περίφρακτους λιμένες, πλοία και θάλασσο χώρο, δίχως θολές και ερμηνευσιμες περιοχές.

THANASSIS PAPAS

Υποβλήθηκε 15/12/2012 19:03

akisapathanasiou@yahoo.gr

5.54.103.61

ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ Λ/Φ, ΥΠΑΞ ΚΑΙ ΑΞΚΩΝ ΤΟΥ Λ.Σ ΣΤΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ ΕΤΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΜΕ ΤΟ ΠΙΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΓΡΑΠΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΝΤΕ ΜΑΘΗΜΑΤΑ. ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

Παναγιώτης

Υποβλήθηκε 19/12/2012 14:52

pakal11@hotmail.com

85.75.99.43

Σε όλα τα παρακάτω πρέπει να ασκούν καθήκοντα Έλληνες Πλοίαρχοι Ε.Ν. κ όχι του αξιωματικού του ΛΣ.: Η διαμόρφωση όρων και η εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας (maritime safety), ναυτικής ασφάλειας (maritime security), ασφαλούς διαχείρισης στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, σύμφωνα με τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις και Κανονισμούς και ο έλεγχος εφαρμογής του σχετικού θεσμικού πλαισίου. Σε όλα τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια του κόσμου οι Harbour Masters είναι πλοίαρχοι του Ε.Ν.

Μακης

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:38

poseidon3040@gmail.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.).

Χρήστος

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:36

Αποστόλου

chrisapostolou@freemail.gr

88.218.46.56

Με το συγκεκριμένο άρθρο ουσιαστικά αποδυναμώνεται το Λιμενικό Σώμα ως προς την κύρια αποστολή του που είναι η λειτουργία του ως Σώμα ακτοφυλακής, ο προσανατολισμός του σε θέματα έρευνας / διάσωσης, αστυνόμευσης, προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτό τον προσανατολισμό διασφάλιζε η σύσταση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής. Η συμπερίληψη στην αποστολή του Λιμενικού Σώματος στο άρθρο 6

αρμοδιοτήτων όπως «η παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας» και «η παροχή υποστήριξης για τη διαμόρφωση και παρακολούθηση της εφαρμογής του θεσμικού πλαισίου για τους όρους και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων, καθώς και για τη ναυτική εκπαίδευση» εμπλέκει εκ νέου το Λιμενικό Σώμα σε θέματα για τα οποία προβλεπόταν η σταδιακή απεμπλοκή του με τον νόμο για τη σύσταση του Αρχηγείου. Αυτό σημαίνει στελέχωση υπηρεσιών όπως για πχ οι Διευθύνσεις Ναυτικής Εκπαίδευσης και Εργασίας εις το διηνεκές με άνδρες και γυναίκες του Λιμενικού Σώματος. Αυτό το προσωπικό θα μπορούσε να βοηθήσει στην υλοποίηση της κύριας αποστολής του Σώματος σε θέματα ακτοφυλακής/ αστυνόμευσης στελεχώνοντας Λιμεναρχεία και περιφερειακές υπηρεσίες που αυτή τη στιγμή όχι μόνο είναι υποστελεχωμένα αλλά αδυνατούν να ανταποκριθούν στην εκτέλεση των βασικών τους λειτουργιών (καταπολέμηση του εμπορίου ναρκωτικών, λαθρεμπορίου, παράνομης μετανάστευσης κλπ.). Την ίδια στιγμή που ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης Ν. Δένδιας δηλώνει ότι οι υπάλληλοι που θα τεθούν σε διαθεσιμότητα από το Δημόσιο θα στελεχώσουν υπηρεσίες γραφείου της αστυνομίας προκειμένου να βγουν οι αστυνομικοί στον δρόμο και ενώ πληθαίνουν τα δημοσιεύματα που αναφέρουν ότι 3000 δημόσιοι υπάλληλοι που απομακρύνονται από τις υπηρεσίες τους θα αντικαταστήσουν αστυνομικούς σε υπηρεσίες γραφείου (διαβατήρια, ταυτότητες κα), στο Υπουργείο Ναυτιλίας ακολουθείται η αντίστροφη πορεία. Με τις διατάξεις του άρθρου 6 Υπηρεσίες που μπορούν να στελεχωθούν με πολιτικούς υπαλλήλους θα εξακολουθήσουν να στελεχώνονται με άνδρες και γυναίκες του Λιμενικού Σώματος εντείνοντας τα προβλήματα υποστελέχωσης των υπηρεσιών που ασχολούνται με την ακτοφυλακή και την αστυνόμευση. Συμπερασματικά από τις διατάξεις του άρθρου 6 για την αποστολή του Σώματος θα πρέπει να απαλειφθούν τα σημεία ζ και η ενώ στο σημείο θ θα πρέπει να αναφερθεί ότι η συμμετοχή στις εργασίες των αντίστοιχων διεθνών οργανισμών και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υποστήριξη και προώθηση των ελληνικών θέσεων θα αφορά σε θέματα που άπτονται της αποστολής του Λιμενικού Σώματος.

Ευχαριστώ

AIKATERINH

DHMOY

kaya.dim@gmail.co

m

94.71.130.82

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:16

Κάποιοι άλλοι Κρατικοί φορείς Όπως πχ η Δασική Υπηρεσία -ΔΑΣΑΡΧΕΙΑ-

θεωρούν πως έχουν δικαιοδοσία στον αιγιαλό και παραλία ,οταν συμβαίνει το παραλιακό

μέτωπο να είναι με βλάβη.Πραγματι το ΝΔ444/1970 πρέπει να επαναδιατυπωθεί για να μην

δημιουργούνται παρανοήσεις στις αρμοδιότητες των Κρατικών Υπηρεσιων.

Άρθρο 7: Διάρθρωση Υπηρεσιών Λιμενικού Σώματος

EIRINIMAN

eiriniman2009@hotmail

ail.com

79.103.92.16

Υποβλήθηκε 16/12/2012 12:42

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

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)

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:21

seen@ath.forthnet.gr

194.219.217.31

Για τον ΚΑΝΔ 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 (ΚΑΝΔ) 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 ΚΑΝΔ 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.

Ιδιαίτερα πρέπει να δοθεί έμφαση στο θέμα της από-ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος και ειδικά στην ακτοπλοΐα, καθώς υπό τις παρούσες διατάξεις ο πλοίαρχος του πλοίου τείνει να αντιμετωπίζεται ως εγκληματίας του κοινού ποινικού δικαίου, εγκαλούμενος σε δεκάδες ποινικές διαδικασίες άνευ ουσίας. Π.χ. για καθυστέρηση 5 λεπτών καλείται τόσο ο Πλοίαρχος όσο και ο πλοιοκτήτης σε απολογία σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα, με αποτέλεσμα οι Πλοίαρχοι μας να είναι συνεχώς αντιμέτωποι με τις δικαστικές αρχές, οι οποίες επίσης κατά τον τρόπο αυτό επιβαρύνονται ασύμμετρα προς την σπουδαιότητα του θέματος. Μόνο στην Ελλάδα και μόνο στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες από όλα τα Ελληνικά μέσα μεταφοράς, ισχύει η ποινικοποίηση της εργασίας πλοιάρχων, Α' μηχανικών και πλοιοκτήτη για κάθε πράξη, παράλειψη, καθυστέρηση κλπ. Κατά συνέπεια ζητούμε να τροποποιηθούν και να καταργηθούν τα σχετικά νομοθετήματα κατά τα ισχύοντα για τους άλλους κλάδους μεταφοράς.

Έχουμε επίσης επισημάνει ότι ολόκληρο το κεφάλαιο ΤΕΤΑΡΤΟ του ΚΑΝΔ (άρθρα 164 έως 180α) είναι απηρχαιωμένο και θα πρέπει να καταργηθεί, με εξαίρεση ίσως μεμονωμένων άρθρων που τροποποιήθηκαν μετά τον Ν. 2932/01.

Ειδικά για το άρθρο 45 ΚΑΝΔ, έχουμε ήδη επισημάνει ότι προβλέπει απελπιστικά υψηλά πρόστιμα (μέχρι 500000 ευρώ) για όποια παράβαση παραπέμπεται στο άρθρο αυτό. Η αξία του πλοίου δεν φθάνει να πληρωθούν παραβάσεις για κάποιο άδαιο πυροσβεστήρα, για μια υποκειμενική απαγόρευση απόπλου ή κάποια άλλη επουσιώδη παρατήρηση που τυχόν ευρεθεί σε έκτακτη επιθεώρηση, η οποία κατά την κρίση του εκάστοτε επιθεωρητή δύναται να «σχετίζεται με ασφάλεια πλοίου και επιβαινόντων». Με το παρόν σχέδιο νόμου προστίθεται ακόμη μία κατηγορία προστίμου αυτή για παραβάσεις του ISM CODE που

μπορεί να φθάσουν έως 100.000 ευρώ!

Πέραν των προαναφερθέντων έχουμε ζητήσει την τροποποίηση του άρ. 157 ΚΑΝΔ, το οποίο προβλέπει αύξηση των προβλεπόμενων προστίμων κατά 5% ετησίως, ρήτρα που είναι υπερβολική και οδηγεί σε εξουθενωτικά πρόστιμα ακόμα και για την παραμικρή παράβαση, καθώς και του αρ. 87 ΚΑΝΔ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

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

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ

ΖΕΝΤΕΦΗΣ

pfso@ath.forthne.gr

194.219.17.207

Υποβλήθηκε 17/12/2012 16:42

1)Αναφέρεται στο σχέδιο νόμου (κεφάλαιο Δ-αρ.11-παράγραφος γ): <>.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ:

Α)Κατά τον IMO λιμένας μπορεί να θεωρείται μια λιμενική εγκατάσταση που διοικείται από κάποιον οργανισμό λιμένα της χώρας,συνγχρόνως στον ίδιο λιμένα καταχωρούνται και λιμενικές εγκαταστάσεις που διοικούνται από λιμενικά ταμεία.Το ερωτημά μου είναι το εξής: Μια ΑΑΛΕ περιλαμβάνει μια εγκατάσταση,άρα ισχύει η παραπάνω παράγραφος ή λογίζεται βάσει του GISIS ως μέρος του λιμένα άρα συμμετέχει στη διαδικασία αφού π.χ. έχουμε ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ και λιμενικές εγκαταστάσεις ΠΑΤΡΑΣ-ΔΡΕΠΑΝΟΥ-ΑΙΓΙΟΥ κ.λπ.;Λογικά θεωρώ πως ισχύει η παραπάνω παράγραφος αφού η διοίκηση διαφέρει.

Β)Εφόσον υπάρχουν 2 ή παραπάνω λιμενικές εγκαταστάσεις εκτός του ΣΑΛΕ πρέπει να εκπονηθούν και Σχέδια Ασφαλείας που θα περιλαμβάνουν συνολικά τις εγκαταστάσεις?

Βαζαίος Κων/νος –

Κάβδας Κων/νος

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

Γ

212.205.139.248

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:54

Θεωρούμε πολύ σημαντικό και αναγκαίο για τον σαφή και άνευ αμφισβήτησεων επακριβή καθορισμό του ορισμού «λιμένας» (παράγραφος 12, άρθρου 2 Ορισμοί του ισχύοντος Ν.3622/2007) δεδομένου ότι ο ισχύον σήμερα ορισμός του νόμου δεν καλύπτει πλήρως τον αντίστοιχο ορισμό της Οδηγίας. Επίσης, θεωρείται σκόπιμο να γίνει επακριβής καθορισμός της έννοιας «λιμένας» δεδομένου ότι με τον τρόπο αυτό θα είναι σαφές σε οποιαδήποτε από τις Αρχές Ασφάλειας Λιμένα τι περιλαμβάνεται στην έννοια των ορίων του λιμένα και τι όχι, καθώς επίσης θα είναι δυνατός ο προσδιορισμός των οικονομικά δραστηριοποιούμενων εντός του λιμένα καθώς και των γειτνιαζόντων με τον λιμένα περιοχών και των εκεί οικονομικά δραστηριοποιούμενων που ενδεχόμενα θα έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια του λιμένα. Το να αφήνεται στη κρίση της κάθε Αρχής Ασφάλειας Λιμένα ο ορισμός των ορίων των λιμένων θα δημιουργήσει αν μη τι άλλο διαφορετικά καθεστώτα κριτηρίων για τη κάθε Αρχή Ασφάλειας Λιμένα που με βάση τη πρόβλεψη του άρθρου 10 του Ν.3622/2007 έχουν το δικαίωμα να καθορίζουν τα όρια των λιμένων

Παράλληλα, η κατά τα ανωτέρω πρότασή μας θα βοηθήσει στον επακριβή καθορισμό των ορίων του κάθε λιμένα έτσι ώστε οιοσδήποτε πραγματοποιεί την αξιολόγηση ασφαλείας του λιμένα να γνωρίζει ποιες περιοχές θα πρέπει να περιληφθούν στα όρια του λιμένα και ποιες περιοχές ή εγκαταστάσεις πέραν των ορίων του λιμένα επηρεάζουν την ασφάλειά του και όχι αυτό να πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια ή μετά την αξιολόγηση της ασφαλείας του λιμένα.

Αυτό εξ' άλλου σαφώς προβλέπεται και από τον ορισμό της Οδηγίας «Λιμένας, οποιαδήποτε προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και ύδατος, με όρια τα οποία καθορίζουν τα κράτη μέλη...» καθώς και από τον ορισμό του ισχύοντος νόμου 3622/2007 (άρθρο 2 ορισμοί, παράγραφος 12 Λιμένας: Η προσδιορισμένη περιοχή ξηρά και ύδατος...). Σε διαφορετική περίπτωση, ο οιοσδήποτε ΑΟΑ που θα αναλάβει την εκπόνηση μιας αξιολόγησης ασφαλείας ενός λιμένα θα μπορεί να θεωρεί κατά τη κρίση του, άρα και να περιλαμβάνει στην αξιολόγηση, οποιαδήποτε περιοχή θεωρεί ότι είναι λιμάνι ή παρακείμενη αυτού περιοχή και η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα θα υποχρεούται με βάση τη διάταξη του άρθρου 10 του 3622/2007 να την εγκρίνει.

Επίσης, υπάρχουν και περιπτώσεις στη Χώρα μας όπου ένας Λιμένας αποτελείται από μια ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις που δεν περιλαμβάνουν ξηρά στα όριά τους όντας τεχνικές νησίδες ή αγκυροβόλια. Για να καλυφθούν και αυτές οι περιπτώσεις προτείνεται διαζευκτικό «ή» μεταξύ των λέξεων «ξηράς και» στην πρώτη σειρά του ορισμού.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου 12 του Ν.3622/2007 ως εξής:

12. 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.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:56

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 3

aviamar.eu Ποιά είναι η αποστολή, το έργο και η σύνθεση της «Συντονιστικής Αρχής Λιμένων» που
aviamar@aviamar.gr προβλέπεται στην παράγραφο 3 και προστίθεται στους ορισμούς (άρθρο 2) του ν. 3622/2007;
Γ Εξ όσων περιγράφονται στο σχέδιο νόμου δεν υπάρχει καμία αποστολή, έργο ή σύνθεση της
212.205.139.248 εν λόγω Αρχής

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:57

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. ΧΩΡΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑ σε συγκεκριμένη Παράγραφο.

aviamar.eu Θα πρέπει να προβλεφθεί διάταξη, σύμφωνα με την οποία στις περιπτώσεις λιμενικών
aviamar@aviamar.gr εγκαταστάσεων ή λιμένων που η διάθεση των χώρων τους από το Κράτος (Κτηματική Εταιρεία
Γ του Δημοσίου) στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων ή των
212.205.139.248 λιμένων έχουν γίνει με την προϋπόθεση της μη αποκλειστικής χρήσης του παραχωρηθέντος
αιγιαλού και παραλίας, δεν θα επιτρέπεται η πρόσβαση στους χώρους των εν λόγω λιμενικών
εγκαταστάσεων άσχετων προσώπων ή/και οχημάτων για λόγους ασφαλείας (safety and
security) δεδομένου ότι, με τις σημερινές απαιτήσεις ασφαλείας του Κανονισμού και της
Οδηγίας, με την ύπαρξη εμποδίων πρόσβασης (περιφράξεις, τοίχοι, κλπ) που προβλέπονται
για λόγους ασφαλείας δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα και προστριβές με τους πολίτες οι
οποίοι θεωρούν αυτονόητο δικαίωμά τους την δυνατότητα πρόσβασης και παραμονής τους
στους χώρους των λιμενικών εγκαταστάσεων λόγω της μη αποκλειστικής χρήσης από τους
φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω περιοχών, με καταγγελίες, καταθέσεις μηνύσεων, κλπ.
Παράλληλα, θα πρέπει να βρεθεί τρόπος ώστε στις περιοχές των ορίων των λιμενικών
Εγκαταστάσεων και Λιμένων να μπορούν να εγκαθίστανται τα προβλεπόμενα από τα Σχέδια

Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων και Λιμένων φυσικά μέτρα ασφαλείας (π.χ. περιφράξεις χώρων, εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων και καμερών, κλπ)

Προτείνεται η πρόσθεση παραγράφου στο Άρθρο 3 του Ν.3622/2007 ως ακολούθως:

4. Σε λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένων που η διάθεση των χώρων τους έχει γίνει με την προϋπόθεση της μη αποκλειστικής χρήσης του παραχωρηθέντος αιγιαλού και παραλίας, λαμβάνοντας υπόψη την παράγραφο 3 του Άρθρου 15 του Ν.2971/2001, δεν επιτρέπεται η πρόσβαση και παραμονή μη εξουσιοδοτημένων προσώπων και οχημάτων στους οριοθετημένους με βάση το Άρθρο 10 του Ν.3622/2007 χώρους τους. Παράλληλα, επιτρέπεται κατ' εξαίρεση και για λόγους ασφαλείας, η περίφραξη των εν λόγω περιοχών για την αποφυγή ελεύθερης πρόσβασης προσώπων και οχημάτων.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:00

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 4.2.α

aviamar.eu Στην παράγραφο αυτή περιγράφεται σαφώς ο ρόλος της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα ως προς την παρακολούθηση της κατάρτισης του Σχεδίου Ασφάλειας Λιμένα από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, καθώς και για την εφαρμογή του.

aviamar@aviamar.gr

212.205.139.250

α) Ποια η νομική υπόσταση της εν λόγω Αρχής και ποια η διοικητική δομή, οργάνωση και όροι λειτουργίας της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα (προσωπικό, δαπάνες, χώροι λειτουργίας της Αρχής);

β) Με ποια διαδικασία εισηγούνται τα μέλη της Αρχής τα διάφορα θέματα στην ολομέλεια της Αρχής και πώς λαμβάνονται οι αποφάσεις, π.χ. με απλή πλειοψηφία, με ομοφωνία, και παράλληλα πώς αντιμετωπίζονται ενδεχόμενες επιφυλάξεις από μέλη της Αρχής για οικονομικές ή άλλες διοικητικές συνέπειες που μπορεί να δημιουργηθούν σε φορείς οικονομικής εκμετάλλευσης παραχωρηθέντων χώρων εντός του λιμένα;

Στην τρίτη γραμμή και μετά τη φράση «του Σχεδίου Ασφάλειας Λιμένα» να προστεθεί η λέξη «των Σχεδίων Ασφάλειας Λιμένων, βάσει των πορισμάτων των αξιολογήσεων ασφαλείας τους, που εκπονούνται σύμφωνα με το άρθρο 7.» δεδομένου ότι στα όρια μιας Λιμενικής Αρχής στην οποία υπάρχει μια Αρχή Ασφάλειας Λιμένα μπορεί να υπάρχουν περισσότεροι λιμένες οι οποίοι εκπονούν Σχέδια Ασφαλείας για τον κάθε λιμένα. Επίσης, στη τελευταία γραμμή μετά τη φράση «του Υπευθύνου Ασφάλειας Λιμένα» να προστεθεί η λέξη «ή Λιμένων»

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

2 α. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου συγκροτείται, κατά περιοχή ευθύνης κάθε Λιμενικής Αρχής, ανεξαρτήτως του αριθμού των υπόχρεων λιμένων αρμοδιότητάς της, η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα, η οποία είναι υπεύνη για την παρακολούθηση της κατάρτισης του Σχεδίου ή των Σχεδίων Ασφάλειας Λιμένα ή Λιμένων, βάσει των πορισμάτων της αξιολόγησης ή των αξιολογήσεων ασφαλείας τους, που εκπονείται ή εκπονούνται σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος, και τις αναθεωρήσεις αυτών, από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα, ή των λιμένων καθώς και για την επίβλεψη εφαρμογής του Σχεδίου ή Σχεδίων Ασφάλειας λιμένα ή λιμένων. Επίσης, εισηγείται τον ορισμό του Υπευθύνου Ασφάλειας λιμένα και του αναπληρωτή του, που λειτουργούν ως σημείο επαφής για θέματα σχετικά με την ασφαλεία του λιμένα ή των λιμένων.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:02

Κάβδας Κων/νος**aviamar.eu****aviamar@aviamar.g****ρ****212.205.139.246**

Άρθρο 11. Παράγραφος 4.2.β

Στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου αυτής, η συμμετοχή, άνευ ψήφου, των υπευθύνων ασφαλείας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που επηρεάζουν την ασφάλεια του, είναι δυνατόν να δημιουργήσει προβλήματα με τα θέματα εμπιστευτικότητας, αφού οι εν λόγω υπεύθυνοι δεν θα διαθέτουν την απαιτούμενη από το άρθρο 15 του Ν. 3622/2007 διαβάθμιση ασφαλείας για τον χειρισμό διαβαθμισμένων πληροφοριών ασφαλείας του λιμένα που ενδέχεται να συζητούνται στις συνεδριάσεις της Αρχής.

Προτείνεται η αναδιατύπωση του εν λόγω εδαφίου αυτής της παραγράφου ως εξής προκειμένου να αποφεύγεται η χρονοβόρα διαβάθμιση των εν λόγω προσώπων κατά ΕΚΒΑ: Στις συνεδριάσεις της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα δύνανται να συμμετέχουν άνευ ψήφου και κατόπιν σχετικής προσκλήσεως της Αρχής για τη συζήτηση συγκεκριμένων θεμάτων ή την παροχή πληροφοριών που θα ήταν χρήσιμες για την Αρχή, οι υπεύθυνοι ασφαλείας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που επηρεάζουν την ασφάλεια του, όπως αυτές έχουν καθορισθεί βάσει των πορισμάτων της αξιολόγησης ασφαλείας του λιμένα.

Βαζαίος Κων/νος –**Κάβδας Κων/νος****aviamar.eu****aviamar@aviamar.g****ρ****212.205.139.246**Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:04

Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.β

α) Μετά τις φράσεις της δεύτερης παραγράφου «για την υλοποίηση των μέτρων» να προστεθεί η φράση «και διαδικασιών»

β) Πως οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων θα έχουν την ευθύνη για την εκπόνηση Αξιολογήσεων και Σχεδίων Ασφαλείας και της διάθεσης πόρων (ανθρώπινου δυναμικού και εξοπλισμού ασφαλείας) και τη υλοποίηση και εφαρμογή των προβλεπόμενων στα Σχέδια ασφαλείας μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας χωρίς την θεσμοθέτηση ανταποδοτικών τελών ασφαλείας (security fees) όπως ισχύει σε όλες τις υπόλοιπες χώρες;

γ) Πως θα καλύψουν το κόστος υλοποίησης των προβλεπόμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, χωρίς την θεσμοθέτηση ανταποδοτικού τέλους ασφαλείας, όταν με βάση το υφιστάμενο δημοσιονομικό καθεστώς δεν μπορούν πλέον να χρηματοδοτηθούν για τις λειτουργίες στους από τους Δήμους;

δ) Ο καθορισμός ανταποδοτικού τέλους ασφαλείας (security fee), όπως ισχύει σε όλες τις χώρες που εφαρμόζεται ο Κώδικας ISPS, θα δημιουργήσει σημαντικό αριθμό νέων θέσεων εργασίας ΧΩΡΙΣ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ και παράλληλα θα δοθεί η δυνατότητα για την πληρέστερη εφαρμογή του Κώδικα ISPS.

Προτείνεται η συμπλήρωση της παραγράφου ως εξής:

β. Οι ανωτέρω φορείς έχουν την ευθύνη για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφαλείας των πλοίων τους και των λιμενικών εγκαταστάσεων τους, τη σύνταξη και εφαρμογή των απορρεόντων από την αξιολόγηση σχεδίων ασφαλείας, τις αναθεωρήσεις αυτών και γενικότερα συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού, διαθέτοντας τους απαραίτητους προς τούτο πόρους. Επίσης διαθέτουν πόρους και μέσα για την υλοποίηση των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας των πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που διαχειρίζονται. Με απόφαση του Υπουργού θεσμοθετείται η επιβολή ανταποδοτικού τέλους ασφαλείας για την κάλυψη του κόστους προμήθειας και υλοποίησης των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας στις υπόχρεες εφαρμογές

του Κανονισμού και της Οδηγίας Λιμενικές Εγκαταστάσεις και Λιμένες, το ύψος του οποίου καθώς και η ανταποδοτικότητα θα ελέγχεται από την Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:06

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.γ

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

ρ

212.205.139.248

α) Πως οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα έχουν την ευθύνη για την συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας και την υλοποίηση των μέτρων ασφαλείας διαθέτοντας τους απαραίτητους πόρους και μέσα όταν από τους 37 Λιμένες που αναφέρονται στην εγκύκλιο 4433.1/05/12/25-04-2012 της Αρμόδιας Αρχής (ΔΕΔΑΠΛΕ) οι 11 Λιμένες αποτελούν ομάδες λιμενικών εγκαταστάσεων, υπό διαφορετικούς φορείς διαχείρισης και χωρίς θεσμοθετημένη την προβλεπόμενη νομική υπόσταση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα;

β) Πως οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, και ιδιαίτερα αυτών που αποτελούν ομάδες λιμενικών εγκαταστάσεων, από διαφορετικούς φορείς διαχείρισης, αν και όποτε μπορέσουν να αποκτήσουν νομική οντότητα, θα έχουν την ευθύνη για την εκπόνηση Αξιολογήσεων και Σχεδίων Ασφαλείας και την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της Οδηγίας αλλά και της διάθεσης πόρων για την αγορά εξοπλισμού και τη λειτουργία των μέτρων ασφαλείας χωρίς την θεσμοθέτηση οικονομικής συνεισφοράς από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που περιλαμβάνονται στα όρια του λιμένα όταν τον έλεγχο εφαρμογής των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας θα τον έχει η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα;

γ) Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου περιγράφεται η διάθεση πόρων και μέσων για την υλοποίηση αλλά όχι για την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας που προβλέπονται στα Σχέδια Ασφάλειας. Παράλληλα μετά τις φράσεις της ίδιας παραγράφου «για την υλοποίηση των μέτρων» να προστεθεί η φράση «και διαδικασιών»

δ) Επίσης θεσπίζεται η κατάρτιση αξιολογήσεων και σχεδίων ασφαλείας λιμένα, ορισμός υπευθύνων ασφαλείας παρακειμένων στον λιμένα περιοχών, κλπ., αλλά δεν προβλέπεται ορισμός υπευθύνου ασφαλείας και αναπληρωτής του για τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα, ο οποίος και θα έχει την ουσιαστική ευθύνη υλοποίησης και εφαρμογής των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας του σχεδίου ασφαλείας του λιμένα, δεδομένου ότι ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμένα (άρθρο 4.2.β σχεδίου νόμου) που ορίζεται από τα μέλη της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα δεν έχει καθήκοντα υλοποίησης και εφαρμογής των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας του λιμένα αλλά απλώς αποτελεί σημείο επαφής για το λιμένα.

Προτείνεται η αναδιατύπωση αυτής της παραγράφου ως εξής:

γ. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα έχουν την ευθύνη για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφαλείας των λιμένων τους, τη σύνταξη των σχεδίων ασφαλείας, τις αναθεωρήσεις αυτών και γενικότερα την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ, διαθέτοντας τους απαραίτητους προς τούτο πόρους. Επίσης, οι εν λόγω φορείς διαθέτουν πόρους και μέσα για την υλοποίηση και την εφαρμογή των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας των λιμένων που διαχειρίζονται, συμπεριλαμβανομένου και του ορισμού Υπευθύνων Ασφαλείας Φορέα (ΥΑΦ) που είναι υπεύθυνοι να συντονίζουν την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας του λιμένα και να

συνδράμουν τους Υπευθύνους Ασφαλείας Περιοχών (ΥΑΠ) των φορέων διαχείρισης ή/και κυρίων παρακείμενων περιοχών καθώς και των επιμέρους οικονομικά δραστηριοποιούμενων φορέων σε χώρους των τμημάτων του λιμένα.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:07

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.δ

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.246

Πως θα εφαρμοσθεί στην πράξη η ανωτέρω διάταξη όταν δεν υφίστανται θεσμοθετημένοι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης για 11 Λιμένες που αναφέρονται στην εγκύκλιο 4433.1/05/12/25-04-2012 της Αρμόδιας Αρχής (ΔΕΔΑΠΛΕ);

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:10

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.ε

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.248

Για την καλλίτερη κατανόηση του κειμένου χρειάζεται να επαναδιατυπωθεί η αρχή της παραγράφου καθώς και να γίνει σαφής η υποχρέωση των φορέων διαχείρισης παρακείμενων περιοχών ή των επί μέρους οικονομικά δραστηριοποιούμενων σε τμήματα του λιμένα για τον ορισμό υπευθύνων ασφαλείας για τους χώρους ευθύνης τους.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

ε. Ο φορέας διαχείρισης παρακείμενων του λιμένα περιοχών ή εν απουσία αυτού ο κύριος των εν λόγω περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του λιμένα, όπως καθορίστηκαν βάσει των πορισμάτων των αξιολογήσεων ασφαλείας του λιμένα, ορίζουν υπεύθυνους ασφαλείας για τα τμήματα και τις περιοχές αντίστοιχα και εφαρμόζουν με δικούς τους πόρους και μέσα τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας στα τμήματα και στις περιοχές αυτές, εντός τριμήνου από την ημερομηνία έγκρισης του σχεδίου ασφαλείας. Οι επιμέρους οικονομικά δραστηριοποιούμενοι σε χώρους των τμημάτων του λιμένα φορείς, συμπεριλαμβανόμενων και των διαχειριστών των εξυπηρετούμενων σε αυτά πλοίων, ορίζουν υπευθύνους ασφαλείας των εν λόγω χώρων, τα ονόματα των οποίων γνωστοποιούν στην Αρμόδια Αρχή Λιμένα καθώς και στον Υπεύθυνο Ασφαλείας του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα και εφαρμόζουν τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας στους χώρους ευθύνης τους, με δικούς τους πόρους και μέσα, εντός τριμήνου από την ημερομηνία έγκρισης του Σχεδίου».

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:12

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.3.α

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.248

α) Μετά τη φράση «εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα» να αντικατασταθεί το υπάρχον «ή» με ένα απλό «,». Επίσης μετά τη φράση «παρακείμενων περιοχών» να προστεθεί η φράση «του λιμένα» και τέλος στην ίδια παράγραφο μετά τη φράση «και οι επιμέρους φορείς που δραστηριοποιούνται οικονομικά σε τμήματα υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα» να διαγραφεί η φράση «και σε παρακείμενες αυτού περιοχές που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια,» δεδομένου ότι με το φραστικό της παραγράφου αυτής όπως τροποποιείται κατά τα ανωτέρω καλύπτονται όλες τις περιοχές ενός λιμένα, ήτοι οι λιμενικές εγκαταστάσεις του λιμένα, τα τμήματα του λιμένα που την ευθύνη εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας έχει ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, οι οικονομικά δραστηριοποιούμενοι εντός των περιοχών του λιμένα καθώς και οι εκτός αυτού περιοχές φορείς ή οικονομικά

δραστηριοποιούμενοι που οι δραστηριότητές τους ή η θέση τους έχει επίπτωση στην ασφάλεια του λιμένα.

β) Επίσης στην ίδια παράγραφο στην απορρύθμιση των διενεργούμενων ελέγχων ασφαλείας που νομιμοποιείται να πραγματοποιεί το προσωπικό ασφαλείας των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και παρά την ύπαρξη της λέξης «ιδίως» θεωρούμε σκόπιμο να περιληφθούν ρητά οι παρακάτω υπηρεσίες «ερευνών ασφαλείας χώρων, προσώπων, χειραποσκευών, οχημάτων, εφοδίων, πραγματοποίηση περιπολιών ασφαλείας, επιτήρησης του συστήματος CCTV και λοιπών συστημάτων ασφαλείας όλων των τμημάτων του λιμένα. Επίσης, θεωρούμε σκόπιμο να επανεξετασθεί και επαναδιατυπωθεί η αναφερόμενη υποχρέωση για έλεγχο των παρακείμενων περιοχών και χώρων τους που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του λιμένα διότι με το φραστικό αυτό ενδέχεται να θίγονται θεμελιώδη δικαιώματα των πολιτών. Δηλαδή, με τη υποχρέωση αυτή του εν λόγω προσωπικού ασφαλείας, το προσωπικό αυτό θα δικαιούται να εισέρχεται στους χώρους των περιοχών αυτών για έλεγχο ή ακόμα και έρευνα ασφαλείας, χώροι οι οποίοι, σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να είναι ακόμα και κατοικίες πολιτών.

γ) Οι ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, που τους ανατίθεται η άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας ελέγχων, πρέπει να είναι εφοδιασμένες με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια.

δ) Όταν η άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας ελέγχων πραγματοποιείται από ίδιο προσωπικό των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των Λιμένων, ή των φορέων διαχείρισης ή/και των κυρίων παρακείμενων περιοχών καθώς και από ίδιο προσωπικό των επιμέρους οικονομικά δραστηριοποιούμενων σε χώρους των τμημάτων του λιμένα απαιτείται και αυτοί να κατέχουν την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια.

ε) Στην παράγραφο αυτή γίνεται μνεία για «ελέγχους» και όχι και για «έρευνες» ασφαλείας ενώ δεν αναφέρονται τα οχήματα, τα εφόδια, τα πλωτά μέσα και οι σιδηροδρομικοί συρμοί, όπου έχουν εφαρμογή, που είναι χαρακτηριστικές περιπτώσεις «απειλής» για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τους Λιμένες.

ζ) Παρατηρείται τα τελευταία χρόνια η δυσκολία κατακύρωσης διαγωνισμών για την πρόσληψη ιδιωτικών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας (ΙΕΠΥΑ) από φορείς διαχείρισης Λιμενικών Εγκαταστάσεων με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εφαρμόσουν τα προβλεπόμενα στα εγκεκριμένα ΣΑΛΕ μέτρα ασφαλείας για διάρκεια 1-2 ετών. Προτείνεται η να δοθεί με την τροποποίηση του εν λόγω άρθρου η δυνατότητα πρόσληψης προσωπικού ΙΕΠΥΑ με τη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης, και κατά παράκληση της ισχύουσας νομοθεσίας (ΠΔ 118 ΦΕΚ Α 150/2007 Περί Προμηθειών του Δημοσίου) και μέχρι την οριστική κατακύρωση του σε εξέλιξη διαγωνισμού προκειμένου να μην δημιουργούνται κενά στην υλοποίηση μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις.

Προτείνεται η αναδιατύπωση και η συμπλήρωση της παραγράφου ως εξής:

«3 α. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεων, για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS, του Κανονισμού και της Οδηγίας, λιμενικών εγκαταστάσεων, οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα, ή των παρακείμενων περιοχών του λιμένα που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του και οι επιμέρους φορείς που

δραστηριοποιούνται οικονομικά σε τμήματα υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα μπορεί να αναθέτουν και σε ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας, που είναι εφοδιασμένες με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια, την άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας ελέγχων, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται ιδίως οι έλεγχοι και έρευνες προσώπων, αποσκευών, φορτίων, εφοδίων, οχημάτων, πλωτών μέσων και σιδηροδρομικών συρμών, οι έλεγχοι πρόσβασης, οι περιπολίες ασφαλείας και η επιτήρηση ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, τμημάτων λιμένα καθώς και παρακείμενων περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του και χώρων τους. Όταν η άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας ελέγχων πραγματοποιείται από ίδιο προσωπικό των κατά τα ανωτέρω φορέων θα πρέπει και το προσωπικό αυτό να είναι εφοδιασμένο με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια και να εφαρμόζει τις απαιτήσεις – προβλέψεις του νόμου αυτού.

Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεων, για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού, λιμενικών εγκαταστάσεων και οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα εξουσιοδοτούνται κατά παρέκκλιση της ισχύουσας νομοθεσίας, περί κανονισμού προμηθειών δημοσίου (ΠΔ 118 ΦΕΚ Α' 150/2007), στην πρόσληψη προσωπικού από ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας, που είναι εφοδιασμένες με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια, με τη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης και για όσο χρόνο απαιτείται για την οριστική κατακύρωση διαγωνιστικής διαδικασίας πρόσληψης τέτοιου προσωπικού η οποία έχει νόμιμα προκηρυχθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:13

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.3.β

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.248

α) Με την υφιστάμενη διαδικασία που αφορά μόνο τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ΥΕΝΑΝΠ 4434.1/02/08 ΦΕΚ Β' 1877/08) υπάρχει εφάπαξ κόστος 1,400 ευρώ για την έκδοση της σχετικής αδείας 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. 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 αναδιτύπωση της παραγράφου ως εξής:

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

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:15

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 7.1

aviamar.eu

Προτείνουμε όπως περιληφθεί διάταξη σύμφωνα με την οποία κατά την διάρκεια εκπόνησης

aviamar@aviamar.gr αξιολόγησης ασφαλείας από κάποιο εξουσιοδοτημένο ΑΟΑ οι εμπλεκόμενες Αρχές (Λιμενική Αρχή, Τελωνειακή Αρχή, Τμήματα Ασφαλείας Ελληνικής Αστυνομίας, ενδεχομένως παραρτήματα ΕΥΠ περιοχής) να παρέχουν πληροφορίες ασφαλείας σχετικές με τις απειλές που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή μιας Λιμενικής Εγκατάστασης ή ενός Λιμένα καθώς και στοιχεία σχετικά με τα συμβάντα ασφαλείας που έχουν λάβει χώρα στη περιοχή, ώστε να μπορεί να πραγματοποιηθεί μια αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης ή λιμένα βασισμένη σε πραγματικές απειλές και γεγονότα και όχι σε εικασίες ή προσωπικές εκτιμήσεις των αξιολογητών

Γ

212.205.139.248

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

«Άρθρο 7

Αξιολογήσεις ασφάλειας

1. Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τους λιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 του παρόντος, εκπονούνται μελέτες αξιολόγησης ασφαλείας από εξουσιοδοτημένους προς τούτο Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας (Α.Ο.Α.). Η Ενιαία Αρμόδια Αρχή διατηρεί το δικαίωμα εκπόνησης μελετών αξιολογήσεων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων. Κατά την εκπόνηση των εν λόγω μελετών λαμβάνονται υπ' όψιν οι απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 15.3 και 15.4 του μέρους Β' του Κώδικα ISPS, όσον αφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στο παράρτημα Ι της Οδηγίας όσον αφορά στους λιμένες. Οι εμπλεκόμενες Κρατικές Αρχές (Λιμενικές, Τελωνειακές και Αστυνομικές Αρχές καθώς και Παραρτήματα της ΕΥΠ) στις περιοχές ευθύνης των οποίων υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες που εμπίπτουν στις απαιτήσεις του Κανονισμού και της Οδηγίας θα συνεργάζονται με τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων ΑΟΑ προκειμένου να τους παρέχουν πληροφορίες ασφαλείας σχετικές με τις απειλές που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή μιας λιμενικής εγκατάστασης ή ενός λιμένα καθώς και στοιχεία σχετικά με τα συμβάντα ασφαλείας που έχουν λάβει χώρα στη περιοχή, ώστε οι αξιολογήσεις ασφαλείας να είναι βασισμένες σε πραγματικές απειλές και γεγονότα και όχι σε απλές προσωπικές εκτιμήσεις των αξιολογητών του εκάστοτε εμπλεκόμενου ΑΟΑ. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο το παράρτημα Ι της Οδηγίας και ρυθμίζεται το ανάλογο θέμα.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:16

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 7.3

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

Γ

212.205.139.246

Οι εγκρίσεις των μελετών αξιολόγησης ασφαλείας λιμένα από το Συντονιστικό Κέντρο θα πρέπει να πραγματοποιείται μετά από γνώμη και όχι εισήγηση των εμπλεκόμενων Αρχών Ασφαλείας Λιμένα δεδομένου ότι η εισήγηση προϋποθέτει τη γνώση του εξειδικευμένου αντικείμενου της αξιολόγησης ασφαλείας, γεγονός το οποίο δεν ισχύει για όλα τα μέλη των εν λόγω Αρχών όπως μέχρι σήμερα έχει δείξει η εμπειρία και παράλληλα η εισήγηση είναι δεσμευτική σε αντίθεση με τη γνώμη δίδοντας μεγαλύτερη ευελιξία στο Συντονιστικό Κέντρο για την τελική έγκριση με ή χωρίς τροποποιήσεις.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

3. Οι μελέτες αξιολόγησης ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων και οι αναθεωρήσεις αυτών εγκρίνονται από το Συντονιστικό Κέντρο. Οι μελέτες αξιολόγησης ασφαλείας λιμένων και οι αναθεωρήσεις αυτών εγκρίνονται από το Συντονιστικό Κέντρο, κατόπιν γνώμης της Αρχής

Ασφάλειας Λιμένα, στις περιπτώσεις που αυτή απαιτείται να έχει συγκροτηθεί, και της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:18

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 8.2.

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

Γ

212.205.139.248

Προτείνεται η αναδιτύπωση του πρώτου εδαφίου αυτής της παραγράφου ως εξής:
Τα σχέδια ασφάλειας λιμένα λαμβάνουν επιπλέον υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες διαφόρων τμημάτων αυτού, ενσωματώνουν τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας των εγκεκριμένων σχεδίων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων εντός των ορίων του και αναπτύσσονται από Α.Ο.Α.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:19

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 9.1

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

Γ

212.205.139.248

Κρίνεται σκόπιμη στην προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 1 του άρθρου 9 η αντικατάσταση της πρόβλεψης των προσόντων ΥΑΛΕ όσον αφορά το μορφωτικό τους επίπεδο να γίνει από τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που προβλέπεται στον ισχύοντα νόμο (3622/2007) σε «τουλάχιστον δευτεροβάθμιας». Η σημερινή πρόβλεψη του άρθρου 9 του ν. 3622/2007 έχει δημιουργήσει τεράστια προβλήματα στελέχωσης των αντιστοίχων θέσεων και δημιουργία σημαντικών καθυστερήσεων στην υλοποίηση των απαιτήσεων του ISPS και του Κανονισμού ΕΚ 725/2004. Επίσης θα πρέπει να υπάρχει και πρόβλεψη για τον τρόπο τεκμηρίωσης των υπολοίπων απαιτήσεων.

Προτείνεται η αναδιτύπωση της παραγράφου ως εξής:

9. Το άρθρο 9 του ν. 3622/2007 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 9

Ορισμός υπεύθυνου ασφάλειας

1. Για κάθε υπόχρεο ελληνικό πλοίο ορίζονται από τον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσής του, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ) και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ), ως και οι αναπληρωτές αυτών. Για κάθε υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση της χώρας, προτείνεται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσής αυτής και εγκρίνεται από το Συντονιστικό Κέντρο ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), ως και ο αναπληρωτής του (Α/ΥΑΛΕ), οι οποίοι διαθέτουν: α) τουλάχιστον απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, β) εμπειρία στον τομέα ελέγχου ασφάλειας εμπορικών λιμενικών εγκαταστάσεων ή εμπορικών πλοίων, που αποδεικνύεται με σχετική βεβαίωση φορέα διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων ή πλοίων και γ) τις προβλεπόμενες από τον Κανονισμό γνώσεις, που αποδεικνύονται με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης εκπαιδευτικού Σεμιναρίου σύμφωνα με την εγκεκριμένη από το Συντονιστικό Κέντρο του Υπουργείου διδακτική ύλη και τα διαλαμβανόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 14 του Ν.3622/2007 όπως τροποποιείται με αυτό το νόμο. Για κάθε υπόχρεο λιμένα, ορίζεται ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα (ΥΑΛ), σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 του ν. 3622/2007.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:20

Κάβδας Κων/νος - Άρθρο 11. Παράγραφος 10.

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

Επειδή επικρατεί ασάφεια στον τρόπο, τις διαδικασίες και την ύλη των προβλεπόμενων από τον Κώδικα ISPS εκπαιδεύσεων, θα πρέπει να δημιουργηθεί με τη σωστή διαμόρφωση αυτής

Γ

212.205.139.250

παραγράφου ξεκάθαρο πλαίσιο για τον ομοιόμορφο και αποτελεσματικό τρόπο πραγματοποίησης των εν λόγω εκπαιδεύσεων

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

10. Η παράγραφος 2 του άρθρου 14 του ν. 3622/2007 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Η εκπαίδευση των ΑΑΠ και των πληρωμάτων των πλοίων, των ΥΑΛΕ, Α/ΥΑΛΕ και του προσωπικού ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και των ΥΑΕ διενεργείται από δημόσιους και ιδιωτικούς εκπαιδευτικούς φορείς, οι οποίοι παρέχουν την προβλεπόμενη στις παραγράφους 13.1, 13.2, 13.3, 13.4, 18.1, 18.2 & 18.3 του μέρους Β του Κώδικα ISPS εκπαίδευση σύμφωνα με την εγκεκριμένη από το Συντονιστικό Κέντρο του Υπουργείου εκπαιδευτική ύλη και τα διαλαμβανόμενα στο Ν.3879/2010. Η τεκμηρίωση της εκπαίδευσης αποδεικνύεται με βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης ή πιστοποιητικό εκπαίδευσης που εκδίδεται σύμφωνα με το Ν.3879/2010.».

Ν Παπαναστασίου Υποβλήθηκε 28/12/2012 15:14

papanastasiou_niko

s@yahoo.gr

79.129.28.57

Στο άρθρο 11, παρ. 2β αναφέρεται ότι ορίζεται ΥΑΛ ένας εκ των ΥΑΛΕ (προκρίνονται δε οι 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 ασφάλειας σε όλο το λιμένα. Είναι δυνατό να λάβει γνώση του περιεχομένου των ΑΑΛΕ-ΣΑΛΕ των ΛΕ πέραν αυτής που είναι ορισμένος ΥΑΛΕ;

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

Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

Νικολαος

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

nax2mar@otenet.gr

79.130.44.252

Υποβλήθηκε 18/12/2012 18:26

Στο αρθρο 32

είναι λογικό τα μέλη των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης πλοίων να έχουν κάποια εκπτώση στα εισιτήρια ,οταν οι Λιμενικοί έχουν εκτωση 100% . Αφου ελεγχουν και υπογραφουν πιστοποιητικά για την Ασφαλεια των επιβατων και των πλοιων .

Με βεβαιωση που θα εκδιδει ο Κεντρικος Λιμενναρχης οπου ανηκουν .

Τουλαχιστο στα Κεντρικα Λιμεναρχεια .Τουλαχιστον ενα 50%

Σ.Ε.Ε.Ν.

seen@ath.forthnet.gr

Γ

194.219.217.31

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:24

Δεδομένου ότι η καταμέτρηση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων με τους κανόνες της Δ. Συμβάσεως 1969 έχει ως αποτέλεσμα GT σε αριθμό περί τα 30% – 50% μεγαλύτερο από το αποτέλεσμα σε κοχ της καταμέτρησης με τον Ν.Δ. 973/71, τότε από 1/1/2014 όλα τα πλοία εσωτερικών πλόων θα έχουν επιπλέον επιβαρύνσεις διαφόρων ειδών (από πρόσθετα λιμενικά

τέλη έως και πρόσθετα πιστοποιητικά).

Ένα άμεσο παράδειγμα είναι το άρθρο 15 του σχεδίου Νόμου, σύμφωνα με το οποίο ένα πλοίο περί τους 900 κοχ σήμερα, την 1/1/14 θα είναι άνω των 1000 GT και συνεπώς θα απαιτείται να συμμορφωθεί με τον Ν. 3393/2005.

Κατά την γνώμη μας το ορθότερο θα ήταν να θεωρείται ως GT αριθμός των κοχ (όχι μόνο μέχρι 31/12/2013) αλλά μέχρι το πλοίο να υποστεί σημαντικές μετασκευές, οι οποίες να αιτιολογούν την ονομαστική αύξηση της χωρητικότητάς τους.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:50

ΘΗΡΑΙΟΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

th@shipinvestigatio

n.gr

212.70.212.24

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ

Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

Σας εκφράζουμε την θετική γνώμη μας για την έγγραφη αναφορά στα πιστοποιητικά καταμέτρησης των πλοίων που εκτελούν πλοες εσωτερικού, την έγγραφη και της ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (GT) σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Ν.Δ. 973/71, θα λυθούν πολλά προβλήματα.

Πρέπει όμως να λάβετε υπόψιν ότι ο υπολογισμός χωρητικότητας είναι απόλυτα διαφορετικός. Εάν όπως αναφέρετε στην παράγραφο γ. του παρόντος άρθρου ισοτιμίες η αριθμητική τιμή των δυο χωρητικότητας ΚΟΧ και GT θα είναι μια πρωτοτυπία που μόνο στην Ελλάδα θα εφαρμόζετε και λόγω ότι η ολική χωρητικότητα (GT) υπολογίζεται διεθνώς με έναν τρόπο, έτσι θα είμαστε η μόνοι που την διεθνή ολική χωρητικότητα (GT) θα την έχουμε υπολογίσει έμμεσα με την εθνική νομοθεσία.

Παραδειγματικά σας αναφέρω όταν ένα πλοίο αλλάξει σημαία τότε θα φαίνεται λάθος χωρητικότητα (GT) στα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του.

Προτείνουμε κανονικά σύμφωνα με το Ν.Δ. 973/71 να υπολογίζεται η διεθνή ολική χωρητικότητα, να γίνεται έγγραφη στο πιστοποιητικό καταμέτρησης του πλοίου και να έχει ισχύ μόνο όταν το πλοίο αλλάξει τούς πλοες σε διεθνή. Επιπλέον θα δίνεται και η δυνατότητα να γνωρίζει ο κάθε ενδιαφερόμενος για το συγκεκριμένο πλοίο, τι θα πρόκυψη όταν το πλοίο για κάποιους λόγους (εργασία ή πώληση) αλλάξει σημαία η πλοες.

ΜΕ ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΘΗΡΑΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Άρθρο 13: Επιθεώρηση πλοίων

panagiotis

krekip@gmail.com

94.70.45.233

Υποβλήθηκε 16/12/2012 13:58

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 18/12/2012 13:17

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

Στο άρθρο 13

nax2mar@otenet.gr

Πρέπει διευκρινίζονται τα κριτήρια επιλογής μελών του κλιμακίου Επιθεώρησης

79.130.44.252

Δηλαδή με σειρά προτίμησης

1. πρέπει προτεραιότητα να έχουν Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Μηχανικοί Α.Ε.Ι
Με θαλάσσια εμπειρία τουλάχιστον 2 έτη και 10 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος
2. Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Α.Ε.Ι με 10 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος
3. Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Μηχανικοί με 2 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος
4. Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Τ.Ε.Ι . με 4 έτη θαλάσσια υπηρεσία και 10 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος
5. .Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Τ.Ε.Ι με 10 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος.
6. Μηχανικοί Εμπορικού Ναυτικού Α. Τάξεως

Είναι αδύνατον ένας Μηχανικός εμπορικού Ναυτικού η κάποιος που δεν έχει επιστημονικές γνώσεις να κρίνει

Παραδείγματος χάριν –

την αντοχή ενός ανταλλακτικού ,

την ευστάθεια του σκάφους σε σχέση με το βάρος και την τοποθέτηση της μηχανής ,

τι σχέση έχουν τα Αμπερωρία με τον κίνδυνο πυρκαγιάς στο πλοίο

την αντοχή ενός υλικού στην πυρκαγιά

Για όλα αυτά και πολλά άλλα πρέπει η σειρά να είναι όπως προτείνω

για την Ασφάλεια των επιβαινόντων και τον σωστό έλεγχο των πλοίων

Δεν θα πρέπει Αξιωματικοί του Λιμενικού να επιθεωρούν Μηχανολογικά κανένα σκάφος διότι η εμπειρία τους είναι συνήθως σε μικρές ιπποδυνάμεις και δεν έχουν επιστημονικές γνώσεις (εκτός εάν έχουν διπλώματα η πτυχία ανάλογα)

Νικόλαος

Υποβλήθηκε 21/12/2012 10:46

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

Στο αρθρο 13

nax2mar@otenet.gr

Είναι μια ευκαιρία να αποκεντρωθούν Υπηρεσίες από την Γραφειοκρατική Επιθεώρηση

79.130.44.252

Εμπορικών πλοίων .

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 – μήκους ισάλου-

Την ίδια στιγμή θα εισπράττει πόρους το κράτος που σήμερα διαφεύγουν ,

με τον εξής απλό τρόπο :

Με επικεφαλή τον αρχαιότερο Ναυπηγό μηχανολόγο , που θα υπογραφεί μαζί με τον Λιμενάρχη (η οποίον ορίσει ο Λιμενάρχης)

1.θα εκδίδονται τα πιστοποιητικά

2. θα εκδίδουν και ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ όπως μπορεί και ο Νηργνώμονας .

3. Να καθοριστεί ένα τέλος) για την έκδοση όλων των πιστοποιητικών το οποίο

(που θα αποτελείται από 3 έως 5 άτομα)

θα κατανέμεται ως εξής :

50% θα μοιράζονται όλα τα μέλη του κλιμακίου

25% θα μοιράζεται στο λιμεναρχείο και

25% θα πηγαίνει στο κράτος

π.χ. μέχρι 5 μέτρα ολικού μήκους 150 ευρώ

από 5 μέτρα έως 6 μέτρα 250 ευρώ

από 6 μέτρα έως 8 μέτρα 400 ευρώ

από 8 μέτρα έως 12 μέτρα 700 ευρώ

από 12 μέτρα έως 15 μέτρα 1100 ευρώ

Σε αυτά τα ποσά θα συγκαταλέγονται όλα εκτός από το πιστοποιητικό καταμέτρησης και θα αφορά την έκδοση πιστοποιητικών αφού ο ενδιαφερόμενος θα έχει προσκομίσει όλα τα υπόλοιπα , μελέτες , σχέδια κ.λ.π .

Όπου απαιτούνται

και αυτο καθεξής αυτά θα είναι για την έκδοση των επαγγελματικών τουριστικών πλοίων και των υπολοίπων

Για τα Αλιευτικά θα υπάρχει μείωση 25 %

Όλοι γνωρίζουν ότι αυτά τα ποσά ούτως η άλλως πληρώνονται απο τούς ιδιοκτήτες σκαφών και μάλιστα μαύρα έτσι :

1. Το κράτος θα εισπράττει αυτά που διαφεύγουν

2. Οι λιμενικοί θα έχουν ένα πρόσθετο εισόδημα που ούτως η άλλως χάνεται και δεν θα επιβαρύνεται το κράτος

3. Οι Ναυπηγοί θα έχουν ένα εισόδημα που θα φορολογείται

4. Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ θα ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΘΗ και δεν θα ταλαιπωρείται ο πολίτης

5.θα σταματήσουν τα υπόγεια ΦΑΚΕΛΑΚΙΑ .

6. Δεν θα επιβαρύνεται ο πολίτης στο να ΠΛΗΡΩΝΕΙ τους επιθεωρητές από τον Πειραιά για να έλθουν στο κάθε λιμάνι για επιθεώρηση , όταν οι Ναυπηγοί που υπάρχουν είναι πιο έμπειροι από αυτούς .

7. Και η Επιθεώρηση να ασχολείτε μόνο με μεγάλα βαπόρια που ούτως η άλλως μόνο στο Πειραιά μπορούν να επιθεωρηθούν στο Πέραμα στη ξηρά .

Με αυτό τον τρόπο θα σταματήσει η ΑΙΜΟΡΡΑΓΙΑ που εδώ και δεκαετίες υπάρχει σε όλο αυτό το κυκλωμα .

Αυτά είναι ένας απλός μπουσουλας μετά από 30 χρόνια εμπειρίας

Νικόλαος

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

nax2mar@otenet.gr

94.65.103.192

Υποβλήθηκε 26/12/2012 10:33

Άρθρο 13

Στην παράγραφο 1.

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 ποι είναι η συντριπτική πλειοψηφεια εξαρτώνται από τους Πράκτορες .

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

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

ΘΗΡΑΙΟΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 10:43

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ

th@shipinvestigation.

gr

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ,

212.70.212.24

Αναφέρουμε την γνώμη και εμπειρία μας για την κατηγορία των σκαφών του άρθρου 16 προκειμένου να λυθούν χρόνια προβλήματα που ταλανίζουν τον πιο δυνατό ίσως εξαγωγικό κλάδο της Εθνικής μας Οικονομίας, τον Κλάδο των ΥΔΑΤΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ.

Προκειμένου η Λιμενική Αρχή, μετά από σύμφωνη γνώμη της Υπηρεσίας Αλιείας να εκδώσει την επαγγελματική άδεια σκάφους υδατοκαλλιεργειών, θα πρέπει να έχει όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σκάφους & της μηχανής π.χ. ολικό μήκος, μήκος νηολόγησης, πλάτος νηολόγησης, βάθος νηολόγησης, ολική χωρητικότητα, καθαρή χωρητικότητα, ιπποδύναμη μηχανής κλπ στοιχεία που προκύπτουν από την καταμέτρηση των σκαφών (όπως γίνεται σήμερα με τα Επαγγελματικά Αλιευτικά).

Η παραπάνω ενέργεια γίνεται σήμερα για σκάφη υδατοκαλλιεργείας άνω των 10 μέτρων ολικού μήκους. Θα πρέπει δηλαδή να καταμετρηθούν τα εν λόγω σκάφη και πλωτά ναυπηγήματα ολικού μήκους κάτω των 10 Μ.

Στην παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου αναφέρεται ότι τα βοηθητικά σκάφη υδατοκαλλιεργείας 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 υδατοκαλλιεργείας, 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 Ιχθυοκαλλιεργείας" ενώ τώρα χαρακτηρίζονται "Βοηθητικά Υδατοκαλλιεργείας"(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

Παναγιώτης Υποβλήθηκε 19/12/2012 15:00
pakal11@hotmail.com Πλήρης εξομοίωσης της ναυτικής εργασίας με την δουλεία.
85.75.99.43 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

Χαράλαμπος Ζώης Υποβλήθηκε 26/12/2012 17:40
hariszois@gmail.com Στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2638/1998, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του ν.
178.147.206.190 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

kostas Υποβλήθηκε 14/12/2012 15:39
kostas2375@yahoo.gr Να αναβαθμιστούν επιτέλους οι ναυτικές ακαδημίες και να ενταχθούν στην Τρίτη βαθμίδα εκπαίδευσης με
 τα ΤΕΙ – ΑΕΙ.
79.103.173.221
kolias Υποβλήθηκε 15/12/2012 00:44
fairyscout@gmail.com δηλαδή εγω που έχω μια εταιρεία θα πληρωσω 2.500 ευρώ και...»καθαρίσα»; και πότε? ανα
om εκπαιδευτική περίοδο? για κάθε μου πλοίο? το μήνα? ή μια φορά όταν διαπιστωθεί

109.242.195.160

η... παραβαση? και αν δεν εχω ελληνα αξιωματικο να τους συμπληρωνει το βιβλιαρακι τους? και εαν δεν ειναι επαρκη τα αγγλικά του δοκιμου για να επικοινωνει με τον ξενο πλοιαρχο που εχω? και εαν παροτι τον προσλαμβανω εκεινος δεν αντεχει (αφου τον κανω να φτυσει το γαλα της μανας του στο καψονι) και παραιτειται? να συνεχισω? βρειτε αλλους τροπους να συνεργαστειτε κι αφηστε τις κρυαδες με τα αστεια και ασαφη προστιμα.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ**simkik@yahoo.gr****94.68.199.117**Υποβλήθηκε 21/12/2012 18:29

Η δημόσια ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα περνάει μία γενικότερη κρίση. Δεν πρέπει να εστιάσουμε μόνο στο πρόβλημα της ναυτολόγησης των δοκίμων.

1)Το μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό που διδάσκει ναυτικά μαθήματα είναι ελάχιστο και στο προσεχές μέλλον ανύπαρκο. Αυτό όπως καταλαβαίνουμε θα έχει τεράστιες αρνητικές συνέπειες στην εκπαιδευτική διαδικασία.

2)Ο πολύπλοκος τρόπος εισαγωγής των σπουδαστών καταλήγει να απευθύνεται σχεδόν σε δύο βασικές κατηγορίες: σπουδαστές που εισάγονται με κριτήρια κοινωνικά (πολύτεκνοι) και σπουδαστές με δήθεν υψηλούς βαθμούς μέσω των ΕΠΑΛ. Το γνωσιακό επίπεδο όμως αυτών των παιδιών είναι τέτοιο που δεν τα βοηθάει να αποπερατώσουν τις σπουδές τους εντός των (4) Ακαδ/κών Ετών. Μάλιστα μέχρι πριν (1) έτος οι ΑΕΝ για πολλά παιδιά ήταν μία πολύ ωραία περίπτωση για δωρεάν σύττιση και στέγαση χωρίς τέλος.

Και κοντά σε όλα τα άλλα προέκυψε και το πρόβλημα της ναυτολόγησης. Ενα έχω να πω, όσο οι ΑΕΝ απευθύνονταν σχεδόν αποκλειστικά σε άρρενες δεν υπήρχε σχεδόν κανένα πρόβλημα με τις ναυτολογήσεις.

Λέξεις κλειδιά : Αναβάθμιση των Ναυτικών Λυκείων, προαπαιτούμενα LOWER ή PROFICIENCY, υποβολή υποψηφίων σε ψυχομετρικά τεστ πριν την εισαγωγή τους στις ΑΕΝ, δημιουργία περιβάλλοντος τύπου στρατιωτικών σχολών εντός των ΑΕΝ, διαρκής επιμόρφωση διδακτικού προσωπικού.

Άρθρο 21: Γραφείο Σταδιοδρομίας

panagiotis**kreisp@gmail.com****94.68.160.87**Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:55

Το γρ. σταδιοδρομίας είναι σημαντικό να υπάγεται στις κατά τόπου Ακαδημίες και όχι στην αρμόδια 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

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΣΥποβλήθηκε 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 και 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???

Σ.Ε.Ε.Ν.Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:01**seen@ath.forthnet.gr****Γ****194.219.217.31**

Καμία στρατηγική για την οικονομική, κοινωνική αλλά και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένη εάν στην διαμόρφωσή της δεν συμβάλλει και δεν συνυπολογίζεται και η ακτοπλοΐα. Δυστυχώς για μία ακόμη φορά βλέπουμε να αγνοείται η πιο σημαντική δραστηριότητα για την όποια ανάπτυξη των νησιών, η σύνδεσή τους δηλαδή με την ηπειρωτική χώρα αλλά και μεταξύ τους.

Άρθρο 29: Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣΥποβλήθηκε 15/12/2012 22:18**RAGIAS.GR****RAGIAS1@HOTMAIL****L.COM****89.210.20.242**

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, ΔΑΔΟΝΗΣΟΣ, ΣΚΟΠΕΛΟΣ. ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΑΥΤΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ 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

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΣΥποβλήθηκε 20/12/2012 21:13**ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ****SMALLISLANDS.EU****PRESIDENT@SMAL****LISLANDS.EU****85.72.141.173**

Άρθρο 29: Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Η ΑΝΑΓΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΟΣΟ ΠΟΤΕ ΑΛΛΟΤΕ. ΔΕΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ ΠΟΥΘΕΝΑ ΟΤΙ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΙ ΕΠΡΟΣΩΠΟΣ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ. ΠΩΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ Η ΦΩΝΗ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ???

Σ.Ε.Ε.Ν.Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:03**seen@ath.forthnet.gr****Γ****194.219.217.31**

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω είναι παράλογο να μην περιλαμβάνονται εκπρόσωποι της ακτοπλοΐας στο εν λόγω Συμβούλιο.

ΗΑΤΤΑ-ΣύνδεσμοςΥποβλήθηκε 28/12/2012 14:49**των εν Ελλάδι****Τουριστικών &****Ταξιδιωτικών**

Δεδομένου ότι το ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ γνωμοδοτεί κυρίως: α) Για τις βασικές αρχές χάραξης πολιτικών στους διάφορους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των νησιών και β) Για τη σχεδίαση και υλοποίηση των νησιωτικών πολιτικών, θεωρούμε επιβεβλημένο να προβλεφθεί η