

ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥΥποβλήθηκε 28/12/2012 13:03**MATINA**matinakarageorgiou@yahoo.gr79.167.51.204

Συμφωνώ με τον κ. Γρυπαίο. Η νομοθεσία της ΠΥ ήταν μελετημένη και κάλυπτε πλήρως το δημόσιο συμφέρον. Το μοντέλο διοίκησης της διασφάλισε την πλεονασματική λειτουργία του επί τόσα χρόνια. Αρκεί να παραμείνει Διεύθυνση του Υπουργείου να επιστρέψουν όλες οι αρμοδιότητες σε αυτήν (έλεγχος πλοηγικών δικαιωμάτων ...), να γίνουν παρεμβάσεις σε θέματα όπου υπάρχει ανάγκη και επιτέλους να καταργηθεί πραγματικά η συνδιοίκηση των συνδικαλιστών θέμα που αφορά όλο το δημόσιο. Το κίνητρο της παροχής συντάξεως και εφάπαξ στους διοικητικούς υπαλλήλους της ΠΥ θα πρέπει να παραμείνει σαν κίνητρο για την διασφάλιση της πλεονασματικότητας του Κεφαλαίου.

ΦΙΛΙΠΠΟΣΥποβλήθηκε 28/12/2012 14:59**ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ**fkavad@otenet.gr87.203.118.239

ΤΑ ΑΡΘΡΑ 43-44-45-46 ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΟΥΝ ΜΕ ΤΕΤΟΙΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΑΠΟΚΤΗΣΕΙ ΜΙΑ ΔΕΚΟ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΗΣΕΙ ΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΟΣΟ ΚΑΙ ΑΝ ΠΟΛΛΟΙ ΤΟ ΕΠΙΔΙΩΚΟΥΝ. ΑΣ ΔΟΥΜΕ ΤΟ ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΑΛΛΕΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣ ΜΗΝ ΕΘΕΛΟΥΤΥΦΛΟΥΜΕ. ΑΥΤΟ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ ΑΜΕΣΑ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ.

ΝΙΚΟΣΥποβλήθηκε 28/12/2012 15:06nicktsopel@yahoo.gr87.202.31.249

Ομολογούν οι πρώην Διοικητικοί υπάλληλοι γιατί δεν επενδύονταν τα κεφάλαια . Διότι θα έχαναν η θα μειώνονταν η επικουρική τους σύνταξη . Έτσι υποβαθμίστηκαν οι παρεχόμενες υπηρεσίες . Άρα δεν φταίει το λεγόμενο κράτος αλλά οι συγκεκριμένοι που υπηρετούσαν μόνο τα συμφέροντα τους και όχι την Υπηρεσία .

Ας μείνει ανοιχτή η διαβούλευση για λίγες μέρες ακόμα να ομολογήσουν όλοι τα λάθη τους .

Οι επικουρικές συντάξεις να μεταφερθούν στον ενιαίο οργανισμό επικουρικών συντάξεων .

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΥποβλήθηκε 28/12/2012 15:18**ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ**grpilots@gmail.com85.72.127.226

καθαρές, διαφανείς και σύγχρονες λύσεις στις υπηρεσίες πλοήγησης.

Ευελπισθούμε ότι ο κ. υπουργός έχει πλέον αντιληφθεί ότι δημόσιες επιχειρήσεις ΔΕΚΟ, μεταβατικές περίοδοι και λοιπές περίεργες ρυθμίσεις, μας μεταφέρουν σε εποχές που τέθηκαν οι βάσεις για τη σημερινή κατάσταση της χώρας.

Σταμάτης Φασουλής Υποβλήθηκε 28/12/2012 15:36grpilots@gmail.com85.72.127.226

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΗΓΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΤΗΝ ΥΠΟ ΑΥΣΤΗΡΟ ΕΛΕΓΧΟ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΥΤΟΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΤΟ ΑΥΤΟΝΟΗΤΟ.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΗΔΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙ ΑΠΟ ΤΡΙΑΚΟΝΤΑΕΤΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟΝ.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΕΝΑ ΒΗΜΑ ΕΜΠΡΟΣ.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ ΔΕΙΧΝΟΥΝ ΚΑΘΑΡΑ ΟΤΙ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΠΟΥ ΖΟΥΜΕ ΩΣ ΧΩΡΑ, ΕΧΕΙ ΓΕΡΕΣ ΡΙΖΕΣ ΣΤΟ ΒΥΘΟ ΠΟΥ ΟΝΟΜΑΖΟΝΤΑΙ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ, ΚΑΚΕΣ

ΝΟΟΤΡΟΠΙΕΣ, ΑΝΑΧΡΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ, ΒΟΛΕΜΑ, ΑΝΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΜΕ ΤΩΝ ΜΑΝΔΥΑ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΜΙΑΣ ΨΕΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΣΙΓΟΥΡΙΑΣ.

ΟΜΩΣ Η ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΜΑΣ ΣΙΓΟΥΡΙΑ, ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΗ ΠΟΥ ΠΗΓΑΖΕΙ ΑΠΟ ΜΕΣΑ ΜΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΠΑΙΔΕΙΑ ΤΙΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΜΑΣ.
ΑΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΣ Ο ΤΟΣΟ ΑΠΛΟΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΝΟΗΤΟΣ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ ΤΟΤΕ ΑΣ ΠΟΥΜΕ ΚΑΛΗΝΥΧΤΑ ΈΛΛΑΔΑ, ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΑΥΤΟΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΗ ΜΑΣ ΠΟΡΕΙΑ.

Αναστασιαδης Υποβλήθηκε 28/12/2012 16:12
ταςος Κυριε Υπουργε να σας εχει ο Θεος καλα,μετα απο 26χρονια εμαθα οτι u
anastas.tasos@hotmail.com παρχουν και καποιοι που παιρνουν συνταξη απο την πλοηγικη.
94.68.91.115 ΧΩΡΙΣ να εχουν ανεβει ποτε σε καραβι,ενω αυτοι που τοσα χρονια με ολες της καιρικες συνθηκες τραβανε κουπι ΤΙΠΟΤΑ. ΚΟΨΤΕΤΑ ΟΛΑ,ΔΩΣΤΕ την διοικηση της υπηρεσιας αξιοκρατηκα στο ναυτικο προσωπικο της υπηρεσιας,οπως εσεις θελετε. ΑΥΤΟ ΜΟΝΟ ΦΤΑΝΟΙ.

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

Παναγιώτης Υποβλήθηκε 15/12/2012 12:52
pakal11@hotmail.co Το όλο σχέδιο είναι στημένο στο πόδι. Είναι γεμάτο από ασάφειες κ «θολά νερά» καθώς καλείται
m κάποιος να το ψηφίσει κ εκ των υστέρων να παρουσιαστούν οι λεπτομέρειες του από καθοδηγούμενες
85.75.83.124 μελέτες. Γενικότερα είναι στο πνεύμα περασμένων δεκαετιών που μας έφεραν εδώ που μας έφεραν. Στερείται δημιουργικής κ ξεχειλίζει από παλαιοκομματική κ παλαιοκρατικίστικη αντίληψη, που δεν συνάδει στις παρούσες ανάγκες του τόπου.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ Υποβλήθηκε 16/12/2012 20:05
ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΥΤΗ ΚΑΤ'ΑΡΧΗΝ ΘΑ ΕΧΕΙ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟ,ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ
grpilots@otenet.gr ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥΣ, ΠΙΘΑΝΩΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ, ΑΛΛΑ ΟΧΙ
94.71.141.27 ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ, ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΘΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΙ ΣΕ ΑΥΤΗΝ ΣΕ ΜΕΤΑΓΕΝΕΣΤΕΡΟ ΧΡΟΝΟ. Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΕΝ ΘΑ ΑΣΚΕΙ ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΣΥΣΤΑΘΗΚΕ,ΔΕΝ ΘΑ ΕΧΕΙ ΕΣΟΔΑ ΑΛΛΑ ΜΟΝΟ ΔΑΠΑΝΕΣ,ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΚΙΟΛΑΣ.ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΘΑ ΠΡΟΣΛΗΦΘΕΙ ΜΕ ΣΧΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ.ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΑΝΗΣΥΧΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ,ΚΥΡΙΩΣ ΟΜΩΣ ΕΛΛΟΧΕΥΕΙ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΤΗΣ ΜΗ ΕΝ ΤΕΛΕΙ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ. Ο ΧΡΟΝΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥΤΙΜΟΣ ΚΑΙ ΛΙΓΕΣ ΗΜΕΡΕΣ ΥΠΟΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΟΛΕΘΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΕΝ ΓΕΝΕΙ. ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΑΥΤΟ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΕΠΙΣΗΣ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΜΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕ ΣΑΦΗΝΕΙΑ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΚΑΙ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΥΣ ΤΟΥΣ ΠΛΟΗΓΟΥΣ.

Κασμας Γεωργιος Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:33
giorgoskasmass@hotmail.com Αδυνατο να καταλαβω το πως θα λειτουργησει η νεα ΔΕΚΟ.
Δεν προβλεπετε πουθενα ρυθμιση για την στελεχωση της εταιριας,δεν προβλεπονται

92.118.214.142

καθολου επενδυσεις εκσυγχρονισμου της υπηρεσιας.

Κυριε Υπουργε γιατι δεν μπηκατε στον κοπο να ρωτησετε το ναυτικο προσωπικο της Πλοηγικης Υπηρεσιας αν δεχετε να συμμετασχει στην νεα εταιρια(ΔΕΚΟ)????

Κυριε Υπουργε τελικα απο οτι φαινεται το μονο που σας ενδιαφερει ειναι να ιδιοτικοποιηθει το ναυτικο προσωπικο της Πλοηγικης Υπηρεσιας και να ρυθμιστουν ατομα διοικησης και συμβουλων της νεας ΔΕΚΟ.

Αποσυρετε την ρυθμιση τωρα./

ΕΛΕΝΗΥποβλήθηκε 17/12/2012 19:48

inele_89@hotmail.co
m

194.219.192.224

ΕΙΝΑΙ ΦΑΝΕΡΟ ΠΩΣ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΑΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΚΑΜΙΑ ΒΑΣΗ ΑΦΟΥ, ΟΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΕ ΑΦΟΡΟΥΝ ΜΟΝΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΕΚΟ. ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΑΓΝΟΕΙΤΕ ΤΟ ΓΕΓΟΝΟΣ ΠΩΣ ΑΜΦΟΤΕΡΟΙ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ ΥΕΝ ΘΑ ΑΔΥΝΑΤΟΥΝ ΝΑ ΣΤΕΛΕΧΩΣΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΥΤΗ. ΔΕΝ ΜΠΟΡΩ ΠΑΡΑ ΝΑ ΡΩΤΗΣΩ, ΠΩΣ ΑΚΡΙΒΩΣ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΘΑ ΣΤΕΛΕΧΩΣΕΤΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ «ΒΙΩΣΙΜΗ» ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ;; ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΛΑΒΑΤΕ ΥΠΟΨΗΝ ΣΑΣ ΤΗΝ ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΟΥ ΘΑ ΣΑΣ ΕΛΥΝΕ ΤΑ ΧΕΡΙΑ;;;

ΜΑΡΙΑΥποβλήθηκε 17/12/2012 20:16

bossaki@windowolive
.com

194.219.192.224

ΔΕΝ ΛΑΒΑΤΕ ΥΠΟΨΗΝ ΣΑΣ ΚΑΘΟΛΟΥ ΤΗΣ ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΕΕ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΣΑΝ ΥΠΟΔΕΙΚΝΥΑΝ ΤΗΝ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ.

ΦΑΝΟΣΥποβλήθηκε 17/12/2012 21:27

stathis_fanos@hotmail
il.com

87.202.37.7

Οι μόνιμοι Δημόσιοι υπάλληλοι δεν βγαίνουν σε διαθεσιμότητα αλλά μετατάσσονται σε άλλες Δημόσιες Υπηρεσίες σύμφωνα με το Σύνταγμα .

Κυριακή ΚουντούρηΥποβλήθηκε 18/12/2012 13:18

kirkountouri@gmail.c
om

46.177.63.67

Η κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της εταιρίας τους πρώτους έξι και πλέον μήνες της λειτουργίας της που δεν θα παρέχει υπηρεσίες και δεν θα έχει έσοδα από που θα προέλθει; Θα γίνει ανάληψη του κεφαλαίου που της χαρίστηκε; Επιδότηση της δεν μπορεί να γίνει, κατ'αρχήν λόγω της νομοθετημένης απαγόρευσης, περαιτέρω λόγω της μη εγγραφής της στον προϋπολογισμό. Θα καταστεί ελλειμματική από την πρώτη ημέρα λειτουργίας της. Δεν αντιλαμβάνομαι πως θα αντιμετωπισθούν νομικά και πραγματικά όλα αυτά τα ζητήματα με δεδομένο το νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο κινείται το σύνολο της οικονομίας.

ΔΙΟΝΥΣΗΣΥποβλήθηκε 18/12/2012 18:31**ΔΑΚΟΥΡΑΣ**info@seven-islands.gr87.203.116.151

Γιατί επιμένετε τόσο πολύ στην ίδρυση μιας ΔΕΚΟ;

Γιατί δεν λαμβάνετε υπόψη σας την πρόταση των Πλοηγών την οποία ενέκρινε η συσταθείσα επιτροπή του υπουργείου σας;

Μήπως εξυπηρετούνται κάποια άλλα συμφέροντα

christos

Υποβλήθηκε 20/12/2012 12:12

strpls@otenet.gr

94.65.22.18

Η διάταξη είναι επείκως ασαφής καθώς δεν διευκρινίζει αν το λιμενικό θα συνεχίσει με το προσωπικό του να προσφέρει τις υπηρεσίες του στην υπό ίδρυση δέκο. Δεν αναφέρεται επίσης τίποτα για τη στελέχωση της νέας δέκο, για τη μηχανογράφησης της, καθώς και για νέες επενδύσεις, σύστημα αξιοκρατικών προσλήψεων πολιτικού και ναυτικού εξιδεικευμένου προσωπικού κ.α

ΣΤΑΘΗΣ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 20:12

stathis_fanos@hotmail.com

il.com

87.202.7.104

Να προστεθεί το προσωπικό που σήμερα υπηρετεί στην Π.Υ να μπορεί να συνταξιοδοτηθεί ανεξαρτήτως ηλικίας με την προϋπόθεση να έχει σύνολο ηλικία και υπηρεσία NAT 72 έτη

ΦΙΛΙΠΠΟΣ

Υποβλήθηκε 21/12/2012 10:36

ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ

fkavad@otenet.gr

79.129.249.80

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΔΕΝ ΜΠΟΡΩ ΝΑ ΚΑΤΑΛΑΒΩ ΠΩΣ ΜΙΑ ΔΕΚΟ ΜΕ ΤΟΣΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΘΑ ΜΠΟΡΕΣΕΙ ΝΑ ΣΥΝΕΙΣΦΕΡΕΙ ΣΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΧΡΕΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΣΤΗ ΔΙΟΓΚΩΣΗ ΤΟΥΣ.ΒΕΒΑΙΑ ΟΛΑ ΕΙΝΑΙ ΠΙΘΑΝΑ ΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΑΚΟΒΟΥΛΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΠΙΘΑΝΩΝ ΔΟΥΛΕΥΟΥΝ ΓΙΑ ΔΙΚΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΤΕΛΕΙΣ ΣΚΟΠΟΥΣ.ΙΣΩΣ ΑΠΟ ΜΙΑ ΓΕΦΥΡΑ ΠΛΟΙΟΥ ΣΕ ΩΡΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΝΑ ΦΑΙΝΟΝΤΑΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΚΑΚΟ ΚΑΠΟΙΟΣ ΝΑ ΤΟ ΑΙΣΘΑΝΘΕΙ.ΑΥΤΟ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΚΑΙ ΑΣ ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΚΑΙ ΤΑ ΑΥΤΙΑ ΜΑΣ ΣΕ ΤΟΣΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ.....

ΣΟΦΙΑ

Υποβλήθηκε 21/12/2012 10:54

ΜΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ

korina@yahoo.com

79.129.249.80

ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΡΕΦΕΤΑΙ ΟΤΙ ΣΩΣΤΟ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΦΤΙΑΧΤΕΙ.ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΤΕ ΝΑ ΑΣΧΟΛΗΘΕΙΤΕ ΠΙΟ ΠΡΟΣΕΚΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ ΠΑΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΔΕΚΟ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑΠΟΝΟΥΝ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ.ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΜΟΥ ΑΠΟΨΗ ΕΙΝΑΙ ΟΤΙ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΣΑΣ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΟΣΟ ΚΑΙ ΑΝ ΚΑΠΟΙΟΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΠΟΒΛΕΠΟΥΝ ΣΕ ΑΥΤΟ

ΜΟΛΩΣΗΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 00:05

ΣΩΤΗΡΗΣ

cptnsim@otenet.gr

94.66.126.159

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΠΑΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ. ΑΛΛΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΟΙΟΨΗΦΕΙΑ ΕΓΙΝΑΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙ ΑΥΤΩΝ, ΒΡΕΘΗΚΑΝ ΝΑ ΦΤΙΑΞΟΥΝ ΕΝΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ, ΑΠΟ ΑΥΤΟΥΣ ΠΟΥ ΒΟΥΛΙΑΞΑΝ ΤΗ ΧΩΡΑ, ΝΑ ΔΙΩΞΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (ΚΑΤΑ ΠΟΛΥ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ)ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΜΠΠΑΒΟ ΣΑΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΚΟΜΑ ΦΟΡΑ. ΑΠΟΣΥΡΕΤΑΙ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑΤΙ ΜΟΝΟ ΜΠΕΛΑΔΕΣ ΘΑ ΦΕΡΟΥΝ ΣΤΟ ΤΟΠΟ.

spanos dimitrios

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:16

spirosspisa@hotmail.com

com

178.128.6.5

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

oiga petrou

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:23

oigapetrou01@gmail.com

com

Από όλη τη ρύθμιση το μόνο που ενδιέφερε το Υπουργείο είναι η κατάργηση των συμβάσεων του

178.128.6.5 ναυτικού προσωπικού; Αυτό μπορούσε να γίνει συναινετικά όπως τεκμηριωμένα είχαν προτείνει οι πλοηγοί.

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:17

christosyzanakos@ya

hoo.gr

46.176.28.198

ΕΙΝΑΙ ΦΑΝΕΡΟ ΠΩΣ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΑΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΚΑΜΙΑ ΒΑΣΗ .

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΜΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕ ΣΑΦΗΝΕΙΑ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΕΙΑ, ΧΟΡΤΑΣΑΜΕ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΧΕΙΡΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΙΣΩΓΥΡΙΣΜΑΤΑ

anko

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:29

ankomastro@yahoo.

gr

94.67.46.200

Γιατί ενώ θα έχει την πλήρη διαβεβαίωση το υπηρετούν προσωπικό των κατηγοριών πλοηγών ,κυβερνητών,μηχανοδηγών,ναυτών,εκτάκτων κυβερνητών και εκτάκτων μηχανοδηγών ότι θα προσλαμβάνεται από την ιδρυθείσα εταιρία σε αντίστοιχη θέση που κατείχε στην πλοηγική υπηρεσία υπάρχει ο φόβος να μην επιθυμεί την πρόσληψή του από την εταιρία και άρα να τίθεται σε διαθεσιμότητα?

Κούκουρας

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:36

Ευάγγελος

Vankouk@hotmail.co

m

46.12.122.15

Άρθρο 44. Το οικονομικό θαύμα των Ελληνικών ΔΕΚΟ οφείλεται στις ρυθμίσεις του ν.3429/2005(314 α). Ασφαλώς και θα το προτίνω σε εταιρεία συγγενικού μου προσώπου.

3,4. Δημιουργείται άνευ λόγου εργασιακή ανασφάλεια και τάσεις φυγής στους νέους σε ηλικία πλοηγούς για τη θάλασσα και για τους μεγαλύτερους τη σύνταξη.

Στάθης

Υποβλήθηκε 26/12/2012 14:00

stathis_fanos@hotmail

il.com

92.118.235.150

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

ΝΙΚΟΛΑΣ

Υποβλήθηκε 27/12/2012 13:04

nsepetos@gmail.com

87.202.30.73

Κύριε Υπουργέ στα άρθρα 44 και 47 παραβιάζεται αρχές τού συντάγματος που έχουν σχέση με την ισονομία και τη ισοτιμία των δημοσίων υπαλλήλων δημιουργώντας μεταξύ υπαλλήλων διακρίσεις και ανισότητες στο ίδιο σχέδιο νόμου.

Γιατί κύριε υπουργέ το προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας το αντιμετωπίζεται διαφορετικά από ότι το προσωπικό του άρθρου 47 ενώ και τα δυο προσωπικά πηγαίνουν σε νεοσύστατες Α.Ε.

Γιατί και στο προσωπικό του άρθρου 47 δεν του χαρίζεται το 49% της νεοσύστατης εταιρίας.

Γιατί για το προσωπικό της Πλοηγικής να μην ισχύουν ότι και για το προσωπικό άλλων υπηρεσιών ή οργανισμών που μετατράπηκαν σε Α.Ε.

Άρθρο 45 : Παραχώρηση Μετοχών

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

Υποβλήθηκε 16/12/2012 20:12

ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ

arpilots@otenet.gr

Η ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΟΤΑΝ ΑΥΤΟ ΓΙΝΕΙ ΟΥΔΟΛΩΣ ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΩΣ «ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ». ΟΙ ΠΛΟΗΓΟΙ

94.71.141.27

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΙ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΙ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΙ ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΓΙΑ ΜΕΤΟΧΕΣ ΜΙΑΣ ΔΕΚΟ ΑΜΦΙΒΟΛΟΥ ΑΞΙΑΣ. Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΥΤΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΝΕΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕ ΣΑΦΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΩΣ Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΛΟΗΓΩΝ ΣΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΥΕΝ, Η ΟΠΟΙΑ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΕ ΔΙΕΞΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΒΑΣΕΙ ΑΥΤΗΣ ΣΥΝΕΤΑΓΗ ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΟΡΙΣΜΑ.

Κασμας Γεωργιος

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:47

giorgoskasm@hot
mail.com

Κυριε Υπουργε η διαταξη μπορει να τροποποιηθει νομοθετικα κατα το δοκουν, ως εκτουτου οι εργαζομενοι ουδολως εξασφαλιζονται.

92.118.214.142

Οι μετοχες των εργαζομενων μπορουν να εκμηδενιστουν με συνεχομενες αυξησεις μετοχικου κεφαλαιου.Η ΔΕΚΟ κατα το δοκουν μπορει να ανεβαζει και να κατεβαζει την αξια των μετοχων.
Δεν υπαρχει καμια προβλεψη για την διασφαλιση των μετοχων των εργαζομενων

ΕΛΕΝΗ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 19:48

inele_89@hotmail.co
m
194.219.192.224

ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΕ ΕΝΑ ΑΒΕΒΑΙΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΗΣ ΔΕΚΟ ΑΦΟΥ, ΑΦΗΝΕΤΕ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ. ΑΚΟΜΗ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΕΓΓΥΗΘΕΙΤΕ ΤΗΝ ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΗΣ ΤΗΣ ΔΕΚΟ Η ΟΠΟΙΑ ΜΠΟΡΕΙ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΝΑ ΧΑΣΕΙ ΕΝΤΕΛΩΣ ΤΗΝ ΑΞΙΑ ΤΗΣ. ΠΟΙΟ ΑΚΡΙΒΩΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ;; ΦΑΝΤΑΖΟΜΑΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΕΤΕ ΜΕ ΣΙΓΟΥΡΙΑ, ΑΦΟΥ ΤΟ ΜΟΝΟ ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΤΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΣΤΙΓΜΗ ΕΙΝΑΙ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ.

ΜΑΡΙΑ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:16

bossaki@windowslive
.com
194.219.192.224

ΑΦΗΝΕΤΕ ΑΝΟΙΧΤΟ ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΗΣ ΤΗΣ ΔΕΚΟ ΠΟΥ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΤΕ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ. ΠΟΙΟΣ ΑΚΡΙΒΩΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΛΟΓΟΣ ΠΟΥ ΑΥΤΟΙ ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΟΥΝ ΣΤΗΝ ΔΙΕΚΔΙΚΙΣΗ ΜΙΑΣ ΤΕΤΟΙΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ;;; ΕΣΕΙΣ ΘΑ ΤΟ ΚΑΝΑΤΕ;;

ΓΕΩΡΓΙΑ

Υποβλήθηκε 18/12/2012 19:05

georgia@seven-
islands.gr
87.203.116.151

Το σενάριο μετοχές είναι απαράδεκτο και η διάταξη δεν περιέχει καμμία δέσμευση και εξασφάλιση.

Κυριακή Κουντούρη

Υποβλήθηκε 18/12/2012 21:42

kirkountouri@gmail.c
om
46.177.63.67

Η πρόβλεψη περί συμμετοχής των εργαζομένων στο μετοχικό κεφάλαιο, εξυπηρετεί μάλλον επικοινωνιακούς στόχους του Υπουργείου. Μετά από δύο έτη όταν αναμένεται να είναι έτοιμη η μελέτη για την κατανομή του 49% του μετοχικού κεφαλαίου είναι σφόδρα πιθανόν η διάταξη αυτή να έχει τροποποιηθεί με νεότερη ρύθμιση, με δεδομένη τη δυσλειτουργία της νέας εταιρίας. Εάν αυτό δεν γίνει τότε η όποια συμμετοχή τους θα υποβαθμισθεί εν τοις πράγμασι με αλληπάλληλες αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου. Τέτοιες ρυθμίσεις δεν είναι αντάξιες του έργου της Επιτροπής του ΥΕΝ, η οποία κινήθηκε στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού των πλοηγήσεων, ούτε συνάδουν με τον ειλικρινή

διάλογο που οφείλουν όλοι οι φορείς να διεξάγουν στα πλαίσια εξόδου από την κρίση.

Παναγιώτης

Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:25

pakal11@hotmail.co
m
85.75.99.43

Εντελώς κ σκόπιμα μάλιστα, ασαφές το βάθος (οικονομικό κ νομικό) πάνω στο οποίο θα κινηθεί η νέα Δ.Ε.Κ.Ο., όσον αφορά το μετοχικό, δηλαδή σε αξίες κ καθεστώς μεταβιβάσεων μετοχών αλλά κ ακόμα κ την πώληση αυτών κ σε ποιούς. Ουδόλως εξασφαλίζει με οικονομικά ανταλλάγματα το ίδιο το δημόσιο αλλά κ τους εργαζόμενους. ΙΣΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ Κ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΣΤΟ ΕΓΓΥΣ ΜΕΛΛΟΝ. Πρέπει να καταλάβει ο υπουργός ότι δεν είναι επιχειρηματίας (τουλάχιστον σε αυτό το πόστο που έχει) αλλά υπουργός. Δηλαδή ΥΠΟ ΤΟ ΕΡΓΟΝ !! ΔΕΝ ΤΟΥ ΑΝΗΚΕΙ η όποια υπηρεσία του δημοσίου αλλά ούτε κ οι εργαζόμενοι σε αυτήν. ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΕΙ ΑΜΜΕΣΑ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ. Οφείλει να συμμετέχει στο ανοικτό τραπέζι του κοινωνικού διαλόγου όπου οι διάφοροι εμπλεκόμενοι φορείς κατέθεσαν κ καταθέτουν τις προτάσεις τους. ΥΓΙΕΙΣ ΛΥΣΕΙΣ Κ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ.

ΜΟΛΩΣΗΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 00:11

ΣΩΤΗΡΗΣ

cpntsim@otenet.gr
94.66.126.159

ΜΕΤΟΧΟΣ ΣΕ Α.Ε. ΤΙ ΧΑΡΑ ΜΕΓΑΛΗ, ΘΑ ΛΕΓΟΜΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΟΣ. ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΜΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΙ ΩΡΑΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΑ. ΚΑΙ ΠΟΙΟΣ ΑΠΟ ΤΟ Δ.Σ. ΕΧΕΙ ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΑΙΓΙΝΑ? ΑΣ ΕΡΘΕΙ ΕΝΑΣ ΜΑΖΙ ΜΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΕΙ, ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΑΣ ΓΙΝΕΙ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΚΑΙ ΘΑ ΤΟΥ ΧΑΡΙΣΩ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΟΧΕΣ ΜΟΥ.

spanos dimitrios

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:17

spirosspisa@hotmail.
com
178.128.6.5

Καμία εξασφάλιση για τους πλοηγούς και για το μέλλον των πλοηγήσεων.

olga petrou

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:22

olgapetrou01@gmail.
com
178.128.6.5

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

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:25

christosyzanacos@ya
hoo.gr
46.176.28.198

ΕΙΝΑΙ ΎΠΟΥΛΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΜΕ ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΕΣ ΙΣΩΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ
Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ

Κούκουρας

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:10

Ευάγγελος

Vankouk@hotmail.co
m
46.12.122.15

Απο πουθενά δεν κατοχυρώνονται οι μετοχές των εργαζομένων
και η έστω για δέκα χρόνια απρόσκοπτη λειτουργία της νέας εταιρείας

Αναστασιαδης

Υποβλήθηκε 25/12/2012 22:59

ταςος

anastas.tasos@hotm
ail.com
94.68.65.130

Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΚΡΑΤΗΣΤΕ ΟΛΕΣ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΕΣ ΑΛΛΑ ΔΩΣΤΕ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΚΑ,ΑΥΤΟ ΜΟΝΟ ΦΤΑΝΕΙ. ΕΙΝΑΙ ΓΝΩΣΤΟ ΣΕ

ΟΛΟΥΣ ΟΤΙ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΑΞΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΙΒΙΩΣΕΙ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 09:52

dimitriskalampokas@

yahoo.gr

87.202.31.249

Κύριοι βουλευτές , ψηφίζοντας αυτό το άρθρο θα πρέπει να δώσετε αύριο και σε εμάς μετοχές των σιδηροδρόμων, αστικών λεωφορείων κ.λ.π , δεν πρέπει να κάνετε εξαιρέσεις στους εργαζομένους

ΝΙΚΟΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 15:04

nicktsopel@yahoo.gr

87.202.31.249

Οι μετοχές δίνονται πιστεύοντας ότι δεν θα διεκδικήσουν οι εργαζόμενοι αποζημιώσεις

Άρθρο 46 : Λοιπές Ρυθμίσεις

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

Υποβλήθηκε 16/12/2012 20:17

ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ

grpilots@otenet.gr

94.71.141.27

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

Κασμας Γεωργιος

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:49

giorgoskamas@hotmail.com

mail.com

92.118.214.142

Στα Πλοηγικά τέλη γιατί να έχουν λόγο οι Οργανισμοί Λιμενών και η εταιρία Πλοηγησεων????

Κασμας Γεωργιος

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:52

giorgoskamas@hotmail.com

mail.com

92.118.214.142

Στα Πλοηγικά τέλη γιατί να έχουν λόγο οι Οργανισμοί Λιμενών και όχι η εταιρία Πλοηγησεων????

ΕΛΕΝΗ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 19:49

inele_89@hotmail.com

m

194.219.192.224

ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ ΑΚΡΙΒΩΣ Ο ΛΟΓΟΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΣ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΛΟΓΟ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ;;;

ΜΑΡΙΑ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:16

bossaki@windowslive

.com

194.219.192.224

ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ: ΠΟΙΑ ΑΚΡΙΒΩΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΧΟΥΝ ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΣ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΕΚΦΕΡΟΥΝ ΓΝΩΜΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ;;;

ΓΕΩΡΓΙΑ

Υποβλήθηκε 18/12/2012 19:19

georgia@seven-

islands.gr

[87.203.116.151](tel:87.203.116.151)

Οι οργανισμοί Λιμένων δεν έχουν καμμία δουλειά με τις πλοηγίες των πλοίων. Δεν τους φτάνουν τα έσοδα από τις αφίξεις των πλοίων ή μήπως θέλουν και τα έσοδα της πλοηγικής υπηρεσίας;.....

Παναγιώτης

pakal11@hotmail.co

m

[85.75.99.43](tel:85.75.99.43)

Υποβλήθηκε [19/12/2012 13:04](#)

1. Ποίες ευθύνες κ πότε θα αποδοθούν, στην υπάρχουσα διοίκηση για την σημερινή έλλειψη των πιστοποιήσεων. Διότι είναι εν γνώση της, τουλάχιστον ένα ολόκληρο έτος κ δεν έκανε αλλά ούτε κ κάνει τίποτε σε αυτόν τον τομέα.

2. Μια πλοηγική υπηρεσία είναι ένα εξειδικευμένο πλοίο που θέλει τον πλοίαρχο του. Δεν δύναται να κυβερνηθεί από αδαείς διαχειριστές, γιατί θα πέσει στα βράχια. Θα υπάρχει πλειοψηφία πάντα από αυτούς. Άλλωστε κ η σημερινή διοίκηση, από το δημόσιο έχει τοποθετηθεί κ παρατηρείται αυτό το διοικητικό κ οικονομικό χάλι. Πάλι καλά, που ΔΕΝ είναι ελλειμματικό το κεφάλαιο της.

3. Η πρόταση ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ χτυπάει κάποιες καμπάνες?? Άλλη τιμολογιακή πολιτική (χωρίς κρατικού προστατευτισμού προϊόντος) π.χ. θα έχει το κρουαζιερόπλοιο στην Κρήτη κ άλλη στον Πειραιά κ άλλη στην Κέρκυρα?? Ή θα δημιουργηθεί καρτέλ κ εκεί? Ο γενικός γραμματέας θα μπορεί να ανθίσταται στις πιέσεις των διοικήσεων των οργανισμών λιμένων ή ακόμη κ να μην ενδίδει έναντι προσωπικών οικονομικών ανταλλαγμάτων?? Μήπως η υπουργός Τουρισμού θα πρέπει να παρέμβει εδώ κ να διαβάσουμε κ την γνώμη της??

Εν κατακλείδι, καταλληλότεροι όλων είναι οι ίδιοι οι πλοηγοί, σε αгаστή συνεργασία με έναν γενικό γραμματέα. Διότι πρωτίστως συνεχίζουν να έχουν ερείσματα όσον αφορά την εργασία τους κ την ποιότητα της. Κατά δεύτερον δεν παρεμβαίνουν ιδιωτικά συμφέροντα, κατά το δοκούν της συγκυριακής μετοχικής σύνθεσης, ενός οργανισμού λιμένος ή ενός παρόχου λιμενικών εγκαταστάσεων..

Δημήτρης

[thrashmania80@yahoo](mailto:thrashmania80@yahoo.gr)

oo.gr

[46.176.205.99](tel:46.176.205.99)

Υποβλήθηκε [21/12/2012 14:59](#)

Τί μοντέλο είναι αυτό όπου η ίδια επιχείρηση δεν θα έχει τον πρώτο λόγο για τα πλοηγικά τέλη?

ΜΟΛΩΣΗΣ

ΣΩΤΗΡΗΣ

cptnsim@otenet.gr

[94.66.126.159](tel:94.66.126.159)

Υποβλήθηκε [23/12/2012 00:16](#)

ΑΠΟΛΑΣΣΟΝΤΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΟΜΑΤΩΝ ΟΛΑ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ. ΞΕΡΕΤΑΙ ΠΟΣΑ ΛΕΦΤΑ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΑ ΚΑΘΕ ΜΗΝΑ? ΚΑΙ ΘΑ ΕΡΘΕΙ Ο ΟΛΠΑ ΝΑ ΚΑΝΕΙ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΓΙΑ ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΔΕΝ ΤΟΝ ΕΝΔΕΙΑΦΕΡΕΙ Ή ΜΗΠΩΣ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ, ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΠΟΙΑ ΤΕΤΟΙΑ ΣΚΕΨΗ? ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΕΙΝΑΙ ΣΟΒΑΡΑ ΚΑΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΤΑΙ ΝΑ ΠΑΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΕΣ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ.

spanos dimitrios

[spirosspisa@hotmail](mailto:spirosspisa@hotmail.com)

com

[178.128.6.5](tel:178.128.6.5)

Υποβλήθηκε [23/12/2012 19:17](#)

Για τα πλοηγικά τέλη δεν μπορούν να έχουν γνώμη οι Οργανισμοί Λιμένων και όχι η ίδια η εταιρία πλοηγίων.

olga petrou

[olgapetrou01@gmail](mailto:olgapetrou01@gmail.com)

com

[178.128.6.5](tel:178.128.6.5)

Υποβλήθηκε [23/12/2012 19:21](#)

ΠΟΛΥ ΕΞΥΓΝΟ ΔΕΝ ΘΑ ΤΟ ΚΑΤΑΛΑΒΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΤΙ ΠΑΙΖΕΙ ΜΕΓΓΑΛΗ ΣΟΦΙΑ

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε [23/12/2012 21:40](#)

christosyzanacos@yahoo.gr
46.176.28.198

ΣΥΜΦΩΝΩ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ, ΑΛΛΑ ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΚΑΝΕΝΑ ΛΟΓΟ ΜΕ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ . ΕΙΝΑΙ ΑΡΚΕΤΑ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΠΕΡΝΟΥΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ .
ΑΛΛΩΣΤΕ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΕΧΝΑΤΕ ΟΤΙ ΜΕ ΤΗ ΔΙΚΗ ΜΑΣ ΔΟΥΛΕΙΑ ΔΙΑΤΗΡΟΥΝ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥΣ .

Κούκουρας Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:51

Ευάγγελος
Vankouk@hotmail.com
46.12.122.15

Άρθρο 46. Η εκπαίδευση και πιστοποίηση είναι υποχρέωση και της σημερινής διορησμένης διεύθυνσης. Και δεν το έκανε ποτέ, γιατί θα το κάνει το διορισμένο διοικητήριο της νέας ΔΕΚΟ που και αυτό θα έχει την ίδια άγνοια.
2. Η αντιστροφή της μετοχικής σύθεσης και της εκπροσώπησης στο Διοικητικό συμβούλιο υπέρ των εργαζομένων θα ήταν μια αρχή δημιουργεία βιοσημώτερου εταιρικού σχήματος.
3. Η τιμολογιακή πολιτική πρέπει να είναι υπόθεση της εταιρείας με τιμές ανταγωνιστικές των γειτονικών λιμένων.

Αναστασιαδης Υποβλήθηκε 25/12/2012 23:17

ταςος
anastas.tasos@hotmail.com
94.68.65.130

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΘΥΜΗΘΗΚΑΝ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ. ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ-ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΑ ΑΣ ΠΑΡΟΥΝ ΓΙΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΝ ΠΙΟ ΦΤΗΝΗ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΧΩΡΑ ΤΟΣΟ ΔΥΣΚΟΛΟ ΕΙΝΑΙ

christos Υποβλήθηκε 27/12/2012 12:05
strpls@otenet.gr
94.65.33.171

άρθρο 46, παρ. 3: ΣΚΑΝΔΑΛΟ!

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

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ Υποβλήθηκε 15/12/2012 23:28

RAGIAS.GR
RAGIAS1@HOTMAIL.COM
89.210.20.242

ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 5 ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΞΕΚΑΘΑΡΑ ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΘΕΙ ΟΤΙ ΟΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΠΛΑΥΟΥΝ ΚΑΙ ΘΑ ΟΡΙΣΤΕΙ ΝΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 21 ΤΟΥ Ν. 2932/2001

ΖΑΠΠΑ ΜΑΡΙΑ Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:01

limtamio@otenet.gr
62.103.225.5

Οι μόνιμοι υπάλληλοι των Λιμενικών Ταμείων της Εύβοιας που συγχωνεύονται στην Ανώνυμη Εταιρεία μεταφέρονται στην έδρα αυτής στην Χαλκίδα η θα υπαρξει κάποια άλλη ρύθμιση, λαμβάνοντας υπόψη τις μεγάλες χιλιομετρικές αποστάσεις την σημερινή δύσκολη

κατάσταση και τα προβλήματα της κάθε περιοχής.

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:11

dimoskarystou.gr/ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

dkaristos@hol.gr ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

84.205.244.134 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο Υ

Της με αριθ. 44 από 17 Δεκεμβρίου 2012 συνεδρίασης

του Δημοτικού Συμβουλίου Καρύστου

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ: 383/2012

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

«Ψήφισμα διαμαρτυρίας για τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας»

Στα Καλύβια και στο Κέντρο Περιβαλλοντικής Ενημέρωσης Καλυβίων (σύμφωνα με την με αρ. 274/2011 Α.Δ.Σ.), σήμερα την 17η του μηνός Δεκεμβρίου του έτους 2012, ημέρα Δευτέρα και ώρα 20:00 μ.μ. συνήλθε σε Δημόσια Συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο Καρύστου, ύστερα από την με αριθ. πρωτ. 16900 από 13-12-2012 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου αυτού που επιδόθηκε και δημοσιεύτηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του ν. 3852/2010. Η συνεδρίαση έληξε στις 22:00 μ.μ.

Πριν από την έναρξη της συνεδρίασης ο Πρόεδρος διαπίστωσε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία δεδομένου ότι σε σύνολο είκοσι επτά (27) μελών βρέθηκαν παρόντα δεκατέσσερα (14), ήτοι:

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

- 1 Νόβας Δημήτριος (Πρόεδρος) 8 Παλυβός Γεώργιος
- 2 Νταλάκας Χαράλαμπος 9 Τζαβάρα – Τόλια Παγώνα
- 3 Κιούκη Μαρία 10 Γκότσης Χρήστος
- 4 Κέκης Αντώνιος 11 Ραβιόλος Ελευθέριος
- 5 Μαστροδήμας Σταμάτιος 12 Βόσσος Αλκιβιάδης
- 6 Μανώλης Νικόλαος 13 Ζέμπης Ευάγγελος
- 7 Κουνέλης Κωνσταντίνος 14 Βρανά Κυριακούλα

ΑΠΟΝΤΕΣ

- 1 Τούρλα Γεωργία 8 Ρουκλιώτης Ιωάννης
- 2 Διγαλέτος Κωνσταντίνος 9 Πολυχρονίου Πολυχρόνης
- 3 Μπαρούς Ιωάννης 10 Ξυπόλιτου Ευδοξία
- 4 Οικονόμου Γεώργιος 11 Ζαφείρης Αθανάσιος
- 5 Τσολάκη Χρυσούλα 12 Γκεμίσης Ιωάννης
- 6 Τσαπέπα Μαρία 13 Λέκας Ζαχαρίας
- 7 Σαραβάνος Γεώργιος

ΠΑΡΟΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ Τ.Κ.

Παρόντες ήταν ακόμη οι Πρόεδροι των Τοπικών Συμβουλίων : α) Νέων Στύρων, Φωτεινού Μαρία, β) Μεσοχωρίων, Ράπτη Χρυσούλα, γ) Αλμυροποτάμου, Τσιγαρίδα Ανθή, δ) Πλατανιστού, Σαρλάνης Γεώργιος, ε) Καρύστου, Γάσπαρη Μαρία, στ) Καλυβίων, Σταμπέλος Δημήτριος, ζ) Μαρμαρίου, Γουλέτας Κωνσταντίνος, η) Πολυτοτάμου, Δήμας Κωνσταντίνος, θ) Στύρων, Ζάππας Αναστάσιος.

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκε ο Δήμαρχος Καρύστου, Νικόλαος Ιωαν. Μανώλης ύστερα από νόμιμη πρόσκληση σύμφωνα με το άρθρο 67 παρ. 6 του Ν. 3852/2010 .

Αρμόδιος για την τήρηση των πρακτικών της συνεδρίασης ήταν ο υπάλληλος του Δήμου, Πορτολομαίος Ανδρέας του κλάδου ΠΕ1 με βαθμό Δ'.

Ο Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και πριν την συζήτηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης, θέτει υπόψη του Συμβουλίου την ανάγκη συζήτησης των παρακάτω εκτάκτων θεμάτων : 1) «Ψήφισμα διαμαρτυρίας για τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας», 2) «Έγκριση λειτουργίας καταστημάτων Καρύστου την Κυριακή 30-12-2012», και ζητά την έγκριση του Δημ. Συμβουλίου για την συζήτηση των παραπάνω εκτάκτων θεμάτων. Ο Πρόεδρος κάλεσε το Σώμα να αποφασίσει σχετικά .

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

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εγκρίνει την συζήτηση των παραπάνω εκτάκτων θεμάτων.

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ : 383/ 2012

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

Ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου εισηγούμενος το 1ο ΕΚΤΑΚΤΟ θέμα εκτός της ημερήσιας διάταξης, θέτει υπόψη του Συμβουλίου το σχέδιο νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» που τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση από 13-12-2012 έως 28-12-2012 , και το αρ. 47 στο οποίο αναφέρονται τα εξής :

«1. Το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας μετατρέπεται σε Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας Ανώνυμη Εταιρεία» και με διακριτικό τίτλο «Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε.» και έδρα το Δήμο Χαλκίδας.....4. Τα Λιμενικά Ταμεία Νομού Ευβοίας , Αιδηψού, Αλιβερίου, Ερέτριας, Καρύστου, Κύμης, Λίμνης, Μαρμαρίου, Σκύρου, Στύρων και Ωρεών που προήλθαν από τη διάσπαση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Ευβοίας σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 86/2003 (ΦΕΚ Α-80) « Περὶ Διασπάσεως του Λιμενικού Ταμείου Νομού Ευβοίας» συγχωνεύονται στην πιο πάνω Ανώνυμη Εταιρεία».

Θέτουμε επίσης υπόψη του Συμβουλίου την με αρ. 74/2011 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Καρύστου σύμφωνα με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Καρύστου αποφάσισε ομόφωνα: «Την υποβολή πρότασης στο ΥΠΕΣΑΗΔ και στο Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων για μεταφορά των αρμοδιοτήτων των υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων της περιοχής μας στο Δήμο Καρύστου και την υποβολή πρότασης για σύσταση Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου στο Δήμο Καρύστου».

Επειδή πάλι θέση του Δήμου ήταν η μεταφορά των αρμοδιοτήτων των υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων της περιοχής μας στο Δήμο Καρύστου και η σύσταση Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου προτείνουμε την έκφραση διαμαρτυρίας για την σχεδιαζόμενη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας στην Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας Ανώνυμη Εταιρεία» όπως διατυπώνεται στο αρ. 47 του σχεδίου νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Ο Πρόεδρος κάλεσε το Δημ. Συμβούλιο να αποφασίσει σχετικά .

.....
Το Δημοτικό Συμβούλιο αφού άκουσε την εισήγηση του Προέδρου, έλαβε υπόψη του τις
δ/ξεις του αρ. 65 του ν. 3852/2010, του αρ. 28 του Ν. 2738/1999 και το αρ. 244 του Ν.
3463/2006, μετά από διαλογική συζήτηση, ο μ ό φ ω ν α

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

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

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

Η απόφαση αυτή έλαβε αύξοντα αριθμό 383 /2012.

.....
Αφού συντάχθηκε και αναγνώστηκε το πρακτικό αυτό υπογράφεται ως ακολούθως.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ (τ.σ. – Τ.υ.)

ΝΟΒΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΝΤΑΛΑΚΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΚΙΟΥΚΗ ΜΑΡΙΑ

ΚΕΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

ΜΑΣΤΡΟΔΗΜΑΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΚΟΥΝΕΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΑΛΥΒΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΤΟΛΙΑ – ΤΖΑΒΑΡΑ ΠΑΓΩΝΑ

ΓΚΟΤΣΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΡΑΒΙΟΛΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

ΒΟΣΣΟΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ

ΖΕΜΠΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ Υποβλήθηκε 20/12/2012 09:39

moskarystou.gr ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

karistos@hol.gr ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

1.205.244.134 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο Υ

Της με αριθ. 44 από 17 Δεκεμβρίου 2012 συνεδρίασης

του Δημοτικού Συμβουλίου Καρύστου

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ: 383 /2012 Π Ε Ρ Ι Λ Η Ψ Η

«Ψήφισμα διαμαρτυρίας για τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας»

Στα Καλύβια και στο Κέντρο Περιβαλλοντικής Ενημέρωσης Καλυβίων (σύμφωνα με την με αρ. 274/2011 Α.Δ.Σ.), σήμερα την 17η του μηνός Δεκεμβρίου του έτους 2012, ημέρα Δευτέρα και ώρα 20:00 μ.μ. συνήλθε σε Δημόσια Συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο Καρύστου, ύστερα από την με αριθ. πρωτ. 16900 από 13-12-2012 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου αυτού που επιδόθηκε και δημοσιεύτηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του ν. 3852/2010. Η συνεδρίαση έληξε στις 22:00 μ.μ.

Πριν από την έναρξη της συνεδρίασης ο Πρόεδρος διαπίστωσε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία δεδομένου ότι σε σύνολο είκοσι επτά (27) μελών βρέθηκαν παρόντα δεκατέσσερα (14), ήτοι:

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

- 1 Νόβας Δημήτριος (Πρόεδρος) 8 Παλυβός Γεώργιος
- 2 Νταλάκας Χαράλαμπος 9 Τζαβάρα – Τόλια Παγώνα
- 3 Κιούκη Μαρία 10 Γκότσης Χρήστος
- 4 Κέκης Αντώνιος 11 Ραβιόλος Ελευθέριος
- 5 Μαστροδήμας Σταμάτιος 12 Βόσσος Αλκιβιάδης
- 6 Μανώλης Νικόλαος 13 Ζέμπης Ευάγγελος
- 7 Κουνέλης Κωνσταντίνος 14 Βρανά Κυριακούλα

ΑΠΟΝΤΕΣ

- 1 Τούρλα Γεωργία 8 Ρουκλιώτης Ιωάννης
- 2 Διγαλέτος Κωνσταντίνος 9 Πολυχρονίου Πολυχρόνης
- 3 Μπαρούς Ιωάννης 10 Ξυπόλιτου Ευδοξία
- 4 Οικονόμου Γεώργιος 11 Ζαφείρης Αθανάσιος
- 5 Τσολάκη Χρυσούλα 12 Γκεμίσης Ιωάννης
- 6 Τσαπέττα Μαρία 13 Λέκας Ζαχαρίας
- 7 Σαραβάνος Γεώργιος

ΠΑΡΟΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ Τ.Κ.

Παρόντες ήταν ακόμη οι Πρόεδροι των Τοπικών Συμβουλίων : α) Νέων Στύρων, Φωτεινού Μαρία, β) Μεσοχωρίων, Ράπτη Χρυσούλα, γ) Αλμυροποτάμου, Τσιγαρίδα Ανθή, δ) Πλατανιστού, Σαρλάνης Γεώργιος, ε) Καρύστου, Γάσπαρη Μαρία, στ) Καλυβίων, Σταμπέλος Δημήτριος, ζ) Μαρμαρίου, Γουλέτας Κωνσταντίνος, η) Πολυποτάμου, Δήμας Κωνσταντίνος, θ) Στύρων, Ζάππας Αναστάσιος.

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκε ο Δήμαρχος Καρύστου, Νικόλαος Ιωαν. Μανώλης ύστερα από νόμιμη πρόσκληση σύμφωνα με το άρθρο 67 παρ. 6 του Ν. 3852/2010.

Αρμόδιος για την τήρηση των πρακτικών της συνεδρίασης ήταν ο υπάλληλος του Δήμου, Πορτολαμαίος Ανδρέας του κλάδου ΠΕ1 με βαθμό Δ'.

Ο Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και πριν την συζήτηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης, θέτει υπόψη του Συμβουλίου την ανάγκη συζήτησης των παρακάτω εκτάκτων θεμάτων : 1) «Ψήφισμα διαμαρτυρίας για τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας», 2) «Έγκριση λειτουργίας καταστημάτων Καρύστου την Κυριακή 30-12-2012», και ζητά την έγκριση του Δημ. Συμβουλίου για την συζήτηση των παραπάνω εκτάκτων θεμάτων. Ο Πρόεδρος κάλεσε το Σώμα να αποφασίσει σχετικά.

Το Δημ. Συμβούλιο αφού έλαβε υπόψη του τις διατάξεις του αρ. 67 του ν. 3852/2010 μετά

από διαλογική συζήτηση ο μ ό φ ω ν α

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εγκρίνει την συζήτηση των παραπάνω εκτάκτων θεμάτων.

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ : 383/ 2012

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

Ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου εισηγούμενος το 1ο ΕΚΤΑΚΤΟ θέμα εκτός της ημερήσιας διάταξης, θέτει υπόψη του Συμβουλίου το σχέδιο νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» που τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση από 13-12-2012 έως 28-12-2012 , και το αρ. 47 στο οποίο αναφέρονται τα εξής :

«1. Το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας μετατρέπεται σε Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας Ανώνυμη Εταιρεία» και με διακριτικό τίτλο «Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε.» και έδρα το Δήμο Χαλκίδας.....4. Τα Λιμενικά Ταμεία Νομού Ευβοίας , Αιδηψού, Αλιβερίου, Ερέτριας, Καρύστου, Κύμης, Λίμνης, Μαρμαρίου, Σκύρου, Στύρων και Ωρεών που προήλθαν από τη διάσπαση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Ευβοίας σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 86/2003 (ΦΕΚ Α-80) « Περὶ Διασπάσεως του Λιμενικού Ταμείου Νομού Ευβοίας» συγχωνεύονται στην πιο πάνω Ανώνυμη Εταιρεία».

Θέτουμε επίσης υπόψη του Συμβουλίου την με αρ. 74/2011 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Καρύστου σύμφωνα με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Καρύστου αποφάσισε ομόφωνα: «Την υποβολή πρότασης στο ΥΠΕΣΑΗΔ και στο Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων για μεταφορά των αρμοδιοτήτων των υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων της περιοχής μας στο Δήμο Καρύστου και την υποβολή πρότασης για σύσταση Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου στο Δήμο Καρύστου».

Επειδή πάγια θέση του Δήμου ήταν η μεταφορά των αρμοδιοτήτων των υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων της περιοχής μας στο Δήμο Καρύστου και η σύσταση Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου προτείνουμε την έκφραση διαμαρτυρίας για την σχεδιαζόμενη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας στην Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας Ανώνυμη Εταιρεία» όπως διατυπώνεται στο αρ. 47 του σχεδίου νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Ο Πρόεδρος κάλεσε το Δημ. Συμβούλιο να αποφασίσει σχετικά .

.....
Το Δημοτικό Συμβούλιο αφού άκουσε την εισήγηση του Προέδρου, έλαβε υπόψη του τις δ/ξεις του αρ. 65 του ν. 3852/2010, του αρ. 28 του Ν. 2738/1999 και το αρ. 244 του Ν. 3463/2006, μετά από διαλογική συζήτηση, ο μ ό φ ω ν α

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

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

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

Η απόφαση αυτή έλαβε αύξοντα αριθμό 383 /2012.

.....
Αφού συντάχθηκε και αναγνώστηκε το πρακτικό αυτό υπογράφεται ως ακολούθως.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ (τ.σ. – τ.υ.)

ΝΟΒΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΝΤΑΛΑΚΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΚΙΟΥΚΗ ΜΑΡΙΑ

ΚΕΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

ΜΑΣΤΡΟΔΗΜΑΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΚΟΥΝΕΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΑΛΥΒΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΤΟΛΙΑ – ΤΖΑΒΑΡΑ ΠΑΓΩΝΑ

ΓΚΟΤΣΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΡΑΒΙΟΛΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

ΒΟΣΣΟΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ

ΖΕΜΠΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

ΒΡΑΝΑ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:38

XILARI 70@yahoo.

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

gr

62.103.138.164

Κονιδάρης Τάσος

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:51

t.konidaris@gmail.c

Θετική εξέλιξη η δημιουργία μιας νέας Α.Ε,που θα πρέπει να επεκταθεί και σε άλλα μέρη της χώρας,όπου υπάρχουν γεωγραφικά και οικονομικά κριτήρια για κάτι τέτοιο.

om

85.73.159.15

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΓ ' ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 49 : Διατηρούμενες - Καταργούμενες διατάξεις

Γιώργος

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:51

Καταπόδης

gkatap@gmail.com

91.140.28.255

Υπάρχει πρόβλημα εναρμόνισης του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου που αφορά στα τέλη επιβατών Εξωτερικού με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 4055/1986 της 22.12.1986, και συνεπώς προτείνουμε δύο τροπολογίες με στόχο να εναρμονίζεται πλήρως το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο με την κοινοτική νομοθεσία, η οποία επιβάλλει την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα

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

- Προστίθεται περίπτωση "ν" στη παράγραφο 2.Β του άρθρου 6 του Ν. 2399/1996 (όπως τροποποιήθηκε και ισχύει μεταγενέστερα), το οποίο ούτως τροποποιείται και διαμορφώνεται ως εξής:

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

i. ...

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

- Περαιτέρω, το άρθρο 20 του Ν. 3622/2007 τροποποιείται ως εξής:

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

Κατά συνέπεια, από τη συγκεκριμένη παράγραφο (παρ. 2 άρθρ. 20 Ν. 3622/2007) διαγράφεται η εξής φράση: «Σε περίπτωση που ο λιμένας επιβίβασης ή αποβίβασης βρίσκεται στο εξωτερικό, το συνολικό ποσοστό του τέλους εισπράττεται υπέρ του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα του εσωτερικού».

Άρθρο 51 : Τελικές διατάξεις

Γιώργος

Καρακατσάνης

giorkara79@gmail.co

m

79.129.230.32

Υποβλήθηκε 15/12/2012 22:25

Διαβάζοντας το σύνολο του νομοσχεδίου διαπιστώνει κανείς ότι για άλλη μια φορά δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα που υπάρχει με τις λιμενικές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν κατά τις προηγούμενες δεκαετίες από φορείς του Δημοσίου χωρίς τις απαραίτητες αδειοδοτήσεις και θεωρούνται μέχρι σήμερα μη νόμιμα έργα στον αιγιαλό. Έτσι, τα υφιστάμενα λιμενικά ταμεία πρέπει να καταθέσουν αιτήσεις νομιμοποίησης και να πληρώσουν πρόστιμα στο κράτος για να νομιμοποιήσουν

έργα που κατασκευάστηκαν με χρήματα του φορολογούμενου πολίτη.

Αυτό το πρόβλημα δεν μπορεί να λυθεί νομοθετικά; Κι αν ναι, μήπως αυτό το σχέδιο νόμου είναι μια καλή ευκαιρία;

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙ
ΕΝΩΣΗ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ
ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ
ΣΩΜΑΤΟΣ
PEALS.GR
pealsgr@gmail.com
[213.249.12.179](tel:213.249.12.179)**

Υποβλήθηκε 21/12/2012 17:48

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

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

Έκθεση Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων

στο σχέδιο νόμου

«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Με το π.δ. 85/2012 και την επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, η Κυβέρνηση κατέστησε σαφές ότι αποτελεί προτεραιότητα γι' αυτήν η δημιουργία μιας σοβαρής οργανωτικής και διοικητικής δομής, ικανής να υπηρετήσει έναν από τους αποδοτικότερους και πλέον δυναμικούς χώρους της εθνικής οικονομίας και μάλιστα σε παγκόσμια κλίμακα. Η ανωτέρω βούληση συγκεκριμενοποιείται κατά τον πλέον θεσμικό τρόπο, μέσω της νομοπαραγωγικής διαδικασίας, δεδομένου ότι το Α' Κεφάλαιο του υπό ψήφιση νομοσχεδίου αφιερώνεται στα ζητήματα συγκρότησης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Με τον τρόπο αυτό, στο εν λόγω Υπουργείο συναντώνται, ως στρατηγικοί και επιχειρησιακοί άξονες της δράσης του, ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία ασφαλώς περιλαμβάνει τα ζητήματα συνολικής νησιωτικής στρατηγικής και ανάπτυξης και η εγγύηση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Υπό την έννοια αυτή, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου καθίσταται η κεντρική οργανωτική δομή, περί την οποία συναρθρώνεται το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και πολιτικών, γεγονός που παρακολουθεί όλα τα κεφάλαια του νομοσχεδίου. Το τελευταίο αποκτά αναμφίβολα τη διάσταση ενός βασικού περί τη ναυτιλία κειμένου, ενός "corpus", περιλαμβάνοντας ρυθμίσεις σχεδόν για το σύνολο της σχετικής θεματολογίας, επιδιώκοντας την εν γένει προαγωγή ευαίσθητων τομέων, όπως η ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η ναυτική ασφάλεια και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η απλούστευση, ο εκσυγχρονισμός και η διευκόλυνση των συναφών με τη ναυτιλία διοικητικών διαδικασιών, καθώς και η ρύθμιση σημαντικών ζητημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία και διαχείριση των λιμένων της Χώρας και την εγκαθίδρυση ενός καινοτόμου και σύγχρονου καθεστώτος διοίκησής τους.

Στο πλαίσιο αυτό, σημαντική παράμετρος αναδεικνύεται η ενσωμάτωση του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο προσκαίρως, αλλά με σοβαρές αρνητικές συνέπειες για το χώρο της ναυτιλίας, είχε αποσχεθεί από το Υπουργείο. Το γεγονός αυτό προσδιορίζει κατά βάση και τη μορφολογία του νομοσχεδίου, αφού μέλημα του νομοθέτη είναι καταρχάς να περιγράψει το πεδίο δραστηριότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, διαμορφώνοντας ένα περίγραμμα των βασικών αρμοδιοτήτων του,

ακολουθώντας δε να καταστήσει το Λιμενικό Σώμα, με έναν θεσμικά σαφή τρόπο, σοβαρό οργανωτικό και επιχειρησιακό πυλώνα του. Πράγματι, στο Σώμα αυτό ανατίθεται από το νομοθέτη ένας ευρύτερος ρόλος εκείνου που παραδοσιακά υπηρετεί, δηλαδή την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της αστυνόμευσης στο χώρο ευθύνης του, αφού αυτό καλείται παράλληλα να υποστηρίξει επιπλέον κρίσιμα πεδία της ναυτιλίας (ναυτιλιακή πολιτική, ναυτική εκπαίδευση, ναυτική εργασία, κλπ).

Υπό την έννοια αυτή διαμορφώνεται και το περιεχόμενο των αντίστοιχων ρυθμίσεων για το Λιμενικό Σώμα, του οποίου οι αρμοδιότητες προσδιορίζονται, σε αντίθεση με την προϋφιστάμενη νομοθεσία, κατά τρόπο γενικό, αλλά αποκαλυπτικό της ευρύτερης αποστολής που του αναγνωρίζεται. Παράλληλα, στις επιμέρους οργανωτικές ρυθμίσεις που το αφορούν, αξιοποιούνται διατάξεις του ν. 3922/2011, ούτως ώστε να διατηρηθούν – με τις εκάστοτε αναγκαίες συμπληρώσεις – τα βασικά χαρακτηριστικά του Σώματος που ο νόμος αυτός είχε θεσπίσει.

Ειδικότερα, για τα επιμέρους Κεφάλαια σημειώνουμε τα εξής :

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Στο Κεφάλαιο Α΄ ρυθμίζονται βασικά σημεία της οργάνωσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Ειδικότερα, **στο άρθρο 1** ορίζεται ο σκοπός και η αποστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, οι αρμοδιότητές του, καθώς και η βασική διάρθρωσή του. Προβλέπεται ότι στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου υπάγονται, πέραν των κεντρικών και περιφερειακών υπηρεσιών του και το Λιμενικό Σώμα, δύο Γενικές Γραμματείες, ήτοι η υφιστάμενη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία ιδρύεται δια του παρόντος νόμου και προέρχεται από την τροποποίηση της δομής και τη μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Με τη νέα Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων επιχειρείται, επιπλέον, η αναβάθμιση των λειτουργιών του Υπουργείου που στοχεύουν στην προώθηση των ναυτιλιακών επενδύσεων και στη στροφή των προσπαθειών προς την ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας.

Ο τρόπος της εσωτερικής οργάνωσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου είναι αντικείμενο ενός κρίσιμου κανονιστικού κειμένου, ήτοι του Οργανισμού του Υπουργείου, στον οποίο θα αποτυπώνεται το σύνολο των διοικητικών δομών του, όπως αυτές θα

προκύψουν εν όψει της ανασυγκρότησής του. Η ευστοχία των ρυθμίσεών του θα προσδιορίσει και την αποτελεσματικότητα της δραστηριότητας του Υπουργείου. Το καθήκον αυτό έχει ανατεθεί με εξουσιοδότηση στον κανονιστικό νομοθέτη, ο οποίος ασφαλώς θα λάβει υπ' όψιν του τους γενικότερους κυβερνητικούς σχεδιασμούς σχετικά με την οργάνωση της Δημόσιας Διοίκησης.

Στο άρθρο 2 προσδιορίζονται ρητά οι εποπτευόμενοι, από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, φορείς.

Στο άρθρο 3 περιλαμβάνονται ρυθμίσεις σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας κατάρτισης προγραμματισμού και απολογισμού του έργου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων, προκειμένου να αποσαφηνίζονται και εξειδικεύονται οι σχεδιασμοί του και να ελέγχεται η υλοποίησή τους, σύμφωνα και με τα ειδικότερα οριζόμενα στα άρθρα 14 και επόμενα του ν. 4109/2013 (Α' 16).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄: ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Με τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Β΄ του σχεδίου νόμου διατυπώνεται πλέον ρητώς και σε επίπεδο τυπικού νόμου η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ως οργανωτικής του μονάδας. Η ρύθμιση αυτή ήταν αναγκαία μετά τις θεσμικές μεταβολές που επέφερε το π.δ. 85/2012, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, με το οποίο, μεταξύ άλλων, συστήθηκε το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και υπήχθη σε αυτό το Λιμενικό Σώμα, το οποίο μέχρι τότε υπαγόταν στο (τότε ονομαζόμενο) Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Με τον τρόπο αυτό, υπηρετείται η συνταγματικά προστατευόμενη αρχή της ασφάλειας δικαίου και παρέχεται στον πολίτη μια σαφής εικόνα σχετικά με τη βασική διοικητική διάρθρωση του νεοσύστατου Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και της θέσης που κατέχει το Λιμενικό Σώμα σε αυτή. Η συγκεκριμένη νομοθετική επιλογή ως προς τη διοικητική υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος έγινε απόλυτα αποδεκτή από όλους τους τυχόν ενδιαφερόμενους, αφού στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης που διεξήχθη από 13.12.2012 έως 28.12.2012 δεν υπήρξε κανένα σχόλιο ως προς το ζήτημα αυτό. Πέραν του περιεχομένου της, η ανωτέρω νομοθετική ρύθμιση είναι σαφώς διατυπωμένη, ανταποκρινόμενη πλήρως στους πάγιους κανόνες νομοτεχνικής επεξεργασίας.

Πέρα από τις θεσμικές - οργανωτικές συνέπειες, η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου συνδέεται επίσης με ουσιαστικές συνέπειες. Ειδικότερα, η ενίσχυση της αποστολής του Λιμενικού Σώματος με επιπρόσθετες αρμοδιότητες που περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένο πλαίσιο δραστηριοτήτων για την παροχή υποστήριξης στην ελληνική εμπορική ναυτιλία ανταποκρίνεται στην ανάγκη για διαρκή και έμπειρη ανταπόκριση της Ελληνικής Πολιτείας στα ζητήματα που σχετίζονται με τη δραστηριοποίηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και παγκοσμίως. Η παρούσα ρυθμιστική παρέμβαση επιτρέπει την εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος στους ναυτιλιακούς εταίρους και συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία μπορεί να λειτουργήσει ως ισχυρός μοχλός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Παράλληλα, με τον τρόπο αυτό, σκοπείται η επίτευξη του στόχου που συνίσταται στην ενεργή υποστήριξη του ναυτικού επαγγέλματος και των Ελλήνων ναυτικών. Είναι σαφές ότι, μέσω της επιλογής ανάθεσης πρόσθετων αρμοδιοτήτων στο Λιμενικό Σώμα, προκρίνεται στην πράξη η τακτική του one stop-shop, ως μεθοδολογικού εργαλείου παγκόσμιας αποδοχής για την επιτυχή διεκπεραίωση των διοικητικών υποθέσεων κρατικών φορέων.

Περαιτέρω, κρίνεται ως ιδιαίτερα σημαντική, για την αποτελεσματική λειτουργία του Λιμενικού Σώματος, η διάταξη του **άρθρου 4**, στην οποία προσδιορίζεται η νομική φύση του Σώματος, προβλέπεται η βασική του διάρθρωση και καθορίζεται ο χαρακτήρας του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος ως προϊστάμενης υπηρεσίας, στη βάση της οποίας δομείται ο επιτελικός, ελεγκτικός και επιχειρησιακός χαρακτήρας των Υπηρεσιών του. Επίσης, η διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του σχεδίου νόμου περιέχει μια μεταβατική διάταξη που σκοπό έχει τη διασφάλιση της αρχής συνέχειας της διοίκησης, η οποία απολαύει συνταγματικής κατοχύρωσης μέσω δέσμης διατάξεων. Έτσι, για το διάστημα που θα μεσολαβήσει μέχρι την έκδοση του π.δ. που προβλέπει η παράγραφος 4 του άρθρου 1, το Λιμενικό Σώμα θα εξακολουθήσει να παρέχει τις υπηρεσίες του προς τους πολίτες επιτελώντας την αποστολή του σύμφωνα με τη διάρθρωση των υπηρεσιών που καθορίζεται κυρίως στο π.δ. 67/2011 και στο π.δ. 242/1999.

Επιπροσθέτως, στο εν λόγω άρθρο εξειδικεύεται το περιεχόμενο της έννοιας “Λιμενική Αρχή” με το σαφή προσδιορισμό των οργανικών διοικητικών μονάδων που περιέχονται σε αυτήν. Ο προσδιορισμός αυτός κρίθηκε απολύτως αναγκαίος, λόγω των αμφιβολιών που εγείρονταν κατά καιρούς, ιδίως όσον αφορά στα Λιμενικά Τμήματα. Πλέον καθίσταται σαφές ότι τόσο οι Λιμενικοί Σταθμοί όσο και τα Λιμενικά Τμήματα αποτελούν Λιμενικές

Αρχές και ότι η άνωτέρω ιδιότητά τους δεν επηρεάζεται από το πραγματικό και νομικό γεγονός της διοικητικής υπαγωγής τους σε κάποιο Κεντρικό Λιμεναρχείο, Λιμεναρχείο ή Υπολιμεναρχείο. Η εν λόγω νομοθετική διευκρίνιση θα συνδράμει στη σωστή εφαρμογή του συνόλου της κείμενης νομοθεσίας, η οποία σε πολλές διατάξεις κάνει αναφορά σε Λιμενικές Αρχές, χωρίς περαιτέρω προσδιορισμό.

Σε αντίστοιχη κάλυψη προηγούμενης νομοθετικής ασάφειας αποσκοπεί και η ρύθμιση, με την οποία προβλέπεται μία και ενιαία εξουσιοδοτική διάταξη για την ίδρυση, αναδιάρθρωση, κατάργηση, κλπ, του συνόλου των Περιφερειακών Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος. Παράλληλα, αξίζει να σημειωθεί ότι με τη ρύθμιση της δυνατότητας μετάταξης των Λιμενικών Αρχών όχι μόνο σε ανώτερη, αλλά και σε κατώτερη τάξη, διορθώνεται σχετική νομοθετική αστοχία της προηγούμενης διατύπωσης του άρθρου 127 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ν. 3079/2002, Α' 311), η οποία προέβλεπε τη δυνατότητα μετάταξης των Λιμενικών Αρχών μόνο σε ανώτερη και όχι και σε κατώτερη τάξη. Επισημαίνεται, εξάλλου, ότι στις τελικές και μεταβατικές διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου (άρθρο 62 παρ. 5), το άρθρο 127 ΚΠΛΣ καταργείται.

Επίσης, ενώ η παράγραφος δ' του εν λόγω άρθρου ορίζει ότι η καθ' ύλην αρμοδιότητα των Περιφερειακών Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος ρυθμίζεται στην πραγματικότητα με το προεδρικό διάταγμα ίδρυσής τους, η παράγραφος ε' ορίζει ότι ειδικά οι Λιμενικοί Σταθμοί και τα Λιμενικά Τμήματα ασκούν τις αρμοδιότητες των Λιμενικών Αρχών υπαγωγής τους, προβλέποντας ωστόσο και τη δυνατότητα διαφορετικής ρύθμισης στο π.δ. ίδρυσής τους ή σε άλλη διάταξη της κείμενης νομοθεσίας. Η ρύθμιση αυτή σκοπό έχει να προάγει τη διοικητική ομοιογένεια σε ό,τι αφορά την καθ' ύλην αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών, με σκοπό την προαγωγή της θεμελιώδους αρχής της ασφάλειας δικαίου, αλλά ταυτόχρονα να προσφέρει και τη δυνατότητα συνυπολογισμού τυχόν τοπικών ιδιαιτεροτήτων, οι οποίες απαιτούν τη διαφορετική ρύθμιση της καθ' ύλην αρμοδιότητας συγκεκριμένων Σταθμών και Τμημάτων. Σε καμία, ωστόσο, περίπτωση δεν αμφισβητείται πλέον το οριζόμενο στην παράγραφο γ' σχετικά με τη φύση Τμημάτων και Σταθμών ως Λιμενικών Αρχών. Τέλος, σημειώνεται ότι το σχετικό ζήτημα συνάδει με πρόσφατη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (64/2011) σε ό,τι αφορά στο χαρακτηρισμό και των Λιμενικών Τμημάτων ως Λιμενικών Αρχών, αποδεχόμενο μόνο μια εξαίρεση για το ειδικότερο ζήτημα των αποσπάσεων και μεταθέσεων του προσωπικού Λιμενικού Σώματος σε αυτά, οι οποίες θα εξακολουθήσουν να διενεργούνται με απόφαση της Λιμενικής Αρχής στην οποία υπάγονται.

Επίσης, η με γενικό τρόπο αναφορά των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος στο **άρθρο 5** του σχεδίου νόμου υπακούει στον κανόνα της σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, αφού οι περαιτέρω λεπτομέρειες έχει προβλεφθεί να ρυθμιστούν με προεδρικό διάταγμα, η έκδοση του οποίου προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 1. Η εν λόγω εξουσιοδοτική διάταξη πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει η παράγραφος 2 του άρθρου 43 του Συντάγματος, αφού η αναλυτική περιγραφή της εσωτερικής διάρθρωσης των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος και η εξειδίκευση των καθορισμένων στο άρθρο 5 αρμοδιοτήτων δεν χρήζει των αυξημένων διαδικαστικών εγγυήσεων ενός τυπικού νόμου, ενώ η επιλογή της ρύθμισης των σχετικών ζητημάτων μέσω προεδρικού διατάγματος καθιστά δυνατή την ευχερέστερη τροποποίηση των σχετικών διατάξεων, ιδίως όταν νέες πρακτικές ανάγκες και διαπιστώσεις καθιστούν απαραίτητη την τροποποίηση της εσωτερικής διοικητικής διάρθρωσης των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος, προκειμένου αυτές να προσαρμόζονται στα εκάστοτε κοινωνικοοικονομικά δεδομένα και να προωθούν την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των πολιτών και την εξοικονόμηση δημοσίου χρήματος.

Με δεδομένες τις ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου αναφορικά με την αποστολή και τις καθ' ύλην αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος, τα **άρθρα 6, 7 και 8** συμπληρώνουν τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β', προσδιορίζοντας ζητήματα διοίκησης. Ειδικότερα το **άρθρο 6** αναφέρεται στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος και σε συνέχεια της διεύρυνσης των καθ' ύλην αρμοδιοτήτων του, επαναφέρει το θεσμό των δύο Υπαρχηγών, ως άμεσων βοηθών του Αρχηγού στη δύσκολη αποστολή διοίκησης, ενώ ρυθμίζει και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι δυνατή η μεταβίβαση δικαιώματος υπογραφής και περιορισμένα της μεταβίβασης αρμοδιοτήτων από τον Αρχηγό, τους Υπαρχηγούς, τους Προϊσταμένους των Περιφερειακών Διοικήσεων και άλλων διοικητικών οργάνων, δυνατότητα η οποία καθιστά πιο ευέλικτη τη δράση της ιεραρχίας του Σώματος, προκειμένου να επιτευχθεί επιμερισμός του εκτελούμενου έργου σε όλο το φάσμα της εν γένει ηγεσίας του Σώματος, γεγονός που θα επιτρέψει την ευχερέστερη άσκηση των καθηκόντων της. Η διάταξη του **άρθρου 7** περιέχει τις ρυθμίσεις εκείνες που είναι αναγκαίες και κατάλληλες για μια ορθολογική διάρθρωση της ιεραρχίας, ενώ η διάταξη του **άρθρου 8** αποτελεί αναγκαίο συμπλήρωμα της ρυθμίζοντας ειδικώς και το ζήτημα της αναπλήρωσης των διοικούντων, ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγχυση και αμφιβολία αναφορικά με το ζήτημα του καθ' ύλην αρμόδιου οργάνου και να διασφαλίζεται η αρχή της ασφάλειας δικαίου σε όφελος πρωτίστως των πολιτών που συναλλάσσονται με τις υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Το Κεφάλαιο Γ' ρυθμίζει επιμέρους ζητήματα ασφάλειας και αστυνόμευσης, τα οποία καταρχήν σχετίζονται με την αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος. Το άρθρο 9 περιέχει νομοθετικές τροποποιήσεις του άρθρου 27 του ν. 4058/2012 αναφορικά με το Εθνικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου Συνόρων, οι οποίες ήταν αναγκαίες για τη λειτουργία του μετά τη θεσμική μεταβολή που προέκυψε με το π.δ. 85/2012, τη σύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και την υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος σε αυτό με την παράλληλη συνέχιση υπαγωγής της Ελληνικής Αστυνομίας στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη. Η υπαγωγή των δύο βασικών φορέων στελέχωσης και λειτουργίας του εν λόγω Κέντρου, δηλ. του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Αστυνομίας, σε διαφορετικά Υπουργεία καθιστά απαραίτητη την τροποποίηση των διατάξεων της αρχικής νομοθετικής πρόβλεψης σε επίπεδο στελέχωσης, ώστε να είναι δυνατή η λειτουργία του με απώτερες θετικές συνέπειες για το σύνολο της κοινωνίας, λόγω του σημαντικού ρόλου που επιτελεί το συγκεκριμένο Κέντρο στην επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων της χώρας.

Το άρθρο 10 ρυθμίζει το ποσοστό των εσόδων από παραβάσεις από παράνομη στάθμευση, βεβαιούμενες από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Η διάταξη αυτή δεν έχει οικονομικές συνέπειες για τους πολίτες, αφού δεν προβαίνει σε αύξηση των σχετικών προστίμων.

Το άρθρο 11 περιέχει αναγκαίες τροποποιήσεις σε συγκεκριμένα άρθρα του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), από την καθημερινή εφαρμογή του οποίου, εκ μέρους των αρμόδιων οργάνων της Διοίκησης, αναδεικνύονται νομοθετικές ατέλειες και ζητήματα που πρέπει να εκσυγχρονισθούν και να επιλυθούν. Οι σχετικές προσθήκες-τροποποιήσεις αφορούν εν προκειμένω σε συγκεκριμένες διαδικασίες που τηρούνται.

Ειδικότερα, με την παράγραφο 1 το σύστημα ελέγχου των ναυτιλιακών εγγράφων γίνεται πιο απλό και ευέλικτο, χωρίς ωστόσο να μειώνεται η ποιότητα και το επίπεδο των απαραίτητων ελέγχων. Ο συνδυασμός αυτός ευελιξίας και ποιοτικού ελέγχου οδηγεί σε οφέλη τόσο για την κοινωνία και τους χρήστες των σχετικών υπηρεσιών όσο και για την οικονομία, αφού καθιστά τις δραστηριοποιούμενες στα ελληνικά λιμάνια εταιρίες πιο αξιόπιστες.

Η διάταξη της παραγράφου 2 διευρύνει την προθεσμία για απολογία, προς όφελος των διοικουμένων και κατ' εφαρμογή της αρχής της χρηστής διοίκησης, καθώς κρίθηκε ότι η

προθεσμία των 24 ωρών ήταν εξαιρετικά στενή και καθιστούσε την απολογία μια τυπική διαδικασία, αποστερώντας το ουσιαστικό της νόημα.

Η παράγραφος 3 παρέχει τη δυνατότητα για την παροχή πρόσθετων υπηρεσιών από εξουσιοδοτημένους νηογνώμονες εντός του υφιστάμενου πλαισίου δραστηριοποίησής τους, το οποίο συνεπάγεται την παροχή ταχύτερων και αποτελεσματικότερων υπηρεσιών προς όφελος των πολιτών, καθόσον οι νηογνώμονες διαθέτουν την κατάλληλη τεχνογνωσία και κατάρτιση, προκειμένου να παρέχουν τις υπηρεσίες για τις οποίες εξουσιοδοτούνται.

Με την παράγραφο 4 τροποποιείται το άρθρο 45 ΚΔΝΔ, το οποίο αναφέρεται στη διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων για σειρά παραβάσεων, οι οποίες σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων. Συγκεκριμένα, επέρχονται δύο σημαντικές προσθήκες στην ισχύουσα διάταξη του άρθρου 45 ΚΔΝΔ, εκ των οποίων η πρώτη αφορά στην προσθήκη του ναυτικού πράκτορα μεταξύ των προσώπων που ευθύνονται εις ολόκληρον και αλληλεγγύως για παραβάσεις του συγκεκριμένου Κεφαλαίου του ΚΔΝΔ. Δεδομένου ότι το εν λόγω πρόσωπο είναι, σε πολλές περιπτώσεις, πιο εύκολα εντοπίσιμο από τις αρμόδιες αρχές σε σχέση με τα υπόλοιπα υπόχρεα πρόσωπα και, κυρίως, υπόχρεο, σύμφωνα με πρόσφατο ενωσιακό κκτημένο, συμπερίληψή του στα υπόχρεα πρόσωπα συμβάλλει αποφασιστικά στη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και, κατ' επέκταση του κοινωνικού συνόλου, από την είσπραξη των εκάστοτε επιβαλλόμενων προστίμων. Επίσης, επισημαίνεται ότι η υπόψη παράγραφος του άρθρου 11 προσδιορίζει, για πρώτη φορά στην ελληνική έννομη τάξη, τα υπόχρεα πρόσωπα σε περιπτώσεις παραβάσεων μιας από τις σημαντικότερες θεσμικές προβλέψεις στο πλαίσιο της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, δηλ του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (Κώδικα ISM).

Με τη διάταξη της παραγράφου 5 παρέχεται η δυνατότητα καθορισμού, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος πλοίου που εκτελεί : α) πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής ή μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής. β) δρομολογιακούς μεταξύ ελληνικών λιμένων συνολικής απόστασης από το λιμένα αφετηρίας μέχρι τον τελικό λιμένα προορισμού έως και 30 ν.μ. και είναι κλειστού τύπου. γ) μεταξύ ελληνικών λιμένων ή μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής ή μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής, όταν αυτό εμπίπτει στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζομένων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση ικανοποιείται η ανάγκη για εξειδικευμένη αντιμετώπιση του θέματος λόγω ειδικότερων παραγόντων, των οποίων η βαρύτητα δύναται να διαφέρει κατά περίπτωση, ιδίως λόγω των εξελίξεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τεχνολογία, αλλά και

λόγω της φύσεως των πλόων. Η οργανική σύνθεση, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την περίπτωση α' της παραγράφου 3 του άρθρου 87 του ΚΔΝΔ, διαμορφώνεται με βάση τον απαιτούμενο ανά πλοίο αριθμό ναυτικών για το χειρισμό και τη στελέχωση των σωστικών μέσων, όπως αυτός καθορίζεται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, λαμβάνοντας υπόψη και τις αντίστοιχες απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Ως εκ τούτου, υπάρχει το ενδεχόμενο ελάττωσης του πλήθους των μελών του πληρώματος ιδίως στην περίοδο χαμηλής κίνησης. Παράλληλα, όμως, μειώνεται ο κίνδυνος επέκτασης του φαινομένου της αποχώρησης των πλοίων από την ελληνική σημαία που θα είχε ως συνέπεια την οριστική απώλεια των θέσεων εργασίας.

Με τη διάταξη της παραγράφου 6 επεκτείνεται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων η δυνατότητα δραστηριοποίησης στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, ανεξαρτήτως ηλικίας, υπό την προϋπόθεση συμμόρφωσής τους στις πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου, καθώς και στους όρους και προϋποθέσεις που θα τεθούν, για το λόγο αυτό, με προεδρικό διάταγμα. Η ρύθμιση προσαρμόζεται στη διεθνή πρακτική, ενώ, παράλληλα, μπορεί να αποτρέψει την αποχώρηση πλοίων λόγω ορίου ηλικίας και τη συνεπαγόμενη απώλεια θέσεων εργασίας. Επισημαίνεται ότι σε καμία περίπτωση δεν θίγεται η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων, καθώς η άρση του ορίου ηλικίας θα ισχύει μόνο για όσα πλοία ικανοποιούν τους όρους και τις προϋποθέσεις που θα τεθούν με το σχετικό διάταγμα.

Με τη διάταξη της παραγράφου 7 επιδιώκεται η ομοιομορφία του πλαισίου λειτουργίας των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Για το σκοπό αυτό, εναρμονίζονται οι προϋποθέσεις δρομολόγησης πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων με ό,τι ισχύει για τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές από ή προς λιμένες νησιών.

Με τη διάταξη της παραγράφου 8 ενισχύεται το πλαίσιο λειτουργίας των θαλάσσιων περιηγήσεων μέσα από την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας. Συγκεκριμένα, θεσμοθετείται η δυνατότητα παραλαβής επιβατών από οποιοδήποτε λιμένα του δρομολογίου με μόνη υποχρέωση την τήρηση των βασικών όρων του περιηγητικού πλου: α) οριστική αποβίβαση στο λιμένα από όπου έγινε η επιβίβαση και β) ελάχιστη διάρκεια ταξιδιού 48 ώρες. Σε κάθε περίπτωση, διευκρινίζεται ότι για τα πλοία που πραγματοποιούν ταξίδι διάρκειας λιγότερης των 48 ωρών, εξακολουθεί να ισχύει η ρύθμιση του άρθρου 3 του π.δ. 122/1995 (Α' 75), σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η παραλαβή περιηγητών από τους ενδιάμεσους λιμένες μετά από γνώμη των Λιμενικών Αρχών προσέγγισης και έγκριση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την απαραίτητη προϋπόθεση της αποβίβασης τους στο λιμένα επιβίβασής

τους. Με την προτεινόμενη στην παράγραφο 3 ρύθμιση, καθίσταται πιο ευχερής και απελευθερωμένη η δραστηριοποίηση των πλοίων στον κλάδο της θαλάσσιας περιήγησης, με σκοπό την επάνοδο της σχετικής δραστηριότητας στον ελλαδικό χώρο για την αντιμετώπιση της συρρίκνωσης του κλάδου.

Τέλος, στην παράγραφο 9, προβλέπεται, με αποφάσεις του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η συγκρότηση μη αμειβόμενων Επιτροπών για την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), με σκοπό τον εκσυγχρονισμό, την επικαιροποίηση και την αναμόρφωση των σχετικών διατάξεων, ώστε να ανταποκρίνονται στις νομοθετικές εξελίξεις των τελευταίων ετών και στις νέες συνθήκες που έχουν, εκ του ανωτέρω λόγου, διαμορφωθεί. Με τις ανωτέρω υπουργικές αποφάσεις ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και γραμματειακής υποστήριξης των Επιτροπών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Κεφάλαιο Δ΄: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Το Κεφάλαιο Δ΄ περιέχει τροποποιήσεις της κείμενης νομοθεσίας σε ζητήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, οι οποίες κρίθηκαν αναγκαίες και προτάθηκαν, από τις αρμόδιες για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων υπηρεσίες, με σκοπό τη θεραπεία νομοθετικών ατελειών που περιόριζαν την αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων.

Ειδικότερα, με το άρθρο 12 επιχειρείται τροποποίηση αρκετών διατάξεων του ν. 3622/2007. Ο εν λόγω νόμος, ο οποίος έχει ως στόχο τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων, το σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο δράσεων, καθώς και τον συντονισμό αυτών για τη διασφάλιση της εφαρμογής του Κανονισμού 725/2004/ΕΚ «για τη βελτίωση της ασφάλειας σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις» και της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ «σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων», ψηφίστηκε τον Δεκέμβριο του 2007, προκειμένου να ικανοποιήσει την απαίτηση του άρθρου 9 του εν λόγω Κανονισμού για θέσπιση εθνικού προγράμματος με το οποίο θα εφαρμόζονται οι διατάξεις του και να καλύψει την υποχρέωση της χώρας για ενσωμάτωση της παραπάνω Οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Η επί τέσσερα και πλέον έτη εμπειρία από την παρακολούθηση της εφαρμογής του, ειδικότερα επί θεμάτων που αφορούν στην ασφάλεια λιμένων, οδήγησε στο συμπέρασμα ότι ορισμένες εκ των διατάξεων του, και ιδίως οι διατάξεις των άρθρων 2, 4, 5, 7, 8, 9, 14 και 17 χρήζουν τροποποίησης.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις επιχειρείται επανακαθορισμός σε εθνικό επίπεδο των αρμοδιοτήτων και ενεργειών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση της χώρας με τις απαιτήσεις της διεθνούς και ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Σημειώνεται ότι το παρουσιαζόμενο έλλειμμα του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου (ν. 3622/2007) έχει σημαντικές συνέπειες για την ελληνική ναυτιλία στο πεδίο της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, παράλληλα δε καθιστά την εφαρμογή της Οδηγίας εν μέρει ατελή. Πρωτίστως, κοινωνικές ομάδες που πλήττονται από τον εν λόγω κίνδυνο είναι οι ναυτικοί και οι εργαζόμενοι στη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα. Συνεπώς, θα πρέπει να υπάρχει διαρκής μέριμνα για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και των πολιτών που τις χρησιμοποιούν, καθώς και του περιβάλλοντος.

Η υπόψη ρύθμιση αφορά σε πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες επιχειρήσεις πλοίων υπό ελληνική σημαία που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης, αφορά σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό χώρο και άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών, όπως φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων, Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας (ΑΟΑ), Ιδιωτικές Επιχειρήσεις Παροχής Υπηρεσιών Ασφάλειας (ΙΕΠΥΑ), κ.λπ. Ο επανακαθορισμός σε εθνικό επίπεδο των αρμοδιοτήτων και ενεργειών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση της χώρας με τις απαιτήσεις της διεθνούς και ευρωπαϊκής νομοθεσίας θα συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών και στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων. Η παροχή των υπηρεσιών του σχεδίου νόμου ενισχύει το επίπεδο ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές. Η εφαρμογή της αξιολογούμενης ρύθμισης θα έχει σημαντική επίπτωση σε ολόκληρο το πλέγμα των κοινωνικών ομάδων που εμπλέκονται και δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στη χώρα. Η Ελλάδα, ιδιαίτερα κατά την παρούσα δυσχερή οικονομική συγκυρία, είναι αναγκαίο να προασπίσει, πλέον της συνταγματικά οφειλόμενης προστασίας της ζωής και περιουσίας των Ελλήνων πολιτών, βασικές οικονομικές της δραστηριότητες, όπως η ναυτιλία, που, κατά κοινή αναγνώριση, αποτελεί φορέα οικονομικής ανάπτυξης και διαμόρφωσης διεθνούς κύρους. Η δράση της Ελληνικής Πολιτείας, κατά τα διαλαμβανόμενα στην αξιολογούμενη ρύθμιση, έχει ως επακόλουθο ότι ο Έλληνας πολίτης θα εξακολουθήσει να προσβλέπει στη διατήρηση, αλλά και την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας ως ισχυρής οικονομικής δραστηριότητας, η οποία δύναται να προσφέρει σημαντικές θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας και ταυτόχρονα να συνεισφέρει πολύτιμα κεφάλαια στον κρατικό προϋπολογισμό. Το σύνολο των διατάξεων της αξιολογούμενης ρύθμισης στοχεύει στη βελτίωση της αποδοτικότητας της

Δημόσιας Διοίκησης στον τομέα της ασφαλείας των θαλασσίων μεταφορών. Η απειλή διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών επηρεάζει άμεσα και την ελληνική ναυτιλία στο σύνολο της και δημιουργεί την απαίτηση της απαραίτητης αντίδρασης προς την αντιμετώπισή της. Η προώθηση του σχεδίου νόμου εδράζει στη συνταγματική επιταγή της παρ. 1 του άρθρου 2 του Συντάγματος για σεβασμό και προστασία της αξίας του ανθρώπου και στην άσκηση νομοθετικής πρωτοβουλίας, σύμφωνα με τα άρθρα 73 επ. του Συντάγματος.

Το άρθρο 13 αποσκοπεί στην επίλυση του προβλήματος της σύγχυσης που προκαλείται από την παράλληλη ύπαρξη δύο συστημάτων καταμέτρησης των υπό ελληνική σημαία πλοίων, δηλ. αφενός του προβλεπόμενου αποκλειστικά από την εθνική νομοθεσία συστήματος σε κόρους ολικής χωρητικότητας και αφετέρου του διεθνούς συστήματος καταμέτρησης ολικής χωρητικότητας. Η έως τώρα έκδοση πιστοποιητικών καταμέτρησης μόνο με βάση το εθνικό σύστημα σε κόρους ολικής χωρητικότητας για τα ελληνικά πλοία που πραγματοποιούν πλόες εσωτερικού, δημιούργησε προβλήματα και αμφισβητήσεις σχετικά με την εφαρμογή συγκεκριμένων διατάξεων της διεθνούς και κοινοτικής νομοθεσίας, οι οποίες θέτουν δεσμευτικές υποχρεώσεις σε συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων με κριτήριο την ολική χωρητικότητά τους, όπως αυτή καταμετράται με το διεθνώς ισχύον καθεστώς καταμέτρησης. Με τη νέα ρύθμιση, η οποία καθιστά υποχρεωτική την καταμέτρηση και πιστοποίηση των πλοίων και με τα δύο συστήματα, αίρονται οι σχετικές αμφισβητήσεις και καθίσταται δυνατή η αποτελεσματική εφαρμογή τόσο της εθνικής όσο και της διεθνούς νομοθεσίας, η οποία αφορά ιδίως στον κρίσιμο τομέα της ασφαλείας ναυσιπλοΐας, με απώτερες θετικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών και στην προληπτική προστασία συνταγματικά κατοχυρωμένων δικαιωμάτων των χρηστών των υπηρεσιών τους. Η εφαρμογή της εν λόγω διάταξης προϋποθέτει την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης που θα θέσει τις λεπτομέρειες για τον τρόπο υπολογισμού και τη διαδικασία διενέργειας της ολικής χωρητικότητας σύμφωνα με το διεθνές σύστημα.

Η ρύθμιση **του άρθρου 14** τροποποιεί σε κρίσιμα σημεία το σύστημα επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στα υψηλά επίπεδα που απαιτούνται για την κατοχύρωση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Η ρύθμιση της παρ. 1, με βασικό γνώμονα τις αρχές της αμεροληψίας και της διαφάνειας, οι οποίες κατοχυρώνονται μέσω δέσμης διατάξεων ακόμα και συνταγματικού επιπέδου, θέτει συγκεκριμένα