

κωλύματα για τη συμμετοχή στα τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων, έτσι ώστε να αποκλείσει, ή πάντως να περιορίσει, την πιθανότητα ελαστικής συμπεριφοράς των ελεγκτικών οργάνων έναντι των ελεγχόμενων εταιριών, λόγω ύπαρξης ίδιου συμφέροντος. Η διάταξη αυτή αυξάνει την εμπιστοσύνη των χρηστών των υπηρεσιών στο αξιόπλοο των ελεγχόμενων πλοίων και συμβάλλει μακροπρόθεσμα στη διατήρηση και περαιτέρω εμπέδωση του κλίματος εμπιστοσύνης της κοινωνίας, τόσο στις ελεγκτικές ικανότητες της ελληνικής δημόσιας διοίκησης όσο και στην αξιοπιστία των ελεγχόμενων από αυτές εταιριών.

Σε ανάλογα αποτελέσματα αποσκοπούν οι διατάξεις των παρ. 2 και 3, με την πρόβλεψη της δυνατότητας ελέγχου του συστήματος AIS και από τα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων και όχι μόνο από επιθεωρητές που υπηρετούν στην Κεντρική Υπηρεσία και με τη διεύρυνση του καταλόγου των πλοίων που οφείλουν να εφαρμόζουν τις αυξημένες απαιτήσεις του Κανονισμού ειδικευμένων και εκπαιδευμένων ατόμων για το χειρισμό των σωστικών μέσων των επιβατηγών πλοίων.

Το ίδιο ισχύει και για τις διατάξεις των παρ. 4, 5 και 6 οι οποίες προβλέπουν την έκδοση κανονιστικών πράξεων για τη ρύθμιση ελάχιστων προσόντων ελεγκτών και επιθεωρητών του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, τα οποία δεν ορίζονται ως υποχρεωτικά από τη διεθνή και κοινοτική νομοθεσία, για την εκπαίδευσή τους και την εκπαίδευση των εκπαιδευτών τους. Η πρόβλεψη προσόντων και κριτηρίων, πέραν των διεθνών υποχρεώσεων, έχει ως στόχο τη διαμόρφωση ενός πιο ποιοτικού και αναβαθμισμένου ελεγκτικού μηχανισμού, ο οποίος μακροπρόθεσμα θα ενισχύσει την εικόνα της ελληνικής δημόσιας διοίκησης και θα συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία, ως ελεγχόμενη από υψηλών προσόντων διοικητικά όργανα, θα αυξήσει την αξιοπιστία της και θα καταστήσει τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες περισσότερο ανταγωνιστικές με πολλαπλά δημοσιονομικά οφέλη για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Οι διατάξεις του **άρθρου 15** σχετίζονται με την αποτελεσματική υλοποίηση υποχρεώσεων που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις που δεσμεύουν τη χώρα στον τομέα της αποζημίωσης από ρύπανση στη θάλασσα. Ειδικότερα, με τις νέες διατάξεις εκσυγχρονίζεται το σύστημα καταβολής από τους υπόχρεους τόσο στο Διεθνές όσο και στο Συμπληρωματικό Κεφάλαιο για την αποζημίωση λόγω ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Η μέχρι τώρα προβλεπόμενη διαδικασία συνεισφοράς με την παρεμβολή της Τράπεζας της Ελλάδας δημιουργούσε καθυστερήσεις και λοιπά διαδικαστικά προβλήματα και δεν ανταποκρινόταν

στη σύγχρονη οικονομική και τραπεζική πραγματικότητα της απελευθερωμένης αγοράς συναλλάγματος και της ελευθερίας κίνησης των κεφαλαίων. Η νέα ρύθμιση προσπαθεί να θεραπεύσει τα εν λόγω διαδικαστικά προβλήματα, επεκτείνοντας τη δυνατότητα μεσολάβησης οποιασδήποτε ελληνικής ή αλλοδαπής τράπεζας, γεγονός που θα διευκολύνει τις εταιρίες μέσω της μείωσης της γραφειοκρατίας και των διοικητικών προσκομμάτων που μέχρι τώρα αντιμετώπιζαν. Η διευκόλυνση της διαδικασίας καταβολής των σχετικών κεφαλαίων έχει θετικές συνέπειες για την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, καθώς εξασφαλίζει την άμεση ενίσχυση του Διεθνούς και Συμπληρωματικού Κεφαλαίου, το οποίο αποσκοπεί στην αντιμετώπιση συμβάντων ρύπανσης από πετρελαιοειδή και στην προστασία του ήδη επιβαρυσμένου, ποικιλοτρόπως, περιβάλλοντος. Για τη ρύθμιση των λεπτομερειών της νέας διαδικασίας καταβολής προβλέπεται η έκδοση σχετικής κανονιστικής πράξης (ΚΥΑ), ενώ ο νομοθέτης φροντίζει και για το μεταβατικό διάστημα επιβεβαιώνοντας την εξακολούθηση ισχύος της έως τώρα προβλεπόμενης.

Στον πρωταρχικό σκοπό της προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία απολαύει και ρητής συνταγματικής κατοχύρωσης στο άρθρο 24Σ, στοχεύει η διάταξη του **άρθρου 16**. Ο Έλληνας νομοθέτης, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη βασική αρχή που διέπει το δίκαιο του περιβάλλοντος, δηλ. την αρχή της πρόληψης, κρίνει απαραίτητη την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ν. 3393/2005 για την αστική ευθύνη για ζημία λόγω ρύπανσης και στα ελληνικά πλοία, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού και μέχρι τώρα δεν ήταν καταμετρημένα με το διεθνές σύστημα ολικής χωρητικότητας, αλλά με το εθνικό. Η διάταξη αυτή συνδυάζεται με εκείνην του άρθρου 13, η οποία καθιστά πλέον υποχρεωτική την καταμέτρηση και με το σχετικό διεθνές σύστημα, των ελληνικών πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού. Τίθεται δε σχετική μεταβατική διάταξη, έτσι ώστε μέχρι την έκδοση των πιστοποιητικών καταμέτρησης των πλοίων με βάση το διεθνές σύστημα κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 13, να είναι δυνατή η εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3393/2005 και για τα πλοία που έχουν καταμετρηθεί μόνο με βάση το εθνικό σύστημα.

Το άρθρο 17 επιχειρεί να θεραπεύσει ένα πραγματικό πρόβλημα, το οποίο αντιμετώπισαν οι αρμόδιες διοικητικές υπηρεσίες κατά τη διαδικασία αδειοδότησης πλοίων για εργασίες σχετικές με τις υδατοκαλλιέργειες. Η ύπαρξη νομοθετικών κενών σε ό,τι αφορά τον τύπο και τις ειδικότερες τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων που επιτρέπεται να εκτελούν τις συγκεκριμένες εργασίες, δημιουργούσε ασάφεια, η οποία συμπάρευσε τη ρύθμιση και άλλων θεμάτων, όπως τη σύνθεση του πληρώματος. Για τους ανωτέρω λόγους, η ρύθμιση

του άρθρου 17 κρίνεται επιβεβλημένη, θα συμβάλλει δε στην ασφάλεια δικαίου σε όφελος των διοικουμένων, βελτιώνοντας το θεσμικό πλαίσιο, το οποίο συνεπάγεται ότι η δραστηριοποίηση των ενδιαφερόμενων εταιριών είναι νομικά διαυγής και κατά συνέπεια ελκυστικότερη, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας. Η αρτιότητα της ρύθμισης συμπληρώνεται με την πρόβλεψη έκδοσης απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία θα ορίσει τις λεπτομέρειες και θα οδηγήσει στη διαμόρφωση ενός σαφούς και ολοκληρωμένου νομοθετικού πλαισίου.

Με το άρθρο 18 επιχειρούνται τροποποιήσεις στο ν. 4033/2011, οι οποίες αφορούν στην Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ), προκειμένου να θεραπευθούν νομοθετικές ατέλειες και να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της εν λόγω Υπηρεσίας κατά την εκπλήρωση της αποστολής της. Το γεγονός ότι η σύσταση της εν λόγω Υπηρεσίας αποτελεί κοινοτική υποχρέωση και η μη αποτελεσματική λειτουργία της μπορεί να οδηγήσει σε πλημμελή εκπλήρωση των σχετικών κοινοτικών δεσμεύσεων σε μια εξαιρετικά δυσμενή συγκυρία, καθιστά αναγκαία τη λήψη συγκεκριμένων νομοθετικών μέτρων. Τα μέτρα αυτά αφορούν στη διαδικασία μετακινήσεων του προσωπικού, με στόχο τη δυνατότητα άμεσης κινητοποίησης και εξέτασης του συμβάντος, τη συγκεκριμενοποίηση του Ειδικού Φορέα του Κρατικού Προϋπολογισμού, τον οποίο θα βαρύνουν οι πιστώσεις λειτουργίας της ΕΛΥΔΝΑ, καθώς και στη διευκρίνιση της έννοιας της αρμόδιας για την αποκάλυψη πληροφοριών Αρχής με τη ρητή αναφορά στην Εισαγγελική Αρχή (η οποία απολαύει και των εγγυήσεων λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας). Με τις παραγράφους 4 και 5 διασαφηνίζονται κάποια ζητήματα που αφορούν στην καταβολή παραβόλων και στον προσδιορισμό των πιστοποιητικών ασφαλείας ανάλογα των κατηγοριών των πλοίων, ενώ, σε συνέχεια και του άρθρου 13 του παρόντος νόμου, επιλύονται κάποια προβλήματα εφαρμογής των διατάξεων του ν. 4033/2011, λόγω της ύπαρξης δύο διαφορετικών συστημάτων καταμέτρησης της χωρητικότητας των πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄: ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Στο άρθρο 19 προβλέπεται ότι κατά τη διάρκεια ισχύος του ν. 4093/2012 (Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013 -2016) και σε περίπτωση που δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη συλλογική σύμβαση εργασίας, οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας για ναυτολόγηση σε θέση κατωτέρου πληρώματος, σε φορτηγά πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 3.000 κοχ νηολογημένα σύμφωνα με τις διατάξεις του

άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953 ή σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματά τους, όπως ειδικότερα καθορίζεται στις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του ιδίου άρθρου. Το πεδίο εφαρμογής της διάταξης καταλαμβάνει όσους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, απογράφονται ως ναυτικοί ή για όσους έχουν διαγραφεί και επαναπογράφονται, καθώς και για τους ήδη απογεγραμμένους ναυτικούς.

Με την εν λόγω ρύθμιση πραγματοποιούνται οι αναγκαίες διαρθρωτικές παρεμβάσεις και προσαρμογές, προκειμένου να καταστεί εφικτή όχι μόνο η διασφάλιση και η διατήρηση των θέσεων εργασίας και των συνταξιοδοτικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτικών, αλλά και η αύξηση της απασχόλησης και εν προκειμένω η αύξηση των προσφερομένων θέσεων εργασίας για Έλληνες ναυτικούς. Η νέα ρύθμιση κρίνεται ως το κατάλληλο και αναγκαίο μέσο, προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, χωρίς να επηρεάζεται το καθεστώς εργασίας των ναυτικών στα ελληνικά πλοία.

Στο άρθρο 20 αποσαφηνίζεται η έννοια του «Ενεργού Ναυτικού» και προβλέπεται η κατάρτιση σχετικού Μητρώου, κατόπιν έκδοσης απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην οποία θα ορίζονται και οι σχετικές λεπτομέρειες. Η διάταξη αυτή κρίθηκε αναγκαία, προκειμένου να επιλυθούν θεσμικά ζητήματα που προκύπτουν από τον ασαφή, έως σήμερα, προσδιορισμό του πραγματικού αριθμού των άνεργων Ελλήνων ναυτικών. Με τον ακριβή προσδιορισμό των κριτηρίων, βάσει των οποίων αποκτάται η ιδιότητα του ενεργού ναυτικού, δημιουργείται ασφάλεια δικαίου και αποφεύγεται ο κίνδυνος να στερηθούν προνομίων πρόσωπα που τα δικαιούνται, ενώ με την τήρηση σχετικού Μητρώου βελτιώνεται η δυνατότητα διοικητικού ελέγχου σε - τυχόν - στρεβλωτικές και νομικά ελεγχόμενες, για το ναυτικό επάγγελμα, πρακτικές. Η ενίσχυση των ελεγκτικών μηχανισμών αναμένεται να επιδράσει θετικά και στον τομέα των ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών καλύψεων των ναυτικών από τα Ταμεία στα οποία ασφαλίζονται.

Η ρύθμιση του άρθρου 21 στοχεύει στην αντιμετώπιση του νομοθετικού κενού που έχει διαπιστωθεί ότι υφίσταται ως προς την προβλεπόμενη διαδικασία μονιμοποίησης των εκλεγέντων με τριετή θητεία Επικούρων Καθηγητών και Καθηγητών Εφαρμογών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Τούτο διότι, ενώ προβλέπεται η μονιμοποίησή τους μετά τη λήξη της τριετούς θητείας, κατόπιν αίτησης υποβαλλόμενης εντός διμήνου και κρίσης του εκλεκτορικού σώματος, δεν γίνεται πρόβλεψη για την εργασιακή τους σχέση κατά το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από τη λήξη της θητείας έως την ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών μονιμοποίησης. Τα ζητήματα που ανακύπτουν συνίστανται, αφενός στην

υπηρεσιακή κατάσταση των εν λόγω εκπαιδευτικών κατά το ως άνω διάστημα και αφετέρου στο διοικητικό σκέλος της διαδικασίας μονιμοποίησης, με συνέπεια την ασάφεια ως προς τη δυνατότητα των εν λόγω εκπαιδευτικών να ασκούν νομίμως τα καθήκοντά τους κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα, την καταβολή αμοιβής και τον υπολογισμό του διαστήματος αυτού ως πραγματικού χρόνου υπηρεσίας, ενώ απαιτείται ρύθμιση και ως προς τη διαδικασία έκδοσης των σχετικών διοικητικών πράξεων και τον καθορισμό της κρίσιμης ημερομηνίας για μονιμοποίηση ή αυτοδίκαιη λήξη της θητείας, κατά περίπτωση.

Με την προωθούμενη ρύθμιση συμπληρώνονται οι προαναφερόμενες διατάξεις, με στόχο να επιλυθούν τα ανωτέρω προβλήματα, ώστε να διασφαλισθεί η νόμιμη απασχόλησή τους κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα και η νομιμότητα των ενεργειών τους στο διάστημα αυτό, ιδίως η διενέργεια εξετάσεων σπουδαστών, η έκδοση βαθμολογιών και συνακόλουθα, η ομαλή λειτουργία των ΑΕΝ.

Με το άρθρο 22 λαμβάνεται μέριμνα για τη δημιουργία πραγματικών προϋποθέσεων, εκ μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, να εξασφαλίσουν θέσεις για την αναγκαία εκπαίδευση των σπουδαστών των ΑΕΝ, προκειμένου να ολοκληρώνεται απρόσκοπτα και να καθίσταται δυνατή η εκτέλεση της πρακτικής άσκησής τους επί πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, επιχειρείται να διευκολυνθεί η διενέργεια των εκπαιδευτικών ταξιδιών των σπουδαστών των ΑΕΝ, θεμελιώνοντας υποχρέωση για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του ν. 27/1975, να προσλαμβάνουν, κατ' ελάχιστον, αντίστοιχο αριθμό σπουδαστών των ΑΕΝ σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας, που διαχειρίζονται. Οι κατά τα ανωτέρω ναυτολογούμενοι σπουδαστές μπορεί να απασχολούνται σε ένα ή περισσότερα πλοία της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας, κατ' επιλογήν της. Περαιτέρω ορίζεται ότι με κοινή απόφαση των συναρμοδίων Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την ανωτέρω ναυτολόγηση, η διαδικασία επιβολής και είσπραξης του προβλεπόμενου προστίμου υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ), καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Η διάταξη αυτή προέκυψε ως αναγκαιότητα για την αντιμετώπιση της δυσκολίας εξεύρεσης πλοίων για την πρακτική εκπαίδευση των σπουδαστών ΑΕΝ. Η υποχρέωση πρόσληψης σπουδαστή για κάθε διαχειριζόμενο πλοίο και η απόκτηση πρακτικής εμπειρίας στη διάρκεια των σπουδών συμβάλλει αποφασιστικά στην διαμόρφωση άρτια εκπαιδευμένων αξιωματικών για τη μελλοντική στελέχωση των ελληνικών πλοίων και, μεταγενέστερα, των ναυτιλιακών εταιριών, ζήτημα κομβικό για την επιβίωση της ίδιας της ελληνικής ναυτιλίας. Η ρύθμιση τελεί υπό την έγκριση των άμεσα

ενδιαφερόμενων κοινωνικών εταίρων, δηλ. της ναυτεργατικής και εφοπλιστικής κοινότητας, γεγονός που προοιωνίζει τα θετικά αποτελέσματα από την εφαρμογή της.

Στο ίδιο πλαίσιο με τη ρύθμιση του προηγούμενου άρθρου, **στο άρθρο 23** παρ. 1, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των προσφερομένων σπουδαστών και γενικότερα τις επικρατούσες συνθήκες στη ναυτιλιακή αγορά, προβλέπεται η δυνατότητα εκτέλεσης των εκπαιδευτικών ταξιδιών και σε πλοία μη συμβεβλημένα με το NAT. Για τη ρύθμιση των λεπτομερειών ναυτολόγησης και θαλάσσιας υπηρεσίας των σπουδαστών ΑΕΝ σε πλοία με σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας, μη συμβεβλημένα με το NAT, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, εξασφαλίζοντας ήδη με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση ότι η εν λόγω θαλάσσια υπηρεσία θα λογίζεται ως προαγωγική για την απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' τάξεως.

Με την παρ. 2 του ιδίου άρθρου παρατείνεται ο χρόνος χορήγησης του μηνιαίου εκπαιδευτικού επιδόματος Πρακτικής Άσκησης στους Πρωτοετείς σπουδαστές των ΑΕΝ που εκτελούν το πρώτο εκπαιδευτικό θαλάσσιο ταξίδι από 01/01/2014 μέχρι 31/12/2015. Με τη διάταξη αυτή, το Κράτος αναλαμβάνει καταρχάς το κόστος υποστήριξης του πρώτου εκπαιδευτικού ταξιδιού των σπουδαστών, προκειμένου αυτοί να εκπαιδευτούν σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα της Διεθνούς Σύμβασης STCW, από την οποία δεσμεύεται και η χώρα. Παρά το κόστος που συνεπάγεται μια τέτοια διάταξη, εντούτοις εκτιμάται με βεβαιότητα ότι τα οφέλη θα είναι πολλαπλάσια τόσο για τους ναυτικούς όσο και τους πλοιοκτήτες.

Το ρυθμιστικό πλαίσιο για τη βελτίωση των συνθηκών εισόδου των αποφοίτων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού στην αγορά εργασίας συμπληρώνει η διάταξη **του άρθρου 24**, με το οποίο συστήνεται Γραφείο Σταδιοδρομίας υπαγόμενο στην αρμόδια Υπηρεσία Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με αρμοδιότητα την υποστήριξη και συστηματική πληροφόρηση των σπουδαστών ΑΕΝ, για θέματα σπουδών και σχεδιασμού της επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας.

Με το άρθρο 25 δίνεται η δυνατότητα να καλυφθούν, κατόπιν έγκρισης από τη Διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), οι θέσεις των ειδικών συμβούλων ή συνεργατών, καθώς και του Προϊσταμένου των Υπηρεσιών του ΝΕΕ, από διατελέσαντες Προέδρους ή Διευθύνοντες Συμβούλους με 15ετή τουλάχιστον υπηρεσία σε διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρία εγκατεστημένη στην Ελλάδα. Η ναυτιλία έχει εξειδικευμένο κανονιστικό και λειτουργικό πλαίσιο, στηριζόμενο σε διεθνείς κανόνες και συμβάσεις, που συνεχώς

ανανεώνονται και συμπληρώνονται. Ως εκ τούτου, το NEE, προκειμένου να δύναται να ανταποκριθεί ουσιαστικά στο ρόλο του, κυρίως στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) κρίνεται αναγκαίο, πέραν των μονίμων δημοσίων υπαλλήλων, να έχει και μικρό αριθμό στελεχών με επιπρόσθετη γνώση και πείρα αυτού του χώρου. Με την εισαγόμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται η δυνατότητα του NEE να αξιοποιεί τέτοια στελέχη, τα οποία διαθέτουν την πείρα που αναφέρεται σε αυτήν.

Με το άρθρο 26 συνιστάται συλλογικό όργανο κοινωνικού διαλόγου, με σκοπό τη διαβούλευση και την ανταλλαγή απόψεων επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας, έτσι ώστε να συστηματοποιηθεί ο διάλογος μεταξύ των εμπλεκόμενων κοινωνικών εταίρων. Η σύσταση της «Διάσκεψης ("Forum") επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας» μέσω νομοθετικής ρύθμισης παρέχει στη διαδικασία της διαβούλευσης έναν πιο συστηματικό και αποτελεσματικό χαρακτήρα, αφού συμβάλλει αποφασιστικά στην προσέγγιση ομάδων με αντικρουόμενα ή, σε κάθε περίπτωση, διαφορετικά συμφέροντα. Η πολυπλοκότητα των ζητημάτων που ανακύπτουν στον τομέα της ναυτικής εργασίας, σε συνδυασμό με τη δυναμική που αυτά εμφανίζουν σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, επιβάλλουν τη συστημική λειτουργία του θεμελιώδους τρίπτυχου της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (Πολιτεία-Ναυτεργασία-Πλοιοκτησία) εντός ενός θεσμικού οργάνου ελεύθερης έκφρασης θέσεων και απόψεων, το αποτέλεσμα της οποίας θα δημιουργήσει τις αναγκαίες συνθήκες για αποκόμιση οφέλους από όλα τα εμπλεκόμενα, στο διάλογο, μέρη.

Σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση **του άρθρου 27**, σημειώνονται τα εξής: Λαμβάνοντας υπόψη ότι η οικονομική κρίση έχει πλήξει τη ναυτική εργασία, με αποτέλεσμα την έξαρση φαινομένων ανεργίας σε ευαίσθητες ομάδες όπως : α) τους νέους, β) τους ναυτικούς προχωρημένης ηλικίας που βρίσκονται κοντά στη σύνταξη και δεν μπορούν να συγκεντρώσουν την απαραίτητη θαλάσσια υπηρεσία για τη συνταξιοδότησή τους και ιδίως τις γυναίκες ναυτικούς που βρίσκονται κοντά στη σύνταξη και γ) τις ειδικότητες των κατώτερων πληρωμάτων υπηρεσιών μηχανής, καταστρώματος και γενικών υπηρεσιών, όπως μάγειροι, θαλαμηπόλοι, φροντιστές, κλπ., εισάγεται η ρύθμιση του εν λόγω άρθρου, με την οποία επιχειρείται η αύξηση του ηλικιακού ορίου απασχόλησης των φυλάκων στα παροπλισμένα ή κατασχεμένα πλοία μέχρι τα 67 έτη, και επιπλέον, να επιτρέπεται η απασχόλησή τους ως φυλάκων, ανεξαρτήτως ναυτικής ειδικότητας. Στόχος είναι αφενός η διεύρυνση της δυνατότητας απασχόλησης ανέργων ναυτικών ως φυλάκων στα παροπλισμένα ή κατασχεμένα πλοία, προκειμένου να καλύψουν και τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησής τους και αφετέρου η ομογενοποίηση με νομοθετική ρύθμιση των βασικών προϋποθέσεων πρόσληψης ανέργων ναυτικών ως φυλάκων. Στην παράγραφο 2 διατηρείται η κατ'εξάιρεση

πρόσληψη συνταξιούχων ναυτικών, εφόσον δεν υπάρχει προσφορά εργασίας από εν ενεργεία ναυτικούς, ανεξαρτήτως πλέον ειδικότητας, με αύξηση και εδώ του ορίου ηλικίας στα 67 έτη.

Με το άρθρο 28 προβλέπεται η νομιμοποίηση του συνόλου των εγκαταστάσεων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Ασπροπύργου, Ηπείρου και του κτιρίου Διοικητηρίου της ΑΕΝ Σύρου. Η νομιμοποίηση των ανωτέρω κτιρίων με νομοθετική ρύθμιση καθίσταται επιτακτική, λόγω του γεγονότος ότι στα αυθαίρετα κτίσματα δεν υπάρχει δυνατότητα άμεσων επεμβάσεων επισκευής και συντήρησης μεγάλης κλίμακας, για τις οποίες απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας και αποφεύγονται οι εξαιρετικά χρονοβόρες και δαπανηρές διαδικασίες που αφορούν στη νομιμοποίηση των κτιρίων. Σημειώνεται, εξάλλου, ότι η ΑΕΝ Ασπροπύργου είναι η μεγαλύτερη Σχολή Εμπορικού Ναυτικού στην Ελλάδα. Η ναυτική εκπαίδευση αποτελεί βασικό πυλώνα στήριξης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας και κατ' επέκταση, έχει στρατηγική σημασία για την εθνική οικονομία και την ενίσχυση της απασχόλησης. Η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης αφορά και στη βελτίωση των εγκαταστάσεων των σχολών, που όμως σήμερα είναι ένα από τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Επιπρόσθετα, το γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται αυθαίρετες έχει ως αποτέλεσμα να προκύπτουν μια σειρά από ζητήματα ζωτικής σημασίας για τη σωστή λειτουργία των σχολών γενικότερα, όπως, παραδείγματος χάριν, αδυναμία να ενταχθούν τα έργα τους έγκαιρα και να χρηματοδοτηθούν από το ΕΣΠΑ. Επισημαίνεται, επιπλέον, ότι έχει υπάρξει ενδιαφέρον από ιδιώτες για επισκευαστικές επεμβάσεις, με δική τους χρηματοδότηση, στις κτιριακές εγκαταστάσεις των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, η έκταση των οποίων δύναται να απαιτήσει την έκδοση οικοδομικών αδειών, οι οποίες δεν μπορούν να εκδοθούν, εάν δεν έχουν νομιμοποιηθεί τα κτίρια.

Κατόπιν αυτών και με δεδομένο ότι τα κτίρια έχουν κατασκευαστεί με τις νόμιμες διαδικασίες εκτέλεσης, με εγκεκριμένες, για το σκοπό αυτό, μελέτες από τις αρμόδιες Υπηρεσίες εισάγεται η προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 28, με το οποίο νομιμοποιούνται τα κτίρια των ως άνω αναφερομένων ΑΕΝ ως έχουν, προκειμένου να αποφευχθούν χρονοβόρες και με οικονομικό κόστος, για το Δημόσιο, διαδικασίες.

Επισημαίνεται ότι με την παράγραφο 4 του εν λόγω άρθρου, επεκτείνεται η εφαρμογή της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 4081/2012, προκειμένου ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου να δύναται να συνάψει, υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις, σύμβαση με φυσικά ή νομικά πρόσωπα για την επισκευή, με ίδιες αυτών δαπάνες, των ανωτέρω κτιρίων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Η ρύθμιση αυτή εξυπηρετεί τόσο την άμεση

αξιοποίηση πόρων που διατίθενται κατά βάση από τον ιδιωτικό τομέα όσο και την ανάγκη ταχείας παρέμβασης για ανακαίνιση ή/και ανακατασκευή υφιστάμενων κτιριακών υποδομών των Ακαδημιών αυτών.

Οι διατάξεις του άρθρου 29 έχουν σκοπό την αντιμετώπιση της δυσκολίας εξεύρεσης οικονομικών πόρων για το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ). Ειδικότερα, με την παρ. 1 επιχειρείται ο περιορισμός της οικονομικής επιβάρυνσης του ΚΝΕ, μέσω της μείωσης του ποσοστού απόδοσης εισφορών σε ενώσεις πλοιοκτητών. Η ρύθμιση της παρ. 1 δεν επιφέρει ουδεμία επίδραση στις εν λόγω ενώσεις, πλην της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία, άλλωστε, με την από 24-02-2012 επιστολή της παραιτήθηκε και μάλιστα αναδρομικά από 01-01-2012, του δικαιώματός της, αποκλειστικά υπέρ του ΚΝΕ για είσπραξη μέρους από τα έσοδα του ΚΝΕ. Το οικονομικό όφελος υπέρ του ΚΝΕ εκτιμάται ότι θα ανέλθει περίπου στις πεντακόσιες δέκα χιλιάδες (510.000,00) ευρώ ετησίως, γεγονός που αναμένεται να συμβάλει αποφασιστικά στην ανόρθωση του ΚΝΕ και στην εκπλήρωση της αποστολής του. Οι εξοικονομούμενοι πόροι θα διατεθούν κατά ένα μέρος για τις ανάγκες των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, συμβάλλοντας στην αρτιότερη εκπαίδευση των μελλοντικών Αξιωματικών Πλοιάρχων-Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, με απώτερα οφέλη για το σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας.

Η παρ. 2 του ιδίου άρθρου επιχειρεί την ενίσχυση της βιωσιμότητας του ΚΝΕ, όχι μέσω της μείωσης των δαπανών όπως συμβαίνει στην παρ. 1, αλλά μέσω της αύξησης των εσόδων με την πρόβλεψη της δυνατότητας παραχώρησης της χρήσης, έναντι χρηματικού ανταλλάγματος, των προσομοιωτών των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού. Πέρα από τα χρηματικά οφέλη υπέρ του ΚΝΕ και την κατ' επέκταση ενίσχυση της αποστολής του, η σχετική ρύθμιση, οι λεπτομέρειες της οποίας θα ρυθμιστούν με την έκδοση απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, θα διευκολύνει και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη χρήση του απαραίτητου εξοπλισμού για τη συνεχή επιμόρφωση και εξάσκηση των στελεχών τους. Η άμεση και έμμεση λήψη μέτρων για τη βελτίωση των γνώσεων των Ελλήνων ναυτικών θα συμβάλει στη διατήρηση της θετικής εικόνας που έχει διαμορφωθεί για τον Έλληνα ναυτικό στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα.

Με τη ρύθμιση του άρθρου 30 αναπροσαρμόζεται, με γνώμονα τον εξορθολογισμό του πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοΐας, η οργανική σύνθεση πληρώματος ως προς το προσωπικό γενικών υπηρεσιών για ορισμένες κατηγορίες πλοίων. Συγκεκριμένα, κατά τη χειμερινή περίοδο (Νοέμβριος-Μάρτιος) παρέχεται η δυνατότητα ελάττωσης του πλήθους του προσωπικού γενικών υπηρεσιών, ώστε να μην είναι δυσανάλογα μεγάλο έναντι των

πραγματικών αναγκών που προσδιορίζονται από τη χαμηλή κίνηση του χειμώνα. Η ρύθμιση αφορά σε πλοία επιβατηγά/οχηματαγωγά που εκτελούν δρομολογιακούς πλόες μεταξύ λιμένων της ημεδαπής συνολικής απόστασης από το λιμένα αφετηρίας μέχρι το λιμένα προορισμού μεγαλύτερης των 30 ν.μ., εκτός πλοίων της κατηγορίας αυτής δρομολογημένων σε γραμμές Αργοσαρωνικού, αυτών που εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζομένων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και εκείνων των οποίων η σύνθεση καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Βάσει της ρύθμισης, είναι δυνατό να μειωθεί το πλήθος του προσωπικού γενικών καθηκόντων χωρίς όμως, σε καμία περίπτωση, να θίγονται θέματα ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων. Η ρύθμιση κρίνεται απαραίτητη λόγω της κατακόρυφης πτώσης της επιβατικής κίνησης κατά τη χειμερινή περίοδο.

Κατ' εφαρμογή των αρχών της χρηστής και εύρυθμης λειτουργίας της διοίκησης και της ανάγκης ορθής ερμηνείας και εφαρμογής του νόμου, με την προτεινόμενη ρύθμιση **του άρθρου 31** παρέχεται η δυνατότητα καθορισμού, με προεδρικό διάταγμα, των ελαχίστων υποχρεωτικών απαιτήσεων εκπαίδευσης για την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας από τους αξιωματικούς που προέρχονται από το Πολεμικό Ναυτικό ή το Λιμενικό Σώμα, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση STCW 1978, όπως αυτές έχουν εξειδικευθεί από τον κυρωτικό αυτής ν. 1314/1983 και τις σχετικές κανονιστικές ρυθμίσεις. Ως εκ τούτου, καταργούνται πλέον, μέσω ρητής νομοθετικής ρύθμισης, τα άρθρα 17 -25 του β.δ. της 3/18.2.1954 (Α' 27), όπως και κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη περί απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για προερχόμενους από Πολεμικό Ναυτικό, Λιμενικό Σώμα και άλλες ειδικές κατηγορίες, κατά το μέρος που ρυθμίζουν την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας με τρόπο διαφορετικό σε σχέση με την ανωτέρω Διεθνή Σύμβαση και τις σχετικές κανονιστικές ρυθμίσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Με το άρθρο 32 ρυθμίζονται ζητήματα εγκατάστασης ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με στόχο την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η δυνατότητα χορήγησης άδειας εγκατάστασης γραφείου ή υποκαταστήματος αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχειρήσεως, χωρίς περιττή γραφειοκρατία, με έκδοση μόνο σχετικής απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το μέτρο αυτό κρίνεται αναγκαίο, προκειμένου να απλουστευθεί η διαδικασία έκδοσης άδειας εγκατάστασης ναυτιλιακών

επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Με τη διάταξη αυτή αναμένεται να γίνει πιο δελεαστική η ελληνική αγορά ναυτιλίας και με τον τρόπο αυτό, να αυξηθεί το ενδιαφέρον εγκατάστασης αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών, ελληνικών ή μη συμφερόντων, με πολλαπλές θετικές συνέπειες για την ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας (αύξηση της απασχόλησης, του εισαγόμενου συναλλάγματος, κλπ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ': ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 33 έως 35 του σχεδίου νόμου, επιχειρείται η εξειδίκευση της συνταγματικής επιταγής του άρθρου 101 παρ. 4Σ, σύμφωνα με την οποία «ο κοινός νομοθέτης και η Διοίκηση, όταν δρουν κανονιστικά, υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών και ορεινών περιοχών, μεριμνώντας για την ανάπτυξή τους». Ως εκ τούτου, οι εν λόγω διατάξεις κατατείνουν στην εφαρμογή της συνταγματικής επιταγής για ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών με την θέσπιση Ολοκληρωμένης Νησιωτικής Πολιτικής στον ελληνικό νησιωτικό χώρο (πρβ. και άρθρο 106 παρ. 1 του Συντάγματος). Σε κάθε περίπτωση, τα τρία ως άνω άρθρα περιλαμβάνουν ρυθμίσεις που στοχεύουν στην υλοποίηση των συνταγματικά κατοχυρωμένων αρχών της ίσης παροχής υπηρεσιών από την πολιτεία σε όλους τους κατοίκους της χώρας σύμφωνα με το άρθρο 4Σ, καθώς και της προστασίας της αξίας του ανθρώπου (στην προκειμένη περίπτωση, των κατοίκων που ζουν στα νησιά) σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1Σ.

Στο πλαίσιο της πολιτικής της ενιαίας εσωτερικής αγοράς που υφίσταται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι ιδιαιτερότητες των νησιών (πρβ. μικρό μέγεθος, φυσική απομόνωση, γήρανση πληθυσμού, μείωση της οικονομικής δραστηριότητας, υψηλό κόστος δημιουργίας, αλλά και λειτουργίας υποδομών και υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος, υψηλό κόστος παραγωγής για τις επιχειρήσεις και διαβίωσης για τους κατοίκους, μαζικός θερινός τουρισμός, περιθωριοποιημένη αγροτική και βιομηχανική παραγωγή, περιβαλλοντικά προβλήματα, χαμηλός βαθμός καινοτομίας, κλπ) έχουν ως αποτέλεσμα την ύπαρξη έντονων αναπτυξιακών διαφοροποιήσεων ως προς την ηπειρωτική Ελλάδα και καθιστούν αναγκαία την εξειδίκευση και υλοποίηση ειδικών πολιτικών για τα νησιά, οι οποίες θα αμβλύνουν τις συνέπειες των ιδιαιτεροτήτων τους από έναν φορέα που θα έχει επιτελικές, γνωμοδοτικές, συντονιστικές, αλλά και στοχευμένες εκτελεστικές αρμοδιότητες.

Με τις ρυθμίσεις του εν λόγω Κεφαλαίου, εξασφαλίζεται ο σχεδιασμός (χάραξη – εξειδίκευση) και η υλοποίηση ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής για την οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική και περιβαλλοντικά βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών, με αρμόδια

υπηρεσία σχεδιασμού και υλοποίησης τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ειδικότερα οι προτεινόμενες ρυθμίσεις περιλαμβάνουν:

- Την εισαγωγή εφαρμογής της αρχής της νησιωτικότητας, σύμφωνα με την οποία κάθε σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, καθώς και κανονιστική πράξη της διοίκησης μείζονος οικονομικής ή κοινωνικής σημασίας, πρέπει να συνοδεύεται από ανάλυση συνεπειών των ρυθμίσεων που περιλαμβάνει την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών. Για το λόγο αυτό, γνωμοδοτεί υποχρεωτικά η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.
- Τη σύσταση του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥΝΗΠΟ), το οποίο αποτελεί το βραχίονα διαμόρφωσης και υλοποίησης της Νησιωτικής Πολιτικής που σχεδιάζει και γνωμοδοτεί για τις βασικές αρχές χάραξης των δημόσιων πολιτικών για τα νησιά και υλοποιεί τις πολιτικές αυτές.
- Τη μεταφορά της εποπτείας του Ερευνητικού Ινστιτούτου Νησιωτικής Πολιτικής από το Υπουργείο Εσωτερικών στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το Ερευνητικό Ινστιτούτο αποτελεί σύμβουλο του Κράτους στην επεξεργασία, τεκμηρίωση και προώθηση δημόσιων πολιτικών σχετικών με τη νησιωτική ανάπτυξη, σε συνεργασία με ΑΕΙ, ΑΤΕΙ και Ερευνητικά Ιδρύματα, αλλά και ομοειδή Ινστιτούτα, της ημεδαπής και αλλοδαπής.

Η θεσμοθέτηση της ανάλυσης συνεπειών ρυθμίσεων σε περιοχές με ειδικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά, δηλ. η εκτίμηση επιπτώσεων των νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων στα νησιά, καθιερώνει την ειδική τεκμηρίωση για τις ενδεχόμενες συνέπειες στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη αυτών από το Υπουργείο που έχει την ευθύνη για την κατάθεση της νομοθετικής ή κανονιστικής ρύθμισης, ενώ προς το σκοπό αυτό αναζητείται υποχρεωτικά και η προηγούμενη γνώμη της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής επί της ρύθμισης αυτής.

Μέχρι σήμερα, δεν υπήρχε εκτίμηση νησιωτικών επιπτώσεων στα σχέδια νόμων και στις αποφάσεις μείζονος οικονομικής και κοινωνικής σημασίας που είχαν επιπτώσεις στο νησιωτικό χώρο, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατός ο προγραμματισμός, ο έλεγχος και η αξιολόγηση των νομοθετικών αυτών πράξεων και κανονιστικών ρυθμίσεων που αφορούσαν στα νησιά και οι οποίες ψηφίζονταν ή εκδίδονταν από την Ελληνική Πολιτεία. Πέραν της ανάλυσης των συνεπειών ρυθμίσεων που προβλέπεται στο σχέδιο νόμου, καθίσταται σαφές ότι η αρχή της νησιωτικότητας θα συνοδεύεται από προτάσεις ειδικών ρυθμίσεων,

μέτρων και δράσεων εκ μέρους του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου να εφαρμοστεί η Ολοκληρωμένη Νησιωτική Πολιτική για τον ελλαδικό χώρο.

Επισημαίνεται ότι η θεσμοθέτηση της ανάλυσης συνεπειών ρυθμίσεων στην ανάπτυξη των νησιών επηρεάζει όλους τους κατοίκους των νησιών (Έλληνες και αλλοδαπούς), αλλά και όσους δραστηριοποιούνται σ' αυτά, καθώς σχετίζεται με τις επιπτώσεις που έχουν οι δημόσιες πολιτικές στο χωρικό επίπεδο των νησιών και επομένως άπτονται της ζωής και της δραστηριότητας όλων των κατοίκων των νησιών.

Το πιο επιτυχημένο παράδειγμα αντιμετώπισης παρόμοιου προβλήματος είναι η πολιτική ορεινών περιοχών από τη δεκαετία του 1980 κυρίως στη Γαλλία, αλλά και στην Αυστρία και την Ελβετία. Οι ορεινές περιοχές της χώρας αυτής αντιμετώπιζαν (και αντιμετωπίζουν) ανάλογα προβλήματα με τις νησιωτικές περιοχές (μείωση της οικονομικής δραστηριότητας, μείωση και γήρανση πληθυσμού, τεχνολογική και πολιτιστική περιθωριοποίηση, έλλειψη υποδομών). Για το λόγο αυτό, εφαρμόστηκαν ειδικές θεσμικές ρυθμίσεις, αλλά και προγράμματα μείωσης των παραπάνω μειονεκτημάτων στις ορεινές περιοχές της Γαλλίας, με ουσιαστικά θετικά αποτελέσματα για τις εν λόγω περιοχές.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις στο εν λόγω Κεφάλαιο, το οποίο σχετίζεται με τα ζητήματα νησιωτικής πολιτικής, είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την κοινωνία και τους πολίτες : με την ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων των νομοσχεδίων και κανονιστικών πράξεων μείζονος σημασίας, στην οποία θα περιλαμβάνονται ιδίως και οι ενδεχόμενες συνέπειες στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών, θεσπίζεται για πρώτη φορά ο έλεγχος των επιπτώσεων των νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων στην κοινωνική και οικονομική ζωή των κοινωνικών ομάδων και των πολιτών. Είναι αυτονόητο ότι με τον τρόπο αυτό, ο σχεδιασμός των δημόσιων πολιτικών (οικονομική, κοινωνική, περιβάλλοντος, αγροτική, μεταφορών, υγείας, εκπαίδευσης, ενεργειακή) που αναδεικνύουν οι πράξεις αυτές θα είναι ακριβέστερος, στοχευμένος και λυσιτελής, ενώ η υλοποίηση των πολιτικών αυτών θα διευκολυνθεί σε μεγάλο βαθμό, λόγω της ενάρξεως και του σαφούς προσδιορισμού των στόχων που θα έχουν προκύψει από την ανάλυση συνεπειών των ρυθμίσεων που έχει προηγηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄: ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του άρθρου 36 επιδιώκεται η προσαρμογή του ν. 3709/2008 (Α' 213) στο ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο, με στόχο την ουσιαστική ενίσχυση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφορών επιβατών προς

όφελος των πολιτών εν γένει και, ειδικότερα, των ατόμων με αναπηρία. Ειδικότερα, η τροποποίηση του ν. 3709/2008 απαιτείται, προκειμένου να εξασφαλιστεί η εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και η εναρμόνιση της προαναφερόμενης ελληνικής με την ενωσιακή νομοθεσία σε ό,τι αφορά στα ποσά των αποζημιώσεων των επιβατών σε περιπτώσεις καθυστερήσεων – διακοπής δρομολογίων με υπαιτιότητα του μεταφορέα, καθώς και στην παροχή δωρεάν συνδρομής σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα τόσο από τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμενικών τερματικών σταθμών όσο και από τους μεταφορείς στο πλαίσιο των αντίστοιχων τομέων αρμοδιότητάς τους.

Δεδομένου ότι ο επιβάτης θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών είναι το ασθενέστερο μέρος της σύμβασης μεταφοράς, πρέπει να παρέχεται σε αυτόν ένα ελάχιστο επίπεδο προστασίας. Υπό το πρίσμα, άλλωστε, του άρθρου 9 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και προκειμένου να δοθεί στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, δυνατότητα θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ανάλογη με εκείνη των άλλων πολιτών, πρέπει να καθοριστούν κανόνες για την αποφυγή διακρίσεων και την παροχή συνδρομής κατά το ταξίδι τους. Η δράση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, συγκρίσιμου με άλλους τρόπους μεταφοράς. Επίσης, πρέπει να λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών εν γένει. Η εφαρμογή της νέας ρύθμισης προβλέπει, μεταξύ άλλων, την έκδοση απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την οποία ρυθμίζεται η διαδικασία υποβολής των παραπόνων των επιβατών, καθορίζεται η αρμόδια υπηρεσία διαχείρισης και στατιστικής καταγραφής αυτών και ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με τις καταγγελίες και τα παράπονα των επιβατών. Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται θέματα εφαρμογής διατάξεων του Κανονισμού 1177/2010 σχετικά με την προσβασιμότητα, την πληροφόρηση και την παροχή συνδρομής σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.

Οι προτεινόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις απευθύνονται σε φυσικά και νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ή που εκδίδουν εισιτήρια επιβατών και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων, με σκοπό την προστασία ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Τα άτομα αυτά πρέπει να έχουν ανάλογες δυνατότητες να χρησιμοποιούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και κρουαζιέρες, όπως και οι λοιποί

πολίτες, αφού έχουν τα ίδια δικαιώματα όσον αφορά στην ελεύθερη κυκλοφορία, την ελευθερία επιλογής και την αποφυγή διακρίσεων. Η νέα ρύθμιση κινείται προς την κατεύθυνση αυτή και επιτυγχάνει την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών που ταξιδεύουν με πλοία κατά τρόπο ακριβώς που να αποφεύγονται οι δυσμενείς διακρίσεις.

Στο σύνολό τους οι ρυθμίσεις του άρθρου 36 στοχεύουν στην προαγωγή της χρήσης των δημόσιων μεταφορών και ενιαίων εισιτηρίων, με στόχο τη βελτιστοποίηση και τη διαλειτουργικότητα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Με την καθιέρωση ενός ελάχιστου επιπέδου προστασίας του επιβάτη στις θαλάσσιες μεταφορές και ομοιόμορφων διαδικασιών για την πληροφόρηση των επιβατών και για την αντιμετώπιση – επίλυση παραπόνων των επιβατών, εκτιμάται, μεταξύ άλλων, ότι θα βελτιωθεί η εικόνα της δημόσιας διοίκησης στον τομέα της παροχής εμπιστοσύνης προς τον επιβάτη σχετικά με προβλήματα που ανακύπτουν από την παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών.

Το άρθρο 37 συμπληρώνει την κείμενη νομοθεσία και διορθώνει κάποιες νομοθετικές ατέλειες, οι οποίες προέκυψαν και λόγω των θεσμικών μεταβολών που επήλθαν μετά την έκδοση του ν. 4058/2012, σε ό,τι αφορά τις επιτροπές που είναι σχετικές με ναυλώσεις - επιτάξεις πλοίων στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η διαμόρφωση ενός άρτιου και σαφούς καθεστώτος σε ό,τι αφορά τη συγκρότηση και λειτουργία των επιτροπών είναι κεφαλαιώδους σημασίας, εξαιτίας των ιδιαιτέρως πολύπλοκων και ευαίσθητων ζητημάτων, τα οποία καλούνται να αντιμετωπίσουν και στα οποία εμπλέκονται κοινωνικοί εταίροι της ελληνικής ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ), θεσπίστηκε και ισχύει ο κανόνας της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, εντός κράτους μέλους, για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος αυτό. Με το ν. 2932/2001, τέθηκαν οι βάσεις για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ακτοπλοΐα, με βασικούς στόχους την απρόσκοπτη και τακτική σύνδεση της νησιωτικής με

την ηπειρωτική Ελλάδα, τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον επιβάτη στο πλαίσιο του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού και τη γενικότερη προστασία του δημόσιου συμφέροντος.

Ο ν. 2932/2001, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, έχει, σε μεγάλο βαθμό, ανταποκριθεί στις ανάγκες για τις οποίες θεσπίστηκε. Αναγνωρίζοντας, ωστόσο, τις εξελίξεις στο δυναμικό περιβάλλον, εντός του οποίου αναπτύσσεται σήμερα η ακτοπολική δραστηριότητα, κρίθηκε αναγκαία η επανεξέταση του πλαισίου ως προς τις ρυθμίσεις που δεν ανταποκρίνονται πλήρως στα σύγχρονα δεδομένα. Επισημαίνεται, επίσης, ότι η πλειονότητα των προτεινόμενων νομοθετικών ρυθμίσεων που αφορούν στο ν. 2932/2001 και αποτυπώνονται **στο άρθρο 38** αποτελούν μνημονιακή υποχρέωση της χώρας, όσον αφορά στον τομέα της ναυτιλίας.

Η ρύθμιση αφορά σε φυσικά και νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών. Αποσκοπεί στη στήριξη των θαλασσιών ενδομεταφορών και την ενίσχυση της βιωσιμότητας της ακτοπολίας, ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και συνεχής εκπλήρωση του σκοπού της διασφάλισης της εδαφικής, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της χώρας, της διατήρησης και ενδυνάμωσης των νησιωτικών πληθυσμών μέσα από την εξάλειψη των ανισοτήτων λόγω της γεωμορφολογίας του ελληνικού χώρου και της περαιτέρω ανάπτυξης του νησιωτικού τουρισμού.

Περαιτέρω και με στόχο την εξοικονόμηση χρόνου και τη μείωση της γραφειοκρατίας, περιορίζεται ο αριθμός των δικαιολογητικών, τα οποία συνυποβάλλονται με τη δήλωση δρομολόγησης ενός πλοίου στα απολύτως απαραίτητα και καταργείται η υποχρέωση για όσα, ούτως ή άλλως, ελέγχονται από τις Λιμενικές Αρχές κατά την έναρξη των δρομολογίων.

Η ρύθμιση τροποποιεί το ν. 2932/2001, ο οποίος εκδόθηκε σε εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992. Η εν λόγω τροποποίηση αποτέλεσε αντικείμενο διαβούλευσης στην οποία, με επιστολή του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, κλήθηκαν να συμμετάσχουν οι κοινωνικοί εταίροι και ειδικότερα: ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, η Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού και η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι΄: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Το Κεφάλαιο Ι΄ αποτελεί, μετά την ίδρυση των Ανωνύμων Εταιριών – Οργανισμών Λιμένων των 12 μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας με τους νόμους 2688/1999 και 2932/2001, ίσως την ουσιαστικότερη παρέμβαση στα ζητήματα αναδιοργάνωσης λιμένων και αναδιάρθρωσης της λιμενικής πολιτικής της χώρας. Το συγκεκριμένο Κεφάλαιο συνιστά την απαραίτητη εκείνη νομοθετική παρέμβαση και μετεξέλιξη του θεσμικού πλαισίου, η οποία αναμένεται να επιδράσει θετικά στη λειτουργία του συνόλου των λιμανιών της χώρας ανεξαρτήτως του μεγέθους, της εμπορικής και της επιβατικής τους κίνησης.

Οι βασικότερες παρεμβάσεις που επιχειρούνται με το παρόν σχέδιο νόμου επικεντρώνονται στη θεμελίωση της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής της χώρας σε τρεις επιμέρους πυλώνες, οι οποίοι σχετίζονται με την οργάνωση των υπάρχοντων Οργανισμών Λιμένος στα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα, την επέκταση στα Ν.Π.Δ.Δ. με τη δημιουργία των Περιφερειακών Δικτύων - Ανωνύμων Εταιριών και τέλος και στην υπαγωγή των λεγόμενων «ορφανών» λιμένων της χώρας στις πιο πάνω οργανωμένες διοικητικές δομές.

Ταυτοχρόνως, προωθείται η απλούστευση της αδειοδοτικής διαδικασίας των λιμενικών έργων που εκτελούνται από τους Οργανισμούς Λιμένων, κυρίως μέσω της αναβάθμισης του ρόλου της Ε.Σ.Α.Λ. σε κύριο αδειοδοτικό όργανο και της σύντμησης των προθεσμιών για την έκδοση των σχετικών αποφάσεων.

Εξίσου σημαντική παρέμβαση θεωρείται και η ίδρυση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) η οποία θα αποτελέσει τον «ρυθμιστή» του νέου τοπίου που θα διαμορφωθεί τόσο κατά τη διάρκεια όσο και μετά τη λήξη της περιόδου αναδιοργάνωσης των λιμανιών και εκπλήρωσης των μνημονιακών υποχρεώσεων της χώρας, αναφορικά με την αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας του Κράτους, οιαδήποτε μορφή και αν λάβει αυτή.

Με το άρθρο 39 προσδιορίζεται η ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού και της χάραξης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, η οποία ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο αποτελεί και το αρμόδιο Υπουργείο για την εκπόνηση του Σχεδίου Στρατηγικής Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Ακολούθως στις περιπτώσεις της παραγράφου 3 αναλύεται η επιχειρούμενη διάρθρωση του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος αναφορικά με:

1. Τη συγκρότηση των τεσσάρων Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων της χώρας, ήτοι: (α) του Αττικού Λιμενικού Δικτύου, αποτελούμενου από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες του Πειραιά, του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Ραφήνας, (β) του

Δικτύου Λιμένων Βορείου Ελλάδος, αποτελούμενου από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, (γ) του Δικτύου Λιμένων Δυτικής Ελλάδος, αποτελούμενου από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας και (δ) του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου.

2. Τη συνένωση των Λιμενικών Ταμείων που λειτουργούν με τη μορφή ΝΠΔΔ, ανεξαρτήτως δηλαδή αν πρόκειται για Δημοτικά ή Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, είτε μέσω της μεταξύ τους συγχώνευσης με σκοπό την ίδρυση ανωνύμων εταιριών (των λεγόμενων Περιφερειακών Λιμενικών Δικτύων) είτε μέσω της προσχώρησής τους σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της προηγούμενης περίπτωσης.

3. Την οργάνωση των λεγόμενων «ορφανών» λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, εκείνων δηλαδή των λιμενικών υποδομών, που αν και δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα κάποιου συγκεκριμένου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης και εκτελούνται σε αυτές μικρής κλίμακας δραστηριότητες, η λειτουργία τους είναι ζωτικής σημασίας για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών.

Η ως άνω οργάνωση των λιμανιών της χώρας αναμένεται να επιδράσει στην καθημερινή λειτουργία των λιμένων και κατ' επέκταση στην ποιότητα των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, ενώ τα αναμενόμενα αποτελέσματα - τα οποία δύναται να είναι και μετρήσιμα- συνοψίζονται στη δημιουργία οικονομιών κλίμακος, τον εξορθολογισμό των λειτουργικών εξόδων των οργανισμών, τη βέλτιστη διαχείριση των ανθρωπίνων πόρων και τη δημιουργία συνεργειών στις δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στις λιμενικές υποδομές.

Τα άρθρα 40 και 41 αφορούν κυρίως στην περιγραφή των νομικών και διοικητικών ενεργειών που απαιτούνται για τη συγκρότηση του μοντέλου των τεσσάρων (4) Κεντρικών Λιμενικών Ταμείων ως ενιαίων συστημάτων διοίκησης και διαχείρισης των συνολικά δώδεκα (12) μεγαλύτερων Εμπορικών Λιμένων της Χώρας που λειτουργούν με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρίας, ως Ομίλων Επιχειρήσεων Εκμεταλλεύσεως Εμπορικών Λιμένων.

Κρίσιμη θεωρείται και η εκπόνηση σχετικής μελέτης βιωσιμότητας από το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), καθώς και η λήψη σχετικής απόφασης από τις Γενικές Συνελεύσεις των εταιριών, η οποία στην ουσία θα αποτελέσει την αφετηρία συγκρότησης των Λιμενικών Δικτύων. Με τη σύνταξη της εν λόγω μελέτης από το ΤΑΙΠΕΔ θα καταστεί, κυρίως από το ίδιο το Ταμείο, δυνατή η αξιολόγηση της συνέχισης της απρόσκοπτης δραστηριότητας των λιμανιών, μετά από τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης για την αξιοποίηση της περιουσίας τους.

Τα θετικά αποτελέσματα που προκύπτουν από τη συγκρότηση των πιο πάνω δικτύων συνοψίζονται στα ακόλουθα:

(α) Η αξία των υπό θυγατροποίηση εταιριών θα υπολογισθεί στο μετοχικό κεφάλαιο των «μητρικών» εταιριών, το οποίο θα αυξηθεί ισόποσα. Οι νέες μετοχές κάθε μητρικής εταιρίας, που θα εκδοθούν λόγω της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου, θα περιέλθουν στο Ελληνικό Δημόσιο. Οι μετοχές των εταιριών, οι οποίες είναι ήδη εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Χ.Α.), θα εισαχθούν και αυτές προς διαπραγμάτευση στο Χ.Α., εφαρμοζόμενης της προβλεπόμενης ισχύουσας διαδικασίας. Η προτεινόμενη διαδικασία είναι ταχυσάτη, στηρίζεται στην προηγούμενη διαδικασία για την ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε., ως προς την αποτίμησή τους για την είσοδό τους στο Χ.Α. και δημιουργεί όλα τα θετικά αποτελέσματα μιας συγχώνευσης με απορρόφηση, χωρίς τα αρνητικά της κατάργησης των νομικών προσώπων των εταιριών που θα απορροφηθούν.

(β) Επιβάλλεται η διαμόρφωση ενός νέου επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδιασμού των δημιουργούμενων Ομίλων Επιχειρήσεων Εκμετάλλευσης Εμπορικών Λιμένων, με σκοπό τη μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων των συνεργειών, αλλά και της βελτίωσης της κατανομής των λειτουργιών τους. Άμεσο αποτέλεσμα του εγχειρήματος αυτού είναι η σημαντική βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της εκμετάλλευσης, ο ορθολογικός προγραμματισμός των επενδύσεων, των συμπράξεων με ιδιωτικά κεφάλαια, καθώς και η αξιοποίηση του απασχολούμενου προσωπικού.

(γ) Με τη διαδικασία της δημιουργίας του Ομίλου για τις δύο εισηγμένες εταιρίες ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ Α.Ε., επιτυγχάνεται επίσης ταχύτατη εισαγωγή των μετοχών στο Χ.Α. και συγχρόνως ενισχύεται η χρηματιστηριακή τους αξία, λόγω της ενιαίας στρατηγικής ανάπτυξης, διοίκησης και διαχείρισης, που θα οδηγήσει άμεσα σε βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα.

(δ) Το σχέδιο ίδρυσης των συγκεκριμένων τεσσάρων Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων θα έχει ως αποτέλεσμα την επιτυχία όλων των στόχων που επιδιώκονται με τη μείωση των δημοσίων επιχειρήσεων και την εξοικονόμηση χρόνου, χωρίς τα προβλήματα και τις παρενέργειες της συγχώνευσης που θα επηρέαζαν αρνητικά για αρκετό χρονικό διάστημα τα οποιαδήποτε θετικά αποτελέσματά της.

Το άρθρο 42 αναφέρεται στην υποχρέωση που έχουν οι τέσσερις «μητρικές» εταιρίες των Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων να συστήσουν Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (ΔΑΑ), με βασική αρμοδιότητα την προώθηση των διαδικασιών ανάπτυξης των επενδύσεων και

κάθε μορφής αξιοποίησης των λιμένων του Δικτύου, πάντα σε στενή συνεργασία με τις κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες των θυγατρικών τους εταιριών για τα ζητήματα των λιμένων της αρμοδιότητάς τους. Η σύσταση της ως άνω Διεύθυνσης αναμένεται να επιταχύνει, αλλά και να βελτιώσει τις διαδικασίες ανάπτυξης των επενδύσεων, παραχωρήσεων, συνεργασιών και συνεργειών με ιδιώτες και κάθε μορφής επιχειρηματικής πρωτοβουλίας που συνδέονται με την ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμένων του Δικτύου.

Με τη διάταξη **του άρθρου 43** παρέχεται, μέσω ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Συνενώσεων, η δυνατότητα στα Λιμενικά Ταμεία κάθε μορφής, κυρίως όμως σε εκείνα που παρουσιάζουν αξιόλογη εμπορική και επιβατική κίνηση, να συνενωθούν. Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθούν τα οικονομικά εκείνα μεγέθη, κατά το πρότυπο των Οργανισμών Λιμένων – Αωνόμων Εταιριών, που θα καταστήσουν δυνατή την εκτέλεση των απαραίτητων επενδύσεων για τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών από νέες σύγχρονες εμπορικές επιχειρήσεις που δεν θα έχουν καμία σχέση με το παρωχημένο μοντέλο των ΝΠΔΔ.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα συνοψίζονται στον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των φορέων διοίκησης των λιμένων, τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με αναβαθμισμένο ρόλο και την παράλληλη απαλλαγή της διοίκησης των λιμανιών από γραφειοκρατικές διατυπώσεις και αγκυλώσεις. Παράλληλα, καθίσταται ευχερέστερη η πραγματοποίηση επενδύσεων για τη βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών για τους χρήστες, διότι θα μπορούν να αξιοποιηθούν περισσότερο αποτελεσματικά οι εθνικοί και κοινοτικοί πόροι, ενώ θα διενεργηθούν όλες εκείνες οι συνέργειες που θα επιτρέψουν την οργάνωση διοικητικών, οικονομικών και τεχνικών υπηρεσιών σε ικανοποιητικό επίπεδο.

Με τη διάταξη **του άρθρου 44** και με τη θέσπιση του θεσμού της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) επιχειρείται η δημιουργία ενός αυτόνομου, ευέλικτου και λειτουργικά ανεξάρτητου δημόσιου φορέα, ο οποίος θα αποτελεί την εποπτεύουσα αρχή της εφαρμογής της εθνικής λιμενικής πολιτικής, όπως αυτή αναπτύσσεται στο σύνθετο τοπίο που θα διαμορφωθεί κατά τη διάρκεια, αλλά και μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων των λιμένων. Το έργο της Ρ.Α.Λ. αναμένεται να συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στη διαμόρφωση της αγοράς που σχετίζεται με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και στην εφαρμογή των κανόνων που θα κληθούν να ακολουθήσουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, αλλά και οι δραστηριοποιούμενες στο συγκεκριμένο χώρο επιχειρήσεις.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 45 και 47, οι οποίες θα πρέπει να αναγνωστούν συνδυασμένα προκειμένου να συναχθεί το σύνολο των αποτελεσμάτων που συνεπάγεται η εφαρμογή τους, η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) αναβαθμίζεται σε κεντρικό αδειοδοτικό όργανο για την εκτέλεση των λιμενικών έργων που εκτελούν οι Οργανισμοί Λιμένος, με βασικό σκοπό την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης και την απεμπλοκή σημαντικών δημοσίων έργων υποδομής, αλλά και την προώθηση ιδιωτικών επενδύσεων στα λιμάνια της χώρας. Η υιοθέτηση της προτεινομένης διαδικασίας αναμένεται να συμβάλει στην απεμπλοκή πολλών έργων, αλλά κυρίως θα ενθαρρύνει την υλοποίηση αναπτυξιακών προγραμμάτων εντός λιμενικών ζωνών, με συγχρηματοδότηση και κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων, το οποίο αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 46 εισάγονται βελτιωτικές ρυθμίσεις σε ό,τι αφορά ζητήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων σε λιμένες τοπικής σημασίας ή σε τουριστικούς λιμένες, με ανάθεση σχετικής αρμοδιότητας στο Γενικό Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Με το άρθρο 48 επιχειρείται η διαμόρφωση του απαραίτητου θεσμικού πλαισίου που θα διασφαλίσει την ταχύτερη και ομαλή εξέλιξη κάθε μορφής διαγωνιστικής διαδικασίας που αφορά στην ανάπτυξη των επενδύσεων, με στόχο την ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμενικών υποδομών της χώρας, με την ταυτόχρονη όμως διασφάλιση της αδιάλειπτης και απρόσκοπτης λειτουργίας των λιμένων και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες.

Οι διατάξεις του άρθρου 49 ρυθμίζουν τα ζητήματα που αφορούν στην ίδρυση, με προεδρικό διάταγμα, ανώνυμης εταιρίας, με σκοπό τη παροχή του συνόλου των πλοηγικών υπηρεσιών στους εμπορικούς λιμένες της χώρας, καταρχάς για χρονική διάρκεια πέντε (5) ετών, η οποία δύναται να παραταθεί. Τις ανωτέρω υπηρεσίες παρέχει σήμερα η Πλοηγική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία είναι αμιγώς δημόσια υπηρεσία.

Η ίδρυση της ως άνω εταιρίας αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό του φορέα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών στο σύνολο των λιμένων της χώρας, δημιουργώντας παράλληλα τις προϋποθέσεις για τη λειτουργία ενός ευέλικτου και αποτελεσματικού πλέον σχήματος, αυτού της ανώνυμης εταιρίας, αρμοδίου για την παροχή των υπηρεσιών αυτών. Η

μεταφορά των εν λόγω υπηρεσιών στο χώρο του ιδιωτικού δικαίου δεν συνεπάγεται την αποξένωσή τους από την κρατική εποπτεία, ασκούμενη, εν προκειμένω, αφενός ως ο συνήθης διοικητικός έλεγχος της λειτουργίας της ιδρυόμενης ανώνυμης εταιρίας και αφετέρου μέσω της δημιουργίας, με προεδρικό διάταγμα, ενός κανονιστικού καθεστώτος, το οποίο αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στον ορισμό των προσόντων των πλοηγών, την εκπαίδευση και την πιστοποίησή τους, τη ρύθμιση της τιμολογιακής πολιτικής, της είσπραξης των πλοηγικών τελών και το αντάλλαγμα υπέρ του Δημοσίου για την παραχώρηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνεται η ήπια μετάβαση από το σημερινό καθεστώς του αμιγώς δημόσιου τομέα στην ιδιωτικοποίηση των πλοηγικών υπηρεσιών σε όλα τα λιμάνια της χώρας και εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη παροχή των υπηρεσιών αυτών. Η επεξεργασία των ζητημάτων που αφορούν στη δημιουργία της ανώνυμης εταιρίας θα διενεργηθεί από επιτροπή, η οποία θα εξετάσει και θα προτείνει τους όρους σύστασής της, καθώς και κάθε θέμα που αφορά συνολικά στον τρόπο οργάνωσης και παροχής των πλοηγικών υπηρεσιών. Η εταιρία κατά τη σύσταση της θα στελεχωθεί από το σύνολο του ναυτικού προσωπικού που θα υπηρετεί σε εκείνο το χρονικό σημείο στη Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων.

Με το άρθρο 50 ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα λιμενικών υποδομών.

Με την παράγραφο 1 επέρχεται η αναγκαία διευκρίνιση του νομοθετικού καθεστώτος σχετικά με την τοποθέτηση προστατευτικών δικτύων για την προστασία ακτών και λουομένων από θαλάσσια ρύπανση. Η υφιστάμενη ρύθμιση του άρθρου 211 του ν. 4072/2012 είχε δημιουργήσει αρκετά προβλήματα κατά την εφαρμογή του, τα οποία αφορούσαν τόσο στους αρμόδιους να αιτηθούν την τοποθέτηση των προστατευτικών δικτύων φορείς όσο και στη διοικητική διαδικασία για την έκδοση της άδειας τοποθέτησης. Πλέον η παράγραφος 1 καθιστά σαφές ότι την τοποθέτηση των δικτύων μπορούν να αιτηθούν όχι μόνο οι φορείς διοίκησης λιμένων, αλλά και οι φορείς στους οποίους παραχωρείται ή εκμισθώνεται χώρος του αιγιαλού ή της παραλίας ή της ζώνης λιμένων. Παράλληλα, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την οποία θα καθορισθούν οι όροι, οι προϋποθέσεις και το σύνολο της διοικητικής διαδικασίας βάσει της οποίας χορηγείται η άδεια τοποθέτησης. Η έως σήμερα απουσία σχετικής εξουσιοδοτικής διάταξης δεν κατέστησε δυνατή την έκδοση σχετικών αδειών, ενώ η διάταξη του άρθρου 211 του ν. 4072/2012 παρέμενε κατ' ουσίαν ανενεργή, με δυσμενέστατες συνέπειες για το συνταγματικά προστατευόμενο αγαθό της προστασίας του

περιβάλλοντος. Η νέα διάταξη θεραπεύει το πρόβλημα σε όφελος του συνόλου της ελληνικής κοινωνίας, αλλά και της οικονομίας, αφού η λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία των ακτών και η διατήρηση της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί ένα επιπλέον στήριγμα για τον ελληνικό τουρισμό.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 προβλέπεται ότι η διαδικασία καθορισμού της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα δεν εμποδίζεται από την ύπαρξη στους χώρους αυτούς έργων που εξυπηρετούν εμπορικούς, βιομηχανικούς, συγκοινωνιακούς ή άλλου είδους σκοπούς, που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις και έχουν κατασκευασθεί από φορείς του δημοσίου τομέα, χωρίς άδεια ή με υπέρβαση αυτής, πριν την ισχύ του ν. 2971/2001. Με τον τρόπο αυτό, σκοπείται να δοθεί η δυνατότητα ένταξης λιμενικών έργων σε χρηματοδοτικά προγράμματα, δεδομένου ότι αφορούν σε χώρους που έχουν κατασκευασθεί τέτοιου είδους υποδομές από φορείς του δημόσιου τομέα πριν την ισχύ του σχετικού νόμου για τον αιγιαλό και την παραλία (ν. 2971/2001).

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 3 επιδιώκεται η άρση των εμποδίων και η μείωση του απαιτούμενου χρόνου για την έκδοση άδειας εκτέλεσης των έργων της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 2971/2001. Ειδικότερα, με το σημερινό καθεστώς, στην περίπτωση που η άδεια αυτή συνδυάζεται με κατεδάφιση παλαιότερων έργων, για τα οποία υφίσταται πρωτόκολλο κατεδάφισης που έχει συγκεκριμένη χρονική προθεσμία, η χερσαία ζώνη στερείται - για μεγάλο χρονικό διάστημα - λιμενικών εγκαταστάσεων, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται ο σκοπός της. Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται ότι για την εκτέλεση των ανωτέρω έργων, όπου υφίστανται λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες, βάσει των τεχνικών μελετών, θα κατεδαφιστούν πλήρως, η κατεδάφιση αυτών γίνεται συγχρόνως με την κατασκευή των νέων έργων. Με τον τρόπο αυτό, η χερσαία ζώνη λιμένος θα διαθέτει λιμενικές εγκαταστάσεις, αρχικά τις υφιστάμενες και στη συνέχεια τις καινούργιες.

Σχετικά με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του **άρθρου 51** σημειώνονται τα εξής: Η ναυπηγοεπισκευή στην ευρύτερη περιοχή του Περάματος αποτελούσε κατά το παρελθόν μια ακμαία οικονομική δραστηριότητα. Από το 2008 παρατηρείται σημαντική μείωση της δραστηριότητας αυτής, η οποία οφείλεται τόσο στην όξυνση του διεθνούς ανταγωνισμού από γειτονικά κράτη όσο και στη διόγκωση των προβλημάτων που σχετίζονται με την απαξίωση των υποδομών, τη διατάραξη της εργασιακής ειρήνης, την αυξημένη γραφειοκρατία και την κατάτμηση των αρμοδιοτήτων σε πλήθος φορέων και Υπουργείων.

Άμεσο αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι η διακοπή της λειτουργίας πληθώρας επιχειρήσεων και η υπέρμετρη διόγκωση της ανεργίας.

Η αναθέρμανση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.), σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 3654/2008 (Α' 57), θα έχει πολλαπλά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη για πληθώρα επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυπηγοεπισκευή, ενώ τα κοινωνικά οφέλη θα προκύψουν από τη συνεπαγόμενη μείωση της ανεργίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και της Νοτιοδυτικής Αθήνας. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, επιδιώκεται η διαμόρφωση προϋποθέσεων για την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και για την αντιμετώπιση των χρόνιων προβλημάτων της ως άνω Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, με τη συμμετοχή όλων των συναρμόδιων φορέων. Επιπροσθέτως, παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου για την κατάρτιση του Κανονισμού Λειτουργίας της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, ύστερα από πρόταση του αρμόδιου φορέα διαχείρισης και αφού προηγηθεί διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης. Ο εν λόγω Κανονισμός θα συμβάλλει στη θέσπιση κανόνων που πρέπει να ακολουθούνται τόσο από τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις όσο και από τους κάθε μορφής χρήστες, έτσι ώστε να δοθεί τέλος στην άναρχη κατάσταση που επικρατεί σήμερα στη Ζώνη.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις **του άρθρου 52**, μετατρέπεται το Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας από ΝΠΔΔ σε Ανώνυμη Εταιρία, κατά το πρότυπο του ν. 2932/2001, ενώ παράλληλα συγχωνεύονται στη νέα εταιρία όλα τα Λιμενικά Ταμεία του νομού Ευβοίας. Συγχρόνως, ρυθμίζονται όλα τα ζητήματα σχετικά με την περιουσία, τις αρμοδιότητες και το προσωπικό του μετατρεπόμενου και των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων.

Η ανώνυμη εταιρία που θα δημιουργηθεί με τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας, την κατάργηση και την μεταφορά των αρμοδιοτήτων των δέκα (10) Ν.Π.Δ.Δ., διατηρεί το δημόσιο χαρακτήρα της, αφού οργανώνεται ως δημόσια επιχείρηση. Παράλληλα, με την ενοποίηση, οι οικονομίες κλίμακας θα είναι σημαντικές, ενώ η θαλάσσια και λιμενική πολιτική που έχει στόχο την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και τη συνοχή του ελληνικού χώρου θα είναι άμεσα εφαρμοστέα στο νομό Ευβοίας, ο οποίος διαθέτει λιμένες κάθε κατηγορίας. Συγκεκριμένα, στρατηγική της νέας ανώνυμης εταιρίας είναι να εξυπηρετήσει τις ανάγκες, τόσο της τοπικής όσο και της εθνικής θαλάσσιας και λιμενικής πολιτικής, που αφορούν στο σύνολο των λιμένων της Ευβοίας, δεδομένου ότι η γεωγραφική θέση της μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα για την προσέλκυση

επενδύσεων για βιομηχανικές τουριστικές και αλιευτικές δραστηριότητες.

Για τα ζητήματα που προκύπτουν από τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Ευβοίας και τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων του άρθρου αυτού εφαρμόζονται αναλόγως οι σχετικές ρυθμίσεις του εικοστού πρώτου άρθρου του ν. 2932/2001, ενώ το προσωπικό των ανωτέρω νομικών προσώπων καθίσταται εκ του νόμου προσωπικό της συστηνόμενης ανώνυμης εταιρίας, για το υπηρεσιακό καθεστώς του οποίου ισχύουν αναλογικά οι ρυθμίσεις της παραγράφου 10 του άρθρου 4 του ν. 3075/2002. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του ν. 3408/2005, όπως ισχύει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΑ΄: ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Στο Κεφάλαιο ΙΑ΄ περιέχονται λοιπές διατάξεις που ρυθμίζουν επιμέρους ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου και τόπου παροχής σχετικών υπηρεσιών, σκοπός της διατάξεως του **άρθρου 53** είναι να ενισχύσει το θεσμό της ναυτικής διαιτησίας με αντίστοιχη ελάφρυνση των δικαστηρίων. Ο θεσμός αυτός, ήδη σε πλήρη εξέλιξη σε άλλες έννομες τάξεις με ναυτιλιακή παράδοση, θα πρέπει να ενταχθεί πιο συστηματικά στην ελληνική έννομη τάξη, προκειμένου, μέσω της διαιτησίας επί συγκεκριμένων καταρχάς ζητημάτων, να δημιουργηθεί ένα ιστορικό διαιτησιών - track record - που θα μπορούσε να προσελκύσει και περισσότερους ιδιώτες στην ελληνική διαιτησία. Τούτο θα ενισχύσει τη θέση του Πειραιά ως γενικότερου ναυτιλιακού κέντρου, το οποίο αποτελεί, εξάλλου, γενικότερο στόχο του συνόλου του νομοσχεδίου. Ο ορισμός του εθνικού δικαίου ως εφαρμοστέου και η επίλυση των διαφορών στην Ελλάδα είναι όροι συνηθισμένοι στη διεθνή πρακτική για κρατικές μεταφορές και ήδη προβλέπονται στο άρθρο 16 του ν. 4110/2013. Επίσης, καθίσταται σαφές ότι στην διαιτησία του ΝΕΕ μπορούν να υπάγονται και διεθνείς διαιτησίες, για το οποίο σήμερα υφίσταται κάποια αμφισβήτηση.

Σε ό,τι αφορά τις ρυθμίσεις του **άρθρου 54**, οι οποίες αφορούν στον Οίκο Ναύτου, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Με την προτεινόμενη στην παράγραφο 1 ρύθμιση, παρέχεται στον ΕΟΠΥΥ η δυνατότητα να χρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις του Οίκου Ναύτου, διαθέτοντας προσωπικό για την παροχή υπηρεσιών υγείας. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνεται αφ΄ ενός εξοικονόμηση πόρων αφ΄ ετέρου διευκόλυνση και ανετότερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων που δε θα υποστούν αλλαγή ως προς το σημείο παροχής τέτοιων υπηρεσιών.

Το θεσμικό πλαίσιο παροχών κοινωνικής ασφάλισης, υγείας και πρόνοιας προς τους ναυτικούς, για σχεδόν εκατό χρόνια, επέτρεπε στον Οίκο Ναύτου να λειτουργεί ομαλά σε ακίνητα των οποίων είχε την κατοχή, αν και η κυριότητα ανήκε στο Ν.Α.Τ. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 και μετά τη θέση σε ισχύ του ν.4072/2012 (Α' 86), με τον οποίο υπήχθη το ΝΑΤ στην εποπτεία του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, παρέχεται η δυνατότητα παραχώρησης κατά χρήση στον Οίκο Ναύτου ακινήτων που ανήκουν στην κυριότητα του ΝΑΤ, για την εξυπηρέτηση των σκοπών του.

Με την προτεινόμενη στην παράγραφο 3 ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα καταγραφής και συστηματοποίησης της δαιδαλώδους νομοθεσίας που διέπει τη λειτουργία του Οίκου Ναύτου.

Με τις προτεινόμενες στις παραγράφους 4 και 5 ρυθμίσεις επιδιώκεται η απλοποίηση και συντόμευση της διαδικασίας, με την οποία πραγματοποιείται η απόδοση στον Οίκο Ναύτου των πόρων που του αναλογούν από το Κεφάλαιο Ανεργίας Ασθενείας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.). Συγκεκριμένα, μειώνεται το πλήθος των απαιτούμενων, σύμφωνα με το ν.4075/2012 (Α' 89), υπουργικών αποφάσεων, ώστε να μπορεί να καταρτίζεται εγκαίρως ο προϋπολογισμός του Οίκου Ναύτου και να υλοποιείται ο οικονομικός προγραμματισμός του σύμφωνα με τις υφιστάμενες απαιτήσεις της νομοθεσίας.

Σε ό,τι αφορά την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 55, σημειώνεται ότι με τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν. 3872/2010 (Α' 148), όπως ισχύει μετά την τροποποίησή της με το άρθρο 222 του ν. 4072/2012 (Α' 86), επεκτάθηκε το δικαίωμα εκτέλεσης θαλάσσιων κυκλικών περιηγητικών πλόων και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών υπό προϋποθέσεις. Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιτρέπεται στα εν λόγω πλοία, τα οποία εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι μεταξύ ελληνικών ή και ξένων λιμένων, να παραλαμβάνουν επιβάτες από τους ελληνικούς λιμένες που προσεγγίζουν, υπό τον όρο ότι, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ελληνικός, να είναι αυτός της επιβίβασής τους. Οι υποχρεώσεις της διενέργειας κυκλικού περιηγητικού ταξιδιού, της διάρκειάς του (κατ' ελάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες) και της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων (άνω των 49 επιβατών) διατηρούνται, ενώ εξακολουθεί να παρέχεται το δικαίωμα αυτό και σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη ή τουλάχιστον 49 επιβατών.

Μέσω της παροχής του δικαιώματος της παραλαβής περιηγητών από όσους ελληνικούς λιμένες προσεγγίζει το πλοίο, υπό τις ανωτέρω προϋποθέσεις, διευκολύνεται η διενέργεια θαλάσσιων κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών και από πλοία υπό σημαία τρίτης χώρας στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Επομένως, επιδιώκεται συνολικά η τόνωση της τουριστικής κίνησης στις τοπικές κοινωνίες, η ενίσχυση τομέων που είναι συναφείς με την κρουαζιέρα (ιδίως ενδιαίτηση, πρακτόρευση, τραπεζικές υπηρεσίες, λιμενικές υπηρεσίες) και η αύξηση της απασχόλησης και εν τέλει η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας.

Το άρθρο 56 περιέχει καινοτόμο ρύθμιση σχετικά με τη θεσμοθέτηση δωρεών για τη στήριξη και την ενίσχυση της αποστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων. Η προτεινόμενη διάταξη παρέχει συγκεκριμένο νομοθετικό έρεισμα, προκειμένου να καταστεί ο θεσμός των δωρεών στο ναυτιλιακό χώρο ελκυστικός και αποδοτικός, ενόψει και του γεγονότος ότι οι εν λόγω δωρεές προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου απαλλάσσονται από το φόρο δωρεάς, δεδομένων των κατά καιρούς σοβαρών αναγκών του Υπουργείου. Το κανονιστικό πλαίσιο για την υλοποίηση των δωρεών είναι δυνατό να συνοδεύεται και από περιγραφή συγκεκριμένων αναγκών σε είδος, ούτως ώστε οι εκάστοτε δωρεές να καθίστανται πλέον αποτελεσματικές.

Το άρθρο 57 έχει σκοπό να διασαφηνίσει συγκεκριμένα ζητήματα που αφορούν στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και τα οποία, λόγω των θεσμικών μεταβολών που επιχειρούνται με το παρόν νομοσχέδιο, θα μπορούσαν να προκαλέσουν ασάφειες ή να επιτρέψουν παρερμηνείες που δεν θα ανταποκρίνονταν στο πνεύμα και το σκοπό του ιστορικού νομοθέτη.

Ειδικότερα, με την παράγραφο 1 επιβεβαιώνεται το ασφαλιστικό καθεστώς των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, το οποίο παραμένει ως έχει, χωρίς να επηρεάζεται από τις θεσμικές μεταβολές που επιχειρούνται με το παρόν νομοσχέδιο.

Οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 6 αφορούν σε ζητήματα τοποθετήσεων σε συγκεκριμένες θέσεις, οι οποίες απαιτούν ιδιαίτερα προσόντα, είτε πρόκειται για τις Επισκευαστικές Βάσεις Λιμενικού Σώματος είτε για θέσεις εκτός Σώματος μέσω αποσπάσεων σε παραρτήματα του Οίκου Ναύτου. Αμφότερες οι διατάξεις κρίνονται αναγκαίες, διότι συμβάλλουν στην διατήρηση της παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών σε ευαίσθητους τομείς του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου από έμπειρο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος μέχρι την κάλυψη των θέσεων εργασίας από το αναγκαίο προς τούτο προσωπικό.

Η εξαιρετικά δυσμενής οικονομική συγκυρία δικαιολογεί και τη διάταξη της παραγράφου 3, η οποία προβλέπει τη δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής έως και 75% των εξόδων μετακίνησης για εκτέλεση υπηρεσίας. Η εν λόγω ρύθμιση είναι αναγκαία εξαιτίας των πρόσφατων δημοσιονομικών περικοπών στο μισθολόγιο των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, οι οποίες δεν επιτρέπουν την κάλυψη των σχετικών δαπανών με ίδια έξοδα, σε συνδυασμό με την υπερβολική καθυστέρηση αποπληρωμής των δαπανών, όταν αυτές δεν προκαταβάλλονται, γεγονός το οποίο οδήγησε κατά το προηγούμενο διάστημα σε παραγραφή σχετικών αξιώσεων του προσωπικού.

Η παράγραφος 4 στοχεύει να αποκαταστήσει μια νομοθετική ανισότητα, η οποία προκύπτει από σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων και μεταβολών και αφορά στην απονομή τιμητικών διακρίσεων σε αποστρατευόμενους Υποναυάρχους του Λιμενικού Σώματος. Ειδικότερα, το άρθρο 51 του ν. 3079/2002 προέβλεπε την απονομή συγκεκριμένων τιμητικών διακρίσεων σε αποστρατευόμενους Υποναυάρχους μόνο εφόσον είχαν υπηρετήσει ως Υπαρχηγοί. Νεότερη διάταξη του ν. 3654/2008, με την οποία προβλέφθηκε ο βαθμός του Αντιναυάρχου και για τους Υπαρχηγούς του Λιμενικού Σώματος, στην πραγματικότητα κατέστησε άνευ αντικειμένου τη διάταξη του άρθρου 51 του ν. 3079/2002, αφού πλέον οι Υποναύαρχοι δεν μπορούσαν να γίνουν Υπαρχηγοί και επομένως να απολαύουν των σχετικών τιμητικών προνομίων μετά την αποστρατεία τους. Την κατάσταση αυτή τροποποίησε επί της ουσίας το άρθρο 39 του π.δ. 81/2012, το οποίο προέβλεψε την υπό προϋποθέσεις απονομή τιμητικών διακρίσεων για αποστρατευόμενους Αντιναυάρχους και Υποναυάρχους που υπηρέτησαν για τουλάχιστον 3 μήνες σε οργανικές θέσεις του βαθμού τους. Ελλείψει μεταβατικής ρύθμισης, λόγω νομοθετικής αβλεψίας, η διάταξη του άρθρου 39 του π.δ. 81/2012 άρχισε να εφαρμόζεται από τη δημοσίευση του ανωτέρω διατάγματος στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης και άρα κάλυπτε όσους Υποναυάρχους αποστρατεύτηκαν από το 2012 και εφεξής. Με αυτό τον τρόπο, όμως, προκλήθηκε μια άνιση μεταχείριση για τους Υποναυάρχους, οι οποίοι αποστρατεύθηκαν από το 2008 έως την έναρξη ισχύος του π.δ. 81/2012, οι οποίοι δεν διέθεταν νομοθετικό έρεισμα προκειμένου να απολαύουν των συγκεκριμένων τιμητικών διακρίσεων. Δεδομένου δε ότι οι τιμητικές αυτές διακρίσεις έχουν καθαρά συμβολικό περιεχόμενο και συνιστούν ένα είδος ηθικής ανταμοιβής για πρόσωπα που υπηρέτησαν το Λιμενικό Σώμα με αφοσίωση και ευπρέπεια, φτάνοντας στους υψηλότερους βαθμούς της ιεραρχίας και καταλαμβάνοντας νευραλγικές θέσεις της διοίκησης, η διόρθωση της ανωτέρω ανισότητας κρίνεται απολύτως αναγκαία, ως εκ τούτου πραγματοποιείται μέσω της διάταξης της παραγράφου 4.

Αναγκαία κρίνεται και η ρύθμιση της παραγράφου 5, καθώς υπηρετεί την αρχή της ίσης μεταχείρισης του προσωπικού του ΛΣ ως προς το ζήτημα της χορήγησης επιδόματος χρόνου υπηρεσίας, το οποίο αποτελεί παράγοντα εξαιρετικά σημαντικό και ευαίσθητο για την αποτελεσματική λειτουργία και εκτέλεση της αποστολής ενός ένοπλου Σώματος, όπως το Λιμενικό Σώμα.

Με την παράγραφο 7 τροποποιείται η συγκρότηση του Δευτεροβάθμιου Συμβουλίου Κρίσεων με τη συμμετοχή πλέον και ενός εκπροσώπου του Δικαστικού Σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων, η συνδρομή του οποίου θα συνεισφέρει στην πιο σφαιρική και νομικά άρτια αντιμετώπιση των ζητημάτων που τίθενται ενώπιον του Συμβουλίου, λόγω των ειδικών γνώσεων που η κατοχή της συγκεκριμένης θέσης συνεπάγεται.

Η παράγραφος 8 αποσκοπεί να προσαρμόσει τη δομή του νεοσυσταθέντος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στις απαιτήσεις των νόμων 2362/1995 και 3979/2011, όπως ισχύουν, οι οποίες διέπουν όλα τα Υπουργεία και αφορούν στον ορισμό Οικονομικού Προϊσταμένου, καθώς και στον προσδιορισμό της υπεύθυνης για θέματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης Υπηρεσίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η εξειδίκευση και προσαρμογή των γενικών απαιτήσεων έγινε με γνώμονα τις ιδιαίτερες ανάγκες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και την εξειδίκευση και εμπειρία των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, τα οποία ήδη ασκούν τα εν λόγω καθήκοντα.

Οι περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 9 στοχεύουν να διορθώσουν κάποιες νομοθετικές αστοχίες αναφορικά με το ζήτημα του καθεστώτος προαγωγής αξιωματικών ειδικοτήτων Λιμενικού Σώματος, των οποίων η κατ' εξαίρεση προαγωγή, ανεξαρτήτως της ύπαρξης ή μη κενών οργανικών θέσεων, περιορίζεται μέχρι και το βαθμό του Πλοιάρχου. Η διάταξη αυτή κρίνεται αναγκαία στο πλαίσιο της πυραμοειδούς ανάπτυξης του Λιμενικού Σώματος και της διατήρησης της ιεραρχίας εντός αυτού. Η προαγωγή μέχρι το βαθμό του Πλοιάρχου για τους αξιωματικούς ειδικοτήτων δεν δημιουργεί αριθμητική ανισορροπία σε σχέση με τους αξιωματικούς γενικών καθηκόντων. Ωστόσο, δεδομένης της προαγωγής των τελευταίων μόνο εφόσον υπάρχουν οργανικές θέσεις, οι οποίες από το βαθμό του Πλοιάρχου και εξής είναι περιορισμένες, θα οδηγούσε σε ένα καθεστώς πληθώρας αξιωματικών ειδικοτήτων στα υψηλά κλιμάκια της ιεραρχίας.

Στην αποτελεσματικότερη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού του Λιμενικού Σώματος και στη μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητάς του στοχεύει και η περίπτωση γ', η οποία θέτει ως απαραίτητη προϋπόθεση για την προαγωγή στο βαθμό του Πλοιάρχου των Αξιωματικών που προέρχονται από τη σχολή των Δοκίμων-Σημαιοφόρων, τη συμπλήρωση υπηρεσίας τουλάχιστον τριών ετών στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος. Η

ρύθμιση αυτή είναι απαραίτητη, διότι συμβάλλει στην ανάπτυξη των επιτελικών ικανοτήτων των αξιωματικών γενικών καθηκόντων και στην εξοικείωση με το λειτουργικό και υπηρεσιακό περιβάλλον του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος, υπό την ιδιότητά της ως προϊστάμενης υπηρεσίας όλων των Υπηρεσιών του Σώματος. Σε συνέχεια της εισαγωγής της περίπτωσης γ', με την περίπτωση δ' αναριθμούνται οι σχετικές παράγραφοι του άρθρου 10 του π.δ. 81/2012.

Η εισαγωγή της περίπτωσης ε' της παραγράφου 9 αποτελεί συνέχεια της απόφασης για κατάργηση της θέσης του Επιτελάρχη και της επαναφοράς του θεσμού του β' Υπαρχηγού στην ιεραρχία του Λιμενικού Σώματος. Η υλοποίηση της ανωτέρω νομοθετικής επιλογής καθιστά αναγκαία την τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 14 του π.δ. 81/2012, με την αντικατάσταση της διαδικασίας επιλογής του Υπαρχηγού και του Επιτελάρχη με νέα διάταξη, η οποία αφορά στη διαδικασία επιλογής των δύο Υπαρχηγών.

Με τη διάταξη της παραγράφου 10 τροποποιείται η διαδικασία απονομής του τίτλου του Ναυάρχου εν αποστρατεία, η οποία πλέον γίνεται όχι κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου αποστρατευθέντος, αλλά με πρωτοβουλία του ίδιου του Λιμενικού Σώματος. Η διάταξη κρίνεται αναγκαία αφενός για λόγους νομοθετικής ομοιομορφίας και αποφυγής αποκλίσεων στην προβλεπόμενη διαδικασία κρίσεων ενώπιον του Κυβερνητικού Συμβουλίου Εξωτερικών και Άμυνας και αφετέρου για λόγους στρατιωτικής δεοντολογίας, αφού η απονομή του βαθμού του Ναυάρχου εν αποστρατεία συνιστά μια εκδήλωση τιμής και αναγνώρισης της προσφοράς συγκεκριμένων προσώπων και ως εκ τούτου, τυχόν αίτηση του ενδιαφερομένου θα αλλοίωνε τον ανωτέρω σκοπό ηθικού χαρακτήρα.

Σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση της παραγράφου 11, σημειώνεται ότι με το π.δ. 58/2012 προβλέφθηκαν, μεταξύ άλλων, δύο νέες ειδικότητες προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, δηλ. οι ειδικότητες του Αξιωματικού Υγειονομικού και του Υπαξιωματικού Υγειονομικού. Σε συνέχεια της ανωτέρω διάταξης, κρίνεται αναγκαία η προτεινόμενη ρύθμιση της εν λόγω παραγράφου, η οποία επιτρέπει την υπηρετήση, πέραν των Αξιωματικών Υγειονομικών, και των Υπαξιωματικών Υγειονομικών στα Ναυτικά Νοσοκομεία Αθήνας και Πειραιά. Με τον τρόπο αυτό, αποκαθίσταται το νομοθετικό έλλειμμα που είχε παρατηρηθεί από τη μη δυνατότητα στελέχωσης των εν λόγω Νοσοκομείων με τους ως άνω Υπαξιωματικούς, παράλληλα δε συμβάλλει στην ουσιαστική εκμετάλλευση των ειδικών γνώσεων αυτών στις παρεχόμενες νοσηλευτικές υπηρεσίες.

Στην παράγραφο 12 θεσπίζεται εξουσιοδοτική διάταξη προς έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Ναυτιλίας και Αιγαίου για ρύθμιση των θεμάτων σχετικών με την υπηρεσιακή κατάσταση των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, τα οποία εντάσσονται

και υπηρετούν σε υπηρεσίες των Ενόπλων Δυνάμεων, ακόμα και κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας.

Στην παράγραφο 13 τροποποιείται η διάταξη του άρθρου 119 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ν. 3079/2002). Η τροποποίηση αυτή κρίνεται απολύτως απαραίτητη και συνιστά αναγκαίο παρακολούθημα της διάταξης της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του παρόντος νομοσχεδίου, η οποία προσδιορίζει σαφώς τις Λιμενικές Αρχές και συγκαταλέγει ρητώς σε αυτές και τα Λιμενικά Τμήματα. Με τη νέα διάταξη της παραγράφου 13, υιοθετείται και νομοθετικά η σχετική λύση υπέρ της οποίας είχε αποφανθεί το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους με την αριθμ. 64/2011 γνωμοδότηση, το οποίο δηλαδή ετάχθη καταρχήν υπέρ του χαρακτηρισμού και των Λιμενικών Τμημάτων ως Λιμενικών Αρχών, αποδεχόμενο, ωστόσο, μόνο μια εξαίρεση για το ειδικότερο ζήτημα των αποσπάσεων και μεταθέσεων του προσωπικού Λιμενικού Σώματος σε αυτά. Η ιδιαιτερότητα αυτή αναφορικά με το ζήτημα των αποσπάσεων και των μεταθέσεων, απολαμβάνει πλέον και ρητή νομοθετική κατοχύρωση, αφού, σύμφωνα με τη νέα ρύθμιση του άρθρου 119 ΚΠΛΣ, οι τοποθετήσεις στελεχών Λιμενικού Σώματος στα Λιμενικά Τμήματα γίνονται από το προσωπικό της Λιμενικής Αρχής στην οποία υπάγονται διοικητικά. Η ανωτέρω ρύθμιση δεν επηρεάζει το χαρακτηρισμό των Λιμενικών Τμημάτων ως Αρχών ούτε έχει κάποια συνέπεια στην “εξωτερική συμπεριφορά” των οργανικών μονάδων έναντι των διοικούμενων, αλλά αφορά αποκλειστικά σε ένα εσωτερικό ζήτημα οργάνωσης του Λιμενικού Σώματος. Άλλωστε, δεν θα πρέπει να αγνοείται και το γεγονός πως τυχόν μεταβολή του ισχύοντος συστήματος τοποθέτησης προσωπικού στα Λιμενικά Τμήματα θα συνεπαγόταν την ανατροπή του έως σήμερα υφιστάμενου καθεστώτος και θα δημιουργούσε μια σημαντική διοικητική αναστάτωση σε σχέση με το ισχύον σύστημα τοποθετήσεων και μεταθέσεων του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και εύλογο προβληματισμό στο υπόψη προσωπικό.

Οι ρυθμίσεις του άρθρου 58 καλύπτουν επιμέρους ζητήματα δαπανών του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Η παράγραφος 1 επιχειρεί να καλύψει μια έλλειψη του διοικητικού μηχανισμού, η οποία οδήγησε στην υπέρμετρη και αδικαιολόγητη επιβάρυνση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, το οποίο κάλυπτε με ίδιους πόρους τις δαπάνες μετακίνησης για υπηρεσιακούς λόγους μέχρι την καταβολή τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Εξαιτίας των καθυστερήσεων που παρατηρήθηκαν, οι σχετικές αξιώσεις οδηγήθηκαν σε παραγραφή και αδυναμία ενταλματοποίησης, ως εκ τούτου σε αδυναμία αποπληρωμής. Η σχετική νομοθετική ρύθμιση είναι αναγκαία για την αποκατάσταση της αδικίας που συντελέστηκε σε βάρος

στελεχών του Λιμενικού Σώματος σε μια δυσχερή οικονομική συγκυρία. Η σχετική ρύθμιση δεν παραβλέπει, ωστόσο, τη δημοσιονομική κατάσταση της χώρας ούτε επιβαρύνει περαιτέρω την εθνική οικονομία, αφού κατά ρητή πρόβλεψη οι δαπάνες θα πληρωθούν ως τις 31.12.2013, εφόσον δεν υπερβαίνουν τις εγκεκριμένες πιστώσεις του προϋπολογισμού οδοιπορικών εξόδων του Λιμενικού Σώματος προηγούμενων ετών.

Η ρύθμιση της παραγράφου 2 είναι αναγκαία, καθώς επιχειρεί να καλύψει το υπάρχον νομοθετικό κενό αναφορικά με τα ζητήματα κοστολόγησης ιατρικών πράξεων, οι οποίες δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του π.δ. 432/1983. Με την προωθούμενη διάταξη, επιλύονται τα προβλήματα που έχουν προκύψει και δεν έχουν ρυθμιστεί νομοθετικά ως προς τον τρόπο ελέγχου και την έγκριση και διεκπεραίωση των συγκεκριμένων δαπανών.

Η παράγραφος 3 είναι αναγκαία για τη διασαφήνιση σημαντικών ζητημάτων, τα οποία αφορούν στη ρύθμιση του καθεστώτος των εκκρεμών δαπανών του Λιμενικού Σώματος για το χρόνο που αυτό ανήκε στο (τότε) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Με τη ρύθμιση αυτή διασφαλίζεται η αρχή της συνέχειας της Διοίκησης και της διαφάνειας αναφορικά με τη διαχείριση των δημόσιων οικονομικών.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 4 πραγματοποιείται καλύτερη απεικόνιση των δαπανών εδρών Ναυτιλιακών Ακολούθων, οι οποίες στην παρούσα φάση εκτελούνται σε βάρος των πιστώσεων του φορέα 140 «Λιμενικό Σώμα- Ελληνική Ακτοφυλακή». Σημειώνεται ότι με την ισχύουσα διαδικασία υπάρχει αδυναμία εξαγωγής αποτελεσμάτων και δημοσιονομικών στοιχείων για τις δαπάνες που βαρύνουν τις υπηρεσίες της αλλοδαπής.

Η παράγραφος 5 διευρύνει τον κατάλογο των πιστώσεων για την αντιμετώπιση των αναγκών λειτουργίας των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος με την προσθήκη πιστώσεων που αφορούν σε αρμοδιότητες που αναλαμβάνει με τον παρόντα νόμο. Η προσθήκη αυτή κρίνεται απαραίτητη, ούτως ώστε οι νέες αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος να μπορούν να υλοποιηθούν και να μην αποτελούν κενό γράμμα.

Με την προτεινόμενη νομοθετική διάταξη του **άρθρου 59** παρέχεται η δυνατότητα να αποδοθούν οι δαπάνες αποζημιώσεων, οι οποίες δεν έχουν ενταλματοποιηθεί και αφορούν στα μέλη των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων (ΤΚΕΠ) που πραγματοποιήθηκαν από 1/12/2008, καθώς και οι δαπάνες Υγειονομικών Επιτροπών Απογραφομένων Ναυτικών Εργατών Θαλάσσης (ΥΕΑΝΕΘ) από 1/7/2010. Οι εν λόγω ληξιπρόθεσμες οφειλές σχετικά με τις δαπάνες αποζημιώσεων των μελών των ΥΕΑΝΕΘ και των μελών των ΤΚΕΠ δεν καλύπτονται από τα προβλεπόμενα για τις ληξιπρόθεσμες οφειλές στο ν. 4093/12, καθώς το άρθρο 1.α. της υποπαραγράφου Γ.2 αναφέρεται σε ληξιπρόθεσμες δαπάνες «που έχουν

πραγματοποιηθεί μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2011, καθ' υπέρβαση των εγγεγραμμένων πιστώσεων». Οι ανωτέρω δαπάνες δεν έγιναν καθ' υπέρβαση των εγγεγραμμένων πιστώσεων, αλλά εντός των εγκεκριμένων πιστώσεων, διότι μέχρι και το 2011 υπήρχαν εγγεγραμμένες σχετικές πιστώσεις για τα μέλη των ΤΚΕΠ, οι οποίες από την 1η Δεκεμβρίου 2008 μέχρι σήμερα ουδέποτε ενταλματοποιήθηκαν. Επιπρόσθετα και σε ό,τι αφορά τα ΤΚΕΠ, για το οικονομικό έτος 2012 υπήρξε πίστωση στον αντίστοιχο ΚΑΕ του Τακτικού Προϋπολογισμού. Επίσης και σε ό,τι αφορά τα μέλη των ΥΕΑΝΕΘ, από την 1η Ιουλίου 2010 δεν αποδόθηκαν αποζημιώσεις. Τα ανωτέρω προβλήματα δημιουργήθηκαν, διότι μετά την κατάργηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το 2009 υπήρξαν δυσλειτουργίες σε ό,τι αφορά τις αρμοδιότητες για την προώθηση της διαδικασίας ενταλματοποίησης των σχετικών δαπανών. Η διάταξη αποσκοπεί στη διασφάλιση της αρχής της συνέχειας της Διοίκησης και της διαφάνειας αναφορικά με τη διαχείριση των δημόσιων οικονομικών με ταυτόχρονη αποκατάσταση της αδικίας που συντελέστηκε, λόγω ελλείψεων και δυσλειτουργιών που παρατηρήθηκαν στους διοικητικούς μηχανισμούς.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση **του άρθρου 60** σκοπείται η αποτελεσματική εξασφάλιση αξιώσεων εργαζομένων κατά κυρίου ναυαγίου, για τις οποίες έχουν εκδοθεί τελεσίδικες δικαστικές αποφάσεις ήδη από την 01.06.2009. Η ρύθμιση εισάγεται κατ' αντιστοιχία των διατάξεων του άρθρου 11 του ν. 3816/2010, δια των οποίων είχαν ικανοποιηθεί αξιώσεις κατηγοριών εργαζομένων (ναυτικών) που είχαν δημιουργηθεί από την ίδια πραγματική και νομική αιτία.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση **του άρθρου 61** επιδιώκεται η θεσμοθέτηση χώρων υγιεινής στα επιβατηγά πλοία ανάλογα με τους πλόες που εκτελούν και το συνολικό αριθμό επιβατών που παραλαμβάνουν. Και τούτο, διότι επιβατηγά πλοία που παραλαμβάνουν συνολικά μέχρι 50 επιβάτες ή εκτελούν πλόες συνολικής διαδρομής μέχρι 6 ναυτικά μίλια ή χρησιμοποιούνται μόνο για την εξυπηρέτηση αγκυροβολημένων πλοίων, δεν είναι σκόπιμο να εξομοιώνονται με εκείνα που εκτελούν άλλους θαλάσσιους πλόες, όπως περιηγητικούς ή δραστηριοποιούνται για την κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΒ΄: ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Στο Κεφάλαιο ΙΒ΄ περιλαμβάνονται οι τελικές και μεταβατικές διατάξεις του νομοσχεδίου.

Στο άρθρο 62 απαριθμούνται οι διατάξεις των διατηρούμενων και των καταργούμενων άρθρων, σε σχέση κυρίως με το υφιστάμενο βασικό νομοθέτημα για το Λιμενικό Σώμα, ήτοι το ν. 3922/2011. Επίσης, περιέχονται οι διατάξεις των άρθρων που παραμένουν σε ισχύ μέχρι την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Στο άρθρο 63 περιέχονται μεταβατικές διατάξεις σχετικά με τον προβλεπόμενο από τις διατάξεις του ν. 103/1975 λογαριασμό που τηρούσαν τα Λιμενικά Ταμεία, τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 52 του παρόντος, για τη λήψη εφάπαξ βοηθήματος των υπαλλήλων τους και τη διατήρηση σε ισχύ των ειδικότερων διατάξεων που αφορούν σε αυτά. Επίσης εισάγεται μεταβατική ρύθμιση για την εξασφάλιση της συνέχειας της διοικήσεως του Λιμενικού Σώματος.

Στο άρθρο 64 ορίζεται ότι οι διατάξεις που είναι αντίθετες με αυτές που προβλέπονται στο προτεινόμενο νομοσχέδιο, καταργούνται από την έναρξη ισχύος αυτού.

Στο άρθρο 65 ορίζεται η έναρξη ισχύος του προτεινόμενου νομοσχεδίου.