

Γραφείων**hatta.gr****hatta@hatta.gr****62.38.240.205**

συμμετοχή εκπροσώπου του Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων.

Ο HATTA, ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων είναι ο εκπρόσωπος των τουριστικών γραφείων της Ελλάδας τα οποία αποτελούν τον παραγωγό και το δίκτυο διανομής του τουριστικού μας προϊόντος. Έχει τη γνώση και τη διάθεση προσφοράς προς όφελος της ανάπτυξης της ελληνικής ακτοπλοΐας και του τουρισμού γενικότερα.

Άρθρο 30 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ****ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ****SMALLISLANDS.EU****PRESIDENT@SMAL****LISLANDS.EU****85.72.141.173**Υποβλήθηκε 20/12/2012 21:18

Άρθρο 30 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΝΗΣΙΑ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ ΜΕ ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ. ΕΤΣΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΓΚΡΙΖΕΣ ΖΩΝΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ. ΜΕ ΔΕΔΟΜΕΝΟ ΟΤΙ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΕΠΙΘΥΜΕΙ ΓΚΡΙΖΕΣ ΖΩΝΕΣ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΣΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η': ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ**Άρθρο 31 : Τροποποιήσεις του Ν. 3709/2008****Σ.Ε.Ε.Ν.****seen@ath.forthnet.gr****194.219.217.31**Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:11

Επί του συγκεκριμένου θέματος έχουν υποβληθεί στο ΥΝΑ οι κατ' άρθρο παρατηρήσεις μας για τις αναγκαίες αλλαγές έτσι ώστε να ανταποκρίνεται ο Νόμος στα όσα προβλέπονται από τον σχετικό Ευρωπαϊκό Κανονισμό, χωρίς να επιβάλλονται περαιτέρω περιορισμοί, ενώ ταυτόχρονα διορθώνονται οι διατάξεις που στην πράξη κατά την εφαρμογή τους αποδείχθηκαν ανεπαρκείς λαμβανομένης υπόψη της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζουν τα νησιά μας.

HATTA-Σύνδεσμος**των εν Ελλάδι****Τουριστικών &****Ταξιδιωτικών****Γραφείων****hatta.gr****hatta@hatta.gr****62.38.240.205**Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:51

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

Α.Κανονισμός ΕΕ 1177/2010 – Άρθρα 15, 16 & 17

(15) Οι μεταφορείς θα πρέπει, σύμφωνα με τις γενικώς αποδεκτές αρχές, να φέρουν το βάρος της απόδειξης ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση οφείλεται σε τέτοιες καιρικές συνθήκες ή έκτακτες περιστάσεις.

(16) Στις καιρικές συνθήκες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου θα πρέπει να περιλαμβάνονται, χωρίς όμως να περιορίζονται σε αυτές, οι ισχυροί άνεμοι, η θαλασσοταραχή, τα ισχυρά ρεύματα, οι δυσχερείς συνθήκες πάγου και η εξαιρετικά υψηλή ή χαμηλή στάθμη των υδάτων, οι τυφώνες, οι ανεμοστρόβιλοι και οι πλημμύρες.

(17) Στις έκτακτες περιστάσεις θα πρέπει να περιλαμβάνονται, χωρίς να περιορίζονται σε

αυτές, οι φυσικές καταστροφές, όπως οι πυρκαγιές και οι σεισμοί, οι τρομοκρατικές επιθέσεις, οι πόλεμοι και οι στρατιωτικές ή μη στρατιωτικές ένοπλες συγκρούσεις, οι εξεγέρσεις, οι στρατιωτικές ή παράνομες δημεύσεις, οι εργασιακές συγκρούσεις, η μεταφορά στη στεριά ασθενών, τραυματιών ή νεκρών, οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα ή σε εσωτερικές πλωτές οδούς, τα μέτρα που είναι αναγκαία για την προστασία του περιβάλλοντος, οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι φορείς διαχείρισης της κυκλοφορίας ή οι αρχές λιμένα ή οι αποφάσεις αρμόδιων αρχών σχετικές με τη δημόσια τάξη και ασφάλεια, καθώς και για την κάλυψη επείγουσών μεταφορικών αναγκών.

Β. Κανονισμός ΕΕ 1177/2010 άρθρο 20

(20) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να επηρεάζει τα δικαιώματα των επιβατών που έχουν κατοχυρωθεί με την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις. Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να έχει εφαρμογή στις περιπτώσεις που ένα οργανωμένο ταξίδι ματαιώνεται για λόγους άλλους από τη ματαίωση της υπηρεσίας μεταφορών επιβατών ή της κρουαζιέρας.

Άρθρο 32 : Εκπτώσεις ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:41

XILARI 70@yahoo.gr

62.103.138.164

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ ΕΙΣΗΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ? ΔΕΝ ΔΟΥΛΕΥΟΥΝ ΣΤΟ ΦΟΡΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΥΤΟΙ?

Μακης

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:57

poseidon3040@gmail

il.com

46.103.5.207

Απίστευτη παραδοχή διαπλοκής και επίδειξη εξουσίας από το Λιμενικό Σώμα με την πρόβλεψη 100% δωρεάν ακτοπλοϊκών εισιτηρίων για όλα τα στελέχη τους... ακόμη και τους αποστράτοι (θα είχε ενδιαφέρον η τεκμηρίωση της έκπτωσης αυτής στην αιτιολογική έκθεση του σχεδίου νόμου). Και μάλιστα όταν δεν υπάρχει καμία αναφορά σε φοιτητές και άλλες ευπαθείς κοινωνικές ομάδες. Προτείνεται ο περιορισμός των εκπτώσεων σε παιδιά, ευπαθείς κοινωνικ ομάδες και φοιτητές σε λογικά όρια (π.χ. 50%) και με πρόβλεψη αντίστοιχου αντισταθμισμού για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες που ούτως ή άλλως βρίσκονται σε βαθιά οικονομική κρίση.

lazaros

aggkaradanis@yahoo

oo.gr

79.167.39.48

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:12

Για τις εκπτώσεις στα εισιτήρια των πλοίων σας γνωρίζω ότι στο Υ.Ε.Ν εκτός του προσωπικ του Λ.Σ και των συνταξιούχων του Λ.Σ, υπάρχουν και μόνιμοι υπάλληλοι εν ενεργεία και συνταξιούχοι του Υ.Ε.Ν που πρόσφεραν επί 35 έτη και τους αγνοείται..

seen@ath.forthnet.gr

Γ

194.219.217.31

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:13
Το συγκεκριμένο άρθρο αποτελεί απαράδεκτη και παράνομη οικονομική επιβάρυνση ιδιωτικ επιχειρήσεων, αντικείμενη στο Σύνταγμα, στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και στα Διεθνή Ανθρώπινα Δικαιώματα. Με το παρόν άρθρο επιχειρείται η δια νόμου επιβολή των υποχρεωτικών εκπτώσεων που μέχρι πρότινος προβλέπονταν με την εξίσου παράνομη και καταχρηστική ΚΥΑ 3324.1/15/03/03-04-2003.

Τονίζουμε ότι η χορήγηση προνομίων σε συγκεκριμένες πληθυσμιακές ομάδες, οι οποίες δύνανται να αλλάζουν κατά το δοκούν του εκάστοτε κυβερνώντα, στο βαθμό που δεν

προβλέπει αποζημίωση των εταιρειών για αυτές είναι παράνομη και ανεπίτρεπτη προσβολή της οικονομικής ελευθερίας αλλά και άλλων βασικών δικαιωμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η κάθε εταιρεία έχει το δικαίωμα να αποφασίζει η ίδια ανάλογα με την εμπορική της πολιτική τυχόν εκπτώσεις που επιθυμεί να χορηγή. Η επιβολή εκπτώσεων ως δημόσια υπηρεσία χωρεί μόνο με ρητή πρόβλεψη αποζημίωσης για τη χορήγησή τους, όπως άλλωστε συμβαίνει και με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Άρθρο 33: Επίταξη πλοίου

Μακης Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:02
poseidon3040@gmail Απίστευτη επίδειξη κρατισμού και αναχρονιστικού τρόπου διαχείρισης της ακτοπλοΐας. Είναι αυτονόητο
.com ότι το άρθρο πρέπει να αποσυρθεί.
46.103.5.207

Σ.Ε.Ε.Ν. Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:16
seen@ath.forthnet.gr Το εν λόγω άρθρο αποτελεί ουτοπική οπτική της ακτοπλοΐας και είναι φανερά εκτός
194.219.217.31 πραγματικότητας. Θεωρούμε ότι εισήχθη στο σχέδιο νόμου εκ παραδρομής χωρίς να το έχουν
 δει οι αρμόδιοι παράγοντες και υπηρεσίες του ΥΝΑ που γνωρίζουν τη λειτουργία της
 ακτοπλοΐας. Προβλήματα όπως η ασφάλιση του πλοίου, η δυνατότητα των δημοσίων
 υπαλλήλων να ασκήσουν διοίκηση ναυτιλιακής εταιρείας, η κάλυψη διαφόρων
 χρηματοοικονομικών εξόδων, οι ευθύνες σε περίπτωση ζημίας, η ευθύνη αποκατάστασης
 ζημιών κτλ δεν ρυθμίζονται. Η εκτέλεση δρομολογίων όταν αυτά διακόπτονται για οικονομικούς
 λόγους είναι πρακτικά αδύνατη χωρίς τη συγκατάθεση και τη σύμφωνη γνώμη της
 πλοιοκτήτριας εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Άρθρο 35: Στρατηγική ανάπτυξης εθνικού λιμενικού συστήματος

Αριστείδης Δήμου Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:28
aristidesdimou@yahoo 1. Η στρατηγική ανάπτυξης του εθνικού λιμενικού συστήματος παρέχει τις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής
o.com και αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για τις επιλογές σε σχέση με την ανάπτυξη των λιμένων. Θα πρέπει να
88.218.54.37 εξασφαλιστεί στη δομή του νέου συστήματος ότι η στρατηγική αυτή θα επανεξετάζεται τακτικά ως προς τα
 επιμέρους στοιχεία της και θα αναθεωρείται κατάλληλα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι
 σημαντικές εσωτερικές και διεθνείς/ευρωπαϊκές εξελίξεις. Η γενική στρατηγική είναι ορθό να
 αναπροσαρμόζεται κάθε πενταετία, όπως προβλέπεται στο σχέδιο νόμου, ωστόσο απαιτούνται αναγκαίες
 μικρο-προσαρμογές σε τακτική ή έκτακτη βάση.

Αυτό σημαίνει ότι στην Κεντρική Δομή (Υπουργείο) θα πρέπει να προβλεφθεί σχετική αρμοδιότητα στο πλαίσιο μιας κατάλληλα στελεχωμένης Διεύθυνσης, ώστε να παρακολουθούνται οι εξελίξεις, να πραγματοποιούνται οι απαραίτητες διεργασίες εντός -και ίσως εκτός- των δομών του Υπουργείου και να καταρτίζονται σχετικές εισηγήσεις προς την Ηγεσία του Υπουργείου, στη βάση των κατευθύνσεων και των

στόχων που έχουν ήδη τεθεί με τη στρατηγική. Η αρμόδια Διεύθυνση θα πρέπει ακόμη να επιφορτιστεί με την κατάρτιση εισήγησης για τη συνολική αναθεώρηση της στρατηγικής.

2. Στη νέα δομή δεν προβλέπεται στο σχέδιο νόμου αρμοδιότητα σε σχέση με τα ζητήματα της διαμόρφωσης θέσεων και εκπροσώπησης στα διεθνή φόρα και τους διεθνείς οργανισμούς και ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεδομένης της σημασίας που έχουν οι αποφάσεις που λαμβάνονται στο διεθνές επίπεδο και κυρίως σε επίπεδο ΕΕ για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα -ιδιαίτερα δε σε μια περίοδο έντονων αλλαγών (κατάρτιση ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, αναμόρφωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών κλπ.)-, κρίνεται απαραίτητη η πρόβλεψη στη δομή του Υπουργείου αρμόδιας Διεύθυνσης, που θα διαθέτει κατάλληλα καταρτισμένο προσωπικό με υψηλή εξειδίκευση γύρω από τα σχετικά θέματα. Η Διεύθυνση αυτή θα πρέπει να εξυπηρετεί τη διαμόρφωση και αναπροσαρμογή της εθνικής στρατηγικής για τους λιμένες, αφού θα διαθέτει τη σχετική γνώση και πληροφόρηση, ώστε να τροφοδοτεί τη διαδικασία.

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

Άρθρο 36 : Διακυβέρνηση Εθνικού Λιμενικού Συστήματος

ΓΙΑΝΝΗΣ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 01:42

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

jannis167@yahoo.gr

94.68.48.98

ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΕ ΕΝΑ ΕΘΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ. ΞΕΧΩΡΙΖΩ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΟΠΩΣ ΕΧΕΤΕ ΒΑΛΕΙ: ΑΤΤΙΚΗ, ΚΡΗΤΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ. Η ΑΤΤΙΚΗ ΣΑΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ 5.000.000 ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΗΚΩΣΕΙ ΤΟ ΒΑΡΟΣ ΤΗΣ; ΜΗΠΩΣ ΝΑ ΤΗΝ ΕΛΑΦΡΥΝΑΜΕ ΛΙΓΟ ΜΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ; Η ΚΡΗΤΗ ΕΧΕΙ ΤΟ ΔΙΚΟ ΤΗΣ ΦΟΡΤΟ. Η ΒΟΡΕΙΟ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟ ΙΔΙΟ. Η ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ; ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΚΑΙΡΙΟΣ ΕΘΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ; ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΒΡΙΣΚΕΤΕ ΩΣ ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ; ΓΙΑΤΙ ΤΟΥ ΑΦΑΙΡΟΥΜΕ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ; ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΗ; ΜΕ ΠΟΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΝΕΤΕ Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ; ΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΝΑ ΕΝΤΑΧΘΕΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ; ΑΦΟΥ ΤΟ ΕΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΑΛΛΟ. ΜΕ ΠΟΙΑ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟΔΟΜΗΤΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ. ΔΥΟ ΩΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ, ΣΤΟ ΑΚΡΟ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΕ ΘΕΣΗ ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ. ΓΙΑΤΙ ΑΠΛΑ, ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΠΤΥΧΘΕΙ ΚΑΙ ΑΡΑ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ.

ΜΗΝΑΣ ΤΑΤΣΗΣ

Υποβλήθηκε 19/12/2012 09:25

tatsis@portkavala.gr

62.1.233.66

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

ΓΙΩΡΓΟΣ

Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:00

ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ

ysattorney.com

info@ysattorney.com

Αξιότιμοι κύριοι, θα ήθελα να συμπεριλάβετε στον προβληματισμό σας για το Αττικό δίκτυο συγκεκριμένα το εξής:

178.59.236.120

πώς γίνεται να παραχωρούνται τα λιμάνια του Λαυρίου, Ραφήνας, Ελευσίνας στον ΟΛΠ, τη στιγμή που αυτού του οργανισμού οι μετοχές έχουν μεταβιβαστεί στο ΤΑΙΠΕΔ;
Επίσης, με την παραχώρηση του ναυπηγείου της Ελευσίνας, δε δημιουργείται και θέμα αθέμιτου ανταγωνισμού σχετικά με το δικαίο του Ανταγωνισμού της Ε.Ε.;

Ευχαριστώ πολύ.

Με τιμή, Γιώργος Α. Σωτηρόπουλος
Δικηγόρος, LLM
Πλάτωνος 14, 15234, Χαλάνδρι.

Κυριάκος

Μαϊόπουλος

rpn.gr

maiopkyr@gmail.com

46.103.87.44

Υποβλήθηκε 26/12/2012 18:44

Για να φτάσει κάποιος στο Λιμάνι της Ραφήνας, διέρχεται μέσω της πόλης, αφήνει το καυσασερίο του, τα σκουπίδια του και δημιουργεί μια άνευ προηγουμένου κυκλοφοριακή συμφόρηση τα καλοκαιρινά Σαββατοκύριακα. Ο Δημότης όχι μόνο υφίσταται όλα τα παραπάνω αλλά επιπλέον πληρώνει απο την τσέπη του (δημοτικά τέλη) για παροχές υπηρεσιών απο το Δήμο που θα έπρεπε να πληρωθούν απο το Λιμάνι.

Και μέχρι σήμερα , υπήρχαν σημεία επαφής μεταξύ Δημοτικής Αρχής και Αρχής ΟΛΠ. Στο μέλλον με μια «απρόσωπη» Διοίκηση που θα έχει ως μοναδικό στόχο το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος, τι θα συμβεί;

Οι Δήμοι εντός των ορίων τους υπάρχουν λιμάνια, γιατί δεν μετέχουν πουθενά στο σχεδιασμό ανάπτυξης; Σε όλους τους σχεδιασμούς για την ανάπτυξη των Λιμανιών , οι Δήμοι πάλι μόνο μέσω διαβούλευσης θα λένε τη γνώμη τους ή τις προτάσεις τους;

Οποσδήποτε θα πρέπει να συμμετέχει και εκπρόσωπος του Δήμου στα νέα «όργανα» που θα συσταθούν.

Κονιδάρης Τάσος

t.konidaris@gmail.com

m

85.73.159.15

Υποβλήθηκε 27/12/2012 14:43

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

Διεύθυνση

Διοικητικού ΟΛΘ

A.E.

gvangelas@thpa.gr

176.92.255.168

Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:08

Στην παρ. 6 του άρθρου 36 «Διακυβέρνηση Εθνικού Λιμενικού Συστήματος» του υπό διαβούλευση νομοσχεδίου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», προβλέπεται ότι μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών εισφοράς και αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου, οι μητρικές εταιρίες Ο.Λ.Π. Α.Ε., Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. υποχρεούνται εντός διμήνου από την απόφαση της Γενικής Συνέλευσης έγκρισης της τελικής διαμόρφωσης του ύψους του μετοχικού τους κεφαλαίου να επεξεργασθούν και να εγκρίνουν με απόφαση του Δ.Σ. Ενιαίο Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας και Προσωπικού των εταιριών του Δικτύου.

2. Από το άρθρο ένατο του ιδρυτικού νόμου της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2688/1.3.99 προβλέπεται ότι:

Ο Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης & Λειτουργίας της εταιρίας συντάσσεται και τίθεται σε εφαρμογή μετά από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και γνώμη των δύο πλέον αντιπροσωπευτικών δευτεροβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων υπαλλήλων και λιμενεργατών και στη συνέχεια δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αν η γνώμη που προβλέπεται ανωτέρω δεν διατυπωθεί μέσα σε ένα μήνα από την ημέρα που θα ζητηθεί, τότε δεν είναι απαραίτητη.

Ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού της εταιρίας συντάσσεται από το Διοικητικό Συμβούλιο μετά από γνώμη των δύο πλέον αντιπροσωπευτικών δευτεροβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων υπαλλήλων και λιμενεργατών, εγκρίνεται με κοινή απόφαση αρμοδίων Υπουργών και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αν η γνώμη που προβλέπεται ανωτέρω δεν διατυπωθεί μέσα σε ένα μήνα από την ημέρα που θα ζητηθεί, τότε δεν είναι απαραίτητη.

Στην περίπτωση που η γνώμη των συνδικαλιστικών οργανώσεων επί του Γενικού Κανονισμού είναι αρνητική, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία περί διαιτησίας.

3. Από τις διατάξεις του άρθρου 16 του Ν. 1876/1990, όπως ισχύει, σε συνδυασμό με τα οριζόμενα στην ΠΥΣ 6/2012 προβλέπεται ότι δεν είναι πλέον δυνατή η μονομερής προσφυγή στη Διαιτησία, αλλά απαιτείται κοινή συμφωνία των μερών και η προσφυγή περιορίζεται μόνο στον καθορισμό βασικού ημερομισθίου ή/και βασικού μισθού.

4. Επειδή οι νέες διατάξεις περί διαιτησίας καθιστούν πρακτικά ανενεργή την προαναφερόμενη διάταξη του ν. 2688/1999, η οποία σε περίπτωση ασυμφωνίας παραπέμπει στην κείμενη νομοθεσία περί διαιτησίας, εκτιμούμε ότι είναι αναγκαίο να υπάρξει σχετική νομοθετική πρόβλεψη για το θέμα και κατάργηση της παραπομπής της παρ. 4 του άρθρου ένατου του ν. 2688/99 στη διαιτησία: «...Αν η γνώμη που προβλέπεται στην παράγραφο 2 είναι αρνητική, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία περί διαιτησίας.», ώστε να αποφευχθούν αδιέξοδα που σχετίζονται με την εγκριτική διαδικασία τροποποίησης του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. κατά το στάδιο εφαρμογής του νέου νόμου.

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:46

DHMOY

kaya.dim@gmail.com

94.71.130.82

Ισως να ήταν καλύτερο τα λιμενικά δίκτυα να είχαν διαφορετική δομή.

Για παραδειγμα να ανηκαν στο ίδιο λιμενικό δίκτυο λιμάνια όπως η Ραφήνα,Μαρμαρί ,Ανδρος ,Τηνοσ ,Μυκονος που εξυπηρετουν περιοχες με τα ίδια λίγο πολυ προβληματα και μπορούν να σχεδιασουν ενα κοινό πλάνο αναπτυξης.

Το παρόν προσχέδιο νόμου δεν εξασφαλίζει το συμφέρον των τοπικών κοινωνιών,Διασφαλίζει μόνο το Εθνικό Συμφέρον,Οι τοπικές κοινωνίες για παραδειγμα της Ελευσίνας,Ραφήνας,Λαυρίου θα πηγαίνουν στον Πειραιά για να λύσουν τα προβλήματα τους!

Τα τριμελή ΔΣ των «θυγατρικών» ΠΩΣ θα διορίζονται!
Ο τοπικός Δήμος ή η Περιφέρεια θα εκπροσωπούνται!

Οι επενδύσεις στα λιμάνια πως θα προκρίνονται!ΠΟΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΘΑ ΠΡΟΗΓΟΥΝΤΑΙ! της μαμάς Εταιρίας!

Το πλαίσιο των παραχωρήσεων μπορεί και σήμερα να προχωρήσει.
Απαιτούνται μόνο τροποποιήσεις στη υπάρχουσα νομοθεσία η οποία αργεί να προστατεύει τα συμφέροντα των Διοικήσεων του κάθε λιμένα.

ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

ΛΙΜΕΝΟΣ

ΡΑΦΗΝΑΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:16

- Η δημιουργία Λιμενικών Δικτύων σύμφωνα με την πρόταση του Σχεδίου, λαμβάνει υπόψη μόνον τα συμφέροντα των «μητρικών» ΑΕ με αποτέλεσμα να θίγει κατά κύριο λόγο τα συμφέροντα των

grammateia@rafinaport.gr
ort.gr
 94.71.130.82

«θυγατρικών» ΑΕ, ο αναπτυξιακός ορίζοντας των οποίων περιορίζεται δραστικά καθώς η μετοχή τους εισφέρεται στη «μητρική» ΑΕ χωρίς να προβλέπεται καμία ασφαλιστική δικλείδα.
 - Αφαιρεί, ουσιαστικά από τις «θυγατρικές» ΑΕ, κάθε δικαίωμα άποψης στη διαχείριση των συμφερόντων τους.
 - Τις εντάσσει με συνοπτικές και ισοπεδωτικές διαδικασίες σε μία απρόσωπη ΑΕ, καταστρατηγώντας τον κοινωφελή υπέρ του δημοσίου σκοπό τους, ενέργεια που αποβαίνει εις βάρος του συμφέροντος των τοπικών κοινωνιών και οικονομιών που συγκροτούν, τελικά, το δημόσιο συμφέρον.

Ειδικότερα και επειδή οι Οργανισμοί Λιμένων ΑΕ που εντάσσονται στο Αττικό Δίκτυο Λιμένων:

* Έχουν δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης τις οποίες το Σχέδιο Νόμου θα έπρεπε να ενθαρρύνει και όχι να ανακόπτει θυσιάζοντάς τις, στο βωμό της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των «μητρικών» ΑΕ, με συνοπτικές διαδικασίες και ισοπεδωτικές διατάξεις.

* Επιτελούν στο πλαίσιο του δημοσίου συμφέροντος και τον κοινωφελή τους σκοπό που στους κρίσιμους αυτούς καιρούς είναι πολύ σημαντικός για τις τοπικές κοινωνίες και οικονομίες και που με τη δημιουργία των Λιμενικών Δικτύων, ο σκοπός αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί από μία απρόσωπη «μητρική» ΑΕ.

* Δεν επιβαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό, αντίθετα συνεισφέρουν σε αυτόν με την τακτική και κατ' έτος απόδοση μερισμάτων, Φ. Π. Α., φόρων, εισφορών και λοιπών τελών.

* Επιτελούν τον κοινωφελή τους σκοπό, και λειτουργώντας πάντα στο πλαίσιο του ετήσιου και μάλιστα πλεονασματικού, προϋπολογισμού τους, συμβάλουν σημαντικά στην τοπική ανάπτυξη.

Προτείνουμε να επανεξεταστεί το θέμα της συνένωσης των λιμανιών όχι μόνο στη βάση των συμφερόντων των «μητρικών» ΑΕ, αλλά και, κυρίως στη βάση των συμφερόντων των τοπικών οικονομιών και κοινωνιών.

Συγκεκριμένα και εφόσον κριθεί ότι οπωσδήποτε πρέπει να συνενωθούν λιμάνια (αν και δεν υπάρχει, κανένας -πέραν της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των «μητρικών» ΑΕ- προφανής λόγος συνένωσης τους), προτείνουμε να εξετασθεί και η λύση της συνένωσης λιμανιών με κοινές δραστηριότητες και συμφέροντα όπως για παράδειγμα (στην περίπτωση του Αττικού Δικτύου) της ΑΕ «Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας» με την ΑΕ «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας» η οποία προκύπτει, σύμφωνα με το άρθρο 47 του Σχεδίου Νόμου, από τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε ΑΕ και τη συνένωση με αυτήν των Λιμενικών Ταμείων Νομού Ευβοίας, Αιδηψού, Αλιβερίου, Ερέτριας, Καρύστου, Κύμης, Λίμνης, Μαρμαρίου, Σκύρου, Στύρων και Ωρεών.

**Ένωση
 Λιμενεργατών &
 Σύνδεσμος
 Αρχιεργατών-
 Εποπτών ΟΛΠ**

dockers.gr
dockers@otenet.gr
 85.75.245.108

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:29

Η Ένωση Λιμενεργατών και ο Σύνδεσμος Εποπτών-Αρχιεργατών ΟΛΠ μετά από την ανακοίνωση του σχεδίου νόμου από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου για μια σειρά σοβαρών θεμάτων, έχουμε να σημειώσουμε τα εξής, ειδικά στο Κεφάλαιο Θ που αφορά το Λιμενικό Σύστημα:

- Διαπιστώνουμε ότι έχει μοναδικό στόχο την ιδιωτικοποίηση – παραχώρηση των λιμανιών και των εγκαταστάσεων χωρίς να εξασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον, στα πλαίσια του ξεπουλήματος της δημόσιας περιουσίας
- Ανατρέπει, καταργεί και απορρυθμίζει τις υφιστάμενες εργασιακές σχέσεις και παρεμβαίνει αρνητικά για τους εργαζόμενους ενώ απουσιάζει εντελώς ο η έννοια της συλλογικής εκπροσώπησης τόσο για τους λιμενεργάτες και τους εργαζόμενους στα λιμάνια όσο και για τους ναυτεργάτες
- Η ΡΑΛ δεν είναι αυτόνομη – ανεξάρτητη, εφόσον υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Ν.Α., ενώ δεν ρυθμίζει εργασιακές σχέσεις και δεν διαφαίνεται από τη σύσταση της η προστασία του δημοσίου συμφέροντος των λιμανιών
- Η ΕΣΑΛ αποτελεί επίσης όργανο του Υπουργού Ν.Α. χωρίς ουσιαστικές αναπτυξιακές αρμοδιότητες
- Ο Υπουργός Ν.Α. συγκεντρώνει όλες εκείνες τις εξουσίες για τη διευκόλυνση των ιδιωτικοποιήσεων και

την εξυπηρέτηση ιδιωτικών μονοπωλιακών πρακτικών

• Οι αλλαγές που αναφέρονται στα μικρότερα λιμάνια δημιουργούν προϋποθέσεις εγκατάστασης ιδιωτικών μονοπωλίων με αρνητικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες

Ζητάμε την απόσυρση του νομοσχεδίου και την έναρξη ουσιαστικού και πραγματικού διαλόγου, στον οποίο δηλώνουμε ότι θέλουμε να συμμετέχουμε, με γνώμονα όμως τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, των θέσεων των εργαζομένων και των εργασιακών σχέσεων.

Άρθρο 37 : Ανάπτυξη Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος

Όλγα

omauirop@gmail.com
94.69.94.76

Υποβλήθηκε 22/12/2012 21:21

Κατ'αρχάς θα ήθελα να επισημάνω ότι πουθενά στο σχέδιο νόμου δεν γίνεται σαφής αναφορά για τα κρατικά Λιμενικά Ταμεία και ποιό θα είναι το μέλλον τους.

Αν υποθέσουμε ότι τα κρατικά Λιμενικά Ταμεία συγχωνευτούν με τα Δημοτικά – Διαδημοτικά κλπ Λιμενικά ταμεία μιας Περιφέρειας για να συγκροτήσουν ένα Περιφερειακό Δίκτυο Λιμένων- ΑΕ, αναρωτιέμαι κατά πόσο αυτό το μόρφωμα θα είναι βιώσιμο και λειτουργικό όταν θα περιλαμβάνει λιμένες και λιμενίσκους απομακρυσμένα μεταξύ τους (μπορεί και 50!!! σε μια Περιφέρεια), πολλές φορές σε δύσκολα προσβάσιμες περιοχές που θα διοικούνται ενιαία από που? την έδρα της Περιφέρειας? που θα βρίσκεται σε απόσταση 300 km ?

Είναι ποτέ δυνατό να λειτουργήσει κάτι τέτοιο? Ή θα λειτουργούν όλα αυτά τα ταμεία ως ένα χαλαρό ενιαίο δίκτυο? συνεργαζόμενα μεταξύ τους για ποιό σκοπό?

Αν πάλι θεωρήσουμε ότι τα Δημοτικά κλπ ταμεία μίας Περιφέρειας εντάσσονται στα ήδη διαμορφωμένα δίκτυα λιμένων (Αττικό κλπ), πως είναι δυνατόν τα συγκεκριμένα δίκτυα (που θα λειτουργούν σε Διεθνές επίπεδο) να ασχολούνται με τις ανάγκες επισκευών και υποδομών που έχουν ανάγκη τα μικρότερα λιμάνια τα οποία δεν έχουν κανένα έσοδο αλλά μόνο έξοδα, αλλά είναι ζωτικής σημασίας για τις τοπικές κοινωνίες?

Μήπως τελικά η πιο λειτουργική λύση για τα μικρότερα λιμάνια είναι να μορφοποιηθούν δομές όπως τα Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία υπό την αιγίδα της εκάστοτε Περιφερειακής Ενότητας?

Κονιδάρης Τάσος

t.konidaris@gmail.co
m
85.73.159.15

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:32

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

Τέλος θα πρέπει να σημειώσουμε ότι στη χώρα υπάρχουν 800 περίπου λιμενικές εγκαστάσεις χωρίς καμία διαχειριστική αρχή,και πολλές φορές χωρίς να έχουν νομιμοποιηθεί ως λιμενικά έργα.Κάποιοι απο

αυτές τις λιμενικές εγκαστάσεις έχουν τεράστια σημασία για τις τοπικές κοινωνίες(πχ. Λευκίμμη, Διαπόντιοι Νήσοι, αλιευτικά καταφύγια κτλ.) χωρίς να κανείς να έχει την αρμοδιότητα για έργα συντήρησης ή αποκατάστασης ζημιών. Στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο δεν γίνεται καμιά αναφορά σε αυτά

ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙΥποβλήθηκε 28/12/2012 09:32**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ****ΛΙΜΕΝΟΣ****ΡΑΦΗΝΑΣ**grammateia@rafinaport.gr94.71.130.82

- Η δημιουργία Λιμενικών Δικτύων σύμφωνα με την πρόταση του Σχεδίου, λαμβάνει υπόψη μόνον τα συμφέροντα των «μητρικών» ΑΕ με αποτέλεσμα να θίγει κατά κύριο λόγο τα συμφέροντα των «θυγατρικών» ΑΕ, ο αναπτυξιακός ορίζοντας των οποίων περιορίζεται δραστικά καθώς η μετοχή τους εισφέρεται στη «μητρική» ΑΕ χωρίς να προβλέπεται καμία ασφαλιστική δικλείδα.
- Αφαιρεί, ουσιαστικά από τις «θυγατρικές» ΑΕ, κάθε δικαίωμα άποψης στη διαχείριση των συμφερόντων τους.
- Τις εντάσσει με συνοπτικές και ισοπεδωτικές διαδικασίες σε μία απρόσωπη ΑΕ, καταστρατηγώντας τον κοινωφελή υπέρ του δημοσίου σκοπό τους, ενέργεια που αποβαίνει εις βάρος του συμφέροντος των τοπικών κοινωνιών και οικονομιών που συγκροτούν, τελικά, το δημόσιο συμφέρον.

Ειδικότερα και επειδή οι Οργανισμοί Λιμένων ΑΕ που εντάσσονται στο Αττικό Δίκτυο Λιμένων:

* Έχουν δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης τις οποίες το Σχέδιο Νόμου θα έπρεπε να ενθαρρύνει και όχι να ανακόπτει θυσιάζοντάς τις, στο βωμό της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των «μητρικών» ΑΕ, με συνοπτικές διαδικασίες και ισοπεδωτικές διατάξεις.

* Επιτελούν στο πλαίσιο του δημοσίου συμφέροντος και τον κοινωφελή τους σκοπό που στους κρίσιμους αυτούς καιρούς είναι πολύ σημαντικός για τις τοπικές κοινωνίες και οικονομίες και που με τη δημιουργία των Λιμενικών Δικτύων, ο σκοπός αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί από μία απρόσωπη «μητρική» ΑΕ.

* Δεν επιβαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό, αντίθετα συνεισφέρουν σε αυτόν με την τακτική και κατ' έτος απόδοση μερισμάτων, Φ. Π. Α., φόρων, εισφορών και λοιπών τελών.

* Επιτελούν τον κοινωφελή τους σκοπό, και λειτουργώντας πάντα στο πλαίσιο του ετήσιου και μάλιστα πλεονασματικού, προϋπολογισμού τους, συμβάλουν σημαντικά στην τοπική ανάπτυξη.

Προτείνουμε να επανεξεταστεί το θέμα της συνένωσης των λιμανιών όχι μόνο στη βάση των συμφερόντων των «μητρικών» ΑΕ, αλλά και, κυρίως στη βάση των συμφερόντων των τοπικών οικονομιών και κοινωνιών.

Συγκεκριμένα και εφόσον κριθεί ότι οπωσδήποτε πρέπει να συνενωθούν λιμάνια (αν και δεν υπάρχει, κανένας -πέραν της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των «μητρικών» ΑΕ- προφανής λόγος συνένωσης τους), προτείνουμε να εξετασθεί και η λύση της συνένωσης λιμανιών με κοινές δραστηριότητες και συμφέροντα όπως για παράδειγμα (στην περίπτωση του Αττικού Δικτύου) της ΑΕ «Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας» με την ΑΕ «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας» η οποία προκύπτει, σύμφωνα με το άρθρο 47 του Σχεδίου Νόμου, από τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε ΑΕ και τη συνένωση με αυτήν των Λιμενικών Ταμείων Νομού Ευβοίας, Αιδηψού, Αλιβερίου, Ερέτριας, Καρύστου, Κύμης, Λίμνης, Μαρμαρίου, Σκύρου, Στύρων και Ωρεών.

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

κατερίνα παναγού

Υποβλήθηκε 18/12/2012 17:05

kpanagou10@yahoo.gr 'ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΛΠΟ' ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

gr

79.167.98.177

ΚΑΙ ΕΝΩ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 'ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ' ΔΕΝ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΠΟΥΘΕΝΑ, ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 38 ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΑΙ ΜΙΑ 'ΑΥΤΟΤΕΛΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ', ΥΠΑΓΟΜΕΝΗ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΡΑΛ (ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ), Η ΟΠΟΙΑ ΜΑΛΙΣΤΑ ΘΑ ΔΙΟΙΚΗΤΑΙ ΑΠΟ ΘΜΕΛΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ.
«ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΛΠΟ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ»

1. ΕΝΩ ΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΔΕΝ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΩΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ, ΑΛΛΑ ΣΕ ΜΙΑ ΑΠΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ. ΕΠΟΜΕΝΩΣ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΝΑ ΔΙΟΙΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ ΚΑΙ ΜΑΛΙΣΤΑ ΑΤΟΜΩΝ ΕΚΤΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ.

2. ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ 'ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ', ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΟΥΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ. Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ, ΜΕΤΑΤΡΕΠΕΤΑΙ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΜΜΑΤΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ. ΠΩΣ ΟΜΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΥΤΟ, ΑΦΟΥ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥΣ ΠΗΓΑΙΝΟΥΝ ΣΤΗΝ 'ΔΗΜΟΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ' ΡΑΛ;

3. ΕΠΙ ΜΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΗΣ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΕΙ ΜΕ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΛΗΝ ΤΗΣ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΗΣ.

4. ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΑΥΤΟ ΠΑΡΟΥΣΙΖΕΤΑΙ ΟΤΙ Η ΕΝ ΛΟΓΩ 'ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ' ΡΑΛ, ΘΑ ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΙΣ ΙΔΙΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΙ Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΛΛΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΦΟΡΑ ΟΙ ΘΑ ΕΧΕΙ ΩΣ ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΕΝΑ ΠΟΣΟ ΑΡΚΕΤΩΝ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ ΚΑΙ ΑΝ ΘΕΩΡΗΣΟΥΜΕ ΟΤΙ ΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΗΣ ΘΑ ΠΛΗΡΩΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΑΦΟΥ ΕΙΝΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, ΤΟΤΕ ΤΟ ΕΝ ΛΟΓΩ ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΘΑ ΠΗΓΑΙΝΕΙ; ΜΑ ΦΥΣΙΚΑ ΣΤΟ ΘΜΕΛΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ.

5. ΑΠΟ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΥΤΑ ΤΑ ΕΞΟΔΑ; ΜΑ ΟΠΩΣ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 4 ΘΑ ΒΑΛΟΥΝ «ΝΤΑΒΑΝΤΖΙΛΙΚΙ» ΤΕΛΟΣ 0.5 ΣΤΑ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΘΕ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ. ΘΑ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΟΛΑ ΤΑ ΧΡΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΠΟΥ ΘΑ ΒΑΖΕΙ ΚΑΘΕ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΚΑΙ ΘΑ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΚΑΙ ΕΝΑ ΠΟΣΟΣΤΟ 10% ΤΟΥ ΕΤΗΣΙΟΥ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. ΤΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ ΛΟΙΠΟΝ ΘΑ ΕΧΕΙ ΝΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ ΕΝΑ ΤΟΣΟ ΜΕΓΑΛΟ ΠΟΣΟ ΕΤΗΣΙΩΣ ΓΙΑ ΕΞΟΔΑ 'ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ' ΤΟΥ.

ΚΥΡΙΕ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΕΝΑ ΤΕΤΟΙΟ ΑΡΘΡΟ:
- ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ 'ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ' ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 «ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ»;

- ΓΙΑΤΙ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΝΕΤΕ 'ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ' ΠΟΥ ΔΙΟΙΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ;

- ΓΙΑΤΙ ΟΛΟΣ Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΒΟΑ ΚΑΙ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΗΔΗ ΠΟΙΑ ΟΝΟΜΑΤΑ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΟΛΗ ΑΥΤΗΝ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ;

- ΜΗΠΩΣ ΑΥΤΟ ΤΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ ΘΑ ΠΑΙΞΕΙ ΚΑΠΟΙΟ 'ΠΑΙΧΝΙΔΙ';

ΕΧΟΥΝ ΓΝΩΣΕΙ ΟΙ ΦΥΛΑΚΕΣ ΚΑΙ ΟΛΟΣ Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΗΔΗ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ 'ΔΗΜΟΣΙΑ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΡΑΛ' ΚΑΙ ΠΟΙΟΙ ΒΡΙΚΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΙΣΩ

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑΝΑΓΟΥ

Γιώργος Π.

hcg60@yahoo.co.uk

[85.73.155.185](tel:85.73.155.185)

Υποβλήθηκε 19/12/2012 16:30

Είναι απαράδεκτο τα πρόστιμα από λιμενικές παραβάσεις να καταλήγουν στην Ρ.Α.Λ., όταν οι Λιμενικές Αρχές λειτουργούν με «ρεφενέ» των Λιμενικών ή ελεημοσύνη. Ποσοστό των προστίμων πρέπει να διατίθεται για τα λειτουργικά έξοδα των Λιμεναρχείων (γραφική ύλη, συντήρηση πλωτών και χερσαίων μέσων, καθώς και λοιπού εξοπλισμού).

Κυριακή Κουντούρη

kirkountouri@gmail.com

[46.177.63.67](tel:46.177.63.67)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 19:40

Τεράστια νομικά ερωτηματικά δημιουργούνται για την συγκεκριμένη διάταξη. Η ονομασία, οι αρμοδιότητες και η διοίκηση προσιδιάζουν σε ανεξάρτητη αρχή. Πως είναι δυνατόν ανεξάρτητη αρχή να υπάγεται σε συγκεκριμένο υπουργείο. Και αν δεν είναι ανεξάρτητη Αρχή και είναι νέα Διεύθυνση του Υπουργείου με ατυχή ονομασία πως είναι δυνατόν να διοικείται από ΔΣ; Κε Υπουργέ δε θα έβλαπτε προσεκτικότερη αντιμετώπιση σε τόσο σοβαρά ζητήματα της μόνης ίσως ακόμη ζωντανής οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα μας

Κονιδάρης Τάσος

t.konidaris@gmail.com

[85.73.159.15](tel:85.73.159.15)

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:45

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.Λ 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.

Αριστείδης Δήμου

aristidesdimou@yahoo.com

[88.218.54.37](tel:88.218.54.37)

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:55

1. Προφανώς, η σκέψη πίσω από τη δημιουργία της προτεινόμενης στο σχέδιο νόμου 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 δικαιολογείσει 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.

Άρθρο 39: Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ)

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. Πληροφορικά αναφέρω για όσους δε γνωρίζουν ότι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ) χρηματοδοτεί δράσεις που αφορούν υποδομές είτε στη χερσαία ζώνη λιμένων (ιχθυοσκαλές) 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? Να 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 αμειβόμενη. 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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

Υποβλήθηκε 15/12/2012 23:24

RAGIAS.GR

RAGIAS1@HOTMAIL

L.COM

89.210.20.242

ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ 4, ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΦΟΡΕΙΑΣ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ, ΜΕ ΑΝΑΛΟΓΕΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ. ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΚΑΙ ΕΔΩ ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΟΚΡΙΣΗΣ.

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΠΟΥ ΝΑ ΑΝΑΡΤΩΝΤΑΙ ΟΙ ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΝΑ ΦΑΙΝΕΤΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥΣ, ΜΕ CHECK LIST ΠΟΥ ΝΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑ ΤΙΣ ΑΝΑΡΤΑ. ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Η ΒΑΣΙΚΗ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ. ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΟΤΙ ΤΟ MASTER PLAN, ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΒΟΙΑ, ΘΑ ΠΕΡΑΤΩΘΕΙ ΕΝΤΟΣ ΠΕΝΤΕ ΜΗΝΩΝ, ΕΣΤΩ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ, ΑΦΟΥ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΟΥΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΟΙ ΔΗΜΟΙ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΛΙΜΑΝΙΑ, ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΑ, ΚΛΠ, ΕΝΤΟΣ ΜΗΝΟΣ.

ΓΙΑ ΚΑΠΟΙΟ ΕΡΓΟ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΔΕΝ ΑΦΟΡΑ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙ ή ΖΩΝΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΚΥΡΙΟ ή ΒΟΗΘΗΤΙΚΟ, ΟΠΩΣ Π.Χ. Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ ΠΟΥ ΕΝΩΝΕΤΑΙ ΜΕ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΞΗΡΑ ή ΔΕΝ ΕΝΩΝΕΤΑΙ, Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΛΩΤΩΝ ΕΞΕΔΡΩΝ, Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΓΕΦΥΡΑΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΠΑΤΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣ, ΚΛΠ (ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΚΤΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ), ΓΕΝΙΚΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ, ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΟΝΤΑΙ? ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΙ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1960 – 1970 ή ΚΑΙ ΠΙΟ ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΜΕ ΤΗ ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΗΜΟΥ ΕΡΕΤΡΙΑΣ

ΜΑΤΑ ΧΑΡΙ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:31

mata_hary_70@yahoo

o.gr

62.103.138.164

Το άρθρο αυτό το διάβασα πολλές φορές αλλά ΕΧΩ ΣΗΚΩΣΕΙ ΤΑ ΧΕΡΙΑ ΨΗΛΑ. Δεκ καταλαβαίνω το πνευμα το νομοθετη, ειλικρινά.

Στην παρ. 2 γίνεται διάκριση μεταξύ έργων (α) περ. και (β) και στη συνέχεια αυτή η διάκριση δεν χρησιμοποιείται πουθενά.

Η ένταξη στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο του λιμένα για έργα όπως στέγαστρα, τουλάτες κτλ είναι υπερβολική.

Η υποβολή της μελέτης για ένταξη θα πρέπει να γίνεται στο ΥΠΕΚΑ (ΕΥΠΕ) ή στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση. Εάν το ΥΠΕΚΑ κρίνει ότι δεν επέρχονται σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και επομένως δεν απαιτείται η διαδικασία τήρησης της διαδικασίας περιβαλλοντικών όρων, θα πρέπει να δίνεται απλά έγκριση από το ΥΝΑ, όπως γίνεται μέχρι τώρα, σύμφωνα με το Ν.2932/2001.

Εάν απαιτείται η τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων, τότε να στέλνεται η μελέτη στην ΕΣΑΛ.

Η ΕΣΑΛ έχει συγκεκριμένες αρμοδιότητες και ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΓΚΡΙΝΕΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΝΑΙ ΛΑΘΟΣ. Το ΥΝΑ από την κείμενη νομοθεσία δεν εκτελεί έργα, δεν αναθέτει μελέτες, δεν είναι Τεχνική Υπηρεσία. Δηλαδή η παράγραφος 4(β) είναι λάθος.

Τα έργα θα γίνονται χωρίς ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ ΑΔΕΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ? Δεν φαίνεται να υπάρχει σχετική πρόνοια.

Η παρ. 6 υποκαθιστά το Ν.2971 άρθρο 24, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 34 του Ν.2932/2003.

ΟΛΟ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΑΝΤΙΚΕΙΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΡΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΣΥΝΤΑΧΘΕΙ ΠΛΗΡΩΣ Ή ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ.

ΕΙΝΑΙ ΑΡΘΡΟ – ΕΚΤΡΩΜΑ ΠΟΥ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΤΙ ΝΑ ΤΑ ΛΥΣΕΙ

AGRIDITE

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:33

AFRODITE_70@yahoo

o.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 δημοσιοτητα που προβλεπεται απο την κοινοτική οδηγία περί περιβαλλοντικής νομοθεσίας, είναι υποχρέωση του ΥΠΕΚΑ και όχι της ΕΣΑΛ.

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:32

ΔΗΜΟΥ

kaya.dim@gmail.com

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 λιμεναρχειών για ελεγχο αλκοτεστ.

Οι Ο.Λ αλλά και τα Λιμενικά ταμεία ενίοτε καλούνται να δημιουργουν υποδομές για εξυπηρέτηση

λουομένων στις παραλίες. Είναι αυτές οι υποδομές λιμενικά έργα!

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:45

DHMOY

Για επίσκεψη λιμενικών έργων ή προσθήκες σε αυτά να απαιτείται γνωστοποίηση στην ΔΛΥ ή το
kaya.dim@gmail.com Λιμεναρχείο
 94.71.130.82

Άρθρο 42: Ζητήματα λιμενικών υποδομών

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.»

ΤΖΕΦΡΙΟΣ

Υποβλήθηκε 13/12/2012 21:28

tzeffrios@yen.gr

87.202.14.126

4. Εφόσον οποιοσδήποτε υπάλληλος από τις ανωτέρω κατηγορίες δεν επιθυμεί την πρόσληψη του από την εταιρία τίθεται σε διαθεσιμότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου πρώτου 4093/2012 (ΦΕΚ 222Α'/12-11-2012).

Να προστεθεί :

Υπάλληλος που έχει τουλάχιστον 20 χρόνια θαλάσσια και υπηρεσία στην Πλοηγική Υπηρεσία να μπορεί να συνταξιοδοτηθεί ανεξαρτήτως ηλικίας από το Ν.Α.Τ σε εξαίρεση των διαμορφούμενων νέων ορίων και των διατάξεων που ισχύουν

ΤΖΕΦΡΙΟΣ

Υποβλήθηκε 14/12/2012 11:38

tzeffrios@yen.gr

87.202.7.60

Άρθρο 44:

1. Το πρώτο ΔΣ της εταιρίας σε συνεργασία με την αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου εκπονεί Επιχειρησιακό Σχέδιο της εταιρίας που περιλαμβάνει αναλυτικά την δραστηριότητά της στο σύνολο του λιμενικού συστήματος της Χώρας, τον Οργανισμό Προσωπικού και Οικονομικό Προϋπολογισμό του πρώτου έτους λειτουργίας, καθώς και κάθε άλλη στοιχείο που προβλέπεται από τις ρυθμίσεις του ν. 3429/2005 (314 Α') . Το ανωτέρω Επιχειρησιακό Σχέδιο εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Τα επιχειρησιακά σχέδια της εταιρίας θα πρέπει να δημοσιευτεί τουλάχιστον τρεις μήνες πριν την δέσμευση του προσωπικού αν θα παραμείνει ή θα μπει σε διαθεσιμότητα , λόγω της ασάφειας για την μισθοδοσία , τους όρους εργασίας και την πιθανότητα σε κάποιους σταθμούς να επιλέξουν όλοι την διαθεσιμότητα .

ΤΖΕΦΡΙΟΣtzefrios@yen.gr[87.202.7.60](tel:87.202.7.60)Υποβλήθηκε 14/12/2012 16:58

Να προστεθεί :

Όποιες οικονομικές διεκδικήσεις εκκρεμούν σε υπαλλήλους να υποχρεωθεί η Α.Ε «Πλοηγική Α.Ε.» να τις αναλάβει και να τις αποδώσει στους δικαιούχους , χωρίς σκόπιμες καθυστερήσεις .

Παναγιώτηςpakal11@hotmail.co[m](tel:85.75.83.124)[85.75.83.124](tel:85.75.83.124)Υποβλήθηκε 15/12/2012 13:05

Καλείται ο υπουργός να εξηγήσει με σαφήνεια την απόφαση του, γιατί παρέκαμψε τις ολοκληρωμένες μελέτες του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (επίσημο νομικό σύμβουλο του), των Πλοηγών Ελλάδος που ήδη έχουν ολοκληρωμένο επιχειρησιακό σχέδιο κ πρωτίστως δεν ζητούν το δημόσιο κεφάλαιο που φαίνεται να «δωρίζει» ο υπουργός στην νέα εταιρεία. Επίσης γιατί παρέκαμψε το πόρισμα της επιτροπής που ο ίδιος συνέστησε. Σε ποίους κ για ποίους λόγους κ με τι ανάλογα προσόντα γύρω από το εξειδικευμένο παγκοσμίως αντικείμενο της πλοήγησης, θέλει να εκχωρήσει κρατικοδίαιτες μισθοδοσίες κ προμήθειες.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ**ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ**grpilots@otenet.gr[94.71.141.27](tel:94.71.141.27)Υποβλήθηκε 16/12/2012 18:46

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΜΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ, ΚΟΙΝΩΣ ΔΕΚΟ. ΟΙ ΑΓΚΥΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ, ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ, ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ, ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ Κ.Λ.Π ΙΣΧΥΟΥΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΕΚΟ ΑΦΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΙΔΙΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ. ΟΙ ΔΕΚΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΙΔΙΟ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΟΜΩΣ ΠΙΟ ΠΟΛΥΔΑΠΑΝΕΣ. ΑΥΤΟΣ Ο ΤΥΠΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΜΕ ΚΑΝΕΝΑ ΤΡΟΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ, ΟΠΩΣ ΕΧΟΥΝ ΑΠΟΤΥΠΩΘΕΙ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΥΕΝ. ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΕΠΑΝΕΛΘΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΜΙΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ, ΠΟΥ ΑΝ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΡΙΝΕΙ ΟΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΕΙ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΕΙ ΜΕ ΜΕΙΩΣΗΦΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΤΗΝ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΚΑΙ ΝΑ ΑΣΚΟΥΝ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ.-

Κασμας Γεωργιοςgiorgoskasmass@hotmail.com[mail.com](tel:92.118.214.142)[92.118.214.142](tel: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 ίδρυση ΔΕΚΟ μας πιαει πολλοι χρονια πισω και δεν συμβαλει σε τιποτα στον εκσυγχρονισμο της υπηρεσιας

Αννα Καραγιάννη

akaray@otenet.gr

[85.73.3.65](tel:85.73.3.65)

Υποβλήθηκε 17/12/2012 12:14

Δημιουργείται μια ανώνυμη εταιρεία στην οποία το ελληνικό δημόσιο ασκεί άμεσα αποφασιστική επιρροή, λόγω της συμμετοχής του στο μετοχικό της κεφάλαιο ,ήτοι δημιουργείται μια ΔΕΚΟ σε μια υπηρεσία νευραλγικού χαρακτήρα η οποία θα λειτουργεί στα πλαίσια των αρχών του Δημόσιου Τομέα. Η εταιρεία αυτή θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί, να αναβαθμιστεί, να εξασφαλίσει την αδιάλειπτη και ομοιόμορφη λειτουργία της, να βελτιώσει το προφίλ της το οποίο πρέπει να δομηθεί πάνω σε σύγχρονα πρότυπα, θα πρέπει να εκπαιδεύσει προσωπικό, να εξασφαλίσει την ασφάλεια στις πλοηγίες, με την αναβάθμιση των υπηρεσιών της θα καταστήσει τα λιμάνια μας ανταγωνιστικά με συνέπειες στο εμπόριο και στην εν γένει οικονομία, θα πρέπει να προβεί σε οικονομίες κλίμακος και πάνω από όλα θα πρέπει να είναι κερδοφόρα.

Η λειτουργία των ΔΕΚΟ στην Ελλάδα έχει δείξει ότι οι στόχοι εκσυγχρονισμού, οικονομίας κλίμακος και κερδοφορίας δεν εντάσσονται στις προτεραιότητες λειτουργίας τους.

Πόσο μάλλον όταν σχεδιάζεται μια εταιρεία της οποίας

- το νευραλγικό προσωπικό αυτής θα πρέπει να ακολουθήσει ένα εταιρικό σχήμα δίχως μισθολογική εξασφάλιση, και αργότερα όταν θα παραχωρηθεί στους εργαζόμενους το ποσοστό του 49% χωρίς κοινή φιλοσοφία λειτουργίας ως προς την παροχή εργασίας και χωρίς εξασφάλιση του εταιρικού τους ποσοστού όντας εταιρική μειοψηφία.

- Όταν η τιμολογιακή πολιτική χαράσσεται από εξωγενείς με την εταιρεία παράγοντες

Η ασφαλής και συνεχής λειτουργία της πλοηγικής υπηρεσίας έχει σοβαρότατες συνέπειες στην Ελληνική οικονομία και θα πρέπει οι οποίες ληφθείσες αποφάσεις να ληφθούν με εξαιρετική σύνεση.

ΕΛΕΝΗ

inele_89@hotmail.com

[m](tel:194.219.192.224)

[194.219.192.224](tel:194.219.192.224)

Υποβλήθηκε 17/12/2012 19:47

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 43 ΠΟΥ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΑΤΕ, ΙΔΡΥΕΤΑΙ ΜΙΑ ΔΕΚΟ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΧΑΡΙΖΕΤΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ, Η ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΔΙΟΓΚΩΣΕΙ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΘΕΤΗ ΣΤΟΥΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΤΟΥ ΜΝΗΜΟΝΙΟΥ. ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΥΤΗ ΥΠΟΒΑΘΜΙΖΕΙ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥΣ ΤΙΣ ΠΛΟΗΓΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ. ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΤΙΘΕΝΤΑΙ 2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ, ΑΡΧΙΚΑ ΠΟΙΑ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΑΣ ΑΥΤΗ;;; ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΓΙΑΤΙ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗ;;; ΕΙΝΑΙ ΦΑΝΕΡΟ ΠΩΣ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΕΝΑ ΝΕΟ ΣΥΜΒΑΤΟ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ.

ΜΑΡΙΑ

[bossaki@windowslive](mailto:bossaki@windowslive.com)

[.com](tel:194.219.192.224)

[194.219.192.224](tel:194.219.192.224)

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:15

Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΔΕΚΟ ΑΥΤΗΣ ΘΑ ΕΠΙΦΕΡΕΙ ΜΟΝΟ ΔΙΟΓΚΩΣΗ ΤΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ. ΑΚΟΜΗ ΣΑΝ ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΝΤΕΛΩΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗ ΜΕ ΤΗΝ ΜΝΗΜΟΝΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ. ΕΙΝΑΙ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΠΡΟΚΛΗΤΙΚΟ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ ΝΑ ΧΑΡΙΖΕΤΑΙ Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΕΤΣΙ ΑΠΡΟΚΑΛΥΠΤΑ. ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΕΙΤΕ ΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ.

dhmos

kon_na60@yahoo.gr

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:47

κ. Υπουργέ πρέπει να σας γίνει γνωστό ότι η πλοηγική υπηρεσία προσφέρει κέρδη στο δημόσιο

92.118.76.171

8.000.000 € ετησίως με προοπτική αύξησης τους όταν αυξηθούν τα πλοηγικά δικαιώματα. Αυτό τα λέει όλα και γιατί κάποιοι θέλουν να την πάρουν στα χέρια τους!!!!

Κυριακή Κουντούρη Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:33

[kirkountouri@gmail.c](mailto:kirkountouri@gmail.com)

om

46.177.63.67

Οι διατάξεις των άρθρων 43 επ. παραβιάζουν διεθνείς συμβάσεις και νόμους κατά τους οποίους η Κυβέρνηση είναι αποφασισμένη να εφαρμόσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων για τον εκσυγχρονισμό του δημόσιου τομέα και για την μείωση της συμμετοχής της στην επιχειρηματικότητα, να μειώσει την απασχόληση στο δημόσιο τομέα και την επιδότηση των δημοσίων επιχειρήσεων (Μνημόνιο I Ν.3845/2010), οφείλει να διευκολύνει την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων μεταφέροντας υγιή περιουσιακά στοιχεία από το δημόσιο τομέα στον ιδιωτικό και δεσμεύεται να θεσπίσει αυστηρό πλαίσιο παρακολούθησης ΔΕΚΟ και ΑΕ στις οποίες συμμετέχει το Δημόσιο με σκοπό την αναδιάρθρωση, την κατάργηση και την συγχώνευση αυτών (Μεσοπρόθεσμο και Μνημόνιο ΙΙΙ Ν. 4093/2012). Κατά το διάστημα της εφαρμογής των υποχρεώσεων της χώρας μας που πλήττουν το σύνολο των πολιτών, εισάγεται νομοθετικά εξαίρεση που προβλέπει την ίδρυση δημόσιας επιχείρησης, την επιδότηση της και την αύξηση της απασχόλησης στο δημόσιο, σε βάρος όλων των υπολοίπων και σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος. Η ρύθμιση πρέπει να αποσυρθεί ως μη νόμιμη και ηθικά μη ορθή.

Κυριακή Κουντούρη Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:48

[kirkountouri@gmail.c](mailto:kirkountouri@gmail.com)

om

46.177.63.67

Επιτρέψτε μου ένα σχόλιο για το ενημερωτικό σημείωμα του Υπουργείου για τα άρθρα 43 έως 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 πλοηγικές σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας

ΒΑΚΑΛΟΓΛΟΥ ΜΙΧ. Υποβλήθηκε 18/12/2012 14:29

mihvak@hotmail.com

87.202.130.129

Σια-ανακρουε-αναποδα ολοταχως αντι για κατι καινοτομο-συγχρονο-προοδευτικο που εφαρμοζεται με επιτυχια σε Ευρωπαικες και αλλες χωρες με οφελη στα δημοσια εσοδα και που θα μας πηγαινε μπροστα.

Προσπαθωντας να αποφυγουμε οσους και οσα μας εφεραν στην σημερινη κατασταση(παθογενειες-αγκυλωσεις του Δημοσιου -πολιτικες και αλλες παρεμβασεις)επανερχομαστε στα ιδια και κατ αλλους σε χειροτερα.

Σαν μελος της ομαδας εργασιας υπο τον Κ.ΓΓΛΠ ακουσα πολλες αποψεις εισηγησεις και προτασεις και πιστεψα οτι στοχος μας ηταν ο εκσυγχρονισμος της Π.Υ , η απαγκιστρωση απο οσα επι χρονια μας ταλανιζουν και η βουληση για μειωση του Δημοσιου τομεα.Με λυπη διαπιστωνω οτι τιποτε απο τα παραπανω δεν προβλεπεται στα αρθρα 43-44-45-46 του υπο διαβουλευση Σ/Ν

ΑΡΧΙΠΛΟΗΓΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΑΝΑΣΗΣ ΝΙΚΟΥ Υποβλήθηκε 18/12/2012 16:46thanikou@hotmail.com79.167.155.2

ΠΟΙΑ Η ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΕ ΔΗΛΑΔΗ ΜΙΑΣ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΕΩΚΟΠΗΜΕΝΗΣ ΔΕΚΟ ΜΕ ΤΟ ΥΠΑΡΧΟΝ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ;
ΑΝΤΙ ΜΙΑΣ ΑΝΥΠΑΡΚΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΝΑ ΑΠΟΤΥΧΗΜΕΟ Δ.Σ. ΠΟΥ ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΙΝΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΑΥΞΗΣΕΙ ΤΟ ΜΙΣΘΟ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΟΔΗΓΗΣΕΙ ΑΛΛΗ ΜΙΑ ΚΡΑΤΙΚΗ ΑΕ ΣΕ ΧΡΕΩΚΟΠΙΑ-ΠΤΩΧΕΥΣΗ.
ΟΛΟΙ ΣΗΜΕΡΑ ΘΕΛΟΥΝ ΚΑΤΙ ΑΛΛΟ ΚΑΤΙ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΚΑΤΙ ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΙΑ ΠΑΛΙΑ ΚΑΚΗ ΣΥΝΤΑΓΗ ΑΛΛΩΝ ΕΠΟΧΩΝ (ΔΕΚΟ).
ΔΕΧΘΕΙΤΕ ΑΥΤΟ ΠΟΥ Η ΔΙΚΗ ΣΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΝΕΚΡΙΝΕ, ΠΟΥ ΤΟ Ν.Ε.Ε. ΣΑΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ΟΤΙ ΘΑ ΠΕΤΥΧΕΙ, ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΟΥ ΕΚΑΝΕ ΜΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΡΜΟΔΙΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ.
ΠΡΕΠΕΙ ΚΑΠΟΤΕ ΝΑ ΠΑΜΕ ΜΠΡΟΣΤΑ.

ΔΙΟΝΥΣΗΣ**ΔΑΚΟΥΡΑΣ**info@seven-islands.gr87.203.116.151Υποβλήθηκε 18/12/2012 18:17

Κε Υπουργέ,

αντί για μία ιδιωτική υγιή εταιρία, όπως πρότειναν οι πλοηγοί, που θα επέφερε κέρδη και στο κράτος, ιδρύετε μία ΔΕΚΟ, στην οποία τα έξοδά της είναι αυξημένα(Διευθύνοντες Σύμβουλοι – Διοικητικό προσωπικό), οι πλοηγικές υπηρεσίες υποβαθμίζονται και χαρίζονται σε μία ΔΕΚΟ κρατική περιουσία. Το μοντέλο των ΔΕΚΟ είναι αποδεδειγμένα αποτυχημένο κι εσείς ακόμη επιμένετε. Είναι απαράδεκτο, να αποσυρθεί άμεσα.

MARIAtgfomgahf@hotmail.com87.202.25.209Υποβλήθηκε 19/12/2012 10:51

Η Πλοηγική Υπηρεσία με το ανεξάρτητο κεφάλαιο της δεν είναι χρεοκοπημένη ούτε δανεισμένη και δεν υπάρχει και Ευρωπαϊκή κοινοτική οδηγία για την αλλαγή της υφιστάμενης μορφής της. Οι σκοπιμότητες από όλες τις πλευρές δυστυχώς αποκαλύπτονται και στους σχολιασμούς των άρθρων από τους διεκδικητές της.

ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ**ΜΑΝΩΛΗΣ**armanix@otenet.gr87.203.109.22Υποβλήθηκε 19/12/2012 15:36

ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά το τελικό πορίσμα των πολυμηνων εργασιων της Επιτροπης που συστησε το ΥΝ&Α υπο το γ.γ.λ.λ.π. κο Μουτζουρη, το οποίο εκδόθηκε πριν απο μερικες μερες και το οποίο υιοθετει με απολυτη σαφηνεια την κατευθυνση της προτασης που κατεθεσαν οι πλοηγοι. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η προταση του Ναυτικού Επιμελητηριου Ελλαδας το οποίο ειναι ο θεσμοθετημενα επισημος συμβουλος του κρατους για θεματα ναυτιλιας, η οποια προταση βρισκεται σε κοινη συνισταμενη με την προταση των πλοηγων. (Τα βασιμα σημεια της προτασης του Ναυτικού Επιμελητηριου Ελλαδας στην ιστοσελιδα του <http://www.nee.gr>). ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η αποψη ολων των εμπλεκομενων με την πλοηγηση φορεων (ναυτιλιακων πρακτορων κ.λ.π.) των οποίων η θεση κατατεθηκε στην επιτροπη του ΥΝ&Α. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ λοιπον επιδεικτικά η θεση ΟΛΩΝ των αρμοδιων για την πλοηγηση! Και ΚΥΡΙΩΣ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ ΕΠΙΔΕΙΚΤΙΚΑ η επιτακτικη αναγκη στην οποια βρισκεται η χωρα μας για εξασφαλιση εσοδων στα κρατικα ταμεια, αναγκη την οποια καλυπτει απολυτως η προταση των ελληνων πλοηγων καθώς προσφερεει εσοδα στο κρατος απο την πρωτη μερα λειτουργιας της νεας εταιριας. ΑΓΝΟΟΥΝΤΑΙ λοιπον επιδεικτικά ΟΛΑ τα ανωτερω και προτεινεται απο τον ΥΝ&Α μια ΔΕΚΟ (ω! τι πρωτοτυπη ιδεα εν ετη 2012) στην οποια ΔΕΚΟ το κρατος παραχωρει ολη την κινητη και ακινητη περιουσια μαζί με μερικα

εκατομμυρια ευρώ, ΧΩΡΙΣ ΚΑΝΕΝΑ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ προκειμένου η ηγεσία του υπουργείου να «τακτοποιήσει» μια παρέα χρησιμων(!) φίλων ως Δ.Σ. με σκοπο να χρησιμευσει και αυτη η ΔΕΚΟ ως ευρύτερο parking ρουσφετιων ή να απαξιωθεί οικονομικά και λειτουργικά προκειμένου να ξεπουληθεί όσο όσο (παλι σε χρησιμους(!) φίλους;)ΘΕΡΜΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ!!!

christos

strpls@otenet.gr

[94.65.22.18](tel:94.65.22.18)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 11:59

ωραίο τρόπο βρήκατε να μειώσετε το κράτος και το τέρας της γραφειοκρατείας. ιδρύεται μια δέκο, φοβερή ιδέα. συγχαρητήρια!!!
έχετε άρα υπολογίσει το κόστος από την πρόσληψη των νέων ατόμων που αναγκαστικά θα κανετε; έχετε υπολογίσει άραγε ποιο θα είναι το όφελος για τα έσοδα του κράτους; έχετε προνοήσει για τη διαφάνεια αυτής της δέκο; ειλικρινά δεν κατανώ το σκοπό ίδρυσης αυτής της δέκο. δεν μπορώ να δω ποιο θα είναι το όφελος για τους εργαζόμενους, το δημόσιο και εθνικό συμφέρον, αλλά και για όλους τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς

γιωργος

arisbartsa@gmail.co

[m](tel:94.68.131.246)

[94.68.131.246](tel:94.68.131.246)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 13:16

“Αργήσατε λίγο αλλα το σκεφτηκατε. Τι πρωτοτυπη και προπαντων δοκιμασμενη ιδεα.Οπου εφαρμοσθηκε αυτη η επαναστατικη μεθοδος χρεοκοπιας πετυχε.Συγχαρητηρια και σε αυτους που σας εδωσαν την φοβερη ιδεα.Για αυτο φθασαμε και σαν χωρα σε αυτο το χαλι.

ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ

armanix@otenet.gr

[94.71.208.136](tel:94.71.208.136)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 13:58

ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά το πορίσμα των πολυμηνων εργασιων της Επιτροπης που ειχε συστησει το ΥΝΑ υπο το γ.γ.λ.λ.π. κο Μουτζουρη, και εκδοθηκε πριν απο μερικες μερες και το οποιο με απολυτη σαφηνεια κατεληξε στην κατευθυνση της προτασης που ειχαν υποβαλλει οι πλοηγοι. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η προταση του Ναυτικού Επιμελητηριου Ελλαδας, θεσμοθετημενα επισημου συμβουλου του κρατους για θεματα ναυτιλιας, προταση που βρισκεται σε κοινη συνισταμενη με την προταση των πλοηγων. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η θεση των υπολοιπων εμπλεκομενων στην πλοηγηση φορεων (ναυτικων πρακτορων κλπ) η οποια κατατεθηκε στην Επιτροπη του ΥΝΑ.Δηλαδη, ΑΓΝΟΟΥΝΤΑΙ επιδεικτικά οι αποψεις ΟΛΩΝ οσων «συμμετεχουν» στη διαδικασια πλοηγησης! Αλλα ΚΥΡΙΩΣ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ ΕΠΙΔΕΙΚΤΙΚΑ η επιτακτικη αναγκη της χωρας για εσοδα, αναγκη την οποια καλυπτει απολυτως η προταση των ελληνων πλοηγων, καθως προσφερει χρηματα στα κρατικα ταμεια απο την ΠΡΩΤΗ ΜΕΡΑ λειτουργιας της νεας εταιριας. ΑΓΝΟΟΥΝΤΑΙ ΕΠΙΔΕΙΚΤΙΚΑ ολα τα ανωτερω και προτεινεται απο τον κο ΥΝΑ η δημιουργια μιας ΔΕΚΟ!!! (ω! τι πρωτοτυπη ιδεα εν ετη 2012). Στη ΔΕΚΟ παραχωρειται ολη η κινητη και ακινητη περιουσια του Πλοηγικης, μαζι με μερικα εκατομμυρια ευρω, ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΚΑΝΕΝΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ. Τοποθετειται Δ.Σ. απο χρησιμους(!) φιλους, με σκοπο να λειτουργησει οπως ολες οι ΔΕΚΟ εως σημερα ως ενα ευρύτερο parking προσωπικων ρουσφετιων, εως οτου απαξιωθεί πληρως οικονομικα και λειτουργικα, ωστε να ξεπουληθει όσο όσο (σε αλλους χρησιμους(!) φιλους;) ΘΕΡΜΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ!!!

ΣΤΑΘΗΣ

stathis_fanos@hotmail.com

[il.com](tel:87.202.7.104)

[87.202.7.104](tel:87.202.7.104)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 15:29

Η Πλοηγική Υπηρεσία με το ανεξάρτητο κεφάλαιο της δεν είναι χρεοκοπημένη ούτε δανεισμένη και δεν υπάρχει και Ευρωπαϊκή κοινοτική οδηγία για την αλλαγή της υφιστάμενης μορφής της . Επενδύστε το Κεφάλαιο της Π.Υ σε υποδομές και ανθρώπους και πατάτε κάθε μορφής παρεκτροπή από τους ισχύοντες νόμους , δώστε οδηγίες και οι χρήστες δεν θα διαμαρτύρονται και το Ναυτικό Επιμελητήριο να σκεφτεί ότι παρασύρθηκε από τα Ευρωπαϊκά πρότυπα τα οποία έφτασαν στα σημερινά επίπεδα

μετά από μεγάλη διαδρομή χρόνων

ΘΑΝΑΣΗΣ ΝΙΚΟΥ Υποβλήθηκε 20/12/2012 16:37

thanikou@hotmail.co

ΚΑΛΗΣΠΕΡΑ ΣΑΣ

m

46.177.40.105

ΤΟ ΠΑΡΑΚΩΤΩ ΜΗΝΥΜΑ ΕΛΑΒΑ ΑΠΟ ΤΟΝ Ομάδα Opengon Ε.Κ.Δ.Δ.Α.

Κύριε, καλησπέρα σας,

Σας ενημερώνουμε ότι λόγω μετάπτωσης των συστημάτων μας σε ασφαλέστερες υποδομές, δημιουργήθηκε ένα τεχνικό πρόβλημα στην εμφάνιση ορισμένων σχολίων που υποβλήθηκαν στις διαβουλεύσεις οι οποίες βρίσκονται σε εξέλιξη στην κεντρική σελίδα του Opengon. Το πρόβλημα σύντομα θα αποκατασταθεί, αμέσως μετά την ολοκλήρωση της μετάπτωσης.

Ευχαριστούμε για την κατανόησή σας.

Με εκτίμηση,

Ομάδα Opengon Ε.Κ.Δ.Δ.Α.

ΜΟΝΑΔΑ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΩΝ (ΜΟΤΕΚ)

ΥΠΟΜΟΝΗ ΜΕΧΡΙ ΝΑ ΞΑΝΑ ΑΝΑΡΤΗΘΟΥΝ

Κυριακή Κουντούρη Υποβλήθηκε 20/12/2012 19:26

kirkountouri@gmail.c

om

46.177.63.67

«MARIA» με ανάρτηση 19-12-2012 και «Σταθη» με ανάρτηση 20-12-2012, να σας επισημάνω ότι η Πλοηγική Υπηρεσία είναι μία υπηρεσία του στενού δημόσιου τομέα και η τύχη της είναι άρρηκτα δεμένη με την τύχη του Ελληνικού Δημοσίου ως προς την χρεωκοπία της ή όχι, τη χρηματοδότηση της ή όχι κ.λ.π. Το «ανεξάρτητο κεφάλαιο» της είναι χρήματα μίας δημόσιας υπηρεσίας και όχι ιδιωτικά κεφάλαια και η διαχείριση τους γίνεται βάσει του καθεστώτος που ισχύει για όλο το δημόσιο. Ουδείς δεν μπορεί να τα επενδύσει κατά βούληση. Αλλωστε όπως ίσως γνωρίζετε καλύτερα εμού, το «ανεξάρτητο κεφάλαιο» είναι «τόπος ανεξιχνίαστος», αφού την τελευταία δεκαετία δεν έχουν συνταχθεί ισολογισμοί και έτσι δεν γνωρίζουμε αν τελικώς υπάρχει ποσό προς διάθεση ή όχι. Ας εκκαθαριστούν πρώτα οι οφειλές της Υπηρεσίας ας ελέγξουμε τον τρόπο διαχείρισης του έως σήμερα και μετά να εξετάσουμε το θέμα της τύχης του υπολοίπου κεφαλαίου. Τέλος όπως εύστοχα αναφέρατε το Ναυτικό Επιμελητήριο υιοθέτησε στην πρόταση του ευρωπαϊκά πρότυπα δοκιμασμένα επί σειρά ετών. Θεωρείτε ότι θα πρέπει να απορρίψουμε την δοκιμασμένη επιτυχημένη ευρωπαϊκή πρακτική και για ποιο λόγο;

ΓΙΩΡΓΟΣ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 19:44

gflor@hol.gr

46.176.205.99

Ποιά είναι τα «GOLDEN BOYS» του δημοσίου που θα αναλάβουν Διευθυντικές θέσεις στην νέα σας ΔΕΚΟ αφού λόγω μνημονίων δεν γίνονται προσλήψεις? Τα αποτελέσματα των προηγούμενων ΔΕΚΟ τα βλέπουμε κ τα βιώνουμε σήμερα όλοι μας. Υιοθετήστε τις προτάσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων στην Πλοήγηση που κατά παράβαση των κανόνων της Δημοκρατίας δεν λάβατε καν υπόψη σας.

Δημήτρης

Υποβλήθηκε 21/12/2012 14:54

- thrashmania80@yahoo.gr** 46.176.205.99 Ο ΔΕΚΟ αποδεδειγμένα δεν βοήθησαν μέχρι σήμερα κ δεν μπορούμε να καταλάβουμε πώς θα βοηθήσουν στη ναυτιλία κ ιδιαίτερα στις πλοηγίες. Η ρύθμιση πρέπει να αποσυρθεί.
- MARIA** Υποβλήθηκε 21/12/2012 18:13
tgfomgahf@hotmail.com 87.202.3.178 Κ.... Κ..... Ο Στάθης ψάχνει να μπαρκάρει αλλά , μια ελπίδα είχαμε να μπει για δουλειά , για την δοκιμασμένη πρακτική αν πίστευαν οι επίτροποι ότι είμαστε ικανοί δεν θα έφερναν τον νόμο αυτόν αλλά κάποιον άλλο , ο δήμος έγραφε « η πλοηγική υπηρεσία προσφέρει κέρδη στο δημόσιο 8.000.000 € ετησίως» κάτι θα ξέρει .
- Κυριακή Κουντούρη** Υποβλήθηκε 21/12/2012 21:23
kirkountouri@gmail.com 46.177.63.67 Δηλαδή MARIA το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου δεν το συνέταξε η ηγεσία του Υπουργείου, αλλά οι επίτροποι, που μας θεωρούν κιόλας ανίκανο λαό, εμάς τους Έλληνες αν μη τι άλλο καταξιωμένους για την ναυτοσύνη μας. Εκτίθεσθε και εκθέτετε και τη χώρα μας. Καλύτερα να σχολιάζουμε με επιχειρήματα επί του σ/ν διότι ότι τελικά νομοθετηθεί θα καθορίζει ως προς την Πλοηγική Υπηρεσία την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό ή μη, την ασφάλεια ή μη ζωής, περιβάλλοντος και περιουσίας και το μέλλον 150 περίπου οικογενειών. Προσωπικές βλέψεις για το αν πρέπει τελικά κάποιος να μπαρκάρει ή να λάβει πολυπόθητη θέση στη σχεδιαζόμενη εταιρία ουδόλως εισφέρουν στη διαβούλευση.
- Παναγιώτης Καλκατζάκος** 85.72.127.226 Υποβλήθηκε 22/12/2012 13:46
pakal11@hotmail.com 85.72.127.226 Επειδή κανείς απολύτως δεν γνωρίζει τα οικονομικά της πλοηγικής, δεδομένου του γεγονότος ότι δεν έχει κάνει ισολογισμό / απολογισμό για τουλάχιστον 10 χρόνια, καλόν είναι να μιλάει κάποιος για αυτά με ΦΕΙΔΩ. Η μόνη υγιής πρόταση είναι των πλοηγών
- ΜΟΛΩΣΗΣ ΣΩΤΗΡΗΣ** 94.66.126.159 Υποβλήθηκε 22/12/2012 23:56
cptnsim@otenet.gr 94.66.126.159 ΜΙΑ ΔΕΚΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ «ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Α.Ε.», ΠΟΙΟ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΣΤΟ ΜΟΙΡΑΙΟ ΚΡΑΤΟΣ ΠΟΥ ΠΑΕΙ ΓΙΑ ΦΟΥΝΤΟ?
- dhmos** 92.118.76.171 Υποβλήθηκε 23/12/2012 09:23
kon_na60@yahoo.gr 92.118.76.171 Συμφωνώ με τον ΓΙΩΡΓΟ για τα λεγόμενα στην ανάρτηση της 20-12-12 και παρακαλώ για να σας φύγουν οι απορίες για το ποια είναι τα GOLDEN BOYS που θέλουν να "αγοράσουν" την πλοηγική υπηρεσία, διαβάστε το άρθρο εφημερίδας με αληθινά γεγονότα που βρίσκεται στην ιστοσελίδα: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=202127>.
- spanos dimitrios** 178.128.6.5 Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:15
spirosspisa@hotmail.com 178.128.6.5 Οι ΔΕΚΟ δεν εξυπηρετούν το λιμάνι και τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας, το μοντέλο εγκαταλείπεται σε όλες τις ναυτιλιακές κρατικές υπηρεσίες. Η ρύθμιση πρέπει να αποσυρθεί
- olga petrou** 178.128.6.5 Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:24
olgapetrou01@gmail.com 178.128.6.5 Ερωτάται το Υπουργείο ποια τα οφέλη του κράτους και της οικονομίας από αυτή τη ρύθμιση; Γιατί υιοθετήθηκε ρύθμιση που δεν εξετάστηκε από την αρμόδια Επιτροπή και απορρίφθηκε εκ προοιμίου

ως αντίθετη στην αρχή της ανάπτυξης και του περιορισμού του κράτους-επιχειρηματία

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:00

christosyzanakos@ya

hoo.gr

46.176.28.198

ΑΥΤΟΣ Ο ΤΥΠΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΜΕ ΚΑΝΕΝΑ ΤΡΟΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ .
ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΑΠΟΣΥΡΕΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΣΩΣΤΑ ΚΑΙ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.
ΛΑΒΕΤΕ ΥΠ ΟΨΗ ΣΟΒΑΡΑ ΟΣΑ ΚΑΙ ΟΠΩΣ ΣΑΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΟΙ ΑΜΕΣΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΜΕ ΤΗ ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΦΟΡΕΙΣ .

Νίκος Μ. Βασιλικής

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:14

nikosmvassilikis@yah

oo.gr

92.118.206.137

Δεν υπάρχουν οικονομικά κέρδη ΔΕΚΟ από ανάλογες ρυθμίσεις. Ας το δει καλύτερα ο Υπουργός και πιστεύω να αποσύρει τα άρθρα 43-46

Κούκουρας

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:23

Ευάγγελος

Vankouk@hotmail.co

m

46.12.122.15

Αρθρο 43. Αν η υπάρχουσα πλοηγηκή υπηρεσία του ν.3142/1955 θέλει βελτιώσεις για να προχωρήσει αυτό το πόνημα θέλει άμεση απόσυρση.

ΓΙΩΡΓΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:46

ΦΛΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

gflor@hol.gr

46.176.205.99

Αποσύρεται τα αρθρα 43,44,45,46 καθώς μας γυρίζουν στο παρελθόν κ αντικαταστήστε τα με το προτεινόμενο από τους άμεσα εμπλεκόμενους στις πλοηγήσεις φορείς μοντέλο.

ΦΩΤΕΙΝΗ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:57

fnochou@gmail.com

46.176.205.99

Διαβάζοντας τα αρθρα 43,44,45,46 γίνεται σαφές σε όλους οτι στόχος σας είναι η ώθηση στην οπισθοδρόμηση κ όχι η ώθηση στην ανάπτυξη που αποτελεί σκοπό(?) των τελευταίων ετών για την Πατρίδα. Να λάβετε πολύ σοβαρά υπόψη την άποψη των εμπλεκόμενων στις πλοηγήσεις φορέων καθώς είναι οι μόνοι που έχουν εξειδίκευση. Να αποσύρεται τα άρθρα αυτά.

Δημητρης

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:12

thrashmania80@hot

mail.com

94.64.192.12

Τα άρθρα 43,44,45,46 πρέπει να αποσυρθούν & να αντικατασταθούν με σύγχρονο μοντέλο που προτείνουν οι εμπλεκόμενοι.

ΚΑΛΑΒΡΟΥΖΙΩΤΗΣ Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:33

ΦΑΝΗΣ

fkalavrouziotis@yaho

o.gr

46.176.205.99

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις οδηγούν στην καταστροφή μια υγιή επιχείρηση. Να προβείτε σε νέες ρυθμίσεις λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη τις προτάσεις των άμεσα εμπλεκόμενων κ αρμόδιων φορέων.

ΓΕΩΡΓΙΑ

Υποβλήθηκε 24/12/2012 00:44

georgia@seven-

islands.gr

85.75.188.126

Κε Υπουργέ

Ήλθατε σε αυτή τη θέση, μετά από δεκάδες χρόνια παρουσίας της πλοηγικής υπηρεσίας στο παγκόσμιο χάρτη, για να καταστρέψετε ότι έχτισαν οι παλαιότεροι ημών με μια Α.Ε από »golden boys» και αρπακτικά του σύγχρονου κατά εσάς κράτους ντροπής για μια υπηρεσία η οποία προσφέρει στο κράτος χρήμα και δεν το επιβαρύνει σε τίποτα. Η Ευρώπη τιμά τον Ευρωπαϊό πλοηγό και δεν τον διαγράφει για ευνόητους λόγους. Σκεφτείτε τί κακό θα κάνετε ενάντια της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στα ελληνικά λιμάνια.

ΑναστασιαδηςΥποβλήθηκε 24/12/2012 11:11**τασος**anastas.tasos@hotmailail.com94.68.65.130

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

ΦΙΛΙΠΠΟΣΥποβλήθηκε 24/12/2012 12:04**ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ**fkavad@otenet.gr87.203.118.239

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ. ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΜΑΣ ΤΟ ΤΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΚΑΝΕΤΕ ΚΑΙ ΠΟΥ ΑΥΤΟ ΑΠΟΣΚΟΠΕΙ. ΓΙΑΤΙ ΤΟΣΕΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ Π.Χ. ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΑΚΟΜΑ ΣΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΥΕΝ. ΤΕΤΟΙΑ ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΟΠΩΣ ΕΣΕΙΣ ΕΠΙΘΥΜΕΙΤΕ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΟΥΘΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΠΟΛΥ ΠΙΘΑΝΩΝ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΚΟΣΜΟ. ΤΟΣΟ ΠΟΛΥ ΘΑ ΠΡΟΤΟΤΥΠΙΣΕΙ Η ΕΛΛΑΔΑ... ΑΣ ΜΗΝ ΤΑ ΙΣΟΠΕΔΩΝΟΥΜΕ ΟΛΑ. ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΝΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΟΝΤΑΙ ΟΛΑ ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΓΙΑΤΙ ΠΟΛΛΑ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ.

ΣΤΑΜΑΤΗΣΥποβλήθηκε 24/12/2012 13:11**ΦΑΣΟΥΛΗΣ**faspilot@otenet.gr94.71.149.83

Κύριε Υπουργέ,

ΟΤΑΝ η κυβέρνηση ψάχνει εναγωνίως έσοδα για τα ταμεία του κράτους,

ΟΤΑΝ έχετε την πρόταση των πλοηγών που προσφέρει άμεσα έσοδα, ΟΤΑΝ έχετε τις θέσεις όλων των εμπλεκόμενων με την πλοήγηση φορέων, ΟΤΑΝ έχετε το πόρισμα της επιτροπής που ο ίδιος συστήσατε,

ΓΙΑΤΙ?

ΔΕΚΟποιείτε την Πλοηγική χρησιμοποιώντας αυτό το απαρχαιωμένο, αναχρονιστικό και χρεοκοπημένο μοντέλο διοίκησης? ΓΙΑΤΙ παραχωρείτε την κινητή και ακίνητη περιουσία της συν το κεφάλαιο της σε ένα ΔΣ χωρίς ΚΑΝΕΝΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ? ΓΙΑΤΙ αγνοείτε την πρόταση των ελλήνων πλοηγών? ΓΙΑΤΙ αγνοείτε το πόρισμα της επιτροπής σας? ΠΟΙΟΝ εξυπηρετεί ένα τέτοιο σχέδιο νόμου? ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ την οικονομία του κράτους. ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ το εμπόριο, την κρουαζιέρα, το περιβάλλον, τον τουρισμό, την ασφάλεια πλοίων και επιβαινόντων. ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ τη δεσπόζουσα θέση της ελληνικής ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή Πλοήγηση. ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΤΩΡΑ, των άρθρων 43, 44, 45, 46 και άμεση διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς και ΜΟΝΟΝ με αυτούς.

ΠαναγιώτηςΥποβλήθηκε 24/12/2012 16:02**Καλκατζάκος**pakal11@hotmail.co

Τα άρθρα 43-46 να αποσυρθούν κ να συζητηθούν λαμβανομένων υπόψιν οι απόψεις της επιτροπής,

m

85.75.104.252

του Ν.Ε.Ε., των πλοηγών κ των υπολοίπων εμπλεκόμενων φορέων κ όχι μόνο κάποιου γνωστού άγνωστου..

Θα ήθελα δε να υπενθυμίσω σε κάποιους που όπως λένε ότι έφαγαν γλυκό ψωμί, ότι κ αυτοί που παραμένουν στην ενέργεια, έχουν οικογένειες κ παιδιά να αναθρέψουν. Ουδεμία εξασφάλιση εργασιακή παρέχεται, όταν ένας καρεκλοκένταυρος αδαής της θαλάσσης θα κρίνει ποίος θα εργάζεται κ ποίος θα απολύεται λόγω του ιδιωτικού δικαίου.

Στον δε δήμο που δεν έχει κ το θάρρος να λείι ποίος είναι κ τι κάνει προς το ζείν, αλλά εκφέρει άποψη κ ελεγχόμενη γνώση επί παντός επιστητού σε όλο το νομοσχέδιο, ότι είναι γνωστό τοις πάσι πώς τα golden boys ανήκαν στις ΔΕΚΟ!! Ήταν διορισμένοι κ αποτυχημένοι συνήθως πολίτευτες. Κ όπως έλεγε στου Μαυρογιαλούρου: εγώ είμαι του κόμματος..

Οι εργαζόμενοι πλοηγοί είναι Πλοίαρχοι Α' Ε.Ν. Καλόν είναι να υπενθυμίζεται αυτό. Οι ευθύνες που αναλαμβάνουν είναι θεωρητικά κ πρακτικά τρομερά μεγάλες. Σε λιμάνια που παραμένουν τα ίδια για δεκαετίες αλλά με πλοία που το μέγεθος τους ίσα ίσα που χωράει, με τον πόντο!!!

Του παραθέτω το κάτωθι άρθρο εφημερίδας για να καταλάβει: τι γίνεται κ πως κ γιατί αναγνωρίζεται η εργασία του πλοηγού σε μιά χώρα όπως η ΗΠΑ.

<http://jacksonville.com/business/2011-02-06/story/risks-and-reward-how-harbor-pilots-make-rounds-400000-year>

Επίσης κ αυτό στα ελληνικά: http://www.evdomi.gr/pub/starcms/show_item.asp?t=article&p=42548&l=1

Γιώργος Ζουλούμης Υποβλήθηκε 24/12/2012 17:46

zouloumisg@gmail.com

om

79.167.149.142

Οι αγαπητοί πλοηγοί ακόμη δεν κατάλαβαν ότι ο πρόεδρός τους κ. Φασουλής τους παρέσυρε άθελά του στο λάκκο των λεόντων και ακόμη επιμένουν στην αρχική τους πρόταση, δεν ήξεραν δε ρώταγαν απλά βλέπανε το τυράκι αλλά τη φάκα δεν την βλέπανε λες και προσωπικό της Π.Υ είναι μόνο οι πλοηγοί. Εύχομαι καλή σύνταξη στους παλαιότερους και καλά ταξίδια στους νεότερους διότι με τους μισθούς που σας επιφυλάσσει ο κ. Υπουργός, δεν θα μείνει κανένας Σας στην Π.Υ απλά θα εισάγει από τις Φιλιππίνες νέους πλοηγούς.

Κύριε Υπουργέ,

εσείς (οι πολιτικοί) το καράβι που λέγεται ελληνική οικονομία το οδηγήσατε στα βράχια εμείς (το προσωπικό της Π.Υ) μέχρι σήμερα δεν ζητήσαμε καμιά εισφορά από το ελληνικό δημόσιο αντίθετα τώρα που η Ελλάδα μας είχε ανάγκη προσφέραμε και μερικά εκατομμύρια από τα δουλεμένα τα δικά μας χρήματα (μην λέτε λοιπόν ότι θα εισφέρει το ελληνικό δημόσιοδεν έχει να εισφέρει).

Εμείς την αναδιοργάνωση της Π.Υ την κάναμε από χρόνια

Υπηρετώ 19 χρόνια στην Π.Υ και δεν έχω μια μέρα αναρρωτική

Τέσσερις (4) κυβερνήτες καλύπτουμε 24 ώρες το εικοσιτετράωρο 365 μέρες το χρόνο στον Π.Σ.

Θεσσαλονίκης, τώρα μπορείτε να καταλάβετε πως δημιουργήθηκε το κεφάλαιο της Π.Υ!!!

Γιώργος Ζουλούμης κυβερνήτης Π.Σ.Θ αποσύρετε άμεσα τα άρθρα 43-46 του νομοσχεδίου Σας υπάρχει έτοιμη πρόταση της ΠΕΠΠΥ αλλιώς θα έχετε πλοηγική χωρίς Πλοηγούς

χωρίς Κυβερνήτες,

Χωρίς Μηχανικούς.

Και χωρίς Ναύτες.

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία.

Antonis A.M

Υποβλήθηκε 24/12/2012 18:34

antonisPirPit@yahoo.gr

gr

Η εμπειρίες που αποκομίσαν οι Έλληνες απο τις ΔΕΚΟ μεχρι σήμερα είναι

85.72.127.226

απογοητευτικές και επιζήμιες για την πατρίδα μας

Κύριε υπουργέ με την προσθήκη μιάς ακόμη,πριμοδοτούμενης από τα εναπομεινάντα κεφάλαια της ΠΥ η αποτυχία είναι προδιαγεγραμμένη.

Για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία των λιμανιών παρακαλώ να αποσύρετε τα άρθρα 43,44,45,κ 46 και να συναινέσεται με τους εμπλεκόμενους φορείς στη δημιουργία μιας σύγχρονης ΠΥ χωρίς τα βαρίδια του παρελθόντος.

ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΥΤΟΣΥποβλήθηκε 25/12/2012 12:49s.poutos@yahoo.gr109.242.50.152

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΟΙΑ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ; ΠΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΟΤΑΝ ΟΛΟΙ ΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΘΕΤΟΙ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΑΡΘΡΑ 43-46;ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΑΝΑΛΟΓΙΣΤΕΙΤΕ ΣΟΒΑΡΑ ΤΙΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΟΙΑΣ, ΕΥΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΥΡΕΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΑ ΑΡΘΡΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ**ΧΩΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**gmtchor@yahoo.gr193.92.80.66Υποβλήθηκε 25/12/2012 19:36

Κυριε υπουργε ,

Θα ηθελα να σας ρωτησω , με το μοντελο που προτεινετε , ποια θα ειναι τα ωφελη του κρατους και της οικονομιας οταν με αυτη την ρυθμιση δημιουργειτε μια ΔΕΚΟ αμφιβολου βιωσιμοτητας , η οποια ΔΕΚΟ ειναι αντιθετη με τις απαιτησεις της τροικα ; Επισης ποια τα ωφελη του κρατους και της οικονομιας αυτου, αφου δινετε και προικα σε αυτην την ΔΕΚΟ χωρις απολυτως κανενα ανταλλαγμα που βεβαιως ειναι αντιθετα με τις απαιτησεις τις τροικα ;

Γιατι αυτη η προικοδοτηση χωρις ανταλλαγμα κυριε υπουργε ;

Το μονο που ειναι σιγουρο ειναι οτι θα δημιουργηθει θεση για καποιον διευθυνοντα συμβουλο , καποιον προεδρο διοικητικου συμβουλιου , οι οποιοι δεν θα εχουν καμια απολυτως σχεση με την » ναυτικη » λειτουργια της νεας ΔΕΚΟ που ειναι και το τελικο ζητουμενο. Επισης το μονο σιγουρο ειναι οτι με αυτο το μοντελο που προτεινετε , υποβαθμιζετε κυριολεκτικα την λειτουργια της πλοηγικης υπηρεσιας . Για το λογο αυτο θα πρεπει να αποσυρετε ολα τα αρθρα που αφορουν την πλοηγικη υπηρεσια απο το παρον σχεδιο νομου και να αντικατασταθουν με ρυθμιση συμφωνη με τις προτασεις ολων των εμπλεκομενων στην πλοηγηση ναυτικων φορεων.

ΑΠΟΣΥΡΕΤΕ ΑΜΕΣΑ ολα τα αρθρα που αφορουν την πλοηγικη υπηρεσια (43,44,45,46)και καλεστε για διαβουλευση ΕΔΩ ΚΑΙ ΤΩΡΑ μονο τους εμπλεκομενους φορεις και ΜΟΝΟΝ αυτους και οι οποιοι ειναι και οι μονοι που γνωριζουν τι εστι ασφαλης πλοηγηση.

kokolakis21000000kok@1952.gr46.177.129.186Υποβλήθηκε 26/12/2012 19:32

Μην παραξενευεστε,οπως συνηθως μια κερδοφορος υπηρεσια δινετε σε υμετερους με σκοπο την κονομα και μελλοντικα συμφεροντα απο τον υπογραφοντα την παραχωρηση αυτη

ΝΙΚΟΛΑΣΥποβλήθηκε 27/12/2012 12:54nsPETOS@gmail.com87.202.30.73

Κύριε Υπουργέ, παρόλο που κατάγεστε από νησί και δε νησί με μεγάλη ναυτική παράδοση, φαίνεται πώς ελάχιστα πράγματα γνωρίζετε

για την πλοήγηση και την πλοηγική υπηρεσία η οποία έχει μία παράδοση πολλών ετών ανελλιπούς και ασφαλείς παρουσίας στα λιμάνια της χώρας.

Το βασικό πρόβλημα της υπηρεσίας οφείλετε σε αγκιλώσεις της διοίκησης που λειτουργεί με γραφειοκρατία,

μη μπορώντας να δώσει άμεσες λύσεις, ούτε στα χρόνια, μα ούτε και στα καθημερινά λειτουργικά προβλήματα που δημιουργούνται.

Αφού όμως δεν λάβατε υπόψην σας τα πορίσματα της επιτροπής που φτιάξατε με κάνει να πιστέυω, πώς δεν θα λάβετε και τίποτε από αυτά που υπάρχουν στη δημόσια διαβούλευση, γιατί οπώς δείξατε, είστε αποφασισμένος να προχωρίσετε σε αποφάσεις που δημιουργούν ένα σχήμα που εξυπηρετεί κάποια συμφέροντα τα οποία είναι διαφορετικά από τον εκσυγχρονισμό της υπηρεσίας και την ασφαλή πλοήγηση, σε μια χώρα που θέλει να γίνει ασφαλή πρότυπο λιμενικό και ναυτιλιακό κέντρο, κρουαζιέρας, εμπορευματοκιβωτίων, car terminal και παγκοσμίων αγαθών.

Φτιάχνοντας μια ΔΕΚΟ που όχι δεν θα να μπορεί να δώσει άμεσες λύσεις, αλλά θα δημιουργήσει νέα προβλήματα στον ευαίσθητο τομέα των λιμανιών και της οικονομίας της χώρας.

Αποσύρετε άμεσα τα άρθρα που αφορούν την πλοηγική υπηρεσία και κάνετε διαβούλευση με τους φορείς που έχουν άμεση σχέση με την πλοήγηση και βρείτε το κατάλληλο σχήμα που θα ανταποκρίνεται στην ασφάλεια των χρηστών και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΣΑΡΑΓΑΣ Υποβλήθηκε 27/12/2012 13:16

captainikitas@yahoo.gr

[gr](mailto:captainikitas@yahoo.gr)

46.177.81.58

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ

Ο ΤΥΠΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΜΕ ΚΑΝΕΝΑ ΤΡΟΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ ΑΝΤΙΘΕΤΑ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΔΕΚΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΧΕΙ ΔΕΙΞΕΙ ΟΤΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑΣ ΔΕΝ ΕΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ.

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΑΠΟΣΥΡΕΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΣΩΣΤΑ ΚΑΙ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΟΠΩΣ ΝΟΜΩ ΟΤΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ. ΛΑΒΕΤΕ ΥΠΟΨΗ ΣΟΒΑΡΑ ΟΣΑ ΚΑΙ ΟΠΩΣ ΣΑΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΟΙ ΑΜΕΣΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΜΕ ΤΗ ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΦΟΡΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΛΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΠΟΥ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΜΟΝΟ ΚΕΡΔΟΣ ΕΧΕΙ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ. ΕΥΧΟΜΑΙ ΝΑ ΠΑΡΕΤΕ ΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΑΠΟΦΑΣΗ, ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΛΟ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΛΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΙΔΑΣ ΜΑΣ ΑΠΟΣΥΡΟΝΤΑΣ ΤΑ ΑΡΘΡΑ 43, 44, 45, 46 ΑΜΕΣΑ

Κονιδάρης Τάσος Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:48

t.konidaris@gmail.com

[m](mailto:t.konidaris@gmail.com)

85.73.159.15

Θεωρώ ότι και στην Πλοηγική α.ε που δημιουργείται θα πρέπει να συμμετέχει στο Δ.Σ με θεσμοθετημένη θέση η Ένωση Λιμένων Ελλάδος λόγω του άμεσου συσχετισμού των δραστηριοτήτων των δύο εταιρειών

ΑΓΙΟΣΤΡΑΤΙΤΟΥ Υποβλήθηκε 27/12/2012 18:19

ΣΤΕΛΛΑ-ΖΕΠΠΟΥ

ΕΛΕΝΗ

a_zeppou@hotmail.com

[om](mailto:a_zeppou@hotmail.com)

79.131.211.40

Ερωτηματικά γεννά το γεγονός ότι δε γίνεται μνεία στους συνταξιούχους της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Αγνοεί το Υπουργείο την ύπαρξή τους ή εσκεμμένα αποσιωπάται αυτή;; Σε κάθε περίπτωση οφείλει το Υπουργείο να μεριμνήσει και δεσμευτεί νομοθετικά για την εξασφάλιση των ελάχιστων συνταξιούχων δικαιούχων σύνταξης από την Πλοηγική, σεβόμενο τόσο τους νόμους όσο και την προσφορά των ανθρώπων αυτών κατά τα προηγούμενα έτη

ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

MATINA

Υποβλήθηκε 27/12/2012 19:52

matinakarageorgiou
@yahoo.gr
46.177.104.24

Με το εν λόγω σχέδιο νόμου προβλέπεται η εισφορά από το Ελληνικό Δημόσιο του συνόλου του εξοπλισμού και του κεφαλαίου της Πλοηγικής Υπηρεσίας στην υπό ίδρυση "Πλοηγική Α.Ε." χωρίς να διασφαλίζονται πλήρως τα δικαιώματα των 24 τέως υπαλλήλων της Πλοηγικής Υπηρεσίας για την καταβολή σύνταξης και 1 εφάπαξ. Με τον υπ' αριθμ. πρωτ. 40073/27. 12.12 εισερχομένου εγγράφου κατατέθηκε στα γρ. κ. ΥΝΑ, ΓΓΛΠ και ΠΥ το παρακάτω υπόμνημα:

Πειραιάς 27 Δεκεμβρίου 2012

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Των τέως υπαλλήλων ΥΕΝ/Πλοηγικής Υπηρεσίας συνταξιούχων ΚΠΥ

ΠΡΟΣ : 1. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΓΑΙΟΥ/ Γρ. κ. Υπουργού

2. ΥΝΑ/Γρ. κ. ΓΓΛΠ

3.ΥΝΑ/ΓΓΛΠ/ΠΥ

Κύριε Υπουργέ,

1.Με έκπληξη αλλά και πικρία διαβάσαμε τα προβλεπόμενα στο σχέδιο νόμου για την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας που αναρτήθηκε για δημόσια διαβούλευση σχετικά με την ίδρυση της εταιρίας «Πλοηγική Α.Ε.» σύμφωνα με τα οποία:

Ενώ

α) εισφέρεται από το Ελληνικό Δημόσιο στην Ανώνυμη Εταιρία παροχής Πλοηγικών Υπηρεσιών "Πλοηγική Α.Ε." ως μετοχικό κεφάλαιο, με την ίδρυσή της το σύνολο του εξοπλισμού και μέρος του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας και το υπόλοιπο ποσό αυτού κατά την κατάργηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας, και

β) εντός της πρώτης οικονομικής χρήσης της εταιρείας και με βάση την κατεχόμενη θέση, τον χρόνο προϋπηρεσίας, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα θα παραχωρηθούν μετοχές που εκπροσωπούν το 49% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, ως πρόσθετο αντάλλαγμα χωρίς καμία επιβάρυνση στο προσωπικό που προέρχεται από την καταργηθείσα δημόσια υπηρεσία.

Εν τούτοις

δεν υπάρχει πρόβλεψη για την διασφάλιση της τακτικής δαπάνης του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας για την καταβολή σύνταξης στους 24 δικαιούμενους (μίας υπό απονομή) και ενός εφάπαξ (υπό απονομή) των τέως υπαλλήλων αυτού.

Επισημαίνουμε ότι:

α) η ασφάλισή μας στο ΚΠΥ ήταν βάσει των διατάξεων υποχρεωτική και οι ασφαλιστικές μας εισφορές αποτελούσαν τακτικό έσοδο αυτού έναντι των δικαιωμάτων λήψης επικουρικής σύνταξης και εφάπαξ ποσού

β) εργαστήκαμε με αυταπάρνηση για την δημιουργία, τον έλεγχο και την διασφάλιση του Κεφαλαίου της Πλοηγικής Υπηρεσίας, υπηρετώντας στο τμήμα ή την Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας μέσω των οποίων ασκείται μέχρι σήμερα η διοίκηση της και η λογιστική παρακολούθηση του ΚΠΥ, έτσι ώστε ουδέποτε να επιβαρυνθεί ο κρατικός Π/Υ για την κάλυψη δαπανών του ΚΠΥ και να υπάρχει σημαντικότερο πλεονασματικό κεφάλαιο στην Τράπεζα της Ελλάδας που να επαρκεί για την πλήρη κάλυψη του συνόλου των υποχρεώσεων του.

2. Μετά τα παραπάνω παρακαλούμε για την διόρθωση της άδικης για εμάς παράληψης με την προσθήκη στο εν λόγω σχέδιο νόμου των παρακάτω διατάξεων:

“ 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 με 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 ".

3. Παρακαλούμε όπως, στο πλαίσιο της χρηστής, νόμιμης και δίκαιης διοίκησης, ενσωματώσετε την εκ του νόμου απορρέουσα προτεινόμενη διάταξη στο εν λόγω σχέδιο νόμου.

Οι συνταξιούχοι ΚΠΥ

ΤΟΥΡΛΟΥΜΠΟΥΣΗ Υποβλήθηκε 27/12/2012 22:41

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

voula_smart@hotmail.com Θεωρώ ότι στο υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου θα πρέπει να συμπεριληφθεί διάταξη σύμφωνα με την οποία, στους συνταξιούχους της Πλοηγικής Υπηρεσίας διατηρούνται οι διατάξεις που ίσχυαν κατά την συνταξιοδότησή τους.
85.73.8.179

Αγγελος Βασιλακος Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:38

cptavassilakospilot@yahoo.com

79.129.213.199

Τα αρθρα 43,44,45 και 46 μας γνωστοποιουν την ιδρυση μιας καινουργιας ΔΕΚΟ που μαλιστα θα προικοδοτεται 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,εξασφαλιζοντας!!την υποβαθμιση των πλοηγικων υπηρεσιων.Τα αρθρα αυτα πρεπτε να αποσυρθουν και να αντικατασταθουν με ρυθμιση συμφωνη με τις προτασεις ολων των εμπλεκομενων στην πλοηγηση ναυτιλιακων φορεων

Ηραντος Γιωργος

arisbartsa@gmail.com

m

94.68.131.126

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:53

Μπραβο πως την σκεφτηκατε τετοια πρωτοτυπια;Μειναμε αφωνοι.Φερατε την επανασταση κ.Υπουργε.Πρωτη φορα γινεται αυτο για τα ελληνικα δεδομενα.Οι συμβουλατοροι βεβαια που τους γεννηθηκε η ιδεα εδω και ενα χρονο και σας την παρουσιασανε στα μετρα τους δεν τους καθησε καλα τωρα.Να σκεφτετε καλα τι πατε να κανετε σε μια υγιη υπηρεσια που προσφερει ανελλιπως ασφαλεις πλοηγισεις και δεν επιβαρυνε ουτε και επιβαρυνει το ελληνικο δημοσιο.Το αντιθετο μαλιστα.Ειναι απαραδεκτο αυτο το μοντελο και πρεπτε αμεσα να το αποσυρετε.

ΤΡΥΦΩΝ ΓΡΥΠΑΙΟΣ Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:04

tgripaios@gmail.com

85.74.139.195

Δέκα άτομα που μιλάνε κάνουν περισσότερο θόρυβο από δέκα χιλιάδες που σιωπούν.Οι ομάδες συμφερόντων παγιώνουν την πολιτική ανισότητα ενισχύοντας την φωνή των ευκατάστατων και των προνομιούχων.Το κράτος δικαίου είναι η αρχή σύμφωνα με την οποία το δίκαιο πρέπει να κρατεί, και το οποίο πρέπει να ισχύει εξίσου για όλα τα μέλη της κοινωνίας και να μην ξεχωρίζει εργαζόμενους (πλοηγούς-πλήρωμα).

Η έλλειψη ευθυκρισίας είναι πανταχού παρόν από όλες τις πλευρές. Στο υπάρχον καθεστώς-μοντέλο της Π.Υ. μπορούν να γίνουν τέσσερις έως και πέντε βελτιωτικές αλλαγές για την επίλυση των προβλημάτων, εκτός αν οι ομάδες συμφερόντων θέλουν και αποσκοπούν σε κάτι άλλο.

Το υπάρχον καθεστώς είναι ένα ορθολογικό διοικητικό και αξιοκρατικό μοντέλο χωρίς να επιβαρύνει το κρατικό προϋπολογισμό. Δεν μπορώ να καταλάβω τι άλλο επιζητάμε με τα διάφορα μοντέλα που μας παρουσιάζουν, ενώ το πετυχημένο και δοκιμασμένο μοντέλο στο οποίο εντάσσεται μπορεί να γίνει ακόμη καλύτερο με πολύ λίγες παρεμβάσεις. Μήπως θα πρέπει να θεραπεύσουμε την αχαριστία, την

πλεονεξία και την τάση αυτοκαταστροφής που διακατέχει τον ανθρώπινο νου!

Γιωργος Δουρανος Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:22

terranoligurio@yahoo

.gr

79.129.213.199

Οι ΔΕΚΟ δεν εξυπηρετούν το λιμάνι και γενικότερα τις συγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας, το μοντέλο εγκαταλείπεται σε όλες τις ναυτιλιακές κρατικές υπηρεσίες. Τα άρθρα 43,44,45&46 πρέπει να αποσυρθουν και να ξεκινήσει άμεση διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Δουράνος Γεώργιος Υποβλήθηκε 28/12/2012 08:15

terranoligurio@yahoo

.gr

85.73.148.52

Κύριε Υπουργέ,

Πιστεύω ότι μετά από όλα τα ανωτέρω σχόλια συναδέλφων/σχετικών ανθρώπων με το χώρο, την επικινδυνότητα και την υφή του επαγγέλματος, θα καταφέρετε να διακρίνετε έστω και τελευταία στιγμή ότι πρώτο ρόλο έχει η σωστή λειτουργία του λιμανιού της οποίας απαραίτητη προϋπόθεση είναι οι ασφαλείς πλοηγήσεις οι οποίες μέχρι σήμερα σε συνάρτηση με τη Ναυτιλία μας μόνο κέρδος έχουν προσφέρει.

Με όλη αυτή την κρίση που υπάρχει στη χώρα μας όλο αυτό το γεμάτο ένταση διάστημα πιστεύω πως θα διακρίνετε ξεκάθαρα, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις απόψεις των αξιότιμων συναδέλφων μου Πλοηγών, ότι πρέπει να αποσύρετε τα άρθρα 43, 44, 45, 46.

Δουράνος Γεώργιος (Πλοηγός Πειραιά)

Δουράνος Γεώργιος Υποβλήθηκε 28/12/2012 08:27

terranoligurio@yahoo

.gr

85.73.148.52

Κύριε Υπουργέ,

Σεβαστείτε τις απόψεις ανθρώπων σχετικών με το χώρο και της έννοιας «ασφαλής πλοήγηση», και προβείτε άμεσα στην απόσυρση των άρθρων 43, 44, 45, 46!

Γεώργιος Χ. Δουράνος. (Πλοηγός Πειραιά)

ΒΑΣΙΛΗΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 10:08

bkou6@yahoo.co.uk

87.202.31.249

Όλα τα άρθρα πρέπει να αποσυρθούν. Να κάνετε ότι και στις εφορίες με τους στόχους. Όποιοι διοικητικοί και ναυτικό προσωπικό δεν τα καταφέρνει να παίρνει υποχρεωτική μετάταξη και με μισθολόγιο δημοσίου υπαλλήλου. Όλα τα άλλα θα δημιουργήσουν απροσπέλαστα εμπόδια και θα αναγκαστείτε σε λίγο χρονικό διάστημα να κάνετε πλειοδοτικό διαγωνισμό για την παραχώρηση των υπηρεσιών

Αρβανίτης

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:26

Μανώλης

armanix@otenet.gr

94.71.200.152

Κύριε υπουργέ. Πρέπει να αποσύρετε άμεσα το σχέδιο νόμου. Καταλαβαίνω ότι όταν δώσατε την εντολή στο δικηγορικό γραφείο να συνταξει το νομοσχέδιο δεν είχατε μελετήσει την πρόταση των πλοηγών. Τώρα όμως δεν έχετε κανένα άλλοθι. Δώστε την ελληνική πλοήγηση στους έλληνες πλοηγούς, για να συνεχίσει να υπάρχει ασφαλής πλοήγηση στη χώρα και για να βοηθήσετε τον πρωθυπουργό και την ελληνική κυβέρνηση στην τιτάνια προσπάθεια που κάνουν για να εισρεύσουν εσοδα στα δημόσια ταμεία. Οτιδήποτε άλλο θα σας βαρυνει προσωπικά σε όλον τον υπόλοιπο πολιτικό και δημόσιο βίο σας. Σας ευχαριστώ.