

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

στο σχέδιο Νόμου του
Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,
με τίτλο:

«Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις»

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ:

ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ:	<u>Αρχικός τίτλος σχεδίου νόμου:</u> «Ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις» <u>Μεταγενέστερος τίτλος σχεδίου νόμου, μετά το πέρας της δημόσιας ηλεκτρονικής διαβούλευσης:</u> «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις»
ΕΠΙΣΠΕΥΔΩΝ ΦΟΡΕΑΣ:	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής
ΧΡΟΝΟΣ ΕΝΑΡΞΗΣ:	16 Φεβρουαρίου 2017, 17:00
ΧΡΟΝΟΣ ΛΗΞΗΣ:	28 Φεβρουαρίου 2017, 14:00
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ:	Νομοθετική
ΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ:	www.opengov.gr
ΠΛΗΘΟΣ ΑΡΘΡΩΝ:	104
ΠΛΗΘΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ:	805
ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ:	Γραφείο Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:	Γραφείο Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	Μαρία - Αντωνία Τσούτσουρα

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής έθεσε υπό δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση το σχέδιο νόμου, με τίτλο «Ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις», το οποίο υπό τη σημερινή του μορφή φέρει τον τίτλο «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις», από την Πέμπτη, 16 Φεβρουαρίου 2017, 17:00, έως την Τρίτη, 28 Φεβρουαρίου 2017, 14:00, προκειμένου, λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις και τις προτάσεις των κοινωνικών εταίρων και κάθε εμπλεκόμενου φορέα, να διασφαλιστούν οι όροι για την προώθηση των βέλτιστων δυνατών διατάξεων.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, σκοπείται η μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου για τις υπηρεσιακές μεταβολές των στελεχών του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής (εφεξής Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), με τρόπο αξιοκρατικό και δίκαιο, η επίλυση θεμάτων του προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., για πρώτη φορά, μέσω πανελληνίων εξετάσεων, η εισαγωγή ρυθμίσεων λιμενικής πολιτικής, ο καθορισμός των προσόντων των επιθεωρητών - ελεγκτών πλοίων και αναγνωρισμένων οργανισμών καθώς και άλλες διατάξεις που επιλύουν ή εξορθολογίζουν χρόνια ζητήματα που απασχολούν το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και αποτελούν αιτήματα της σύγχρονης κοινωνίας και ενός σύγχρονου και αξιοκρατικού Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Η πρόσκληση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία της δημόσιας διαβούλευσης χαρακτηρίστηκε από μεγάλη απήχηση, δεδομένου ότι ο συνολικός αριθμός των σχολίων που κατατέθηκαν ανήλθε στα 805.

Σημειώνεται ότι τα, κατ' άρθρον, αναρτημένα σχόλια των πολιτών και φορέων που συμμετείχαν στη δημόσια διαβούλευση αποτυπώνονται πλήρως κατωτέρω (ως προς τον αριθμό τους στον ΠΙΝΑΚΑ 1 - ως προς το περιεχόμενό τους στον ΠΙΝΑΚΑ 2), συνοδευόμενα στο τέλος της αναλυτικής τους παράθεσης από συνοπτική περιγραφή τους ως προς τα βασικά τους σημεία, ώστε να παρέχεται γενική εικόνα επ' αυτών.

Επίσης, σημειώνεται ότι στον Πίνακα 1 παρατίθεται στην πρώτη στήλη η σημερινή διάρθρωση του σχεδίου νόμου, σε αντιστοίχιση με την προϊσχύουσα

μορφή του (δεύτερη στήλη), η οποία αποτέλεσε αντικείμενο της δημόσιας διαβούλευσης, κατόπιν περαιτέρω επεξεργασίας αλλά και ενσωμάτωσης των παρατηρήσεων της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.). Επιπλέον, οι τίτλοι των Μερών και των Κεφαλαίων του σχεδίου νόμου έχουν προσαρμοστεί στη σημερινή του προτεινόμενη μορφή.

Σε κάθε περίπτωση, επισημαίνεται ότι η Πολιτική Ηγεσία και οι αρμόδιες οργανικές μονάδες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μελέτησαν με προσοχή και επεξεργάστηκαν σειρά σχολίων που υπεβλήθησαν κατά τη δημόσια διαβούλευση του σχεδίου νόμου. Εκτός αυτού, ακολούθησε ευρύς διάλογος τόσο με τις οργανικές μονάδες του Υπουργείου, οι οποίες άλλωστε θα κληθούν να υλοποιήσουν το κανονιστικό περιεχόμενο των προτεινόμενων διατάξεων, όσο και με τους συναρμόδιους θεσμικούς φορείς, με στόχο την προώθηση των βέλτιστων δυνατών ρυθμίσεων, στο πλαίσιο της εφαρμογής των αρχών της καλής νομοθέτησης, προς όφελος τόσο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής όσο και των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη τη δυσχερή δημοσιονομική συγκυρία και τις πραγματικές ανάγκες της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1			
ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΣΗ ΑΡΘΡΩΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ, ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΘΡΟ (ΠΡΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ	
Μέρος Α':			
Επιθεωρητές και ελεγκτές λιμένων και Αναγνωρισμένων Οργανισμών			
Κεφάλαιο Α':			
Σκοπός - Πεδίο εφαρμογής			
Άρθρο 1 - Σκοπός και πεδίο εφαρμογής	Άρθρο 1 - Σκοπός και πεδίο εφαρμογής	2	
Αφαιρέθηκε το άρθρο 2, λόγω μετασχηματισμού του συστήματος εποπτείας πλοίων και την πρόωθηση ρύθμισης με την οποία ο σχετικός έλεγχος γίνεται από τους εξουσιοδοτημένους από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής οργανισμούς (Νηογνώμονες), ώστε ο Κλάδος Ελέγχου Πλοίων να αποκτά μόνο εποπτικό ρόλο επ' αυτών, χωρίς να έχει αρμοδιότητα άσκησης επιθεωρήσεων επί των πλοίων.	Άρθρο 2 - Ορισμοί	3	
Αφαίρεση άρθρου από το σχέδιο νόμου	Άρθρο 3 - Πιστοποίηση		0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Κεφάλαιο Β':			
Προσόντα Επιθεωρητών και ΕλεγκτώνΕταιρειών, Λιμενικών Εγκαταστάσεων, Λιμένων, Α.Ο., Α.Ο.Α.			
Το άρθρο 4 διασπάστηκε, σε εναρμόνιση με τις παρατηρήσεις της ΚΕ.Ν.Ε. και δεδομένου μετασχηματισμού ως προς το σύστημα εποπτείας πλοίων, στα εξής άρθρα:	Άρθρο 4 - Προσόντα	13	
- Άρθρο 2 - Ελεγκτές Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPSCode) - Άρθρο 3 - Ελεγκτές Α.Ο.-Α.Ο.Α. Πλοίων, Λιμενικών Εγκαταστάσεων και Λιμένων - Άρθρο 4 - Επιθεωρητές π.δ. 314/2001 - Άρθρο 5 - Έλεγχος υπό Ξένη Σημαία Πλοίων, σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του Κεφαλαίου XI-2 της Δ.Σ. SOLAS (ISPSCode)			

• Άρθρο 6- Επιθεωρητές Κράτους Λιμένα (PortStateControlOfficers)		
Κεφάλαιο Γ': Επαναπροσδιορισμός ελαχίστων προσόντων Επιθεωρητών Κράτους Λιμένα και Επιθεωρητών του π.δ. 314/2001		
Το άρθρο 5 διεγράφη, κατόπιν παρατηρήσεων της ΚΕ.Ν.Ε. και εντάχθηκε στο νέο άρθρο 18 (Εξουσιοδοτική διάταξη), περίπτ. α' ΣχΝ	Άρθρο 5 - Κατηγορίες πλοίων	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 7 - Τροποποίηση του π.δ. 16/2011	Άρθρο 6 - Τροποποίηση του π.δ. 16/2011 (Α' 36)	1
Άρθρο 8 - Τροποποίηση του π.δ. 159/2006	Άρθρο 7 - Τροποποίηση του π.δ. 159/2006 (Α' 168)	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 9 - Τροποποίηση του π.δ. 314/2001	Άρθρο 8 - Τροποποίηση του π.δ. 314/2001 (Α' 212)	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Κεφάλαιο Δ': Εκπαίδευση, Πιστοποίηση και Διατήρηση Επάρκειας Επιθεωρητών και Ελεγκτών - Προσόντα Εκπαιδευτών		
Άρθρο 10 - Σχολή Επιθεωρητών - Ελεγκτών	Άρθρο 9 - Σχολή Επιθεωρητών/ Ελεγκτών	1
Άρθρο 11 - Διατήρηση επάρκειας	Άρθρο 10 - Διατήρηση επάρκειας	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 12 - Προσόντα Εκπαιδευτών Επιθεωρητών - Ελεγκτών	Άρθρο 11 - Προσόντα Εκπαιδευτών Επιθεωρητών/ Ελεγκτών	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Κεφάλαιο Ε': Τελικές Διατάξεις		
Το άρθρο 12 διασπάστηκε στα εξής άρθρα, σε εναρμόνιση με τις παρατηρήσεις της ΚΕ.Ν.Ε.:	Άρθρο 12 - Τελικές - Μεταβατικές - Εξουσιοδοτικές διατάξεις	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
• Άρθρο 13 - Εξουσιοδοτική διάταξη		
• Άρθρο 14 - Μεταβατικές διατάξεις		
Άρθρο 15 - Καταργούμενες διατάξεις	Άρθρο 13 - Καταργούμενες διατάξεις	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Μέρος Β': Ζητήματα Ναυτιλίας, Ασφάλειας και Αस्तυνόμευσης Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου		
Άρθρο 16 - Θέματα Διεθνούς Σύμβασης για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις	Άρθρο 14 - Θέματα Διεθνούς Σύμβασης για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 17- Τροποποίηση άρθρου 1 π.δ. 201/2007	Άρθρο 15- Τροποποίηση άρθρου 1 π.δ. 201/2007 (Α' 227)	2

Άρθρο 18 - Τροποποιήσεις και Συμπληρώσεις Κανονισμών	Άρθρο 16 - Τροποποιήσεις και Συμπληρώσεις Κανονισμών	2
Άρθρο 19 - Τροποποιήσεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου	Άρθρο 17 - Τροποποιήσεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου	1
Άρθρο 20 - Έκδοση αστυνομικών διατάξεων	Άρθρο 18 - Έκδοση αστυνομικών διατάξεων	2
Άρθρο 21 - Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Ορισμοί	Άρθρο 19 - Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Ορισμοί	1
Άρθρο 22 - Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Πεδίο εφαρμογής	Άρθρο 20 - Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Πεδίο εφαρμογής	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 23- Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Αρμόδια Αρχή	Άρθρο 21 – Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Αρμόδια Αρχή	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 24 - Χρήση P.L.B.	Άρθρο 22 - Χρήση P.L.B.	1
Άρθρο 25 - Κυρώσεις	Άρθρο 23 - Κυρώσεις	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου
Μέρος Γ': Μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου για τις υπηρεσιακές μεταβολές των στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.		
Κεφάλαιο Α': Μεταθέσεις - Αποσπάσεις - Μετατάξεις		
Άρθρο 26 - Γενικά	Άρθρο 24 - Γενικά	5
Άρθρο 27- Τακτικές και Έκτακτες μεταθέσεις	Άρθρο 25 - Τακτικές και Έκτακτες μεταθέσεις	66
Άρθρο 28 - Τόπος Προτίμησης	Άρθρο 26 - Τόπος Προτίμησης	2
Άρθρο 29 - Αποσπάσεις - Διαθέσεις	Άρθρο 27 - Αποσπάσεις - Διαθέσεις	5
Άρθρο 30 - Συγκρότηση Συμβουλίων Μεταθέσεων - Προσφυγές	Άρθρο 28 - Συγκρότηση Συμβουλίων Μεταθέσεων - Προσφυγές	7
Άρθρο 31 - Μετατάξεις	Άρθρο 29 - Μετατάξεις	4
Άρθρο 32 - Διαδικασία μετατάξεων	Άρθρο 30 - Διαδικασία μετατάξεων	4
Άρθρο 33 - Αρμοδιότητες Επιτελικού Σχεδιασμού σε θέματα Μετατάξεων	Άρθρο 31 - Αρμοδιότητες Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού σε θέματα Μετατάξεων	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου. Βλ. και το σχόλιο στο άρθρο 33 του αρχικού ΣΧΝ, όπου γίνεται συνολικός σχολιασμός των άρθρων 29-33 του αρχικού ΣΧΝ.
Άρθρο 34 - Κριτήρια	Άρθρο 32 - Κριτήρια	0 - Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου.

Άρθρο 35 - Προσφυγές - Κύρωση Πινάκων	Άρθρο 33 - Προσφυγές - Κύρωση Πινάκων	Βλ. και το σχόλιο στο άρθρο 33 του αρχικού ΣΧΝ, όπου γίνεται συνολικός σχολιασμός των άρθρων 29-33 του αρχικού ΣΧΝ.
Άρθρο 36 - Μεταβατικές διατάξεις	Άρθρο 34 - Μεταβατικές διατάξεις	1 (Ειμώςως, γίνεται συνολικός σχολιασμός των άρθρων 29-33 του αρχικού ΣΧΝ)
Άρθρο 37 - Σύστημα Αξιολόγησης	Άρθρο 35 - Σύστημα Αξιολόγησης	2
Κεφάλαιο Β': Αξιολόγηση Στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.		
Κεφάλαιο Γ': Πειθαρχικός Έλεγχος Στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.		
Άρθρο 38 - Γενικές Διατάξεις	-	- *
Άρθρο 39 - Πειθαρχικά Συμβούλια	-	-
Άρθρο 40 - Μέλη Πειθαρχικών Συμβουλίων	-	-
Άρθρο 41 - Διαδικασία Παραπομπής	-	-
Άρθρο 42 - Σύγκληση Πειθαρχικών Συμβουλίων	-	-
Άρθρο 43 - Συνεδρίαση Πειθαρχικών Συμβουλίων	-	-
Άρθρο 44 - Αίτηση Εξάρσης	-	-
Άρθρο 45 - Διεξαγωγή των συνεδριάσεων	-	-
Άρθρο 46 - Διαδικασία ενώπιον των Πειθαρχικών Συμβουλίων	-	-
Άρθρο 47 - Διάσκεψη Πειθαρχικού Συμβουλίου	-	-
Άρθρο 48 - Γνωμοδότηση	-	-
Άρθρο 49 - Προσφυγή κατά της Γνωμοδότησης	-	-
Άρθρο 50 - Δευτεροβάθμια Πειθαρχικά Συμβούλια	-	-
Άρθρο 51 - Κανονισμός Πειθαρχίας	-	-
Μέρος Δ': Στρατηγικός Επιχειρησιακός Σχεδιασμός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.		
Άρθρο 52 - Δομή Δυνάμεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	-	- *
Άρθρο 53 - Προγραμματισμός Προμηθειών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	-	-
Άρθρο 54 - Διάρθρωση του Προγραμματισμού Προμηθειών και του Τριτοτύπου Κυλιόμενου Προγράμματος Προμηθειών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	-	-
Άρθρο 55 - Ενεργοποίηση του Προγράμματος Προμηθειών	-	-
Άρθρο 56 - Συμβάσεις εν συνεχεία υποστήριξης (FOS)	-	-
Άρθρο 57 - Κανόνες διαφάνειας και δεοντολογίας	-	-
Μέρος Ε': Θέματα προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.		
Τα άρθρα 38 - 51 προσετέθησαν, μετά το πέρας της δημόσιας διαβούλευσης, και αποτέλεσαν αντικείμενο επεξεργασίας, στο πλαίσιο της ΚΕ.Ν.Ε.		
Τα άρθρα 52 - 57 προσετέθησαν, μετά το πέρας της δημόσιας διαβούλευσης, και αποτέλεσαν αντικείμενο επεξεργασίας, στο πλαίσιο της ΚΕ.Ν.Ε.		

Άρθρο 58 - Επιλογή Στρατιωτικής Ηγεσίας Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	-	- Τα άρθρα 58 - 75 προσετέθησαν, μετά το πέρας της δημόσιας διαβούλευσης, και αποτέλεσαν αντικείμενο επεξεργασίας, στο πλαίσιο της ΚΕ.Ν.Ε.
Άρθρο 59 - Αντικατάσταση της συγκρότησης του πρωτοβαθμίου και δευτεροβαθμίου Συμβουλίου κρίσεων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., του δευτεροβάθμιου Κατώτερου Συμβουλίου κρίσεων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και του δευτεροβάθμιου Συμβουλίου κρίσεων Ανθυπασπιστών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Άρθρο 36- Αντικατάσταση της συγκρότησης του πρωτοβαθμίου και δευτεροβαθμίου Ανώτερου Συμβουλίου κρίσεων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., του δευτεροβάθμιου Κατώτερου Συμβουλίου κρίσεων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και του δευτεροβάθμιου Συμβουλίου κρίσεων Ανθυπασπιστών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	0 - Δεν επιτεράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 60 - Εξομοίωση των δοκίμων λιμενοφυλάκων, Υπαξιωματικών και Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως προς τις ρυθμίσεις της μόνιμης διαθεσιμότητας, με τα εν ενεργεία στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία κατέστησαν σωματικώς ανάκαινα κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας ή ένεκα αυτής	Άρθρο 37 - Εξομοίωση των δοκίμων λιμενοφυλάκων, Υπαξιωματικών και Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως προς τις ρυθμίσεις της μόνιμης διαθεσιμότητας, με τα εν ενεργεία στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία κατέστησαν σωματικώς ανάκαινα κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας ή ένεκα αυτής	0 - Δεν επιτεράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 61 - Δυνατότητα τοποθέτησης ανώτερων Αξιωματικών στο γραφείο του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Άρθρο 38 - Δυνατότητα τοποθέτησης ανώτερων Αξιωματικών στο γραφείο του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	0 - Δεν επιτεράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 62 - Δυνατότητα ανάκλησης στην ενέργεια μόνο για σοβαρές ασθένειες	Άρθρο 39 - Δυνατότητα ανάκλησης στην ενέργεια μόνο για σοβαρές ασθένειες	2
Άρθρο 63 - Ρύθμιση θεμάτων Στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Υγειονομικών	Άρθρο 40 - Ρύθμιση θεμάτων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Υγειονομικών	3

Άρθρο 64 - Τροποποίηση οργανικών θέσεων	Άρθρο 41 - Τροποποίηση οργανικών θέσεων	6	
Άρθρο 65 - Υπολογισμός χρόνου στρατιωτικής θητείας για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό	Άρθρο 42 - Υπολογισμός χρόνου στρατιωτικής θητείας για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό	172	
Άρθρο 66 - Πειθαρχική Δίωξη στελεχών Μ.Υ.Α./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Άρθρο 43 - Πειθαρχική Δίωξη Μ.Υ.Α./ΕΛ.ΑΚΤ.	1	
Άρθρο 67 - Δελτία Ταυτότητας Στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Άρθρο 44 - Δελτία Ταυτότητας Στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	7	
Άρθρο 68 - Αποστρατευτικός Βαθμός Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Άρθρο 45 - Αποστρατευτικός Βαθμός Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	4	
Άρθρο 69 - Παροχή Υπηρεσιών Υγείας από Ε.Ο.Π.Υ.Υ.	Άρθρο 46 - Παροχή Υπηρεσιών Υγείας από Ε.Ο.Π.Υ.Υ.	1	
Άρθρο 70 - Ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής	Άρθρο 47 - Ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής	15	
Βλ. νέο αναμορφωμένο άρθρο 112-Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε αντικατάσταση του αρχικού άρθρου 48 ΣΧΝ	Άρθρο 48 - Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων	3	
Άρθρο 71 - Λιμεναρχείο Αγίου Όρους	Άρθρο 49 - Λιμεναρχείο Αγίου Όρους	12	
Άρθρο 72 - Κατάταξη Λιμενικών Τμημάτων	Άρθρο 50 - Κατάταξη Λιμενικών Τμημάτων	20	
Άρθρο 73 - Εκπροσώπηση Στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Άρθρο 51 - Εκπροσώπηση Στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	7	
Άρθρο 74 - Θέματα Λιμενικής Αστυνομίας	Άρθρο 52 - Θέματα Λιμενικής Αστυνομίας	13	
Άρθρο 75 - Τροποποιήσεις του ν. 4058/2012	Άρθρο 53 - Τροποποιήσεις του ν. 4058/2012	0 - Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Μέρος ΣΤ': Ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα - Τροποποιήσεις ν. 2932/2001			
Άρθρο 76 - Προγραμματικές Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας	Άρθρο 54 - Προγραμματικές	3	

Υπηρεσίας	Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας	
Άρθρο 77- Τροποποιήσεις παρ. 1 άρθρου ένατου ν. 2932/2001 * Οι παρ. 1 και 2 του αρχικού άρθρου 55 ΣχΝ έχουν ψηφιστεί με σχετική Τροπολογία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με το άρθρο 41 του ν. 4487/2017 «Ηλεκτρονικό σύστημα διάθεσης τηλεοπτικού διαφημιστικού χρόνου, Τροποποίηση του ν. 3548/2007, σύσταση μητρώου περιφερειακού και τοπικού τύπου, Ειδική σήμανση γραμμωτού κώδικα στις έντυπες εκδόσεις, Δημιουργία Θεσμικού πλαισίου για την ενίσχυση της παραγωγής οπτικοακουστικών έργων στην Ελλάδα και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 116/τ. Α'/09-08-2017) Άρθρο 78 - Προστασία των εργαζομένων σε ακτοπολικές επιχειρήσεις	Άρθρο 55 - Τροποποιήσεις Νόμου 2932/2001 (Α' 145)	3
Άρθρο 56 - Προστασία των εργαζομένων σε ακτοπολικές επιχειρήσεις	Άρθρο 56 - Προστασία των εργαζομένων σε ακτοπολικές επιχειρήσεις	1
Η ρύθμιση προωθήθηκε με Τροπολογία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής[βλ. άρθρο 42 του ν. 4487/2017 «Ηλεκτρονικό σύστημα διάθεσης τηλεοπτικού διαφημιστικού χρόνου, Τροποποίηση του ν. 3548/2007, σύσταση μητρώου περιφερειακού και τοπικού τύπου, Ειδική σήμανση γραμμωτού κώδικα στις έντυπες εκδόσεις, Δημιουργία Θεσμικού πλαισίου για την ενίσχυση της παραγωγής οπτικοακουστικών έργων στην Ελλάδα και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 116/τ. Α'/09-08-2017)]	Άρθρο 57 - Τροποποιήσεις του ν. 3709/2008 «Δικαιώματα - υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις» (Α' 213)	3
Μέρος Ζ': Μεταρρύθμιση του συστήματος εκπαίδευσης στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.		
Άρθρο 79 - Μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών σε παραγωγικές σχολές Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Άρθρο 58 - Μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών σε παραγωγικές σχολές Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	51

Μέρος Η': Θέματα Πολιτικού Προσωπικού		
Η ρύθμιση αφαιρέθηκε, κατόπιν διαβούλευσης με το συναρμόδιο Υπουργείο.	Άρθρο 59 - Παροχή Δικαιώματος Υγειονομικής Περιθαλψής στα Ναυτικά Νοσοκομεία στους υπαλλήλους και τα μέλη των οικογενειών των εν ενεργεία συνταξιούχων Πολιτικών Υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	3
Άρθρο 80 - Υγειονομική Υποστήριξη του Πολιτικού Προσωπικού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Άρθρο 60 - Υγειονομική Υποστήριξη του Πολιτικού Προσωπικού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	1
Άρθρο 81 - Ωρομίσθιο προσωπικό Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.	Άρθρο 61 - Ωρομίσθιο προσωπικό Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.	2
Άρθρο 82 - Τροποποιήσεις π.δ. 749/1977	Άρθρο 62 - Τροποποιήσεις π.δ. 749/1977	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 83 - Τροποποίηση ν. 4429/2016	Άρθρο 63 - Τροποποίηση ν. 4429/2016	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 84 - Έλεγχος Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης	Άρθρο 64 - Έλεγχος Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης	2
Άρθρο 85 - Τροποποίηση ν. 2935/2001	Άρθρο 65 - Τροποποίηση ν. 2935/2001	3
Μέρος Θ': Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων		
Άρθρο 86 - Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων	Άρθρο 66 - Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων	21
Άρθρο 87 - Νομιμοποίηση Υφιστάμενων Λιμενικών Υποδομών	Άρθρο 67 - Νομιμοποίηση Υφιστάμενων Λιμενικών Υποδομών	9
Άρθρο 88 - Συμμετοχή Λιμενικών Ταμείων στην Ε.ΛΙΜ.Ε. και σε Διεθνείς Ενώσεις Λιμένων	Άρθρο 68 - Συμμετοχή Λιμενικών Ταμείων στην Ε.ΛΙΜ.Ε. και σε Διεθνείς Ενώσεις Λιμένων	3
Άρθρο 89 - Προσβασιμότητα Α.με.Α. σε χώρους Χ.Ζ.Λ.	Άρθρο 69 - Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ	2

Άρθρο 90 - Χρήση έκτασης Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	Άρθρο 70 - Χρήση έκτασης Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 91 - Βεβαίωση και είσπραξη τελών από το προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων	Άρθρο 71 - Βεβαίωση και είσπραξη τελών από το προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων	8
Άρθρο 92 - Συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα (ν. 2971/2001)	Άρθρο 72 - Συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα (ν. 2971/2001)	9
Άρθρο 93 - Στελέχωση Πλοηγικής Υπηρεσίας	Άρθρο 73 - Στελέχωση Πλοηγικής Υπηρεσίας	3
Άρθρο 94 - Αδειοδότηση έργων σε περιοχές Ο.Τ.Α.	Άρθρο 74 - Αδειοδότηση έργων σε περιοχές Ο.Τ.Α.	5
Άρθρο 95 - Τροποποιήσεις του ν. 4256/2014 (Α' 92)	Άρθρο 75 - Τροποποιήσεις του ν. 4256/2014 (Α' 92)	49
Άρθρο 96 - Συμμετοχή στην Ε.Σ.Α.Α. εκπροσώπου της Π.Ε.Π.Ε.Ν.	Άρθρο 76 - Συμμετοχή στην Ε.Σ.Α.Α. εκπροσώπου της Π.Ε.Π.Ε.Ν.	4
Άρθρο 97 - Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων	Άρθρο 77 - Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων	15
Άρθρο 98 - Τροποποίηση του άρθρου 24 του ν. 2971/2001	Άρθρο 78 - Τροποποίηση του άρθρου 24 του ν. 2971/2001	4
Άρθρο 99 - Σύσταση Κοινού Υπηρεσιακού Συμβουλίου στο Λιμενικό Ν. Χανίων με αρμοδιότητα στους Υπαλλήλους Λιμενικών Ταμείων εποπτείας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Άρθρο 79 - Σύσταση Κοινού Υπηρεσιακού Συμβουλίου στο Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων με αρμοδιότητα στους Υπαλλήλους όλων των Λιμενικών Ταμείων εποπτείας ΥΝΑΝΠ	1
Άρθρο 100 - Ενεργοποίηση Μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών	-	Τα άρθρα 100 - 107 προσετέθησαν, μετά την ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης, και αποτέλεσαν αντικείμενο επεξεργασίας από την ΚΕ.Ν.Ε. Επίσης, αποτέλεσαν αντικείμενο ευρείας διαβούλευσης με τις Υπηρεσίες του
Άρθρο 101 - Χρήση Τερματικών Συσκευών Ασφαλών Πληρωμών (Ρ.Ο.Σ.) και Πληρωμής με μεταφορά χρημάτων μέσω τραπεζικών λογαριασμών	-	
Άρθρο 102 - Τροποποιήσεις του ν. 3142/1955 περί Πλοηγικής	-	

Υπηρεσίας			Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής
Άρθρο 103 - Τροποποίηση παρ. 15 του άρθρου εικοστού πρώτου του ν. 2932/2001	-		
Άρθρο 104 - Ναύδετα	-		
Άρθρο 105 - Σύσταση Συμβουλίων Χρηστών Λιμένων	-		
Άρθρο 106 - Παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου	-		
Μέρος Ι': Μετασχηματισμός συστήματος εποπτείας πλοίων			
Άρθρο 107 - Μετασχηματισμός του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	-		Πρόκειται για άρθρα που προστέθηκαν, μετά τη δημόσια διαβούλευση επί του αρχικού σχεδίου νόμου.
Άρθρο 108 - Κατάργηση της παράταξης ισχύος πιστοποιητικών	-		
Άρθρο 109 - Προϋποθέσεις μεταφοράς καυσίμων με σλέπια	-		
Άρθρο 110 - Αναβάθμιση της ποιότητας των εξουσιοδοτημένων Οργανισμών (Νηγγωμόνων)	-		
Μέρος ΙΑ': Λοιπές Διατάξεις			
Άρθρο 111 - Ρυθμίσεις αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Άρθρο 80 - Αποκατάσταση της καλής νομοθέτησης σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	0	Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Άρθρο 112 - Ρύθμιση θεμάτων Οίκου Ναύτου	Άρθρο 81 - Ρύθμιση θεμάτων Οίκου Ναύτου	2	
Άρθρο 113 - Ρύθμιση θεμάτων Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Άρθρο 82 - Ρύθμιση θεμάτων Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	119	
Άρθρο 114 - Ενίσχυση της διαφάνειας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Άρθρο 83 - Ενίσχυση της διαφάνειας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	32	
Άρθρο 115-Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	-	-	
Άρθρο 116 - Αξιοποίηση Στελεχών Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ. σε θέσεις εξωτερικού	Βλ. Άρθρο 48 - Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων	22	
Άρθρο 117 - Ενίσχυση της διαφάνειας της διαδικασίας πετρέλευσης	Άρθρο 84 - Αξιοποίηση Στελεχών Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ. σε θέσεις εξωτερικού	0	Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου
	Άρθρο 85 - Ενίσχυση της		

διαφάνειας στη διαδικασία έκδοσης αστενομοικών αδειών πετρέλειασης		1	
Άρθρο 118 - Δία βίου μάθηση στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.		Άρθρο 86 - Δία βίου μάθηση στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	1
Άρθρο 119 - Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (Σ.Ε.Ν.)		Άρθρο 87 - Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (Σ.Ε.Ν.)	1
Άρθρο 120 - Θέματα Ν.Α.Τ.		Άρθρο 88 - Θέματα Ν.Α.Τ.	2
- Το εν λόγω άρθρο αφαιρέθηκε από το σώμα του ΣΧΝ, λόγω ειδικής διαδικασίας που έπρεπε να ακολουθηθεί για την ενσωμάτωσή του στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, σε συνεννόηση με την ΚΕ.Ν.Ε.		Άρθρο 89 - Αναγκαστική εκτέλεση κατά πλοίου	1
Άρθρο 121 - Αντικατάσταση στο άρθρο 126 του Κ.Δ.Ν.Δ.		Άρθρο 90 - Αποκατάσταση στο άρθρο 126 του Κ.Δ.Ν.Δ.	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου
-		Άρθρο 91 - Άδειες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής	9
Άρθρο 122 - Πλωτά ανυψωτικά συστήματα φύλαξης σκαφών		Άρθρο 92 - Πλωτά ανυψωτικά συστήματα φύλαξης σκαφών	3
Η ρύθμιση ψηφίστηκε δια Τροπολογίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής [βλ. άρθρο 51 του ν. 4487/2017, με τίτλο «Ηλεκτρονικό σύστημα διάθεσης τηλεοπτικού διαφημιστικού χρόνου, Τροποποίηση του ν. 3548/2007, σύσταση μητρώου περιφερειακού και τοπικού τύπου, Ειδική σήμανση γραμμωτού κώδικα στις έντυπες εκδόσεις, Δημιουργία θεσμικού πλαισίου για την ενίσχυση της παραγωγής οπτικοακουστικών έργων στην Ελλάδα και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 116/τ. Α'/09-08-2017)]		Άρθρο 93 - Τροποποίηση του άρθρου 11 του ν. 3922/2011 (Α' 35)	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου
Η ρύθμιση ψηφίστηκε δια Τροπολογίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής [βλ. άρθρο 50 του ν. 4487/2017, με τίτλο «Ηλεκτρονικό σύστημα διάθεσης τηλεοπτικού διαφημιστικού χρόνου, Τροποποίηση του ν. 3548/2007, σύσταση μητρώου περιφερειακού και τοπικού τύπου, Ειδική σήμανση γραμμωτού κώδικα στις έντυπες εκδόσεις,		Άρθρο 94 - Εγκατάσταση και λειτουργία προσωρινών μονάδων ασφαλάτωσης	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου

Δημιουργία θεσμικού πλαισίου για την ενίσχυση της παραγωγής οπτικοακουστικών έργων στην Ελλάδα και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 116/τ. Α'/09-08-2017)]			
Άρθρο 123 - Συμμετοχή Ο.Ν.Π.Ε. στα Δ.Σ. των Λιμενικών και των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων	Άρθρο 95 - Συμμετοχή Ο.Ν.Π.Ε. στα Δ.Σ. των Λιμενικών και των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων	1	
Άρθρο 124 - Τροποποίηση του ν. 3079/2002	Άρθρο 96 - Τροποποίηση του ν. 3079/2002	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
-	Άρθρο 97 - Επίδομα απόλυτου αναπηρίας για συνταξιούχους Ν.Α.Τ.	1	
Το εν λόγω άρθρο, αφαιρέθηκε από το σώμα του Σχ.Ν, κατόπιν συνεννόησης με το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης			
Άρθρο 125 - Σύσταση Συμβουλίου Επιβατικών Μεταφορών Νήσων	Άρθρο 98 - Σύσταση Συμβουλίου Συνδυασμένων Μεταφορών	2	
Άρθρο 126 - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 13 του ν. 3622/2007	Άρθρο 99 - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 13 του ν. 3622/2007 (Α' 281)	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 127 - Ανάπτυξη σχεδίων ασφάλειας λιμένων από την Αρχή Ασφάλειας Λιμένα	Άρθρο 100- Τροποποίηση παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 3622/2007 (Α' 281), όπως τροποποιήθηκε με το εδάφιο 2 της παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 4150/2013 (Α' 102)	1	
Άρθρο 128 - Τροποποίηση παρ. 2B άρθρου 18 του π.δ. 28/28.07.1931	Άρθρο 101 - Τροποποίηση παρ. 2B, άρθρο 18 του π.δ. 28/28.07.1931 (Α' 239)	0 - Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 129 - Θέματα ασφαλείας και πρόληψης ρύπανσης των ελληνικών πλοίων	Άρθρο 102 - Θέματα ασφαλείας και πρόληψης ρύπανσης των ελληνικών πλοίων	2	
Άρθρο 130 - Ρυθμίσεις θεμάτων κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχου ελληνικών πλοίων	Άρθρο 103 - Ρυθμίσεις θεμάτων κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχου ελληνικών πλοίων	4	
Άρθρο 131 - Αντικατάσταση παρ. 1β του άρθρου 28 του ν. 4150/2013	-		Πρόκειται για άρθρα που προσετέθηκαν, μετά το πέρας της δημόσιας διαβούλευσης, και αποτέλεσαν αντικείμενο ευρείας διαβούλευσης με τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας &
Άρθρο 132 - Χρήση συστημάτων καταγραφής ήχου και εικόνας από Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	-		

Άρθρο 133 - Προαγωγή Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	-	Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και αντικείμενο επεξεργασίας από την ΚΕ.Ν.Ε.
Μέρος ΙΒ': Τελικές Διατάξεις		
Άρθρο 134 - Τελικές Διατάξεις	Άρθρο 104 - Τελικές Διατάξεις	1
	Σύνολο σχολίων	805

Β. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΧΟΛΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ:

ΑΡΘΡΟ - ΣΧΟΛΙΟ	
ΜΕΡΟΣ Α': ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ/ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΛΙΜΑΝΙΩΝ, ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΣΚΟΠΟΣ - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ - ΟΡΙΣΜΟΙ	
Άρθρο 1 Σκοπός και πεδίο εφαρμογής	
[2 σχόλια]	
28 Φεβρουαρίου 2017, 14:21 Γιάννης Δημητριάδης Αξιότιμε κ. Υπουργέ, Εκ μέρους και των ακολούθων Δημάρχων Δήμων που λειτουργούν Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, 1. Αγκιστρίου, Ιωάννης Αθανασίου 2. Αιγίνης, Δημήτρης Μούρτζης 3. Αλοννήσου, Πέτρος Βαφίνης 4. Επιδαύρου, Κωνσταντίνος Γκάτζιος 5. Θήρας, Αναστάσιος Νικόλαος Ζώρζος 6. Κυθήρων, Ευστράτιος Χαρχαλάκης 7. Μαρκοπούλου Μεσσαγίας, Σωτήριος Μεθενίτης 8. Πόρου, Ιωάννης Δημητριάδης 9. Ρεθύμνης, η Πρόεδρος του ΔΛΤ, Ειρήνη Κουτσαλεδάκη 10. Σπετσών, Παναγιώτης Λυράκης 11. Τροιζηνίας – Μεθάνων, Κωνσταντίνος Καραγιάννης	οι οποίοι και μέ έχουν εξουσιοδοτήσει σχετικά (η σχετική εξουσιοδότηση θα αποσταλεί στο γραφείο σας σε έντυπη μορφή), σάς παραθέτω κοινή μας επιστολή, με επισυναπτόμενο Υπόμνημα με σημεία/προτάσεις που χρήζουν νομοθετικής ρύθμισης ή ερμηνείας. Με Ιωάννης Δημητριάδης, Δήμαρχος Πόρου Κοινή Όπως είναι γνωστό, το νομικό πλαίσιο που αφορά στην εποπτεία των ζωνών λιμένα, των οποίων η διαχείριση ασκείται από Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, αφήνει τεράστια περιθώρια για διαφορετικές ερμηνείες σχετικά με το τι επιτρέπεται και τι όχι και με το ποιες διαδικασίες απαιτούνται για την εκτέλεση αναγκαίων δράσεων. Έτσι, ανάλογα με την αντίληψη της κάθε Λιμενικής αρχής ή και την σχέση της με την κάθε δημοτική αρχή, η ίδια δράση μπορεί να επιτραπεί, να απαγορευθεί ή διακοπεί. Αυτό έχει συχνά σαν αποτέλεσμα οι διοικήσεις των Δ.Λ.Τ. να μην μπορούν να προγραμματίσουν και να εκτελέσουν τις δράσεις τους, αλλά και κατεπείγουσες δράσεις να καθυστερούν πάρα πολύ. Αποτελώντας κατά τεκμήριο εκείνους, που, μέσα από την καθημερινή διοίκηση των Δ.Λ.Τ., διαθέτουν την μεγαλύτερη εμπειρία για να προσδιορίσουν τα σημεία εκείνα των διατάξεων που χρήζουν ερμηνείας ή τροποποίησης, σάς παραθέτουμε

ακολουθώντας τις προτάσεις μας αναφορικά με το συγκεκριμένο Νομοσχέδιο, πολλές εκ των οποίων διαπιστώνουμε με ικανοποίηση ότι ήδη έχουν ενταχθεί σε αυτό. Παρακαλούμε πολύ, δε, να εξεταστεί με προσοχή και η δυνατότητα ένταξης και όσων προτάσεων δεν περιλαμβάνονται μέχρι στιγμής στο Νομοσχέδιο.

1) Οδηγίες για την εφαρμογή του ά. 18 του Ν.297/12001 και του ά. 210 του Ν. 4072/2012, αναφορικά με την έννοια και τον ορισμό των έργων εντός ΧΖΛ:

α) Οι κατωτέρω δράσεις συνιστούν εργασίες και όχι έργα και συνεπώς δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής των ως άνω διατάξεων, αλλά για την εκτέλεσή τους αρκεί Απόφαση μόνο του φορέα διαχείρισής τους:

- i) Οι εργασίες συντήρησης, επιτοκευής και αντικατάστασης υφιστάμενων στοιχείων των λιμενικών υποδομών, τα οποία δεν έχουν κατασκευασθεί επί του εδάφους ή του υπεδάφους του λιμένων, αλλά έχουν τοποθετηθεί επί αυτών, όπως μπλίντες, δέστρες, προσκρουστήρες, αλυσίδες αγκύρωσης πλωτών εξεδρών, αγκυροβόλια, φρεάτια, κολώνες ρευματοδότησης και υδροδότησης, βάνες υδροδότησης, τλακοστρώσεις κρητιδωμάτων, καταστρώματα πλωτών και πασσαλωτών εξεδρών, υποδομές πυρασφάλειας, φθαρμένα υλικά κρητιδωμάτων, πάγκοι αναμονής, δικτύων και κολώνων φωτισμού, κ.α.
- ii) Οι εργασίες συντήρησης, αντικατάστασης, επέκτασης και αναβάθμισης υφιστάμενων υπογείων ή υπέργειων κοινωφελών δικτύων και υποδομών (ύδρευσης, αποχέτευσης, ομβρίων, τηλεπικοινωνιών, ηλεκτροδότησης).
- iii) Οι εργασίες εγκατάστασης και επέκτασης δικτύων και πυλώνων ρευματοδότησης και υδροδότησης σκαφών, εφόσον συνοδεύονται από ηλεκτρομηχανολογικό σχέδιο.
- iv) Οι πάσης φύσεως εργασίες απόφραξης – απομάκρυνσης φερτών υλικών (διαύλων, φρεατίων και αγωγών) ανεξαρτήτως του φορέα διαχείρισής τους, είτε είναι πάγιες και αναμενόμενες, είτε είναι κατατείνουσες.
- v) Χωματοσυρτικές και κηπουρικές εργασίες και εργασιές κοπής, εκρίζωσης και φύτευσης δένδρων.
- vi) Συντήρηση, αντικατάσταση και τοποθέτηση πάγκων αναμονής, κοινού επιβατών (παγκακίων, στεγαστρών, ομπρελών και υποδομών Α.Μ.Ε.Α.)
- vii) Καθαρισμός συντήρηση και δόστρωση υφιστάμενης άμμου σε παραλίες.

β) Διευκρινίζεται ότι τα έργα κοινωφελών δικτύων και υποδομών (ύδρευσης, αποχέτευσης, ομβρίων, τηλεπικοινωνιών, ηλεκτροδότησης) που βρίσκονται στο έδαφος ή υπεδάφος της ζώνης λιμένα, αλλά δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες του λιμένα όπως αυτές ορίζονται στις σχετικές διατάξεις, δεν αποτελούν λιμενικά έργα κατά την έννοια του Νόμου και επομένως οι φορείς διαχείρισής τους δεν είναι τα Δ.Α.Τ., αλλά οι φορείς που έχουν την αρμοδιότητα ανάπτυξης των αντιστοιχών δικτύων (Ο.Τ.Α., πάροχοι τηλεπικοινωνιών και ηλεκτροδότησης κτλ).

2) Οδηγίες σχετικά με την άσκηση των αρμοδιοτήτων των κατά τόπους λιμενικών Αρχών στη ζώνη λιμένα (συμμετοχή στα ΔΣ των ΔΛΤ, βεβαίωση παραβάσεων στην ΧΖΛ):

α) Οι εκπρόσωποι των λιμενικών Αρχών, οι οποίοι μετέχουν εξ officio στα ΔΣ των κατά τόπους Δημοτικών λιμενικών Ταμείων, μπορούν να καταψηφίζουν τις εισηγήσεις της διοίκησης, μόνον εφόσον αιτιολογούν την αρνητική ψήφο τους με νομική αιτιολογία. Σε περίπτωση καταψήφισης Αποφάσεων Χωρίς αιτιολόγηση ή με αιτιολόγηση μη αποδεδειγμένη σε νομική βάση, θα διατάσσεται αυτομάτως Ε.Δ.Ε. για τον καταλογισμό πειθαρχικών ευθυνών.

β) Σε περίπτωση που μια λιμενική Αρχή βεβαιώνει ή επικαλείται ή αναφέρει αρμοδίως ενώπιον τρίτων Υπηρεσιών παραβάσεις ή παραβατικές συμπεριφορές εντός της ζώνης λιμένα, οι οποίες αποδεδειγμένα είχαν συντελεσθεί και στο παρελθόν και τελούσαν αποδεδειγμένα σε γνώση της, χωρίς αυτή να είχε πράξει αναλόγως, θα διατάσσεται αυτομάτως Ε.Δ.Ε. για την εξακρίβωση των λόγων που η σχετική βεβαίωση, επίκληση ή αναφορά δεν είχε συντελεσθεί και στο παρελθόν και για τον εντοπισμό των πειθαρχικά ή ποινικά υπαίτιων για την παράλειψη αυτή.

γ) Η διαπίστωση κατ' υποτροπή διευκόλυνσης πρόσδεσης σκαφών και υποδείξις θέσεων ελλιμενισμού από άτομα μη – αδειοδοτημένα προς τούτο, στοιχειοθετεί το αδίκημα της άγρας πεδατών, και στην δεύτερη περίπτωση, επιπλέον, το αδίκημα της αντιποίησης αρχής, και διώκεται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις.

3) Κατάργηση της αρμοδιότητας της λιμενικής Αρχής για αδειοδότηση καθοδευτών από και ανάθεσή της στα Δ.Α.Τ. με καθορισμό σχετικών κριτηρίων: Οι σχετικές άδειες θα χορηγούνται από τους Προέδρους των κατά τόπους Δ.Α.Τ., κατόπιν πρόσκλησης και αξιολόγησης, ανάλογα με τις ανάγκες των λιμένων, οι οποίες θα προσδιορίζονται αριθμητικά με Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου τους. Υποχρεωτικές προϋποθέσεις για την δυνατότητα έκδοσης τέτοιας άδειας θα είναι α) η κατοχή διπλώματος ταχυπλόου, ισοτιπίας ή εμπορικού ναυτικού και β) η γνώση ξένων γλωσσών και υποχρεωτικά αγγλικών και

επιπλέον κριτήρια αξιολόγησης θα είναι α) η εντοπιότητα και β) η προϋπηρεσία. Για την παροχή υπηρεσιών εκ μέρους των καβοδετών αυτής της κατηγορίας να καθιερωθεί τιμολόγιο τελών καβοδεσίας ανά κατηγορία/μέγεθος σκαφών. Πέρα από τις άδειες που θα εκδίδει το Δ.Λ.Τ. για την εξυπηρέτηση των αναγκών του λιμένα, οφείλει να εκδίδει επιπλέον και άδειες κατόπιν αιτήματος ακτοπλοϊκών εταιριών και εταιριών θαλάσσιου τουρισμού για αδειοδότηση συνεργαζομένων ατόμων με αυτές, χωρίς στις τελευταίες περιπτώσεις να εξετάζεται η πλήρωση των ανωτέρω υποχρεωτικών προϋποθέσεων και κριτηρίων αξιολόγησης. Και στις δύο περιπτώσεις χορήγησης αδειών, θα απαγορεύεται η χορήγηση άδειας σε άτομα που σχετίζονται με καταστάματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και πώλησης καυσίμων. 4) Εξάρθρωση έργων συντήρησης, αντικατάστασης, επέκτασης και αναβάθμισης υφιστάμενων υποέργων ή υπέργειων κοινωφελών δικτύων και υποδομών από την εφαρμογή του άρθ. 18 του Ν.2971/2001 και του άρθ. 210 του Ν.4072/2012. Τα έργα συντήρησης, αντικατάστασης, επέκτασης και αναβάθμισης υφιστάμενων υποέργων ή υπέργειων κοινωφελών δικτύων και υποδομών (ύδρευσης, αποχέτευσης, ομβρίων, τηλεπικοινωνιών, ηλεκτροδότησης), ανεξαρτήτως του φορέα διαχείρισής τους, εξαιρούνται από την εφαρμογή του άρθ. 18 του Ν.2971/2001 και του άρθ. 210 του Ν.4072/2012 και για την εκτέλεσή τους δεν απαιτείται Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης.					
5)	Δυνατότητα	απασχόλησης	υπαλλήλων	υποστήριξης	Δ.Λ.Τ.:
Οι εισπράξεις των Λιμενικών Τελών θεωρούνται ανταποδοτικά τέλη και έτσι τα ΔΛΤ έχουν τη δυνατότητα απασχόλησης υπαλλήλων εισπραξής, συντήρησης και εξυπηρέτησης όταν οι π/υ τους είναι πλεονασματικοί ή ισοσκελισμένοι. 6) Δυνατότητα έκπτωσης επί των λιμενικών τελών για τους δημότες του οικείου Δήμου την χειμερινή περίοδο: Τα ΔΛΤ δύνανται να προβαίνουν στις μέγιστες εκπτώσεις τελών ελλιμενισμού που προβλέπονται στην υπ αριθμ 8122.1/29/2014ΚΥΑ (40%) κατά τους μήνες Νοέμβριο έως Μάρτιο, χωρίς την υποχρέωση προκαταβολής του ποσού, για τους κατόχους σκαφών που είναι δημότες των Δήμων στους οποίους υπάγονται τα ΔΛΤ.					
22 Φεβρουαρίου 2017, 13:41 ANNA					
Μήπως πρέπει να ρυθμιστούν και θέματα ναυαγίων και απομάκρυνση τους από τα λιμάνια αρμοδιότητας Δημοτικών Λιμενικών ταμείων ή Λιμενικών ταμείων γενικά, διότι ο 2881/2001 δεν καλύπτει? Ως προς το άρθρο 1, το σχόλιο του Δημάρχου Πάρου αναφέρεται σε σειρά ζητημάτων που αφορούν στο νομικό πλαίσιο που αφορά στην εμπορεία των ζωνών λιμένα, χωρίς να γίνεται ειδική αναφορά στο ρυθμιστικό περιεχόμενο του υπό σχολιασμό άρθρου. Ειδικότερα, κατατίθενται προβληματισμοί για: α) το γεγονός ότι στις περιπτώσεις που η διαχείριση των ζωνών λιμένα ασκείται τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία επιτρέπει περιθώρια για διαφορετικές ερμηνείες για τις επιτρεπόμενες ή μη δράσεις και για τις διαδικασίες που απαιτούνται για την εκτέλεση των αναγκαίων δράσεων, κατά διακριτική ευχέρεια της εκάστοτε λιμενικής αρχής. Έτσι, παρατίθενται προβληματισμοί και προτάσεις για τη διενέργεια έργων εντός των χώρων ζωνών λιμένα, θεωρώντας ότι πρόκειται επί της ουσίας για εργασίες και όχι έργα. β) Επίσης, καταγράφονται προτάσεις για την άσκηση των αρμοδιοτήτων των κατά τόπους Λιμενικών Αρχών στη ζώνη λιμένα. γ) Προτείνεται η κατάργηση της αρμοδιότητας της Λιμενικής Αρχής για αδειοδότηση καβοδετών και ανάθεσής της στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. δ) Εξάρθρωση έργων συντήρησης, αντικατάστασης, επέκτασης και αναβάθμισης υφιστάμενων υποέργων ή υπέργειων κοινωφελών δικτύων και υποδομών από την εφαρμογή του άρθ. 18 του Ν.2971/2001 και του άρθ. 210 του Ν.4072/2012. ε) Δυνατότητα απασχόλησης υπαλλήλων υποστήριξης Δ.Λ.Τ. στ) Δυνατότητα έκπτωσης επί των λιμενικών τελών για τους δημότες του οικείου Δήμου την χειμερινή περίοδο.					
Τέλος, επίσης, εκτός του ρυθμιστικού πεδίου σχολιασμού, προτάθηκε η ανάγκη ρύθμισης θεμάτων ναυαγίων και απομάκρυνσής τους από τους λιμένες					

Άρθρο 2
Ορισμοί

[3 σχόλια]

20 Φεβρουαρίου 2017, 19:31 | ΠΑΣΧΑΛΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Να προστεθεί άρθρο όπως ακριβώς είναι το άρθρο 11 του Ν. 4361/2016 σχετικά με το επίδομα εξομάλυνσης και για τα στελέχη του ΔΣ-ΕΛΑΚΤ.

«Προκειμένου περί συζύγων, που τελούν σε διάσταση ή διαζευγμένων ή αγάμων, που έχουν τέκνα που αναγνωρίζονται ως προστατευόμενα μέλη της οικογένειας για τον προσδιορισμό του φόρου εισοδήματος ή αποδεχόμενα καταβάλλον διατροφή, το επίδομα εξομάλυνσης μισθολογικών διαφορών ορίζεται σε διάκριση δώδεκα ευρώ και ενομήντα τέσσερα λεπτά (212,94€).»

19 Φεβρουαρίου 2017, 11:39 | ΝΙΚΟΣ ΚΟΥΤΣΟΔΟΝΤΗΣ

Εάν μου ζητούσαν να κάνω κάτι για να καταστρέψω τον θαλάσσιο τουρισμό της χώρας θα έφερνα αυτή ακριβώς τη διάταξη η οποία αυξάνει το κόστος παραμονής ενός σκάφους στην Ελλάδα από 25% έως 45%. Είναι η περίοδος που προσταθούμε να προσεακύνουμε τα σκάφη που θέλουν να εγκαταλείψουν την Τουρκία η οποία πρόσφατα μείωσε το ΦΠΑ για τους Τούρκους πολίτες ενώ για τους ξένους Όταν στην Ιταλία εφαρμόστηκε παρόμοιος φόρος το 2012, έφυγαν στις γειτονικές χώρες περίπου 25.000 σκάφη. Ουδείς από τους αρμόδιους και εμπνευστές νυνόρζει πόσα χρήματα μπορεί να εισπράξει το κράτος από την επιβολή αυτού του τέλους και βέβαια ουδείς θέλει να ακούσει ποιος θα είναι οι αττώλεις (άμεσες και έμμεσες). Πλανάνται όσοι νομίζουν ότι οι ξένοι θα πλήρωςουν τέτοιο χαράτσι.

17 Φεβρουαρίου 2017, 08:24 | ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ ΚΤ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΕΙΟΝΟΜΙΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΙΡΦΕΡΙΑΚΩΝ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΟΥΝ ΕΠΙΘΕΑΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥΣ (ΔΙΕΘΝΗΣ ΥΠΕΙΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ, ΕΘΝΙΚΗ ΥΠΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΝΟΜΘΕΣΙΑ ΚΥΑ 3522- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΜΛC)

Τα σχόλια που καταγράφονται για το άρθρο 2 δεν αφορούν στην ουσία των προτεινόμενων διατάξεων. Ειδικότερα:

1. Διατυπώθηκε πρόταση για τη θεσμοθέτηση επιδόματος εξομάλυνσης και για τα στελέχη του Δ.Σ.-ΕΛΑΚΤ., κατ' αναλογία με το άρθρο 11 του ν. 4316/2016 (Α' 10), που ισχύει για το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Εντούτοις, η πρόταση αυτή εκφεύγει του πεδίου ρύθμισης του προτεινόμενου άρθρου 2 του σχεδίου νόμου, το οποίο επιδιώκει την παροχή νομοθετικών ορισμών.
2. Ομοίως, το σχόλιο που αφορά στην αύξηση της φορολόγησης, λόγω του κόστους παραμονής ενός σκάφους στην Ελλάδα, που θεωρείται ότι στρέφεται σε βάρος του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας, δεν αφορά στο ρυθμιστικό πλαίσιο του υπό διαβούλευση άρθρου 2.
3. Τέλος, το σχόλιο που προτείνει προσθήκη στην παράγραφο κ' του άρθρου 2 του προτεινόμενου σχεδίου νόμου επισημαίνεται ότι δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο νομοθετικής πρωτοβουλίας εκ μέρους του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, δεδομένου ότι οι αναφερόμενοι υγειονομικοί υπάλληλοι των Περιφερειών που πραγματοποιούν επιθεωρήσεις σε πλοία υπάγονται διοικητικά στο πεδίο εποπτείας του Υπουργείου Εσωτερικών.

Άρθρο 3
Πιστοποίηση
[0 σχόλια]

Δεν επιτρέπεται ο σχολιασμός του άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄: ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ/ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΛΙΜΕΝΩΝ, Α.Ο., Α.Ο.Α.

Άρθρο 4 Προσόντα

[13 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:24 | ΡΟΥΛΑ Σ.

Ο έλεγχος και η έγκριση των σχεδίων και μελετών καθώς και η επιθεώρηση των πλοίων απαιτούν εξειδικευμένες και πολύ υψηλού επιστημονικού επιπέδου γνώσεις. Αυτές οι γνώσεις δεν είναι δυνατόν να τεκμηριώνονται απλώς παρακολουθώντας μονοετή προγράμματα εκπαίδευσης σε ΣΔΛΣ. Απαραίτητη προϋπόθεση για τέτοιου είδους επιθεωρήσεις είναι τουλάχιστον η κατοχή τίτλου αντίστοιχης ανώτατης σχολής, όπως δίπλωμα Πολυτεχνικής Σχολής ή πτυχίο Τεχνολογικής Σχολής και σε εύρος ανάλογα με τον τομέα επιθεώρησης (ναυπηγός, μηχανολόγος, ηλεκτρολόγος, περιβάλλοντος, Διακυβεύεται η ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα και η προστασία του περιβάλλοντος).

Οφείλουμε, επίσης, να προστατέψουμε αυτούς τους ανθρώπους που δεν κατέχουν αυτό το γνωστικό αντικείμενο.

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:44 | Μάκης Ν.

Μήπως η δυνατότητα να είναι επιθεωρητές οι απόφοιτοι της ΣΔΛΣ έχει να κάνει με τη διατήρηση της δυνατότητας κάποιων αξιωματικών να αποσπώνται ως ναυπλιακοί ακόλουθοι δεδομένου ότι αν δεν είχαν τα τυπικά προσόντα επιθεωρητή πλοίου θα αποκλείονταν? Οι διατάξεις του συγκεκριμένου άρθρου, τουλάχιστον στην παραπάνω περίπτωση μοιάζουν φωτογραφικές. Το ζητούμενο βέβαια είναι πως δεν πρόκειται απλά για την ικανοποίηση ενός συντεχνιακού ρουσφετιού μίας κατηγορίας αξιωματικών αλλά διακινδυνεύεται άμεσα η δημόσια ασφάλεια καθώς οι επιθεωρήσεις των πλοίων πρέπει να γίνεται από εξειδικευμένους τεχνικούς επιστήμονες λόγω της σοβαρότητας του αντικείμενου ως προς τη διασφάλιση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς και της παρουσίας και των αγαθών επί πλοίων. Πρέπει λοιπόν να αφαιρεθούν από τη δυνατότητα πιστοποίησης ως επιθεωρητές πλοίων ατόμων που είναι απλά απόφοιτοι σχολών ή κύκλων σπουδών όπως ΣΔΛΣ, ΑΣΔΕΝ και ΑΕΝ που δεν έχουν σχέση με την τεχνολογία των πλοίων. Αντίστοιχα τα τυπικά προσόντα πρέπει να αφορούν μόνον σε μηχανικούς απόφοιτους σχετικών πολυτεχνικών σχολών (π.χ. ναυπηγούς – μηχανολόγους) ή έστω αντίστοιχων τεχνολογικών ιδρυμάτων.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:44 | Ελεύθερος Πολίτης

Συμφωνώ απόλυτα με τα σχόλια του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών. Τα τυπικά προσόντα των επιθεωρητών πλοίων πρέπει να σχετίζονται άμεσα με το επιστημονικό και επαγγελματικό τους υπόβαθρο. Δεν είναι δυνατόν να βαπτίζονται επιθεωρητές πλοίων άνθρωποι που δεν έχουν ιδέα από τεχνική εκπαίδευση απλώς και μόνον επειδή συμμετείχαν σε ένα σεμινάριο ή μία κατ'έπιφαση σχολή (π.χ. ΣΔΛΣ).

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:01 | Κατερίνα Δ.

Για να επιτευχθεί μία κοινά αποδεκτή διάταξη νόμου αφορώσα στα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι επιθεωρητές/ελεγκτές του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, πλήρως εναρμονισμένη με την ισχύουσα ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία, θα ήταν ενδεδειγμένο να συσταθεί μία ειδική ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους των αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΝΑΝΠ πλαισιωμένη από εκπροσώπους των εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Πανελλήνιος Σύλλογος Ναυπηγών Μηχανικών ΤΕ, ΠΕΠΕΝ, ΠΙΕΜΕΝ, Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:59 | ΛΕΥΤΕΡΗΣ Κ.

Ως ελεύθερος επαγγελματίας συμφωνώ απόλυτα με τα σχόλια του συλλόγου Διπλ. Ναυπηγών.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:12 | Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών ΕΛΛΑΔΟΣ

Η μελέτη, ο σχεδιασμός, ο έλεγχος των σχεδίων και μελετών και η επιθεώρηση των πλοίων είναι εξαιρετικά πολύπλοκες και πολυσχιδείς διαδικασίες που απαιτούν ειδικές, εξειδικευμένες και πολύ υψηλού επιστημονικού επιπέδου γνώσεις. Αυτές οι γνώσεις δεν είναι εμπειρικές ούτε είναι δυνατόν να νωστικό αντικείμενο του μηχανικού (και σε ότι αφορά στο πλοίο ειδικότερα του ναυπηγού), με απαραίτητη προϋπόθεση τουλάχιστον την κατοχή τίτλου αντιστοιχίας ανώτατης σχολής, όπως διπλόπλοιο Πλοιοτεχνικής Σχολής. Ο βασικός λόγος, είναι ότι έλεγχος των σχεδίων και μελετών και οι επιθεωρήσεις πλοίων, όπως και σε άλλες αντιστοιχίες περιπτώσεις τεχνικών έργων, διενεργούνται προς πρόσκτηση της δημόσιας ασφάλειας. Επομένως απαιτείται κατ' ελάχιστον η διασφάλιση των ως άνω τυπικών προσόντων με παράλληλη πρόσκτηση διαβάθμισης του είδους και εύρους των ελέγχων και επιθεωρήσεων που μπορεί να διενεργεί ένας ελεγκτής/ επιθεωρητής ως συνάρτηση της αντιστοιχίας αποκτηθείσας εμπειρίας. Οιοσδήποτε διαθέτουν τουλάχιστον τα παραπάνω τυπικά και ουσιαστικά προσόντα (π.χ. απόφοιτοι Α.Ε.Ν., ΣΔΑΣ ή ΑΣΔΕΝ., που δεν κατέχουν τα παραπάνω τυπικά προσόντα) διακινδυνεύουν τη θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και εν γένει το δημόσιο συμφέρον. Εν κατακλείδι, η σύνταξη νομοθετήματος περί προσόντων, επιμόρφωσης και πιστοποίησης ελεγκτών / επιθεωρητών πλοίων είναι ιδιαίτερως σημαντική αλλά και απαραίτητη. Δεδομένου ότι άπτεται της δημόσιας ασφάλειας, χρειάζεται επίγνωση του τι διακυβεύεται, μεθοδικότητα, τεκμηρίωση, εναρμονισμός με την ισχύουσα σχετική νομοθεσία (συμπληρωματικών της διεθνούς και ευρωπαϊκής) καθώς και ευρεία διαβούλευση με ενδιαφερόμενους φορείς και εξειδικευμένους τεχνοκράτες. Προφανώς το υφιστάμενο κείμενο του σχεδίου νόμου δεν συνδυάζει στο σύνολό του τα παραπάνω προαπαιτούμενα και επομένως τυχόν αποσπασματικές επισημάνσεις ή διορθώσεις δεν εξυπηρετούν σε καμία περίπτωση τους ζητούμενους σκοπούς, δεδομένου ότι απαιτείται ριζική αναδιάρθρωσή του. Ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών ΕΛΛΑΔΟΣ καθώς και το Τεχνικό Επιμελητήριο ΕΛΛΑΔΟΣ μπορούν να συνδράμουν άμεσα στο παραπάνω έργο, εφόσον κληθούν από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ως οι κατά τεκμήριο εξειδικευμένοι φορείς να την επεξεργασία και αναδιάρθρωση των σχετικών διατάξεων του σχεδίου νόμου.

27 Φεβρουαρίου 2017, 10:47 | ΝΙΚΟΛΑΟΣ

1. Μέσα από τη διαμόρφωση των προσόντων υλοποιείται εξίσωση πτυχίων. Για όνομα, πως είναι δυνατόν ο απόφοιτος της ΣΔΑΣΣ, με προέλευση Θεολογία, Δασοπονία, Οικονομικά, Φιλολογία και αποκτώντας ένα χρόνο στρατιωτικής εκπαίδευσης στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων να θεωρείται ότι έχει αποκτήσει τα προσόντα για να πραγματοποιήσει επιθεωρήσεις. Υπογραμμίζεται ότι οι μηχανικοί του Π.Ν., δικαιώματα μηχανικού εν γένει αφού ολοκληρώσουν την τετραετή θητεία τους στο Π.Ν. 2. Με όλο το σεβασμό προς τους αξιωματικούς εκ ΣΝΔ, το πτυχίο που αποκτάται από την εν λόγω σχολή διάρκειας 18 μηνών, δεν έχει ουδεμία επαγγελματική και εκπαιδευτική αναγνώριση και ειδικότερα δεν μπορεί να θεωρηθεί ισότιμο με εκείνο των στελεχών που το αποκτούν στις σχολές των Πλοιοτεχνικών με πενταετή φοίτηση, προγράμματα σπουδών εξειδικευμένα, εργαστήρια και εγγεγραμμένα μέλη του ΤΕΕ. 3. Μην τα ισοπεδώνουμε όλα.

23 Φεβρουαρίου 2017, 18:16 | Exantas

Στο Δημ. Σύμμα, οι Αξωματικοί και Υπαξιωματικοί προερχόμενοι από το Ε.Ν, είναι χρήσιμο, ουσιαστικό και δίκαιο να συμμετέχουν σε σχολεία που προβαίνονται από την STCW και τις τροποποιήσεις ΜΑΝΙΛΑ, κυρίως οι απασχολούμενοι με τις επιθεωρήσεις, ώστε να επικαιροποιούνται τα διπλώματά τους και να μην είναι «αδρανή» όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα. Πολύ δε περισσότερο, να προβλέψετε διάταξη ώστε να μπορούν να λαμβάνουν το διπλόπλοιο Β' τάξεως Μηχανικού & Πλοίαρχου γιατί της Γ' τάξεως πολλοί το παίρνουν πίσω από τα μπαρ των σαλονιών ή ως επίκουροι ΜΟΧ

22 Φεβρουαρίου 2017, 10:41 | ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΕΚ ΤΩΝ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΕΚΤΕΛΕΣΣΟΥΝ ΚΑΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΥΛΙΑΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΧΙΟΥ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΒΡΙΘΟΥΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ.

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:54 | Νικόλαος Α.

Είναι απαράδεκτο και επικίνδυνο ταυτόχρονα να εξισώνονται τα προσόντα Ναπηγού, Μηχανολόγου πολυτεχνικής εκπαίδευσης 5ετούς φοίτησης με αυτά που αποκτά κάποιος ως απόφοιτος ΣΔΛΣ, με προσόντα άλλος δικηγόρος, άλλος θεολόγος και άλλος δασοπόνος κλπ κλπ. Ας είμαστε σοβαροί! Η επιθεώρηση είναι ένα λειτουργήμα που έχει να κάνει με την Ασφάλεια ανθρώπων και αγαθών με προεκτάσεις σε πολλούς τομείς της κοινωνίας και οικονομίας. Το Λειτουργήμα αυτό πρέπει το κράτος να το αναθέσει στους απολύτως κατάλληλους και απολύτως καταρτισμένους, χωρίς κανένα συμβιβασμό. Μεγάλη προσοχή σε αυτό.

19 Φεβρουαρίου 2017, 00:22 | Πέτρος

Συμφωνώ με το Θεοδόση, ο καθορισμός των προσόντων των επιθεωρητών πλοίων θέλει ιδιαίτερη προσοχή και δεν προσφέρεται για ικανοποίηση επαγγελματικών φιλοδοξιών.

- α) Είναι δυνατόν οι Πλοίαρχοι Γ τάξης του Εμπορικού Ναυτικού να κάνουν ναυπηγικές επιθεωρήσεις; κάνω: να
β) Είναι δυνατόν απόφοιτοι ΣΔΣΛ με σπουδές οικονομικών, νομικής, φιλολογίας ή ακόμα γυμναστικής ακαδημίας να κάνουν επιθεωρήσεις πλοίων; όχι: είναι
Η απάντηση προφανώς

Συμβαίνει κάτι τέτοιο στο εξωτερικό;

17 Φεβρουαρίου 2017, 15:49 | Θεοδόσης Κ.

α) η Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος (Σ.Δ.Λ.Σ.) διάρκειας σπουδών ενός ακαδημαϊκού έτους και με πρόγραμμα σπουδών κατά κύριο λόγο σχετικό με την αποστολή και τον ρόλο ενός στρατιωτικά συντεταγμένου ένοπλου Σώματος Ασφαλείας (θέματα Δημόσιας τάξεως, Ασφάλειας κ.λ.π.) δεν μπορεί να λαμβάνεται ισότιμη αθροιστικά με τις Πολυτεχνικές Σχολές Χημικών Μηχανικών, Ναυπηγών Μηχανικών, Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Μηχανολόγων Μηχανικών με διάρκεια εξειδικευμένων σπουδών πέντε ετών. Επισημαίνεται ότι η Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος (ΣΔΛΣ) δεν είναι αναγνωρισμένη ως ΑΕΙ και δεν περιλαμβάνεται στο σύστημα εισαγωγής μέσω Πανελληνίων εξετάσεων στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, β) Η επαγγελματική ιδιότητα του Επιθεωρητή κράτους λιμένα δεν μπορεί να θεωρείται τίτλος σπουδών ισότιμος με πτυχίο ΑΕΙ. Σημειώνεται, ότι για την απόκτηση της ιδιότητας του Επιθεωρητή κράτους λιμένα ο υποψήφιος θα πρέπει να διαθέτει μια σειρά τυπικών προσόντων (τίτλοι σπουδών, επαγγελματική εμπειρία κ.λ.π.) και η ολοκλήρωση σχολείου διάρκειας πέντε μηνών ενώ επιπρόσθετα για την διατήρηση της ιδιότητας θα πρέπει να πληρούνται μια σειρά προϋποθέσεων.

17 Φεβρουαρίου 2017, 08:44 | ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

ε) Τομέας Επιθεώρησης Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC) ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ και ΟΙ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΙΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΤΑΙ ΟΤΙ ΣΤΗ ΜLC ΥΠΑΡΧΟΥΝ και ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΙΑΤΡΙΚΟΥ ΑΠΟΡΡΗΤΟΥ. ΩΣ ΕΚΤΟΥΤΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ και Η ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΙΑΤΡΙΚΟ ΑΠΟΡΡΗΤΟ.

Επί του άρθρου 4:

Η πλειονότητα των σχολίων τίθεται αρνητικά στα προβλεπόμενα τυπικά κυρίως και ουσιαστικά προσόντα που απαιτούνται από τη διάταξη για τη διενέργεια ελέγχων και εγκρίσεων σχεδίων και μελετών και, κυρίως, για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων πλοίων, με κύριο επιχείρημα το γεγονός ότι ιδίως οι επιθεωρήσεις πλοίων συναρτώνται άμεσα με τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής, της παρουσίας των πλοίων, της δημόσιας ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, ώστε να απαιτούν εξειδικευμένες και υψηλού επιστημονικού επιπέδου γνώσεις, για τις οποίες θεωρείται ότι δεν επαρκεί η μονοετής παρακολούθηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων στη Σ.Δ.Λ.Σ., Α.Σ.Δ.Ε.Ν. και Α.Ε.Ν., αλλά, σε κάθε περίπτωση, η κατοχή τίτλου Ανώτατης Σχολής. Εξάλλου, επισημαίνεται ότι η διάταξη ουσιαστικά εξισώνει μονοετούς φοίτησης σχολές ναυτικής εκπαίδευσης με σχολές Α.Ε.Ι. και τα αντίστοιχα πτυχία αυτών, παρότι οι σχολές ναυτικής εκπαίδευσης (Λ.Χ. Σ.Δ.Λ.Σ.) δεν συνιστούν σχολές Ανώτατης Εκπαίδευσης, ενώ και οι απόφοιτοί τους είναι φορείς διαφορετικών επιστημονικών πεδίων (Λ.Χ. νομική, οικονομικά, κ.ο.κ.), δηλαδή είναι κάτοχοι γνώσεων που δεν διασφαλίζουν την ασφαλή εκτέλεση επιθεωρήσεων και

ελέγχων σε πλοία, αφού δεν έχουν σχέση με την τεχνολογία των πλοίων, για τα οποία απαιτούνται γνώσεις κυρίως μηχανικών.

Μάλιστα, προτάθηκε η σύσταση Ομάδας Εργασίας, με συμμετοχή του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυτηγών Μηχανικών Ελλάδας, του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, του Πανελληνίου Συλλόγου Ναυτηγών Μηχανικών ΤΕ, του Π.Ε.Π.Ε.Ν., του ΠΕΜΝ καθώς και Αναγνωρισμένων Οργανισμών, ώστε να προσδιοριστούν τα προσόντα των επιβλεπωτών/ελεγκτών πλοίων. Επίσης, ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυτηγών Μηχανικών Ελλάδας επιστημαίνει την ανάγκη για ριζική αναδιάρθρωση του προτεινόμενου άρθρου 4, σε εναρμόνιση με τη διεθνή και ενωσιακή νομοθεσία και στο πλαίσιο ευρείας διαβούλευσης με το Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής.

Σημειώνονται και σχόλια που αφορούν στην ανάγκη για δια βίου μάθηση των επιβλεπωτών/ ελεγκτών πλοίων, για την επικαιροποίηση των διπλωμάτων τους και για την ανάγκη απόκτησης διπλώματος Β' τάξης Μηχανικού και Πλοίαρχου.

Τέλος, προτάθηκε η συμπερίληψη στο άρθρο και των Υγειονομικών Υπαλλήλων των Περιφερειών, ενώ τέθηκε προβληματισμός για την πρόσβαση επί δεομένων που συνιστούν ιατρικό απόρρητο από τους επιβλεπωτές πλοίων.

Άρθρο 5

Κατηγορίες πλοίων

[0 σχόλια]

Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ ΤΗΣ ΘΑΛΗΣΣΙΑΣ 1999/35/ΕΚ

Άρθρο 6

Τροποποίηση του π.δ. 16/2011 (Α' 36)

[1 σχόλιο]

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:34 | Κατερίνα Δ.

Για τροποποίηση του πδ 16/2011 (Α'36), όπως αυτή αποτυπώνεται στο άρθρο 6 του υπόψη σχεδίου νόμου έχει εξετασθεί από αρμόδιο φορέα (π.χ. Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων) αν δύναται να θεωρηθεί το πτυχίο των ακαδημικών Εμπορικού Ναυτικού καθώς και της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων ως ισοδύναμο σχετικό πανεπιστημιακό δίπλωμα των διπλωμάτων που αναφέρονται στις παραγράφους (α) και (β) του παραρτήματος ΧΙ του πδ 16/2011.

Ως προς το προτεινόμενο άρθρο 6, διατυπώνεται προβληματισμός σχετικά με τη δυνατότητα να θεωρηθεί το πτυχίο των Ακαδημικών Εμπορικού Ναυτικού και της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων ως ισοδύναμο σχετικό πανεπιστημιακό δίπλωμα των διπλωμάτων που αναφέρεται στις διατάξεις του τροποποιούμενου π.δ. 16/2011 (Α' 36).

Άρθρο 7

Τροποποίηση του π.δ. 159/2006 (Α' 168)

[0 σχόλια]

Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου.

Άρθρο 8

Τροποποίηση του π.δ. 314/2001 (Α' 212)

[0 σχόλια]

Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄:

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ/ ΕΛΕΓΚΤΩΝ - ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ

Άρθρο 9

Σχολή Επιθεωρητών/ Ελεγκτών

[1 σχόλιο]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:42 | Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)

το εδάφιο γ) της παρ. 4 να συμπληρωθεί ως ακολούθως:
«[...] γ) Με Κανονισμό που εκδίδεται από τον Αρχηγό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και κυρώνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθορίζονται το πρόγραμμα εκπαίδευσης, τα διδασκόμενα μαθήματα καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης κατά τη γενική εκπαίδευση των επιθεωρητών/ελεγκτών σε θεωρητικό επίπεδο θα περιλαμβάνει ενότητα σχετική με την αναπηρία και προσαρμογή υποδομών αναπηρία».
με άτομα

Η προαναφερόμενη συμπλήρωση προτείνεται στη βάση των απαιτήσεων του άρθρου 9 «Προσαρμογή» της Διεθνούς Σύμβασης για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία», την οποία η χώρα μας μαζί με το προαιρετικό πρωτόκολλό της επικύρωσε με τον Ν.4074/2012 (ΦΕΚ 88 Α' /11.04.2012), και ως εκ τούτου οφείλει να θέσει σε εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με το οποίο τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν στα άτομα με αναπηρίες την πρόσβαση, σε ίση βάση με τους άλλους, στα μέσα μεταφοράς.

Επί του άρθρου 9 προτάθηκε η συμπλήρωση του εδαφίου γ' της παραγράφου 4 με νομοθετική ρύθμιση που εντάσσει στην εκπαίδευση της Σχολής Ελεγκτών/ Επιθεωρητών ενότητα σχετικά με την αναπηρία και την προσαρμογή υποδομών και υπηρεσιών σε πρόσωπα με αναπηρία.

Εκ μέρους της Πολιτικής Ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, θα ληφθεί ιδιαιτέρως υπόψη η πρόταση της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), δεδομένου ότι ασφαλώς η πρόταση κινείται προς την κατεύθυνση της περαιτέρω ενίσχυσης των δικαιωμάτων των προσώπων με αναπηρίες, με πλήρη σεβασμό προς την αρχή της αξιοπρέπειας του ανθρώπου καθώς και σε πλήρη συμμόρφωση με τη Διεθνή Σύμβαση για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και τις συνταγματικές επιταγές (άρθρα 2, 4, 5, 21 παρ. 2, 3 και 6, 22 παρ. 1 και 25 παρ. 1 Συντάγματος), σύμφωνα με τις οποίες οφείλει η Ελληνική Πολιτεία να διασφαλίζει την ανεμπόδιστη, ισότιμη και αποτελεσματική άσκηση των συγκεκριμένων δικαιωμάτων.

Άρθρο 10

Διατήρηση επάρκειας

[0 σχόλια]

Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου.

Άρθρο 11

Προσόντα Εκπαιδευτών Επιθεωρητών/ Ελεγκτών

[0 σχόλια]

Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄: ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 12

Τελικές - Μεταβατικές - Εξουσιοδοτικές διατάξεις

[0 σχόλια]	
Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου.	
Άρθρο 13	
Καταργούμενες διατάξεις	
[0 σχόλια]	
Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου.	
ΜΕΡΟΣ Β': ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΑΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΙ ΠΑΛΙΟΦΑΡΟΙ ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΘΕΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	
Άρθρο 14	
Θέματα Διεθνούς Σύμβασης για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις	
[0 σχόλια]	
Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου.	
Άρθρο 15	
Τροποποίηση άρθρου 1 π.δ. 201/2007 (Α' 227)	
[2 σχόλια]	
28 Φεβρουαρίου 2017, 12:25 Ελεύθερος Πολίτης	
Είμαι επαγγελματίας τεχνικός που έχει εμπειρία από τη λειτουργία της Τεχνικής Επιτροπής. Εκτιμώ ότι η αύξηση των μελών της Τεχνικής Επιτροπής από 7 άτομα που είναι σήμερα σε 9 που προτείνει το άρθρο δεν εξυπηρετεί τους σκοπούς της και μάλλον την καθιστά λιγότερο αποτελεσματική και δύσκαμπτη. Πρέπει να διατηρηθεί το καθεστώς της 7μελούς Επιτροπής με πλειοψηφική συμμετοχή 4 ατόμων εκτός Υπουργείου και τη συμμετοχή του Κλαδάρχη, του Διευθυντή Μελετών και Κατασκευών και του Διευθυντή Επιθεωρήσεων από το Υπουργείο για λόγους διαφάνειας, αξιοπιστίας και αποτελεσματικότητας.	
28 Φεβρουαρίου 2017, 12:07 ΛΕΥΤΕΡΗΣ Κ.	
Για λόγους αντικειμενικότητας και καλής έξωθεν μαρτυρίας θεωρώ ότι η Τεχνική Επιτροπή πρέπει να έχει επτά μέλη, τρεις του Υπουργείου και τέσσερις από τους φορείς. Προτείνω λοιπόν από την προτεινόμενη σύνθεση να αφαιρεθούν ο Διευθυντής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και ο Τηλεμαρχης τμήματος επιθεωρήσεων κατασκευής και ενδίαίτησης.	
Επί του άρθρου 15 διατυπώθηκαν δύο σχόλια που διαφωνούν με την αύξηση του αριθμού των μελών που συγκροτούν την Τεχνική Επιτροπή του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, επιχειρηματολογώντας επί τη βάση της μείωσης της αποτελεσματικότητας και της ευελιξίας της στη λειτουργία της.	
Επίσης, καταγράφεται διαφωνία ως προς την αριθμητική αναλογία εκπροσώπων του Υπουργείου, η οποία προβλέπει πλειοψηφική συμμετοχή εκπροσώπων του Υπουργείου, έναντι των εκπροσώπων φορέων εκτός Υπουργείου, με κύριο επιχείρημα την ανάγκη διασφάλισης της αντικειμενικότητας της Επιτροπής.	
Άρθρο 16	
Τροποποιήσεις και Συμπληρώσεις Κανονισμών	
[2 σχόλια]	
26 Φεβρουαρίου 2017, 18:53 ΕΙΡΗΝΗ ΖΑΧΑΡΙΟΥΔΑΚΗ	

155

β. που παύει μετά την απογραφή να πληροί τα προσόντα απογραφής (ΑΝΕΝΕΡΓΟΣ ΛΟΓΩ ΕΝΔΕΙΨΗΣ ΠΡΟΣΩΝΤΩΝ)
γ. που απογράφεται εκ λάθους για δεύτερη φορά (ΑΝΕΝΕΡΓΟΣ ΛΟΓΩ ΔΙΠΛΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ)
δ. που παύει να συμπληρώνει τουλάχιστον οκτώ (08) μήνες υπηρεσίας επί πλοίου εντός πενταετίας από την απογραφή ή την τελευταία ναυτολόγησή του (ΑΝΕΝΕΡΓΟΣ ΛΟΓΩ ΕΝΔΕΙΨΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ)
4. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται:
α) Αι προϋποθέσεις δια την επαναφορά ανεργού ναυτικού σε κατάσταση ενεργού.
β) το ειδικότερο περιεχόμενο του Μητρώου, η διαδικασία και ο χρόνος ενημέρωσής του, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.
γ) Αι εξαιρούμενες της εφαρμογής της παραγράφου 4 κατηγορίες απογραφόμενων ως ναυτικών βάσει ειδικών διατάξεων.
2. Το άρθρο 208α του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973) που προστέθηκε με το άρθρο 4 του ν.1711/1987 (Α'109), αντικαθίσταται ως ακολούθως:
«Ναυτικός που έχει απογραφεί και ναυτολογηθεί ή καταχωρηθεί στις καταστάσεις πλοίου με ξένη σημαία ασφαλισμένου στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.), αν δεν εργάζεται στο πλοίο, καθώς και συνταξιούχος του Ν.Α.Τ. ή άλλου φορέα, αν επαναλαμβάνει το ναυτικό επάγγελμα χωρίς δόξα της αρμόδιας αρχής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) ετών. Με την ίδια ποινή τιμωρείται ο πλοίαρχος που τον ναυτολόγησε ή υπέγραψε την κατάσταση του πληρώματος του συμβεβλημένου πλοίου, ο πλοιοκτήτης, ο κατά το καταστατικό της εκπρόσωπος της πλοιοκτητρίας εταιρείας, οι αντιπρόσωποί τους που έχουν δηλωθεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή στο Ν.Α.Τ., καθώς και ο υπάλληλος με την έννοια του άρθρου 13 του ποινικού κώδικα που έχει συνεργήσει. Το εν λόγω αδίκημα τιμωρείται μόνο εκ δόλου».
3. Το άρθρο 19 του Ν 4150/2013 καταργείται.
Επί του άρθρου 17, προτείνεται η διαγραφή της παραγράφου 2 περί διαγραφής από το Μητρώο Ενεργών Ναυτικών, λόγω έλλειψης 8μηνου, δεδομένου ότι αξιολογείται ως απαρχαιωμένη και περιττή, με αποτέλεσμα να προτείνεται σχετική νομοτεχνική αναδιάρθρωση του άρθρου.
Περαιτέρω, επισημαίνεται νομοτεχνικό σφάλμα αναφορικά με την παράγραφο 4 του άρθρου 17, αφού η ρύθμιση θεωρείται ότι πρέπει να ενταχθεί συστηματικά στον Κ.Δ.Ν.Δ.
Επίσης, συνολικά, προτείνεται επαναδιάρθρωση του τροποποιούμενου άρθρου 63 του Κ.Δ.Ν.Δ., η οποία παρατίθεται αναλυτικά στο αντίστοιχο σχόλιο.
Άρθρο 18
Έκδοση αστυνομικών διατάξεων
[2 σχόλια]
28 Φεβρουαρίου 2017, 10:51 ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΑΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΔΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ
Η παράγραφος 4 ουσιαστικά ενσωματώνει περιληπτικά την υπ' αριθμ. 1/2013 εγκύκλιο (αρ. πρωτ.8220/133/13/16.5.13) και καλό θα ήταν να γίνεται αναφορά σε αυτή για τη πιστή τήρηση της καθώς καλύπτει το σύνολο των θεμάτων για την προστασία των χώρων των παραλιακών μετώπων.
26 Φεβρουαρίου 2017, 14:12 ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
Ορθότερα νομοτεχνικά κατά την άποψη μου είναι τα ακόλουθα:
1. Οι Γενικοί κανονισμοί των Αιμενικών Αρχών να καταργηθούν και κάθε κεφάλαιό τους να αποτελέσει νέο ΓΕΝΙΚΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΑΙΜΕΝΑ με νέο αύξοντα αριθμό
2. Οι διατάξεις του ΓΚΑ των Αιμενικών Αρχών που ρυθμίζουν θέματα για τα οποία έχει εκδοθεί ΓΚΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ να κωδικοποιηθούν σε αυτόν
π.χ. εναπομεινουσες διατάξεις περι κίνησης σκαφών-λέμβων και περί λεμβολογίου των ΓΚΑ Αιμενικών Αρχών να κωδικοποιηθούν στον κωδικοποιημένο ΓΚΑ23
3. εναπομεινουσες διατάξεις των ΓΚΑ Αιμενικών Αρχών οι οποίες ρυθμίζουν θέματα για τα οποία ισχύουν νεότερες διατάξεις μεγαλύτερης ισχύος να

καταργηθούν π.χ. διατάξεις περι τηρησης κανόνων ΔΚΑΣ, ΔΥΚ 4. οι ΕΙΔΙΚΟΙ κανονισμοί λιμένα με την κωδικοποίηση να αποκτήσουν μοναδικό αριθμό αντίστοιχο του ΓΕΝΙΚΟΥ κανονισμού με βάση το θέμα το οποίο ρυθμίζουν. π.χ ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ 20 – ΤΑΧΥΠΛΟΑ και ΘΜΑ – ΤΑΧΥΠΛΟΑ και ΘΜΑ ΕΙΔΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ 20 – ΤΑΧΥΠΛΟΑ και ΘΜΑ στην περιοχή ΚΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ 5. Σύμφωνα με έγγραφη ερμηνεία της ΔΛΑ οι ΓΚΑ δεν εφαρμόζονται σε χώρους οι οποίοι δεν αποτελούν ΧΖΛ. Δεδομένου ότι πολλές διατάξεις παλιών κανονισμών της δεκαετίας του 1970 αναφέρονται σε «παραλίες» να επαναδιατυπωθεί κατάλληλα το άρθρο περί πεδίου εφαρμογής ώστε να αποφεύγονται παρερμηνείες από λοιπές δημόσιες υπηρεσίες και η πρόκληση προστριβών	ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ ΥΠΑΞ/ΚΟΣ ΛΣ	Επί του άρθρου 18, προτάθηκε σειρά νομοτεχνικών βελτιώσεων, ενδεικτικά, ως προς τους Γενικούς Κανονισμούς των Λιμένων, με κριτήριο τις αρχές της καλής νομοθέτησης, με έμφαση στην εξάλειψη περιττών και καταργημένων ρυθμίσεων και την κωδικοποίηση και την απλοποίηση ρυθμίσεων, οι οποίες θα μελετηθούν από το Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής.	Άρθρο 19 Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Ορισμοί [1 σχόλιο-Έμμεσο σχόλιο στο άρθρο 22] 25 Φεβρουαρίου 2017, 16:30 Γιώργος Ποδαράς Καλησπέρα, ο οργανισμός διαχείρισης τηλεπικοινωνιών της αγγλίας και ο φορέας έκδοσης των αντίστοιχων αδειών τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού (ofcom), όπως και άλλες χωρες μελη της ΕΕ, έχουν προχωρήσει σε εκδόσεις αδειών όχι μόνο των plb -με την αντιστοιχη έκδοση εθνικών κωδικων- αλλά και στις αντιστοιχες αδειες για χρηση φορητων νηf με τη δυνατοτητα προσδιορισμου κινδυνου και θεσης. Οι αδειες αυτες ακολουθουνται με την εκδοση προσωπικου mmsi που περιλαμβανει τον εθνικο κωδικο, τον κωδικο φορητης συσκευης και εναν μοναδικο αριθμο συσκευης. Τα στοιχεια που διατηρουνται ειναι τα προσωπικα στοιχεια του ιδιοκτητη της συσκευης μαζί με τα στοιχεια επικοινωνιας σε περιπτωσεις αναγκης. Εφσον ξεκιναι μια διαδικασια για τα plb γιατι να μην προχωρησει ταυτοχρονα και η εκδοση mmsi για τις φορητες συσκευες που εχουν τη δυνατοτητα εκπομπης ψηφιακων σηματος εκτατης αναγκης (gmdss νηf); Μετα τιμης.	Για το άρθρο 19 προτάθηκε, εκτός από την έκδοση αδειών plb, και mmsi για τις φορητές συσκευές που έχουν τη δυνατότητα εκπομπής ψηφιακών σημάτων έκτακτης ανάγκης (gmdssnhf). Εξάλλου, στο σχόλιο του άρθρου 22 αποτυπώνεται εν γένει θετική υποδοχή για το σύνολο των άρθρων 19-22, θεωρώντας ότι ρυθμίζουν ζήτημα που έπρεπε να έχει τύχει νομοθετικής ρύθμισης από καιρό.	Άρθρο 20 Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Πεδίο Εφαρμογής [0 σχόλια- Έμμεσο σχόλιο στο άρθρο 22] Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου Στο σχόλιο του άρθρου 22 αποτυπώνεται θετική υποδοχή για το σύνολο των άρθρων 19-22.	Άρθρο 21 Προσωπικοί Ραδιοφάροι Ένδειξης Θέσης Κινδύνου. Αρμόδια Αρχή
---	---------------------------------------	---	--	---	--	---

[0 σχόλια- Έμφεσο σχόλιο στο άρθρο 22]

Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου

Στο σχόλιο του άρθρου 22 αποτυπώνεται θετική υποδοχή για το σύνολο των άρθρων 19-22.

Άρθρο 22

Χρήση PLB

[1 σχόλιο]

23 Φεβρουαρίου 2017, 12:37 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΠΟΥΛΟΣ

Το σχόλιο αφορά στα άρθρα 19 έως και 22.

Αξιότατη πρωτοβουλία. Το θέμα έπρεπε να είχε ρυθμισθεί από καιρό.

Επί του άρθρου 22, όπως επίσης και για τα άρθρα 19-22 αποτυπώνεται θετική αξιολόγηση των προτεινόμενων διατάξεων, ο οποίος μάλιστα θεωρήθηκαν ότι έπρεπε να έχουν ρυθμισθεί από καιρό.

Άρθρο 23

Κυρώσεις

[0 σχόλια]

Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου

ΜΕΡΟΣ Γ': ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ Α.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΜΕΤΑΘΕΞΕΙΣ - ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ - ΜΕΤΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 24

Γενικά

[5 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 02:10 | ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ

Η παρ. 7 άρθρου 24 είναι περιττή και δεν μπορεί στην ουσία κάποιος να παρακολουθήσει την ορθή εφαρμογή της για το σύνολο του προσωπικού και των εκδόσεων μεταθέσεων με αποτέλεσμα να μην τηρείται η αρχή της διαφάνειας στην δράση της Δημόσιας Διοίκησης. Συναφώς είναι και οι κάποιες περιπτώσεις άδικη η εφαρμογή της. (π.χ. Στέλεχος που έχει συμπλήρωση τον απαιτούμενο χρόνο παραμονής σε μία υπηρεσία και επιθυμεί την μετάθεση του/της σε υπηρεσία που είναι στελεχωμένη σε ποσοστό άνω του 80% (όχι όμως υπερστελεχωμένη) η διοίκηση με την πρόφαση των συγκεκριμένων διατάξεων δεν θα ικανοποιεί το στέλεχος, παρ'όλο που βάσει μορίων δικαιούται να μετατεθεί, με αποτέλεσμα το στέλεχος είτε να είναι υποχρεωμένο να παραμείνει και άλλο πρόσθετο χρόνο στην υπηρεσία που είναι μετατεθειμένο είτε ουσιαστικά να εκβιάζεται να αιτηθεί μετάθεσης άνευ οδοιπορικών.

26 Φεβρουαρίου 2017, 15:20 | ΓΙΑΝΝΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

1. Σε γενικές γραμμές συμφωνώ με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις.
2. Θεωρώ τις απόψεις να μην περιληφθούν σε νόμο διατάξεις για τις μεταθέσεις λανθασμένες καθώς οποιοδήποτε διάταγμα προυποθέτει – βάσει συντάγματος – νομοθετική εξουσιοδότηση με νόμο ο οποίος καθορίζει και το «πλάισιο αρχών» (νόμος πλάισιο) εντός των οποίων θα κινηθεί το εκάστοτε διάταγμα διαφορετικά εγείρεται θέμα συνταγματικότητας, είτε λόγω πλημμελούς εξουσιοδότησης είτε λόγω κανονιστικών διατάξεων «εκτός» πλαισίου.
3. Παράλληλα μια συνθήκη διάσπαρτων διατάξεων οι οποίες τείνουν να «καταστρέφουν» τον κώδικα προσωπικού ΔΣ που με κόπο συγκέντρωσε τις διατάξεις

σε ενιαίο κείμενο. Είναι προφανής η προστιθέμενη αξία του να ενσωματωθούν-κωδικοποιηθούν οι διατάξεις περι μεταθέσεων του παρόντος σχεδίου νόμου στο άρθρο 119 του κώδικα προσώπου (ν3079.2002) ως εξής

Το άρθρο 119 του ΚΠΛΣ αντικαθίσταται ως ακολούθως :

1. Οι τοποθετήσεις, μεταθέσεις, αποσπάσεις και διαθέσεις του προσωπικού ΛΣ διενεργούνται σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις :

Α.	(το περιεχόμενο του άρθρου 24 του παρόντος	σχεδίου	νόμου)
Β.	(το περιεχόμενο του άρθρου 25 του παρόντος	σχεδίου	νόμου)
Γ.	(το περιεχόμενο του άρθρου 26 του παρόντος	σχεδίου	νόμου)
Δ.	(το περιεχόμενο του άρθρου 27 του παρόντος	σχεδίου	νόμου)
Ε.	(το περιεχόμενο του άρθρου 28 του παρόντος	σχεδίου	νόμου)
ΣΤ.(το περιεχόμενο του άρθρου 29 του παρόντος	σχεδίου	νόμου)	
Ζ.	(το περιεχόμενο του άρθρου 30 του παρόντος	σχεδίου	νόμου)

Η. (το περιεχόμενο του άρθρου 24 του παρόντος σχεδίου νόμου)
Θεωρώ γραφειοκρατική αγκύλωση και άσκοπη σπατάλη χρόνου χωρίς ουσιαστική ούτε διονομική αξία το να κυρώνονται πίνακες του συμβουλίου μεταθέσεων.

Από τον συνδυασμό του άρθρου 24 παρ 1 και του άρθρου 28 παρ 2 προκύπτει ότι :

α. οι πίνακες του πρωτοβάθμιου συμβουλίου επανακυρώνονται (διπλή άσκοπη εργασία) απο τον υπουργό με την άπρακτη παροδο προθεσμίας για προσφυγή
γ. σε περίπτωση μεταβίβασης της αρμοδιότητας στον αρχηγό, ο αρχηγός θα επικυρώνει την πράξη συμβουλίου στο οποίο συμμετέχει ενώ δεν προκύπτει αν η κύρωση είναι δεσμευτική για τον ΥΝΑΝΠ
Ορθότερο τόσο από ουσιαστικής όσο και διονομικής άποψης, αλλά και μείωσης γραφειοκρατικών διαδικασιών οι τοποθετήσεις, μεταθέσεις να εκτελούνται ΜΟΝΟ με την αμελλητί επίδοση στο στέλεχος επικυρωμένου αποσπάσματος της πράξης του συμβουλίου μεταθέσεων ενώ σε περίπτωση προσφυγής με επίδοση στο στέλεχος επικυρωμένου αποσπάσματος της πράξης του συμβουλίου προσφυγών.

ΓΙΑΠΡΟΣ

ΥΠΑΞ/ΚΟΣ ΛΣ

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:50 | ΝΙΚΟΣ

ΟΛΟ ΤΟ ΠΔ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗ ΜΕ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΩΝ

22 Φεβρουαρίου 2017, 09:13 | ΜΑΝΟΣ

Συμφωνώ με τον συνάδελφο Πασχαλάκη και να προσθέσω ότι για όποιες αλλαγές στο ΠΔ 33/09 θα είναι χρήσιμο να γίνει δημόσια διαβούλευση ώστε να ακουστούν ξεκάθαρα οι απόψεις και να αποκαλυφθούν πλήρως τα προβλήματα των στελεχών του ΛΣ/ΕΛΑΚΤ χωρίς μεσολάβηση συνδικαλιστών η οποία αναπόφευκτα περιορίζει

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να δωθεί οριστικό τέλος στην αρνητική κατάσταση με τις διαφορές αποσπάσεις. Είναι τουλάχιστον παράδοξο και δίνω παράδειγμα – σε μεγάλο λιμεναρχείο των νησιών Αιγαίου να καταλαμβάνεται θέση στην οργανική σύνθεση από συνάδελφο η οποία βρίσκεται αποσπασμένη εδώ και δυο έτη σε Υπηρεσία του Κέντρου.

18 Φεβρουαρίου 2017, 17:53 | ΠΑΣΧΑΛΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Διαφωνώ πλήρως με την ένταξη σε Νόμο διατάξεων που αφορούν τις μεταθέσεις μας.

Καμία τροποποίηση δεν πρέπει να επέλθει στο ΠΔ μεταθέσεων από κανένα Νόμο.

Ο κώδικας μεταθέσεων του προσωπικού Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., πρέπει να είναι ενιαίος, σ' ένα αυτόνομο και ευέλικτο Π.Δ.

Ναί στην τροποποίηση του Π.Δ 33/09, όχι όμως από Νόμο. Η μόνη διάταξη που πρέπει να μπει αναγκαστικά στο σχέδιο νόμου και αφορά μεταθέσεις, είναι η ανεξαρτητοποίηση των Διμενικών Τμημάτων.

Όσο αφορά στο **άρθρο 24**, καταγράφεται διαφωνία ως προς την ένταξη σε νόμο διατάξεων που αφορούν στις μεταθέσεις, θεωρώντας ότι ο Κώδικας Μεταθέσεων Προσωπικού Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Π.Δ. 33/2009, Α' 50) πρέπει να είναι ενιαίος, υπό μορφή ενός ευέλικτου Προεδρικού Διατάγματος, κατόπιν δημόσιας διαβούλευσης και υποβολής των απόψεων των εμπλεκόμενων. Αντίθετα, γίνεται αποδεκτό ότι η μόνη διάταξη που πρέπει να συμπεριληφθεί σχέδιο νόμου και αφορά μεταθέσεις, είναι η ανεξαρτητοποίηση των Διμενικών Τμημάτων.

Επίσης, προβληματισμός εκφράστηκε ως προς την εφαρμογή της παραγράφου 7 του άρθρου 24.

Τέλος, υποβάλλονται προτάσεις για την τροποποίηση του άρθρου 119 του Κώδικα Προσωπικού Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., οι οποίες παρατίθενται αναλυτικά στο σχετικό σχέδιο.

Άρθρο 25

Τακτικές και Έκτακτες μεταθέσεις

[66 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:13 | Κυριακή

Μπράβο κύριε υπουργέ για το άρθρο αυτό

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:04 | Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)

Στην κατηγορία (2), οι προϋποθέσεις α) και β) της παρ. 1α, ζητάμε να αντικατασταθούν ως ακολούθως:

(2)Κοινωνικά Κριτήρια, δηλαδή την προτίμηση των στελεχών με βάση και:

α) Την οικογενειακή τους κατάσταση. Οι πολύτεκνοι 1910/1944 (Α'229), οι γονείς τριών (3) τέκνων ή γονείς ενός τουλάχιστον τέκνου με ανίατο ή δυσίατο νόσημα ή αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω, γονείς που είναι άγαμοι, ή χήροι, καθώς και πάσχοντες από ανίατα ή δυσίατα νοσήματα ή άτομα με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω μετατίθενται μόνο κατόπιν πρότερης σχετικής αναφοράς τους. Για τους σκοπούς του προαναφερόμενου εδαφίου ως μέλη της οικογένειας θεωρούνται ο/η σύζυγος και τα άγαμα παιδιά μέχρι ηλικίας 18 ετών ή μέχρι ηλικίας 25 ετών, εφόσον φοιτούν σε σχολές τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, της φοίτησης βεβαιούμενης με πιστοποιητικό της οικείας Σχολής, καθώς και όσα έχουν αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω, άγαμα παιδιά ανεξάρτητα από το όριο ηλικίας. Επίσης, θεωρούνται ως μέλη της οικογένειας τα παιδιά που προέρχονται από άλλο γάμο και την επιμέλεια έχει ο/η σύζυγος, εφόσον πληρούν μία από τις ανωτέρω προϋποθέσεις. Λεγαιτέρω ως δυσίατα νοσήματα θεωρούνται οι νοσηρές καταστάσεις και τα νοσήματα, που απαιτούν μακροχρόνια νοσηλεία ή θεραπεία, προσβάλλουν ένα ή περισσότερα όργανα και χαρακτηρίζονται από εξάψεις ή υφέσεις. Η αναπηρία πιστοποιείται από την Ανωτάτη Ναυτικού Υγειονομική Επιτροπή ή από Κέντρα Πιστοποίησης Αναπηρίας, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου.

β) Ανίατο ή δυσίατο νόσημα ή αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω του ίδιου ή μέλους της οικογένειάς του. Η προαναφερόμενη αντικατάσταση των αναχρονιστικών όρων «παιδιά ανίκανα για εργασία» και «ανικανότητα για εργασία» με τον όρο «παιδιά με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω» προτείνεται στη βάση των απαιτήσεων της ορολογίας που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία», την οποία η Χώρα μας μαζί με το προαιρετικό πρωτόκολλό της επικύρωσε με τον Ν.4074/2012 (ΦΕΚ 88 Α'11.04.2012), και ως εκ τούτου οφείλει να

θέσει σε εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο.

Επιπρόσθετα, κρίνεται απαραίτητη η προστασία της οικογένειας που έχει στην φροντίδα της άτομα με βαριά αναπηρία λόγω της αυταρξίας κρατικών δομών υποστήριξης και φροντίδας των ατόμων αυτών.

Στην παρ. 2, η φράση «επιμελούνται τέκνο με αναπηρία» προτείνουμε να αντικατασταθεί με τη φράση «γονείς ατόμου με αναπηρία» για την αποφυγή παρερμηνείας στην εφαρμογή του νόμου.

28 Φεβρουαρίου 2017, 03:33 | ΑΝΩΝΥΜΟΣ

Συμφωνώ με τον ΔΗΜΗΤΡΗ 230153/02-2017<<Οι ευεργετικές διατάξεις του 24 μηνου πρέπει να ισχύουν σε όσους εντάχθηκαν εξ αρχής με δικό τους προσωπικό κόστος και την βαρύτητα που πρέπει να χαρακτηρίζει μια τέτοια απόφαση και στην οποία ακολουθούν οι ανάλογες συνέπειες...>>. Οι μεταθέσεις του 2015 έπρεπε να βγούν παράνομες και οι ενώσεις να κάνουν αγωγές προς το συμβούλιο μεταθέσεων για να μην υλοποιηθούν, άλλα τότε φαγόνονταν μεταξύ τους για την καρέκλα. Το λάθος δεν διορθώνεται με λάθος διότι είναι άδικο και για τους υπόλοιπους. Μην ξενάμε ότι αρκετά πριν τις μεταθέσεις του 2016 είχε βγει εκδήλωση ενδιαφέροντος από την ΔΠ για 24μηνο και στελέχη που μπήκαν στην διαδικασία να δηλώσουν εθελοντικά δεν τους απάντησαν ποτέ και μετέπειτα μετατέθηκαν με την διαδικασία των τακτικών και μάλιστα κάποιοι πήγαν σε υπηρεσίες που υπαγόntonταν στο 24μηνο.Αρα σε αυτή την περίπτωση είχαμε το εξής φαινόμενο η ΔΠ να ζητάει εκδήλωση ενδιαφέροντος, οι συνάδελφοι να δηλώνουμε εθελοντικά, να μην απαντάει ποτέ η ΔΠ στις αναφορές για 24μηνο παρά μόνο επιλεκτικά και στη συνέχεια να βγαίνουν μεταθέσεις με την τακτική διαδικασία και όχι του 24μηνου. Δίκαιο; Από την μεριά μου σίγουρα όχι.

28 Φεβρουαρίου 2017, 03:29 | ΣΥΝΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

Άρθρο 25 παρ.1 β περίπτωση (6), σχετικά με την διενέργεια έκτακτων μεταθέσεων για λόγους υποχρεωτικής συνυπηρέτησης "στις περιπτώσεις που αυτή προβλέπεται από την εκάστοτε κείμενη νομοθεσία", δεν αναφέρει πουθενά στο σχέδιο νόμου ποια είναι η κείμενη νομοθεσία που προβλέπει την υποχρεωτική συνυπηρέτηση και προσωπικά, πέραν του άρθρου 21 του ν.2946/2001 που ρυθμίζει τα θέματα υποχρεωτικής απόσπασης των πολιτικών υπαλλήλων για λόγους συνυπηρέτησης με ένστολο και του άρθρου 4 της αριθ. Φ. 411 /253437/Σ. 2358 Υ.Α (ΦΕΚ 1631Β/13) που σύμφωνα με ισχυρισμούς αναφέρεται μόνο σε στελέχη των ΕΔ χωρίς να περιλαμβάνει και τις περιπτώσεις συζευγμένων στελεχών των ΕΔ με ΣΑ, δεν γνωρίζω να υπάρχει κάποια σαφή διάταξη που να προβλέπει και να ρυθμίζει την υποχρεωτική συνυπηρέτηση μεταξύ ενστόλων είτε προερχόμενους από ΣΑ είτε από ΕΔ ή και συνδυασμό των περιπτώσεων. Άρα καίτοι από την απολογική έκθεση του υπόψη σχεδίου νόμου προκύπτει ότι τα κριτήρια μεταθέσεων τυποποιούνται πλέον σε τυπικό νόμο, ώστε να αποφεύγεται η τροποποίησή τους με προεδρικά διατάγματα εν αγνοία της Βουλής, στην συγκεκριμένη περίπτωση αυτό δεν επιτυγχάνεται καθώς δεν συγκεκριμενοποιούνται οι προϋποθέσεις υποχρεωτικής συνυπηρέτησης οι οποίες και επαφίενται να ρυθμιστούν πιθανώς από το προβλεπόμενο στο άρθρο 28 του σχεδίου νόμου ΠΔ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 03:01 | ΑΜΟΙΒΑΙΕΣ ΜΕΤΑΘΕΣΕΙΣ

Άρθρο 25 παρ.1 β περίπτωση (5), να καταργηθεί η περίπτωση της αμοιβαίας μετάθεσης η οποία σε αντίθεση με τα ισχύοντα στον ΥΚ για τους πολιτικούς υπαλλήλους, οι οποίοι και δεν είναι υπό το καθεστώς των υποχρεωτικών μεταθέσεων, δεν μπορεί να εφαρμοστεί στο ΛΣ καθώς δεν δύναται να διασφαλιστεί η ορθή και δίκαιη χρήση της. (π.χ. Στέλεχος που υπηρετεί στην Ηγουμενίτσα ως τόπο επιλογής του και στέλεχος που υπηρετεί στην Κέρκυρα ένα χρόνο πριν την συμπλήρωση του μέγιστου χρόνου παραμονής τους υποβάλλουν από κοινού αίτηση για αμοιβαία μετάθεση μεταξύ τους. Στην συγκεκριμένη περίπτωση δεν διαταράσσεται η πλήρωση υπηρεσιακών αναγκών, καθώς και στις δύο υπηρεσίες θα συνεχίσει να υπηρετεί ο ίδιος αριθμός στελεχών με πριν. Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι και τα δύο στελέχη να ικανοποιηθούν και τελικά να ανανεώσουν την μετάθεσή του σε τόπο πολύ κοντινό στον τόπο συμφερόντων τους, όμως με αυτόν τον τρόπο δεν θα κενώνονται ποτέ θέσεις ώστε στελέχη που υπηρετούν ποιο μακριά να μπορέσουν και αυτά να μετατεθούν σε αυτές τις υπηρεσίες, εκτός και αν ο όρος "δεν διαταράσσεται η πλήρωση υπηρεσιακών αναγκών" σημαίνει κάτι άλλο.)

28 Φεβρουαρίου 2017, 03:07 | ΣΤΕΛΕΧΟΣ

ΕΝΑ: Σχετικά με το άρθρο 25 παρ. 1β περίπτωση (1) είναι πολύ σαφής και θα πρέπει είτε να αναφερθεί ποιοι ακριβώς θα είναι οι αποδεδειγμένοι και αιτιολογημένοι υπηρεσιακοί λόγοι που δεν μπορούν να καλυφθούν με την διαδικασία των τακτικών μεταθέσεων και τα κριτήρια που προβλέπονται για τη διενέργεια αυτών είτε να αφαιρεθεί καθώς οι επείγουσες υπηρεσιακές ανάγκες μπορούν να καλυφθούν με απόσπαση, σύμφωνα με άρθ. 27 παρ 1 και 3 του σχεδίου νόμου, έως την χρονική στιγμή πραγματοποίησης των τακτικών μεταθέσεων στις οποίες θα προβλεφθεί η κάλυψη αυτών των αναγκών.

ΔΥΟ: Σχετικά με το άρθρο 25 παρ. 1β περίπτωση (3) να αναφερθεί ότι στις συγκεκριμένες περιπτώσεις θα τηρείται η διαδικασία που προβλεπόταν και από το άρθρο 11 παρ. 1, 2, 3 και του ΠΔ 33/09 όπως ίσχυε (με την προσθήκη των παραγράφων αυτών από το άρθρο 72 του ΠΔ 81/2014)

28 Φεβρουαρίου 2017, 03:52 | ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ

Παρόλο που από την αιτιολογική έκθεση του υπόψη σχεδίου νόμου προκύπτει ότι με το άρθρο 25 καθορίζονται σαφή και συγκεκριμένα κριτήρια τακτικών και έκτακτων μεταθέσεων, προκειμένου αφενός να εξυπηρετηθούν οι επιχειρησιακές ανάγκες, αφετέρου να προστατευτεί η ομαλή οικογενειακή ζωή των στελεχών ΔΣ-ΕΛΑΚΤ, στην παρ. 1α(2) δεν αναφέρεται ως κοινωνικό κριτήριο η περίπτωση αιτήσεως συνυπηρέτησης το οποίο και προβλεπόταν από την παρ. 1 α (2γ) του αρθ. 25 του αρχικού σχεδίου νόμου του κ. ΚΟΥΡΟΥΤΛΗ (όχι Δρίτσα) που είχε διαρρεύσει ότι είχε δοθεί στους Υπηρεσιακούς παράγοντες για διαβούλευση. Δεδομένου ότι η προστασία της οικογένειας είναι συνταγματική επιταγή και σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην αιτιολογική έκθεση, θα πρέπει να προστεθεί στις περιπτώσεις των κοινωνικών κριτηρίων και η συνυπηρέτηση όπως ισχύει και για τα στελέχη των ΕΔ σύμφωνα με το άρθρ. 5 παρ. 1 α περίπτωση (2γ) του ν 3883/2010).

27 Φεβρουαρίου 2017, 18:10 | ΧΑΡΙΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ.ΟΙ ΤΡΙΤΕΚΤΟΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΤΙΘΕΝΤΟ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΛΙΔΣ ΠΟΥ ΑΝΙΚΟΥΝ.ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΤΡΙΤΕΚΝΟΣ ΜΕ 10 ΕΤΗ ΣΤΟ ΔΣ ΑΦΟΥ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΣ ΕΛΑΒΕ 3 ΕΝΙΑΜΗΝΑ ΝΑ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΟ ΤΟΠΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΟΥ (ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΧΕΙ ΠΛΑΙ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΣ ΣΕ ΝΗΣΙ Η ΜΑΚΡΙΑ ΑΠΟ ΤΩΝ ΤΟΠΟ ΤΟΥ) ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΤΟ ΑΜΕΤΑΘΕΤΟ.ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ ΜΕΓΑΛΗ ΔΔΙΚΙΑ ΓΙΑ ΑΥΤΟΥΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ 1 ΚΑΙ 2 ΤΕΚΝΑ.ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΛΑΞΗ..

27 Φεβρουαρίου 2017, 18:48 | Ανώνυμος

Οι προσφυγές των μεταθέσεων περιλαμβάνουν όλους τους παράγοντες συνυπολογίζοντας τα Χρόνια Υπηρεσίας,τα μόρια,την οικογενειακή κατάσταση,και δεν είναι αιτίαση για να διαβληθεί και να τρωθεί μία διαδικασία όπως του 24 μηνου. Το Π.Δ. μνημονεύει και τα Χρόνια υπηρετήσεσης σε τόσο επιλογής,και ότι άλλο που εξατομικεύει την κάθε περίπτωση. Αυτοί που επέλεξαν να μείνουν άπρακτοι και να καιροσκοπήσουνε στις μεταθέσεις του 2015 μήπως και δεν τους «τοιμητήσουν», έχοντας και στην φάετρα τους την επιλογή της προσφυγής για να αποφύγουν την μετάθεση,που αν αποδέχονταν την προσφυγή τους, θα έπιναν στην υγεία των κορόιδων....

26 Φεβρουαρίου 2017, 16:20 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΤΥΡΟΣ

1. Σε γενικές γραμμές συμφωνώ με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις από άποψη σκοπού και γενικής ουσίας
2. Οι διατυπώσεις του συγκεκριμένου άρθρου αφενός μεν χρήζουν νομοτεχνικής βελτίωσης αφετέρου δε συγκεκριμένα σημεία χρήζουν επαναταξινόμησης
3. Καθορίζεται η ακόλουθη σειρά σπουδαιότητας κριτηρίων : 1 υπηρεσιακα 2 κοινωνικα 3 αντικειμενικα
υπηρεσιακα = υπηρεσιακές ανάγκες/εμπειρία/υπηρεσιακή απόδοση στα οποία ΕΠΟΥΔΕΝΙ δεν εντάσσονται οι περιπτώσεις στ έως θ με βάση την κατάταξη θεωρείται πιο σπουδαίο κριτήριο η ευφημος μνεία επειδή βρήκα ενα πορτοφόλι με 100,000 ευρώ και το παρέδωσα από την ηλικία και τις σπουδές του τέκνου. Αυτό σημαίνει ότι εχόντων ιδίων ΟΛΩΝ των λοιπών κριτηρίων ο ευρέτης μετατίθεται ενώ ο γονέας με παιδί που δίνει πανελλήνιες μένει μακριά από το παιδί του. Το ίδιο θα συμβεί και με τον τιμωρηθέντα με κάτω των 30 ημερών περιορισμό
- 4.

Κοινωνικά

Σύμφωνα με την επιστημονική διδασκαλία οικογένεια είναι το σύνολο προσώπων, τα οποία συνδέονται μεταξύ τους με πολύ στενό δεσμό γένους, Συγγενικός δεσμός = συν

Το διάλυγο διακόπτει την «γάμου κοινωνία» και κατ επέκταση τον νομικό δεσμό μεταξύ των συζύγων και όχι τον δεσμό γένους γονέα-τέκνου. Σύμφωνα με το άρθρο 21 του συντάγματος η οικογένεια και η παιδική ηλικία τενούν υπό την προστασία του Κράτους το οποίο μεριμνά για την υγεία των παιδιών και παίρνει ειδικά μέτρα για την προστασία της νεότητας.

Απτο που προκύπτει η προστασία της υγιούς ψυχοσυναισθηματικής ανάπτυξης ενός τέκνου Χωρισμένων γονέων όταν δεν λαμβάνεται μέριμνα για την προστασία της προστατευμένης από τον Αστικό Κώδικα επίσκεψης και επικοινωνίας γονέα-τέκνου ? Σε ότι αφορά την επιμέλεια ας γίνει επιτέλους κατανοητό ότι με η ανάθεση της επιμέλειας στον ένα γονέα δεν σημαίνει ότι αφαιρείται από τον άλλον γονέα το σύνολο της γονικής μέριμνας.

Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα και να προστεθεί η περίπτωση διαφευγμένου γονέα που ασκεί γονική μέριμνα τέκνου καθώς και γονέα που η επικοινωνία με το τέκνο του ρυθμίζεται βάσει δικαστικής απόφασης

Απουσιάζει από τα κριτήρια η ύπαρξη σχολείων και η απόσταση από αυτά						
5.	Έκτακτες	μεταθέσεις	και	μεταθέσεις	εντός	ΠΕΔΙΑΣ :
Η	εξαίρεση	των αντικειμενικών	κριτηρίων	οδηγεί	στα	ακόλουθα
α.	μή	λήψη υπόψη	των	μορίων	των	στελεχών
β. μετάθεση από Κέρκυρα σε Λευκάδα χωρίς αντικειμενικά κριτήρια						
ΓΙΑΠΡΟΣ						
ΥΠΑΞ/ΚΟΣ ΛΣ						
25 Φεβρουαρίου 2017, 19:51 ΑΝΩΝΥΜΟΣ						
Στο παρόν σχέδιο νόμου να μην περιλαμβάνει καμία απολύτως διάταξη που αφορά τις μεταθέσεις-τοποθετήσεις-αποσπάσεις-διαθέσεις προσωπικού ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, εκτός από την ανεξαρτητοποίηση όλων των Λιμενικών Τμημάτων.Σημαντικό είναι δε άμεσα ένα νέο ΠΔ ,εφ'ολης της ύλης, το οποίο θα λύση μια για πάντα αρκετά προβλήματα, όπως τα υπόλοιπα σώματα ασφαλείας .						
25 Φεβρουαρίου 2017, 16:19 ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ						
άποψή μου για το 24μηνο είναι ότι πρέπει να ισχύει για όλους όσους μετατεθήκαν το 2015-2016 ή πρόκειται να μετατεθούν από εφέτος και στο εξής σε νησιά ή σε υπηρεσίες δυσμενούς διαβίωσης της ενδοχώρας .						
Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι μιας μετάθεση ως ανωτέρω για κάποιον (για πρώτη ή περισσότερες φορές) μετά από δεκαπέντε και πλέον χρόνια Υπηρεσίας σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να συγκριθεί με μια αρχική μετάθεση αμέσως μετά την αποφοίτηση του από σχολή Λ.Σ. Επίσης Θα πρέπει να ισχύσει, ώστε να μην υπάρχουν συγκεκριμένα μόνο άτομα που μετατίθεται αλλά θα πρέπει να μετατίθεται το σύνολο των υπηρετούντων στο Λ.Σ. Άπαντες στο Λ.Σ. σώμα πήραν σύνταξη ή υπηρετούν άτομα στην ίδια θέση από την τοποθέτησή τους από την σχολή τους. Κατά ολοσχερή παράβαση του άρθρου 4 του Συντάγματος της Ελλάδος που αναφέρεται στην ισότητα κι ισονομία όλων έναντι του νόμου						
25 Φεβρουαρίου 2017, 16:23 ΑΝΩΝΥΜΟΣ						
Πρέπει να γίνει κάτι σχετικά με την πρόσληψη πρώτιστος Μηχανικών και δευτερεύοντος Πλοίαρχων Εμπορικού ναυτικού για τα πλωτά Λ.Σ. Το χρόνο αυτό πρόβλημα είναι γνωστό τόσο στην Στρατιωτική όσο και στην Πολιτική Ηγεσία χωρίς να έχουν πράξει τα δέοντα μέχρι σήμερα . Εναλλακτικά λόγω δυσκολίας προσλήψεων θα μπορούσε να υιοθετηθεί ένα δοκιμασμένο με επιτυχία στο παρελθόν εκπαίδευσης στελεχών Λ.Σ στις ΑΕΝ . Είναι τραγικό αυτό που βιώνουν οι μηχανικοί – κυβερνήτες στα πλωτά των νησιών κυρίως όπου στην πλειοψηφία τους υπηρετεί ένας μηχανικός και ένας Κυβερνήτης.						
Είναι κάθε μέρα 24 ώρες το 24ωρο , 330 ημέρες το χρόνο σε ετοιμότητα 40 λεπτών , είναι απάνθρωπο να μην μπορείς να πας πουθενά , να τρέμει η ψυχή σου όλη την ώρα , να κοιτάς συνέχεια το τηλέφωνο μήπως δεν έχει σήμα , οι προβλεπόμενες άδειες χορηγούνται πολύ δύσκολα με μεγάλο οικονομικό κόστος για την πολιτεία μιας και πρέπει να πληρώνει οδοιπορικά έξοδα για αποσπάσεις στελεχών από άλλες Υπηρεσίες , νυχτερινά δεν μπορούν να πάρουν όπως οι υπόλοιποι συνάδελφοι , τα οφειλόμενα ρεπό δεν τους χορηγούνται .						
Με λίγα λόγια ένας Κυβερνήτης και Μηχανικοί έχοντας χρεωθεί Δημόσια περιουσία μεγάλης οικονομικής αξίας , εργάζονται υπό τραγικές συνθήκες και αμείβονται λιγότερο από τα λοιπά μέλη του πληρώματος, δεν μπορούν να φύγουν καθόλου από την Υπηρεσία παρά μόνο όταν και αν πάρουν κανονική άδεια .						
Ενδεικτικό της απόγνωσης που έχουν περιέλθει αυτοί οι άνθρωποι είναι ότι το τελευταίο διάστημα άξια στελέχη έχοντας απηυδήσει από αυτή την κατάσταση παίρνουν την μεγάλη απόφαση να παραιτηθούν από το Λ.Σ και να ξαναγυρίσουν στα καράβια .						
Όλοι αναγνωρίζουν το πρόβλημα κανένας δεν πράττει αυτά που οφείλει πρέπει να δοθεί μια λύση , όσον αφορά τη ΠΟΕΠΛΣ , αυτοί δυστυχώς τους έχει πάρει κατηφόρα και είναι ανάξιοι αναφοράς .						
Πρόσφατα σε πολιτισμένη Χώρα στέλεχος της Ακτοφυλακής προσέφυγε σε Δικαστήριο διεκδικώντας και τελικά κέρδισε να πληρώνεται τις ώρες που είναι σε ετοιμότητα σαν να ήταν εργάσιμες . Μήπως τελικά πρέπει και εμείς να πράξουμε το ίδιο .						

Για αυτούς τους ανθρώπους είναι επιτακτικό να υπάρξει κάποια μέριμνα από την Πολιτική και Στρατιωτική Υγεία.

24 Φεβρουαρίου 2017, 17:52 | ΕΥΑ

Συμφωνώ με τον ΚΩΣΤΑ . Στο υπάρχον Νομοσχέδιο πρέπει να προστεθεί πάλι το άρθρο (που αφαιρέθηκε από αυτό που είχε κατατεθεί μέσα στο 2016) για μεταθέσεις στις Λιμενικές Αρχές των 6ης , 8ης , 9ης ΠΕ.ΔΙ.Α.Σ το οποίο είχε υποσχεθεί ο προηγούμενος Υπουργός Κος ΔΡΙΤΣΑΣ για το 24 μηνο , ενώ σε εύλογο χρονικό διάστημα να προστεθούν και τα υπόλοιπα .

24 Φεβρουαρίου 2017, 14:22 | ΚΩΣΤΑΣ

Η άποψή μου για το 24μηνο είναι ότι πρέπει να ισχύει για όλους όσους μετατεθήκαν το 2015-2016 ή πρόκειται να μετατεθούν από εφέτος και στο εξής σε νησιά ή σε υπηρεσίες δυσμενούς διαβίωσης της ενδοχώρας .

Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι μιας μετάθεσης ως ανωτέρω για κάποιον (για πρώτη ή περισσότερες φορές) μετά από δεκαπέντε και πλέον χρόνια Υπηρεσίας σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να συγκριθεί με μια αρχική μετάθεση αμέσως μετά την αποφοίτηση του από σχολή Α.Σ. Σε με τέτοια περίπτωση δεδομένες θα πρέπει να θεωρούνται οι αυξημένες οικογενειακές υποχρεώσεις , πιθανόν είναι παντρεμένος με παιδιά , με οικονομικά προβλήματα , με πιθανά προβλήματα υγείας καθώςον θα είναι 40 ετών και άνω.

Επειδή μια μετάθεση σε ηλικία 25 ετών δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να έχει τις ίδιες επίπτωσης με μια μετάθεση σε ηλικία 40 χρονών και άνω.

Κατά συνέπεια πιστεύω ότι για τους λόγους που αναλύθηκαν ανωτέρω τα τρία χρόνια που πρέπει να υπηρετήσει κάποιος όταν τοποθετείται σε κάποιο νησί ή κατά την διάρκεια της καριέρας του για δεύτερη ή Τρίτη φορά .

23 Φεβρουαρίου 2017, 01:53 | Δημήτρης

Οι ευεργετικές διατάξεις του 24 μηνου πρέπει να ισχύουν σε όσους εντάχθηκαν εξ αρχής με δικό τους προσωπικό κόστος και την βαρύτητα που πρέπει να χαρακτηρίζει μία τέτοια απόφαση και στην οποία ακόλουθούν οι ανάλογες συνέπειες...

Αφού εξανλήθηκε λοιπόν κάθε μέσο στο οποίο μπορούσε να αποτραπεί η δυσμενής μετάθεση , και όταν πλέον δεν υπάρχει κάτι να χαθεί, τότε βεβαίως γίνεται επιθυμητό σε κάποιον να ενταχθεί στις ευεργετικές διατάξεις του 24μηνου... Σε αυτήν την περίπτωση όμως ζητάμε τις ευεργετικές διατάξεις ανέξοδα και εκ των υστέρων , χωρίς την ανάλογη βαρύτητα της απόφασης, χωρίς το ανάλογο προσωπικό κόστος, και αυτό θα καθιστούσε αναξιόπιστη και διάτρητη την όλη διαδικασία πέρα απο την αμετροπεία που θα την χαρακτηρίζει, καθώς και θα δημιουργούσε «τετελεσμένο» για ενδεχόμενη μελλοντική εκδήλωση ενδιαφέροντος.....

ΝΙΚΟΣ, 2017-02-17 06:43:25

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΟΛΟΙ ΠΑΡΑΜΕΘΩΡΙΟ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΩΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΘΗΤΕΙΑΣ ΤΟΥΣ.ΟΣΟΙ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΠΛΑΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ ΝΑ ΠΑΝΕ

ΟΙ ΜΕΤΑΤΙΘΕΜΕΝΟΙ ΟΛΟΙ ΣΕ ΠΑΡΑΜΕΘΩΡΙΟ ΝΑ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΜΟΝΟ 24ΜΗΝΟ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΥΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥΣ ΚΑΛΊ...

ΝΙΚΟΣ, 2017-02-17 07:10:16

ΚΑΙ ΕΠΙΠΛΑΕΟΝ ΝΑ ΚΑΤΑΠΟΤΟΥΝΤΑΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΟΡΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΘΑ ΕΠΙΛΕΓΟΝΤΑΙ ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΠΟ ΤΗ ΦΘΙΝΟΥΣΑ ΣΕΙΡΑ ΜΕ ΤΑ ΑΙΓΙΟΤΕΡΑ ΜΟΡΙΑ ΠΡΟΣ ΜΕΤΑΘΕΣΗ

Αναστόπουλος, 2017-02-17 09:26:14

"Στέλεχος ΔΣ-ΕΝΑΚΤ με σύζυγο που είναι στέλεχος ΔΣ-ΕΝΑΚΤ και υπηρετεί σε έδρα ναυτιλιακού ακολούθου, δύναται να υποβάλει αναφορά μετάθεσης του, για συνυπηρέτηση σε υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που βρίσκεται στο εξωτερικό στην ίδια πόλη με την αρχή που υπηρετεί ο ή η σύζυγος ή στην ίδια την αρχή ή σε αρχή που εδρεύει στην ίδια πόλη, μόνο σε κενές οργανικές και για χρονικό διάστημα μέχρι τρία (3) έτη."

Υπάρχουν δυο οργανικές θέσεις στην ίδια υπηρεσία ή στην ίδια πόλη στο εξωτερικό για στέλεχη Α.Σ. όπως και για στέλεχη υπαξιωματικούς ή Λφ:

Πως θα τραβήξει ένας αξιωματικός, τη σύζυγό του όταν είναι Λφ ή Υπαξιωματικός όταν δεν υπάρχουν αντίστοιχες κενές οργανικές θέσεις στην ίδια υπηρεσία

και στην ίδια πόλη:

ΑΝΩΝΥΜΟΣ, 2017-02-17 11:28:50

Συμφωνώ με τον Νίκο παραπάνω, να υπηρετίθουν υποχρεωτικά όλοι, ανεξαρτήτου οικογενειακής κατάστασης κτλ τουλάχιστον 2 χρόνια παραμεθόριο, κάθε χρόνο θα συντάσσονται πίνακες μόνο με αυτούς για την πλήρωση των θέσεων. Επίσης όταν λέμε παραμεθόριο εννοούμε στις 2 πρώτες κατηγορίες, γιατί με την πατέντα των τριών πρώτων κατηγοριών πολλοί έχουν κάνει το αγροτικό τους στο Λαύριο και την Λευκάδα, δεν είναι το ίδιο με το Καστελόριζο νομίζω!

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, 2017-02-17 14:35:58

Στο Άρθρο 25 – Τακτικές και Έκτακτες μεταθέσεις παράγραφο (1)στα Υπηρεσιακά Κριτήρια, να συμπεριληφθεί η αποκτηθείσα εκπαίδευση-τεχνογνωσία – εξειδίκευση του στελέχους οποιαδήποτε βαθμίδας σε νέες τεχνολογίες, εξελισσόμενες η μελλοντικά αποκτηθείσες με προστασία ιδικού κανονισμού λειτουργίας όπου απαιτείται, έτσι ώστε να επιτευχθούν υπηρεσιακός τα μέγιστα επιθυμητά αποτελέσματα .

ΒΑΣΙΛΗΣ Δ., 2017-02-17 18:31:37

ΟΛΟΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΗΡΕΤΗΣΟΥΝ ΣΕ ΝΗΣΙ ΜΑΚΡΙΝΟ Η ΚΟΝΤΙΝΟ .ΕΚΕΙ ΘΑ ΒΙΩΣΟΥΝ ΤΗ ΘΑ ΠΕΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟ.ΘΑ ΤΟ ΚΑΝΟΥΝ ΟΜΩΣ.....

ΑΝΩΝΥΜΟΣ, 2017-02-18 06:50:14

Επίσης όταν λέμε ελάχιστη παραμονή στην παραμεθόριο εννοούμε καθαρό χρόνο, χωρίς αναρρωτικές, αποσπάσεις, άδειες ανατροφής τέκνου κτλ. δεν είναι λίγοι/ες που έχουν γράψει παραμεθόριο μόνο στα χαρτιά και ήταν σπίτι τους

ΜΑΚΗΣ, 2017-02-18 07:18:37

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΟΡΙΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΜΕ ΦΘΙΝΟΥΣΑ ΣΕΙΡΑ. ΟΧΙ ΜΠΑΡΜΠΑ ΣΤΗ ΚΟΡΩΝΗ...

Δημήτρης, 2017-02-18 09:00:47

Ποια θεωρούνται δυσάτα νοσηματα?

Υπάρχει κάποια λίστα που μπορούμε να δουμε?

Είναι τα ίδια με το ΦΕΚ1386Β/2001 ?

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ, 2017-02-18 10:40:05

Άρθρο 25, παρ.1 εδάφιο (2)α) Κοινωνικά κριτήρια. Για τους διαζευγμένους για ποιο λόγο πρέπει να έχουν την επιμέλεια του τέκνου για να υπαχθούν στα κοινωνικά κριτήρια? Το γεγονός ότι είναι διαζευγμένοι τους στερεί την ιδιότητα του γονέα?Εφόσον μάλιστα είναι αποδεδειγμένα υπόχρεοι σε καταβολή διατροφής, δεν έχουν οικονομικές υποχρεώσεις προς το ή τα τέκνα τους από προηγούμενο γάμο?Κάποιος για παράδειγμα που έχει τρία τέκνα από δύο γάμους αλλά δεν έχει π.χ σε ένα την επιμέλεια και καταβάλλει αποδεδειγμένα διατροφή γιατί να μη θεωρείται τρίτεκνος? Από όσα γνωρίζω το να μην έχεις την επιμέλεια δεν σε απαλλάσσει από τις όποιες υποχρεώσεις απέναντι στα τέκνα από προηγούμενο γάμο ως γονέα.Μήπως θα έπρεπε να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στο θέμα των διαζευγμένων συναδέλφων?

Δημήτρης, 2017-02-18 11:08:33

Σε θετική κατεύθυνση είναι το άρθρο αυτό

ΑΝΤΩΝΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ, 2017-02-18 15:41:22

Στα κοινωνικά κριτήρια πρέπει να ενταχθούν και οι μονογονεϊκές οικογένειες εφόσον έχουν ενταχθεί και οι πολύτεκνες και οι τρίτεκνες οικογένειες.

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ, 2017-02-18 16:40:40

ΝΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΘΟΥΝ ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΙ ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΝΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΕΙΤΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗ ΜΕΤΑΘΕΣΗ.ΠΑΡΑΤΗΡΕΙΤΑΙ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΚΛΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΛΟΓΩΝ
ΝΑ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΣΥΝΕΧΩΣ ΟΙ ΙΔΙΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ,ΟΙ ΣΥΝΗΘΩΣ 'ΥΠΟΠΤΟΙ' ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΜΕΧΡΙ ΝΑ ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΥΘΟΥΝ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ ΤΟΥΣ ΚΑΙ ΝΑ ΧΑΙΡΟΝΤΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥΣ...

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΜΕΧΡΙ

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΜΕΤΑΚΙΝΗΤΟΙ...ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΔΟΙΓΤΟΙ ΝΑ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΑ ΚΕΝΑ
ΑΔΙΑΦΟΡΩΝΤΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ,ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ,Κ.Α.Λ.....
ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ.

ΣΤΕΛΙΟΣ, 2017-02-18 16:51:04

ΤΟ 24ΜΗΝΟ ΚΑΤΑΡΤΕΙΤΑΙ. ΟΙ ΜΕΤΑΤΙΘΕΜΕΝΟΙ ΤΟΥ 2015 ΣΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΤΟ ΥΠΟΣΧΕΘΗΚΕ Ο ΔΡΙΤΣΑΣ ΕΜΕΙΝΑΝ ΣΤΟΝ ΑΞΙΟ. ΑΠ' Ο,ΤΙ
ΑΚΟΥΓΕΤΑΙ ΤΟ ΠΟΛΕΜΗΣΕ Η ΠΟΕΤΑΣ ΜΕ ΛΥΣΣΑ. ΕΧΟΥΜΕ ΤΟΥΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΕΣ ΠΟΥ ΜΑΣ ΑΞΙΖΟΥΝ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ, 2017-02-18 16:55:26

ΣΥΜΦΩΝΩ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΔΑΛΗΣΑΝΤΑ ΝΑ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΟΛΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΜΕΘΩΡΙΟ. ΕΧΟΥΝ ΒΡΕΙ ΤΗΝ ΠΑΤΕΝΤΑ ΜΕ ΤΙΣ
ΣΥΝΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ, ΤΙΣ ΤΡΙΤΕΚΝΙΕΣ, ΤΙΣ ΕΚΑΟΤΕΣ ΣΤΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΙΩΝ ΤΟΥΣ, ΤΑ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΑ ΚΙ Ο,ΤΙ ΑΛΛΟ
ΦΑΝΤΑΣΤΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΓΙΑ ΝΑ ΤΗΝ ΚΑΝΟΥΝ ΓΥΡΙΣΤΗ. ΑΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΟΥΝ ΜΙΑ ΛΙΣΤΑ ΜΕ ΟΝΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΜΕ ΟΣΟΥΣ ΕΧΟΥΝ ΤΑ
ΛΙΓΟΤΕΡΑ ΜΟΡΙΑ ΓΙΑ ΝΑ ΞΕΔΙΑΛΛΥΝΕΙ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.

Πάνος, 2017-02-18 17:41:17

Θετικές οι ρυθμίσεις του άρθρου 25 με βρίσκουν σύμφωνο.

Ειρήνη, 2017-02-18 17:49:49

Πιοτεύω ότι το άρθρο 25 βάσει σωστές προϋποθέσεις και προβαλέμεις για το προσωπικό. Συμφωνώ

Antonis Vassileiou, 2017-02-18 18:48:50

Οι έκτακτες μεταθέσεις καθό θα είναι να γίνονται με πιο αποσφαηνωμενα κριτήρια ,ειδικά στην επιλογή του προσωπικού που θα πλήρωσει αυτές τις θέσεις
που θα προκύψουν για " αποδεδειγμένους και ειδικά αιτιολογημενους λογους".

Με την αύξηση των ετών πραγματικής υπηρεσίας ,καθώς και με την οικονομική κρίση που πλήττει βάναυσα την Ελληνική οικογένεια είναι επιτακτική ανάγκη
η υποθέτηση αμετάθετου μετά την συμπλήρωση 25 ετών πραγματικής Υπηρεσίας.

ΒΑΣΙΛΗΣ, 2017-02-18 19:54:06

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ Π.Δ. ΜΕΤΑΘΕΣΕΩΝ ΑΛΛΑ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΟΥ ΠΟΤΕ ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ.

1. ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΟΛΑ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΝΑ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΗ
ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥ ΤΟΥΣ ΒΙΟΥ, ΔΙΟΤΙ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΚΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ
ΕΠΙΚΡΑΤΕΙ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΔΙΣΚΟΛΟ ΓΙΑ ΟΝΟΥΣ.

2.ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΘΕΙ Η ΟΚΤΑΕΤΙΑ ΣΤΟ ΤΟΠΟ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΓΙΑ ΝΑ ΑΥΞΗΘΕΙ ΣΤΑ 10 ΜΕ 12 ΕΤΗ, ΕΦΟΣΟΝ ΚΑΙ Ο ΕΡΓΑΣΙΑΚΟΣ ΜΑΣ ΒΙΟΣ
ΕΧΕΙ ΑΥΞΗΘΕΙ ΣΤΑ 40 ΧΡΟΝΙΑ, ΜΕ ΤΗΝ ΒΑΣΙΚΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΝΑ ΕΧΕΙ ΕΚΤΗΛΗΡΩΘΕΙ Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΠΑΡΑΜΕΘΩΡΙΟ.

3.ΔΕΝ ΤΟ ΒΡΙΣΚΩ ΔΙΚΑΙΟ, ΣΤΕΛΕΧΟΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ 3 ΠΑΙΔΙΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΤΕΙ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΗΜΕΡΑ ΝΑ ΤΥΧΑΙΝΕΙ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟ ΣΤΕΛΕΧΟΣ ΑΠΟ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ Ή ΓΙΑ ΑΛΛΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΜΕ 15 ΚΑΙ 20 ΧΡΟΝΙΑ ΚΑΙ ΜΕ 3-4

ΜΕΤΑΘΕΣΕΙΣ ΝΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΜΕ ΜΙΑ ΒΑΛΙΤΣΑ ΣΤΟ ΧΕΡΙ.

4.ΣΤΕΛΕΧΟΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΜΕΘΩΡΙΟ,ΝΑ ΜΗΝ ΠΡΟΑΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΕΠΟΜΕΝΟ ΒΑΘΜΟ ΕΦΟΣΟΝ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΕΚΤΗΛΗΡΩΣΕΙ
ΤΗΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ.

24 ΜΗΝΟ, 2017-02-18 20:20:34

ΚΑΚΙΣΤΑ ΑΦΑΙΡΕΘΗΚΕ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΕΠΕΚΤΑΣΘΕΙ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ 2016 ΚΑΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΜΟΝΙΜΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ . ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΗ Η
ΠΟΕΤΑΣ ΚΑΙ ΚΑΠΟΙΕΣ ΕΠΛΣ ΠΟΥ ΤΟ ΠΟΛΕΜΗΣΑΝ .

Ο ΚΑΙΡΟΣ ΓΑΡ ΕΙΤΥΣ ΚΥΡΙΟΙ ΤΗΣ ΠΟΕΤΑΣ .

Άρθρο 36 – Μεταθέσεις Στελεχών ΔΣ-ΕΛΑΚΤ

Στην περίπτωση (ζ) της παρ. 1 του άρθρου 11 του π.δ. 33/2009 (Α' 50), όπως αυτή τροποποιήθηκε με τα άρθρα 14 και 15 του π.δ. 97/2012 (Α' 156), τα

άρθρα 72 και 73 του π.δ. 81/2014 (Α' 25) και την παρ.2 του άρθρου 56 του Νόμου 4310/2014 (Α' 258), προστίθενται τελευταία εδάφια ως κατωτέρω:

“Οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης (ζ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων για τις τακτικές μεταθέσεις και στα στελέχη Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία μετατέθηκαν με τη διαδικασία τακτικών μεταθέσεων του έτους 2015 σε Λιμενικές Αρχές της 8ης και 9ης ΠΕ.ΔΙ.Α.Σ. Το δικαίωμα του προηγούμενου εδαφίου ασκείται το αργότερο μέχρι 31-12-2017 και σε κάθε περίπτωση εφόσον έχουν πραγματοποιηθεί οι προβλεπόμενες από τις κείμενες διατάξεις τακτικές μεταθέσεις στελεχών ΛΣ-ΕΛΑΚΤ τα οποία έχουν συμπληρώσει κατά το χρόνο θέσης σε ισχύ του παρόντος τρία (3) έτη υπηρεσίας στις Λιμενικές Αρχές του προηγούμενου εδαφίου.”

Δεσποίνα, 2017-02-18 20:42:57
ΣΤΙΣ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΜΕΤΑΘΕΣΕΙΣ, Η ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΝΑΤΟΥ ΣΥΖΥΓΟΥ Η ΤΕΚΝΟΥ ΕΧΕΙ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗ ΙΣΧΥ? ΠΙΣΤΕΥΩ ΠΩΣ ΘΑ ΕΠΙΡΕΠΕ ΝΑ ΕΧΕΙ.

ΒΑΣΩ, 2017-02-19 06:54:01
ΟΛΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΠΑΡΑΜΕΘΩΡΙΟ. ΠΑΛΑΙΟΙ ΚΑΙ ΝΕΟΙ. ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ ΠΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΧΟΛΗ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΕΝΤΟΣ ΝΟΜΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ.

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ, 2017-02-19 07:41:00
Η ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΤΩΝ ΜΟΡΙΩΝ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΤΡΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ, ΑΥΤΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ, ΤΩΝ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ, ΚΑΙ ΕΝΝΟΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΑΥΞΟΥΣΑ ΣΕ ΦΘΙΝΟΥΣΑ ΣΕΙΡΑ ΓΙΑ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΟΛΟΙ ΠΟΙΟΙ ΕΧΟΥΝ ΤΑ ΛΙΓΟΤΕΡΑ ΜΟΡΙΑ ΓΙΑ ΝΑ ΜΠΟΡΕΣΟΥΜΕ ΕΣΤΩ ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΝΑ ΤΟΥΣ ΚΥΝΗΓΗΣΟΥΜΕ. (ΠΟΥ ΚΑΠΟΙΟΙ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΣΤΟ ΣΠΙΤΑΚΙ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΩΡΑ ΠΟΥ ΒΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΑΙΖΟΥΝ ΚΑΙ ΣΥΝΔΙΚΑΛΗΣΤΑΡΕΣ)

ΝΑ ΜΗΝ ΨΑΧΝΩ ΝΑ ΒΡΩ ΣΤΑ 7.000+ ΑΤΟΜΑ ΝΑ ΒΡΩ ΠΟΙΟΣ ΕΧΕΙ ΛΙΓΟΤΕΡΑ ΜΟΡΙΑ ΑΠΟ ΜΕΝΑ.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ, 2017-02-19 08:40:49

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΠΕΙ ΤΟ 24ΜΗΝΟ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΤΑΠΕΘΕΜΕΝΟΙ ΤΟΥ 2015 ΝΑ ΕΝΤΑΧΘΟΥΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΙ ΣΤΟ 24ΜΗΝΟ ΟΠΩΣ ΕΙΧΕ ΠΕΙ Ο Κ.ΔΡΙΤΣΑΣ

Ανώνυμος, 2017-02-19 10:54:11

Στην παράγραφο 2α ανάμεσα στους πολύτεκνους, χήρους και γονείς τέκνου με ανιάτο-δυσίαιο νόσημα, (πολύ ορθά για τις προαναφερόμενες περιπτώσεις), υπάρχει και το εξής: «...οι γονείς τριών τέκνων... γονείς που είναι άγαμοι... μετατίθενται μόνο κατόπιν πρότερης σχετικής αναφοράς τους.»

ΣΟΒΑΡΟΛΟΓΟΥΜΕ; Δε νομίζω ότι ισχύει τίποτα παρόμοιο στο υπόλοιπο δημόσιο. Με τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΕΤΑΙ ΑΔΙΚΩΣ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΟΣΩΝ ΑΠΟΦΑΣΙΣΑΝ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΟΥΝ 3 ΤΕΚΝΑ ΚΑΙ ΟΣΩΝ ΜΕΝΟΥΝ ΑΓΑΜΟΙ Η ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΔΙΑΖΥΓΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΤΕΚΝΑ, ΣΕ ΕΝΑ ΣΥΝΟΛΟ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΗ ΣΥΝΤΡΙΠΤΙΚΗ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ, ΔΗΛΑΔΗ ΤΟΥΣ ΕΓΓΑΜΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ 2 ΤΕΚΝΑ ΣΥΝ ΤΟΥΣ ΑΓΑΜΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΤΕΚΝΑ.

Παραθέτω μερικά παραδείγματα της εξέλιξης αυτών των ρυθμίσεων. Α) Λιμενικοί π.χ. με 2 τέκνα... χωρίς διαζύγιο... θα κληθούν να υπηρετήσουν σε 2ο και 3ο νησί, για να παραμείνουν κάποιοι 20-25 έτη και ίσως για πάντα στον τόπο συμφερόντων τους. Β) Λιμενικές Αρχές με ζήτηση και σχετικά λίγες οργανικές θέσεις θα γίνουν απλησίαστες για όποιον δεν είναι τρίτεκνος, διαζευγμένος ή άγαμος γονέας.

Θα πρέπει να σκεφτούν σοβαρά οι νομοθέτες εάν έχουν σχέση όλα αυτά με την έννοια της δημοκρατικότητας και της αξιοκρατίας. Πρόκειται για αδικίες που θα ταραξουν τις ισορροπίες του σώματος, θα δημιουργήσουν ανεπίλυτο πρόβλημα στο μέλλον και εργαζόμενους 2, αν όχι περισσότερων, ταχυτήτων.

Παρακαλούνται όσοι συνδικαλιστές συμφωνούν να αναδείξουν την παρούσα άποψη.

ΓΙΑΝΝΗΣ, 2017-02-19 19:28:01

Με την αύξηση των ετών πραγματικής υπηρεσίας, καθώς και με την οικονομική κρίση που πλήττει βάναυσα την Ελληνική οικογένεια είναι επιτακτική ανάγκη η υιοθέτηση αμετάθετου μετά την συμπλήρωση 25 ετών πραγματικής Υπηρεσίας, καθώς επίσης να γίνουν 10 τα χρόνια στον τόπο επιλογής σου από 8.

ΓΙΩΡΓΟΣ, 2017-02-19 20:13:05

Συμφωνώ με τον προλαλήσαντα και συνεχίζω:

1) Γονείς με τρία τέκνα οι οποίοι μπορεί να δουλεύουν και οι δύο με μηνιαίο εισόδημα (αν είναι συναδελφός-η) κοντα στις 2500 ευρώ θεωρείται κοινωνικό κρήριο για το αμετάθετο. Γονείς με δύο παιδιά, που δουλεύει ο ένας και υπάρχει και υποχώρηση δανείου, κανονικά στις μεταθέσεις. Αυτός ας χάσει και το σπίτι του, δεν πιράζει. Πόσο δίκαιο μπορεί να είναι άραγε; Ίδια η υπηρεσία μ αυτά που κάνει διχάζει το προσωπικό. Αν βάλεις δημοτικούς συμβούλους, εξαίρεσει όλους αυτούς από την διαδικασία της μετάθεσης, τότε καταλαβαίνουμε ποιοι είναι συνέχεια στη λίστα. Αν θέλει η υπηρεσία μπορεί να μην λειτουργούν εις βάρος των άλλων.

2) Υποτίθεται πως το κράτος έχει συνέπεια και συνέχεια - 24μηνιο. Μάλλον δεν περισσεύει τίποτα απ αυτά.

ΑΝΩΝΥΜΟΣ, 2017-02-20 07:10:42

1) Το κράτος πρέπει να έχει συνέπεια και συνέχεια - 24μηνιο όπως το είχε υποσχεθεί ο Δρίτσας με το κατωι άρθρο στη διαβούλευση του περασμένου Μαΐου:

Άρθρο 36 – Μεταθέσεις Στελεχών ΑΣ-ΕΛΑΚΤ

Στην περίπτωση (ζ) της παρ. 1 του άρθρου 11 του π.δ. 33/2009 (Α' 50), όπως αυτή τροποποιήθηκε με τα άρθρα 14 και 15 του π.δ. 97/2012 (Α' 156), τα άρθρα 72 και 73 του π.δ. 81/2014 (Α' 25) και την παρ. 2 του άρθρου 56 του Νόμου 4310/2014 (Α' 258), προστίθενται τελευταία εδάφια ως κατωτέρω:

“Οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης (ζ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται κατά παρέκκλιση των Αιμενικές Αρχές της 6ης, 8ης και 9ης ΠΕ.ΔΙ.Α.Σ. Το δικαίωμα του προηγούμενου εδαφίου ασκείται το αργότερο μέχρι 31-12-2017 και σε κάθε περίπτωση έχουν πραγματοποιηθεί οι προβλεπόμενες από τις κείμενες διατάξεις τακτικές μεταθέσεις στελεχών ΑΣ-ΕΛΑΚΤ τα οποία έχουν συμπληρώσει κατά το χρόνο θέσης σε ισχύ του παρόντος τρία (3) έτη υπηρεσίας στις Αιμενικές Αρχές του προηγούμενου εδαφίου.”

2) Δημοτικοί σύμβουλοι, συνδικαλιστές, αθλητές και όλοι αυτοί που εξαιρούνται από μετάθεση, να εξαιρούνται και από τις οργανικές θέσεων έτσι ώστε τα προνομιά τους να μην λειτουργούν εις βάρος των άλλων.

3) ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΟΛΑ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΝΑ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥ ΤΟΥΣ ΒΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΜΗΝ ΠΡΟΑΓΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΕΠΟΜΕΝΟ ΒΑΘΜΟ ΕΦΟΣΟΝ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΕΚΤΗΛΗΡΩΣΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΠΑΣΧΑΛΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ, 2017-02-20 07:43:22

Το παρόν σχέδιο νόμου και μετέπειτα Νόμος, ΝΑ ΜΗΝ περιλαμβάνει καμία απολύτως διάταξη που αφορά τις μεταθέσεις-τοποθετήσεις-αποσπάσεις-διαθέσεις προσωπικού ΑΣ-ΕΛΑΚΤ, εκτός από την ανεξαρτητοποίηση των Αιμενικών Τμημάτων καθώς και την ένταξη στον Νόμο της ευεργετικής διάταξης του 24μηνιο.

Βασιλική, 2017-02-20 09:31:00

Ορθώς προστατεύονται οι ειδικές κατηγορίες. Το άρθρο 25 είναι σωστό τα ίδια ισχύουν και στα άλλα σώματα ασφαλείας και στις έντοπλες δυνάμεις. Μπράβο τον κ. Υπουργό

Σύρμα, 2017-02-20 09:33:52

Πολύ καλές οι διατάξεις του άρθρου 25, μπαίνει μια τάξη στις μεταθέσεις, στους δύσκολους καιρούς που ζούμε.

Ρούλα, 2017-02-20 09:40:45

Δίκαιο το άρθρο 25. Μπράβο στον Υπουργό, όλα αυτά αναφέρονται και στο σύνταγμα του κράτους. Όποιος ξέρει γράμματα ας διαβάσει.

ειρήνη M., 2017-02-20 09:45:50

Πολύ σωστές οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου. Συμφωνώ με τους προλαλήσαντες, πρέπει να στηριχθεί η πολυμελής οικογένεια. Μπράβο στον Υπουργό.

Αλεξάνδρα, 2017-02-20 10:07:09

Ορθώς προστατεύονται οι ειδικές κατηγορίες του άρθρου 25 της παραγράφου α

ΑΝΤΩΝΗΣ, 2017-02-20 11:20:18

ΣΥΜΦΩΝΩ ΜΕ ΤΟΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (20-02-2017 21:01). ΑΡΚΕΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ 5 ΧΡΟΝΙΑ ΣΕ ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΑ 10 ΧΡΟΝΙΑ ΜΑΚΡΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΟΥΣ. ΟΧΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΠΕΝΤΕ ΕΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΤΟΥΣ.

ΘΑΝΑΣΗΣ, 2017-02-20 11:24:31

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ- ΕΙΡΗΝΗ Μ.- ΣΥΡΜΩ- ΒΑΣΙΛΙΚΗ- ΡΟΥΛΑ. ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΑΥΤΙΖΟΝΤΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΑΧΟΜΕΝΟ. ΜΗΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΔΙΑΤΥΠΩΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΙΔΙΟ ΑΤΟΜΟ ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΟΝΟΜΑΤΑ;

ΓΙΩΡΓΟΣ, 2017-02-20 13:38:15

Δικαίωση και για τους τρίτεκνους να πέρνουμε μετάθεση μόνο κατόπιν αίτησης τους..

Ανώνυμος, 2017-02-20 14:16:29

Ωραία που κάποιοι/ες επιθυμούν συζήτηση με όρους Συνταγματικότητας.

ΣΥΝΤΑΓΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΑΤΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Άρθρο 4

παρ.1 Οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου.

παρ.2 Οι Έλληνες και οι Ελληνίδες έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις.

παρ.5 Οι Έλληνες πολίτες συνεισφέρουν χωρίς διακρίσεις στα δημόσια βάρη, ανάλογα με τις δυνάμεις τους.

Άρθρο 21

παρ.2 Πολύτεκνες οικογένειες, ανάπηροι πολέμου και ερηνικής περιόδου, θύματα πολέμου, χήρες και ορφανά εκείνων που έπεσαν στον πόλεμο, καθώς και όσοι πάσχουν από ανίατη σωματική ή πνευματική νόσο έχουν δικαίωμα ειδικής φροντίδας από το Κράτος.

ΔΗΛΑΔΗ, ειδική φροντίδα για τις πολύτεκνες οικογένειες και τα ανίατα νοσήματα. Ακόμα και η χρήση τίθεται υπό αμφισβήτηση, καθώς πρέπει να σχετίζεται με πόλεμο.

Για τους πολύτεκνους και τα ανίατα νοσήματα να θυσιάσουμε κάτι. Για σιδήποτε άλλο, ΟΧΙ. Δεν προβλέπεται από το Σύνταγμα. Αρκούν τα προνόμια που διαθέτουν μέχρι τώρα.

Ειδώς ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΕΤΑΙ ΔΙΚΩΣ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΟΣΩΝ ΑΠΟΦΑΣΙΣΑΝ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΟΥΝ 3 ΤΕΚΝΑ ΚΑΙ ΟΣΩΝ ΜΕΝΟΥΝ ΑΓΑΜΟΙ Ή ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΔΙΑΖΥΓΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΤΕΚΝΑ, ΣΕ ΕΝΑ ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΗ ΣΥΝΤΡΙΠΤΙΚΗ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ, ΔΗΛΑΔΗ ΤΟΥΣ ΕΓΓΑΜΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ 2 ΤΕΚΝΑ ΣΥΝ ΤΟΥΣ ΑΓΑΜΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΤΕΚΝΑ.

ΑΝΩΝΥΜΟΣ, 2017-02-20 17:21:14

1. ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΙΝΑΙ ΟΛΟΙ ΝΑ ΜΕΤΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΕ ΝΗΣΙΑ ΜΕ 24ΜΗΝΟ.

2. ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΤΟ 24ΜΗΝΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΕΤΑΤΙΘΕΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥ 2015 ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ. ΗΤΑΝ ΥΠΟΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΔΡΙΤΣΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΟΛΟΙ ΞΕΡΟΥΝ ΟΤΙ ΗΤΑΝ ΑΔΙΚΕΣ. ΜΕΤΑΤΕΘΗΚΑΝ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 20 ΧΡΟΝΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΧΟΥΝ ΞΑΝΑ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΕ ΝΗΣΙΑ.

ALEX, 2017-02-20 17:41:04

Θετικό πρόσημο στο άρθρο αυτό

Σταύρος, 2017-02-20 20:48:06

Επτέλους δικαίωση για τις τρίτεκνες οικογένειες , ένα βοήθημα στον "γολγοθά " που τραβάνε !

Kosparatzon, 2017-02-21 09:51:17

ΚΑΛΗΜΕΡΑ.

ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ ΜΕ ΤΑ ΛΕΓΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΥ.ΤΑ ΜΟΡΙΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΡΤΩΝΤΑΙ ΣΕ ΠΙΝΑΚΕΣ ΟΠΟΥ ΣΕ ΦΘΙΝΟΥΣΑ ΣΕΙΡΑ ΘΑ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΤΕΧΟΥΜΕ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α/Ξ-Υ/Ξ-Λ/Φ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΕΝΤΟΣ-ΕΚΤΟΣ - ΕΠΙΤΑΥΤΑ- ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑ ΠΟΥ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΤΟΥΣ ΕΚΑΣΤΟΤΕ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΒΓΑΛΟΥΜΕ ΑΚΡΗ.ΕΠΙΣΗΣ ΔΙΠΛΑ ΣΕ ΚΑΘΕΝΑ ΠΟΥ ΠΛΕΟΝ ΕΙΝΑΙ

ΑΜΕΤΑΘΕΤΟΣ ΓΙΑ ΧΙΛΙΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΜΕ ΠΛΕΟΝ ΝΑ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ Ο ΟΛΓΟΣ ΑΥΤΟΣ (ΓΙΝ ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΣ-ΙΑΤΡΙΚΟΙ ΛΟΓΟΙ-ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΡΑΦΕΙΟΥ)

ΚΑΛΟ ΕΠΙΣΗΣ ΘΑ ΗΤΑΝ ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΤΕΙ ΠΟΙΟΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ Υ/Ξ (ΕΚ ΔΥΝΑΣ) ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΜΕΘΩΡΙΟ "ΤΗ ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ" - ΚΑΙ ΔΕΝ ΤΟΥΣ ΕΧΕΙ ΜΕΤΑΘΕΣΕΙ ΣΕ ΑΥΤΕΣ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΚΟΜΗ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΑΣ-ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΠΡΟΗΧΘΗΣΑΝ ΚΑΝΟΝΙΚΑ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΑΝΘ/ΣΤΗ (ΔΕΝ ΕΙΧΑΝ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΥΤΗ ΚΑΙ ΜΕ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ ΤΟ ΚΕΡΑΙΣΑΝ) ΚΑΙ ΜΕ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗ ΙΣΧΥ ΜΑΛΙΣΤΑ ΚΑΘΩΣ ΕΠΙΣΗΣ ΕΝΑΒΑΝ ΚΑΙ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΑ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΗ ΑΠΟΖΗΜΩΣΗ ΓΙ ΑΥΤΟ.

ΑΛΛΟΙ (ΜΕΣΑ ΣΕ ΑΥΤΟΥΣ ΚΑΙ ΕΓΩ) ΜΕ ΕΠΤΑ ΜΕΤΑΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ 9 ΧΡΟΝΙΑ ΣΕ 1Η ΚΑΙ 2Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΕΧΩ ΠΛΑΙ ΣΕ ΑΥΤΕΣ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΜΑΙ ΠΛΑΙ ΥΠΟΥΡΦΙΟΣ ΝΑ ΤΙΣ ΞΑΝΑΔΩ ΚΑΙ ΝΑ ΥΠΗΡΕΤΗΣΩ ΕΚΕΙ ΓΙΑΤΙ ΓΙΑ ΕΜΕΝΑ ΔΕΝ ΕΧΕΙ "ΤΗ ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ".

ΕΛΠΙΖΩ ΟΤΙ ΣΤΟ ΠΛ ΜΕΤΑΘΕΣΕΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΔΟΥΜΕ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΠΟΛΛΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΘΑ ΔΙΟΡΘΩΘΟΥΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΔΕΙΟΚΡΑΤΙΚΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ, 2017-02-21 11:36:27

Συγχαρητήρια στον κύριο Υπουργό και όλους όσους προστάθηκαν ώστε το άρθρο 25 να γίνει πραγματικότητα. Για πολλούς και πολλές οι ειδικές κατηγορίες είναι απλά λέξεις και όχι τρόπος ζωής. Είναι καιρός τα ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΑ δικαιώματα αυτών των ανθρώπων να εδραιωθούν και σε νομικό πλαίσιο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ, 2017-02-21 11:37:42

Σωστό το άρθρο 25.Δικαίωση για τις ειδικές κατηγορίες.Ας σταματήσει η ανθρωποφραγεία από τους συναδέλφους-ντερέκτιβς....

ΝΙΚΟΣ, 2017-02-21 12:26:28

ολοι παραμεθωριο υποχρεωτικα...24μηνο για τους ηδη υπηρετουντες και μεταθεση ολων οσων συμπληρωσαν σε παραμεθωριο

ΔΗΜΗΤΡΗΣ, 2017-02-21 12:30:10

Πολύ ορθά προσαρτευσονται τα στελέχη που υπάγονται στις διατάξεις του Αρθρου για τα κοινωνικά κριτήρια όπως αντιστοιχα συμβαινει στο Στρατο,στα υπολοιπα Σ.Α. και στον ευρυτερο δημόσιο τομέα. Είμαι απόλυτα συμφωνως.

ΘΑΝΑΣΗΣ, 2017-02-21 12:42:49

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΩΣΤΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΑ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΑΡΘΡΟ.

ΜΑΝΟΣ, 2017-02-22 07:52:03

Είναι απαραίτητο να δημιουργηθούν τίνακες με τα μόρια ανα κατηγορία συναδέλφων Α/Ξ Υ/Ξ και Α/Φ και να αναγράφεται αναλυτικά τότε μπήκαν στο ΛΣ σε ποίες υπηρεσίες έχουν μετατεθεί και πόσο (πραγματικά) υπηρετήσαν.

Επίσης να καταρτιστεί λίστα όσων δεν έχουν πάρει καμία μετάθεση ποτέ και απο αυτή τη λίστα να αρχίσουν να αντλούν για τις μεταθέσεις. Επίσης να δημιουργηθεί τίνακας με τους πτυχιούχους ΔΕΝ πλοιαρχούς και μηχανικούς ο οποίος να μας δείχνει ξεκάθαρα που υπηρετήσαν καθόλη τη σταδιοδρομία τους και που υπηρετούν τώρα για να δούμε τελικά γιατί δεν επανδρώνονται σωστά τα πλώτά και αν κάποιοι πρόδονται χωρίς να το αξίζουν.

ΓΙΑΝΝΗΣ, 2017-02-22 09:58:57

1. Υποχρεωτική (πραγματική) Υπηρεσία για όλους 2 χρόνια σε Υπηρεσία Α'κατ. ή 3 χρόνια σε Β'κατ. ή 4 χρόνια σε Γ'κατ. για να εξασφαλιζεται α)στα 25 χρόνια το αμετάθετο β)επιλογή μετάθεσης για τους τριεθνους κατόπιν αίτησης τους και γ)βασθολογική εξέλιξη.

2. Συνδικαλιστές και Δημοτικοί Σύμβουλοι να μπαίνουν στους τίνακες μεταθέσεωνκαι να δύναται να μετατεθούν εντός της Περιφέρειας τους η του Νομού τους αντίστοιχα.

3. Στον τίνακα υπολογισμού μορίων (για να υπάρχει ενα κίνητρο) να προστεθούν 4 μονάδες στις Υπηρεσίες Α κατηγ. και 2 μονάδες στις Υπηρεσίες Β'κατηγ. 4. Στα αντικειμενικά κριτήρια σχετικά με τα μόρια που λαμβάνουμε με βάση τον χρόνο Υπηρεσίας (ανα πέντε έτη) υπάρχει μεγάλη απόκλιση (10-15-30-50-70-90-120). Συνδέελαφος με 6 -12 χρόνια σε Υπηρεσίες Α-Β κατηγ. δεν πάνει σε μόρια παλαιότερο συνάδελαφο που έχει υπηρετήσει 2-3 χρόνια μακριά από τον τόπο του και μετά ξεχάστηκε η έκοβε μεταθέσεις.

ΑΝΩΝΥΜΟΣ, 2017-02-22 13:10:18

Οι υπαγωγές των μετατιθέμενων του 2015 στις διατάξεις του άρθρου 56 παραγράφου 2 εδαφίου ζ του Ν. 4310 /2014 (24 μήνο) πρέπει να προστεθεί στον συγκεκριμένο Νόμο όπως ακριβώς το προέβλεπε το προηγούμενο Νομοσχέδιο που είχε κατατεθεί προς διαβούλευση το 2016. Ο προηγούμενος Υπουργός Κ. ΔΡΙΤΣΑΣ Θεόδωρος αναγνωρίζοντας την μη τήρηση των προβλεπόμενων και προκειμένου καθυστερήσει τα στελέχη για τα οποία είχαν εκδοθεί διαταγές μετάθεσης φοβούμενος ότι μαζικές προσφυγές σε Διοικητικά Πρωτοδικεία θα ακύρωναν την πλειοψηφία των μεταθέσεων υποσχέθηκε το 24 μήνο, το οποίο δεν τόλμησε τελικά να φέρει στη Βούλη προς ψήφιση. Η Χρηστή Διοίκηση όμως οφείλει να εξασφαλίσει την ισονομία για όλα τα στελέχη του Λ.Σ. . Στον Τωρινό Υπουργό κ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗ δεν μπορεί να του προσάψει κάποιες αθέτηση υποσχέσεων σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα (αυτό βαρύνει αποκλειστικά τον προηγούμενο Υπουργό κ.ΔΡΙΤΣΑ) όμως πρέπει να επεξεργαστεί μέσα του κατά πόσο είναι ηθικό να αφαιρέσει ένα τόσο σημαντικό άρθρο για τετρακόσιες και πλέον εξαπατημένες οικογένειες Λιμενικών που με είκοσι και πλέον χρόνια Υπηρεσίας κλήθηκαν να ξεσπιτωθούν μεσούσης σχολικής χρονιάς και να τους επιβαρύνει με την αβεβαιότητα της επιστροφής.

Κύριε Υπουργέ σας καλώ να κλείσετε να αυτά σας στις σειρήνες που ποτέ δεν έχουν μετακινηθεί και προσπαθούν να σας περάσουν την γραμμή τους και βάζοντας το χέρι στην καρδιά να δώσετε μια δίκαιη και ηθική λύση όπως ταιριάζει στην πορεία σας όλα αυτά τα χρόνια.

Επί του άρθρου 25:

Καταρχήν, επισημαίνεται ότι καταγράφεται μεγάλος αριθμός θετικών σχολίων για τη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής.

Περαιτέρω, αποτυπώνεται μεγάλος αριθμός σχολίων που αναφέρονται στο 24μηνιο και τις μεταθέσεις των ετών 2015 και 2016 (άρθρο 36 νομοσχεδίου υπό δημόσια διαβούλευση του τέως Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Δρίτσα).

Εκ μέρους της **Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)** διατυπώθηκαν προτάσεις-συμπληρώσεις του άρθρου 25, με στόχο την

Ενίσχυση των δικαιωμάτων των προσώπων με αναπηρία, στο πλαίσιο των κοινωνικών κριτηρίων του προτεινόμενου θεσμικού πλαισίου των μεταθέσεων.

Επιπλέον, σημειώνονται σχόλια για τα ακόλουθα ζητήματα σχετικά με τις μεταθέσεις:

- Ως προς τη διενέργεια έκτακτων μεταθέσεων, λόγω υποχρετικής συνυπέρθεσης, σημειώνεται ότι δεν προσδιορίζεται η κείμενη νομοθεσία στο άρθρο 25 για τα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ενώ προβληματίζει τυχόν ρύθμιση με προεδρικό διάταγμα.

- Ως προς τη διενέργεια των έκτακτων μεταθέσεων, κρίνεται ως αναγκαίος ο προσδιορισμός των υπηρεσιακών λόγων για τους οποίους δεν καλύπτονται

- με τη διαδικασία των τακτικών μεταθέσεων. Επίσης, ζητείται ο καθορισμός των κριτηρίων που θα λαμβάνονται υπόψη για τη διενέργεια των έκτακτων μεταθέσεων, εναλλακτικά προτείνεται να καταργηθεί η σχετική πρόβλεψη και οι υπηρεσιακές ανάγκες να καλύπτονται με αποσπάσεις.

- Προτείνεται η κατάργηση της αμοιβαίας μετάθεσης, αφού θεωρείται ότι δεν μπορεί να διασφαλιστεί η ορθή και δίκαιη χρήση της δυνατότητας αυτής.

- Προτείνεται να προβλεφθεί ως κοινωνικό κριτήριο η περίπτωση υποβολής αίτησης συνυπέρθεσης, στο πλαίσιο της προστασίας της οικογένειας (άρθρο 21 του Συντάγματος).

- Τονίζεται η ανάγκη ενίσχυσης των τρίτεκνων και μονογονεϊκών οικογενειών, αλλά και του δικαίωματος επικοινωνίας γονέα-τέκνου, ανεξαρτήτως αν ένας γονέας δεν έχει την επιμέλεια τέκνου.

- Επίσης, ως προς το άρθρο 25, αποτυπώνονται προτάσεις για νομοτεχνικές βελτιώσεις αλλά και επανασταξινόμηση των προτεινόμενων κριτηρίων για τις μεταθέσεις.

- Επισημαίνεται η ανάγκη για την πρόβλεψη δυνατότητας ή και υποχρέωσης μετάθεσης (και στην παραμεθόριο) για το σύνολο των αξιωματικών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 του Συντάγματος.

- Σε κάθε περίπτωση, θεωρείται από τους πολίτες ότι απαραίτητη προϋπόθεση ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η κατάταξη των στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. βάσει πίνακα μορίων, με φθίνουσα σειρά.

- Επιμέρους σχόλια τονίζουν την ανάγκη συμπλήρωσης των κοινωνικών κριτηρίων με την αποκκτηθείσα εκπαίδευση στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στις

νέες τεχνολογίες, αλλά και υιοθέτησης αμετάθετου μετά τα 25 έτη υπηρεσίας, λόγω της αύξησης των ετών πραγματικής υπηρεσίας και της εν γένει οικονομικής κρίσης.

Τέλος, αναφέρεται σε σχόλιο ότι οι μεταθέσεις, όπως και οι αποσπάσεις, διαθέσεις, μετακινήσεις, κ.ο.κ., θεωρείται ότι δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο σχεδίου νόμου, αλλά των ήδη υφιστάμενων προεδρικών διαταγμάτων.

Άρθρο 26 Τόπος Προτίμησης

[2 σχόλια]

26 Φεβρουαρίου 2017, 09:52 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

1. Συμφωνώ με την καθιέρωση γενικών αρχών μεταθέσεων με νόμο ο οποίος θα καθορίζει το πλαίσιο (νόμος πλαίσιο) ρύθμισης των διαταγμάτων.
2. Α. ξαφνικά εμφανίζεται παράγραφος 2 χωρίς να αριθμείται παράγραφος 1. Το άρθρο χρήζει επαναδιατύπωσης για λόγους αριθμησης με προσθήκη παραγράφων
1. Τόπος
2. Δεν
3. Αλλαγή του τόπου επιλογής επιτρέπεται
B. Ο όρος τόπος προτίμησης θεωρούνται
B1. Στο παρόν άρθρο σε ορισμένα σημεία αναφέρεται ως τόπος προτίμησης ενώ σε άλλα εξακολουθεί να αναφέρεται ως
B2. Τόπος προτίμησης είναι ενοσιολογικά ο τόπος που προτιμώ σύμφωνα με την ελεύθερη βούλησή μου και τις ψυχοσυναισθηματικές μου ανάγκες προτιμήσεις. Τόπος επιλογής είναι ο τόπος που αναγκάζομαι να επιλέξω μεταξύ περιορισμένου αριθμού τόπων που τλήρουν συγκεκριμένα κριτήρια καθορίζει ο νομοθέτης, και τον οποίο υποχρεούμαι να επιλέξω παρά την αντίθετη βούλησή μου και τις ψυχοσυναισθηματικές μου ανάγκες-προτιμήσεις.
Γ. Στην παρ. 2 τα εδάφια α,β,γ καθιερώνουν άνωθεν αντιστοιχία στελεχών καθώς
Γ1 Υπηρεσίες με απόσταση 16χλμ επιτρέπεται να αποτελούν ξεχωριστό τόπο επιλογής για τις υπηρεσίες του εδαφίου (γ) ενώ δεν επιτρέπεται στις υπηρεσίες των
Γ2 από την ρύθμιση των εδαφίων (α),(β) προκύπτει ότι παρόλο που θα υπηρετώ σε απόσταση δεκάδων χιλιομέτρων από τον πραγματικό τόπο συμφερόντων μου θα λογίζεται ότι υπηρετώ στον τόπο επιλογής μου. Τα εδάφια (α),(β) θέλουν επαναπροσδιορισμό με κριτήριο την δημοτική ενότητα σε συνδυασμό με τα εδαφικά-χιλιομετρικά όρια περιορισμού της διαμονής.
Δ. Το εδάφιο (α) στην αλλαγή τόπου επιλογής είναι διατυπωμένο λάθος καθώς παραπέμπει σε ανύπαρκτο σημείο. Προφανώς η ορθή διατύπωση είναι : α) μεταβολής των στοιχείων της παραγράφου 1
Ε. στην παράγραφο 1 να προστεθούν εδάφια (ε) και (στ) ως εξής :
ε) στον τόπο που διαμένει ο/η σύζυγος λόγω αποδεδειγμένων και αυτεπέρβλητων υποχρεώσεων (όπως συνεπιμέλεια τέκνου προηγούμενου γάμου, υποχρεωτική επιμέλεια συγγενικού προσώπου, φοίτηση κτλ) :
στ) στον τόπο που διαμένει το ανήλικό τέκνο κατά το χρονικό διάστημα πρωτοβάθμιας/δευτεροβάθμιας/τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (όπως συγκατοίκηση με τέκνο-φοιτητή λόγω οικονομικής δυσκολίας, διαζευγμένο στέλεχος με τέκνο που διαμένει σε άλλη πόλη. Αλλά φανταστείτε γονέα που

είτε συνεναιτικά είτε κατ αντιμωλία δικαιούται να επισκέπτεται το τέκνο του αλλά η αδυναμία να δηλώσει ως τόπο επιλογής την κατοικία του τέκνου να καθιστά την δικαστική απόφαση ανούσια και ανεφάρμοστη)

ΣΤ. Στην αλλαγή τόπου επιλογής να απαληφθεί η πρόταση » Στην περίπτωση αυτή, η αλλαγή του τόπου προτίμησης επιτρέπεται μόνον εφόσον μεταβάλλεται το στοιχείο με βάση το οποίο έχει δηλωθεί αρχικά ο τόπος προτίμησης.»

Δεν προσφέρει τίποτα στην Υπηρεσία αλλά προκαλεί προβλήματα στα στελέχη.Αν έχω δηλώσει τόπο επιλογής με βάση πχ τον τόπο ιδιόκτητης κατοικίας μου, η συγκεκριμένη ρύθμιση επιβάλλει την αλλαγή τόπου επιλογής ΜΟΝΟ σε περίπτωση αλλαγής του συγκεκριμένου στοιχείου, δηλαδή της μεταβολής της ιδιόκτητης κατοικίας. ΑΡΑ καθιστά ΑΔΥΝΑΤΗ την αλλαγή τόπου επιλογής σε περίπτωση μετεγκατάστασης του/της συζύγου σε άλλη πόλη καθώς ο τόπος εργασίας του συζύγου ΔΕΝ είναι το στοιχείο το οποίο δικαιολόγησε την αρχική δήλωση.

Ζ. Στην αλλαγή τόπου επιλογής στο εδάφιο (στ) να απαληφθεί η πρόταση » η έδρα της οποίας έχει δηλωθεί ως τόπος επιλογής» για τον ακόλουθο λόγο.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΠΟΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ με βάση τα κριτήρια της παρ 1 ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ η οποία έχει ΛΤ και δεν δύναται να δηλωθεί ως τόπος επιλογής και υποχρεωτικά δηλώνεται το Λ/Χ ΠΡΕΒΕΖΑΣ ως πλησιέστερη έδρα. Σε περίπτωση μετάταξης της Αμφιλοχίας σε Λ/Χ θα είναι ΑΔΥΝΑΤΟ να δηλωθεί ως τόπος επιλογής καθώς δεν πρόκειται για υπηρεσία » η έδρα της οποίας έχει δηλωθεί ως τόπος επιλογής του ως τοπο επιλογής με βάση τις ρυθμίσεις για τα (το παράδειγμα είναι καθαρά γεωγραφικό και νοητικό σχετα απο τις πραγματικές δυνατότητες επιλογής του ως τοπο επιλογής με βάση τις ρυθμίσεις για τα Λιμενικά Τμήματα)

Λιμενικά Τμήματα)	Η. Στην	αλλαγή	τόπου	επιλογής	να	προστεθεί	εδάφιο	(η)	ως	εξής
(η) σε περίπτωση		μεταβολής		της	διοικητικής		υπαγωγής		υπηρεσίας	ΛΣ-ΕΛΑΚΤ.
Παράδειγμα η Λιμενική Αρχή Πάργας. Ήταν Λιμενικός Σταθμός του Λ/Χ Πρέβεζας και με τον Καλλικράτη μετατάχθηκε σε Λιμενικό Τμήμα του Κ.Λ. Ηγουμενίτσας με αποτέλεσμα ενώ ο ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ τοπος επιλογής είναι η Πάργα τα στελέχη δηλώνουν ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ τόπο επιλογής την Ηγουμενίτσα. Αν μεταφερθεί η διοικητική υπαγωγή ξανά στο Λ/Χ Πρέβεζας δεν θα έχει αλλάξει η έδρα του ΚΛΗ για να θεμελιώνει δικαίωμα αλλαγής. Οι ερμηνείες επί της εφαρμογής άλλων διατάξεων που δικαιολογούν αλλαγή είναι πολλαπλές και αμφιβόλες.										
(το παράδειγμα είναι καθαρά γεωγραφικό και νοητικό ασχεται απο τις πραγματικές δυνατότητες επιλογής του ως τοπο επιλογής με βάση τις ρυθμίσεις για τα Λιμενικά Τμήματα)										
Θ. Τέλος για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας το περιεχόμενο της διάταξης είναι ορθότερο να περιληφθεί-κωδικοποιηθεί στο άρθρο 119 του Κώδικα Προσωπικού ΛΣ										

22 Φεβρουαρίου 2017, 09:14 | ΜΑΝΟΣ

Αν βαθμοφόρος υπηρετεί επί 5 έτη σε έναν τόπο ο οποίος δεν αποτελεί τόπο προτίμησης του και δεν έχει υποβάλλει ποτέ του αναφορά μετάθεσης ή δηλώνει παραμονή , τότε αυτόματα θα πρέπει να γίνεται αυτόματα τόπος προτίμησης του από το έκτο έτος και να μοριοδοτείται διαφορετικά.

Για να μη ξαναδούμε συνάδελφο να δηλώνει τόπο προτίμησης νησί και να υπηρετεί επί 20 χρόνια στο Υπουργείο και το αντίστροφο.

Καταρχήν, για το **άρθρο 26**, καταγράφεται συμφωνία ως προς το άρθρο 26, επισημαίνοντας νομοτεχνικές βελτιώσεις (ως προς την αρίθμηση των παραγράφων του, τη χρήση του όρου «τόπος προτίμησης» ως γραμματικά-ενοσιολογικά και νομοτεχνικά λανθασμένος για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά, ως προς τη λανθασμένη παραπομπή στο σημείο «Αλλαγή του τόπου επιλογής...»).

Επίσης, θεωρείται ότι οι περιπτώσεις α', β' και γ' της παραγράφου 2 καθιερώνουν άνιση μεταχείριση στελεχών, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στο σχόλιο.

Επιπροσθέτως, προτείνεται η προσθήκη εδαφίων στην παράγραφο 1 του άρθρου, για την κάλυψη επιπλέον περιπτώσεων που επιβάλλουν την αλλαγή του τόπου υπηρετήσης, αλλά και επιμέρους επιπλέον αναδιατυπώσεις του άρθρου, με αιτιολόγηση που παρτίθεται στο σχόλιο.

Τέλος, προτείνεται, ως ορθότερη, η κωδικοποίηση της εν λόγω ρύθμισης, στο άρθρο 119 του Κώδικα Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Αποσπάσεις - Διαθέσεις

[5 σχόλια]

26 Φεβρουαρίου 2017, 17:07 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

Παρ. 8

Το μόνο που καταφέρατε είναι να οδηγήτε τα στελέχη σε προσφυγή και αναστολή εκτέλεσης σύμφωνα με το ΚΔΔ η οποία είναι πανεύκολη για νέο δικηγόρο εφόσον συντρέχουν λόγου που επιβάλλουν την παραμονή του συγκεκριμένου στελέχους

Παρ. 11

Η μεταβίβαση μεταβιβαζόμενης αρμοδιότητας έχει κριθεί ότι είναι αντισυνταγματική

22 Φεβρουαρίου 2017, 12:26 | ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΟΡΘΗ ΠΛΗΡΗΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΑ Η ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΔΙΑΤΑΞΗ. ΕΝΑΡΜΟΝΙΖΕΤΑΙ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΟΥ ΛΣ ΜΕ ΤΑ ΙΣΧΥΟΝΤΑ ΣΤΙΣ ΕΝΟΤΛΑΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΩΜΑΤΑ.

22 Φεβρουαρίου 2017, 10:18 | ΜΑΝΟΣ

Για να είμαστε ειλικρινείς όλες οι αποσπάσεις για Υπηρεσιακούς λόγους είναι ψεύτικες... είναι δυνατόν να φευγει ο άλλος από το νησί που παλεύουν να βγάλουν
βάρδιες
για
να
παί
να
ενισχύσει
το
Υπουργείο;

Τέλος στις αποσπάσεις τώρα γιατί το μόνο που κάνουν είναι να σπαταλούν δημόσιο χρήμα (στην περίπτωση της παραμεθορίου) και να προκαλούν το κοινό αίσθημα στις άλλες περιπτώσεις.

21 Φεβρουαρίου 2017, 14:53 | ΝΙΚΟΣ

ΑΠΟΣΤΛΑΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΕΛΟΣ. ΚΑΛΥΨΗ ΚΕΝΩΝ ΜΟΝΟ ΜΕ ΤΙΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ

19 Φεβρουαρίου 2017, 10:16 | ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

Η ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 7 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΝΑ ΚΑΤΑΡΤΗΘΕΙ ΠΛΗΡΩΣ. ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΣΑ 60 ΜΕΡΕΣ ΝΑ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΜΕΤΑΘΕΣΕΩΝ ΕΚΤΑΚΤΟ Η ΤΑΚΤΙΚΟ ΚΑΙ ΝΑ ΑΠΟΦΑΣΙΣΕΙ ΤΗΝ ΜΕΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΝ ΛΟΓΩ ΣΤΕΛΕΧΟΥΣ.

Η ΔΙΑΘΕΣΗ ΓΙΝΕΤΑΙ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥΣ ΑΛΛΑ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΚΑΙ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥΣ, ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΩΣΤΟ ΟΜΩΣ ΝΑ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΕΤΑΙ (ΜΕ ΤΗΝ ΘΕΛΗΣΗ ΤΟΥ) ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥΣ ΚΑΠΟΙΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΕΙ ΚΑΙ ΣΕ 60 ΜΕΡΕΣ ΝΑ ΓΥΡΙΖΕΙ ΠΛΑΙ ΠΙΣΩ ΣΤΗΝ ΙΔΙΑ.

Επί του άρθρου 27:

Εκφράστηκαν σχόλια προς τη θετική κατεύθυνση, αλλά παράλληλα προτάθηκε και η κάλυψη των υπηρεσιακών κενών όχι από αποσπάσεις αλλά με τακτικό προσωπικό.

Επίσης, σε νομοτεχνικό επίπεδο προτάθηκαν τα εξής:

- Για την παράγραφο 7: προτείνεται η κατάργησή της, αφού θεωρείται ότι το χρονικό διάστημα για τη σύσταση του Συμβουλίου Μεταθέσεων δεν είναι επαρκές για τη λήψη σχετικής απόφασης.
- Για την παράγραφο 8: Αναμένεται η υποβολή προσφυγών και αναστολής εκτέλεσης από στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
- Για την παράγραφο 11: Επισημαίνεται ότι η υπεξουσιοδότηση που προβάλλεται είναι αντισυνταγματική.

Άρθρο 28

Συγκρότηση Συμβουλίων Μεταθέσεων - Προσφυγές

[7 σχόλια]

26 Φεβρουαρίου 2017, 17:55 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

1. Θεωρώ ότι η ρύθμιση για την οκταετία διατυπώθηκε με αυτόν τον τρόπο εκ παραδρομής. Αμφιβάλλω αν είναι η πραγματική βούληση του νομοθέτη να μετατίθεται ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΚΑΘΕ στέλεχος που συμπληρώνει δέτια στην ίδια περιοχή και χωρίς το κριτήριο να υπάρχει ενδιαφερόμενος για τη συγκεκριμένη θέση. Πιστεύω πως η επιθυμητή από τον νομοθέτη ρύθμιση είναι η εξής : Με το Προεδρικό Διάταγμα του προηγούμενου εδαφίου καθορίζεται ο ελάχιστος χρόνος παραμονής στην ίδια περιοχή μετάθεσης, ο οποίος δε μπορεί να υπερβαίνει τα οκτώ (8) έτη εφόσον το στέλεχος καταλαμβάνει οργανική θέση για την οποία έχει υποβληθεί αίτημα μετάθεσης άλλου στελέχους

2. Θεωρώ γραφειοκρατική αγκύλωση και άσκοπη σπατάλη χρόνου χωρίς ουσιαστική ούτε δικονομική αξία το να κυρώνονται πίνακες του συμβουλίου μεταθέσεων.

Από τον συνδυασμό του άρθρου 24 παρ 1 και του άρθρου 28 παρ 2 προκύπτει ότι :

α. οι πίνακες και των δυο συμβουλίων κυρώνονται με απόφαση Υπουργού

β. οι πίνακες του πρωτοβάθμιου συμβουλίου επανακυρώνονται (διπλή άσκοπη εργασία) από τον υπουργό μετά την άπρακτη παροδο προθεσμίας για προσφυγή

γ. σε περίπτωση μεταβίβασης της αρμοδιότητας στον αρχηγό, ο αρχηγός θα επικυρώνει τον εαυτό του καθώς θα επικυρώνει πράξη συμβουλίου στο οποίο συμμετέχει

ΣΠΥΡΟΣ

ΥΠΑΞ/ΚΟΣ ΛΣ

24 Φεβρουαρίου 2017, 14:26 | ΘΑΝΑΣΗΣ Κ

Έχει αντιληφθεί κανείς το κείμενο αυτού του άρθρου;;;;; «Με το Προεδρικό Διάταγμα του προηγούμενου εδαφίου καθορίζεται ο μέγιστος χρόνος παραμονής στην ίδια περιοχή μετάθεσης, ο οποίος δε μπορεί να υπερβαίνει τα οκτώ (8) έτη» Απλά ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ!!! Δηλαδή ο θεωρητικά αμετάθετος Σαμιώτης που επιθυμεί να παραμείνει στο νησί του εφόσον κάποιος άλλος δεν επιθυμεί να πάει στη Σάμο πρέπει στην δέτια να μετατεθεί.... Και δεν είναι δέτια μέχρι να βγει το Π.Δ. που μπορεί να προβλέπει μέχρι 8 έτη. Πάρτε κι ένα βαθμό έτσι για δόλωμα. Πανηγυρίζουν και οι εκπαιδευτικοί μας που είναι για τα «πανηγύρια».

23 Φεβρουαρίου 2017, 17:38 | ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΛΑΖΙΝΟΣ

Για την διευκόλυνση των συνάδελφων οι πίνακες μορίων θα πρέπει να γίνουν ανά Υπηρεσία και με ξεχωριστά πεδία των κενών και κενούμενων θέσεων. Επίσης οι μεταθέσεις αναφορικά με όλα τα Λιμενικά Τμήματα να εκτελούνται από την Δ.Π.

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:13 | ΝΙΚΟΣ

στο ΠΔ 24μην για μετατιθεμένους 2015

19 Φεβρουαρίου 2017, 13:39 | ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

Η ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ ΕΙΝΑΙ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗ ΝΑΙ Η ΟΧΙ???ΓΙΑΤΙ ΚΑΤΙ ΤΕΤΟΙΟ ΔΕΝ ΟΡΙΖΕΤΑΙ. ΑΝ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΑΦΩΝΕΙ ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ???ΕΙΝΑΙ ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΑΣΑΦΗΣ Η ΔΙΑΤΑΞΗ???? ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΑ ΓΙΑΤΙ ΘΕΜΑΤΑ ΜΕΤΑΘΕΣΕΩΝ ΝΑ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΝΟΜΟ???ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΕΥΕΛΙΞΙΑΣ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΤΟ ΠΔ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΥΠΑΡΧΕΙ. ΑΠΛΑ ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΟΤΑΝ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΟΤΑΝ ΓΙΑ ΝΑ ΒΟΛΕΥΟΝΤΑΙ ΜΕΡΙΚΟΙ. ΑΠΟ ΕΚΕΙ ΞΕΚΙΝΟΥΝ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ. ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΞ'ΟΣΩΝ ΕΧΩ ΑΚΟΥΣΕΙ ΠΔ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΙ???

18 Φεβρουαρίου 2017, 19:38 | ΑΝΩΝΥΜΟΣ

ΝΑ ΕΠΑΝΕΝΤΑΧΘΕΙ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΟΥ ΕΔΙΝΕ ΤΟ 24ΜΗΝΟ ΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΤΙΘΕΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥ 2015 ΣΤΗΝ 6Η, 8Η, 9Η ΠΕΔΙΔΣ. ΤΟ ΥΠΟΣΧΕΘΗΚΕ Ο ΔΡΙΤΣΑΣ ΚΑΙ ΑΦΑΙΡΕΘΗΚΕ ΑΝΑΙΤΙΑ. ΗΤΑΝ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 32 ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΜΑΪΟΥ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΗΘΗΚΕ ΩΣ 47 ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΠΟΥ ΕΙΔΕ ΤΟ ΦΩΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΕΝΑ ΜΗΝΑ. ΝΤΡΟΠΗ ΣΤΗΝ ΠΟΕΠΑΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΤΟ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΟΛΕΜΗΣΕ, ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΛΑΣ ΠΟΥ ΕΔΩΣΕ ΜΑΧΗ ΓΙΑ ΝΑ ΚΕΡΔΗΘΕΙ

18 Φεβρουαρίου 2017, 10:48 | ΠΑΣΧΑΛΑΚΗΣ Χρήστος

Διαφωνώ πλήρως με την ένταξη σε Νόμο διατάξεων που αφορούν τις μεταθέσεις μας.

Καμία τροποποίηση δεν πρέπει να επέλθει στο ΠΔ μεταθέσεων από κανένα Νόμο.

Ο κώδικας μεταθέσεων του προσωπικού ΑΣ-ΕΛΑΚΤ, πρέπει να είναι ενιαίος, σ' ένα αυτόνομο και ευέλικτο ΠΔ.

Ναί στην τροποποίηση του ΠΔ 33/09, όχι όμως από Νόμο.

Η μόνη διάταξη που πρέπει να μπει αναγκαστικά στο σχέδιο νόμου και αφορά μεταθέσεις, είναι η ανεξαρτητοποίηση των Αιμενικών Τμημάτων.

Επί του άρθρου 28:

Γενικώς, διατυπώνονται αρνητικά σχόλια για τη ρύθμιση αναφορικά με τη συγκρότηση του Συμβουλίου Μεταθέσεων. Ειδικότερα, υπάρχει διαφωνία με την ένταξη σε νόμο των ζητημάτων που άπτονται των μεταθέσεων των στελεχών του Α.Σ.-ΕΛΑΚΤ., δεδομένου ότι ήδη υπάρχει ευέλικτο Προεδρικό Διάταγμα που αφορά στις μεταθέσεις, το οποίο όμως πρέπει να ενεργοποιηθεί σε επιτεδο εφαρμογής.

Επίσης, προτείνεται η επανένταξη του άρθρου 32 του σχεδίου νόμου Υπουργίας του κ. Δρίτσα, το οποίο είχε τεθεί υπό δημόσια διαβούλευση τον Μάιο του 2016, η οποία προέβλεπε τη χορήγηση 24μηνου σε μετατιθέμενους 2015 στην 6η, 8η και 9η ΠΕΔΙΑΣ.

Προβληματισμοί καταγράφονται επίσης για τη ρύθμιση που προβλέπει υποχρεωτική μετάθεση μετά το πέρας 8ετίας, ώστε να προτείνεται αναδιάρθρωση της σχετικής διάταξης.

Επιπλέον, καταγράφονται αντιρρήσεις για την κύρωση των πινάκων του Συμβουλίου Μεταθέσεων είτε από τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (διπλά) είτε από τον Αρχηγό του Α.Σ.-ΕΛΑΚΤ., ο οποίος μετέχει στο Συμβούλιο Μεταθέσεων, θεωρώντας ότι κάτι τέτοιο συνιστά γραφειοκρατικό και διοικητικό βάρος. Εξάλλου, ανακύπτει και ζήτημα, σε περίπτωση διαφωνίας του Υπουργού επί των σχετικών πινάκων, οπότε θεωρείται ότι η ρύθμιση είναι ασαφής, αφού δεν προβλέπεται τι γίνεται τότε.

Τέλος, υπάρχουν προτάσεις για τους πινάκες μορίων καθώς και για την ανεξαρτητοποίηση των Αιμενικών Τμημάτων.

Άρθρο 29

Μετατάξεις

[4 σχόλια - & 1 έμμεσο σχόλιο]

27 Φεβρουαρίου 2017, 10:25 | ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Η διαδικασία των μετατάξεων θα προκαλέσει αναταραχή στην ιεραρχία των ειδικοτήτων. Να διευκρινίσω ότι διάταξη είναι λάθος διατυπωμένη, διότι για να εισαχθείς στην ειδικότητα των Οικονομικών, Νομικών εκτός από πτυχίο, πρέπει να διδθείς και μεταπτυχιακό τίτλο. Το εν λόγω άρθρο θα προκαλέσει πλήρη ανισορροπία και αποδεικνύει ότι το Α.Σ. είναι παλιό. Υπήρχε η κάστα των εκτός οργανικών θέσεων, τώρα θα δημιουργηθεί και η κάστα των υπό μετάταξη.

26 Φεβρουαρίου 2017, 16:56 | ΕΙΡΗΝΗ ΖΑΧΑΡΙΟΥΔΑΚΗ

Άρθρο 29

Σε συνέχεια του αμέσως προηγούμενου σχολίου μου θα πρότεινα, επιπλέον, οι μετασσεόμενοι είτε να αποκτούν το βαθμό του Σημαιοφόρου, εφόσον φέρουν μικρότερο βαθμό, είτε να διατηρούν το βαθμό που φέρουν, εφόσον φέρουν τον ίδιο ή μεγαλύτερο βαθμό από αυτόν του Σημαιοφόρου την ημέρα της μετάταξης. Κατά συνέπεια, προτείνω στο άρθρο να προστεθεί η εξής διατύπωση:

«Οι μετασσεόμενοι αποκτούν το βαθμό του Α.Σ.-ΕΛΑΚΤ., ο οποίος τους απονέμεται σύμφωνα με τις διατάξεις περί κτήσεως βαθμού των Αξιωματικών Α.Σ.-ΕΛΑΚΤ. και εντάσσονται στην αντίστοιχη επιτηρίδα των Αξιωματικών Α.Σ.-ΕΛΑΚΤ. ειδικών καθηκόντων, με βάση τη σειρά κρίσης τους. Καμία έκπτωση βαθμού δεν ορίζεται στην περίπτωση που οι μετασσεόμενοι φέρουν ήδη ίδιο ή μεγαλύτερο βαθμό από αυτόν του Σημαιοφόρου Α.Σ.-ΕΛΑΚΤ κατά την

ημερομηνία της μετάταξής τους. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι ισχύουσες διατάξεις των Αξιωματικών, Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ όσον αφορά τις προαγωγές, κρίσεις και αποστρατείες.»

Ευχαριστώ.

26 Φεβρουαρίου 2017, 15:46 | ΕΙΡΗΝΗ ΖΑΧΑΡΙΟΥΔΑΚΗ

Άρθρο 29

Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη μεταχείριση όλων των συναδέλφων, Αξιωματικών, Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων, αποφοίτων όλων των παραγωγικών Σχολών από τις οποίες προκύπτουν τα στελέχη του Λ.Σ., με τα ίδια τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, χωρίς να εξαιρούνται οι απόφοιτοι κάποιας εξ αυτών, θα πρότεινα η διάταξη να συμπεριλάβει και τους Αξιωματικούς αποφοίτους της Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.: Κατά συνέπεια, η οποία προτείνω την εξής διατύπωση:

«Οι Σημαιοφόροι Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., απόφοιτοι της Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., οι απόφοιτοι Σχολής Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. (Σ.Δ.Υ.Λ.Σ.), Ανθυπασπιστές, Υπαξιωματικοί Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. και οι Λιμενοφύλακες, που έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον επτά (7) έτη πραγματικής υπηρεσίας και είναι πτυχιούχοι ΑΕΙ και ΑΤΕΙ ή κάτοχοι ισότιμου αναγνωρισμένου τίτλου σπουδών αλλοδαπής μπορούν να μετατάσσονται προς κάλυψη κενών οργανικών θέσεων ειδικότητας για την οποία έχουν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα με απόφαση του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού, η οποία κυρώνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.»

Ευχαριστώ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 15:28 | αποστολος καρας
ΑΠΟ ΤΟ ΠΔ 58/2012 ΑΡΘΡΟ 1 ΠΑΡ 1 ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ Η ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΗΣ ΕΙΚΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΑ Η ΥΠΑΞΕΚΟΥ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΜΟΝΟ ΣΕ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΥΣ ΑΕΙ ΚΑΙ ΟΧΙ ΑΤΕΙ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΜΕ ΤΟ Ν 2916/2001 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΘΗΚΑΝ ΩΣ ΑΕΙ ΔΙΚΑΙΟ ΕΙΝΑΙ Η ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΧΩΡΙΣΤΑ ΣΕ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΥΣ ΑΕΙ ΚΑΙ ΑΤΕΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΜΟΡΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΠΤΥΧΙΟΥ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥΣ ΤΙΤΛΟΥΣ[ΜΑΣΤΕΡ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΟ] ΚΑΙ ΓΝΩΣΗ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΟΠΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΔ 373/2002 ΑΡΘΡΟ 8

Βλ. και το σχόλιο στο άρθρο 33, το οποίο αφορά στα άρθρα από 29 έως και 33.

Επί του άρθρου 29, διατυπώνονται αντιρρήσεις, δεδομένου ότι αναμένεται ότι η διαδικασία των μετατάξεων θα προκαλέσει αναταραχή στην ιεραρχία των ειδικοτήτων, λόγω του ότι η εισαγωγή στην ειδικότητα, εκτός από πτυχίο, απαιτεί και μεταπτυχιακό τίτλο.

Επίσης, προτείνεται αναδιτύπωση του άρθρου είτε για την απόκτηση του βαθμού του Σημαιοφόρου είτε για τη διατήρηση του ήδη υπάρχοντος βαθμού. Τέλος, προτείνεται η συμπερίληψη των Αξιωματικών αποφοίτων της Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στη ρύθμιση, με παράθεση σχετικής νομοθετικής διατύπωσης.

Άρθρο 30

Διαδικασία μετατάξεων

[4 σχόλια - & 1 έμμεσο σχόλιο]

26 Φεβρουαρίου 2017, 12:39 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

Αν και δεν υπάρχουν στη συγκεκριμένη ρύθμιση επιθυμώ να καταθέσω τις ακόλουθες σκέψεις-προτάσεις:

1. Με απόφαση του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού, που εκδίδεται μέχρι 31 Μαΐου εκάστου έτους, καθορίζονται σύμφωνα με τις υφιστάμενες υπηρεσιακές ανάγκες οι θέσεις και οι κατηγορίες που μπορούν να καλυφθούν με μετάταξη.

«Καθορίζονται σύμφωνα υφιστάμενες υπηρεσιακές ανάγκες»

Σε ένα σώμα με πολυκλαδικό αντικείμενο αρμοδιότητας και βαδίζοντας εστω στην εποχή της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης όλες οι τεχνικές ειδικότητες

είναι αναγκαίες για την υπηρεσία.

Η παρούσα κατάσταση επιτρέπει την ΑΜΕΣΗ μετάταξη ΟΛΩΝ όσων ήδη έχουν τα προσόντα

Είναι σε όλους γνωστό ότι η επιθυμία για εισαγωγή με πανελλήνιες γίνεται για την καταπολέμηση του φηλογογούμενου μπάριμπα από την κορώνη
Το ότι ένας Α/Φ ή ένας ΔΥΛΑΣ είχε την ατυχία να μην έχει μπάριμπα τον κατάλληλο άνθρωπο επουδενί δεν σημαίνει ότι είναι ανάξιος για αξιωματικός

Ειδικά για τον κλάδο πληροφορικής προγραμματιστών οι ανάγκες πάντα θα υπάρχουν και η άμεση μετάταξη ΟΛΩΝ τους είναι αναγκαία και θα συμβάλει τα

μέγιστα χωρίς επιβάρυνση

ΣΤΥΠΟΣ

ΓΙΑΤΙΠΟΣ

ΑΣ

ΥΠΛΞ/ΚΟΣ

ΑΣ

(ΟΧΙ ΤΕΧΝΙΚΟΣ)

25 Φεβρουαρίου 2017, 18:47 | ΕΝΣΤΟΛΟΣ

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΜΕΤΑΤΑΞΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΔΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΝΑ ΔΙΕΠΕΤΑΙ ΑΠΟ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΚΗ ΘΑ ΠΡΕ ΠΕΙ
ΝΑ ΜΟΡΙΟΔΟΤΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΠΤΥΧΙΟΥ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΒΑΘΜΟΥΣ ΤΩΝ ΤΥΧΟΝ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΤΙΤΛΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΒΑΘΜΟΥΣ ΓΝΩΣΗΣ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ
ΜΕΤΑΤΑΞΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΗΣ ΕΛΑΣ ΟΠΩΣ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΠΔ 373/2002 ΑΡΘΡΟ 8 ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΠΔ50/2001[Α39]

24 Φεβρουαρίου 2017, 16:58 | Α Κ

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΜΕΤΑΤΑΞΗΣ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΤΑ ΤΡΟΠΟ ΔΙΚΑΙΟ ΔΙΑΒΑΗΤΟ ΚΑΙ ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΚΟ ΤΗ ΜΟΡΙΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΥΦΗΦΩΝ ΑΠΟ
ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΠΤΥΧΙΟΥ ΤΟΥΣ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΟΥΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥΣ ΤΙΤΛΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗ ΓΝΩΣΗ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΜΕΤΑΤΑΞΗΣ
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΗΣ ΕΛΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΔ 50/2001[Α39]

21 Φεβρουαρίου 2017, 23:11 | Ε.Κ.

Και που ακριβώς κοινοποιούνται αυτές οι θεσεις για μετάταξη των στελεχών; Πως μπορεί δηλαδή κάποιος να ενημερωθεί αν έχει δικαίωμα η τα καταλλήλα
προσόντα για μετάταξη;

Βλ. και το σχόλιο στο άρθρο 33, το οποίο αφορά στα άρθρα από 29 έως και 33.

Επί του άρθρου 30, τονίζεται η ανάγκη για τήρηση της αρχής της διαφάνειας και της αξιοκρατίας, μέσω της μοριοδότησης των ενδιαφερομένων βάσει των
κατεχόμενων τίτλων, κατά τα πρότυπα της διαδικασίας που ακολουθείται για τη μετάταξη προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας, όπως προβλέπεται στο
άρθρο 8 του π.δ. 373/2002, σε συνδυασμό με το π.δ. 50/2001 (Α' 39).

Τέλος, επισημαίνεται ότι στη σύγχρονη εποχή κάθε ειδικότητα είναι απαραίτητη σε ένα πολυκλάδικό αντικείμενο αρμοδιότητας.

Άρθρο 31

Αρμοδιότητες Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού σε θέματα Μετατάξεων
[0 σχόλια - & 1 έμμεσο σχόλιο]

Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου

Βλ. και το σχόλιο στο άρθρο 33, το οποίο αφορά στα άρθρα από 29 έως και 33.

Άρθρο 32

Κριτήρια

[0 σχόλια - & 1 έμμεσο σχόλιο]

Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου

Βλ. και το σχόλιο στο άρθρο 33, το οποίο αφορά στα άρθρα από 29 έως και 33.

Άρθρο 33

Προσφυγές - Κύρωση Πινάκων

[1 σχόλιο]

22 Φεβρουαρίου 2017, 08:38 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΠΟΥΛΟΣ

Το σχόλιο αφορά στα άρθρα από 29 έως και 33.

Η αξιοποίηση προσοντούχων στελεχών του ΛΣ κάθε βαθμού μπορεί να γίνει χωρίς συρρίκνωση του αριθμού των λιμενοφυλάκων ή των Υπαξιωματικών που

αποτελούν τη στέρεα βάση του Σώματος, χωρίς ανατροπές στις επιτηρίδες.

Θεωρώ ότι οι διατάξεις αυτές αποτελούν έμμεση αποδοχή μη δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 58 στο άμεσο μέλλον και αυτό σε βάρος των

Λιμενοφυλάκων και Υπαξιωματικών που δεν θα μετατάσσονται και ο αριθμός τους θα συρρικνώνεται και οι υποχρεώσεις τους θα κατανέμονται σε

ολιγότερους.

Επί του **άρθρου 33**, με το σχόλιο γίνεται αόριστη αναφορά περί μη εφαρμογής του άρθρου 58 στο μέλλον, χωρίς παραπομπή σε συγκεκριμένο νομοθέτημα.

Σε κάθε περίπτωση, επισημαίνεται ότι η αξιοποίηση των στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. μπορεί να γίνει, άνευ συρρίκνωσης του αριθμού των λιμενοφυλάκων ή

των Υπαξιωματικών.

Άρθρο 34

Μεταβατικές διατάξεις

[2 σχόλια]

21 Φεβρουαρίου 2017, 14:42 | ΓΙΩΡΓΙΟΣ Β.

ΠΛΟΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΛΟΙΩΝ ΛΣ. ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ. ΑΜΕΣΑ ΝΑ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΚΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΝ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΝΕΟΥ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΛΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΝ (ΠΔ 210/93) ΚΑΙ ΟΧΙ ΑΝΤΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ. Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ

ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΟΣ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ.

ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΣΤΕΛΕΧΩΝΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΛΣ ΚΑΙ ΔΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ ΕΝ, ΣΤΟ ΚΕΞΕΝ ΚΑΙ ΣΕ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ (ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ) ΩΣΤΕ ΝΑ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΟΧΙ ΝΑ ΥΠΟΛΕΙΠΟΝΤΑΙ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΚΑΛΟΥΝΤΑΙ

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΜΟΙΒΕΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΛΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΩΣΤΕ ΝΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΤΩΝ

ΠΛΟΙΩΝ. ΣΗΜΕΡΑ Ο ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ Ή Ο Α ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΑΜΟΙΒΕΙΤΑΙ ΤΟ ΙΔΙΟ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΑ.

ΝΑ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΛΣ ΑΠΟ ΕΞΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΜΕ

ΑΝΑΛΟΓΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΣΠΟΥΔΕΣ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΤΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΩΣΤΕ ΝΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ

ΕΠΙΤΥΧΩΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΛΣ.

20 Φεβρουαρίου 2017, 10:30 | ΠΑΣΧΑΛΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Να επανεπανεταχθεί στο νομοσχέδιο η αφαιρεθείσα ευεργετική διάταξη του 24μηνου που αφορά εκατοντάδες συναδέλφους, αλλά και όσους έχουν «ξεχαστεί»

στην παραμεθόριο.

Η διάταξη αυτή που αφορά μεταθέσεις, πρέπει να ενταχθεί σε Νόμο, διότι με Νόμο δημιουργήθηκε και τροποποιήθηκε:

Στην περίπτωση (ζ) της παρ. 1 του άρθρου 11 του π.δ. 33/2009 (Α' 50), όπως αυτή τροποποιήθηκε με τα άρθρα 14 και 15 του π.δ. 97/2012 (Α' 156), τα

άρθρα 72 και 73 του π.δ. 81/2014 (Α' 25) και την παρ.2 του άρθρου 56 του Νόμου 4310/2014 (Α' 258), προστίθενται τελευταία εδάφια ως κατωτέρω:

“Οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης (ζ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται κατά παρέκκλιση των

κείμενων διατάξεων για τις τακτικές μεταθέσεις και στα στελέχη Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία μετατέθηκαν με τη διαδικασία τακτικών μεταθέσεων του έτους 2015 σε Λιμενικές Αρχές της 6ης, 8ης και 9ης ΠΕ.ΔΙ.Α.Σ. Το δικαίωμα του προηγούμενου εδαφίου ασκείται το αργότερο μέχρι 31-12-2017 και σε κάθε περίπτωση εφόσον έχουν πραγματοποιηθεί οι προβλεπόμενες από τις κείμενες διατάξεις τακτικές μεταθέσεις στελεχών ΑΣ-ΕΛΑΚΤ τα οποία έχουν συμπληρώσει κατά το χρόνο θέσης σε ισχύ του παρόντος τρία (3) έτη υπηρεσίας στις Λιμενικές Αρχές του προηγούμενου εδαφίου.”

Επί του άρθρου 34, προτείνεται να επανενταχθεί στο σχέδιο νόμου η ευεργετική διάταξη του 24μηνου που αφορά σε προσωπικό που υπηρετεί στην παραμεθόριο, προτείνοντας και συγκεκριμένη νομοτεχνική διατύπωση. Επιπλέον, τονίζεται ότι η διάταξη για τις μεταθέσεις πρέπει να ενταχθεί σε νόμο. Επίσης, παρατίθενται σχόλια που δεν αφορούν στο ρυθμιστικό πεδίο του προτεινόμενου άρθρου 34, όπου γίνεται λόγος για ανάγκη μέριμνας για τα πλοία και των προσωπικό του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., σύστασης νέου σύγχρονου Κανονισμού Πλοίων, δια βίου εκπαίδευσης των πληρωμάτων των πλοίων και δη των αξιωματικών στις Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού, στο ΚΕΣΕΝ και σε Οργανισμούς, της σύστασης ειδικής Διεύθυνσης Επιχειρήσεων, Παρακολούθησης & Υποστήριξης των πλοίων του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από εξειδικεύμενα στελέχη, για την αποτελεσματική διαχείριση στρατηγικής σημασίας περιστατικών αρμοδιότητας του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΕΛΕΧΩΝ Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Άρθρο 35 Σύστημα Αξιολόγησης

[5 σχόλια]

25 Φεβρουαρίου 2017, 14:08 | Νίκος Γ. Μοσχούτης

Ακόμη μία διάταξη του Α.Σ. και γενικότερα του δημοσίου που περιέχει τις βαρύνουσες, αλλά ανυπόστατες στο σύστημα σας, λέξεις, «αμεροληψία» και «αξιοκρατία». Οφείλτε να τις εφαρμόσετε για κάποιο χρονικό διάστημα, ώστε να πειστούμε πως κάτι αλλάζει στην νοοτροπία μας/σας και να τις επαναφέρετε. Διότι όταν διαρκώς προτιμώνται «οι αρεστοί αντί των αρίστων, οι δικοί αντί των ειδικών», τι να περιμένεις από τις τροποποιήσεις;

23 Φεβρουαρίου 2017, 12:48 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΝΑΟΣ

Από τη διάταξη συγκαταούνται οι διατυπώσεις : «σύστημα αξιολόγησης, το οποίο διέπεται από τις αρχές της αμεροληψίας και της αξιοκρατίας». Κατανοεί κανείς ότι πλέον με τη διάταξη αυτή δημιουργείται ένα αμερόληπτο και αξιοκρατικό σύστημα και ασφαλώς δεν θα υπήρχε η ανάγκη για τη διάταξη αυτή αν το προηγούμενο είχε αυτά τα χαρακτηριστικά.

Αναρωτιέμαι αν η φυσική ηγεσία του ΑΣ αισθάνεται υπερήφανη που αποδέχεται ότι στις θέσεις που υπηρετεί βρίσκεται στη βάση προηγούμενων αξιολογήσεων της που ήταν μεροληπτικές και αναξιοκρατικές.

Και αισθάνομαι θλίψη

22 Φεβρουαρίου 2017, 10:20 | ΜΑΝΟΣ

Εδώ διαπιστώνουμε την απροθυμία δημιουργίας ενός συστήματος πραγματικής αξιολόγησης για τα στελέχη του Α.Σ. Ολη η Ελλάδα αλλά και διεθνώς γνωρίζουν ότι η δημόσια διοίκηση είναι προβληματική και ανεπαρκής. Η μηδαμινή και “πλάσματική” αξιολόγηση δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία των υπηρεσιών. Στο ΑΣ είμαστε όλοι άριστοι και οι λίγοι που δεν είναι χαρακτηρίζονται πολύ καλοί. Οπότε τι να συζητούσαμε... Οι υπηρεσίες πρέπει να κρίνονται από τους πολίτες. Ολα τα χαμηλόβαθμα στελέχη να αξιολογούν τους συναδέλφους με τους οποίους έχουν συνεργασία και αξιολόγηση τους να φτάνει το 50% της αξιολόγησης και οι 2 πρώτοι στην ιεραρχία της Υπηρεσίας να μοιράζονται το υπόλοιπο 50% σε 30 και 20 αντίστοιχα.

Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης δεν θα γίνεται γνωστά στον ενδιαφερόμενο παρά μόνο σε περίπτωση που χαρακτηρίζεται ως άριστος στον μέσο όρο της βαθμολογίας του ή όταν χαρακτηρίζεται ως ανεπαρκής (κάπι το οποίο θα αιτιολογούν οι αξιολογητές) Ο άριστος, ο πολύ καλός , ο καλός , ο επταρκής και ο ανεπαρκής θα πρέπει να λαμβάνουν και ανάλογες ηθικές λαι άλλες απολαβές ή κυρώσεις ανάλογα με τον χαρακτηρισμό τους. 19 Φεβρουαρίου 2017, 09:10 Γεώργιος Β. Πολύ γενικόλογο άρθρο. Τις λέξεις «αμεροληψία» και «αξιοκρατία» τις ερμηνεύει ο καθένας κατά το δοκούν. Απαιτούνται περισσότερο συγκεκριμένες διατάξεις. 18 Φεβρουαρίου 2017, 00:27 ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΕΝΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΧΕΙΡΑ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΕ ΕΛΛΕΙΨΗ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΝ ΑΠΟΦΟΙΤΟΥΣ ΤΡΙΤΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ. ΟΙ ΚΡΙΣΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΠΑΝΤΕΛΩΣ ΑΝΑΙΤΙΟΛΟΓΗΤΕΣ. Η ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ Η ΑΜΕΡΟΛΗΨΙΑ ΕΙΝΑΙ ΚΕΝΕΣ ΑΞΙΕΣ ΣΤΟ ΛΣ. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΥΠΑΡΧΟΥΝ. ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ. ΑΡΧΕΣ, ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΣΥΝΤΑΞΕΙ??ΑΠΟ ΤΑ Α ΚΑΙ Β ΠΗΓΑΜΕ ΣΤΑ 10,9, 8 Κ.ΛΠ.ΠΟΙΑ Η ΔΙΑΦΟΡΑ???	
Στο άρθρο 35 που αναφέρεται στο σύστημα αξιολόγησης των στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. καταγράφεται σε σειρά σχολίων η δυσπιστία που επικρατεί στην ελληνική κοινωνία για την εν τοις πράγμασι εφαρμογή της αρχής της αξιοπιστίας στη χώρα μας. Ειδικότερα, οι πολίτες διαφωνούν με τις διατυπώσεις περί αμεροληψίας και αξιοκρατίας, που τις αξιολογούν ως γενικόλογες και αόριστες, αφήνοντας περιθώρια για «ποικίλες» ερμηνείες, δυσπιστούν για το χρονικό διάστημα εφαρμογής των αρχών αλλά επισημαίνουν και την ανάγκη εφαρμογής τους, για την επίτευξη ουσιαστικής μεταρρύθμισης στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., και εν γένει στην ελληνική Δημόσια Διοίκηση, δεδομένου ότι ελλείπει η πραγματική αξιολόγηση, η οποία χαρακτηρίζεται είτε ως «μηδαμινή» είτε ως «πλασματική». Μάλιστα, προτείνονται ρυθμίσεις που θα επιτρέπουν τη διενέργεια αξιολόγησης των στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από τους πολίτες, από τα χαμηλόβαθμα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., με τους οποίους υπάρχει συνεργασία, σε ύψος 50% της συνολικής αξιολόγησης. Επίσης, προτείνεται η ανάγκη μη γνωστοποίησης των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης στα ενδιαφερόμενα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., παρά μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις (αν δηλ. κάποιος χαρακτηρίζεται ως άριστος ή ως ανεπαρκής, κατόπιν κρίσης των αξιολογητών). Παράλληλα, παρατίθενται προτάσεις για τη χορήγηση ανάλογων ηθικών επιλαβών, απολαβών ή ακόμα και κυρώσεων, με βάση το αποτέλεσμα της αξιολόγησης. Τέλος, ασκείται κριτική, η οποία απορρέει από το ισχύον σύστημα αξιολόγησης, που διακρίνεται από προχειρότητα, έλλειψη αιτιολογίας, αρχών και μεθοδολογίας στην εφαρμογή του, αλλά και από την υφιστάμενη κατάσταση που επιτρέπει την άσκηση αξιολόγησης από κατώτερης εκπαιδευτικής βαθμίδας και προσόντων προσωπικού των στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	ΜΕΡΟΣ Δ' : ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
Άρθρο 36 Αντικατάσταση της συγκρότησης του πρωτοβαθμίου και δευτεροβαθμίου Ανώτερου Συμβουλίου κρίσεων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., του δευτεροβάθμιου Κατώτερου Συμβουλίου κρίσεων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και του δευτεροβάθμιου Συμβουλίου κρίσεων Ανθυπασιών Λ.Σ.-ΕΛ. ΑΚΤ. [0 σχόλια] Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου	Άρθρο 37 Εξομοίωση των δοκίμων Λιμενοφυλάκων, Υπαξιωματικών και Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως προς τις ρυθμίσεις της μόνιμης διαθεσιμότητας, με τα εν ενεργεία στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία κατέστησαν σωματικούς ανάκανα κατά την εκτέλεση της υπηρεσία ή ένεκα αυτής [0 σχόλια]

Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 38	
Δυνατότητα τοποθέτησης ανώτερων Αξιωματικών στο γραφείο του Αρχηγού Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	
[0 σχόλια]	
Δεν επιτράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 39	
Δυνατότητα ανάκλησης στην ενέργεια μόνο για σοβαρές ασθένειες	
[2 σχόλια]	
23 Φεβρουαρίου 2017, 18:00 <u>Exantas</u>	
Γιατί έχουμε την αίσθηση, ότι μόλις υλοποιηθεί η επαναφορά του «φωτογραφιζόμενου ημέτερου», θα καταργηθεί η συγκεκριμένη διάταξη?	
Με	θαλασσιούς
Exantas	Χαιρετισμούς,
18 Φεβρουαρίου 2017, 18:54 DED	
????????????????????	
Θα ξεχάσουμε ότι ελληνικά μάθαμε και όποια λογική αναπτύξαμε μια ζωή.	
Ασυνταξίες και ασυναρτησίες.	
Τους ανακαλεί σε ενέργεια επείδη έχουν βαριές ασθένειες ? Ποιές θεωρεί ο νομοθέτης ως βαριές ασθένειες ? Ποιές ο αρχηγός και ο Υπουργός ?	
Κρατούν τη σύνταξή τους ? Και παίρνουν ή όχι αμοιβή για την εργασία τους ?	
Ρουσφέτια κε Υπουργέ ? Φωτογραφική διάταξη κε Υπουργέ ? Διάταξη που καταστρατηγεί κάθε έννοια δικαίου και συνταγματικότητας κε Υπουργέ. Τι στιγμή	
μάλιστα που σε χιλιάδες νέους επιστήμονες στους οποίους έχουμε επενδύσει αδυνατούμε να τους δώσουμε μια στοιχειώδη δουλειά και αναγκάζονται να	
παίρνουν το δρόμο της αλλοδαπής ?	
Επί του άρθρου 39 διατυπώνονται ανώνυμα σχόλια που χαρακτηρίζονται από δυσπιστία ως προς τη σκοπιμότητα της διάταξης, θεωρώντας ότι πρόκειται για «φωτογραφική διάταξη», ως προς το εννοιολογικό περιεχόμενο της έννοιας «βαριές ασθένειες», αλλά και ως προς το όργανο (Υπουργός ή Αρχηγός Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) που ανακαλεί σε ενέργεια.	
Παράλληλα, επισημαίνεται η ανάγκη για νομοτεχνική βελτίωση της διατύπωσης της προτεινόμενης ρύθμισης και για παροχή διευκρινίσεων ως προς τις απολαβές των επαναφερόμενων στελεχών εν ενεργεία (σύνταξη, λήψη αμοιβής για την απασχόλησή τους).	
Άρθρο 40	
Ρύθμιση θεμάτων Αξιωματικών Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Υγειονομικών	
[3 σχόλια]	
28 Φεβρουαρίου 2017, 00:10 Γιώργος	
Για να βοηθήσω όσους θέλουν να ασχοληθούν με το θέμα ώστε να ακολουθείται η ίδια πρακτική σε όλο το Δημόσιο τομέα, η τεκμηρίωση προβάλλεται στην παρ. 11 του άρθρου 26 του προσοντολογίου των δημοσίων υπαλλήλων [Π.Δ. 50/2001 (ΦΕΚ 39Α) «καθορισμός των προσόντων διορισμού σε θέσεις φορέων του δημόσιου τομέα»], όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 13 του ν.4148/2013 (99Α) όπου ισχύει ότι:	
“ 11 . Για την κάλυψη θέσεων κλάδων ή ειδικοτήτων ΠΕ ή ΤΕ κατηγορίας, γίνονται επίσης δεκτοί:	

1
29
59
1

α) κάτοχοι πτυχίων ή διπλωμάτων ανώτατης εκπαίδευσης που έχουν αποκτηθεί σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους οποίους έχει χορηγηθεί πράξη αναγνώρισης επαγγελματικής ισοτιμίας από το Συμβούλιο Αναγνώρισης Επαγγελματικής Ισοτιμίας Τίτλων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης (ΣΑΕΠΤΕ) του άρθρου 10 του Π.Δ. 165/2000 (149Α'),

β) κάτοχοι απόφασης αναγνώρισης επαγγελματικών προσόντων ανώτατης ή μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από το Συμβούλιο Αναγνώρισης Επαγγελματικών Προσόντων (ΣΑΕΠ) του άρθρου 55 του Π.Δ. 38/2010 (78Α'),

γ) κάτοχοι απόφασης αναγνώρισης επαγγελματικής ισοδυναμίας τίτλων τυπικής ανώτατης εκπαίδευσης από το ΣΑΕΠ, βάσει της παρ. 2 του άρθρου 1 του Π.Δ. 38/2010, όπως ισχύει

δ) κάτοχοι τίτλων μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που έχουν αποκτηθεί σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους οποίους έχει αναγνωρισθεί το δικαίωμα άσκησης νομοθετικά κατοχυρωμένου επαγγέλματος, σύμφωνα με σχετική απόφαση αναγνώρισης επαγγελματικής εκπαίδευσης που χορηγείται από το Συμβούλιο Επαγγελματικής Αναγνώρισης Τίτλων Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΣΕΑΤΕΚ) του άρθρου 13 του Π.Δ. 231/1998 (178Α'),

ε) κάτοχοι διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που έχουν αποκτηθεί σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους οποίους έχει χορηγηθεί, βάσει του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης διπλωμάτων, άδεια άσκησης επαγγέλματος από τις κατά περίπτωση αρμόδιες εθνικές αρχές, σύμφωνα με τα προεδρικά διατάγματα 40/1986 (14Α'), 84/1986 (31Α'), 97/1986 (35Α'), 98/1986 (35Α'), 53/2004 (43Α'), 40/2006 (43 Α') και την Υ.Α. Α4/5226/1987 (613Β')."

28 Φεβρουαρίου 2017, 00:26 | Γιάννης

Συμφωνώ με τον συνάδελφο.
Είναι πλέον σαφές ότι πρέπει να συμπεριληφθεί το ΠΔ 38/2010 το οποίο ως στόχο έχει να δώσει τα ίδια δικαιώματα σε όλους τους επαγγελματίες. Δεν πρέπει να αποκλείονται υποψήφιοι για εργασία σε περίοδο υψηλής ανεργίας.
Αφού εδώ και καιρό ο ΑΣΕΠ το έχει υιοθετήσει, είναι καλό να υιοθετηθούν οι καλές πρακτικές και απο το Λιμενικό στην επόμενη προκήρυξη θέσεων.
Δεν είναι ξεκάθαρο αν η φράση «ή ισότιμοι και αντίστοιχοι της αλλοδαπής» περιλαμβάνει και αυτό το ΠΔ και είναι κάτι που απλά θα αναλυθεί σε μια προκήρυξη.

20 Φεβρουαρίου 2017, 12:55 | λογοπεδικός

ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ

Με την έκδοση του ΠΔ 38/2010 όπου ενσωματώθηκε η Οδηγία 2005/36/EK περί αναγνώρισης των επαγγελματικών προσόντων, η παροχή υπηρεσιών στην Ελλάδα από Έλληνες υπηκόους, δεν περιορίζεται για λόγους που αφορούν τα επαγγελματικά προσόντα.
Στη μορφή που είναι η παράγραφος 4, αποκλείει μεγάλη μερίδα επαγγελματιών, στερώντας τους το βασικό δικαίωμα ισότητας στην αγορά εργασίας.
Γι' αυτό το λόγο, από την έκδοση του ΠΔ και μετά, ο ΑΣΕΠ δεν ζητά αποκλειστικά την ακαδημαϊκή ισοτιμία των πτυχίων, αλλά ζητά εναλλακτικά την επαγγελματική τους ισοδυναμία.

Σας παραθέτω αυτούσιο το απόσπασμα από την τελευταία προκήρυξη του ΑΣΕΠ, που χρειάζεται να προστεθεί:

«Εξαιρούνται από την υποχρέωση προσκόμισης πράξης αναγνώρισης για την ισοτιμία και την αντιστοιχία των τίτλων σπουδών ή των μεταπτυχιακών τίτλων, όσοι υποψήφιοι υποβάλλουν αποφάσεις αναγνώρισης επαγγελματικών προσόντων ή επαγγελματικής ισοδυναμίας τίτλων αντίστοιχων κατηγοριών εκπαίδευσης οι οποίες χορηγήθηκαν από:

i) το Συμβούλιο Αναγνώρισης Επαγγελματικών Προσόντων (Σ.Α.Ε.Π.) του άρθρου 55 του π.δ. 38/2010 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2005/36/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων» όπως τροποποιήθηκε και ισχύει

ii) το Συμβούλιο Αναγνώρισης Επαγγελματικών Προσόντων (Σ.Α.Ε.Π.) του άρθρου 55 του π.δ. 38/2010 για

5075-

την αναγνώριση της επαγγελματικής ισοδυναμίας, βάσει της παρ. 2, του αρ. 1 του π.δ. 38/2010, όπως ισχύει κάθε φορά

iii) το Συμβούλιο Αναγνώρισης Επαγγελματικής Ισοτιμίας Τίτλων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης (Σ.Α.Ε.Ι.Τ.Ε.Ε.) του άρθρου 10 του π.δ. 165/2000 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας με ένα γενικό σύστημα αναγνώρισης των διπλωμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που πιστοποιούν επαγγελματική εκπαίδευση ελάχιστης διάρκειας τριών ετών, σύμφωνα με την οδηγία 89/48/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» ή iv) το Συμβούλιο Επαγγελματικής Αναγνώρισης Τίτλων Εκπαίδευσης και Καρτίσιος (Σ.Ε.Α.Τ.Ε.Κ.) του άρθρου 14 του π.δ. 231/1998 «Δεύτερο γενικό σύστημα αναγνώρισης της επαγγελματικής εκπαίδευσης, το οποίο συμπληρώνει την οδηγία 89/48/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις οδηγίες 92/51/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 94/38/ΕΚ και 95/43/ΕΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων».

ν) κάτοχοι διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που έχουν αποκτήσει σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους οποίους έχει χορηγηθεί, βάσει του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης διπλωμάτων, άδεια άσκησης επαγγέλματος από τις κατά περίπτωση αρμόδιες εθνικές αρχές, σύμφωνα με τα προεδρικά διατάγματα 40/1986 (Α' 14), 84/1986, (Α' 31), 97/1986 (Α' 35), 98/1986, (Α' 35), 53/2004 (Α' 43), 40/2006 (Α' 43) και την υπουργική απόφαση Α4/5226/1987 (Β' 613).»

Επί του άρθρου 40, επισημαίνεται η ανάγκη λήψης υπόψη της διατύπωσης του άρθρου 26 παρ. 11 του προσοντολογίου των δημοσίων υπαλλήλων (π.δ. 50/2001, Α'39).

Επίσης, προβάλλεται η ανάγκη για συμπερίληψη του π.δ. 38/2010 για την παροχή των ιδίων δικαιωμάτων στο σύνολο των επαγγελματιών.

Διατυπώνονται δε αντιρρήσεις ως προς την παράγραφο 4 του άρθρου 40, δεδομένου ότι θεωρείται ότι αποκλείει μερδιά επαγγελματιών, προσβάλλοντας την αρχή της ισότητας στην αγορά εργασίας, ενώ επισημαίνεται η ανάγκη να ληφθεί υπόψη η θέση του Α.Σ.Ε.Π., το οποίο δεν απαιτεί αποκλειστικά την ακαδημαϊκή ισοτιμία των πτυχίων, αλλά και την επαγγελματική τους ισοδυναμία.

Άρθρο 41
Τροποποίηση οργανικών θέσεων

[6 σχόλια]

22 Φεβρουαρίου 2017, 10:05 | ΜΑΝΟΣ

Ο αριθμός των ανώτερων ΑΞ είναι υπερβολικά μεγάλος σε σχέση με τον αριθμό που διοικούν. Δεν έχουμε ανάγκη από Ναυάρχους αλλά από ΑΞ πρώτης γραμμής. Οι προαναγές πρέπει άμεσα να εναρμονιστούν με τα έτη που θα υπηρετούμε στο σώμα και όλοι να παραμένουμε παρείσσοτετα έτη στους εκότετε βαθμούς, ΑΞ,ΥΞ και ΛΦ όλοι προαγόμεστε γρηγορότερα σε σχέση με τις ένοπλες δυνάμεις. Όλες οι βαθμίδες πρέπει να παραμένουν 5 έτη σε κάθε βαθμό και οι ΛΦ 6. Στο τέλος όλοι θα κανουν τους προισταμενους και κανεις δεν θα εργάζεται.

21 Φεβρουαρίου 2017, 15:59 | στατιστικός

Δίκαιο για τους Α/Ξ Ειδικότητας από Ανθ/ρχο έως Αντ/ρχο οι ενιαίες θέσεις.

Όντως φαίνεται	μια	μη-αναλογική	κατανομή	των	ανωτάτων
3	Πλοίαρχοι	(Τ)	στα	93	στελέχη
2	Πλοίαρχοι	(Ο)	στα	21	στελέχη
1	Πλοίαρχος	(Υ)	στα	19	στελέχη

2	Πλοίαρχοι ενιαίες (Υ.ειδ.κ.) στα 4 στελέχη	(Ν)	στα	14	στελέχη
21 Φεβρουαρίου 2017, 11:45 Γιώργος Ρούσσης Επιτέλους, δίκαιη και ισότιμη αντιμετώπιση στις προαγωγές των Αξιωματικών ειδικότητας Τεχνικού, Οικονομικού και Νομικού. Μπράβο στον κύριο Υπουργό.					
20 Φεβρουαρίου 2017, 22:18 Μαρία Κ Σωστό το πνεύμα του άρθρου με τις ενιαίες οργανικές θέσεις στις ειδικότητες. Ωστόσο, η κατανομή στους ανώτατους αξιωματικούς που είναι σαφώς περισσότεροι από τις υπόλοιπες ειδικότητες. Επίσης, οι Γιατροί ενώ είναι περισσότεροι (19) έχουν μόνο 1 πλοίαρχο σε αντίθεση με τους Νομικούς που δικαιολογούν 2 πλοίαρχους μικρότερη οργανική δύναμη (μόλις 14 στελέχη)!					
17 Φεβρουαρίου 2017, 17:51 ΛΣ-ΕΛΑΚΤ Η κατηγορία (ε) Αξιωματικοί ΛΣ-ΕΛΑΚΤ Υγειονομικοί ειδικής κατηγορίας, απευθείας κατάταξης ή από μετάταξη, Αρχιπλοίαρχοι έως και Σημαιοφόροι, τέσσερις (4). Δεν είναι λογικό να γίνονται όλοι ανώτατοι, στον ελάχιστο χρόνο. Θα πρέπει να υπάρχει αντίστοιχη κατανομή με τις άλλες ειδικότητες. Ενιαίες θέσεις μέχρι αντιπλοίαρχο.					
17 Φεβρουαρίου 2017, 15:15 Γεωργία Κ. Δεδομένου ότι η μια (01) θέση Υποναυάρχου είναι ενιαία για όλες τις ειδικότητες, υπάρχει μεροληπτική αντιμετώπιση...					
Υπάρχει μεγάλη ανισοκατανομή των οργανικών θέσεων. Ειδικά για τους ανώτατους αξιωματικούς. Για 21 θέσεις Οικονομικών και 14 θέσεις Νομικών αντιστοιχούν 2 Πλοίαρχοι ενώ για 93 θέσεις Τεχνικών αντιστοιχούν 3 θέσεις πλοίαρχων					
Επί του άρθρου 41: Η πλειονότητα των σχολίων αποτιμά θετικά τη ρύθμιση, θεωρώντας την ως ορθή, αφού συμβάλλει στην ισότιμη αντιμετώπιση των στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., στο πλαίσιο των προαγωγών. Επιμέρους σχόλια επισημαίνουν την ανάγκη να μην ευνοηθεί καθεστώς προαγωγών που θα οδηγήσει μεγάλο αριθμό στελεχών σε ανώτατες θέσεις σε ελάχιστο χρόνο, την ανάγκη για μεγαλύτερη κατανομή στις ειδικότητες καθώς και για την εναρμόνιση των προαγωγών με έτη υπηρεσίας, αφού παρατηρείται αναντιστοιχία του μεγάλου αριθμού ανώτερων Αξιωματικών και του αριθμού όσων διοικούν, ενώ απαιτούνται Αξιωματικοί πρώτης γραμμής.					
Άρθρο 42 Υπολογισμός χρόνου στρατιωτικής θητείας για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό					
[172 σχόλια]					
28 Φεβρουαρίου 2017, 09:53 ΣΠΥΡΟΣ Τ. Τι πιο δίκαιο και σωστό να υπολογίζεται η στρατιωτική θητεία εκτός από μισθολογικά και στις βαθμολογικές προαγωγές.					
28 Φεβρουαρίου 2017, 03:47 ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ Ο χρόνος στρατιωτικής θητείας θα πρέπει να μετράει στο ακέραιο, όπως άλλωστε ισχύει και για την αλλανή χρονοεπιδόματος αλλά και την μισθολογική προαγωγή. Εξάλλου είναι και άδικο κάποιος που έχει υπηρετήσει λιγότερο από 12 μήνες να του προσμετράται ο ίδιος χρόνος με κάποιον που έχει υπηρετήσει 21 μήνες. Πάντως υπερβολικά πολλά μπράβο για μία διάταξη ημίμετρο.					
28 Φεβρουαρίου 2017, 00:01 Μάριος Το ελάχιστο που θα μπορούσε να γίνει για όσους έχουν εκπληρώσει νομίμως την στρατιωτική τους θητεία. Το να υπηρετήσεις υποχρεωτικά την πατρίδα ήταν τιμή μας και φυσικά αδιαμφισβήτητα ο Στρατός ήταν μεγάλο Σχολείο για όλους μας. Όσον αφορά όμως την επαγγελματική μας αποκατάσταση ήταν					

τροχοπέδη, κάτι που το καταλάβαμε μετά από χρόνια. Οι παλαιότεροι προλόγανε 20-24 μήνες, σχεδόν δύο χρόνια. Μεγάλη καθυστέρηση για να μπει στην διαδικασία της εύρεσης εργασίας. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, αλλά όχι λίγες, κάπιοι αντιμετώπισαν προβλήματα με την αναβολή τους και διέκοψαν τις σπουδές τους, προκαλώντας ακόμα μεγαλύτερη καθυστέρηση και σύγχυση στην συνέχεια της ζωής τους. Αρκετοί επίσης, υπηρέτησαν ως βαθμοφόροι (Λοχίες-Δεκανείς εξερχόμενοι από αντίστοιχα σχολεία Α.Υ.Β.) στα διάφορα Όπλα και μάλιστα μερικοί σε Επιτεκτες Δυνάμεις (Πεζοναύτες-Κατορμείς-Αλεξιπτωτιστές-Ο.Υ.Κ), ενώ άλλοι φύλαξαν στην παραμεθόριο το μεγαλύτερο μέρος της θητείας τους. Δεν μπορεί, εδώ και χρόνια, οι ίδιοι να εξομολογούνται βαθμολογικά με αστρούτευτους. Το ανεπίτρεπτο δε, είναι να είναι καλύτεροι σε βαθμό σε σχέση με κάποιους που εκ των πραγμάτων είχαν την δυνατότητα, λόγω μη υπηρέτησης να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους γρηγορότερα, αλλά και δεν γνώριζαν τίποτα από στρατό πριν μπουν στο Α.Σ. Επιτέλους είμαστε Στρατιωτικό Σύμμα ή Οργανισμός; Θέλουμε το βαθμολόγιο μας να ανταποκρίνεται στην στρατιωτική ιεραρχία ή να δημιουργείται ανισότητα μέσα στην στρατιωτική μας οργάνωση; Γενικότερα το βαθμολόγιο του Α.Σ είναι απαρχαιωμένο και χρήζει ευρύτερης συζήτησης και δημιουργίας προϋποθέσεων αλλαγής του, λόγω μεταβολής της σημασίας των ρόλων του Α.Σ. Όπως και να χει η ένταξη του παρόντος άρθρου στο Σχέδιο είναι κάτι ενθαρρυντικό και δείχνει ότι κάπιοι όχι απλώς κοιτούν αλλά βλέπουν και ασχολούνται με τα προβλήματα ετών στο Α.Σ και έχουν θέληση να τα λύσουν.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:31 | Ιωάννης Κ.

Προς την σωστή κατεύθυνση το συγκεκριμένο άρθρο!

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:42 | ΕΥΡΙΑΚΗ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΠΙΕΙΔΗ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΥΧΝΑ ΛΟΓΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΑΠΟΥΝ ΣΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΑΡΘΡΟ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΗ Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΘΗΤΕΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΝΑΔΕΦΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΕ ΤΥΠΙΚΟ ΠΡΟΣΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥΣ. ΚΑΝΟ ΘΑ ΗΤΑΝ ΕΠΙΣΗΣ ΝΑ ΙΣΧΥΣΕΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕ Ο ΚΑΘΕΝΑΣ. ΕΠΙΚΕΛΕΥΣΤΗΣ Α.Σ. ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΥ Ε.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:58 | ΜΑΡΙΑ

ΑΝ ΚΑΙ ΓΥΝΑΙΚΑ Α/Φ Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΥΤΗ ΜΕ ΒΡΙΣΚΕΙ ΣΥΜΦΩΝΗ. ΕΙΝΑΙ ΘΕΜΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ ΚΑΙ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΑΚΟΜΑ ΘΑ ΗΤΑΝ ΝΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΘΕΙ Ο ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:12 | Σταμάτης

Σωστή διάταξη που ρυθμίζει τα αυτονόητα.

27 Φεβρουαρίου 2017, 16:31 | Spiros A.

Θα προκειται για εγκλημα εαν δεν περασει αυτη η αποκατασταση της απαραδεκτης αδικιας,συγχαρητηρια υπουργε

27 Φεβρουαρίου 2017, 11:14 | Κωστας

Πολύ σωστή η διάταξη καθώς μετά από χρόνια αναγνωρίζεται η προσφορά των στελεχών στο στρατό .

26 Φεβρουαρίου 2017, 21:08 | gus

σωστο και μπραβο στον υπουργο επιτελους μια αδικια διορθωνεται

26 Φεβρουαρίου 2017, 12:25 | Γιάννης Αγιάνης

Τόσες χιλιάδες στελέχη και μόνο 161 σχόλια; Αν δεν περάσει θα είμαστε άξιοι της μοίρας μας...

25 Φεβρουαρίου 2017, 23:51 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

Παρόλο που η στρατιωτική θητεία όσων αποτελούσε υποχρεωτικό προσόν αναγνωρίζεται κανονικότητα μισθολογικά και συνταξιοδοτικά, δεν αναγνωρίζεται βαθμολογικά όπως ισχύει σε Στράτευμα και Σύμμα Ασφαλείας

Αυτό το θέμα ορθώς έρχεται να επιλύσει η συγκεκριμένη τροπολογία και να αποκαταστήσει την αδικία η οποία αποδεικνύεται-τεκμηριώνεται από τα ακόλουθα :

1. Σύμφωνα με το Σύνταγμα των Ελλήνων » Κάθε Έλληνας που μπορεί να φέρει όπλα είναι υποχρεωμένος να συντελεί στην άμυνα της Πατρίδας, σύμφωνα με τους ορισμούς των νόμων.»

Απο την ως άνω την υποχρέωση εξαιρούνται οι γυναίκες και οι κατατασσόμενοι σε Σχολές Στρατού Αστυνομίας Πυροσβεστικής και Αξ/κων Λιμενικού καθώς ο χρόνος φοίτησης σε αυτές θεωρείται χρόνος εκπλήρωσης στρατιωτικής υποχρέωσης.	Σχολές
3. Για όσα στελέχη Α.Σ. κατατάχθηκαν χωρίς να έχουν υπηρετήσει στρατιωτική θητεία, η στρατιωτική υποχρέωση θεωρείται μεν εκπληρωμένη, αναγνωρίζεται δε ως χρόνος για την βαθμολογική τους εξέλιξη	
4. Για όσα στελέχη Α.Σ. κατατάχθηκαν χωρίς να έχουν υπηρετήσει στρατιωτική θητεία, η στρατιωτική υποχρέωση θεωρείται μεν εκπληρωμένη, αναγνωρίζεται τον ελάχιστο υποχρεωτικό χρόνο διαφορετικά η εκπλήρωση αυτή καταργείται και επαναφέρονται στην προτέρα στρατολογική κατάσταση	
5. Σύμφωνα με τον ΣΠΚ και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων η στρατιωτική θητεία θεωρείται κατα νόμο ως »στρατιωτική υπηρεσία» κατά την οποία ισχύουν όλα τα δικαιώματα και όλες οι υποχρεώσεις. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει ΟΥΤΕ ΜΙΑ απόφαση με διαφορετικό σκεπτικό-διατακτικό.	
6. Αναλογική διάταξη ισχύει για τον χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας ως υποχρεωτικό προσόν κατάταξης Αξιωματικών ΑΕΝ. Η συγκεκριμένη διάταξη προβλέπει ότι » Για τον υπολογισμό του χρόνου πραγματικής υπηρεσίας των Αξιωματικών Α.Σ. προέλευσης Εμπορικού Ναυτικού προσμετράται ο ελάχιστος κάθε φορά χρόνος θαλάσσιας υπηρεσίας, που απαιτείται συνολικά για τη συμπλήρωση των απαιτούμενων τυπικών προσόντων για την κατάταξή τους.»	
7. Οι ισχυρισμοί ότι η εκπλήρωση της θητείας δεν αποτελεί προσόν αλλά προϋπόθεση ή όρο, είναι – αν όχι δόλιοι και κακόβουλοι με σκοπό να παραπλανήσουν- αστήρικτοι και αποτέλεσμα άγνοιας, καθώς στις προκηρύξεις αναφέρεται ΡΗΤΑ ως προσόν. (βλέπετε δειγματοληπτικά ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ Α/Φ ΜΑΡΤΙΟΥ 2001 παράγραφο 4 εδάφιο (δ) και ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ Α/Φ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2015 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ	
8. Ομοίως οι ισχυρισμοί περί διατάραξης της επετηρίδας και αρχαιότητας είναι – αν όχι δόλιοι και κακόβουλοι με σκοπό να παραπλανήσουν- αστήρικτοι και αποτέλεσμα άγνοιας, καθώς το ισχύον δίκαιο του Α.Σ. προβλέπει ΡΗΤΑ ότι η αρχαιότητα καθορίζεται από την ημερομηνία κτήσης του βαθμού και ΟΧΙ απο τον αριθμό μητρώου που προκύπτει από την επετηρίδα. Για τον ίδιο λόγο δεν προκύπτει διατάραξη της αρχαιότητας/επετηρίδας σε περίπτωση προαγωγής σύμφωνα με ειδικές διατάξεις (π.χ. διατάξεις περί εκτός οργανικών θέσεων)	
ΓΙΑΠΡΟΣ	ΣΠΥΡΟΣ
ΥΠΑΞ/ΚΟΣ ΛΣ (Α/Φ)	
25 Φεβρουαρίου 2017, 19:39 GEORGE	
ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΙ ΜΕ ΧΑΣΤΟΥΚΙΑ . ΕΥΓΕ ΥΠΟΥΡΓΕ	
25 Φεβρουαρίου 2017, 19:21 ΚΑΡΑΜΠΕΛΑ ΣΟΦΙΑ	
Σωστο και δίκαιο μέτρο. Μπράβο στο κ. Υπουργο.	
25 Φεβρουαρίου 2017, 18:00 ΣΙΜΟΣ	
ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ, ΑΝΑΦΕΡΟΜΑΙ ΣΤΗΝ ΙΣΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΠΡΟΚΥΡΗΞΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΟ ΟΡΙΟ ΥΨΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΘΕΛΩ ΝΑ ΘΕΙΩ ΤΙΣ ΓΥΝΑΙΚΕΣ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΣΕ ΚΑΠΟΙΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΑΞΙΕΣ ΑΠΟ ΚΑΠΟΙΟΥΣ ΑΝΤΡΕΣ.	
25 Φεβρουαρίου 2017, 18:20 ΣΙΜΟΣ	
ΣΥΜΦΩΝΩ ΜΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΗ. ΜΗΝ ΞΑΝΑΚΟΥΣΩ ΓΙΑ ΙΣΟΤΗΤΑ ΓΥΝΑΙΚΩΝ-ΑΝΔΡΩΝ, ΔΙΟΤΙ ΟΛΕΣ ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΠΑΙΝΟΥΝ ΜΕ ΟΡΙΟ ΥΨΟΥΣ 1,60 ΕΝΩ ΟΙ ΑΝΤΡΕΣ ΜΕ ΟΡΙΟ 1,70. ΕΔΩ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΡΑΤΣΙΣΜΟΣ? ΙΣΟΤΗΤΑ ΣΕ ΟΛΑ. ΑΝ ΚΙΝΗΘΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΝΟΜΙΚΑ ΤΙΝΑΖΕΙ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΜΕ ΟΡΙΟ ΚΑΤΩ ΤΟΥ 1,70 ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ.	
25 Φεβρουαρίου 2017, 17:25 ΔΗΜΗΤΡΗΣ	
Προτείνετε να εξεταστεί το γεγονός ότι για την εκπλήρωση της στρατιωτικής θητείας απαιτείται η ολοκλήρωση υποχρεωτικής υπηρεσίας στις ένοπλες δυνάμεις συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος ,που έχει θέσει το κράτος,χρόνος ο οποίος είναι διαφορετικός (Ε.Σ-Π.Ν-Αερ.)για τον καθένα.Συνεπώς η αναγνώριση όλου του χρονικού διαστήματος της θητείας που αντιστοιχεί σε κάθε στέλεχος συνδέεται άμεσα με την πραγματική διάσταση της πραγματοποιήσης όλου του χρόνου που τέθηκε προκειμένου εκπληρωθεί η στρατιωτική θητεία.Σημαντική η πρωτοβουλία σας για θέματα που σχετίζονται με	

ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΑΣ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 10:32 | Αιγαιοπλόδος

Επιτέλους μία δίκαια διάταξη για την αναγνώριση της στρατιωτικής θητείας, έστω και αργά. Έτσι θα εναρμονιστούμε με τα άλλα σώματα έστω και μετά από 98 χρόνια παρουσίας.

25 Φεβρουαρίου 2017, 09:42 | ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΟΝΙΚΟΣ

Επειδή πολλοί μπερδεύονται: α) Η υποχρεωτική στρατιωτική θητεία των ανδρών ήταν απαραίτητο προσόν εισαγωγής στο Σώμα, β) Η εισαγωγή των νυναικών στο Σώμα δεν είχε ως προαπαιτούμενο τις εκπληρωμένες στρατιωτικές υποχρεώσεις, άρα οι νυναικές εισήχονταν άμεσα στο Σώμα, ενώ οι άνδρες παράλογο να μην προσμετράται η υποχρεωτική στρατιωτική θητεία ως χρόνος υπολογισμού προαγωγής στον επόμενο βαθμό, όταν η θητεία ήταν αποφασίστηκε για τους αποδιδόμενους μήνες, με βάση την υποχρεωτική θητεία), αν και το σωστό θα ήταν να προσμετράται η υποχρεωτική στρατιωτική θητεία του καθενός, όση και αν ήταν αυτή, ε) Μην μπερδεύονται κάποιοι και αναφέρουν ότι πρέπει να παράγονται στον επόμενο βαθμό συνυπολογίζοντας την κυρίως όλοι είχαν την επιλογή να παραμείνουν στο στρατό και να προσχθούν ως ορίζονταν από τις κείμενες διατάξεις εισαγωγής τους στο στρατό. Επιλογή τους ήταν λοιπόν η εισαγωγή στο Σώμα και η παράλληλη παραίτησή τους από το εκεί που βρίσκονταν και δεν είναι δυνατόν να ζητάνε να προσχθούν αναλόγως των μηνών τους ως επαγγελματίες στο στρατό, στον επόμενο βαθμό προαγωγής τους στο Σώμα. Αν υπήρχε τέτοια περίπτωση θα εισήχονταν με λογαριασμό επίσης ότι σε στρατιωτικά συνταγμένο Σώμα, που διέπεται από τον Σ.Π.Κ., αυτοί που υπηρετήσαν στο στρατό υποχρεωτικά δεν είναι δόκιμοι ξέρετε απαντες κατά την εισαγωγή σας στο Σώμα. Επιτέλους κύριοι και κυρίες αφήστε την κατοίκια του γείτονα να ζήσει...

25 Φεβρουαρίου 2017, 08:50 | Παναγιώτης Σ.

Είναι σωστό και δίκαιο το άρθρο . Συγχαρητήρια σε όσους το πρότειναν και στον κ. Υπουργό που το προωθεί.

24 Φεβρουαρίου 2017, 18:51 | Α Κ

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ Κ ΥΠΟΥΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗ ΓΕΝΝΑΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ Η ΟΠΟΙΑ ΔΙΚΑΙΩΝΕΙ ΤΟΥΣ ΔΙΜΕΝΙΚΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΤΟΥΣ ΘΗΤΕΙΑΣ ΕΠΕΙΔΗ ΟΜΩΣ ΑΥΤΗ ΔΙΗΡΚΗΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ 6 ΜΗΝΕΣ 9 ΜΗΝΕΣ 15 ΜΗΝΕΣ ΚΑΤΗ ΕΙΝΑΙ ΑΚΡΙΒΟΔΙΚΑΙΟ ΝΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕΝΑ ΤΟ ΑΚΡΙΒΕΣ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΤΟΥ ΘΗΤΕΙΑΣ

24 Φεβρουαρίου 2017, 12:53 | Κατούλιας Διονύσης

Πρόκειται σαφώς για ένα μέτρο που κινείται στην σωστή κατεύθυνση, δίχως να επιβαρύνει δυσανάλογα τον οικονομικό προϋπολογισμό του Υπουργείου, καθώς ο χρόνος της στρατιωτικής θητείας προσμετράται ήδη στον καθορισμό του Χρονοεπιδόματος της μισθολογικής μας ωρίμανσης, αλλά αποτελεί συνάμα μία μορφή ηθικής δικαίωσης για τα στελέχη που υπηρέτησαν ευδοκίμως. Η φύση εξ' άλλου του επαγγέλματος μας εμπεριέχει εξ' ορισμού την στρατιωτική διάσταση. Το δικαιότερο όμως θα ήταν να υπάρχει πραγματική αντιστοιχία μεταξύ του χρόνου που έχει υπηρετήσει έκαστος και του χρόνου που υπολείπεται για να προσχθεί, καθώς με αυτό τον τρόπο θα εξαλειφόταν το όποιο μελανό σημείο στην αρχή της ισοδικίας και της αναλογικότητας του παρόντος διατάγματος.

20 Φεβρουαρίου 2017, 12:41 | Βασιλης Καρ.

Πολύ σωστό και δίκαιο.

20 Φεβρουαρίου 2017, 11:57 | ΓΙΩΡΓΟΣ

Συχαρητήρια στον Υπουργό που νομοθετεί για το χαμηλόβαθμο προσωπικό κάποια στιγμή έπρεπε να γίνει. Ακόμα θα πρέπει να αρθεί η αδικία της μεγάλης διαφοράς βαθμού με τους προερχόμενους από ΣΔΥΛΣ, να υπάρχει διαφορά συμφωνών αλλά όχι 5,6 βαθμών σε σχέση με τους προερχόμενους από την Σχολή Λ/Φ δεν γίνεται να παγώνεις κάποιον στα 26 χρόνια στον ίδιο βαθμό δεν είναι ηθικό και ούτε δίκαιο. Οι περισσότερες σχολές Λ/Φ τα τελευταία χρόνια έχουν ισάριθμα προσόντα και καμία φορά ακόμα περισσότερα από τους ΔΥΛΣ. Επίσης θα πρέπει να βγαίνουν εκτός οργανικών θέσεων και να εξελίσσονται βαθμολογικά όπως οι προερχόμενοι εκ ΔΥΛΣ ΤΕΙ – ΑΕΙ και οι Λ/Φ Άντρες και Γυναίκες όπως ακριβώς γίνεται σε όλα τα άλλα σώματα ασφαλείας.

20 Φεβρουαρίου 2017, 11:36 | ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΜΙΛΗΣ

Δίκαιο αίτημα και σωστά συμπεριλήφθηκε στο νομοσχέδιο γιατί ήταν τυπικό προσόν πρόσληψης και δικαιώνει το 90% των συναδέλφων

20 Φεβρουαρίου 2017, 11:47 | ΛΣ-ΕΛΑΚΤ

Δίκαια ρύθμιση. Θα πρέπει να γίνει επέκταση και στους αξιωματικούς και να γίνει αναγνώριση της στρατιωτικής θητείας στη βαθμολογική τους εξέλιξη (Έφεδροι Αξιωματικοί, υπαξιωματικοί ή οπλίτες ανάλογη αναγνώριση).

20 Φεβρουαρίου 2017, 10:04 | ΚΟΛΟΥΤΣΟΣ Γ.

Το άρθρο είναι δίκαιο αφού η ολοκλήρωση της στρατιωτικής θητείας υπήρξε απαραίτητη προϋπόθεση για την εισαγωγή στις σχολές Λ/Φ και ΔΥΛΣ.

20 Φεβρουαρίου 2017, 10:53 | BILL

ΜΠΡΑΒΟ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΑΦΟΥ ΗΤΑΝ ΠΡΟΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ

20 Φεβρουαρίου 2017, 09:50 | Γρηγόρης

Σωστό, δίκαιο και νομοθετικά σωστό.

20 Φεβρουαρίου 2017, 09:23 | ΚΟΛΥΒΑΣ Μ.

Αφού ήταν προαπαιτούμενο για την εισαγωγή καλώς και αναγνωρίζεται η στρατιωτική θητεία.

20 Φεβρουαρίου 2017, 08:43 | ΤΣΑΓΚΑΡΕΛΛΗΣ Γ.

Σωστό και δίκαιο εφόσον ήταν προαπαιτούμενο για την εισαγωγή στο Λιμενικό Σώμα.

20 Φεβρουαρίου 2017, 07:40 | Τακης

Μπράβο σωστό και δίκαιο μετρο.Επιτέλους να αποδοθεί δικαιοσινη.

20 Φεβρουαρίου 2017, 07:33 | Πάνος

Η στρατιωτική θητεία ήταν προαπαιτούμενο για την εισαγωγή στη σχολή Λ/Φ.Είναι καλό να αναγνωριστεί.Τώρα οσον αφορά κατοπους που μιλιανε για ανισότητα, αδικία, αντισυνταγματικότητα και οτι άλλο δυναμιτίζει την προσπάθεια, καθίστε στα αυγά σας μην ξεκινήσουμε να μιλάμε γι αυτά γιατί δεν σας συμφέρει, και ξέρετε γιατί πράγμα μιλάω.Σταματήστε να χωνετε τη μουσούδα σας παντου και να σπερνετε διχόνοια μεσα στο Σώμα.Δεν θα σου φάμε ουτε τη θέση σου ουτε τα λεφτά σου ΑΓΑΠΗ μου.

20 Φεβρουαρίου 2017, 03:01 | Χρηστος

Δίκαιο το άρθρο 42 με βρίσκει σύμφωνο

20 Φεβρουαρίου 2017, 03:44 | Χρηστος

Το άρθρο είναι δίκαιο απόλυτα

20 Φεβρουαρίου 2017, 03:50 | Γιάννης Τ.

Δίκαιο άρθρο και μακάρι να ισχύσει. Κατά τη γνώμη μου θα πρέπει να υπάρχει αντιστοιχία των χρόνων αναγνώρισης με το πραγματικό χρόνο Υπηρεσίας στο στρατό. Οπως και να' χει είναι μια διδάτση που τη διεκδικούμε χρόνια και εύχομαι να πραγματοποιηθεί.

20 Φεβρουαρίου 2017, 02:12 | ΜΑΡΙΟΣ

Σωστή απόφαση. Τιμή μας να υπηρετούμε την Πατρίδα μας και την Σημαία μας.

20 Φεβρουαρίου 2017, 02:20 | Γιώργος.Δ

Πολυ σωστο και δικαιο!

20 Φεβρουαρίου 2017, 02:46 | ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΠ

Σωστό και δικαιοτάτο άρθρο , μπράβο στον Υπουργό και σε όσους συνέβαλαν στην προώθηση του.

19 Φεβρουαρίου 2017, 21:08 | Αλεξανδρα

Δίκαιο το Άρθρο 42 γιατί η θητεία είναι υποχρεωτικο προσον κατάταξης ενώ αν δεν ήταν θα είχαν ευκαιρία να εισαχθούν στο σωμα νωρίτερα οι περισσότεροι άνδρες.Μην ξεχνάμε οτι ισχύει σε όλα τα στρατιωτικά σώματα,γιατί λοιπόν να μην ισχύει και στο λιμενικό?

19 Φεβρουαρίου 2017, 21:00 | Γιώργος Κ.

Θεωρώ αυτό το άρθρο

Είναι μια πράξη ελάχιστης αναγνώρισης της υπηρεσίας μας προς και σωστό είναι πως θα πρέπει να αναγνωριστούν όλοι οι μήνες Υπηρεσίας. Δε μπορεί αυτοί που υπηρέτησαν 8 ή 10 μήνες να έχουν την ίδια μεταχείριση με

αυτούς που υπηρέτησαν 21 ή παραπάνω (ΕΠΥ, ΕΠΟΠ). Θα είναι αδικία για αυτούς που υπηρέτησαν περισσότερο.

19 Φεβρουαρίου 2017, 20:32 | Παν Αίοδος

Το πιο δίκαιο άρθρο του νομοσχεδίου.

19 Φεβρουαρίου 2017, 20:50 | Νικοδημος

Η διδάτση είναι σωστή και δίκαιη εφόσον η στρατιωτική θητεία αποτέλεσε προσόν κατάταξης στο Α.Σ. . Προσωπικά αδιαφορώ αν κάποιος υπηρέτησε 6 μήνες ή 18 μήνες, υπήρχαν λόγοι για την διάρκεια που υπηρέτησε ο καθένας και ήταν απόφαση του κράτους το πόσο θα υπηρετήσει ο καθένας .Το άρθρο είναι πολυ σωστό κι συνάμα δίκαιο. Ελπίζω να περάσει.

19 Φεβρουαρίου 2017, 19:49 | ΝΙΚΟΣ Π.

Μπράβο για το αρθρο έπρεπε να είχε ψηφιστεί Χρόνια πριν διοτι ο στρατός αποτελεί προσον κατάταξης. Εστω και σημερα θα αποδοθεί δικαιοσινη.

19 Φεβρουαρίου 2017, 18:34 | ΤΑΚΙΣ

ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΣΟΣΤΟ. ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΨΙΦΗΣΤΕΙ.

19 Φεβρουαρίου 2017, 13:20 | Θεοφάνης

– Θα πρέπει να υπάρξουν βαθμίδες αναγνώρισης καθότι το άρθρο αναφέρεται σε «Χρόνο στρατιωτικής θητείας» και όχι απλά σε εκπαίδευση στρατιωτικών υποχρεώσεων καθότι είναι γνωστό οτι υπάρχει θητεία με 2 μήνες αλλά και θητεία με 24 μήνες. Προτείνω για παράδειγμα κλίμακα αναγνώρισης : i) Χρόνος στρατιωτικής θητείας από 2-6 μήνες, αναγνώριση 6 μήνες, ii) Χρόνος στρατιωτικής θητείας από 7-12 μήνες, αναγνώριση 12 μήνες, iii) Χρόνος στρατιωτικής θητείας από 13-18 μήνες, αναγνώριση 18 μήνες, iv) Χρόνος στρατιωτικής θητείας από 19 μήνες και πάνω, αναγνώριση 24 μήνες.

– Η αναδρομικότητα του άρθρου είναι επιβεβλημένη καθότι προσφυγή στα διοικητικά δικαστήρια θα είναι θετική.

– Συνάδελφοι, πρώην ΕΠΟΠ –ΕΜΘ κ.λ.π., που προτείνουν την αναγνώριση του προηγούμενου «επαγέλματός» τους σαν προαγωγικό χρόνο υπηρεσίας είναι παντελώς ανεδαφικό, καθότι το άρθρο αφορά «Χρόνο στρατιωτικής θητείας», δηλαδή το υποχρεωτικό κομμάτι και όχι την προηγούμενη δουλειά σας, αλλιώς οι Τεχνικοί δικαίως θα ζητήσουν τον Χρόνο που εργαζόντουσαν στον ιδιωτικό, οι Νομικοί τον Χρόνο της πρακτικής, οι Γιατροί τον Χρόνο εξειδίκευσης και

– Καλό άρθρο σε σωστή βάση.

19 Φεβρουαρίου 2017, 12:54 | Χρήστου Δ.

Επιτέλους και μια ρύθμιση για τους πολλούς. Θα μπορούσατε να προχωρήσετε σε συνολική αναδιάρθρωση του βαθμολογίου των Λιμενοφυλάκων αλλά και η παρούσα διάταξη είναι στη σωστή κατεύθυνση.

19 Φεβρουαρίου 2017, 08:35 | Γεώργιος Β.

Δηλαδή όποιος έχει υπηρετήσει 6 μήνες ως πολύτεκνος θα θεωρείται το ίδιο με όποιον έχει υπηρετήσει 17 μήνες ως δόκιμος; Είναι λίγο άδικο. Ωστόσο, μακάρι να ψηφιστεί (δεν το βλέπω).

19 Φεβρουαρίου 2017, 08:27 | ΜΑΚΗΣ

ΣΥΓΝΩΜΗ ΣΕ ΤΙ ΑΔΙΚΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ; ΟΤΑΝ ΕΜΕΙΣ ΠΑΜΕ ΣΤΡΑΤΟ ΚΑΙ ΒΓΑΙΝΟΥΜΕ ΑΡΓΟΤΕΡΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ. ΕΜΑΣ ΔΕΝ ΜΑΣ ΡΩΤΑΝΕ ΑΝ ΘΕΛΟΥΜΕ ΝΑ ΠΑΜΕ, ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ, ΑΡΑ ΕΔΩ ΚΑΤΑΠΑΤΕΙΤΕ Η ΙΣΟΤΗΤΑ. ΕΠΙΣΗΣ ΟΠΟΙΑ ΘΕΛΕΙ ΝΑ ΠΑΕΙ ΣΤΡΑΤΟ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΙ Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΘΕΛΟΝΤΗ, ΝΟΜΙΖΩ.

19 Φεβρουαρίου 2017, 00:14 | ΠΑΥΛΟΣ Κ

Η διάταξη είναι σωστή και δίκαιη εφόσον η στρατιωτική θητεία αποτέλεσε προσόν κατάταξης στο Λ.Σ. Ωστόσο, εκπλήρσομαι δυσάρεστα καθώς όπως λέει και ο σοφός λαός μας χαρίζουν τον γάιδαρο και τον κοιτάζουμε στα δόντια... Προσωπικά αδιαφορώ αν κάποιος υπηρετήσει 6 μήνες ή 18. Οι 60 μήνες είναι ανέκδοτο και απορώ με όσους τον αναφέρουν καθώς δεν επρόκειτο για θητεία αλλά για έμμισθη και εκούσια εργασία, όχι υποχρεωτική θητεία και αποτελούσε σε κάθε περίπτωση ειδική κατηγορία. Πολύ απλά σημασία έχει να διορθωθεί μια αδικία ενώ που αφορά την πλειοψηφία των ανδρών. Αντί να ευχαριστηθούν κάποιοι με αυτή τη διάταξη εμφανίζουν νέα προβλήματα και «αδικίες»... Μήπως νομίζουν ότι η Διοίκηση θα κάτσει να ασχοληθεί με καθέναν ξεχωριστά και να κάνει Συμβούλια Προαγωγών κάθε μέρα για να μην νιώθει κανείς αδικημένος? Τελικά έχουμε πλάκα... Ειλικρινά πρέπει να πούμε όλοι ένα μεγάλο μπράβο σε αυτούς που προώθησαν την εν λόγω διάταξη!!!

18 Φεβρουαρίου 2017, 23:10 | Εύα

Απαραδέκτο αντισυνταγματικό και καθ'ολα καταφορά καταχρηστικό και ρατσιστικό το συγκεκριμένο Άρθρο το οποίο αδικεί εκατοντάδες γυναίκες λιμενικούς που βγήκαν από τις σχολές του λ.σ στις πρώτες σειρές κατατάξης και θα βρεθούν έως και 2 βαθμούς κάτω από τους αντρες των αντιστοιχων σειρων...και τολματε κυριοι να μιλατε για δικαιοσυνη.

18 Φεβρουαρίου 2017, 23:44 | Εύα

Απαραδέκτο αντισυνταγματικό και καθ'ολα καταφορά καταχρηστικό και ρατσιστικό το συγκεκριμένο Άρθρο το οποίο αδικεί εκατοντάδες γυναίκες λιμενικούς που βγήκαν από τις σχολές του λ.σ στις πρώτες σειρές κατατάξης και θα βρεθούν έως και 2 βαθμούς κάτω από τους αντρες των αντιστοιχων σειρων...και τολματε κυριοι να μιλατε για δικαιοσυνη? Αυτα δεν τα θυμοσασταν οταν διεκδικησατε και πηρατε περιχαρεις το 9 μηνο της ανατροφης στα πλαίσια της ισοτητας...εδω μονο δικαιοσυνη βλέπετε....θα τα πούμε στα δικαστήρια προφανώς...

18 Φεβρουαρίου 2017, 22:35 | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΑΥΤΗΣ ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΣΟΒΑΡΗ ΔΙΑΤΑΡΑΧΗ ΤΗΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΤΟΥ ΛΣ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΑ ΑΝΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΥΤΩΝ.

ΤΥΠΙΚΟ ΠΡΟΣΟΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΚΑΙ ΤΟ ΠΤΥΧΙΟ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ Η ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ Η ΑΕΝ ΓΙΑ ΑΛΛΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΛΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ. ΥΠΟ ΤΗΝ ΙΔΙΑ ΟΠΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΝΑΣ ΛΦ ΑΠΟΦΟΙΤΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΕΚΠΛΗΡΩΣΕΙ ΤΙΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΓΙΑΤΙ ΝΑ ΜΗ ΖΗΤΗΣΕΙ ΚΑΙ ΑΥΤΟΣ ΝΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΟΥΝ ΤΑ 4 ΕΤΗ ΠΟΥ ΦΟΙΤΗΣΕ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΩΣ ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΚΗ ΤΟΥ ΕΞΕΛΙΞΗ;

ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΔΙΑΤΑΞΗ ΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΚΠΛΗΡΩΣΕΙ ΤΙΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ; ΓΙΑΤΙ ΟΛΟ ΑΥΤΟ ΘΑ ΠΡΟΚΑΛΕΣΕΙ ΣΟΒΑΡΗ ΔΙΑΤΑΡΑΧΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ. ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΘΕΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΚΑΤΑΤΑΓΟΥΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΤΟ ΛΣ ΟΠΟΤΕ ΘΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΠΡΙΝ ΚΑΤΑΤΑΓΟΥΝ ΤΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΘΑ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥΣ.

18 Φεβρουαρίου 2017, 22:59 | ΑΛΙΚΗ ΒΛ

Πολύ σωστό κι συνάμα δίκαιο. Ελπίζω να περάσει.

18 Φεβρουαρίου 2017, 21:52 | ΝΦ καριέρας

Επιτέλους και κάτι για όσους δεν είμαστε «ναυαγισμένοι» μακάρι να προχωρήσει αν και πιστεύω πως οι αξιότιμοι «συνδεδεμένοι» και «συνδικαλιστές» της ΠΕΑΔΣ θα κάνουν τα πάντα για να μην περάσει... Άλλωστε γιατί εμείς οι της πλέμπας των ΝΦ να πάρουμε κανένα βαθμό παραπάνω... Μόνο οι «δὴθεν ναυαγισμένοι» (αξιωματικοί εκ ΔΥΔΑΣ) μέχρι τώρα περνάνε διατάξεις για να παραμείνουν μερικά χρονάκια ακόμα στις καρέκλες τους...

18 Φεβρουαρίου 2017, 21:33 | Νικολέττος Παναγιώτης

Η στρατιωτική Υπηρεσία προσφέρεται αψιλοκερδώς προς την πατρίδα. Η ψήφιση του άρθρου αποτελεί την ελάχιστη αναγνώριση εκ μέρους της πατρίδας. Μπράβο στον Κουρουπλή που νομοθετεί για το χαμηλόβαθμο προσωπικό.

18 Φεβρουαρίου 2017, 21:03 | Παν Διόλος

Επιτέλους και μια κυβέρνηση που νομοθετεί για το χαμηλόβαθμο προσωπικό. Μπράβο στον Υπουργό που το λιά.

18 Φεβρουαρίου 2017, 21:23 | Γιώργος

Μπράβο στον Υπουργό και σε όλους συνέβαλαν για την διάταξη αυτή. Με απλά λόγια όμως χωρίς άρθρα, παραγραφούς, και νομικούς όρους κτλ. Πραγματικός χρόνος θητείας θα έπρεπε να προσμετράται όλος ο αντίστοιχος χρόνος θητείας του κληρωτού ή του έφεδρου Αξιωματικού, γιατί πολύ απλά δόθηκαν χρόνος, ψυχή, υπηρεσία στην πατρίδα, αμισθί απο τον κληρωτή, με συμβολικό μισθό απο τον έφεδρο Αξιωματικό.

18
7
5
1

Για τους ΕΠΟΠ-ΕΠΥ-ΕΜΘ κτλ.(που δεν αποτελούν τον γενικό κανόνα και δεν καταβαίνω γιατί ασχολούμαστε με ειδικές κατηγορίες μικρού αριθμού ατόμων) λόγω του ότι δούλευαν ως επαγγελματίες με μισθό, και δεν υπηρετούσαν απλά αμισθί την θητεία τους, να τους αναγνωρίζονταν ως χρόνος θητείας ο μέγιστος αντίστοιχος του έφεδρου Αξιωματικού (δηλαδή 23-24 μήνες), γιατί επαναλαμβάνω ΔΟΥΛΕΥΑΝ με μισθό και δεν υπηρετούσαν απλά θητεία. Με αυτόν τον τρόπο δεν θα υπάρξει το φαινόμενο της απόκτησης πολλών βαθμών ατόμοι, πράγμα που δεν θα είναι καλό ούτε για αυτόν που θα τους αποκτήσει, καθώς επίσης θα μετριάσει και τις φηρολογούμενες έντονες αντιδράσεις του γυναικείου προσωπικού καθώς και του αστράτευτου αντρικού, όπου δεν βλέπουν με καλό μάτι αυτήν την βαθμολογική ανταμοιβή απο την πατρίδα όσων πρόσφεραν με την θητεία τους, σκεπτόμενοι αντισυνάδεικτά με την λογική του να ψωφίσει η κατοίκια του γείτονα.

Ένας χρόνος λοιπόν. Ένας. Και ευχαριστούμε πολύ που γίνονται βήματα δικαιοσύνης, προόδου, και δημοκρατίας.

18 Φεβρουαρίου 2017, 21:04 | VAPAS GEORGE

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΑΛΛΗ ΜΙΑ ΔΙΚΑΙΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΣΤΑ ΣΚΑΡΙΑ.

18 Φεβρουαρίου 2017, 20:29 | Γιαννης

Πολύ σωστό πρέπει να περάσει.μπράβο.

18 Φεβρουαρίου 2017, 19:05 | Πάνος

Μπράβο επιτέλους σωστή διάταξη. Το άρθρο 42 με βρίσκει σύμφωνο

18 Φεβρουαρίου 2017, 18:39 | ΓΙΩΡΓΣ Π.

ΗΤΑΝ ΠΡΟΑΓΛΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΜΑΣ ΑΡΑ ΔΙΑΚΙΟ ΤΟ ΝΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΕΙ.

18 Φεβρουαρίου 2017, 18:35 | ΠΑΡΑΜΕΡΙΤΗΣ ΣΤ.

Σωστό και δίκαιο το άρθρο.

18 Φεβρουαρίου 2017, 18:23 | ΒΟΤΣΗΣ Κ

ΣΩΣΤΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

18 Φεβρουαρίου 2017, 18:39 | ΜΑΡΚΕΛΛΟΣ Μ

ΜΠΡΑΒΟ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ.ΚΑΤΙ ΚΑΛΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΧΑΜΗΛΟΒΑΘΜΟΥΣ

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:32 | ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΚΑΙ ΜΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΓΙΑ ΑΥΤΟΥΣ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΗΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ
20 Φεβρουαρίου 2017, 14:41 | Γιώργος Γ.

Πολύ σωστό και δίκαιο.

20 Φεβρουαρίου 2017, 13:14 | ΓΙΩΡΓΟΣ Β
Το μέτρο του συγκεκριμένου άρθρου θα πρέπει να εφαρμοστεί και στους Αξιωματικούς ΛΣ προερχόμενους από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων. Υπάρχουν αρκετοί Αξιωματικοί που έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις και θα πρέπει να ενταχθούν και εκείνοι στο επίμαχο άρθρο.

20 Φεβρουαρίου 2017, 12:14 | Δημήτρης Α.

Σωστό κ δίκαιο το άρθρο

20 Φεβρουαρίου 2017, 12:48 | Νίκος Καρ.

Πολύ σωστό και δίκαιο.

20 Φεβρουαρίου 2017, 12:43 | Αντώνης

Επιτέλους κάτι καλό και δίκαιο

20 Φεβρουαρίου 2017, 12:27 | NASOS

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΑΛΛΗ ΜΙΑ ΔΙΚΑΙΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΣΤΑ ΣΚΑΡΙΑ

24 Φεβρουαρίου 2017, 11:18 | Σακης Ζ.

Επιτέλους κάτι για τους πολλούς! Μπράβο!

23 Φεβρουαρίου 2017, 23:05 | Γιώργος Σ.

Νομίζω ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση το εν λόγω άρθρο

23 Φεβρουαρίου 2017, 20:05 | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΚΑΙΡΟΣ ΉΤΑΝ ΝΑ ΑΚΟΥΣΟΥΜΕ ΚΑΙ ΚΑΤΙ ΚΑΛΟ. ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΜΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΥΠΗΡΕΤΗΣΑΜΕ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ. ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 19:07 | Χρήστος

Η υποχρεωτική θητεία στο στρατό, είναι τυπικό προσόν κατάταξης για τους άνδρες. Οι γυναίκες συνάδελφοι που -κακώς- αντιτίθενται σε αυτό, ας αναλογιστούν ότι δεν υποχρεώθηκαν σε στρατιωτική θητεία, αλλά πολλές μπήκαν στο σώμα και εξασφαλίστηκαν στην αγορά εργασίας από 18 χρονών. Οι συνάδελφοι πάλι που προέρχονται από 5ετία, κατά τη γνώμη μου δεν πρέπει να το θεωρούν άδικο, καθώς ήδη είχαν όφελος στην κατάταξη λόγω περισσότερων μορίων, ειδικών κατηγοριών, αλλά και από το γεγονός ότι από επαγγελματική τους επιλογή υπηρέτησαν ως ΕΠΥ, ΕΠΟΠ, κτλ αμοιβόμενοι και όχι υποχρεωτικά. Πολύ σωστό και δίκαιο λοιπόν.

23 Φεβρουαρίου 2017, 19:06 | Χριστοφορος Ρεβισιος

Μπράβο και σωστό επιτέλους. 23 μηνες φανταρος δεν είναι και λίγο. Όταν αλλοι ειχαν το χρονο να σπουδαζουν η να δινουν σε διαγωνισμους καποιοι ηταν στο στρατο. Στρατιωτικο σωμα οπως και λιμενικο. Δεν ταραζει τιποτα. ΕΛΠΙΖΩ να μην το πολεμουν αντρες που ΔΕΝ εχουν παιι στρατο! Μπράβο και παλι.

23 Φεβρουαρίου 2017, 17:14 | ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΛΑΖΙΝΟΣ

Το παρών άρθρο είναι προς την σωστή κατεύθυνση για αναγνώριση της στρατιωτικής θητείας,καλό θα ήταν να υπάρξει η δυνατότητα να αναγνώρισης ολόκληρης της θητείας εφόσον αποτελεί και τυπικό προσόν κατάταξης. Επίσης θα πρέπει να υπάρξει ειδική μέριμνα για τις κατηγορίες των Ε.Π.Υ.-ΕΠ.ΟΠ.-Ε.Μ.Θ. διότι είμαστε στρατιωτικά συντεταγμένο σώμα και οι ανωτέρω κατηγορίες είχαν και έχουν την ιδιότητα του στρατιωτικού. Επιπροσθέτως υπάρχει η αναγνώριση των μισθολογικών προαγωγών και χρονοεπιδόματος και δεν προκύπτει καμία οικονομική επιβάρυνση στο Γ.Λ.Κ. Να προστεθεί η αναγραφή της «Αναδρομικής Ισχύος» για όλα τα Στελέχη ΛΣ που θα έχει εφαρμογή.

23 Φεβρουαρίου 2017, 17:32 | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Τ.

Προς αποκατάσταση της ισχύουσας αδικίας σας παραθέτω το εξής παράδειγμα:	Γυναικά και άνδρας της ίδιας ηλικίας αποφοιτούν από την ίδια σχολή (δευτεροβάθμια ή τριτοβάθμια) το ίδιο έτος. Η γυναίκα επιτυγχάνει σε διαγωνισμό του Α.Σ. το ίδιο έτος. Ο άνδρας στην καλύτερη περίπτωση θα επιτύχει με την επόμενη σειρά ή με τη μεθεπόμενη σειρά κατάταξης ανάλογα με τη διάρκεια της στρατιωτικής Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι, η γυναίκα να κατέχει ανώτερο βαθμό από τον άνδρα ενώ και οι δύο έχουν εισαχθεί στην ίδια σχολή του Α.Σ. με τα ίδια ακριβώς προσόντα αλλά σε διαφορετική χρονική περίοδο.
Λύση σε όλα τα παραπάνω θα ήταν η υποχρέωση θητείας στις Ένοπλες Δυνάμεις για όλους (άνδρες – γυναίκες) που επιθυμούν να κάνουν καριέρα στο Α.Σ. ή απλά να πάρει κάποια στιγμή να αποσφαρηνιστεί εάν η στρατιωτική εκπαίδευση εντός των σχολών του Α.Σ. είναι επαρκής και αναλόγως να απαιτείται ή όχι υποχρεωτική θητεία για όλους (γυναίκες – άνδρες).	Όσον αφορά το ενδεχόμενο υποχρεωτικής θητείας των γυναικών που επιθυμούν να κάνουν καριέρα (στρατιωτικού) στο Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (κάποιες ως βαθμοφόροι θα ασκούν διοίκηση) δεν νομίζω ότι θα υπήρχαν δυσκολίες στο να υπηρετήσουν στις Ένοπλες Δυνάμεις ως στρατιώτες.
23 Φεβρουαρίου 2017, 13:16 DIM M ΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΤΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ. ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΗΘΙΚΗ ΑΝΤΑΜΟΙΒΗ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΕΜΑΣ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΗΣΑΜΕ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ.	23 Φεβρουαρίου 2017, 13:24 Spyros Δικαιοτατο το άρθρο. Η στρατιωτική θητεία ήταν προυποθεση για την εισαγωγή. Πολυ σωστα λοιπον θα προσμετράται στις προαγωγες.Μητράβο στον υπουργο.
23 Φεβρουαρίου 2017, 11:48 Γιωργος Δίκαιο με την πρώτη ματιά αλλά δίκιο με την δεύτερη.	Να τροποποιηθεί το νομοσχέδιο και να συμψηφίζεται ο στρατός που έχει υπηρετήσει ο κάθε ένας. Δηλαδή να έχει κάνει 9 μήνες και να λάβει 9 μήνες προύπηρεσία , ή έχει υπηρετήσει 5 χρόνια να λάβει 5 χρόνια. Όχι όλοι σε ένα τσουβάλι πάρτε από 1 χρόνο όλοι γιατί και αυτό αδικία είναι.Δεν μπορεί ένας που έχει κάνει 6 μήνες να λάβει το διπλάσιο και ο άλλος που έχει κάνει 5 χρόνια να λάβει το 1/5.
23 Φεβρουαρίου 2017, 11:53 Μιχαλης Δίκαιο με την πρώτη ματιά αλλά δίκιο με την δεύτερη.	Να τροποποιηθεί το νομοσχέδιο και να συμψηφίζεται ο στρατός που έχει υπηρετήσει ο κάθε ένας. Δηλαδή να έχει κάνει 9 μήνες και να λάβει 9 μήνες προύπηρεσία , ή έχει υπηρετήσει 5 χρόνια να λάβει 5 χρόνια. Όχι όλοι σε ένα τσουβάλι πάρτε από 1 χρόνο όλοι γιατί και αυτό αδικία είναι.Δεν μπορεί ένας που έχει κάνει 6 μήνες να λάβει το διπλάσιο και ο άλλος που έχει κάνει 5 χρόνια να λάβει το 1/5.
23 Φεβρουαρίου 2017, 10:16 tzoe13 σωστο και δίκαιο..	
23 Φεβρουαρίου 2017, 09:25 ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ Συμφωνω με το αρθρο και προτεινω εξτρα βαθμο σε αυτους που υπηρετησαν σε ειδικες δυναμεις και εφεδροι αξιωματικοι και υπηρετησαν τη πατρίδα με περισσότερες ευθυνες και για περισσότερο χρονικο διαστημα.Να εφαρμοστεί σε όλους, Α/Φ, ΥΠΙΑΣ και ΑΣ, ΥΠΟΥΡΓΕ ΔΙΟΡΘΩΣΕ ΤΙΣ ΔΙΚΙΕΣ ΤΩΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ	
23 Φεβρουαρίου 2017, 01:17 Γιάννης ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΑΡΘΡΟ	
Όσο αφορά το Αρθρο	4 παρ.2 του Συνταγματος.
«Οι Έλληνες και οι Ελληνίδες έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις.»	

Εφόσον έχουμε ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις ή θα έπρεπε και οι γυναίκες να πηγαίνουν στρατό ή δεν θα έπρεπε να έχει ως προαπαιτούμενη τη στρατιωτική θητεία για εισαγωγή στις σχολές του Λ.Σ.

Οπότε απόλυτα σωστή η έστω και κατά ένα χρόνο αναγνώριση της προσφοράς στην πατρίδα.
Θα πρέπει όμως να αναγραφεί ότι έχει αναδρομική ισχύ για όλα τα εν ενεργεία στελέχη Λ.Σ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 00:33 | Αλεξανδρα

Με βρίσκει σύμφωνη το Άρθρο 42.Φίλη Μαρία είσαι εκτός θέματος,εχεις καταλάβει τι σημαίνει προσόν κατάταξης?Μη πως η διάκριση ήταν υπέρ του γυναικειού φύλου άραγε κατα τα προσόντα κατάταξης?

22 Φεβρουαρίου 2017, 23:06 | Δημήτρης

Η πρόταση είναι στην σωστή κατεύθυνση,και δεν πρέπει να παρερμηνεύεται η φιλοσοφία του μέτρου για να εξαγονται λάθος συμπεράσματα...Πρόκειται για την ύψιστη υπηρεσία προς την πατρίδα .Πρέπει να αποδίδεται η ηθική της διάσταση ,ο αξιακός της χαρακτήρας ,η ανταποδοτικότητα σε αυτούς που υπηρετήσαν για τον χρόνο που αφιέρωσαν στην πατρίδα.

Το να επικαλούνται οι γυναίκες επιλεκτικά την ισότητα στην στρατιωτική θητεία,θα μπορούσαν κάλλιστα να την επικαλούνται και οι άνδρες σε ότι αφορά τις ειδικότητες μηχανοδηγού-αρμενιστή ,για τις νευραλγικές υπηρεσίες στα σκάφη,στις οποίες ως επι το πλείστον οι γυναίκες δεν υπηρετούν πλην εξαιρέσεων,παροτι πλέον τετοιες ειδικότητες δινονται πλέον και στις γυναίκες..Λοιπόν δεν είναι πρόσφορο τέτοιο πεδίο συζήτησης οι εκατερωθεν επιλεκτικές τοποθετήσεις,και ούτε οδηγούν πουθενά..Πρέπει να συνυπολογίζονται οι ιδιαίτεροτητες των δύο φύλων και να μην συνθηματολογούμε για τέτοια ζητήματα ,πετώντας πυροτεχνήματα....

22 Φεβρουαρίου 2017, 23:43 | ΓΙΩΡΓΟΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 4 και άρθρο 116 του Συντάγματος περί ισότητας ...Οι Έλληνες και οι Ελληνίδες έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως αναγράφεται στα σχόλια από κάποιους συναδέλφους. Αυτό ίσχυε άραγε και με τις προϋποθέσεις εισαγωγής στις σχολές!!! Απο ότι γνωρίζω άλλες ήταν και είναι οι επιδόσεις στα αγωνίσματα για τους άνδρες και άλλα για τις γυναίκες.Άλλο το απαιτούμενο ύψος για τους άνδρες άλλο για τις γυναίκες.Οι άνδρες είχαν επιπλέον την προϋπόθεση του στρατού οι γυναίκες όχι....και άλλα πολλά. Πιστεύω λοιπόν ότι σχόλια περί ισότητας για να μην περάσει το συγκεκριμένο άρθρο είναι εντελώς άτοπα.

22 Φεβρουαρίου 2017, 19:07 | Μαρία

Σύνταγμα

Άρθρο

«Οι Έλληνες και οι Ελληνίδες έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις.»

Άρθρο

«Δεν αποτελεί διάκριση λόγω φύλου η λήψη θετικών μέτρων για την προώθηση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών. Το Κράτος μεριμνά για την άρση των ανισοτήτων που υφίστανται στην πράξη, ιδίως σε βάρος των γυναικών.»

Το προτεινόμενο άρθρο αποτελεί ξεκάθαρη διάκριση υπέρ του ανδρικού φύλου.

22 Φεβρουαρίου 2017, 14:34 | ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΡΗΤΗ

Σωστό άρθρο.Σαν γυναίκα συναδέλφο εμένα προσωπικά με βρίσκει σύμφωνη.

22 Φεβρουαρίου 2017, 14:59 | Χρήστος

Το σωστό είναι πως θα πρέπει να αναγνωριστούν όλοι οι μήνες Υπηρεσίας, δε μπορεί αυτοί που υπηρέτησαν 8 ή 10 μήνες να έχουν την ίδια μεταχείριση με αυτούς που υπηρέτησαν 21 ή παραπάνω (ΕΠΥ, ΕΠΟΠ). Θα είναι αδικία για αυτούς που υπηρέτησαν περισσότερο.

22 Φεβρουαρίου 2017, 13:02 | ΝΙΚΟΛΑΚΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ

Ενα μεγάλο Μπράβο στους συντάκτες του άρθρου.Δίκαιο και σωστό. Αποκαθίσταται η αδικία έναντι στους στρατευσιμους.

22 Φεβρουαρίου 2017, 12:03 | PANOS M

2001(ΦΕΚ

4

85/A/18-4-2001)

παρ.2

116

παρ.2

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΚΑΙ ΜΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΜΑΣ ΣΤΗ ΠΑΤΡΙΔΑ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΗΣΑΜΕ ΤΗ ΘΗΤΕΙΑ ΜΑΣ.ΕΛΠΙΖΩ ΝΑ ΜΗΝ ΕΠΕΜΒΕΙ ΚΑΠΟΙΟ ΑΟΡΑΤΟ ΧΕΡΙ ΚΑΙ ΚΟΠΕΙ Η ΔΙΑΤΑΞΗ

21 Φεβρουαρίου 2017, 22:03 | ΙΩΑΝΝΗΣ

ΕΙΝΑΙ ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΑΥΤΟ. ΗΤΑΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΟΝ ΣΤΡΑΤΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΑΣ ΣΤΟ ΣΩΜΑ. ΕΠΙΣΗΣ ΕΙΝΑΙ ΣΩΣΤΟ ΣΤΟΝ ΚΑΘΕ ΕΝΑ ΝΑ ΤΟΥ ΔΩΘΕΙ Ο ΑΚΡΙΒΗΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΔΙΟΤΙ ΚΑΠΟΙΟΙ ΕΚΑΝΑΝ ΕΩΣ ΚΑΙ 23ΜΗΝΟ. ΕΝΩ ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΠΟΥ ΕΜΕΙΣ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΜΕ ΤΟΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΙΚΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΤΟΥΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.

21 Φεβρουαρίου 2017, 21:34 | Μανος

Θα συμφωνήσω σε όλα οσα είναι για το καλό όλων των συναδέλφων. Αλλά αφού ορισμένοι γίνουν συνάδελφοι πρώτα με όλη την σημασία της λέξης. Όταν από τον τελευταίο Α/Φ και μέχρι πάνω, ξεριζώσουν από τα σπινάρια τους που είναι χρόνια βολεμένοι, όταν πεντρεμένοι, χωρισμένοι και με ποιδιά ή χωρίς έχουν την ίδια αντιμετώπιση μεταξύ τους σε όλα. Όταν θα περάσουν όλοι από μάχιμα νησιά και όχι από θέρετρα, και αφού ανοίξουν κανονικά οι θέσεις στα εκλεκτά μέλη του Σώματος. Και μην ακούσω χαζές δικαιολογίες.

21 Φεβρουαρίου 2017, 18:47 | ΑΡΙΣΤΟΣ

ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ

21 Φεβρουαρίου 2017, 18:04 | ΑΡΙΣΤΟΣ

ΣΩΣΤΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

21 Φεβρουαρίου 2017, 16:36 | νικος

Μπράβο πολύ καλό...

21 Φεβρουαρίου 2017, 10:03 | Παύλος

Λιμενικό Σώμα: Σώμα Ασφαλείας, ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΑ συντεταγμένο... Ειλικρινά, χρειάζεται κανείς να προσθέσει τίποτα περισσότερο,;

21 Φεβρουαρίου 2017, 10:23 | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ

Σωστό και δίκαιο. Επιτέλους αναγνωρίζετε ένα μέρος από την πρόσφορα μας στην μητέρα πατρίδα που εμείς οι άντρες με τιμή καλούμαστε να υπηρετήσουμε και να θυσιάσουμε για αυτήν κάποιους μήνες η χρόνια από την ζωή μας χωρίς μέχρι τώρα να έχουμε διεκδίκηση κανένα δικαίωμα. Για όλους εμάς είναι μια μικρή ανταμοιβή

21 Φεβρουαρίου 2017, 09:12 | ΒΑΓΓΕΛΗΣ Μ.

ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΕΦΟΣΟΝ ΗΤΑΝ ΠΡΟΑΓΓΑΙΟΥΜΕΝΟ Η ΘΗΤΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΜΑΣ ΣΤΟ ΣΩΜΑ.

20 Φεβρουαρίου 2017, 21:31 | ΛΑΣΚΑΡΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

Μιλάμε για τα

Δίκαιη η διάταξη από την στιγμή που η εκπλήρωση της στρατιωτικής θητείας ήταν υποχρεωτικό προσόν κατάταξης. Πρέπει να αναγραφεί ότι έχει αναδρομική ισχύ για όλα τα εν ενεργεία στελέχη από το βαθμό του Α/Φ και πάνω, γιατί υπάρχουν ήδη παρερμηνείες.

20 Φεβρουαρίου 2017, 21:55 | ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α

Μπράβο που επιτέλους μία προस्ताθεία που ξεκίνησε ο αείμνηστος συνάδελφος μας Στρατηγός Δημήτρης Κ9 συνοδός της Μιρκας και υλοποιητε από την τωρινή ηγεσία μας...Μία δικαίωση στην μνήμη του... Ευχαριστώ

20 Φεβρουαρίου 2017, 20:30 | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.

Μπράβο σωστή διάταξη με βρίσκει σύμφωνο.

20 Φεβρουαρίου 2017, 19:46 | ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Η Υπηρεσία με την προσμέτρηση όλης της στρατιωτικής θητείας στο Χρονοεπίδομα (μιοθολογική προαγωγή) εμμέσως πάλιν σαφώς γνωρίζει κι αναγνωρίζει το δίκαιο του αιτήματος (βαθμολογική προαγωγή) κατ' επέκταση φρονώ ότι έστω και καθυστερημένα αποκαταστάθηκε η άνοση μεταχείριση, διότι όσο χρονικό διάστημα υπηρετούσα την στρατιωτική μου θητεία στα Ελληνοτουρκικά σύνορα επί δυο(02) έτη, οι γυναίκες συνάδελφοι το ίδιο χρονικό

583-

διάστημα Υπηρετούσαν στο Λ.Σ. πληρωνόντουσαν κανονικότητα και τα δυο(02) αυτά έτη προσμετρήσανε στην προαγωγή τους. Με δεδομένο ότι για την κατάταξή μου στο Λ.Σ. βασική κι αναγκαία προϋπόθεση ήταν το απολυτήριο Στρατού. Επίσης εάν το χρονικό διάστημα που υποχρεωτικά υπηρετούσα την στρατιωτική μου θητεία ήμουν στο Λ.Σ. δεν θα ήχαμε ουδεμία διαφορά. Το ίδιο ισχύει και για τους αστράτευτους άνδρες συναδέλφους.

20 Φεβρουαρίου 2017, 18:44 | ΑΝΤΩΝΗΣ

Η Υπηρεσία με την προσμέτρηση όλης της στρατιωτικής θητείας στο χρονοεπίδομα (μισθολογική προαγωγή) εμμέσως πλην σαφώς γνωρίζει κι αναγνωρίζει το δικαίο του αιτήματος (βαθμολογική προαγωγή)κι επέκταση φρονώ ότι έστω και καθυστερημένα αποκαταστάθηκε η άνιση μεταχείριση. Διότι όσο χρονικό διάστημα υπηρετούσα την στρατιωτική μου θητεία στα Ελληνοτουρκικά σύνορα επί δυο(02) έτη, οι γυναίκες συνάδελφοι το ίδιο χρονικό διάστημα Υπηρετούσαν στο Λ.Σ. πληρωνόντουσαν κανονικότητα και τα δυο(02) αυτά έτη προσμετρήσανε στην προαγωγή τους. Με δεδομένο ότι για την κατάταξή μου στο Λ.Σ. βασική κι αναγκαία προϋπόθεση ήταν το απολυτήριο Στρατού. Επίσης εάν το χρονικό διάστημα που υποχρεωτικά υπηρετούσα την στρατιωτική μου θητεία ήμουν στο Λ.Σ. δεν θα ήχαμε ουδεμία διαφορά. Το ίδιο ισχύει και για τους αστράτευτους άνδρες.

20 Φεβρουαρίου 2017, 18:05 | Γιαννης Π

Επιτέλους, αν και άρνησε καιρός ήταν να γίνει. Η αναγνώριση της στρατιωτικής θητείας είναι πολύ πιο δίκαιη απο την αναγνώριση των σπουδών (εκτος οργανικων κ.τ.λ.) και των ετών που έχουν αναγνωριστεί λόγω προσφυγών (βαθμολογική εξελιξη ενω εισαι σπιτι). Ένα μικρό δείγμα αναγνώρισης για όσους υπηρετησαν και ενα μεγαλο μπραβο για αυτους που το σκέφτηκαν και σε αυτους που θα το υλοποιησουν.

20 Φεβρουαρίου 2017, 17:02 | Νικοδημος

Σωστό και δίκαιο εφόσον ήταν προαπαιτούμενο για την εισαγωγή στο Λιμενικό Σώμα.

20 Φεβρουαρίου 2017, 17:29 | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΑΣΙΟΣ

Σωστό και δίκαιο το άρθρο.Για την αποφυγή παρερμηνειών επιβάλλεται η αναγραφή της «Αναδρομικής Ισχύος» για όλα τα Στελέχη ΛΣ που θα έχει εφαρμογή.

20 Φεβρουαρίου 2017, 17:46 | ΜΙΜΑΚΟΣ Σωτήριος

Δίκαιο	με	την	πρώτη	ματιά		αλλά	άδικο	που	έχει	με	την	ο	κάθε	δεύτερη.
Να	τροποποιηθεί	το	νομοσχέδιο	και	να	συμψηφίζεται	ο	στρατός	αδικο	αδικο	αδικο	αδικο	αδικο	αδικο
Δηλαδή	να	έχει	κάνει	9	μήνες	και	να	λάβει	9	μήνες	προϋπηρεσία	,ή	έχει	υπηρετήσει
Όχι	όλοι	σε	ένα	τσουβάλι	πάρτε	απο	1	χρόνο	όλοι	γιατί	και	αυτό	αδίκια	είναι.

20 Φεβρουαρίου 2017, 16:19 | Ειρηνη Μ

Νομίζω σωστό και δίκαιο για όλους όσους έπρεπε υποχρεωτικά να υπηρετήσουν την πατρίδα και μετά να μπουν στην αγορά εργασίας!

20 Φεβρουαρίου 2017, 16:24 | Γιώργος Χ

Σωστό και δίκαιο έπρεπε να είχε γίνει εδώ και χρόνια. Δικαίωση και αναγνώριση για αυτούς που προσέφεραν τις υπηρεσίες τους ανιδιοτελώς στην πατρίδα. Συγχαρητήρια σ' όσους το στηρίζουν!

20 Φεβρουαρίου 2017, 15:02 | ΝΤΑΦΥ

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΚΑΙ ΚΑΤΙ ΚΑΛΟ

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:25 | ΣΤΡΑΤΟΣ

ΠΟΛΥ ΚΑΛΟ

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:21 | ΘΟΔΩΡΗΣ

ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:59 | ΛΕΝΑ ΑΓ.

Πιστεύω πως είναι δίκαιο για τους άνδρες συναδέλφους η προώθηση του συγκεκριμένου άρθρου όσο και αν δεν αρέσει σε κάποιους (κυρίως σε μας τις γυναίκες) που θα χάσουν την αρχαιότητα!!! Ωστόσο η αρχαιότητα και την ταπεινή μου γνώμη δεν κάνει τον συνάδελφο. Στην σειρά μου Αφ είμουν και γω στην πρώτη πεντάδα αποφοίτησης. Ο αδερφός μου απόφοιτος ΤΕΦΑ στον ίδιο διαγωνισμό με πολύ περισσότερα μόρια από μένα έχασε την δυνατότητα συμμετοχής λόγω του ότι δεν είχε εκπληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις και όταν το ζήτησαε και αυτό το εμπόδιο οι βάσεις είχαν ανέβει στα ύψη τις επόμενες χρονιές. Είναι λοιπόν το συγκεκριμένο άρθρο μια δικαίωση για όλους αυτούς που όταν έπρεχαν από μήνες έως χρόνια και κυριολεκτικά στο στρατό και μεταφορικά για να προλάβουν διαγωνισμούς ειμείς περιμέναμε απλά στο σπιτάκι μας να βγούν τα αποτελέσματα και να πάμε για κατάταξη.

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:06 | ΣΤΡΑΤΟΣ

ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:40 | ΑΝΔΡΕΑΣ

ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:56 | ΓΙΑΝΝΗΣ

ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:13 | ΘΕΙΔΩΡΟΣ

ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:35 | ΑΛΕΞΙΟΣ

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΛΙΓΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΧΑΜΗΛΟΒΑΘΜΟΥΣ ΠΟΥ ΣΥΝΗΘΩΣ ΤΡΑΒΑΝΕ ΤΟ ΚΟΥΠΙ ΠΑΝΤΟΥ.ΜΠΡΑΒΟ ΥΠΟΥΡΓΕ

26 Φεβρουαρίου 2017, 21:08 | gus

σωστο και μπραβο στον υπουργο επιτελους μια αδικια διορθωνεται

26 Φεβρουαρίου 2017, 12:25 | Γιάννης Αγιάνης

Τόδες χιλιάδες στελέχη και μόνο 161 σχόλια; Αν δεν περάσει θα είμαστε άξιοι της μοίρας μας...

25 Φεβρουαρίου 2017, 23:51 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΤΥΡΟΣ

Παρόλο που η στρατιωτική θητεία όσων αποτελούσε υποχρεωτικό προσόν αναγνωρίζεται κανονικότητα μισθολογικά και συνταξιοδοτικά, δεν αναγνωρίζεται βαθμολογικά όπως ισχύει σε Στράτευμα και Σώματα Ασφαλείας

Αυτό το θέμα ορθώς έρχεται να επιλύσει η συγκεκριμένη τροπολογία και να αποκαταστήσει την αδικία η οποία αποδεικνύεται-τεκμηριώνεται από τα ακόλουθα :

1. Σύμφωνα με το Σύνταγμα των Ελλήνων » Κάθε Έλληνας που μπορεί να φέρει όπλα είναι υποχρεωμένος να συντελεί στην άμυνα της Πατρίδας, σύμφωνα με τους ορισμούς των νόμων.»

2. Από την ως άνω υποχρέωση εξαιρούνται οι γυναίκες και οι κατατασόμενοι σε Σχολές Στρατού Αστυναμίας Πυροβεστικής και Αξκών Αιμενικού καθώς ο Χρόνος φοίτησης σε αυτές θεωρείται Χρόνος εκπλήρωσης στρατιωτικής υποχρέωσης.

3. Για όσα στελέχη Α.Σ. κατατάχθηκαν χωρίς να έχουν υπηρετήσει στρατιωτική θητεία, η στρατιωτική υποχρέωση θεωρείται μεν εκπληρωμένη, αναγνωρίζεται δε ως Χρόνος για την βαθμολογική τους εξέλιξη

4. Για όσα στελέχη Α.Σ. κατατάχθη καν χωρίς να έχουν υπηρετήσει στρατιωτική θητεία, εφσον δεν απολυθούν/παραιτηθούν/αποταχθούν πριν εκπληρώσουν τον ελάχιστο υποχρεωτικό Χρόνο διαφορετικά η εκπλήρωση αυτή καταργείται και επαναφέρονται στην προτέρα στρατολογική κατάσταση

5. Σύμφωνα με τον ΣΓΓΚ και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων η στρατιωτική θητεία θεωρείται κατά νόμο ως »στρατιωτική υπηρεσία» κατά την οποία ισχύουν όλα τα δικαιώματα και όλες οι υποχρεώσεις. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει ΟΥΤΕ ΜΙΑ απόφαση με διαφορετικό σκεπτικό-διατακτικό.

6. Αναλογική διάταξη ισχύει για τον χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας ως υποχρεωτικό προσόν κατάταξης Αξιωματικών ΑΕΝ. Η συγκεκριμένη διάταξη προβλέπει ότι » Για τον υπολογισμό του χρόνου πραγματικής υπηρεσίας των Αξιωματικών Α.Σ. προέλευσης Εμπορικού Ναυτικού προσμετράται ο ελάχιστος κάθε φορά χρόνος θαλάσσιας υπηρεσίας, που απαιτείται συνολικά για τη συμπλήρωση των απαιτούμενων τυπικών προσόντων για την κατάταξή τους.»

7. Οι ισχυρισμοί ότι η εκπλήρωση της θητείας δεν αποτελεί προσόν αλλά προϋπόθεση ή όρο, είναι – αν όχι δόλιοι και κακόβουλοι με σκοπό να παραπλανήσουν- αστήρικτοι και αποτέλεσμα άγνοιας, καθώς στις προκηρύξεις αναφέρεται ΡΗΤΑ ως προσόν. (βλέπετε δειγματοληπτικά ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΦ ΜΑΡΤΙΟΥ 2001 παράγραφο 4 εδάφιο (δ) και ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΦ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2015 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

παράγραφο 1 εδάφιο (γ) όπου η εκπλήρωση της στρατιωτικής θητείας αναγράφεται στα ΓΕΝΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ
8. Ομοίως οι ισχυρισμοί περί διατάραξης της επετηρίδας και αρχαιότητας είναι – αν όχι δόλιοι και κακόβουλοι με σκοπό να παραπλανήσουν- αστήρικτοι και ΟΧΙ απο αποτέλεσμα άγνοιας, καθώς το ισχύον δίκαιο του Α.Σ. προβλέπει ΡΗΤΑ ότι η αρχαιότητα καθορίζεται από την ημερομηνία κτήσης του βαθμού και ΟΧΙ απο τον αριθμό μητρώου που προκύπτει από την επετηρίδα. Για τον ίδιο λόγο δεν προκύπτει διαταραχή της αρχαιότητας/επετηρίδας σε περίπτωση προαγωγής σύμφωνα με ειδικές διατάξεις (π.χ. διατάξεις περί εκτός οργανικών θέσεων)

ΣΠΥΡΟΣ

ΓΙΑΠΡΟΣ

ΥΠΑΞ/ΚΟΣ ΛΣ (ΑΦ)

25 Φεβρουαρίου 2017, 19:39 | GEORGE

ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΙ ΜΕ ΧΑΣΤΟΥΚΙΑ . ΕΥΓΕ ΥΠΟΥΡΓΕ

25 Φεβρουαρίου 2017, 19:21 | ΚΑΡΑΜΠΕΛΑ ΣΟΦΙΑ

Σωστο και δικαιο μέτρο. Μπράβο στο κ. Υπουργο.

25 Φεβρουαρίου 2017, 18:00 | ΣΙΜΟΣ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ, ΑΝΑΦΕΡΟΜΑΙ ΣΤΗΝ ΙΣΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΠΡΟΚΥΡΗΞΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΟ ΟΡΙΟ ΥΨΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΘΕΛΩ ΝΑ ΘΕΙΩ ΤΙΣ ΓΥΝΑΙΚΕΣ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΣΕ ΚΑΠΟΙΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΑΞΙΕΣ ΑΠΟ ΚΑΠΟΙΟΥΣ ΑΝΤΡΕΣ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 18:20 | ΣΙΜΟΣ

ΣΥΜΦΩΝΩ ΜΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΗ. ΜΗΝ ΞΑΝΑΚΟΥΣΩ ΓΙΑ ΙΣΟΤΗΤΑ ΓΥΝΑΙΚΩΝ-ΑΝΔΡΩΝ, ΔΙΟΤΙ ΟΛΕΣ ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΠΑΙΝΟΥΝ ΜΕ ΟΡΙΟ ΥΨΟΥΣ 1,60 ΕΝΩ ΟΙ ΑΝΤΡΕΣ ΜΕ ΟΡΙΟ 1,70. ΕΔΩ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΡΑΤΣΙΣΜΟΣ? ΙΣΟΤΗΤΑ ΣΕ ΟΛΑ. ΑΝ ΚΙΝΗΘΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΝΟΜΙΚΑ ΤΙΝΑΖΕΙ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΜΕ ΟΡΙΟ ΚΑΤΩ ΤΟΥ 1,70 ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 17:25 | ΔΗΜΗΤΡΗΣ

Προτείνετε να εξεταστεί το γεγονός ότι για την εκπλήρωση της στρατιωτικής θητείας απαιτείται η ολοκλήρωση υποχρεωτικής υπηρεσίας στις ένοπλες δυνάμεις συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος ,που έχει θέσει το κράτος,χρόνος ο οποίος είναι διαφορετικός (Ε.Σ-Π.Ν-Αερ.)για τον καθένα.Συνεπώς η αναγνώριση όλου του χρονικού διαστήματος της θητείας που αντιστοιχεί σε κάθε στέλεχος συνδέεται άμεσα με την πραγματική διάσταση της πραγματοποίησης όλου του χρόνου που τέθηκε προκειμένου εκπληρωθεί η στρατιωτική θητεία.Σημαντική η πρωτοβουλία σας για θέματα που σχετίζονται με το αντικείμενο των συνθηκών εργασίας μας.

25 Φεβρουαρίου 2017, 10:32 | Αιγαιοπλόος

Επιτέλους μία δίκαια διάταξη για την αναγνώριση της στρατιωτικής θητείας, έστω και αργά. Έτσι θα εναρμονιστούμε με τα άλλα σώματα έστω και μετά από 98 χρόνια παρουσίας.

25 Φεβρουαρίου 2017, 09:42 | ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΟΝΙΚΟΣ

Επειδή πολλοί μπρεδεύονται: α) Η υποχρεωτική στρατιωτική θητεία των ανδρών ήταν απαραίτητο προσόν εισαγωγής στο Σώμα, β) Η εισαγωγή των γυναικών στο Σώμα δεν είχε ως προαπαιτούμενο τις εκπληρωμένες στρατιωτικές υποχρεώσεις, άρα οι γυναίκες εισάγονταν άμεσα στο Σώμα, ενώ οι άνδρες έπρεπε να περιμένουν να τελειώσουν πρώτα από το στρατό, αυτό δεν ήταν αδικία και άνιση μεταχείριση? γ) Σε στρατιωτικά συντεταγμένο Σώμα είναι παράλογο να μην προσμετράται η υποχρεωτική στρατιωτική θητεία ως χρόνος υπολογισμού προαγωγής στον επόμενο βαθμό, όταν η θητεία ήταν

προσπατούμενο εισαγωγής σε αυτό, ως αναφέρθηκε παραπάνω, δ) Είναι σωστό να προσμετράται η πραγματική θητεία σε μήνες, έστω και ως 12 (αφού έτσι αποφασίστηκε για τους αποδιδόμενους μήνες, με βάση την υποχρεωτική θητεία), αν και το σωστό θα ήταν να προσμετράται η υποχρεωτική στρατιωτική θητεία του καθενός, όση και αν ήταν αυτή, ε) Μην μπντρεύονται κάποιιοι και αναφέρουν ότι πρέπει να προάγονται στον επόμενο βαθμό συνυπολογίζοντας την επαγγελματική τους καριέρα στο στρατό (ΕΠ.ΟΠ., Ε.Π.Υ., Ε.Μ.Θ.), καθώς δεν ήταν υποχρεωτική στράτευση αλλά επαγγελματική επιλογή, επ' αμοιβή, και κυρίως όλοι είχαν την επιλογή να παραμείνουν στο στρατό και να προσχθούν ως ορίζονταν από τις κείμενες διατάξεις εισαγωγής τους στο στρατό. Επιλογή τους ήταν λοιπόν η εισαγωγή στο Σώμα και η παράλληλη παραίτησή τους από το εκεί που βρίσκονταν και δεν είναι δυνατόν να ζητάνε να προσχθούν αναλόγως των μηνών τους ως επαγγελματίες στο στρατό, στον επόμενο βαθμό προαγωγής τους στο Σώμα. Αν υπήρχε τέτοια περίπτωση θα εισάγονταν με τον βαθμό που είχαν όταν εκδόθηκε η προκήρυξη εισαγωγής τους στο Σώμα και θα προβλέπονταν αναλόγως, γεγονός που δεν ισχύει φυσικά, στ) Μην λημονείτε επίσης ότι σε στρατιωτικά συνταγμένο Σώμα, που δίδεται από τον Σ.Π.Κ., αυτοί που υπηρέτησαν στο στρατό υποχρεωτικά δεν είναι άδικο να προηγούνται βαθμολογικά, όσων δεν υπηρέτησαν υποχρεωτικά για να εισαχθούν. Στρατός είναι, όχι ευρύτερος δημόσιος τομέας (Δ.Ε.Η, Ι.Κ.Α. κ.ά.π.) και το ξέρετε άπαντες κατά την εισαγωγή σας στο Σώμα. Επιτέλους κύριοι και κυρίες αφήστε την κατοίκια του γέιτονα να ζήσει...

25 Φεβρουαρίου 2017, 08:50 | Παναγιώτης Σ.

Είναι σωστό και δίκαιο το άρθρο . Συγχαρητήρια σε όσους το πρότειναν και στον κ. Υπουργό που το προωθεί.

24 Φεβρουαρίου 2017, 18:51 | Α Κ

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ Κ ΥΠΟΥΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗ ΓΕΝΝΑΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ Η ΟΠΟΙΑ ΔΙΚΑΙΩΝΕΙ ΤΟΥΣ ΑΙΜΕΝΙΚΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΤΟΥΣ ΘΗΤΕΙΑΣ ΕΠΙΕΛΗΘΕ ΟΜΩΣ ΑΥΤΗ ΔΙΗΡΚΗΣ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑΤΧ 6 ΜΗΝΕΣ 9 ΜΗΝΕΣ 15 ΜΗΝΕΣ ΚΑΠΗ ΕΙΝΑΙ ΑΚΡΙΒΟΔΙΚΑΙΟ ΝΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕΝΑ ΤΟ ΑΚΡΙΒΕΣ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΤΟΥ ΘΗΤΕΙΑΣ

24 Φεβρουαρίου 2017, 12:53 | Κατσούλιας Διονύσης

Πρόκειται σαφώς για ένα μέτρο που κινείται στην σωστή κατεύθυνση, δίχως να επιβαρύνει δυσανάλογα τον οικονομικό προϋπολογισμό του Υπουργείου, καθώς ο χρόνος της στρατιωτικής θητείας προσμετράται ήδη στον καθορισμό του χρονοεπιδόματος της μισθολογικής μας ωρίμανσης, αλλά αποτελεί συνάμα μία μορφή ηθικής δικαίωσης για τα στελέχη που υπηρέτησαν ευδοκίμως. Η φύση εξ' αλλου του επαγγέλματος μας επιτερίζει εξ' ορισμού την στρατιωτική διάσταση. Το δικαιότερο όμως θα ήταν να υπάρχει πραγματική αντιστοιχία μεταξύ του χρόνου που έχει υπηρετήσει έκαστος και του χρόνου που υπολείπεται για να προσχθεί, καθώς με αυτό τον τρόπο θα εξαιφιόταν το όποιο μελάνο σημείο στην αρχή της ισοδικίας και της αναλογικότητας του παρόντος διατάγματος.

28 Φεβρουαρίου 2017, 09:53 | ΣΠΥΡΟΣ Τ.

Τι πιο δίκαιο και σωστό να υπολογίζεται η στρατιωτική θητεία εκτός από μισθολογικά και στις βαθμολογικές προαγωγές.

28 Φεβρουαρίου 2017, 03:47 | ΑΙΜΕΝΙΚΟΣ

Ο χρόνος στρατιωτικής θητείας θα πρέπει να μετράει στο ακέραιο, όπως άλλωστε ισχύει και για την αλλαγή χρονοεπιδόματος αλλά και την μισθολογική προαγωγή. Εξάλλου είναι και άδικο κάποιος που έχει υπηρετήσει λιγότερο από 12 μήνες να του προσμετράται ο ίδιος χρόνος με κάποιον που έχει υπηρετήσει 21 μήνες. Πάντως υπερβολικά πολλά μπράβο για μία διάταξη ημίμετρο.

28 Φεβρουαρίου 2017, 00:01 | Μάριος

Το ελάχιστο που θα μπορούσε να γίνει για όσους έχουν εκπληρώσει νομίμως την στρατιωτική τους θητεία. Το να υπηρετήσεις υποχρεωτικά την πατρίδα ήταν τιμή μας και φυσικά αδιαφισιβήτητα ο Στρατός ήταν μεγάλο Σχολείο για όλους μας. Όσον αφορά όμως την επαγγελματική μας αποκατάσταση ήταν τροχόπεδη, κάτι που το καταβάσαμε μετά από χρόνια. Οι παλαιότεροι προλάβαινε 20-24 μήνες, σχεδόν δύο χρόνια. Μεγάλη καθυστέρηση για να μπεις στην διαδικασία της εύρεσης εργασίας. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, αλλά όχι λίγες, κάποιιοι αντιμετώπισαν προβλήματα με την αναβολή τους και δέκοιμαν τις

σπουδές τους, προκαλώντας ακόμα μεγαλύτερη καθυστέρηση και σύγχυση στην συνέχεια της ζωής τους. Αρκετοί επίσης, υπηρέτησαν ως βαθμοφόροι (Λοχίες-Δεκανείς εξερχόμενοι από αντίστοιχα σχολεία Λ.Υ.Β.) στα διάφορα Όπλα και μάλιστα μερικοί σε Επίλεκτες Δυνάμεις (Πεζοναυτές-Καταδρομείς-Αλεξιπτωτιστές-Ο.Υ.Κ), ενώ άλλοι φύλαξαν στην παραμεθόριο το μεγαλύτερο μέρος της θητείας τους. Δεν μπορεί, εδώ και χρόνια, οι ίδιοι να εξομολογούνται, βαθμολογικά με αστράτευτους. Το ανεπίτρεπτο δε, είναι να είναι κατώτεροι σε βαθμό σε σχέση με κάποιους που εκ των πραγμάτων είχαν την δυνατότητα, λόγω μη υπηρέτησης να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους γρηγορότερα, αλλά και δεν γνώριζαν τίποτα από στρατό πριν μπουν στο Λ.Σ. Επίτλους είμαστε Στρατιωτικό Σώμα ή Οργανισμός; Θέλουμε το βαθμολόγιο μας να ανταποκρίνεται στην στρατιωτική ιεραρχία ή να δημιουργείται ανισότητα μέσα στην στρατιωτική μας οργάνωση; Γενικότερα το βαθμολόγιο του Λ.Σ είναι απαρχαιωμένο και χρήζει ευρύτερης συζήτησης και δημιουργίας προϋποθέσεων αλλαγής του. Λόγω μεταβολής της σημασίας των ρόλων του Λ.Σ. Όπως και να χει η ένταξη του παρόντος άρθρου στο Σχέδιο είναι κάτι ενθαρρυντικό και δείχνει ότι

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:31 | Ιωάννης Κ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:31 | [Ιωάννης...](#)

Προς την σωστή κατεύθυνση το συγκεκριμένο άρθρο.
27 Φεβρουαρίου 2017, 20:42 | ΕΥΡΙΔΙΚΗ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΥ
 ΕΠΕΙΔΗ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΥΧΝΑ ΛΟΓΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΔΡΟΥΝ ΣΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΑΡΘΡΟ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΗ Η ΑΝΑΓΝΟΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΘΗΤΕΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΕ ΤΥΠΙΚΟ ΠΡΟΣΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥΣ.

ΚΑΛΟ ΘΑ ΗΤΑΝ ΕΠΙΣΗΣ ΝΑ ΙΣΤΑΙ ΣΕΙΡΑΝΑ
ΕΒΙΚΕ ΛΕΥΣΤΗΣ Α Σ ΜΑΝΟΛΟΠΟΥΛΟΥ Ε.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:58 | ΜΑΡΙΑ

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:12 | Σταματς

Φεβρουάριος 17, 1971. Ταυτάνω τα ακόλουθα:

27 Φεβρουαρίου 2017. 16:31 | Spiros A.

27 Φεβρουαρίου 2017, 16:31 | Spiros A.

27 Φεβρουαρίου 2017, 11:14 | Κωστας

στρατός, ο οποίος στελεχώνεται από τους καλύτερους στρατιώτες, οι οποίοι έχουν εκπαιδευθεί με τον καλύτερο τρόπο.

Πολύ σωστή η διάταξη καθώς μετά από χρόνια αναγνωρίζεται η προσφορά των στελεχών στο στράτο.

ορθή και δίκαιη, η οποία συμβαίνει στις Ένοπλες Δυνάμεις και τα λοιπά σώματα Ασφαλείας, εκτός από μισθολογικά και βαθμολογικά, και βαθμολογικά και συνταξιοδοτικά, και βαρύνονται με την κατατάξη στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., Επισημαίνεται ότι η ορθότητα της ρύθμισης απορρέει από το γεγονός ότι η στρατιωτική θητεία αποτελεί προαπαιτούμενο για την κατάταξη στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ενώ σημειώνεται ότι η στρατιωτική θητεία αναγνωρίζεται ως στρατιωτική υπηρεσία. Άλλωστε, τα περισσότερα σχόλια επισημαίνουν ότι, δεδομένου ότι η εκτέλεση της στρατιωτικής θητείας ήταν προαπαιτούμενο εισαγωγής στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., σε αντίθεση με τις γυναίκες, οι τελευταίες, μη υποχρεούμενες να έχουν ως προσόν κατάταξης υπηρετήσει στον ελληνικό στρατό, είχαν αποκτήσει χρονικό πρόβλημα έναντι των σημερινών συναδέλφων τους, οι οποίοι υπερασπίσαν τη θητεία τους.

υπηρετούσαν τη Θητεία τους. Περαιτέρω, μεγάλη μερίδα των σχολίων τονίζει την ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η υποχρεωτική στρατιωτική θητεία εκάστου, με διαμόρφωση κλιμακίας αναγνώρισης αυτής, ώστε να μην εξομοιώνονται άτομα που υπηρέτησαν περισσότερους μήνες με όσους υπηρέτησαν λιγότερους, άποψη που ορισμένοι σχολιαστές δεν συμμερίζονται, αναγνωρίζοντας τη σημασία και την αξία της ρύθμισης. Σε κάθε περίπτωση, απόψεις που καταγράφονται για αναγνώριση της 5ετούς στρατιωτικής υπηρεσίας δεν φαίνεται να συγκεντρώνει θετικά σχόλια εκ μέρους άλλων πολιτών, αφού η 5ετία δεν συνιστά υποχρεωτική στρατιωτική

θητεία.

Επίσης, τονίζεται η αναγκαιότητα ρητής αναφοράς στο άρθρο 42 περί αναδρομικής του εφαρμογής, καθώς και ανάγκη συνολικού εκσυγχρονισμού του βαθμολογίου του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Τέλος, διατυπώθηκαν μεμονωμένα αρνητικά σχόλια, που αναφέρονται σε αντισημαστικότητα του άρθρου 42, με το επιχείρημα ότι προσβάλλεται η αρχή της ισότητας σε βάρος των γυναικών καθώς και ότι διαταράσσεται η υπάρχουσα αρχαιότητα στο Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Άρθρο 43

Πειθαρχική Δίωξη Μ.Υ.Α./Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

[1 σχόλιο]

24 Φεβρουαρίου 2017, 15:47 | **ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΟΣ**

Όσον αφορά στον τίτλο του άρθρου, η Μ.Υ.Α δεν υπέχει πειθαρχικών ευθυνών άρα και δεν υπόκειται σε δίωξη. Αν τώρα αφορά το προσωπικό της, τότε ανάλογα θα έπρεπε να διατυπωθεί ο τίτλος.

Προτείνεται νομοτεχνική βελτίωση της διατύπωσης του τίτλου του **άρθρου 43**, δεδομένου ότι η Μ.Υ.Α./Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δεν υπέχει πειθαρχικών ευθυνών, όπως επισημαίνεται, ώστε να μην υπόκειται σε πειθαρχική δίωξη. Ως εκ τούτου, τονίζεται η ανάγκη για αναφορά της λέξης «προσωπικό» της Μ.Υ.Α./Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στον τίτλο του άρθρου, αφού αυτό δύναται να υπόκειται σε πειθαρχικές ευθύνες και πειθαρχική δίωξη.

Άρθρο 44

Δελτία Ταυτότητας Στελεχών Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

[7 σχόλια]

25 Φεβρουαρίου 2017, 22:47 | ΓΙΑΝΝΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

Για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας και πληρότητας για λόγους κωδικοποίησης, ορθότερο είναι οι διατάξεις του παρόντος άρθρου να προστεθούν- κωδικοποιηθούν στις αντίστοιχες διατάξεις της παρ 6 του άρθρου 128 του Κωδικα Πρωτοδικού Α.Σ.

Στο άρθρο του ΚΠΛΣ

προστίθενται

οι

ακόλουθοι

παράγραφοι

:

22 Φεβρουαρίου 2017, 20:54 | ΓΙΩΡΓΟΣ

Πολύ καλό το συγκεκριμένο άρθρο. Νέες ταυτότητες όπως και στα άλλα σώματα ασφαλείας.

22 Φεβρουαρίου 2017, 10:58 | ΜΑΝΟΣ

Επιτέλους γιατί τα πλαστικοποιημένα αντικείμενα που κατέχουμε δεν είναι σοβαρά έγγραφα. Παράλογο να χάσω πτήση όταν απο περιέργεια σε ξενή χώρα Ε.Ε. έδειξα την υπηρεσιακή ταυτότητα και όταν κόλησα στον έλεγχο τότε έδειξα το διαβατήριο και περσαα.

22 Φεβρουαρίου 2017, 08:45 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΟΣ

Αξέπτανη πρωτοβουλία.

Στην παράγραφο 1(δ) η διατύπωση «...όπως εμφανίζεται στο συνημμένο υπόδειγμα...» θεωρώ ότι εισχώρησε εκ παραδρομής ! Περαιτέρω η διατύπωση «... περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια» στην παράγραφο 2 (γ) θα εξηγούνταν μόνο αν το κόστος κατασκευής των νέων δελτίων καλυπτόταν έστω εν μέρει από την ΕΕ.

21 Φεβρουαρίου 2017, 23:58 | Ε.Κ.

Να υποθεσω λοιπον οτι με τις νεες ταυτοτητες θα μπορουμε να ταξιθεσουμε εντος ΕΕ ανευ διαβατηριου που ισχυει μεχρι τωρα;

19 Φεβρουαρίου 2017, 08:43 | Γεώργιος Β.

Πολύ καλό. Πρέπει να γίνει.

17 Φεβρουαρίου 2017, 22:58 | Γιάννης

Καμία άλλη ευρωπαϊκή χώρα δεν βάζει την ευρωπαϊκή σημαία στα δελτία ταυτότητας. Το ότι το έκανε το αυτό η αστυνομία δεν σημαίνει ότι πρέπει να αναπαράγεται.

Επί του **άρθρου 44** η πλειονότητα των σχολίων που υπεβλήθησαν χαρακτηρίζει ως αξιόπαινη και θετική την νομοθετική πρόταση για Δελτία Ταυτότητας των Στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., κατ' αναλογία με τα λοιπά σώματα ασφαλείας, αφού θεωρείται ότι διασφαλίζει την αξιοπρεπή και απρόσκοπτη διακίνηση των στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό, ιδίως στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άνευ χρήσης διαβατηρίου. Επιμέρους αντιρρήσεις ως προς το περιεχόμενο των προτεινόμενων Δελτίων Ταυτότητας διατυπώθηκαν ως προς τη διατύπωση «...περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια», το οποίο προτείνεται να απαλειφθεί, όπως και για τη διατύπωση «...όπως εμφανίζεται στο συνημμένο υπόδειγμα...», το οποίο δεν αποτέλεσε μέρος του σχεδίου νόμου υπό μορφή παραρτήματος ή αναφέρθηκε εκ παραδρομής.

Τέλος, για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας και πληρότητας αλλά και για την ικανοποίηση της ανάγκης κωδικοποίησης των ρυθμίσεων που αφορούν στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., προκρίνεται η ενσωμάτωση-κωδικοποίηση του προτεινόμενου άρθρου στις αντίστοιχες διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 128 του Κώδικα Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Άρθρο 45

Αποστρατευτικός Βαθμός Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

[4 σχόλια]

26 Φεβρουαρίου 2017, 06:57 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

1. Η βαθμολογική εξέταση των Λ/Φ πρέπει να επανεξεταστεί για τους ακόλουθους λόγους :

α. Με τα χρόνια υπηρεσίας που προβλέπεται ήδη να υπηρετήσουν οι Λ/Φ με βάση το ισχύον ηλικιακό όριο συνταξιοδότησης προκύπτουν άνω των 10 ετών στον ίδιο βαθμό.

β. Συγκριτικά με το παλαιότερο σύστημα συνταξιοδότησης της 25ετίας, τα άνω των 10 ετών στον τελευταίο εν ενεργεία βαθμό είναι το ήμισυ της συνολικής υπηρεσίας.

γ. Με το σύστημα εισαγωγής πανελληνίων εξετάσεων, το οποίο σημαίνει κατάταξη από τα 18 η συνολική υπηρεσία θα ξεπεράσει τα 40 έτη και θα αγγίζουμε την 20ετία στον τελευταίο εν ενεργεία βαθμό.

2. Αναφορικά με απόψεις περί ταχύρυθμων αξιωματικών εκ Λ/Φ και ΔΥΛΣ που «περιφέρουν φακέλους» και εκτελούν «γραμματειακή υποστήριξη» :

α. Η ανάθεση καθηκόντων δεν είναι επιλογή του κάθε στελέχους αλλά απόφαση του διοικούντος Α/Ξ

β. Η προαγωγή των Λ/Φ στον βαθμό του εν ενεργεία σημαιοφόρου προϋποθέτει κάποια προσόντα ΑΝΩΤΕΡΑ των υπολοίπων που θα παραμείνουν Ανθ/στές και τα συγκεκριμένα προσόντα δεν δικαιολογούν ανάθεση καθηκόντων μόνο για «περιφορά φακέλων» και «γραμματειακή υποστήριξη»

3. Κε υπουργε επειδή θα επιχειρηθεί με πλάνιους τρόπους να φθάσουν στο γραφείο σας εισηγήσεις με «επιλεγμένη» επιχειρηματολογία που θα παρουσιάζει τους Λ/Φ ως ικανούς μόνο για καθήκοντα παρόμοια με «περιφορά φακέλων» και «γραμματειακή υποστήριξη» μπορείτε πολύ εύκολα να αποκαλύψετε την πραγματική αλήθεια ως εξής:

α. Αναζητείστε στα μητρώα Λ/Φ την πρώτη σειρά Λ/Φ μετά την κατάργηση των στρατεύσιμων ναυτολιμενοφυλάκων και ανασύρετε τους φακέλους των 5 πρώτων στην σειρά κατάταξης και των 5 πρώτων στη σειρά αποφοίτησης.

β. Ακολουθώντας αναζητείστε στα μητρώα Λ/Φ την σειρά Λ/Φ του 2001 (θεωρείται από τις πιο αξιοκρατικές και αδιάβλητες κατατάξεις Λ/Φ όλων των εποχών) και ανασύρετε τους φακέλους των 5 πρώτων στην σειρά κατάταξης και των 5 πρώτων στη σειρά αποφοίτησης.

γ. Η σύγκριση των προσόντων των δύο σειρών θα αποκαλύψει την πραγματική αλήθεια για την σύγχρονη πραγματικότητα των Ν/Φ
4. Ως επίλογο υπενθυμίζω ότι με τις τελευταίες προπολογίες στις διατάξεις των οργανικών συνθέσεων οι ικανοί μόνο για καθήκοντα παρόμοια με »περιφορά
φακέλων» και »γραμματαϊκή υποστήριξη» τοποθετούνται ως λιμεν/ρχες από τον βαθμό του Κελευστή εκ Ν/Φ

ΣΤΥΠΟΣ

ΓΙΑΠΡΟΣ
ΥΠΛΕ/ΚΟΣ ΔΣ (ΕΚ Ν/Φ)

25 Φεβρουαρίου 2017, 19:42 | ΛΙΑΛΙΟΣ
ΝΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΤΕΙ ΤΟ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΟ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ ΣΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑ ΜΕ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΟΤΛΙΤΩΝ. ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΕΝ ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΜΜΙΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΛΕΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ. ΔΙΑΤΑΡΑΣΣΕΤΑΙ Η ΙΕΡΑΡΧΙΑ
ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 11:50 | Ανώνυμος
Σήμερα στο Α.Σ. υπηρετούν Ν/Φ (+εξ) με τουλάχιστον απολυτήριο λυκείου και μία έως τρεις ξένες γλώσσες στην κατοχή τους !! Νομίζω ότι στα 40 χρόνια
υπηρεσίας ο αποστρατευτικός βαθμός του Ανθυποπλοιάρχου Α.Σ. είναι λίγος!!!
Από τα 26 έως τα 40 έτη ο βαθμός του Σημαιοφόρου είναι άδικος (14 χρόνια στον ίδιο βαθμό!!) και προτείνω να επανεξεταστεί η βαθμολογική εξέλιξη των
Ν/Φ.

Επίσης να εξετασθεί η εξομοίωση των πτυχιούχων Ν/Φ με την εξέλιξη των πτυχιούχων Υ/Ξ εκ ΔΥΛΑΣ μια και προσόντα κατέχουν και τα ίδια καθήκοντα
εκτελούν!!

20 Φεβρουαρίου 2017, 13:56 | ΓΙΩΡΓΟΣ Β

Ο ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ΤΟΥ ΑΝΘΥΠΑΣΠΙΣΤΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΠΟΦΟΙΤΟΥΣ ΣΧΟΛΗΣ Ν/Φ ΕΙΝΑΙ ΑΡΚΕΤΟΣ. ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΡΙΜΝΗΣΕΙ Η ΗΓΕΣΙΑ
ΩΣΤΕ ΝΑ ΠΡΟΑΓΟΝΤΑΙ ΜΟΝΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΑ. ΟΙ ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ ΤΩΝ Ν/Φ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΛΕΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΤΟΥΝ ΔΙΟΤΙ
ΑΠΑΝΤΑΤΑΙ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΣΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΗΜΕΡΑ ΝΑ ΒΛΕΠΟΥΜΕ ΜΟΝΟ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΑΦΟΥ ΘΑ ΟΙ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΑΧΘΕΙ ΤΑΧΥΡΥΘΜΑ ΚΑΙ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ (ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΑΠΟ ΥΠΛΕΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ Ή Ν/Φ) ΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΟΥΝ ΦΑΚΕΛΟΥΣ ΚΑΙ ΝΑ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΚΗ
ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ.

Ως προς το **άρθρο 45**, εκφράστηκαν απόψεις περί επανεξέτασης της βαθμολογικής εξέλιξης των λιμενοφυλάκων, προς την κατεύθυνση αύξησης του βαθμού
του Σημαιοφόρου Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., δεδομένου ότι 14 έτη στον ίδιο βαθμό αξιολογούνται ως άδικα. Επίσης, παρατέθηκαν προτάσεις που δεν αφορούν άμεσα
στο άρθρο 45 αλλά συναφή με αυτό ζητήματα, όπως η επανεξέταση της εξομοίωσης των πτυχιούχων λιμενοφυλάκων με την εξέλιξη των πτυχιούχων
Υπαξιωματικών εκ ΔΥΛΑΣ, δεδομένου ότι παρατηρείται ταυτότητα προσόντα και ασκούμενων καθηκόντων.

Επίσης, προτάθηκε η επανεξέταση του βαθμολογίου των λιμενοφυλάκων σε αντιστοιχία με αυτό των επαγγελματιών οπλιτών, ώστε να διατηρείται η διάκριση
μεταξύ αξιωματικών, υπαξιωματικών και λιμενοφυλάκων, στο πλαίσιο τήρησης της ιεραρχίας του σώματος.

Κατά άλλη άποψη, ο καταληκτικός βαθμός του Ανθυπασπιστή για τους αποφοίτους της Σχολής λιμενοφυλάκων κρίνεται επαρκής, αλλά θα πρέπει να ληφθεί
μέριμνα για την προαγωγή τους μόνο μισθολογικά. Σε κάθε περίπτωση, προβάλλεται η ανάγκη να επανεξεταστούν οι προαγωγές των λιμενοφυλάκων και
των Υπαξιωματικών, ώστε να αποτρέπεται το φαινόμενο ταχείας προαγωγής Αξιωματικών, με αποτέλεσμα Αξιωματικοί να εκτελούν χρέη γραμματειακής
υποστήριξης.

Άρθρο 46
Παροχή Υπηρεσιών Υγείας από ΕΟΠΥΥ

[1 σχόλιο]
24 Φεβρουαρίου 2017, 11:56 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΟΣ

Ενώ είναι μια πλήρως θετική και ουσιαστική διάταξη, ο όρος «δύνανται» πρέπει να αποσαφηνισθεί.

Ειδικότερα η δυνατότητα αφορά τα στελέχη ΛΣ να αποτανθούν στον ΕΟΠΥΥ ή στον ΕΟΠΥΥ να ικανοποιήσει αίτημα στελέχους του ΛΣ ????

Η προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 46 έτυχε θετικής ανταπόκρισης, δεδομένου ότι θεωρείται ως μία θετική και ουσιαστική διάταξη που κινείται προς την κατεύθυνση επέκτασης του δικαιώματος ιατρικής μέριμνας/ περίθαλψης για το προσωπικό του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., με την παροχή υπηρεσιών υγείας από τον Ε.Ο.Π.Υ.Υ.

Εντούτοις, επισημαίνεται η ανάγκη ερμηνευτικής αποσαφήνισης της λέξης «δύνανται», αν δηλαδή ο όρος αυτός ερμηνεύεται ως δυνατότητα που παρέχεται στα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. να αποτανθούν στον Ε.Ο.Π.Υ.Υ. ή αν επιτρέπει στον Ε.Ο.Π.Υ.Υ. να εξυπηρετεί τις ιατροφαρμακευτικές και νοσηλευτικές ανάγκες του προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. κατά διακριτική ευχέρεια, επιτρέποντας με τον τρόπο αυτό τη δυνατότητα μη ικανοποίησης αιτήματος στελέχους του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. να εξυπηρετηθεί ιατροφαρμακευτικά/ νοσηλευτικά από τον Ε.Ο.Π.Υ.Υ.

Άρθρο 47
Ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής

[15 σφάλια]

24 Φεβρουαρίου 2017, 23:26 | ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Οι ειδικές υπηρεσίες που εξαιρούνται έχουν καταρτισμένο προσωπικό, με το Λ.Σ. να έχει ξοδέψει πολύ χρόνο και χρήμα για την εκπαίδευσή του. Οποίος έχει έστω και στοιχειώδη επιχειρησιακή λογική καταλαβαίνει ότι το να διακόψεις την τοποθέτησή τους για κάποια χρόνια για να πάρουν τον επόμενο βαθμό δεν θα ωφελούσε τίποτα, εκτός ίσως από το να θρέψει την κακομοιριά κάποιων συναδέλφων. Ας περνάγανε και αυτοί το σχολείο της Μ.Υ.Κ.

24 Φεβρουαρίου 2017, 14:58 | Γιάννης

Δυστυχώς για την προαγωγή στο βαθμό του Πλωτάρχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δεν έχουν συμπεριληφθεί ως εξαιρούμενοι οι Αξιωματικοί και Υπαξιωματικοί από Σ.Δ.Υ.Α.Σ. που υπηρετούν στην Υ.Σ.Υ.Δ./Λ.Σ. -ΕΛ.ΑΚΤ., και δεν είναι απόφοιτοι ΑΕΝ. Η φράση "εναέρια επιχειρησιακά μέσα του Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ." είναι αρκετά ασαφής όσον αφορά τα Ε/Π SUPER PUMA. Θα έπρεπε να προστεθεί και η συγκεκριμένη υπηρεσία στην κατηγορία των απόφοιτων Α.Ε.Ι.- Τ.Ε.Ι. - Κ.Α.Τ.Ε.Ε., λόγω του ότι η εξειδικευμένη εμπειρία και εκπαίδευση των ανωτέρω στελεχών, η οποία έχει κοστίσει αρκετά χρήματα στο Λ.Σ., σε επιχειρήσεις εναέριας έρευνας και διάσωσης καθιστά πολυτέλεια την απώλεια τους για τρία παραγωγικά έτη, προκειμένου να ολοκληρώσουν τις προϋποθέσεις για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό. Επίσης δημιουργούνται και πρακτικά προβλήματα χρόνου και κόστους για την επαναφορά τους σε ιπτάμενη ενέργεια μετά το πέρας της τριετίας.

24 Φεβρουαρίου 2017, 13:46 | Αριστείδης Πετρόπουλος.

Στις υπηρεσίες που αναγράφονται για την προαγωγή στον Βαθμό του Πλωτάρχη κρίνεται επιτακτική η ανάγκη ενσωμάτωσης του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. Η συγκεκριμένη υπηρεσία στελεχώνεται από διπλωματούχους Αξιωματικούς Γ' τάξεως Εμπορικού Ναυτικού όπου απαιτείται εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία στην αντιμετώπιση και διαχείριση των περιστατικών Έρευνας και Διάσωσης.

23 Φεβρουαρίου 2017, 14:35 | Γιωργος Ε.

Καλησπερα

Εφόσον εξαιρούνται οι διπλωματούχοι Αξιωματικοί Γ' τάξεως Εμπορικού Ναυτικού οι οποίοι υπηρετούν στην Υπηρεσία Συνδέσμων Διασωστών ως Συνδεσμοί - Συμβουλοι , θα έπρεπε να εξαιρούνται και οι πτυχιούχοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα ή Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα ή Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΚΑΤ.Ε.Ε.) ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.) που υπηρετούν στην Υπηρεσία Συνδέσμων Διασωστών ως Δυτες - Διασωστες.

23 Φεβρουαρίου 2017, 11:11 | Λαγουδάκης Νικόλαος

1
59
1

Προτείνεται	η	τροποποίηση	της	παραγράφου	1	του	άρθρου	18	του	π.δ.	81/2012,	ως	ακολούθως:
“1. Ανευπασιςτιές και Υπαξιωματικοί που εξέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών ΛΣ. -ΕΛ.ΑΚΤ. μετά την 19η Ιουνίου 2000 και κατέχουν ή προσκομίζουν μετά την αποφοίτησή τους, πτυχίο Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα, ή Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα, ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.), ή διπλώμα Αξιωματικού Εμπορικού Ναυτικού Γ' τάξεως, προδύονται στον βαθμό του Ανευπασιςτιού και Σημαιοφόρου Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αντίστοιχα, με τη συμπλήρωση χρόνου υπηρεσίας που διανύεται από μεν τους πτυχιούχους σε Λιμενικές Αρχές, ή σε εναέρια επιχειρησιακά μέσα του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ή στη ΜΥΑ/Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., από δε τους διπλωματούχους σε πλώττα ή εναέρια επιχειρησιακά μέσα του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ή στη ΜΥΑ/Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως εξής:													
α) Ανευπασιςτιές: επτά έτη και έξι μήνες ως Υπαξιωματικοί συμπληρωμένου του χρόνου φοίτησης στην σχολή Δ.Υ.Α.Σ. και χρόνου αναγνώρισης στρατιωτικής													
β) Σημαιοφόροι: τρία έτη στο βαθμό του Ανευπασιςτιού.”													
2.Η	εφαρμογή	του	παρόντος	άρθρου	δεν	θεμελιώνει	δικαίωμα	λήψης	αναδρομικών	αποδοχών.			
ΣΚΕΠΤΙΚΟ													
Με	αυτώρω												
α)Ο εξορθολογισμός βαθμολογικών ανισοτήτων στελεχών Α.Σ. ιδίων προσόντων προερχομένων εκ σχολής Δ.Υ.Α.Σ από 33ο σχολείο(1999) και εντεύθεν: επιτυγχάνεται:													
β)Επιτυγχάνεται η ηθική αποκατάσταση των αποφοίτων σχολών Δ.Υ.Α.Σ έτους 2001 έως 2008 (35ο σχολείο και μετέπειτα) καθώς απέκτησαν τα ειδικά τυπικά προσόντα(πραγματική υπηρεσία σε παραμεθόριο)σύμφωνα με το Ν.2935/2001 αρ.35 παρ.1.2.3, όπως δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 162Α/19-07-2001 και αργότερα με το Ν.3079/2002 ΦΕΚ31Α/10-12-2002 αρ.59 παρ.2 εδ.(α)δεν απέλαβαν τα δέοντα.													
γ)Δύνатаι να εφαρμοστεί χωρίς να υπάρξουν βαθμολογικά κωλύματα μεταξύ διαφορετικών σχολείων Δ.Υ.Α.Σ.													
δ)Απταλείφονται παρερμηνείες επί του άρθρου όπως ο χρόνος παραμονής στο βαθμό του Αρχικελευστή και λάθος εντυπώσεις ότι ο χρόνος προαγωγής στο βαθμό του Σημαιοφόρου είναι τα επτά έτη αντί του ορθού δέκα.													
Εν κατακλείδι η ανωτέρω προτεινόμενη τροποποίηση αποσκοπεί στην ισονομία μεταξύ συναδέλφων υ/ξ ιδίων τυπικών προσόντων διαφορετικών σχολείων χωρίς να επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός.													
Κατούσιαν αυξάνεται κατά έξι μήνες ο χρόνος προαγωγής στο βαθμό του σημαιοφόρου για τους απόφοιτους Δ.Υ.Α.Σ μετά την 26-03-2009 (δέκα χρόνια και έξι μήνες αντί δέκα έτη) και μειώνεται έως δώδεκα μήνες για τους προγενέστερους.													
Υ.Γ. Προγενέστερα σχολεία Δ.Υ.Α.Σ δεν έχω συμπληράβει στην παραπάνω πρότασή μου λόγω ελλιπής γνώσεως ως προς την απόρροια της βαθμολογικής εξέλιξης													
Με τιμή													
22 Φεβρουαρίου 2017, 15:47 ΓΙΩΡΓΟΣ Γ.													
Σε οπι αφόρα Αξιωματικούς ΛΣ οι οποίοι είναι κάτοχοι διπλώματος Αξιωματικού Γ τάξεως Ε.Ν. στο εν λόγω άρθρο (παραγράφος 4 του άρθρου 10 του π.δ. 81/2012) πρέπει να συμπεριληφθεί και το Ειναίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ/Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.)Τα στελέχη που υπηρετούν στο ΕΚΣΕΔ/Α.Σ – ΕΛ.ΑΚΤ οργανώνουν επιχειρήσεις εντός Ελληνικού ΣΡΡ (δίνοντας περιοχές έρευνών , μέσω σιγινμάτων, σε μονάδες αέρος – επιφάνειας καθώς και σε παραπλέοντα στις περιοχές ενδιαφέροντος πλώττα) αλλά αρκετές φορές και εκατοντάδες ναυτικά μύλια μακριά από την ΕΛΑδδα σαν αποδέκτες πρώτης πληροφορίας. Σχεδόν σε καθημερινή βάση γίνονται επιτυχίες επιχειρήσεις έρευνας-διάσωσης Π.Ε.Π στο ανατολικό Αιγαίο. Όλα τα ανωτέρω απαιτούν ειδικές ναυτικές γνώσεις – ειδική κατάρτιση.													
21 Φεβρουαρίου 2017, 23:22 Ε.Κ.													
Με τους πτυχιούχους ΔΕΙ/ΤΕΙ Λιμενοφυλάκες τι θα γίνει;Θα αναγνωριστούν ποτε τα πτυχία τους όπως των Υπαξ και ας μην ήταν προσον κατατάξης τους;													
21 Φεβρουαρίου 2017, 14:20 ΣΤΡΑΤΟΣ													
ΝΑ ΑΚΥΡΩΘΕΙ Η ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΠΛΩΤΑΡΧΗ. ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΟΛΟΙ ΠΕΝΤΕ ΧΡΟΝΙΑ													

ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΔΙΚΑΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ.

21 Φεβρουαρίου 2017, 09:52 | ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ

ΜΕ ΠΟΙΑ ΛΟΓΙΚΗ ΟΙ ΚΑΤΑΤΑΓΕΝΤΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ 26η ΜΑΡΤΙΟΥ 2009 ΝΑ ΠΡΟΑΓΟΝΤΕ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ ΣΤΑ 7 ΕΤΗ, ΟΤΑΝ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΜΕ ΤΑ ΙΔΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΥΤΗ, ΕΠΡΕΠΕ ΑΝ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΝ 13 ΕΤΗ. ΤΙ ΑΛΛΑΞΕ ΑΚΡΙΒΩΣ ΜΕΤΑ ΤΟ 2009; ΑΛΛΑΞΕ ΤΟ ΓΝΩΣΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΟΥ ΕΛΑΒΑΝ ΣΤΙΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΤΟΥΣ; ΑΛΛΑΞΕ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΟΥ ΠΤΥΧΙΟΥ ΠΟΥ ΕΛΑΒΑΝ; ΑΛΛΑΞΕ Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΛΑΒΑΝ; ΤΙ ΑΚΡΙΒΩΣ ΑΛΛΑΞΕ; ΘΕΩΡΩ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΑΥΤΟ ΜΙΑ ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΚΑΠΕΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΑΞΙΩΣΗΣ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΜΕ ΠΟΛΥΕΤΗ ΠΕΙΡΑ ΚΑΙ ΓΝΩΣΤΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΠΙ ΘΕΜΑΤΩΝ Α.Σ. ΠΟΥ ΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΣ ΤΩΝ 7 ΕΤΩΝ ΟΣΟ ΚΑΛΗ ΘΕΛΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΘΥΜΙΑ ΚΑΙ ΑΝ ΔΕΙΧΝΕΙ ΔΕΝ ΠΡΟΚΥΤΕ ΠΟΤΕ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΙ ΑΠΑΞΙΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΠΕΛΩΜΑ ΑΤΟΜΩΝ, ΠΟΥ Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥΣ, ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΤΙΓΜΗ ΠΟΥ ΟΙΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΦΟΔΙΑ ΠΟΥ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΤΟΥ Α.Σ. ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ ΑΝΥΠΑΡΚΤΕΣ ΩΣ ΜΗΔΕΝΙΚΕΣ. ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΗ ΠΟΥ ΘΑ ΔΩΣΕΙ ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΘΑ ΜΠΟΡΕΣΕΙ ΝΑ ΚΡΑΤΗΣΕΙ ΤΗΝ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ Α.Σ. ΑΛΛΩΒΙΤΗ. ΕΠΟΜΕΝΩΣ ΕΑΝ ΔΕΝ ΑΛΛΑΞΟΥΝ ΤΑ ΟΡΙΑ ΑΥΤΑ, ΤΟΤΕ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ, ΝΑ ΙΣΧΥΣΟΥΝ ΑΥΤΑ ΤΑ ΟΡΙΑ ΣΕ ΟΛΑ ΕΚΕΙΝΑ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΜΕ ΤΑ ΙΔΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ. ΑΡΧΗΣ ΓΕΝΟΜΕΝΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΧΟΛΕΙΑ ΤΟΥ 1999 ΚΑΙ ΕΝΤΕΥΘΕΝ. ΚΑΙ ΑΥΤΟ ΔΙΟΤΙ ΑΠΟ ΕΚΕΙΝΗ ΤΗΝ ΧΡΟΝΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΕΠΕΙΤΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΘΡΩΑ ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΤΑ ΙΔΙΑ ΤΥΠΙΚΑ ΚΑΙ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΜΕ ΑΥΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΑΤΑΓΕΝΤΩΝ ΜΕ ΤΑ ΤΗΝ 26η ΜΑΡΤΙΟΥ 2009.

20 Φεβρουαρίου 2017, 21:40 | Γιώργος Χ

Είναι δίκαιο να μπάνουν γενικά στο ίδιο καζάνι όλα τα σκάφη και να μην διαχωρίζονται; Εκείνα που συμμετέχουν στη Frontex με αλλά της ηπειρωτικής Ελλάδας είναι το ίδιο; Ας πούμε ένα ναυαγοσωστικό με μονό πλήρωμα που συμμετέχει στη Frontex πρέπει να προσμετράται το ίδιο ο χρόνος για την συμπλήρωση των τυπικών προσόντων με την υπηρεσία σε ένα αντιρρυπαντικό σκάφος; Αντιστοίχως τα λιμεναρχεία του ανατολικού Αιγαίου ή αλλά με μεγάλη επιβατική κίνηση, θα πρέπει να τα εξισώνουμε με άλλα που δεν έχουν ανάλογο αντικείμενο; Νομίζω ότι τώρα είναι η ευκαιρία απ τα λόγια να περάσουμε και στις πράξεις και να αποδείξουμε ότι κάποια πράγματα μπορούμε να τα αναγνωρίζουμε και να τα διαχωρίζουμε!

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:47 | ΑΛΕΞΙΟΣ

ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΘΕΛΩ ΝΑ ΔΙΧΑΣΩ ΤΟ ΚΟΣΜΟ ΕΤΣΙ ΟΠΩΣ ΤΑ ΚΟΒΕΤΕ ΚΑΙ ΤΑ ΡΑΦΕΤΕ ΟΛΟΙ ΟΙ ΥΠΑΞ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΖΩΗ ΣΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΞ ΣΤΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ? ΕΙΝΑΙ ΗΘΙΚΟ ΑΥΤΟ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ?

20 Φεβρουαρίου 2017, 13:34 | ΓΙΩΡΓΟΣ Β

ΤΑ ΕΙΔΙΚΑ ΤΥΠΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΝΑ ΕΠΕΚΤΑΘΟΥΝ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ. ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΣΧΟΛΗΣ Λ/Φ ΚΑΙ ΔΥΛΣ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΠΛΗΡΩΣΟΥΝ ΤΑ ΕΙΔΙΚΑ ΤΥΠΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΩΣ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΩΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ ΤΟΥΣ. ΑΥΤΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΦΘΕΙ ΣΤΟ ΕΝ ΛΟΓΩ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ. ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΣΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑ ΘΑ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΜΟΝΟ ΟΣΟΙ ΕΧΟΥΝ ΕΚΕΙ ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΤΟΥΣ.

20 Φεβρουαρίου 2017, 11:56 | Τακης Ν.

Εχει απόλυτο δίκιο ο κ. Τρυφων Κοροντζής

18 Φεβρουαρίου 2017, 17:22 | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΑΜΠΑΚΗΣ

Όσον αφορά Αξιωματικούς ΛΣ οι οποίοι είναι κάτοχοι διπλώματος Αξιωματικού Γ τάξεως Ε.Ν. στο εν λόγω άρθρο (παράγραφος 4 του άρθρου 10 του π.δ. 81/2012) πρέπει να συμπεριληφθεί και το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ/Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) διότι το εν λόγω Κέντρο στελεχώνεται από Αξιωματικούς ΛΣ (διπλωματούχοι Αξιωματικοί Γ τάξεως ΕΝ) οι οποίοι συντονίζουν ναυτικές επιχειρήσεις Έρευνας & Διάσωσης με τις γνώσεις που έχουν λόγω του διπλώματός τους, της προγενέστερης θαλάσσιας υπηρεσίας τους σε εμπορικά πλοία – Πλοία/Σκάφη Α.Σ. αλλά και τις εκπαιδευσης που λαμβάνουν πριν την ανάλυση των εξειδικευμένων υπεύθυνων καθηκόντων τους. Οι ναυτικές γνώσεις, η εξειδίκευση και η εμπειρία των στελεχών του πιο νευραλγικού επιχειρησιακού κέντρου του ΛΣ (ΕΚΣΕΔ) σημαίνει ταχύτερη ανταπόκριση σε περιστάτικά Ε & Δ όπου ο χρόνος αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα σχετικά με την έκβασή τους.

Ο ΧΡΟΝΟΣ ΓΙΑ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΝΑ ΑΥΞΗΘΕΙ ΣΕ ΕΞΙ ΧΡΟΝΙΑ ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΤΑ ΤΡΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΜΕΘΟΡΙΟ.ΑΠΑΡΑΕΚΤΟ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΑΝΘΥΠΟΛΟΙΠΑΡΧΟΥ ΝΑ ΜΕΤΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΝΑ ΜΗΝ ΞΕΡΟΥΝ ΤΙ ΘΑ ΠΕΙ ΝΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ.

Επί του άρθρου 47:

Διατυπώθηκαν αρκετές αντιρρήσεις ως προς τα εξής ζητήματα:

- Για την πρόβλεψη για φοίτηση σε ορισμένες σχολές (Μ.Υ.Κ.) ή/ και την παράδειψη ορισμένων άλλων σχολών (Δ.Χ. ενδεικτικά Σ.Δ.Υ.Α.Σ.), για την προαγωγή στο βαθμό του Πλωτάρχη του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
 - Για την αναγκαία πολύχρονη διακοπή των επιχειρησιακών-παραγωγικών ετών υπηρεσίας αξιωματικών, ώστε οι τελευταίοι να αποκτήσουν μέσω της αντίστοιχης μετεκπαίδευσης των απαραίτητες προϋποθέσεις για την προαγωγή τους στον επόμενο βαθμό, γεγονός που θα έχει επιπτώσεις σε χρόνο και κόστος, αλλά και σε επιχειρησιακό επίπεδο, αφού οι υπηρεσίες θα στερηθούν των υπηρεσιών των εν λόγω στελεχών.
 - Για την εξάλειψη ορισμένων κατηγοριών διπλωματούχων αξιωματικών, όπως Γ' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού.
- Παράλληλα, προτείνεται επαναδιατύπωση του άρθρου 47 (βλ. σχετικό σχόλιο, όπου παρατίθεται η προτεινόμενη διατύπωση και η αιτιολογική βάση αυτής), με κύριο στόχο τη διασφάλιση της ισονομίας των αξιωματικών ιδών τυπικών προσόντων.

Τέλος, επισημαίνεται η ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη κατά τις προαγωγές των διαφορετικών συνθηκών άσκησης καθηκόντων, αφού συχνά παρατηρείται διαφοροποίηση αυτών (Δ.Χ. διαφορετικές συνθήκες απασχόλησης για το προσωπικό που στελεχώνει ένα πλοίο της Frontex σε σχέση με ένα αντιρρυσαντικό πλοίο).

Άρθρο 48
Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων

[3 σχόλια]

22 Φεβρουαρίου 2017, 08:33 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΝΑΟΣ

Γιατί αυτή η διάταξη?

Θεωρήθηκε ότι υπό το σημειννό πλαίσιο η Υπηρεσία αυτή δεν απεδίδε? Και αν ναι τι στην ουσία αλλάζει για να καταστεί λειτουργική? Γιατί υποβαθμίζεται με τον αυτό τρόπο αυτό ΛΣ?

Γιατί δεν λαμβάνεται υπόψη η εκ νόμου προσδιορισμένη φύση και υπαγωγή του ΛΣ που είναι διάφορη αυτή της ΕΛ.ΑΣ? Το ΛΣ?

Ποιά είναι η προστιθέμενη αξία?

Μήπως αποτελεί σκαλοπάτι και βήμα και άλλων θεσμικών αλλαγών που αφορούν το ΛΣ και προετοιμάζει για αυτές? Προσοχή και τα σχόλια στο παρόν εστιάζονται στο ότι η διάταξη δεν προβλέπει τη στενή συνεργασία των αντίστοιχων υπηρεσιών ΛΣ και ΕΛ.ΑΣ που ίσως θα ήταν χρήσιμη εφόσον έθετε και τον τρόπο και διαδικασία αυτής της συνεργασίας αλλά..... μεταφορά του συνόλου των αρμοδιοτήτων και προσωπικού της Υπηρεσίας Εσωτερικών Υποθέσεων του ΛΣ !

21 Φεβρουαρίου 2017, 14:49 | ΝΙΚΟΣ

κλαιοτετην εντελως...παρμαγαζο αποσπασεων κατανησε

18 Φεβρουαρίου 2017, 00:02 | ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

ΠΛΗΡΩΣ ΠΡΟΧΕΙΡΗ, ΑΝΑΙΤΟΝΟΓΗΤΗ ΚΑΙ ΑΣΚΟΠΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΧΩΡΙΣ ΚΑΜΙΑ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ. Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΛΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΘΕΜΑ ΕΙΝΑΙ ΠΛΗΡΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΚΑΤΑΘΕΤΕΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΙ. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΚΤΙΜΩ ΟΤΙ ΑΥΤΗ Η ΕΚΤΟΣ ΤΟΠΟΥ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΥΛΛΗΨΗ ΔΕΝ ΘΑ ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΙ.

Αναφορικά με το **άρθρο 48** καταγράφεται αφενός δυσπιστία για τη σκοπιμότητα της προτεινόμενης ρύθμισης αφετέρου θετική αξιολόγηση για την κατάργηση της Υπηρεσίας Εσωτερικών Υποθέσεων στο πλαίσιο του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και την ένταξή της στη Διεύθυνση Εσωτερικών Υποθέσεων της Ελληνικής Αστυνομίας.

Τα σχόλια όπου αποτυπώνεται δυσπιστία έναντι του άρθρου 48 εστιάζουν την επιχειρηματολογία τους στην ανάγκη διευκρίνισης των λόγων και της προστιθέμενης αξίας που επέβαλαν την εν λόγω νομοθετική πρωτοβουλία, στους λόγους που δεν προτείνονται ρυθμίσεις για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας και την αποτροπή υποβάθμισης της Υπηρεσίας, στη διακριτή φύση του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από αυτή της ΕΛ.Α.Σ. και στην έλλειψη πρόβλεψης για στενή συνεργασία των αντίστοιχων υπηρεσιών του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με την ΕΛ.Α.Σ.

Άρθρο 49

Λιμεναρχείο Αγίου Όρους

[12 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 03:04 | ΑΝΩΝΥΜΟΣ

Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 5 έρχεται σε αντίθεση με την περίπτωση (β) του άρθρου 26. Γιατί να μην μπορεί να δηλωθεί η έδρα του Λ/Χ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ ως τόπος επιλογής; Με ποιά σκεπτικό έχει εισαχθεί αυτή η διάταξη; Αν κάποιος θέλει να δηλώσει τους Οθωνούς ως τόπο επιλογής του το απαγορεύει κάποιος; Γιατί να μην ισχύει δηλαδή και στο ΑΓ. Όρος η δειψία, επειδή είναι βόρεια Ελλάδα και υπάρχει κάποια προκατάληψη; Μήπως η εν λόγω διάταξη είναι αντίθετη στην αρχή της ισότητας που δέπει τη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης; Το υπόψη εδάφιο θα πρέπει να απαλειφθεί από το τελικό κείμενο.

27 Φεβρουαρίου 2017, 15:39 | Συμεων .Π

Ας αφήσουμε τα νούμερα να μιλήσουν από μονά τους .Αριθμός επιβατών που διακινούνται ετησίως αποστην Δάφνη Α.Ο.πόσες διακομιδες ασθενών ,μετρα ταξης και συνοδείας υψηλών προσώπων,Διοικητικές και αλλες παραβάσεις και ας κρίνουμε έτσι αν αν πρέπει να γίνει λιμεναρχείο ή όχι.Επίσης ποια είναι η σημασία Υπαρξης Λιμεναρχείου ή τμηματος στην ευαίσθητη αυτή περιοχή και ποια είναι η αποδοχή της Υπηρεσίας απο την Αθωνική Κοινότητα. Και μια ερώτηση για να καταλάβω και εγω και όλοι οι άλλοι ενδιαφερόμενοι και γράφοντες .Τι διαφορά έχει το δικός σας στίτι κυριε Κυριάκο Παπαδοπουλε και είναι στίτι ενω των αλλων είναι σπιτάκια .

26 Φεβρουαρίου 2017, 13:50 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

1. Η ιδιαιτερότητα του Αγίου Όρους αναλύθηκε από τους σχολιαστές Βαφειάδη και ΑΡΓΟΣ οπότε οι πικρόχολοι σχολιαστές ας διαβάσουν προσεκτικά τα σχόλια τους των ανωτέρω και ας ρίξουν μια ματιά στον ΚΧΑΟ. Κάποτε που ΔΕΝ γνώριζα ήμουν και εγώ πικρόχολος. Τώρα όμως ΞΕΡΩ. Και χωρίς να έχω υπηρέτήσει εκεί.

2.

-μείνει -κάνει	ΕΝΑ	ΜΗΝΑ ντούς	αποκλεισμένος με	λόγω καιρού κανάτα	δεν σε υπηρεσία νερό	ιδιαιτερης διαβίωσης βρασμένο	χάνοντας την στο	έχει	αδεία του
-υπηρετήσει -διαμείνει	σε μόνιμα και	τόπο απομακρυσμένο σαν αλλά	απλός πολλα	χωρίς απλός πολλα	υδραυλικούς στρατιώτης που	ηλεκτρολόγους θητείας σε	εστιατόριο Λιμενικό για	φουρνο	πετρογκάζ κρεοπωλείο Κατάστημα μυθιστόρημα περιοχών.
ΔΕΝ	μπορεί να μπεί σε	»νοητικό πλαίσιο»	αντίληψης ιδιαιτερων συνθηκών	διαβίωσης ορισμένων περιοχών.	ορισμένων περιοχών.	ορισμένων περιοχών.	ορισμένων περιοχών.	ορισμένων περιοχών.	ορισμένων περιοχών.

ΝΑΙ συμφωνούμε ότι δεν υπήρξε το λούκι του μεταναστευτικού αλλά οι ιδιαιτερότητες είναι άλλες.

3. Βέβαια διαφωνώ με την μετάταξη σε Λ/Χ και ανι αυτού υποστηρίζω την ύπαρξη δύο ανεξάρτητων Λ/Τ για τους ακόλουθους λόγους

Α. Όποιος έχει συνολική εμπειρία από Λιμεναρχείο εύκολα αντιλαμβάνεται ότι η διαφορά Λ/Χ με Λ/Τ είναι ορισμένα »ανεπέργα» γραφεία με άνω των 100

υπηρεσιακών βιβλίων-εντύπων-αναφορών τα οποία θα επιφορτιστούν οι συνάδελφοι με τον άχαρο ρόλο να συντάσσουν υποχρεωτικά μηνενικά στοιχεία καθημερινά-εβδομαδιαία-μηνιαία-3μηνιαία-6μηνιαία και όλα αυτά γιατί για να λέμε ότι έγινε το ΔΟ Λιμεναρχείο ?

B. Η οργανική σύνθεση και κατά συνέπεια ο αριθμός θέσεων δεν επηρεάζεται από την κατηγορία της Υπηρεσίας καθώς είναι καθαρά θέμα πολιτικής βούλησης να αυξηθεί ο αριθμός και από τη στιγμή που αποφασίστηκε η μετάβαση σε Λ/Χ η βούληση αυτή υπάρχει και αποδεικνύεται και από την παρ. 4 η οποία προβλέπει μελλοντικό καθορισμό σύνθεσης

υ.γ. πάσαμε να βλέπουμε το δόσος κοιτώντας συγκεκριμένο δέντρο

ΓΙΑΤΙΠΟΣ

ΣΤΥΠΟΣ

ΥΠΛΞ/ΚΟΣ ΛΣ

23 Φεβρουαρίου 2017, 21:47 | Δημήτρης

Σωστό το άρθρο αυτό, έξω από το χορό καλά τα λένε κάποιοι,ας κάτσουν μέσα έστω και δύο μέρες και βλέπουμε....

23 Φεβρουαρίου 2017, 19:37 | Δημήτριος Βαφειάδης

Είναι γνωστές στους πάντες οι ιδιαίτερότητες υπηρετήσης στον ευαίσθητο χώρο της Χερσονήσου του Άθω. Για όσους δε γνωρίζουν, η Αθωνική Πολιτεία αποτελεί περιοχή της ελληνικής επικράτειας που τελεί υπό καθεστώς αυτοδιοίκησης από τους αγιορείτες πατέρες, έχοντας Πολιτικό Διοικητή που διορίζεται από την εκάστοτε κυβέρνηση και υπάγεται στο Υπουργείο Εξωτερικών. Όλες οι δραστηριότητες διέπονται από τον Καταστατικό Χάρτη Αγίου Όρους (ΚΧΑΟ) που είναι νόμος με αυξημένη ισχύ. Για την Ελληνική Πολιτεία προκύπτουν ορισμένες υποχρεώσεις όσον αφορά την ασφάλεια, τη δημόσια τάξη, την προστασία της πολιτιστικής μας κληρονομιάς κ.ο.κ. Μια εξ αυτών είναι και η λειτουργία Λιμενικής Αρχής εντός του Αγίου Όρους και συγκεκριμένα στον κύριο αυτού λιμένα τη Δάφνη. Δε θα πρέπει να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους δεκάδες χιλιάδες προσκυνητών απ' όλο τον κόσμο εισέρχεται και φιλοξενείται στα ιερά του σκηνώματα με μόνο τρόπο εισόδου την επιβίβαση σε πλοία και πλοιάρια τόσο από την Ουρανούτολη όσο και από την Ιερίσσο. Ο κύριος όγκος όμως μετακινείται μέσω Δάφνης, ενώ πολλές προσωπικότητες και Αρχηγοί κρατών διέρχονται από εκεί. Είναι πρόδηλη λοιπόν η ανάγκη λειτουργίας Λιμενικής Αρχής εντός της αθωνικής Χερσονήσου ανεξαρτήτως από το επίπεδο και την ονομασία της. Πιθανολογώ ότι για Αστονομικό που δε γνωρίζω, οι άγιοι πατέρες να επιθυμούσαν μια ανεξάρτητη Λιμενική αρχή κατ' αντιστοιχία με τις υπόλοιπες εντός Αγ. Όρους, όπως το Αστονομικό Τμήμα, η Πυροσβεστική Υπηρεσία, το Τελωνείο, η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων κ.ά. Επειδή όμως οι αρμοδιότητες της συγκεκριμένης Λιμενικής αρχής δεν έχουν καμία σχέση με όλες τις υπόλοιπες, για τη λειτουργία της δεν προκύπτουν ανάγκες στελέχωσης γραφείων όπως Λεμβοδόγια, νηολόγια κ.ο.κ. Ως εκ τούτου ο τρόπος λειτουργίας της δε θα αλλάξει όπως κι αν ονομάζεται. Σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης των συνάδελφων, μόνο μια επίσκεψη στο Άγιον Όρος μπορεί να πείσει τον καθένα ότι δεν τους καθιστά προνομιούχους, από τη στιγμή που υποχρεούνται να διαμένουν εντός του Λιμενικού καταστήματος και μάλιστα για διάστημα από επτά έως δέκα ημέρες, καιρού επιπλέοντος...

22 Φεβρουαρίου 2017, 20:41 | ΑΡΤΟΣ Μ.

Γιατί πραγματικά τόσο κατινιά και κακία από προλαήσαντες.....ΝΑΙ στη Γ κατηγορία γιατί :1.Δεν υπάρχει οδικό δίκτυο επικοινωνίας με τον υπόλοιπο Ελλαδικό κορμό παρά μόνο θαλάσσια συγκοινωνία και αυτή το χειμώνα με δυσκολίες. 2. Δύσκολες συνθήκες διαβίωσης του προσωπικού. (Δεν υπάρχει δίκτυο ρευματοδότησης. Υπηρεσία και χώροι ενδιάρτησης προσωπικού βασίζονται σε Γενήτρια και μπαταρίες με ότι αυτό μπορεί να συνεπάγεται ενώ η όλη του προσωπικού αποτελεί δική του μέριμνα καθώς δεν υπάρχουν εστιατόρια ή άλλου είδους παρόμοιων ευκολιών.) 3. Αντιμετώπιση συχνότατων προβλημάτων ύδρευση, κτιριακών υποδομών (ξεστόυ νερού για μπάνιο, ηλεκτρουδραυλικών εγκαταστάσεων κλπ) Χωρίς να υπάρχουν στην περιοχή υδραυλικός, ηλεκτρολόγος κλπ.

Γιατί θα πρέπει η απόφαση αναβάθμισης μίας Υπηρεσίας του Α. Σ. σε Λιμεναρχείο να είναι αποτέλεσμα βολέματος ή ξεβολέματος ΚΑΠΟΙΩΝ.... Τέτοιου είδους σχέδια φοβάμαι πως δεν παράγουν έργο. Δεν νομίζω ότι η Διοίκηση αποφασίζει την δημιουργία Λιμεναρχείου έχοντας αυτό ως στόχο. ΝΑΙ στο Λιμεναρχείο όπου θα αναβαθμίσει το ρόλο και την εικόνα του Α. Σ. στην ευαίσθητη περιοχή του Αγίου Όρους με την παράλληλη αναβάθμιση του Λ/Φ Βατοπαιδίου σε Λιμενικό Τμήμα Αυτού.

Επίσης στο ίδιο άρθρο 49 του παρόντος Νόμου θα πρέπει να προβλεφθεί, σε δεύτερο χρόνο, από τις κατάλληλες Υπηρεσίες του Αρχηγείου και η

αναμόρφωση του κατ εξαίρεση ωραρίου εργασίας (εναλλαγή βαρδιών) προκειμένου να λειτουργήσει η αναβαθμισμένη Υπηρεσία Ομαλά. (Βλέπε αντίστοιχα άλλες Υπηρεσίες Αστυνομία, Πυροσβεστική, Τελωνείο, ΕΛΤΑ κλπ..)

21 Φεβρουαρίου 2017, 13:36 | ΔΗΜΗΤΡΗΣ

Γ Κατηγορία? Ίδια δηλαδή με τη Μυτιλήνη το Λυζόυρι και το Φισκάρδο. Τσάμπα μόρια δηλαδή. Δ' Κατηγορία και πάλι πολύ είναι.

19 Φεβρουαρίου 2017, 10:30 | ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ ΝΑ ΑΥΞΗΘΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΑ ΒΟΛΕΥΤΟΥΝ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ (ΚΑΙ ΑΣΕ ΤΟΝ ΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΣΥΜΗ ΝΑ ΠΗΖΕΙ).

ΟΣΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΥΝ ΚΑΠΟΙΟΙ ΔΕΝ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΕΚΕΙ ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΜΕ ΤΟ ΖΟΡΙ ΠΙΣΤΕΥΩ ΙΣΑ ΙΣΑ ΤΟ ΕΠΙΔΙΩΚΟΥΝ ΜΕ ΑΘΕΜΙΤΑ ΜΕΣΑ ΓΙΑΤΙ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΠΟΛΥ ΚΑΛΑ ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΣΕΣ ΜΕΡΕΣ ΔΟΥΛΕΥΟΥΝ ΚΑΙ ΠΟΣΕΣ ΕΙΝΑΙ ΣΤΑ ΣΠΙΤΑΚΙΑ ΤΟΥΣ.

ΕΠΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΝΑ ΚΑΤΑΤΑΧΘΕΙ ΑΥΤΗ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ.

ΑΝΑΚΑΛΥΠΤΟΥΜΕ ΕΙΠΑΜΕ ΤΟΝ ΤΡΟΧΟ ΚΑΘΕ ΦΟΡΑ

19 Φεβρουαρίου 2017, 09:21 | Γεώργιος Β.

Δεν βλέπω την ανάγκη ύπαρξης τέτοιων υπηρεσιών σε τέτοιες γεωγραφικές τοποθεσίες. Θεωρώ ότι αν συμβεί θα προσελκύσει άτομα που προσπαθούν να γαντζωθούν στη Μακεδονία.

18 Φεβρουαρίου 2017, 17:43 | ΑΝΤΩΝΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

θα μπορούσε να παραμείνει λιμενικό τμήμα η Δάφνη και να αναβαθμιστεί το Λ/Φ ΒΑΤΟΠΑΙΔΙΟΥ σε λιμενικό τμήμα και να αποτελούν και τα δύο ξεχωριστές μεταθέσεις λόγω του ότι δεν υπάρχει οδικό δίκτυο στο Άγιον Όρος και οι μεταφορές γίνονται μόνο (ε) μόνο δια θαλάσσης. Να ενταχθούν στην 3η κατηγορία λόγω του δυσμενούς διαβίωσης χαρακτήρα των υπηρεσιών.

18 Φεβρουαρίου 2017, 00:26 | ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

Η ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ Κ. ΠΑΣΧΑΛΑΚΗ ΕΙΝΑΙ ΣΩΣΤΗ. ΑΠΟΡΙΑ ΕΧΩ ΟΜΩΣ ΓΙΑΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ??? Η ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΣΤΕΛΕΧΗ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΚΕΤΗ Η ΜΗΠΩΣ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΟΙΞΟΥΝ ΚΑΙ ΕΚΕΙ ΘΕΣΕΙΣ???

17 Φεβρουαρίου 2017, 18:51 | ΠΑΣΧΑΛΑΚΗΣ Χρήστος

Λόγω του ειδικού καθεστώτος της χερσονήσου του Άθω (Άγιο Όρος), του δυσμενούς διαβίωσης χαρακτήρα της Υπηρεσίας (στρατωνισμός και σίτιση εντός λιμενικών καταστημάτων) αλλά και της μη ύπαρξης χερσαίου δρόμου (μόνο μέσω θαλάσσης) μπορείς να εισέλθεις στο Άγιο Όρος), το Λ/Χ ΔΑΦΝΗΣ Α.Ο. αλλά και το υπαγόμενο σε αυτό Λ/Φ ΒΑΤΟΠΑΙΔΙΟΥ Α.Ο. πρέπει να ενταχθούν στην 3η κατηγορία Υπηρεσιών.

Στο ίδιο άρθρο να γίνει αναβάθμιση και του Λ/Φ Βατοπαιδίου σε λιμενικό τμήμα υπαγόμενο στο νέο Λ/Χ Δάφνης.

Επίσης, χρειάζεται άμεσα αύξηση των οργανικών θέσεων και των 2 αυτών λιμενικών Αρχών

Τα σχόλια που εκφράστηκαν για το **άρθρο 49** διχάζονται, αφού άλλα τίθενται υπέρ της αναβάθμισης του λιμενικού τμήματος Δάφνης σε λιμεναρχείο Αγίου Όρους και άλλα προβάλλουν αντιρρήσεις σε αυτό το ενδεχόμενο.

Ειδικότερα, όσοι τίθενται υπέρ επισημαίνουν τον αυτοδιοικητο χαρακτήρα της Αθωνικής Κοινότητας του Αγίου Όρους, της οποίας η αποδοχή για τη λειτουργία λιμεναρχείου πρέπει να ληφθεί υπόψη, ενώ τονίζουν τις ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας του προσωπικού, την έλλειψη οδικού δικτύου και λοιπών υποδομών, την αποκλειστική μετακίνηση δια θαλάσσης και το εν γένει ιδιαίτερο καθεστώς διαβίωσης στο Άγιο Όρος.

Από την άλλη πλευρά, καταγράφονται και σχόλια που αντιδρούν στην αναβάθμιση σε λιμεναρχείο, αντιπροτείνοντας τη διατήρηση του λιμενικού ταμείου Δάφνης και την αναβάθμιση του Λ/Φ Βατοπαιδίου σε διακτό λιμενικό ταμείο, με χωριστές μεταθέσεις για τις δύο υπηρεσίες.

Ως προς την υπαγωγή σε Γ' Κατηγορία Υπηρεσιών, εκφράστηκαν αφενός αντιρρήσεις αφετέρου θετικά σχόλια, λόγω των δυσμενών συνθηκών διαβίωσης και του ειδικού καθεστώτος της χερσονήσου του Άθω, που επιβάλλει και την αύξηση του προσωπικού.

1
55
1

Περαιτέρω, παρουσιάστηκαν προτάσεις για αναβάθμιση της περιοχής σε Κεντρικό Λιμεναρχείο Αγίου Όρους, με παράλληλη αύξηση θέσεων, καθώς και για αναμόρφωση του ωραρίου απασχόλησης (με εναλλαγή βαρδιών), με στόχο τη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της Υπηρεσίας. Τέλος, διατυπώνεται αντίρρηση ως προς το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 5 του προτεινόμενου άρθρου 49, με το επιχείρημα ότι η απαγόρευση δήλωσης του Λιμεναρχείου Αγίου Όρους ως τόπου επιλογής θεωρείται ότι αντικείται στην αρχή της ισότητας που διέπει τη Δημόσια Διοίκηση.

Άρθρο 50

Κατάταξη Λιμενικών Τμημάτων

[20 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 03:09 | ΣΤΕΛΕΧΟΣ

Στο άρθρο 50 παρ.4 εδάφ. 2 να προστεθεί μετά την λέξη "ειδικά" η πρόταση "και μόνο κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος.", προς αποφυγή παρερμηνείας για το αν η δήλωση ως τόπου επιλογής της έδρας ενός τμήματος αποτελεί χρόνο υπηρεσίας σε τόπο της έδρας της υπηρεσίας υπαγωγής του εν λόγω τμήματος γενικότερα.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:28 | ΕΥΡΩΔΙΚΗ ΜΑΝΔΑΟΠΟΥΛΟΥ

ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ Η ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΤΩΝ 50 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ, ΟΠΩΣ ΤΟ Α' Λ.Τ ΜΕΘΑΝΩΝ, ΚΑΘΩΣ ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΔΕΝ ΚΑΝΥΠΤΟΝΤΑΙ. ΣΥΜΦΩΝΩ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ Α' ΛΤ ΜΕΘΑΝΩΝ ΣΤΗΝ ΤΕΤΑΡΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 18:32 | ΧΑΡΙΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΩΣΤΟ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΗΝΟΥΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΜΕ ΔΙΚΟ ΤΟΥΣ ΜΟΝΙΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΙΑΤΙ ΚΑΠΟΙΟΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΣ ΑΝΑ ΜΗΝΑ ΑΝΑΖΑΝ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΝΑ ΜΗΝ ΔΟΥΛΕΥΟΥΝ.

26 Φεβρουαρίου 2017, 15:46 | ΠΑΣΑΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Το Β'ΛΤ ΣΤΑΥΡΟΥ Θεσσαλονίκης το οποίο υπάγεται στο ΛΧ ΙΕΡΙΣΣΟΥ πρέπει να γίνει ξεχωριστή μετάθεση διότι βρίσκεται σε διαφορετικό νομό από το Λιμεναρχείο στο οποίο υπάγεται, σε απόσταση 47 χλμ. και δεν υπάρχει δημόσια συγκοινωνία που να συνδέει τις δύο Υπηρεσίες.

26 Φεβρουαρίου 2017, 10:04 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

1. Συμφωνώ με την καθιέρωση γενικών αρχών μεταθέσεων με νόμο ο οποίος θα καθορίζει το πλαίσιο (νόμος πλαίσιο) ρύθμισης των διαταγμάτων.

2. Κάποιοι παρατηρήσεις επί της διάταξης :

A. Υπάρχουν Λ/Τ που πληρούν τις προϋποθέσεις τις ρύθμισης αλλά εκ παραδρομής δεν κατατάχθηκαν σε κατηγορία (βλέπε περίπτωση ΠΟΡΟΥ-ΜΕΘΑΝΩΝ-ΓΑΛΑΤΑ)

B. . Στην παρ. 3 να απαληφθεί η φράση »εφόσον αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του π.δ. 33/2009. » Στελέχη αναγκάστηκαν και ξεσπιτώθηκαν και προσάρμοσαν τον τρόπο ζωής των ιδίων και των οικογενειών τους παρά τη βούλησή τους και τις υποχρεώσεις τους σε συμμόρφωση αποφάσεων τοποθέτησης Λιμεναρχών, η αιτιολογία των οποίων αμφισβητήθηκε και κατακρίθηκε από πολλούς. Ας μην υπάρχουν και άλλα θύματα επειδή οδηγήθηκαν με τον Καδικράτη λόγω στο να μην πληρούν τις προϋποθέσεις

Γ. Στην παρ. 4 να απαληφθεί η πρόβλεψη για έκδοση απόφασης Αρχηγού ΛΣ. Οι αποφάσεις έχουν προβλεφθεί από το πραγματικό δικαιο με σκοπό να θέτουν σε ισχύ κανόνες δικαίου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι κανόνες δικαίου ρυθμίζονται λεπτομερώς και ημερολογιακώς από την ίδια την διάταξη. Το μόνο που προσφέρει η απαίτηση έκδοσης απόφασης Αρχηγού είναι μια περπτή γραφειοκρατική διαδικασία χωρίς καμία αξία. Η διάταξη μπορεί να επαναδιατυπωθεί

ως

εξής

»4. Τα στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος, υπηρετούν στα ανωτέρω Λιμενικά Τμήματα, θεωρούνται αυτοδίκαια τοποθετημένα σε αυτά από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου χωρίς έκδοση ειδικής διοικητικής πράξης..... »

3. Θα πρέπει να αλλάξει ΟΛΟΣ ο Λιμενικός Καλλικράτης καθώς πολλοί Λιμενικοί Σταθμοί Μετατάχθηκαν σε Λιμενικά Τμήματα με μοναδικό αντικείμενο σκοπό να μην αποτελούν ξεχωριστό τόπο επιλογής, με αποτέλεσμα να επιφορτιστούν με πολλαπλές επιπτώσεις αρμοδιότητες που προβλέπονται υποχρεωτικά στα ΛΤ χωρίς όμως να συνάδουν με το «πραγματικό» αντικείμενο της εκάστοτε περιοχής.

4. Τέλος για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας το περιεχόμενο της διάταξης είναι ορθότερο να περιληφθεί-κωδικοποιηθεί στο άρθρο 119 του Κώδικα Προσωπικού ΛΣ

Υ.Γ. Το ότι ένας από τους πιο καταξιωμένους αξιωματικούς στη συνείδηση των περισσότερων στελεχών όλων των κατηγοριών (ΛΦ-Υ/Ξ-Α/Ξ) και γνώστης εις βάθος της Λιμενικής νομοθεσίας στο σύνολό της όσο λίγοι (ο Κος Κοροντζής) καταδικάζει τον Λιμενικό Καλλικράτη θα πρέπει να προβληματίσει ΟΛΟΥΣ τους εισηγητές και νομικούς συμβούλους του Κου ΥΝΑΝΠ.

ΓΙΑΠΡΟΣ

ΣΠΥΡΟΣ

ΥΠΑΞ/ΚΟΣ (ΕΚ ΛΦ)

26 Φεβρουαρίου 2017, 09:13 | Σάββας Αθανασίου

Επιπλέον θέλω να επισημάνω τον απόλυτο παραλογισμό που επικρατεί στον ανεφοδιασμό με καύσιμα των αυτοκινήτων και των πλωτών που επιβαρύνει υπέρμετρα στον προϋπολογισμό και χάνονται εργατώρες. Μεταφέρονται τα σκάφη και τα αυτοκίνητα στον Πειραιά, πχ από τα Μέθανα και τα άλλα τμήματα του Σαρωνικού στον Πειραιά για ανεφοδιασμό. Πρέπει να εξασφαλιστεί τρόπος ώστε ο ανεφοδιασμός να γίνεται είτε με βυτίο είτε με σκάφος για όλα τα τμήματα ή τέλος πάντων να βρεθεί ένας άλλος τρόπος.

Για τις αρμοδιότητες του Α'ΛΤ Πόρου πρώην Λιμενικού Σταθμού θα πρέπει να επεναξεταστεί το γεγονός ότι υποχρεώνεται να κάνει το όχημα των Μεθάνων πάνω από 100 – 150 χιλιόμετρα ενώ θα μπορούσε κάλλιστα η αρμοδιότητα να ανήκει στο Λιμεναρχείο Πόρου. Η ενίσχυση του ΛΤ Μεθάνων είναι επιβεβλημένη και η αλλαγή γεωγραφικής χωροθέτησης. Άλλωστε το χερσαίο κομμάτι του Λεμονοδάσους κλπ ανήκουν στον Δήμο.

25 Φεβρουαρίου 2017, 14:19 | Αναστάσιος Δημοσχάκης

Στις τάξεις των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος του Έβρου και της Θράκης έχει προκληθεί μεγάλη αναστάτωση για το γεγονός ότι στο συγκεκριμένο γεωγραφικό διαμέρισμα επικρατεί διαφορετική λογική στις τοποθετήσεις και μεταθέσεις σε σύγκριση με ό,τι ισχύει για την υπόλοιπη χώρα.

Γι' αυτό το λόγο κατέθεσα και δύο σχετικές Ερωτήσεις, μία στις 3 Φεβρουαρίου 2016 (<http://www.parliament.gr/UserFiles/c0d5184d-7550-4265-8e0b-078e1bc7375a/9478856.pdf>) και μια στις 16 Ιανουαρίου του 2017 (<http://www.parliament.gr/UserFiles/c0d5184d-7550-4265-8e0b-078e1bc7375a/9878419.pdf>) επικεντρώνοντας στο Λιμενικό Τμήμα της Σαμοθράκης, καθώς η συγκεκριμένη υπηρεσία θεωρείται ως υπαγόμενη στην

Αλεξανδρούπολη, χωρίς να ισχύει κάποιο μόνονς μοριοδότησης, όπως ισχύει σε παρόμοιες κατηγορίας περιοχές. Σύμφωνα με το άρθρο 50 προωθούνται άμεσα νομοθετικές ρυθμίσεις για διαφορετική διαδικασία στελέχωσης συγκεκριμένων Λιμενικών Τμημάτων, μεταξύ των οποίων και της Σαμοθράκης.

Θα ήταν δίκαιο να ισχύσει και αναδρομικά το μόνονς της μοριοδότησης για το καθεστώς των τοποθετήσεων – μεταθέσεων στο Λιμενικό Τμήμα της Σαμοθράκης, τουλάχιστον για μια δεκαετία. Γι αυτό θα καταθέσω και σχετική βουλευτική τροπολογία, όταν έρθει το Νομοσχέδιο στη Βουλή με την οποία και θα διεκδικώ την αναδρομική εφαρμογή της τροπολογίας τουλάχιστον για την τελευταία δεκαετία.

Αναστάσιος

Βουλευτής Έβρου – Επίτιμος Αρχηγός της ΕΛ.ΑΣ

24 Φεβρουαρίου 2017, 13:10 | Σάββας Αθανασίου

ΑΣΤΟΧΙΑ ΣΤΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΜΕΘΑΝΩΝ – ΠΟΡΟΥ

Με την ψήφιση του νόμου για τον «Καλλικράτη των Λιμεναρχείων» έγινε ένα μείζον λάθος. Η αρμοδιότητα του πρώην Λιμενικού Σταθμού Μεθάνων επεκτάθηκε και στην ευρύτερη περιοχή του Γαλατά, αρμοδιότητα που είχε ο Πόρος με αποτέλεσμα να δαπανώνται περισσότερα χρήματα από την προηγούμενη περίοδο. Τώρα, μεταβαίνουν οι Λιμενικοί από τα Μέθανα στον Γαλατά διανύοντας από 25 μέχρι 50 χιλιόμετρα, ενώ η απόσταση του Πόρου και του Γαλατά είναι 1 χιλιόμετρο. Οικονομικά η επιβάρυνση σε βενζίνες, τόσο στο αυτοκίνητο όσο και στο ταχύπλοο να είναι πολλαπλάσια από την προηγούμενη περίοδο. Με άλλα

Δημοσχάκης

λόγια η αστυνομία του πρώην ΛΣ Μεθάνων είναι περί τα 40 χιλιόμετρα και σήμερα είναι στα 90 χιλιόμετρα. Κατά την γνώμη και την εμπειρία μου ως δημοτικός συμβούλος και άνθρωπος που παρακολουθεί τα θέματα της Ναυτιλίας επί 40 χρόνια θέλω να διατυπώσω την άποψη ότι επιβάλλεται η αλλαγή στη χωροθέτηση των αρμοδιοτήτων του Πόρου και των Μεθάνων. Ειδικότερα θέλω προσέσω ότι πρέπει να τοποθετηθεί στεγασμένος χώρος στο πορθείο του Γαλατά που να εξυπηρετείται από τον Πόρο και να αποτεί σημείο συγκέντρωσης και αναφοράς για την ευρύτερη περιοχή. Επίσης πρέπει να ενισχυθεί με προσωπικό το ΛΤ Μεθάνων για την καλύτερη αστυνομική ενοποίηση των ΛΤ Μεθάνων υπάγεται στο Λ/Χ Πόρου και σύμφωνα με το Π.Δ. 81/2014 αυξήθηκαν οι χώροι αρμοδιότητας ανωτέρω τμήματος με αποτέλεσμα την μειούμενη αστυνομική δραστηριότητα καθώς το επιχειρησιακό μέσο Α-3335 επιβάλλεται, ιδιαίτερα τους χειμώνας, να μεταβαίνει στο Γαλατά Τρολιζινιάς προς εκτέλεση μέτρων τάξης (απόσταση από την υπηρεσία Α'ΛΤ Μεθάνων 25 χ.λ.μ. περίπου και ο χρόνος άφιξης είναι τα τριάντα λεπτά τουλάχιστον) ενώ η απόσταση από το Λ/Χ Πόρου είναι μόλις 300 μέτρα και ο χρόνος άφιξης είναι τα πέντε λεπτά καθώς ο τρόπος μεταφοράς από το Λ/Χ Πόρου προς τον Γαλατά Τρολιζινιάς είναι εφικτός με λάντζα ή Ε/Τ-Ο/Τ που δραστηριοποιούνται στην γραμμή ΠΟΡΟΣ – ΓΑΛΑΤΑΣ πάντα αδιάπνως για την Υπηρεσία.

Λόγω της αλλαγής που επιβλήθηκε από τον Λιμενικό Καλλικράτη αυξήθηκε σημαντικά ο χώρος αρμοδιότητας μας και παρατηρήθηκε μεγάλη καταπόνηση στα επιχειρησιακά μέσα της υπηρεσίας μας καθώς το επαρχιακό οδικό δίκτυο το οποίο σε μεγάλο τμήμα του αποτελείται από ημιορεινό όγκο, κακοσυντηρημένο με στροφές και χωματόδρομους. Η χιλιομετρική απόσταση σε συνδυασμό με την προαναφερθείσα κατάσταση του οδικού δικτύου δεν ευνοεί την τάχιστα παρουσία μας σε συμβάντα με αποτέλεσμα να δεχόμαστε τις διαμαρτυρίες των πολιτών ενώ παράλληλα δεν επιτυγχάνεται η εξοικονόμηση πόρων.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το Α'ΛΤ Μεθάνων έχει υπό την επιβλέψη του την:

Α) Χ.Ζ.Α. Μεθάνων όπου τους χειμώνας μήνες έχει αυξημένη κίνηση με Α/Τ – Κ/Τ στον λιμένα, έλεγχος τραπεζοκαθισμάτων κ.α. και κατά τις βραδινές ώρες απαιτείται σε καθημερινή βάση τροχονομικός έλεγχος διότι στην παραλιακή οδό γίνεται απαγόρευση κυκλοφορίας των οχημάτων και μετατρέπεται σε πεζόδρομο, με άμεση μετάβαση.

Β) Χ.Ζ.Α. Γαλατά (πολυσύχναστη περιοχή) όπου τους χειμώνας μήνες έχει αυξημένη κίνηση και απαιτείται εκτός από τροχονομικό έλεγχο, έλεγχος τραπεζοκαθισμάτων κ.α. και μετρά τάξης στο πορθείο για την γραμμή ΠΟΡΟΣ – ΓΑΛΑΤΑΣ, με απόσταση 25 χ.λ.μ. περίπου και χρόνο μετάβασης τριάντα λεπτά τουλάχιστον.

Γ) Χ.Ζ.Α. Βαθύ όπου απαιτείται έλεγχος τραπεζοκαθισμάτων, με απόσταση 6 χ.λ.μ. περίπου και χρόνο μετάβασης τα δεκαπέντε λεπτά τουλάχιστον.

Δ) Χ.Ζ.Α. Καλλονής (θα ενταχθεί ως Χ.Ζ.Α. τον Ιούνιο) με απόσταση 18 χ.λ.μ. περίπου και χρόνο μετάβασης τα είκοσι λεπτά τουλάχιστον.

Ε) Τα αλιευτικά καταφύγια Αγ. Γεωργίου, Αγ. Νικολάου Μεθάνων, αλιευτικό καταφύγιο Αγ. Νικολάου Τακτικούπολης, λιμένα και Μαρίνα Μεθάνων, λιμένα Βαθέως, λιμένα Καλλονής (παλιό και νέο) καθώς και ιχθυοκαλλιέργειες που δραστηριοποιούνται δύο (02) στην περιοχή Στενό Μεθάνων, μία (01) στην περιοχή Θυνί Μεθάνων, μία (01) στην περιοχή Κρασσάνα Μεθάνων και μία (01) στην περιοχή Καμένη Χώρα Μεθάνων.

ΣΤ) Η ακτογραμμή του τομέα αρμοδιότητας αρμοδιότητας περιλαμβάνει την Χερσόνησο Μεθάνων, και την ακτογραμμή από την Νησιόδα Σκύλαο Τσελεβινίων Δήμου Πόρου έως την Νησιόδα Μύλου Δρυόπτης Δήμου Τρολιζινιάς – Μεθάνων.

Για τους ανωτέρω λόγους παρακαλούμε όπως εξετάσετε την δυνατότητα ο χώρος αρμοδιότητας του Α'ΛΤ Μεθάνων να επανέλθει στην πρότερη μορφή του τουλάχιστον για το χειμώνα ώστε να επιτευχθεί μεγαλύτερη εξοικονόμηση πόρων και αυξανόμενη αστυνομική δραστηριότητα.

23 Φεβρουαρίου 2017, 20:18 | ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΛΑΖΙΝΟΣ

Θα πρέπει να προστεθεί και το Α'ΛΤ Μεθάνων που υπάγεται στο Λ/Χ Πόρου καθώς δεν συνδέεται με γέφυρα με την ηπειρωτική χώρα και να ενταχθεί στην τέταρτη κατηγορία. Συμφωνώ απόλυτα με την άποψη των συναδέλφων σχετικά με την επανεξέταση του Καλλικράτη, ως προς τον επανακαθορισμό του.

22 Φεβρουαρίου 2017, 18:22 | ΚΑΡΑΜΠΙΤΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Α.	Το	Λιμενικό	φυλάκιο	πλην	θα	υπαγώνης	Α	Λ/Τ	Θα	πρέπει	να	παραμείνει	και	να	ενισχυθεί	λόγω:
																Α.Σ
Β.	Πορθημιακή	γραμμή	Καβάλας-πλην	με	επιβατική	κίνηση	χειμώνα	καλοκαίρι								

παραμονή με τόπο επιλογής την Αλεξανδρούπολη.Είναι άνωσο αυτοί να εξομοιώνονται ως προς τον υποχρεωτικό χρόνο παραμονής στον τόπο επιλογής (Αλεξανδρούπολη) με στελέχη που κατά το ίδιο χρονικό διάστημα υπηρετούσαν στο Κ.Α. Αλεξανδρούπολης και συνεχίζουν.Πόσο μάλλον ενώ η Σαμοθράκη πρόκειται να ενταχθεί στην πρώτη κατηγορία.Κατά την άποψή μου το σωστό κυρίως νομικά και ηθικά θα ήταν η ισχύς ίδιας έδρας συνεπώς τόπου επιλογής Α/Τ Σαμοθράκης και Κ.Α. Αλεξανδρούπολης από ισχύος Π.Δ.81/2014 (ΦΕΚ 125Α/2014) που έγινε και η μετάταξη σε τμήμα. Άλλως θα δημιουργηθούν στελέχη τρίτων ταχυτήτων ,αυτά που υπηρετήσαν στη Σαμοθράκη πριν, αυτά που υπηρετήσαν τη συγκεκριμένη περίοδο και αυτά που θα υπηρετήσουν εκεί, με τα δεύτερα σε δυσμενή θέση. Εκτός αν αυτό εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα.

18 Φεβρουαρίου 2017, 17:54 | ΑΝΤΩΝΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

Πρέπει να γίνει ξεχωριστή Υπηρεσία και το Α/Τ ΣΤΑΥΡΟΥ Θεσσαλονίκης το οποίο ανήκει στο Νομό Θεσσαλονίκης αλλά υπάγεται στο Α/Χ ΙΕΡΙΣΣΟΥ που ανήκει στο Νομό Χαλκιδικής.Πως γίνεται μια Υπηρεσία να ανήκει σε άλλο Νομό και να υπάγεται διοικητικά σε άλλο Νομό;;

18 Φεβρουαρίου 2017, 10:33 | ΠΕΤΡΟΣ

Η ρύθμιση είναι σωστή.Να σταματήσει η τσαλιπτωρία συναδελαφών από κατοίκους λιμεναρχές.....

Το Α΄ Λιμενικό Τμήμα Θάσου του Κεντρικού Λιμεναρχείου Καβάλας θα έπρεπε να ενταχθεί στην τρίτη κατηγορία, καθώς είναι το μοναδικό Λιμενικό Τμήμα με έδρα σε νησί που εντάσσεται στην τέταρτη κατηγορία.

17 Φεβρουαρίου 2017, 20:16 | ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ
Η ρύθμιση για να είναι σωστή πρέπει να υπάρξει ΠΛΗΡΩΣ ανασδιάθρωση του Λιμενικού Καδικράτη. Όπως ήδη έχει αναφερθεί πολύ σωστά,μόνο περαιτέρω προβλήματα και δυσλειτουργίες έχει δημιουργήσει, παρά ευεξία και εξοικονόμηση πόρων .

17 Φεβρουαρίου 2017, 18:07 | ΠΑΣΧΑΛΑΚΗΣ Χρήστος
Στην

α)	Β'Α/Τ	τέταρτη	κατηγορία	πρέπει	να	ενταχθούν	τα:
β)	Δ'Α/Τ	Νέων	Πλαταμώνα	Μουδωνίων	του	Κεντρικού	Λιμεναρχείου
γ)	Δ'Α/Τ	Νέου Μαρμαρά του Λιμεναρχείου Ιερισσού.	του	Κεντρικού	Λιμεναρχείου	Θεσσαλονίκης	Θεσσαλονίκης

Επίσης, άμεσα πρέπει ν' αλλάξει εξ' ολοκλήρου ο αριθμ. 78/2014 Κανονισμός του Αρχηγού Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ο οποίος μόνο προβλήματα και δυσλειτουργίες επέφερε. Η οργανική σύνθεση όλων των Υπηρεσιών, πρέπει να επανακαθοριστεί, σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες της κάθε Υπηρεσίας.

17 Φεβρουαρίου 2017, 01:41 | ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΙΝΑΙ ΣΩΣΤΗ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΤΑΝΑΙΠΩΡΟΥΝΤΑΙ ΑΥΘΑΙΡΕΤΑ ΟΙ ΣΥΝΔΕΛΕΦΟΙ. ΑΝΑΡΩΤΙΕΜΑΙ ΟΜΩΣ ΓΙΑΤΙ ΝΑ ΜΗΝ ΑΛΛΑΧΘΕΙ Ο ΕΠΟΝΟΜΑΖΟΜΕΝΟΣ ΚΑΝΑΙΚΡΑΤΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΜΙΑ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΠΡΟΧΕΙΡΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΣ ΑΠΟΤΥΧΗΜΕΝΗ, ΑΜΕΛΕΤΗΤΗ ΚΑΙ ΣΑΘΗ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΚΤΩΝ ΤΗΣ. ΤΡΙΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΗΡΩΣ ΑΠΟΤΥΧΗΜΕΝΗ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΤΟΤΕ ΗΓΕΣΙΑΣ ΓΙΑΤΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟΣΤΑΣΜΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΟΧΙ ΠΛΗΡΩΣ ΑΝΑΤΡΕΠΤΙΚΑ???

Επί του άρθρου 50:

Τα περισσότερα σχόλια που υποβλήθηκαν αφορούν σε θέματα τεχνικά, εκφέροντας κυρίως αντιρρήσεις για επιμέρους αναφερόμενα Λιμενικά Τμήματα (Α.Χ. Μεθάνων, Θάσου, Έβρου). Μάλιστα, ο **Βουλευτής Έβρου κ. Αναστάσιος Δημοσχάκης**, αναφερόμενος στην περίπτωση του Λιμενικού Τμήματος Έβρου, επισημαίνει ότι θα προβεί σε κατάθεση σχετικής προτάσεως με αντικείμενο την πρόβλεψη μοριοδότησης υπηρετήσεως στην περιοχή αυτή, με αναδρομική ισχύς του παρόντος σχεδίου νόμου, προς όφελος των σχετικών αδικιών.

Ωστόσο, καταγράφονται αρκετά σχόλια που θεωρούν ότι η προτεινόμενη ρύθμιση κινείται προς την ορθή κατεύθυνση, προς αντιμετώπιση κυρίως φαινομένων

Λιμεναρχών που προβαίνουν σε μετακινήσεις προσωπικού από το Λιμεναρχείο στα Λιμενικά Τμήματα, αδιαφορώντας για την απόσταση. Επομένως, κρίνεται ότι η ρύθμιση του άρθρου 50 θα συμβάλει αποφασιστικά στην αποκατάσταση των αδικιών.

Επίσης, αποτυπώνεται ευρύς προβληματισμός για τον «Καλλικράτη» των Λιμενικών Τμημάτων και προβάλλεται ιδιαίτερως η ανάγκη για επανεξέταση του ζητήματος, με έμφαση στη διασφάλιση επαρκούς και αποτελεσματικής οργανικής σύνθεσης ανά Λιμενικό Τμήμα με κριτήριο τις πραγματικές υπηρεσιακές ανάγκες.

Τέλος, προτείνονται επιμέρους νομοτεχνικές βελτιώσεις, όπως προσθήκη φράσης στο β' εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 50, παράλειψη της πρόβλεψης για την έκδοση απόφασης του Αρχηγού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., η οποία θεωρείται ότι δημιουργεί γραφειοκρατικό/ διοικητικό βάρος, καθώς και η κωδικοποίηση της εν λόγω προτεινόμενης ρύθμισης στο άρθρο 119 του Κώδικα Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Άρθρο 51 Εκπροσώπηση Στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

[7 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:47 | ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

κ. Καψάκη, η διατύπωση της νομικής διάταξης είναι «....Ένας (1) εκπρόσωπος του αντιπροσωπευτικότερου συνδικαλιστικού φορέα του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, χωρίς να εξειδικεύει τίποτα άλλο περί πρωτοβάθμιων ή όχι ενώσεων. Οι προυποθέσεις που θέτει είναι συγκεκριμένες. Αν θέλετε δείτε το Καταστατικό της ΠΕΑΛΣ και ειδικά το άρθρο 15 και επόμενα. Πιστεύω ότι η ΠΕΑΛΣ τις προυποθέσεις τις καλύπτει εάν δεν είχε τον περιοριστικό όρο περί πολυπληθέστερων γιατί αυτόματα αναφέρεται σε συγκεκριμένο σωματείο. Αυτάματα κάποιοι συνάδελφοι είναι εκτός εκπροσώπησης. Αυτό θα πρέπει να προβληματίσει.....το εκτός κάποιο σωματείο. Εγώ εκτιμώ ότι πρέπει να εκπροσωπούνται και

Κ. Καψάκη εγώ έχω τοποθετηθεί δημόσια για αρκετά άρθρα. Δεν εκπροσωπώ την ΠΕΑΛΣ ούτε διεκδίκησα την ψήφο συνάδελφων. Οι υποψηφιοί της τον 12/2016 θα έπρεπε να τοποθετηθούν για να γνωρίζουμε όλοι τις απόψεις τους. Αυτό το είδατε πουθενά....;

Χαιρετίσματα

27 Φεβρουαρίου 2017, 16:09 | Μανώλης Καψάκης

Η συμμετοχή εκπροσώπου της Π.Ο.Ε.Π.Λ.Σ στο ΤΑΛΣ θεωρείται αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται με θετική ενέργεια η θωράκιση των συμφερόντων των μελών που απορρέουν από τη μετοχική τους σχέση με το ΤΑΛΣ. Η ΠΕΑΛΣ είναι πρωτοβάθμια οργάνωση. Με το ίδιο σκεπτικό θα έπρεπε να υπάρχουν και 18 εκπρόσωποι από τις αντίστοιχες πρωτοβάθμιες οργανώσεις της ΠΟΕΠΛΣ. Άκυρος ο κ.ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ αν και γνώστης της νομικής. Να ψάχνει καλύτερα όταν μπαίνει σε ξένα χωράφια.

27 Φεβρουαρίου 2017, 16:20 | Χρήστου Δημήτριος

Η ΠΕΑΛΣ κακώς είναι και στα άλλα συμβούλια που την έχουνβάλει καθώς είναι πρωτοβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση. Επίσης δεν μπορεί να εκπροσωπεί

27 Φεβρουαρίου 2017, 16:03 | Χρήστου Δημήτριος

Ανθ/στες, Υπαξιωματικούς και Λιμενοφύλακες που είναι και ο βασικός κορμός των μετόχων του ΤΑΛΣ. Χίλια ΜΠΑΒΟ! Ιστορικά οι συνδικαλιστικές οργανώσεις μετέχουν σε κάθε συλλογική διαδικασία κατά την οποία λαμβάνονται αποφάσεις που έχουν άμεσο αντίκτυπο στο σύνολο των μελών που εκπροσωπούν.

19 Φεβρουαρίου 2017, 19:36 | ΜΑΝΟΣ

Ένα σχόλιο σε ότι αφορά στα «πειθαρχικά» Συμβούλια. Κατ' αρχάς λέγονται «ανακριτικά» και όχι πειθαρχικά» Δεύτερον, η διάταξη όπως είναι διατυπωμένη έρχεται σε ευθεία αντίθεση με το άρθρο 3 του ΠΔ 187/2004. Η ΠΟΕΠΛΣ δεν μπορεί να τροφοδοτήσει τη δεξαμενή των ανακριτικών συμβουλίων με

Αξίωματικό από το βαθμό του Πλωτάρχη έως και του Υποναύάρχου προκειμένου να συμπληρωθούν οι συνθέσεις. Φυσικά η διάταξη αυτή δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην περίπτωση του ΣΑΓΕ. Επίσης με το να καταστούν αυτομάτως οι συνθέσεις από τριμελείς σε τετραμελείς, δημιουργεί πρόβλημα στη λήψη αποφάσεων κατά την ψηφοφορία. Απαιτείται μεταβατική διάταξη έως ότου τροποποιηθεί καταλλήλως το ΠΔ 187/2004 αλλιώς εφεξής τα ανακριτικά συμβούλια δεν θα μπορούν να συγκροτούνται. Το μόνο «καλό» είναι ότι θα λυθεί το πρόβλημα του ποιος θα είναι κάθε φορά ο γραμματέας αφού ο εκάστοτε συνδικαλιστικός εκπρόσωπος μάλλον θα είναι το νεώτερο μέλος, επομένως θα αναλάβει και όλη τη γραφική δουλειά!

19 Φεβρουαρίου 2017, 13:42 | ΓΙΑΡΤΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΝΑΟΣ

Με απόλυτο και ειλικρινή σεβασμό στη δράση και το έργο της συλλογικής εκπροσώπησης στελεχών ΔΣ ερωτάται:
Πώς ελέγχεται η αντιπροσωπευτικότητα? Με τον αριθμό των ενεργημένων μελών? Και να ένα συμβατικό έχει μεν τον μεγαλύτερο αριθμό μελών αλλά μικρότερο σε Αξίωματικούς σε σχέση με το δεύτερο, στα Συμβούλια Αξίωματικών θα μετέχει μέλος του πρώτου Σωματείου?

Πώς θα λειτουργούν τα Συμβούλια ανωτάτων αν δεν υπάρχει στο Σωματείο μέλος με βαθμό ανάλογο ενώ ταυτόχρονα η συμμετοχή τέτοιου μέλους θα είναι υποχρεωτική εκ του νόμου όπως ρητά αναφέρεται? Δεν θα δίδεται πειθαρχικά ανώτατος που υπέπεσε σε πειθαρχικό αδίκημα ή θα λαμβάνει άφεση λόγου μη δυνατότητας συγκρότησης του οργάνου?

Αληθινά, με δεδομένη τη δομή και φύση του ΔΣ θεωρείτε ότι λύνετε προβλήματα αντί να δημιουργείτε νέα και ίσως ανυπέρβλητα σε σχέση με την απονομή πειθαρχικής

Αληθινά τα υφιστάμενα όργανα συλλογικής εκπροσώπησης του ΔΣ επιθυμούν αυτή τη διάταξη, θεωρούν ότι αυτή τους λείπει??? δικαιοσύνης?

18 Φεβρουαρίου 2017, 00:26 | ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

Η ΠΕΛΑΣ ΠΟΥ ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΙ ΑΝ ΞΕΡΩ ΚΑΛΑ 700 ΣΤΕΛΕΧΗ ΓΙΑΤΙ ΜΕΝΕΙ ΑΠ'ΕΞΟ???ΠΟΙΑ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΕΞΗΓΗΡΕΤΕΙΤΑΙ???ΕΝΟΧΑΕΙ Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΗΣ???ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ ΤΗΣ ΠΕΛΑΣ ΚΑΤΗΓΑΘΑΝ ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ 25 ΠΕΡΙΠΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΓΙΑ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΣ. ΝΑ ΔΟΥΜΕ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ???

Επί του άρθρου 51, σημειώνονται θετικά σχόλια για τη συμμετοχή εκπροσώπων συνδικαλιστικών οργανώσεων στη σύνθεση των Πειθαρχικών Συμβουλίων. Περαιτέρω, καταγράφεται πρόταση για μη συμμετοχή της Πανεληνίας Ένωσης Αξίωματικών Λιμενικού Σώματος (Π.Ε.Α.Λ.Σ.), λόγω του μεγαλύτερου αριθμού Λιμενικών που αντιπροσωπεύει.

Από την άλλη πλευρά, εκφράζεται αντίθεση σε σχόλιο-πρόταση για τη συμμετοχή της Π.Ε.Α.Λ.Σ., καθώς συνιστά πρωτοβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση, η οποία δεν μπορεί να εκπροσωπεί Ανθυπασιότητας, Υπαξίωματικούς και Λιμενοφύλακες που είναι ο κορμός των μετοχών του Ταμείου Αρωγής Λιμενικού Σώματος (Τ.Α.Λ.Σ.).

Επιπλέον, αποτελεί αντικείμενο σχολιασμού τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη και ο τρόπος ελέγχου της αντιπροσωπευτικότητας (Α.Χ. με βάση τον αριθμό των ενεργημένων μελών, με βάση τον αριθμό των συμμετόντων Αξίωματικών), ενώ τονίζεται και η ανάγκη για συμμετοχή μέλους του Σωματείου με βαθμό ανάλογο των κρινόμενων υποθέσεων.

Τέλος, καταγράφεται προβληματισμός για τα «ανακριτικά» και όχι «πειθαρχικά» Συμβούλια, δεδομένου ότι η διάταξη θεωρείται ότι έρχεται σε ευθεία αντίθεση με το άρθρο 3 του π.δ. 187/2004. Παράλληλα, τονίζεται ότι η Π.Ο.Ε.Π.Α.Σ. δεν δύναται να τροφοδοτήσει τη δεξαμενή των ανακριτικών συμβουλίων με ανώτερους Αξίωματικούς, προκειμένου να διασφαλιστεί η συγκρότησή τους, ότι η τετραμελής σύνθεση των Συμβουλίων δημιουργεί πρόβλημα δυσλειτουργικότητάς τους, αφού δεν επιτρέπει τη λήψη των αποφάσεων κατά την ψηφοφορία. Έτσι, αναφέρεται ότι απαιτείται μεταβατική διάταξη, έως ότου τροποποιηθεί καταλλήλως το π.δ. 187/2004, αλλιώς εφεξής τα Συμβούλια δεν θα μπορούν να συγκροτηθούν.

Άρθρο 52

Θέματα Λιμενικής Αστυνομίας

[13 σελίδα]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:53 | **IIΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Παράγραφος 3 : «Προτείνεται να εξαιρεθεί από τη παρ. 3 η λέξη «περίφρακτων», ώστε η συγκεκριμένη δικαιοδοσία να αφορά το σύνολο της χερσαίας λιμενικής ζώνης και όχι μόνο της περιφραγμένης η οποία αφορά μία μεταβαλλόμενη κατάσταση (αλλαγές ορίων περιφράξης). Ετσι αποφεύγουμε και τη σύγχυση εννοιών (ανοικτή ή κλειστή περίφραξη, αλλαγές ορίων περιφράξης) και τη σύγχυση αρμοδιοτήτων μεταξύ υπηρεσιών.

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:35 | **ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ**

Οι παράγραφοι 1 & 4 λόγω συνάφειας θα έπρεπε να είναι συνεχόμενοι και να μην συγχέονται οι χώροι για τους οποίους επιβάλλονται τα πρόστιμα αυτά (λειτουργική εγκατάσταση με χερσαία ζώνη) γεγονός που έχει συμβεί στο παρελθόν. Η παράγραφος 2 είναι ελλιπής ως προς τα Θ.Μ.Α. καθώς εκτός των μηχανοκίνητων που προβλέπει υπάρχουν και μη μηχανοκίνητα (θαλάσσια πάρκα-φουσκωτά, ποδήλατα, κανό) για τα οποία δεν απαιτούνται κανόνες κίνησης και κυκλοφορίας και δεν ρυθμίζεται το θέμα αυτό καθώς καταργείται κάθε άλλη διάταξη με τη παρούσα παράγραφο. Λάβετε υπόψη σας ότι οι Χ.Ζ.Α. δεν αφορούν μόνο το χώρο του λιμένος αλλά περιλαμβάνουν και λουτρικές εγκαταστάσεις λουμένων στις περισσότερες Περιφέρειες της χώρας. Στη παράγραφο 5 θα μπορούσαν να προστεθούν και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, ως Ν.Π.Δ.Δ. σε όσες περιοχές αυτά υφίστανται, προκειμένου να μην παρατηρηθούν τραγελαφικά φαινόμενα ανομοιομορφίας και ίσης μεταχείρισης των χώρων.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:19 | **Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εκμισθωτών ΘΜΑ**

Στο πλαίσιο της παρέμβασης σας (πρν. 5 άρθρο 52 της πρότασης νόμου) για την επίλυση του οξυμένου αυτού προβλήματος που αντιμετωπίζει ο κλάδος μας, πρέπει με την ευκαιρία της συγκεκριμένης πρότασης νόμου να αποκατασταθεί η νομιμότητα της δράσης της Διοίκησης και να τροποποιηθεί το εδ. δ της παρ.5 του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 και ορίζει ότι : Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται το ύψος του οικονομικού ανταλλάγματος για την τοποθέτηση και χρήση της πλωτής εξέδρας, ο τρόπος καθορισμού του, ο φορέας και η διαδικασία είσπραξής του, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Η προαναφερόμενη εξουσιοδότηση με το συγκεκριμένο περιεχόμενο, στην περίπτωση αυτή, δεν είναι εξουσιοδότηση θα έπρεπε να παρ. 2 εδ. β' του Συντάγματος, λόγω του γενικού και αόριστου χαρακτήρα της. Πράγματι, για να ήταν σύννομη μία τέτοια εξουσιοδότηση θα έπρεπε να περιλαμβάνει αφενός, έστω και σε γενικό αλλά ορισμένο πλαίσιο, τα κριτήρια εκείνα που θα ήταν υποχρεωμένος ο κανονιστικός νομοθέτης να λάβει υπόψη του κατά τον προσδιορισμό του ύψους του αντικειμενικώς επιβαλλόμενου ανταλλάγματος, δεδομένου μάλιστα ότι τα συγκεκριμένα ζητήματα δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά θέμα τεχνικού ή λεπτομερειακού χαρακτήρα. Από τα παραπάνω, συνάγεται ότι η διάταξη του άρθρου 1 της Κ.Υ.Α. 8321.3 /06/14/ ΦΕΚ 2788/τ. β' / , η οποία ορίζει σχετικά στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 1 ότι για την τοποθέτηση πλωτής εξέδρας καταβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο οικονομικό ανταλλάγμα το οποίο ορίζεται σε τριάντα (30) ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο επιφανείας. βρίσκεται εκτός εξουσιοδότησης και είναι, ως εκ τούτου, ανίσχυρη και μη εφαρμοστέα (πρβλ. ΣΤΕ 2850/2015).

Παρατίθεται

1. Το ανταλλαγμα χρήσης πλωτής εξέδρας, για τις χρήσεις του εδαφίου α της παρ. 5 του άρθρου 14, νόμου 2971/2001, καθορίζεται με απόφαση του αρμόδιου για την παραχώρηση	οργάνου,	βάσει	του	ακόλουθου	τύπου:
ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ	ΧΡΗΣΗΣ	=	(Τ.Β.)	Χ	(Ε.Δ.)
όπου	Τ.Β.	=	Μέγεθος	Παραχωρούμενου	Απόδοσης
Ε.Δ.	=	Μέγεθος	Παραχωρούμενου	Απόδοσης	Χώρου
Μ.Π.Χ.	=	Μέγεθος	Παραχωρούμενου	Απόδοσης	Χώρου
Α.Μ.Α.	=	Μέγεθος	Παραχωρούμενου	Απόδοσης	Χώρου
2. Η Τιμή Βάσης για κάθε γεωγραφική περιοχή καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής					

ναυτικών. Επομένως, κρίνεται σκόπιμο να ισχύουν οι ίδιες διατάξεις και για υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες και επ' ευκαιρία αυτών.

Για λόγους εκσυγχρονισμού της νομοθεσίας, ο κάτοχος της άδειας για υποθαλάσσια περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος θα πρέπει να δύναται να καλύψει με ιδιωτική ασφάλιση μέλους του Διεθνούς Αλληλοασφαλιστικού Οργανισμού για Προστασία και Αποζημίωση (International Group of P&I Clubs), τους κινδύνους της αστικής ευθύνης του ίδιου και των προστηθέντων του για θάνατο ή σωματικές βλάβες για κάθε ένα από τους επιβαίνοντες στο υποβρύχιο ή τρίτων. Το ασφαλιστικό ποσό, για καθένα ένα από αυτούς, θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που καθορίζεται κάθε φορά από τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

Τα άρθρο 43 του Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153) και η Απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) που ενέκρινε τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθμό 35 ("Υποθαλάσσια αναψυχή και περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος") είχαν ως κύριο αντικείμενο την ρύθμιση της περίπτωσης κάποιου υποβρύχιο σκάφος να εκτελεί σε σταθερή βάση υποθαλάσσιες περιηγήσεις σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή υπαγόμενη στην τοπική αρμοδιότητα μιας συγκεκριμένης Λιμενικής Αρχής. Για το λόγο αυτό είχε ορισθεί ως αρμόδια για την έκδοση της σχετικής άδειας η κατά τόπο αρμόδια Λιμενική αρχή. Λόγω των εξελίξεων παρόλα αυτά στην τουριστική αγορά, υπάρχει πλέον η δυνατότητα από πλοία που εκτελούν περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοια) να προσφέρουν στους επιβάτες τους και την επιπρόσθετη παροχή της υποθαλάσσιας περιήγησης με υποβρύχιο σκάφος στα πλαίσια της κρουαζιέρας και επ' ευκαιρία αυτής. Εν όψει του ότι το πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες κατά τη διάρκεια της παραμονής του στα Ελληνικά χωρικά ύδατα επισκέπτεται διάφορους λιμένες, κρίνεται να πρέπει να παρέχεται στην περίπτωση αυτή μία γενική άδεια εκτέλεσης υποθαλάσσιες περιήγησης από κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προς διευκόλυνση των ενδιαφερομένων, καθώς θα ήταν ιδιαίτερα δυσχερές και άνευ ουσιαστικού λόγου η υποχρέωση έκδοσης άδειας εκτέλεσης υποθαλάσσιων περιηγήσεων από πολυάριθμες κατά τόπο αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, τις οποίες οι ενδιαφερόμενοι πολλές φορές δεν είναι σε θέση να προσδιορίσουν εκ των προτέρων προκειμένου να προγραμματίσουν εγκαίρως τους επιβάτες για τη δυνατότητα αυτή. Η κατά τόπο αρμόδια Λιμενική Αρχή θα μπορεί βεβαίως να προσδιορίζει την επακριβή περιοχή στην οποία θα δύναται το υποβρύχιο σκάφος να καταδύεται. Εν όψει των ανωτέρω, προτείνουμε η παράγραφος 2 του άρθρου 52 του νομοσχεδίου να τροποποιηθεί ως ακολούθως (οι υποπαράγραφοι 2.8 έως 2.31 μπορούν βεβαίως να έλθουν και δια τροποποιητικής Απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):

Άρθρο

Θέματα Λιμενικής Αστυνομίας

52

2. Απαγορεύεται η χρήση για ατομική αναψυχή ή η χορήγηση άδειας εκμίσθωσης καινοφανών θαλασσίων μέσων αναψυχής, που δε ρυθμίζονται από τις διατάξεις του εκάστοτε ισχύοντος Γενικού Κανονισμού Λιμένων περί θαλασσίων μέσων αναψυχής, χωρίς να έχουν καθορισθεί οι όροι και οι προϋποθέσεις κίνησης και κυκλοφορίας τους, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Της έκδοσης της ανωτέρω απόφασης προηγείται γνωμοδότηση,

επί

θεμάτων τεχνικής φύσεως που αφορούν τα προς ρύθμιση καινοφανή θαλάσσια μέσα αναψυχής, από επιτροπή εκπροσώπων του ΥΝΑΝΠ, με δυνατότητα συμμετοχής και μέλους εκτός ΥΝΑΝΠ, κατά περίπτωση. Η σύνθεση της επιτροπής αυτής, η θητεία της και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού. Από την έναρξη ισχύος της παρούσας καταργείται κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά το υπόψη θέμα.

2.1. Προστίθενται εδάφια γ' και δ' στην παράγραφο 1 του άρθρου 43 του Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153) ως ακολούθως: "Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), η άδεια δίνεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ειδικότερα το Τμήμα/Γραφείο , η οποία δεν αναφέρεται σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές όπου θα επιτραπεί η υποθαλάσσια περιήγηση. Στην τελευταία περίπτωση, οι κατά τόπο αρμόδιες Λιμενικές Αρχές εκδίδουν άδεια προσδιορίζοντας μόνο την περιοχή στην οποία επιτρέπεται η διενέργεια υποθαλάσσιας περιήγησης με το υποβρύχιο σκάφος. Η περιοχή προσδιορίζεται σε απόσπασμα ναυτικού χάρτη που επισυνάπτεται στην άδεια και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της."

2.2.	Προστίθεται εδάφιο β' στην παράγραφο 3 του άρθρου 43 του Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153) ως ακολούθως:	
"Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφωτο σε πλοίο που εκτελεί περιληπτικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), δήση μπορεί να υποβάλει και νομικό πρόσωπο, εφόσον στο καταστατικό του προβλέπεται ως σκοπός η άσκηση της δραστηριότητας της παραγράφου 1, είναι κύριος ή του έχει ανατεθεί από τον κύριο η εκμετάλλευση υποβρύχιου σκάφους, ηολογημένου στα ελληνικά ηολόγια ή στα ηολόγια Κράτους – Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης Χώρας και φέρει τη σημαία του/της, οιαδήποτε εθνικότητας και αν είναι ο νόμιμος εκπρόσωπος και στο πρόσωπο του νομίμου εκπροσώπου συντρέχουν επίσης οι προϋποθέσεις της περίπτωσης α) της προηγούμενης παραγράφου."		
2.3.	Προστίθενται εδάφια γ' και δ' στην παράγραφο 5 του άρθρου 43 του Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153) ως ακολούθως:	
"Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφωτο σε πλοίο που εκτελεί περιληπτικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), ο κάτοχος της άδειας υποχρεούται να έχει καλύψει με ιδιωτική ασφάλιση μέλους του Διεθνούς Αλληλοασφαλιστικού Οργανισμού για Προστασία και Αποζημίωση (International Group of P&I Clubs), τους κινδύνους της αστικής ευθύνης του ίδιου και των προστηθέντων του για θάνατο ή σωματικές βλάβες για κάθε ένα από τους επιβαίνοντες στο υποβρύχιο ή τρίτων. Το ασφαλιστικό ποσό, για καθένα ένα από αυτούς, είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που ορίζουν κάθε φορά οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας."		
2.4.	Προστίθενται εδάφια ε', στ', ζ' και η' στην παράγραφο 6 του άρθρου 43 του Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153) ως ακολούθως:	
"Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που δεν είναι ηολογημένο στα Ελληνικά ηολόγια και που είναι έμφωτο σε πλοίο που εκτελεί περιληπτικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), οι διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων δεν ισχύουν δεδομένου ότι δεν υπάρχει υποχρέωση ναυτολόγησης σε πλοία με ξένη σημαία, δεν υπάρχει κατά τις ισχύουσες διατάξεις υποχρέωση ναυτολόγησης για πλοία μικρότερα των 100 κόρων και οι ναυτικοί που απασχολούνται στο υποβρύχιο σκάφος είναι μέλη του πληρώματος του κρουαζιερόπλοιου, εκτελώντας ευκαιριακά – περιστασιακά τις υποθαλάσσιες περιηγήσεις και στα πλαίσια των καθηκόντων τους στο κρουαζιερόπλοιο. Η απασχόληση των αλλοδαπών ναυτικών στο υποβρύχιο σκάφος, ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις της σημαίας του υποβρύχιου σκάφους, καθώς και από τις συλλογικές ή/και ατομικές συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται από το δικαίο της σημαίας του υποβρύχιου σκάφους και της Χώρας προέλευσης των ναυτικών. Οι αλλοδαποί ναυτικοί, που απασχολούνται στο υποβρύχιο σκάφος, δε βαρύνονται με εισφορές για το ΝΑΤ ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά. Η πλοιοκτητήρια εταιρεία ή εταιρεία που εκμεταλλεύεται το υποβρύχιο σκάφος δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο ούτε με άλλης μορφής ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών."		
2.5.	Αντικαθίσταται η παράγραφος 9 του άρθρου 43 του Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153) ως ακολούθως:	
"Τα παρακάτω ρυθμίζονται από την Απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) που ανέκρινε τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθμό 35 ("Υποθαλάσσια ανασυχή και περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος"): α) Οι απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του υποβρύχιου σκάφους. β) Οι επιθεωρήσεις και τα πιστοποιητικά ασφαλείας με τα οποία υποβάλλεται αυτό. γ) Οι φορείς διενέργειας των επιθεωρήσεων και οι έκδοσης των πιστοποιητικών ασφαλείας του. δ) Οι εξοπλισμοί και οι πλοίου επιφάνειας και κάτω από αυτήν. ε) Οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας του ως πλοίου επιφάνειας και κάτω από αυτήν. στ) Οι απαιτήσεις τα συστήματος καταγραφής των βαθών της προηγούμενης παραγράφου. ζ) Οι απαιτήσεις του συστήματος καταγραφής των βαθών της προηγούμενης παραγράφου. η) Κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια."		
2.6.	Αντικαθίσταται η παράγραφος 10 του άρθρου 43 του Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153) ως ακολούθως:	
"Η άδεια ισχύει για δύο χρόνια και ανανεώνεται, για ίδιο χρονικό διάστημα, με την υποβολή αίτησης εντός του τελευταίου τριμήνου πριν τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης της. Οι υποχρεώσεις του κύριου ή εκμεταλλευτή του υποβρύχιου σκάφους, του		

πλοιάρχου και του πληρώματός του, καθώς και τα δικαιολογητικά που συνυποβάλλονται με την αίτηση και αποδεικνύουν τη συνδρομή των προϋποθέσεων για τη χορήγηση και την ανανέωση της άδειας ρυθμίζονται από την Απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) που ενέκρινε τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθμό 35 (Υποθαλάσσια αναψυχή και περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος”).

2.7. Το εδάφιο α' της παρ. 11 του άρθρου 43 του Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153) αριθμείται ως υποπαράγραφος 1 και προστίθεται υποπαράγραφος 2 ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), η άδεια ανακαλείται με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Τμήμα / Γραφείο ”

που τη χορήγησε, αν συντρέχουν οι περιπτώσεις της προηγούμενης υποπαράγραφου.”

2.8. Προστίθενται εδάφια γ' και δ' στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), η άδεια δίνεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ειδικότερα το Τμήμα/Γραφείο η οποία δεν αναφέρεται σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές όπου θα επιτραπεί η υποθαλάσσια περιήγηση. Στην τελευταία περίπτωση, οι κατά τόπο αρμόδιες Λιμενικές Αρχές εκδίδουν άδεια προσδιορίζοντας μόνο την περιοχή στην οποία επιτρέπεται η διενέργεια υποθαλάσσιας περιήγησης με το υποβρύχιο σκάφος. Η περιοχή προσδιορίζεται σε απόσταση ναυτικού χάρτη που επισυνάπτεται στην άδεια και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της.”

2.9. Προστίθεται εδάφιο β' στην παράγραφο 3 του άρθρου 2 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), αίτηση μπορεί να υποβάλει και νομικό πρόσωπο, εφόσον στο καταστατικό του προβλέπεται ως σκοπός η άσκηση της δραστηριότητας της παραγράφου 1, είναι κύριος ή του έχει αναστεθεί από τον κύριο η εκμετάλλευση υποβρύχιου σκάφους, νηολογμένου στα ελληνικά νηολόγια ή στα νηολόγια Κράτους – Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας και φέρει τη σημαία του/της, οιαδήποτε εθνικότητας και αν είναι ο νόμιμος εκπρόσωπος και στο πρόσωπο του νομίμου εκπροσώπου συντρέχουν επίσης οι προϋποθέσεις της περίπτωσης β) της προηγούμενης παραγράφου.”

2.10. Προστίθεται εδάφιο γ' στην παράγραφο 5 του άρθρου 2 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), ο κάτοχος της άδειας υποχρεούται να έχει καλύψει με ιδιωτική ασφάλιση μέλους του Διεθνούς Αλληλοασφαλιστικού Οργανισμού για Προστασία και Αποζημίωση (International Group of P&I Clubs), τους κινδύνους της αστικής ευθύνης του ίδιου και των προστεθέντων του για θάνατο ή σωματικές βλάβες για κάθε ένα από τους επιβαίνοντες στο υποβρύχιο ή τρίων. Το ασφαλιστικό ποσό, για καθένα ένα από αυτούς, είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που ορίζουν κάθε φορά οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.”

2.11. Προστίθενται εδάφια β', γ', δ', ε' στην παράγραφο 6 του άρθρου 2 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που δεν είναι νηολογμένο στα Ελληνικά νηολόγια και που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), οι διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων δεν ισχύουν δεδομένου ότι δεν υπάρχει υποχρέωση ναυτολόγησης σε πλοία με ξένη σημαία, δεν υπάρχει κατά τις ισχύουσες διατάξεις υποχρέωση ναυτολόγησης για πλοία μικρότερα των 100 κόνων και οι ναυτικοί που απασχολούνται στο υποβρύχιο σκάφος είναι μέλη του πληρώματος του κρουαζιερόπλοιο, εκτελώντας ευκαιριακά – περιστασιακά τις υποθαλάσσιες περιηγήσεις και στα πλαίσια των καθηκόντων τους στο κρουαζιερόπλοιο. Η απασχόληση των αλλοδαπών ναυτικών στο υποβρύχιο σκάφος, ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις της σημαίας του υποβρύχιου σκάφους, καθώς και από τις συλλογικές ή/και ατομικές συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται από το δικαίο της σημαίας του υποβρύχιου σκάφους και της χώρας πρόλευσης των ναυτικών. Οι αλλοδαποί ναυτικοί, που απασχολούνται στο υποβρύχιο σκάφος, δε βαρύνονται με εισφορές για το NAT ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά. Η

πλοιοκτητήρια εταιρεία ή εταιρεία που εκμεταλλεύεται το υποβρύχιο σκάφος δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο ούτε με άλλη μορφή ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.”

2.12. Αντικαθίσταται το α' εδάφιο του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως: “Για τη χορήγηση άδειας υποθαλάσσιας περιήγησης με υποβρύχιο σκάφος για αναψυχή ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει στην κατά περίπτωση αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 2 της παρούσης.”

2.13. Προστίθεται εδάφιο γ' στο υπό στοιχείο (6) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92) και το υποβρύχιο σκάφος είναι ηηολογημένο σε τρίτη Χώρα, επικυρωμένο αντίγραφο εγγράφου εθνικότητας και πιστοποιητικό κυριότητας ή σύμβαση ναύλωσης υποβρύχιου σκάφους, ηηολογημένο σε τρίτη Χώρα και σ'αυτή την περίπτωση συνυποβάλλει βεβαίωση της αρμόδιας αρχής της τρίτης Χώρας ότι το υποβρύχιο σκάφος πληροί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελεί υποθαλάσσιες περιηγήσεις στην εν λόγω Χώρα.”

2.14. Προστίθεται εδάφιο β' στο υπό στοιχείο (7) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος ηηολογημένο σε τρίτη Χώρα και που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), Πιστοποιητικό Κατάταξης στην Κλάση αναγνωρισμένου Οργανισμού, εξουσιοδοτημένου από το κράτος στο οποίο το υποβρύχιο σκάφος είναι ηηολογημένο.”

2.15. Προστίθεται εδάφιο β' στο υπό στοιχείο (8) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι ηηολογημένο σε τρίτη Χώρα και που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), Πιστοποιητικό Καταμέτρησης αναγνωρισμένου Οργανισμού, εξουσιοδοτημένου από το κράτος στο οποίο το υποβρύχιο σκάφος είναι ηηολογημένο.”

2.16. Προστίθεται εδάφιο β' στο υπό στοιχείο (9) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι ηηολογημένο σε τρίτη Χώρα και που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), Έγγραφο Σχεδίασης και Κατασκευής αναγνωρισμένου Οργανισμού, εξουσιοδοτημένου από το κράτος στο οποίο το υποβρύχιο σκάφος είναι ηηολογημένο, σύμφωνα με την παρ. 1.6.1 των Οδηγιών για τη Σχεδίαση, Κατασκευή και Λειτουργία Επιβατηγών Υποβρυχίων

Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO MSC/Circ.981/29-01-2001).”

2.17. Προστίθεται εδάφιο β' στο υπό στοιχείο (10) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι ηηολογημένο σε τρίτη Χώρα και που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης Ασφαλείας αναγνωρισμένου Οργανισμού, εξουσιοδοτημένου από το κράτος στο οποίο το υποβρύχιο σκάφος είναι ηηολογημένο, σύμφωνα με την παράγραφο 1.6.2 των Οδηγιών για τη Σχεδίαση, Κατασκευή και Λειτουργία Επιβατηγών Υποβρυχίων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO MSC/Circ.981/29-01-2001).”

2.18. Προστίθενται εδάφια β' και γ' στο υπό στοιχείο (11) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), το νομικό πρόσωπο της παραγράφου 3 του άρθρου 2 της παρούσας δύναται να επαναυποβάλλει μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην αρμόδια αρχή

1611-1

του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το σχετικό Πιστοποιητικό σε περίπτωση που, κατά τη διάρκεια της ισχύος της άδειας κατά το άρθρο 5 της παρούσης, ο ασκών τη διακυβέρνηση και/ή ο αντικαταστάτης του αλλάξουν, κατά τα λοιπά ισχύουσας της ήδη εκδοθείσας άδειας. Η αρμόδια αρχή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θα επιβεβαιώνει στην τελευταία περίπτωση απλά τη λήψη του Πιστοποιητικού.”

2.19. Προστίθεται εδάφιο β' και γ' στο υπό στοιχείο (12) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφωρτο σε πλοίο που εκτελεί περιγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), ο κάτοχος της άδειας υποχρεούται να έχει καλύψει με ιδιωτική ασφάλιση μέλους του Διεθνούς Αλληλοσφαιλιστικού Οργανισμού για Προστασία και Αποζημίωση (International Group of P&I Clubs), τους κινδύνους της αστικής ευθύνης του ίδιου και των προστηθέντων του για θάνατο ή σωματικές βλάβες για κάθε ένα από τους επιβαίνοντες στο υποβρύχιο ή τρίτων. Το ασφαλιστικό ποσό, για καθένα ένα από αυτούς, είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που ορίζουν κάθε φορά οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.”

2.20. Προστίθεται εδάφιο β' στο υπό στοιχείο (13) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που δεν είναι νηολογημένο στα Ελληνικά νηολόγια και που είναι έμφωρτο σε πλοίο που εκτελεί περιγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν ισχύει δεδομένου ότι δεν υπάρχει υποχρέωση ναυτολόγησης σε πλοία με ξένη σημαία, ότι οι ναυτικοί που απασχολούνται στο υποβρύχιο σκάφος είναι μέλη του πληρώματος του κρουαζιερόπλοιου, εκτελώντας ευκαιριακά – περιστασιακά τις υποθαλάσσιες περιγήσεις και στα πλαίσια των καθηκόντων τους στο κρουαζιερόπλοιο.”

2.21. Προστίθεται εδάφιο β' στο υπό στοιχείο (14) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφωρτο σε πλοίο που εκτελεί περιγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), το πλοίο – συνοδός δύναται, υπό την προϋπόθεση ότι είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 4 της παρούσης, να είναι και η βοηθητική λέμβος (tender) ως παρακολουθημα του πλοίου που εκτελεί περιγητικούς πλόες, μη απαιτούμενου στην περίπτωση αυτή του παρόντος Πιστοποιητικού.”

2.22. Καταργείται το υπό στοιχείο (15) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως

2.23. Προστίθεται εδάφιο β' στο υπό στοιχείο (16) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφωρτο σε πλοίο που εκτελεί περιγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92) και επομένως έκδοση άδειας από την αρμόδια αρχή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, διπλότυπο είσπραξης ποσού (.....) υπέρ»

2.24. Προστίθεται εδάφιο γ' στο υπό στοιχείο (17) δικαιολογητικό του άρθρου 3 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφωρτο σε πλοίο που εκτελεί περιγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92) και επομένως έκδοση άδειας από την αρμόδια αρχή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αποδεικτικό είσπραξης ποσού (.....) ευρώ υπέρ του»

2.25. Προστίθεται παράγραφος 3 στο άρθρο 5 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που είναι έμφωρτο σε πλοίο που εκτελεί περιγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), η άδεια ανακαλείται με αιτιολογημένη απόφαση της αρμόδιας αρχής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λόγους που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.»

2.26. Αντικαθίσταται η περίπτωση (α) της παραγράφου 2 του άρθρου 6 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“σε θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το βάθος της θάλασσας υπερβαίνει το μέγιστο βάθος στο οποίο επιτρέπεται η κατάδυσή του, σύμφωνα με τα πιστοποιητικά ασφαλείας του ή είναι μεγαλύτερο των εξήντα (60) μέτρων.”

2.27. Καταργείται η περίπτωση (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 6 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702).

2.28. Αντικαθίσταται η περίπτωση (γ) της παραγράφου 6 του άρθρου 6 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως: “έληξε το ναυτολόγιο. Όταν αφορά υποβρύχιο σκάφος που δεν είναι νηολογημένο στα Ελληνικά νηολόγια και που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), δεν υπάρχει υποχρέωση τήρησης ναυτολογίου.”

2.29. Προστίθεται εδάφιο β' στην παράγραφο 1 του άρθρου 7 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως: “Όσον αφορά υποβρύχιο σκάφος που δεν είναι νηολογημένο στα Ελληνικά νηολόγια και που είναι έμφορτο σε πλοίο που εκτελεί περιηγητικούς πλόες (κρουαζιερόπλοιο) κατά τις διατάξεις του Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), δεν υπάρχει υποχρέωση τήρησης ναυτολογίου.”

2.30. Καταργείται η περίπτωση (στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 7 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702).

2.31. Αντικαθίσταται το άρθρο 8 της Υπουργικής Απόφασης με αριθμ. 2122/36/2003 (ΦΕΚ Β' 702) ως ακολούθως:

“Οι παρβάτες του παρόντος Κανονισμού, η εκτέλεση του οποίου ανατίθεται στις κατά περίπτωση αρμόδιες αρχές για την έκδοση της άδειας της παρ. 1 του α. 2 του παρόντος, ανεξάρτητα από τις συντρέχουσες ποινικές ή αστικές ευθύνες κατά την ισχύουσα νομοθεσία, υπόκεινται και στις κυρώσεις του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/73 (ΦΕΚ Α' 261) “περί Κ.Δ.Ν.Δ.”, το πρώτο εδάφιο της

παραγράφου 1 του οποίου τροποποιήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 2 του Π.Δ. 381/95 (ΦΕΚ Α' 214), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το άρθρο μόνο του Π.Δ. 193/2001 (ΦΕΚ Α' 156).”

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:35 | Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εκμισθωτών ΘΜΑ

Με το σχέδιο νόμου διευρύνεται η διάταξη του άρθρου 14 του Π.Δ. 23/2000 (Α' 18), και προβλέπεται πλέον η «αλληλέγγυα ευθύνη αλληλέγγυα και εις ολόκληρο ευθύνη» για καταβολή του προστίμου, όταν οι σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7, εκμεταλλεύονται την ίδια λουτρική εγκατάσταση είναι περισσότεροι του ενός. Πρόκειται για μια ρύθμιση όμως, που εκ του πλαιγίου, καθιστά απλούς εκμισθωτές θαλασσιών μέσων αναψυχής, που τους έχει παραχωρηθεί η απλή χρήση ενός μικρού κοινοχρήστου τμήματος του αιγιαλού για την επίτευξη των θεμιτών στόχων της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, συνυπεύθυνους για πράξεις ή παραλείψεις αυτών που ασκούν την διαχείριση και διοίκηση των λουτρικών εγκαταστάσεων, αν και δεν συνδέονται μεταξύ τους με κάποια αμοιβαία ευθύνη

Η πρόταση αυτή δεν περιέχει κάποια ειδική ρύθμιση που να συγκεκριμενοποιεί αφενός τα φυσικά πρόσωπα που μπορούν να καταστούν υποκείμενα καταλογισμού της πλήρωμής του προστίμου και αφετέρου τις ουσιαστικές προϋποθέσεις του καταλογισμού αυτού. Η ελληνική νομολογία και η πρακτική των δικαστικών αρχών με τον όρο «αλληλέγγυα ευθύνη αλληλέγγυα και εις ολόκληρο ευθύνη» εστιάζουν μόνο στα φυσικά εκείνα πρόσωπα (που συνδέονται μεταξύ τους με κάποια αμοιβαία ευθύνη) και εμφανίζονται ως νόμιμοι εκπρόσωποι της κρινόμενης κάθε φοράς συλλογικής οντότητας (νομικού προσώπου ή νομικής οντότητας). Επομένως θα πρέπει να γίνει σαφή και κατανοητό ποιοι υπάγονται στην συγκεκριμένη διάταξη και ποια συμπεριφορά θα πρέπει να υιοθετήσουν, διαφορετικά η διάταξη είναι νομικά και πρακτικά ανεφάρμοστη.

Εξάλλου, η τήρηση της αρχής της ισότητας σχετίζεται με την «...διασφάλιση και πραγμάτωση του Κράτους Δικαίου και την πτάνω σε ίσους όρους ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητας του καθενός...» (ΣΤΕ 2254/1987) αποκλείει δε, μεταξύ άλλων, την έκδοση και ανεπίδεκτη κάθε δικαιολόγησης άνωση μεταχείριση «είτε υπό την μορφήν της εισαγωγής καθαρώς χαρακτηριστικού μέτρου ή ανεπείριστου προνομίου, είτε υπό την μορφήν περιορισμού δικαιωμάτων, κατ' εξαίρεσιν από υφιστάμενου γενικότερου κανόνος ...» (ΣΤΕ 3027-31/1980, 2925/1983, 4846/1984, 195/1985, 2254/1987, βλ. επίσης ΑΠ 1751/1984). Θα μπορούσε συνεπώς να υποστηριχθεί ότι η εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης με την προαναφερθείσα συνταγματική αρχή εξαρτάται από την ύπαρξη αποχρώτων λόγων οι οποίοι να δικαιολογούν την παραπάνω επιταγή υπέρ μιας κατηγορίας πολιτών διάκριση, χωρίς ενδεχομένως να μπορεί να θεωρηθεί ως τέτοιος λόγος η ανάγκη απλώς και μόνο ενίσχυσης των εσόδων του Δημοσίου. Σας υπενθυμίζουμε ότι η εξουσιοδοτική διάταξη της παρ. 11 του άρθρου 15 του ν. 2743/1999, ορίζει επί λέξει τα εξής: Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να ρυθμίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τους όρους, τις

προϋποθέσεις, τις διαδικασίες και τον έλεγχο για: α) την ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών σχολών ναυαγοσωστικής εκπαίδευσης, β) τη χορήγηση άδειας ναυαγοσωστική από τις λιμενικές αρχές και τον καθορισμό των υποχρεώσεων του κατά την άσκηση των καθηκόντων του, γ) την υποχρέωση πρόσληψης ναυαγοσωστική σε οργανωμένες ή μη παραλίες, δ)..... Στους παραβάτες των προεδρικών διαταγμάτων, που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της ναυαγοσωστική, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, α-νεξάρτητα από άλλες κυρώσεις που μπορεί να προβλέπονται, οι κυρώσεις που παραγράφου αυτής, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, α-νεξάρτητα από άλλες κυρώσεις που μπορεί να προβλέπονται, οι κυρώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 157 του Κώδικα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Εφόσον συνεπώς γίνεται ουσιαστική ρύθμιση του θέματος τούτου, η εξουσιοδότηση για την υποχρεωτική πρόσληψη ναυαγοσωστική αφορά τη θέσπιση κανόνα δικαίου, είτε κατά την έννοια του πρώτου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 43 του Συντάγματος, είτε με ευθεία νομοθετική πρόβλεψη, παρανόμως δε, και ανεπίτρεπτα γίνεται με παραπομπή σε Απόφαση της εκτελεστικής εξουσίας που επιπλέον έχει εκδοθεί από καθ' ύλη αναρμοδίους υπουργούς όπως εν προκειμένω και ανίσχυρη νομοθετική εξουσιοδότηση ως προς το ρυθμιστικό θέμα (άρθρο 7 της αριθ. **ΔΠ0005159/586B ΕΞ 2015/7.4.2015 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, όπως εσφαλμένα, κατά την άποψή μας, με το αριθμ. πρωτ.: 2131.17/13174/2017 απαντητικό έγγραφο ισχυρίζεται η Δ.Λ.Α.), δεδομένου μάλιστα ότι τα συγκεκριμένα ζητήματα (συνυπεύθυνοι στην πρόσληψη ναυαγοσωστική) δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι συνιστούν θέματα τεχνικού ή λεπτομερειακού χαρακτήρα.

Πράγματι, από τα άρθρα 43 παρ. 2 και 4, 44 παρ. 1, 26, 95 παρ. 1 (αρχή νομιμότητας της διοικητικής δράσης) και 73 επ. του Συντάγματος, συνάγεται ότι αυτό ρυθμίζει ειδικά και εξαντλητικά τις περιπτώσεις θέσπισης πρωτευόντων κανόνων δικαίου από τα όργανα της εκτελεστικής εξουσίας. Κανόνες δικαίου που τίθενται από όργανα της εκτελεστικής εξουσίας κατά παράβαση των παραπάνω διατάξεων είναι ανίσχυροι και δεν μπορούν με την μορφή τους αυτή, να ισχυροποιηθούν. Οι διατάξεις αυτές του Συντάγματος αποσκοπούν στο να εξασφαλιστεί η νομιμότητα της δράσης της Διοίκησης μέσω του καθορισμού των αρμοδιοτήτων της από το ίδιο το Σύνταγμα ή από το νομοθετικό όργανο το οποίο και μόνο διατέτε τεκμήριο αρμοδιότητας για την θέσπιση κανόνων δικαίου με οποιοδήποτε περιεχόμενο (σε αντίθεση με τα διοικητικά όργανα τα οποία έχουν συγκεκριμένες αρμοδιότητες που προβλέπονται ειδικά). Εξάλλου, η γραμματική ερμηνεία της προτεινόμενης διάταξης, έρχεται σε αντίθεση με τους κανόνες της λογικής. Τυτέστιν, ακόμα και στην περίπτωση που θεωρήσουμε ότι υπάρχει συνυπευθυνότητα όλων των επαγγελματιών που τους έχει μεταβιβασθεί το δικαίωμα απλής χρήσης του αιγιαλού (εκμισθωτές θαλάσσιων μέσων αναψυχής, εκμεταλλευτές ομπρελοκαθισμάτων, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος κ.λ.π.), θα πρέπει προηγουμένως να έχουν προηγηθεί ύλες οι ενέργειες καταναγκασμού προς συμμόρφωση εναντίον του κύριου υπεύθυνου (διοικητικά πρόστιμα, παραπομπή στον Εισαγγελέα για έκθεση σε κίνδυνο) και στην συνέχεια να ενημερωθούμε οι συνυπεύθυνοι για το ατελέσφορο της διαδικασίας από τον κύριο υπεύθυνο. Και κατά συνέπεια τίθεται το δικαίο και εύλογο ερώτημα: είμαστε όλοι εξ' ολοκλήρου αλληλέγγυοι για την πληρωμή και ασφαλιστική κάλυψη του ναυαγοσωστική; ή θα πρέπει το κόστος να επιμερισθεί ανάλογα με την έκταση του αιγιαλού που έχει μεταβιβασθεί στον καθένα και τέλος ποιος ο υπεύθυνος για την ασφαλιστική κάλυψη του ναυαγοσωστική, αφού ως γνωστό σε ενδεχόμενο έλεγχο του Ι.Κ.Α ΠΟΥ ΤΟ ΠΡΟΣΤΙΜΟ ΥΠΕΡΒΑΙΝΕΙ ΤΙΣ 10.000,00 ευρώ. Ποιος και τότε θα κατασκευάσει το βάθρο του ναυαγοσωστική; Ποιος και τότε θα εφοδιάσει τον ναυαγοσωστική με τον απαραίτητο εξοπλισμό. Αυτή η γενική και αόριστη διάταξη μόνο γενικευμένη βραδύτητα θα επιφέρει, στις ενέργειες των υπευθύνων για την πρόσληψη ναυαγοσωστική.

Περαιτέρω συστηματική μελέτη και ανάλυση της διάταξης, περιέχεται στο από 22/2016/6-12-2016 υπόμνημα μας

26 Φεβρουαρίου 2017, 11:43 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

των		καίνοφανών		ΘΜΑ	
Επί	Επί	Επί	Επί	Επί	Επί
Έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο Λιμενικά Όργανα με μικρή εμπειρία στο θέμα να απαγορεύουν τη χρήση οποιουδήποτε αντικειμένου μέσα στο νερό με την επίκληση της νομοθεσίας για τα καινοφανή. Προσωπικά έχω γίνει μάρτυρας Οργάνων που απαγόρευαν	σε ζευγάρι να παίζει τένις μέσα στο νερό σε όρμο χωρίς κόσμο.	καίνοφανών	καίνοφανών	καίνοφανών	καίνοφανών
— σε χρήστες ατομικών φουσκωτών στρωμάτων ανάπαυσης να πλέουν δίπλα με το πρόσχημα ότι «κάνουν κόντρες»	— σε χρήστες ατομικών φουσκωτών στρωμάτων ανάπαυσης να πλέουν δίπλα με το πρόσχημα ότι «κάνουν κόντρες»	καίνοφανών	καίνοφανών	καίνοφανών	καίνοφανών

Πανεύκολα ορισμένα όργανα επεμβαίνουν στο συνταγματικώς κατοχυρωμένο δικαίωμα της ελευθερίας και της ελεύθερης μετακίνησης το οποίο απαιτεί από

την πολιτεια να επιβαλινει ΜΟΝΟ σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του νόμου. Εξάλλου σύμφωνα με την συνταγματική διάσκαλία :
– το φυσικό πρόσωπο εφόσον δεν προσβάδει χρηστά ήθη και δικαιώματα άλλων είναι a priori ΕΛΕΥΘΕΡΟ να πράξει ότι θέλει μέχρι ο νόμος να περιορίσει
την

– το νομικό πρόσωπο και το κρατικό όργανο είναι a priori ΑΝΕΛΕΥΘΕΡΟ να πράξει μέχρι ο νόμος να ρυθμίσει το πώς,πότε θα πράξει
Δεν είδα όμως πουθενά να μεριμνά το κράτος και για λόγους ασφαλείας να καθιστά υποχρεωτική τη χρήση ατομικού σωσίβιου γιλέκου από μικρά παιδιά σε
παραλίες χωρίς ναυαγισώστη.

Κατά την άποψή μου είναι ορθότερο να καθιερωθούν γενικοί κανόνες χρήσης για καινοφανή ΜΗ μηχανοκίνητα ΘΜΑ οι οποίοι θα τηρούνται από οποιοδήποτε
καινοφανές ΜΗ μηχανοκίνητο ΘΜΑ μέχρι να ρυθμιστούν ΕΙΔΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ από το ΥΝΑΝΠ

2. Επί της τροποποίησης του άρθρου 157 του ΚΑΝΑ

Το άρθρο 157 ακόμα και με την συγκεκριμένη ρύθμιση δεν καλύπτει την περίπτωση παραβάσεων που καταγγέλλονται από πολίτες αλλά δεν
καταλαμβάνονται επ αυτοφώρω από Λιμενικά Όργανα. Η ΔΔΑ παλαιότερα είχε ερμηνεύσει ότι είναι επιτρεπτό και σύνομο να βεβαιώνεται παράβαση
δυναμει μαρτυρικών καταθέσεων. Σε σχετικό ερώτημα που εισηγήθηκα ο ίδιος από το Λιμεναρχείο Λευκάδας η ΔΔΑ απάντησε (αν θυμάμαι καλά με Δ/τη τον
Κο Παρασκευά) ότι δεν προβλέπεται κάτι τέτοιο. Αντίστοιχα για τις αλιευτικές παραβάσεις του ΝΔ420/70 προβλέπεται διαδικασία επιβολής προστίμου »επί τη
καταμνύσει τρίτου προσώπου»

Δεδομένου ότι οι ποινικές κυρώσεις είναι ίδιες σε περίπτωση (α) ψευδούς καταμνύσεως (β) ψευδορκίας (γ) ψευδούς ένορκης καταθέσεως (δ) ψευδούς
ανώμησης κατάθεσης (ε) ψευδούς αναφοράς νομικά ορθό είναι να προστεθεί ρύθμιση για διαδικασία επιβολής προστίμου με βάση έγγραφη επώνυμη
ενυπόγραφη καταγγελία τρίτου προσώπου ή προφορική που θα καταγράφεται σε Έκθεση Ανώνυμης Κατάθεσης σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του ΚΠΔ

3. Επί των απόψεων σχολιαστών περί περιφρακτου και άφρακτου λιμένα αυτό που παρατηρώ είναι άγνοια. Οι αρμοδιότητες αστυνομικής ΕΛΑΣ και ΔΣ σε
περίφρακτα και άφρακτα λιμένα είναι σαφείς και προκαθορισμένες. Ο γενικός έλεγχος δημοσίων κέντρων και καταστημάτων στα άφρακτα λιμένα εκφεύγει
πρώτως των αρμοδιοτήτων του ΔΣ ακόμα και αν προεκτείνονται στην θάλασσα εδώ και μισό αιώνα. Όσον αφορά τις περιφράξεις, αυτές γίνονται με πολιτειακή
πράξη αρμόδιου οργάνου και δεν θεωρείται περιφρακτος λιμένας αν ένας λιμενάρχης το περιφράξει αυθαίρετα με κοτετσόσυρμα

4. Επί των απόψεων σχολιαστών περί παραχώρησης στους ΟΤΑ των Χερσίων ζωνών λιμένα ομοίως παρατηρώ άγνοια. Οι ΧΖΔ είναι Χώροι ειδικού νομικού
και ναυτιλιακού καθεστώτως και είναι Χώροι οι οποίοι αυτεπαγγέλτως υπάγονται σε συγκεκριμένο φορέα διαχείρισης αρμοδιότητας του ΥΝΑΝΠ με εποπτεία
από το ΓΕΕΘΑ για απόρρητους λόγους εθνικής άμυνας και δεν δύναται να μεταβιβάζονται έτσι αόριστα σε διαρκώς μεταβαλλόμενα ΔΣ Δήμων.

ΓΙΑΠΡΟΣ
ΥΠΛΞ/ΚΟΣ ΔΣ ΣΤΥΠΟΣ

24 Φεβρουαρίου 2017, 08:07 | **ΝΥΜΦΟΔΩΡΑ ΜΑΝΟΥΣΑΚΗ**

Κατά τη προσέγγιση των αναφερομένων στην παρ. 5 του άρθρου 52, μήπως θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η υπ'αρ. ΣΤε 1630/2016 Τμήμα Ε' απόφαση με
την οποία ακυρώνεται η κοινή υπουργική απόφαση 038460/2439/Β0010/2009 για την απευθείας παραχώρηση, με αντάλλαγμα, του δικαιώματος απλής
χρήσης αιγιαλού και παραλίας στους ΟΤΑ Α΄ Βαθμού?

23 Φεβρουαρίου 2017, 15:25 | **ΧΑΤΖΗΠΕΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΙΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗΣ ΝΗΣΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ**

ΣΤΗΝ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΙΓΙΑΛΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΘΕΤΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΖΩΝΕΣ ΛΙΜΕΝΟΣ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 10:40 | **ΝΥΜΦΟΔΩΡΑ ΜΑΝΟΥΣΑΚΗ**

Προτείνεται να εξαιρεθεί από τη παρ. 3 η λέξη «περίφρακτων», ώστε η συγκεκριμένη δικαιοδοσία να αφορά το σύνολο της Χερσαίας λιμενικής ζώνης και όχι
μόνο της περιφραγμένης ή οποία αφορά μία μεταβαλλόμενη κατάσταση (αλλαγές ορίων περιφράξης).
Ετσι αποφεύγουμε και τη σύγχυση εννοιών (ανοικτή ή κλειστή περίφραξη, αλλαγές ορίων περιφράξης)και τη σύγχυση αρμοδιοτήτων μεταξύ υπηρεσιών.

22 Φεβρουαρίου 2017, 20:26 | **ΕΥΡΥΚΑΕΙΑ ΚΟΥΤΣΑΦΤΗ**

Μακάρι οι ναυαγισώστες στις παραλίες να δρουν οργανωμένα υπό την επίβλεψη σοβαρών εταιρειών όπως προτείνει η ένωση Nau/Κων σχολών , και όχι

αυτό που ζούμε τα καλοκαίρια να κινδυνεύει ο κόσμος και ναυαγσώστες να μη βλέπουμε
22 Φεβρουαρίου 2017, 19:01 | **ΛΥΤΙΝΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ**

Σωστή τοποθέτηση κατά την γνώμη μου από την ΕΝΩΣΗ ΣΧΟΛΩΝ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ. Βαδίζει σε σωστή κατεύθυνση και θα λύσει αρκετά
χρόνια προβλήματα.

21 Φεβρουαρίου 2017, 21:51 | **ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ**
ως προς την ορθότητα του άρθρου 52 παράγραφος 2

Συμφωνούμε
Δεδομένου όμως ότι μεγάλος αριθμός λουτρικών εγκαταστάσεων ανατίθεται με συμβάσεις, σε εταιρείες ναυαγσώστικων υπηρεσιών πιστεύουμε ότι πρέπει:

1. ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΓΙΑ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΑΝΑΤΙΘΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΦΟΡΕΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΟΥΤΡΙΚΗΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΤΕ Η ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 52 ΑΦΟΡΑ ΕΞ

ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΗ.
2. Στο άρθρο 7 του ΠΔ 23/2000 (Α 18) προστίθεται νέο άρθρο ως ακολούθως

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ
ΝΑ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 7 (ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΩΝ ΛΟΥΤΡΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ) .

ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΑΠΟ ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΟΥ ΜΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ. ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ
ΕΝΗΜΕΡΟΙ. ΝΑ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΓΙΑ ΚΑΛΥΨΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΣΟ ΤΩΝ ΙΔΙΩΝ ΟΣΟ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΩΝ ΥΦΟΥΣ 500.000 ΕΥΡΩ. ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΣΕ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΟΥ ΝΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ
ΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΑ ΣΥΝΑΦΗ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΚΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΟΠΩΣ ΑΥΤΑ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ

ΔΙΑΤΑΓΜΑ
ΕΦΟΣΟΝ Ο ΠΑΡΟΧΕΑΣ ΕΙΝΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΟΡΙΖΕΤΑΙ ΡΗΤΑ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΟΥ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΩ ΟΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΕΛΑΦΙΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΝΤΡΕΧΟΥΝ ΣΤΟΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΟΥ, ΝΟΜΙΜΟ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟ.
17 Φεβρουαρίου 2017, 00:51 | **ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ**

Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ 1 ΕΙΝΑΙ ΣΩΣΤΗ ΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΥΝΕΤΑΙ ΕΝΑ ΝΟΜΙΚΟ ΘΕΜΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΣΕ ΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΙΧΕ
ΕΠΙΣΗΜΑΝΘΕΙ ΣΤΗ ΔΛΑ ΚΑΤ'ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ. ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ Η ΕΝ ΛΟΓΩ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕ ΕΓΚΥΚΛΙΟΥΣ ΤΗΣ ΚΑΙ ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΕΣ ΕΡΜΗΝΕΙΕΣ ΕΙΧΕ

ΠΡΟΣΠΑΘΗΣΕΙ ΝΑ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΕΙ. ΕΓΩ ΣΑΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΤΟ ΕΙΧΑ ΑΝΑΦΕΡΕΙ ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΙΧΑ ΕΠΙΣΗΜΑΝΕΙ ΤΗΝ
ΑΝΑΓΚΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΟΙ ΕΓΚΥΚΛΙΟΙ ΤΗΣ ΗΤΑΝ ΕΚΤΟΣ ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑΣ. ΤΩΡΑ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΠΟΙΟΣ ΕΙΧΕ ΔΙΚΙΟ.

Επί του άρθρου 52:
Υπεβλήθησαν αρκετά σχόλια, τα οποία επιδίωξαν τη νομοτεχνική αναδιτύπωση και συμπλήρωση των προτεινόμενων ρυθμίσεων του άρθρου, εκ μέρους του

Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης & Εκμετάλλευσης Λιμένων, του Προέδρου του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λουτρακίου-
Περαχώρας, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμος Εκμισθωτών ΘΩΜΑ, ενώ άλλα σχόλια, όπως της Ένωσης Ναυαγσώστικων Σχολών Ελλάδας, εμπεριέχουν

αντιρρήσεις για τις ρυθμίσεις που προτείνονται.
Ενδεικτικά, γίνονται προτάσεις για τις πλωτές εξέδρες, την υποθαλάσσια περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος για αναψυχή, την αλληλέγγυα ευθύνη, τα

καινοφανή μη μηχανοκίνητα ΜΘΑ.
Άρθρο 53
Τροποποιήσεις του ν. 4058/2012
[0 σχόλια]
Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου

ΜΕΡΟΣ Ε': ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΝΟΜΟΥ 2932/2001 (Α' 145)

Αρθρο 54

Προγραμματικές Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας

[3 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:50 | Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)
Το άρθρο αυτό να συμπληρωθεί ως

«Στο άρθρο όγδοο του Νόμου 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Αιμένων και Αιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Αιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 145) προστίθεται 15η παράγραφος ως ακολούθως: '15. Αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της πέμπτης παραγράφου του παρόντος άρθρου και εφόσον κρίνεται απολύτως αναγκαίο, για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης επείγουσών κοινωνικών αναγκών, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται μετά από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), με την οποία κατόπιν εισήγησης της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προσδιορίζονται το ύψος του μισθώματος και τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου, μετάξυ των οποίων υποχρεωτικά θα περιλαμβάνεται η προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία, να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας υπαίτης με δήμους με πληθυσμό λιγότερο από 5.000 κατοίκους, μεμονωμένα ή από κοινού, διάρκειας ενός έως πέντε έτη για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένης ή

Η προαναφερόμενη συμπλήρωση προτείνεται στη βάση των απαιτήσεων του άρθρου 9 «Προσβασιμότητα» της Διεθνούς Σύμβασης για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία», την οποία η χώρα μας μαζί με το προαιρετικό πρωτόκολλό της επικύρωσε με τον Ν.4074/2012 (ΦΕΚ 88 Α'/11.04.2012), και ως εκ τούτου οφείλει να θέσει σε εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με το οποίο τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν στα άτομα με αναπηρίες την πρόσβαση, σε ίση βάση με τους άλλους, στα μέσα μεταφοράς.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:04 | Μπούκης Μιχαήλ

Να αντικατασταθεί το «με πληθυσμό λιγότερο από 5.000 κατοίκους» με το «με πληθυσμό λιγότερο από 20.000 κατοίκους»

Αιτιολόγηση: Έτσι θα υπάρξει δυνατότητα αξιοποίησης όλων των δημοτικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

23 Φεβρουαρίου 2017, 12:16 | ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΣΕΕΝ)
Ο Συνδέσμος μας καλεί το Υπουργείο να αποσύρει τη διάταξη και να προχωρήσει σε ουσιαστικό διάλογο για τους λόγους και κίνητρα που οδήγησαν στην εν λόγω πρόταση προκειμένου να γίνουν κατανοητές τυχόν αδυναμίες του υφιστάμενου συστήματος ανάθεσης γραμμών δημόσιας υπηρεσίας με διαγωνιστικές διαδικασίες και να προταθούν λύσεις εκατέρωθεν.

Με τη διάταξη αυτή επιχειρείται προνομιακή μεταχείριση των φορέων και οργανισμών που αναφέρονται (δήμοι, δημοτικές και κοινοτικές επιχειρήσεις), κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων του ν. 2932/2001, των διατάξεων περί διενέργειας δημοσίων διαγωνισμών, νοθεύοντας τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό με την παρέμβαση της κεντρικής διοίκησης (κυβέρνησης) αναθέτοντας δημόσια υπηρεσία στους εν λόγω φορείς, αποκλείοντας άλλους πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές και χωρίς να τηρείται η διαδικασία των σχετικών διαγωνισμών. Επίσης δεν κατανοούμε το γεγονός ότι ενώ μιλάμε για κάλυψη επείγουσών κοινωνικών αναγκών, η σύναψη προγραμματικών συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας προβάλλεται για μία πενταετία.

Πέραν των ανωτέρω νομικών προβληματισμών είναι γνωστό ότι η κατά το παρελθόν διενέργεια σχετικών με το θέμα δραστηριοτήτων (ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση) από δήμους, δημοτικές και κοινοτικές επιχειρήσεις, εταιρείες λωκής βάσης, κ.α, είχε αρνητικά έως και καταστροφικά αποτελέσματα, πρώτον για

τους ίδιους τους φορείς ως επιχείρηση, αλλά και στην εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων των συγκεκριμένων νησιών. Το μοντέλο αυτής της δραστηριότητας ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης έχει αποτύχει παντελώς και εδώ και δεκαετίες έχει εγκαταλειφθεί. Τυχόν δε εκδήλωση ενδιαφέροντος από αντίστοιχους φορείς και οργανισμούς δεν στηρίζεται σε ακτοπλοϊκή αναγκαιότητα παρά μόνο σε βραχυχρόνια πολιτική σκοπιμότητα καθαρά τοπικού ενδιαφέροντος.	Επί του άρθρου 54, η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) προτείνει τη συμπερίληψη της μέριμνας για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των προσώπων με αναπηρία, σύμφωνα με τα αναφερόμενα ως άνω στο άρθρο 9 της παρούσας έκθεσης. Επίσης, προτείνεται να αντικατασταθεί το «με πληθυσμό λιγότερο από 5.000 κατοίκους» με το «με πληθυσμό λιγότερο από 20.000 κατοίκους», ώστε να υπάρξει η δυνατότητα αξιοποίησης όλων των δημοτικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ωστόσο, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επισταθίου Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.) ζήτησε την απόσυρση της διάταξης καθώς και τη διεξαγωγή ουσιαστικού διαλόγου για τους λόγους και τα κίνητρα της εν λόγω νομοτικής πρωτοβουλίας, «προκειμένου να γίνουν κατανοητές τυχόν αδυναμίες του υφιστάμενου συστήματος ανάθεσης γραμμών δημόσιας υπηρεσίας με διαγωνιστικές διαδικασίες και να προταθούν λύσεις εκατέρωθεν», δεδομένου ότι η προτεινόμενη ρύθμιση θεωρείται ότι διαμορφώνει πρόνομιακό καθεστώς υπέρ των φορέων (δήμοι, δημοτικές επιχειρήσεις, κ.ά.), κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων του ν. 2932/2001, των διατάξεων περί διενέργειας δημόσιων διαγωνισμών, νοθεύοντας τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, με την παρέμβαση της κεντρικής διοίκησης, αναθέτοντας δημόσια υπηρεσία στους εν λόγω φορείς, αποκλείοντας άλλους πλειοκλήτες ή εφοπλιστές και χωρίς να τηρείται η διαδικασία των σχετικών διαγωνισμών. Επίσης, ο Σ.Ε.Ε.Ν. καταθέτει τους προβληματισμούς του: α) για τη διάρκεια ισχύος των προγραμματικών συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, επί μία πενταετία, παρά την κάλυψη με αυτές επειγουσών κοινωνικών αναγκών β) για την παρελθούσα αρνητική εμπειρία δραστηριοποίησης στον τομέα της ακτοπλοΐας από δήμους, δημοτικές επιχειρήσεις, εταιρείες λαϊκής βάσης, κ.ο.κ. τόσο για τους ίδιους τους φορείς όσο και για την εξυπηρέτηση των αναγκών του επιβατικού κοινού, η οποία έχει εγκαταλειφθεί επί δεκαετίες. γ) για τη βραχυχρόνια εξυπηρέτηση τοπικών συμφερόντων των εμπλεκόμενων στη διάταξη φορέων, χωρίς να προκύπτει συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή αναγκαιότητα για την εμπλοκή τους.
Άρθρο 55 Τροποποιήσεις ν. 2932/2001 (Α' 145)	[3 σχόλια] 28 Φεβρουαρίου 2017, 12:23 Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) Προτείνουμε η παρ.3 να συμπληρωθεί ως ακολούθως: «3.Η παράγραφος 1 του άρθρου ένατου του ν. 2932/2001 (Α' 145), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως: '1. Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π.) λειτουργεί Συμβούλιο Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.). Πρόεδρος του Σ.Α.Σ. είναι ο Γενικός Γραμματέας του Υ.ΝΑ.Ν.Π. και μέλη του [...] την Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού (Ε.Π.Ε.), τον Σύνδεσμο των εν Ελλάδα Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (Η.Α.Τ.Τ.Α.), το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (Π.Σ.Χ.Ε.Μ.), την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) και την αντιπροσωπευτικότερη ένωση ναυτικών πρακτόρων στον τομέα της ακτοπλοΐας. Στο Σ.Α.Σ. συμμετέχει εκπρόσωπος της Ιεράς Κοινότητας Αγίου Όρους, στις περιπτώσεις που συζητούνται θέματα ενδιαφέροντος της περιοχής του Αγίου Όρους». Η προαναφερόμενη συμπλήρωση των μελών στην Σ.Α.Σ. με τη συμμετοχή εκπροσώπου της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), που αποτελεί τον αντιπροσωπευτικότερο φορέα του αναπηρικού κινήματος της χώρας, έχει στόχο τη διασφάλιση της διάχυσης της διάσπασης της αναπηρίας στις πολιτικές του Υπουργείου. 23 Φεβρουαρίου 2017, 12:42 ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΣΕΕΝ)

Παρ. 3: Πρέπει να θεσμοθετηθεί η εκπροσώπηση του ΣΕΕΝ με δύο επιπλέον εκπροσώπους ούτως ώστε να εκπροσωπούνται (α) οι διεθνείς γραμμές όπως εξάλλου ισχύει μέχρι σήμερα και (β) τα ταχύπλοα πλοία των οποίων η διαχείριση των δρομολογίων παρουσιάζει ιδιομορφίες και απαιτεί ειδικές γνώσεις.
23 Φεβρουαρίου 2017, 11:33 | ΝΥΜΦΟΔΩΡΑ ΜΑΝΟΥΣΑΚΗ

Προσθήκη στην παράγραφο 3 του όρου «του Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων (ΠΛ.Σ.Ε.Φ.ΕΛ)» ώστε να συμμετέχει και εκπρόσωπος των εργαζομένων στους Φορείς Λιμένων(Λιμενικά Ταμεία) στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Εκ μέρους της **Ε.Σ.Α.ΜΕΑ.** ως προς το **άρθρο 55**, προτείνεται η συμπλήρωση της παραγράφου 3 του άρθρου 55, ώστε στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, μεταξύ άλλων, να συμμετέχει η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, που συνιστά τον αντιπροσωπευτικότερο φορέα του αναπηρικού κινήματος της χώρας, με στόχο τη διασφάλιση της διάχυσης της διάστασης της αναπηρίας στις πολιτικές του Υπουργείου.

Περαιτέρω, ο **Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.)** τονίζει την ανάγκη περαιτέρω εκπροσώπησης του με άλλους δύο εκπροσώπους, ώστε να εκπροσωπούνται αφενός οι διεθνείς γραμμές αφετέρου τα ταχύπλοα πλοία των οποίων η διαχείριση δρομολογίων απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις.

Τέλος, προτάθηκε η συμμετοχή και του Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων (ΠΛ.Σ.Ε.Φ.Ε.Λ.), ώστε να διασφαλίζεται και η εκπροσώπηση των εργαζομένων.

Άρθρο 56

Προστασία των εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις

[1 σχόλιο]

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:47 | ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΑΣ (ΣΕΕΝ)

Με το προτεινόμενο κείμενο του άρθρου 56 επιχειρείται για πρώτη φορά με έντονο τρόπο, η ευθεία σύνδεση της δραστηριότητας του πλοίου με οφειλές του πλοίου προς τους ναυτικούς και τα ασφαλιστικά ταμεία, προτείνοντας μεταξύ των άλλων το μέτρο της απαγόρευσης απόπλου του πλοίου.

Με την προτεινόμενη διάταξη επιχειρείται η ευθεία παρέμβαση της διοίκησης σε οικονομικές διαφορές μεταξύ δυο συμβαλλομένων (πλοίο και ναυτικός) που ενδεχομένως να υπάρχουν ή να αμφισβητούνται ή να διαφέρουν ως προς το ποσό ή ακόμα και ως προς αυτή την υποχρέωση. Για την προστασία των ναυτικών από αφερέγγυους πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές υφίσταται πλούσιο και ισχυρό νομοθετικό πλαίσιο (ποινικές κυρώσεις (ΑΝ 650/1945), αστική απαίτηση (Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας), εγκατάλειψη ναυτικού από τον πλοιοκτήτη (ν. 1120/1981 και ν. 3816/2010), προνόμιο του μισθού κατά τα άρθρα 205-209 ΚΙΝΔ, επίταξη εργασίας (άρθρα 325, 329, 353 ΑΚ) και διοικητικό), εξασφαλίζοντας για τους ναυτικούς κατά τον καλύτερο τρόπο τα δικαιώματά τους. Επιπρόσθετα η εφαρμοζόμενη μέχρι σήμερα συμβουλευτική παρέμβαση των Λιμενικών αρχών σε τέτοιες διαφορές συνετέλεσε και συντελεί στην επίλυση επιτόπου και άμεσα δεκάδων τέτοιων διαφορών. Επιπλέον σύμφωνα με την επικείμενη νέα νομοθεσία ΜLC από 18.1.2017 προβλέπεται (από Ρ & Ι Club) η μισθοδοσία απλήρωτων ναυτικών και ως εκ τούτου περιττεύει η προσθήκη διατάξεων για το ίδιο θέμα.

Η επαπειλούμενη ποινή, για μη καταβολή αποδοχών στο πλήρωμα κατά την εισήγηση «πράξης φύσεως αποδοχών» καθώς και η μη απόδοση ασφαλιστικών εισφορών, όπως διατυπώνεται στο σχέδιο της διάταξης, «επιβάλλεται απαγόρευση απόπλου..», αποτρέπει για την οικεία λιμενική αρχή η επιβολή της υποχρεωτικής απαγόρευσης απόπλου του πλοίου. Η υποχρεωτική απαγόρευση απόπλου πλοίου ως ποινή, είναι ιδιαίτερα αυστηρή, καθώςον είναι γνωστές οι αρνητικές συνέπειες που έχει κάθε απαγόρευση απόπλου στην οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου, και όταν αφορά ακτοπλοϊκό πλοίο ιδιαίτερα στην ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση της νήσου ή των νησιών, με προβλήματα που προκύπτουν με την καθυστέρηση ή την ακύρωση ακτοπλοϊκού δρομολογίου, όταν συγκεκριμένα αυτό μπορεί να γίνει και μεσοσύνης της δρομολογιακής περιόδου.

Επιπρόσθετα, η ύπαρξη τέτοιας διάταξης στο νομοθετικό πλαίσιο, είναι βέβαιο ότι θα αποτρέπει βάση ή ακόμη και κίνητρο σε τυχόν μικρή μειοψηφία κακόβουλων ή ασυνείδητων ναυτικών που δυστυχώς πιθανόν να υπάρχουν, για τη διεκδίκηση με την απειλή της απαγόρευσης απόπλου του πλοίου

παράλογων και υπερβολικών ή και μη δικαιούμενων για αυτούς αποδοχών και η ναυτική εταιρεία η οποία εκβιαζόμενη και πιεζόμενη από το μέτρο της απαγόρευσης απόπλου του πλοίου της να ενδίδει και να υποκύπτει. Με την αρμόδια Λιμενική αρχή να καλείται ως τελεσίδικο «δικαστήριο» να αποφανθεί εντός περιορισμένου τις περισσότερες φορές χρόνου για το δίκαιο ή το άδικο της απαίτησης. Χωρίς να έχει πλήρη αποδεικτικά στοιχεία ή πολλές φορές και την επαρκή γνώση του νομοθετικού πλαισίου και το σημαντικότερο χωρίς να έχει εξουσία ή αρμοδιότητα από το νόμο να εκδικάζει ως δικαστήριο αναλογες περιπτώσεις.

Το μέτρο δε της απαγόρευσης απόπλου του πλοίου ως «ποινή» θα πρέπει να είναι το έσχατο, να επιβάλλεται σε πολύ σοβαρές περιπτώσεις παράβασης της σχετικής νομοθεσίας και το δικαίωμα επιβολής αυτής της ποινής, ιδιαίτερα για ακτοπλοϊκά πλοία και για παραβάσεις του υπό κρίση άρθρου, να λαμβάνει χώρα μόνο κατά την κρίση του, ο Υπουργός Ναυτιλίας, για την περίπτωση μη καταβολής αποδοχών στο πλήρωμα κατόπιν έκδοσης καταδικαστικής σε βάρος του πλοίου αμετάκλητης σχετικής δικαστικής απόφασης αρμοδίου δικαστηρίου ως επίσης και για μη απόδοση ασφαλιστικών εισφορών κατόπιν σχετικού εγγράφου ειδοποίησης του οικείου ασφαλιστικού οργανισμού.

Επίσης θα πρέπει να προβλεφθεί ότι η τήρηση εξόφλησης των εισφορών προς τους φορείς με τμηματικές καταβολές σύμφωνα με τη ρύθμιση, θα θεωρείται για την εταιρεία ότι είναι «ενήμερη». Άλλωστε, από το σύνολο των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών που έχουν ενταχθεί στο ελληνικό δίκαιο αναφέρεται ότι η αρμόδια αρχή ελέγχου επιβάλλει το μέτρο της κράτησης πλοίου (απαγόρευση απόπλου) μόνο σε περιπτώσεις που διαπιστώνεται έλλειψη όρου/ων ασφαλείας του πλοίου και εξαιτίας αυτών υπάρχει πρόκληση κινδύνου σε ανθρώπινη ζωή, ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή μόλυνσης από περιβάλλοντος και ζημιάς σε πράγματα ή περιουσία, ενώ επισημαίνεται ότι σε περιπτώσεις άδικης κράτησης του πλοίου, αυτό δικαιούται αποζημίωσης από τη ζημιά που προκλήθηκε εξαιτίας της κράτησης. Από την παράθεση των ανωτέρω προτάσεων προκύπτει ότι αρχίζει ένας ατέρμονας αγώνας δικαστικών διεκδικήσεων, που θα δυναμίσει το καλό κλίμα των σχέσεων πλοιοκτησίας και ναυτεργατών.

Αναφορικά με το **άρθρο 56, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επισταθμού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.)** παρέθεσε σειρά επιφυλάξεων, ως εξής:

- α) σημειώνεται ότι επιχειρείται η ευθεία σύνδεση της δραστηριότητας του πλοίου με οφειλές που απορρέουν από αυτό προς τους ναυτικούς και τα ασφαλιστικά ταμεία, προτείνοντας απαγόρευση του απόπλου του πλοίου,
- β) θεωρείται ότι η προτεινόμενη διάταξη συνιστά ευθεία παρέμβαση της διοίκησης σε οικονομικές διαφορές ιδιωτών συμβαλλομένων, παρότι το ύψος του ποσού ή η ύπαρξη της οφειλής μπορεί να διαφοροποιείται, παρέχεται πληθώρα νομικών μέτρων για την ικανοποίηση των οικονομικών απαιτήσεων των ναυτικών και τα ζητήματα αυτά επιλύονται με την άτυπη παρέμβαση της οικείας Λιμενικής Αρχής, ώστε να θεωρείται ότι η προτεινόμενη διάταξη είναι περιττή.
- γ) Κρίνεται ότι η επαπειλούμενη ποινή για μη καταβολή αποδοχών πάσης φύσεως είναι ιδιαίτερως αυστηρή, λόγω των έντονων αρνητικών συνεπειών της απαγόρευσης απόπλου πλοίου τόσο για την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου όσο και για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των νησιών, ιδίως μεσοεύς της δρομολογιακής περιόδου.
- δ) Αναμένεται ότι η προτεινόμενη ρύθμιση θα αποτελέσει τη βάση σε τυχόν μικρή μείωση της ναυτικής κακόβουλης ναυτικών για τη διεκδίκηση παράλογων και υπερβολικών ή και μη δικαιούμενων για αυτούς αποδοχών υπό την απειλή απαγόρευσης απόπλου, με αποτέλεσμα τον εξαναγκασμό της ναυτικής εταιρείας σε υπαναχώρηση, επιφυλάσσονται συγχρόνως στη Λιμενική Αρχή τον ρόλο «τελεσίδικου» δικαστηρίου επί απαιτήσεων, χωρίς αποδεικτικά στοιχεία, επαρκή γνώση και δικαιόδοσα να κρίνει ανάλογες περιπτώσεις.
- ε) Θεωρείται ότι το μέτρο της απαγόρευσης απόπλου πλοίου, ως κύρωση, πρέπει να είναι το έσχατο, επιφύλασσόμενο σε πολύ σοβαρές περιπτώσεις παράβασης της σχετικής νομοθεσίας, ιδιαίτερα για ακτοπλοϊκά πλοία, στο πλαίσιο της αρχής της αναλογικότητας καθώς και να επιβάλλεται κατά την κρίση του Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, σε περίπτωση έκδοσης καταδικαστικής σε βάρος του πλοίου αμετάκλητης δικαστικής απόφασης περί μη καταβολής των αποδοχών του πληρώματος και κατόπιν σχετικού ειδοποιητήριου εγγράφου του οικείου ασφαλιστικού φορέα περί μη απόδοσης των οφειλόμενων ασφαλιστικών εισφορών.
- στ) Τέλος, προτείνεται να προβλεφθεί ότι η εξόφληση των εισφορών προς τους φορείς με τμηματικές καταβολές θα καθιστά την εταιρεία ενήμερη ως προς τις οφειλές της. Εξάλλου, υπογραμμίζεται ότι από το «σύνολο των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών που έχουν ενταχθεί στο ελληνικό δίκαιο αναφέρεται ότι η αρμόδια αρχή ελέγχου επιβάλλει το μέτρο της κράτησης πλοίου (απαγόρευση απόπλου) μόνο σε περιπτώσεις που διαπιστώνεται έλλειψη όρου/ων

ασφαλείας του πλοίου και εξαιτίας αυτών ύπαρξη πρόκλησης κινδύνου σε ανθρώπινη ζωή, ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή μόλυνσης του περιβάλλοντος και ζημιάς σε πράγματα ή περιουσία, ενώ επισημαίνεται ότι σε περιπτώσεις δόκιμης κράτησης του πλοίου, αυτό δικαιούται αποζημίωσης από τη ζημία που προκλήθηκε εξαιτίας της κράτησης. Από την παράθεση των ανωτέρω προτάσεων προκύπτει ότι αρχίζει ένας ατέρμονας αγώνας δικαστικών διεκδικήσεων, που θα δυναμίσει το κακό κλίμα των σχέσεων πλοιοκτησίας και ναυτεργατών».

Άρθρο 57

Τροποποιήσεις του ν. 3709/2008 «Δικαιώματα-υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορών στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις» (Α' 213)

[3 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:37 | Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)

Προτείνουμε την προσθήκη παραγράφου για την ικανοποίηση πάγιου και δικαίου αιτήματος της Ε.Σ.Α.μεΑ. ως εξής:

«Επεκτείνεται η παροχή έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων σε άτομα με ποσοστό αναπηρίας από 67% και άνω (αντί του ισχύοντος σήμερα ποσοστού 80% βάσει του Ν.3709/2008, άρθρο 4 παρ.3) καθώς και στα ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινούνται εφόσον αυτά φέρουν πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες και στους συνοδούς αυτών εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παρπαληγία/ τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down ή εναλλακτικά (λόγω των αντιρήσεων των εκπροσώπων των πλοιοκτητών) παροχή έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων σε άτομα με ποσοστό αναπηρίας από 50% και άνω (αντί του ισχύοντος σήμερα ποσοστού 80% βάσει του Ν.3709/2008, άρθρο 4 παρ.3) καθώς και στα ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινούνται εφόσον αυτά φέρουν πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες και στους συνοδούς αυτών εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παρπαληγία/ τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down εφόσον είναι μόνιμοι κάτοικοι με αναπηρία των νησίων».

Η Ε.Σ.Α.μεΑ. θεωρεί απόλυτα αναγκαία την προσθήκη του παραπάνω μέτρου, με στόχο την υποστήριξη των νησιωτών με αναπηρία που, αν και ελλήγησαν ιδιαίτερα από την οικονομική κρίση, για λόγους απουσίας υποδομών και υπηρεσιών υγείας αλλά και προβασιμότητας στα νησιά τους αναγκάζονται να μετακινούνται συχνότερα από κάθε άλλο σε μεγαλύτερα νησιά και την ενδοχώρα.

24 Φεβρουαρίου 2017, 08:12 | ΝΥΜΦΟΔΩΡΑ ΜΑΝΟΥΣΑΚΗ

Από την παράγραφο 1 προτείνεται να απαλειφθεί ο όρος «ιδίως λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών» διότι δεν είναι λογικό να μεταφέρεται η ευθύνη καθυστέρησης απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών στο μεταφορέα.

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:25 | ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΝΑΥΤΙΑΣ (ΣΕΕΝ)

Να διαγραφεί το εν λόγω άρθρο 57 γιατί τα θέματα αναστολής απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ρυθμίζονται από το άρθρο 9 του Ν. 3709/2008. Επιπλέον δε, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1177/2010 ισχύει σε όλα τα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. και υπερισχύει κάθε άλλης αντιστοίχης διάταξης της εσωτερικής νομοθεσίας. Σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ. 3 του Κανονισμού 1177/2010 σε περίπτωση που η ματαίωση ή καθυστέρηση οφείλεται σε καιρικές συνθήκες οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, δεν εφαρμόζονται οι αποζημιώσεις του άρθρου 17 παρ. 2. (έως 80 ευρώ ανά διανυκτέρευση και μέγρι για τρεις κατά ανώτατο όριο διανυκτερεύσεις). Αντίθετα με την πρόταση τροποποίησης του άρθρου 57 παρ. 1 οι αποζημιώσεις αυτές επιβάλλονται. Η όλη πρόταση του άρθρου 57 θα δημιουργήσει επιπλέον συγχύσεις από αυτές που μέχρι σήμερα ανακύπτουν στην καθημερινή εφαρμογή ταυτόχρονα δύο νομικών πλαισίων (των όρων του Κ. 1177/2010 και του Ν. 3709/2008 όπως ισχύει σήμερα).

Για αυτούς τους λόγους είναι επιβεβλημένη η κατάργηση του νόμου 3709/2008 εφόσον η εφαρμογή του Κ. 1177/2010 είναι υποχρεωτική και στη χώρα μας όπως και στις άλλες χώρες μέλη της Ε.Ε.

Επί του άρθρου 57:

- 621 -

Η Ε.Σ.Α.μεΑ. προτείνει ως αναγκαία τη συμπλήρωση του άρθρου, προβάλλοντας πάλι αίτημά της για επέκταση της παροχής έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων σε πρόσωπα με ποσοστό αναπηρίας από 67% και άνω (αντί του ισχύοντος σήμερα ποσοστού 80% βάσει του Ν.3709/2008, άρθρο 4 παρ. 3) καθώς και στα ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινούνται εφόσον αυτά φέρουν πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες και στους συνοδούς αυτών, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία/ τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down ή εναλλακτικά (λόγω των αντιρρήσεων των εκπροσώπων των πλοιοκτητών) παροχή έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων σε άτομα με ποσοστό αναπηρίας από 50% και άνω (αντί του ισχύοντος σήμερα ποσοστού 80% βάσει του Ν.3709/2008, άρθρο 4 παρ.3) καθώς και στα ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινούνται εφόσον αυτά φέρουν πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες και στους συνοδούς αυτών, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία/ τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down εφόσον είναι μόνιμοι κάτοικοι με αναπηρία των νησιών. Στόχος του προτεινόμενου μέτρου είναι η υποστήριξη των νησιωτών με αναπηρία που, αν και επλήγησαν ιδιαίτερα από την οικονομική κρίση, για λόγους απουσίας υποδομών και υπηρεσιών υγείας αλλά και προσβασιμότητας στα νησιά, αναγκάζονται να μετακινούνται συχνότερα από κάθε άλλο σε μεγαλύτερα νησιά και την ενδοχώρα. Επίσης, σε έτερο σχόλιο υποδεικνύεται η απαλοιφή του όρου «λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών», δεδομένου ότι δεν κρίνεται λογική η μετάθεση της ευθύνης καθυστέρησης απόπλου πλοίου για το λόγο αυτό στον μεταφορέα. Τέλος, ο **Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επισταθίου Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.)** επισημαίνει την ανάγκη διαγραφής του άρθρου 57, διότι τα θέματα αναστολής απόπλου πλοίου, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, ρυθμίζονται από το άρθρο 9 του ν. 3709/2008, ενώ, παράλληλα, η προτεινόμενη ρύθμιση θεωρείται ότι συγκρούεται με τα ισχύοντα στο άρθρο 20 παρ. 3 του Κανονισμού αριθμ. 1177/2010, που υπερισχύει κάθε άλλης αντιστοιχίας διάταξης της εσωτερικής νομοθεσίας, βάσει του οποίου, σε περίπτωση που η ματαίωση ή η καθυστέρηση οφείλεται σε καιρικές συνθήκες οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, δεν εφαρμόζονται οι αποζημιώσεις του άρθρου 17 παρ. 2 (έως 80 ευρώ ανά διανυκτέρευση και μέχρι για τρεις κατ' ανώτατο όριο διανυκτερεύσεις). Συνολικά, η ρύθμιση του άρθρου 57 αποτιμάται ότι θα δημιουργήσει επιπλέον σύγχυση στην καθημερινή εφαρμογή δύο νομικών πλαισίων, ήτοι του Κανονισμού αριθμ. 1177/2010 και του ν. 3709/2008, όπως ισχύει, ώστε να προτείνεται η κατάργηση των σχετικών αντίθετων προς τον Κανονισμό διατάξεων του ν. 3709/2008, προς άρση της νομικής σύγχυσης που έχει ήδη διαμορφωθεί.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ': ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΕΛΕΧΩΝ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Άρθρο 58

Μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών σε παραγωγικές σχολές Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

[51 σελίδα]

ΜΑΡΙΟΣ ΒΑΛΛΑΤΟΣ, 2017-02-16 21:02:00

Να ισχύσει το μέτρο της απαλλαγής από την στρατιωτική θητεία των υποψηφίων που θέλουν να εισαχθούν στις σχολές του Λιμενικού μέσω των πανελλαδικών εξετάσεων. Δηλαδή να έχουν κάνει την θητεία τους τουλάχιστον 6 μήνες και μετά να ζητούν απαλλαγή από το στρατό λόγω οικογενειακών προβλημάτων, μοναχισμό στο Άγιο Όρος και γενικώς όρι ισχύει με τις συγκεκριμένες διατάξεις για αυτούς που εισάγονται στις σχολές της Πυροσβεστικής και έχουν απαλλαγεί από τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΑΡΑΜΠΕΛΑΣ, 2017-02-16 22:33:22

Πρέπει να συμπεριλάβει ο νομοθέτης και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού στην Ανώτατη Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση, να μετονομαστούν σε Ανώτατα Ναυτιλιακά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (και με Προεδρικό Διάταγμα να καθοριστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις ισοτιμίας των πτυχιούχων ΑΕΝ με τα ΑΝΕΙ), να με νορμους ρυθμούς, η ναυτιλία έχει ανάγκη από αξιωματικούς μηχανικούς και πλοίαρχους ικανούς, υψηλού μορφωτικού και επιστημονικού επιπέδου να στελεχώσουν τα πλοία και τα ναυτιλιακά γραφεία, για να διατηρήσουν την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στις πρώτες θέσεις! Τα ΑΝΕΙ πρέπει να γίνουν πόλος έλξης χιλιάδων φοιτητών από όλο τον κόσμο! ΕΑΝ ΘΕΛΟΥΜΕ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΦΤΙΑΞΟΥΜΕ ΚΑΙ ΣΧΟΛΕΣ ΑΝΩΤΑΤΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΤΗΝ ΣΤΕΝΕΧΩΣΟΥΝ!!!

Ασ, 2017-02-17 13:31:05,

4

Χρόνια

Χρόνια

σχολή

υπαξιωματικών-

αξιωματικών

ΛΦ

2
Πρότυπα ΕΛΑΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ, 2017-02-17 17:54:59

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, το καλοκαίρι του 2000, εξήγγειλε την ίδρυση «Λιμενικής Ακαδημίας» στην Αλεξανδρούπολη. Για την υλοποίηση της εξαγγελίας, ακολουθήσαν νομοθετικές ρυθμίσεις (άρθρο 6 Ν. 2935/2001 «Περί προσώπτικού Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 162 Α/19-7-01), Συμβουλίου περί παραχώρησης έκτασης 148.010 τ.μ στη Νέα Χιλή Αλεξανδρούπολης για την ανέγερση κτιριακών εγκαταστάσεων της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος (ΦΕΚ 68 Α/8-4-2002), αριθ. 5344.52/06/8-11-2002 Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών – Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 1439 Β /15-11-2002), περί ανάθεσης στην Κτηματική Εταιρεία Δημόσιου (ΚΕΔ) του έργου ανέγερσης της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος στην Αλεξανδρούπολη.

Η έμμεση ακύρωση της «Λιμενικής Ακαδημίας» από τις κυβερνήσεις, μετά τις εκλογές του Οκτωβρίου του 2009, με νέα νομοθετήματα (Ν. 3922/2011 «Σύσταση Αρχηγείου Α.Σ/ΕΛ-ΑΚΤ», Ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση Υπουργείου Ναυτιλίας» και Π.Δ 103/2014 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» το θέμα ίδρυσης «Λιμενικής Ακαδημίας» στα οποία δεν γίνεται καμία αναφορά σε «Ακαδημία Λιμενικού Σώματος» αλλά στις ήδη υπάρχουσες τρεις Παραγωγικές Σχολές του ΑΣ/ΕΛ-ΑΚΤ, δηλαδή Αξιωματικών, Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων, δεν αναιρεί το δικαίωμα της Αλεξανδρούπολης να λειτουργήσει σε αυτή μια από αυτές τις τρεις Παραγωγικές Σχολές και ειδικά η Σχολή Λιμενοφυλάκων καθώς γι αυτή είναι πιο ευέλικτο το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο και η εκπαίδευση ανήκει εξ ολόκληρου στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Συνεπώς στο άρθρο 58 «Μεταρρύθμιση του Συστήματος Εισαγωγής και Εκπαίδευσης Στελεχών σε Παραγωγικές Σχολές Α.Σ/ΕΛ-ΑΚΤ» να οριστεί έδρα της Σχολής Λιμενοφυλάκων, η Αλεξανδρούπολη. Είναι η ελάχιστη ηθική υποχρέωση του Υπουργείου στην ακριτική Αλεξανδρούπολη που επί 17 χρόνια περιμένει.

Θεολόγος, 2017-02-18 00:15:03

Κατ' αρχάς, η κίνηση του ΥΝΝΠ να εντάξει το ΛΣ-ΕΛΑΚΤ στις Πανελλήνιες από το '17-'18 είναι κάτι το απολύτως σωστό. Όμως, δεν πρέπει να ξεχνάει και όλους αυτούς που για κάποιο λόγο δε δύνανται να ξαναδώσουνε Πανελλήνιες εξετάσεις. Ακόμη, θεωρώ ως μη συνετή κίνηση να τίθεται από πέρυσι τον Απρίλιο θέμα κατάταξης 276 ΛΦ μέσω προκήρυξης από τον κ. Δρίτσα και εν τέλει, να μείνει ανολοκλήρωτη μέχρι και σήμερα, αφού, όπως ο κ. Δρίτσας έχει δηλώσει και στην ΠΕΑΛΣ, η ανάγκη για στελέχωση με νέο ένστολο προσωπικό είναι ολοφάνερη και επείγον

-Έτσι, η έκδοση προκήρυξης ΛΦ (γιατί όχι και Σημαιοφόρων-Υπαξιωματικών) το 2017 είναι ένα πολύ σωστό βήμα της Κυβέρνησης, καθώς θα ενίσχυε την προσπάθεια που καταβάλλεται με το προσφυγικό, έως ότου βέβαια αποφοιτήσουν μετά από 2-4 χρόνια οι πρώτοι που θα μπουν μέσω των Πανελληνίων του '17-'18.

-Παράλληλα μια πιθανή προκήρυξη με τα ίδια ακριβώς κριτήρια με την τελευταία (το όριο ηλικίας θα μπορούσε να πάει στα 28 αντί τα 27) θα έδινε μια ακόμη ευκαιρία να μπουν, με εξίσου αντικειμενικό και ορθό τρόπο, άτομα που αγαπούν το Σώμα και θέλουν πραγματικά να καταταγούν σε αυτό, παρέχοντας τις υπηρεσίες τους στο έπακρο.

Γιαννης Σιγαλας, 2017-02-18 00:56:00

Συγχαρητήρια

Ανηκω στην μονη γενια που ουτε προκηρυξη γενικης σειρας ειδε,ουτε μπορει να δωσει πανελληνιες του χρονου γιατι ξεπερναω κατα ενα ετος το οριο ηλικιας (26ο) Και παλι

Κρατηστε την σχολη λιμενοφυλακων τουλαχιστον γι αυτους,που με κοπο μαζεψαν μορια. Προτεινω εισαγωγη στη σχολη ΛΦ,ατομων μονο που εχουν υπηρετησει τη θητεια τους εως 28 ετων,και με βαση α) το απολυτηριο λυκειου , β) μοριοδοτηση (ειδικες δυναμεις,lower,ecdI κλπ) και γ) πανελληνιες εξετασεις στο μαθημα του ναυτικου δικαιου και της εκθεσης.

ΜΑΚΗΣ

2017-02-18 06:54:35

ΕΠΕΙΔΗ ΘΑ ΑΡΓΗΣΟΥΝ ΝΑ ΒΓΟΥΝ ΑΠΟ ΣΧΟΛΗ, ΕΙΔΙΚΑ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΙ ΑΠΟ ΗΔΗ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΑΠΟ ΗΔΗ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΕΣ.ΕΤΣΙ Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΣΩΜΑ ΔΕΝ ΘΑ ΚΟΣΤΙΣΕΙ ΤΟΣΑ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΘΑ ΜΠΟΥΝ ΘΑ ΕΧΟΥΝ ΤΙΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ.

ΠΑΣΧΑΛΑΚΗΣ Χρήστος

2017-02-18 07:24:45

Εφόσον και δεν καταργηθούν οι πανελλήνιες εξετάσεις (σύμφωνα με προχθεσινές δηλώσεις του υπουργού παιδείας), η πρότασή μου είναι η εξής:

ΑΚΑΔΗΜΙΑ	ΛΣ-ΕΛΑΚΤ	-	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	-	ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΚΗ	ΕΞΕΛΙΞΗ
Η ίδρυση της Ακαδημίας ΛΣ-ΕΛΑΚΤ καθώς και η εισαγωγή σε αυτήν μέσω Πανελληνίων εξετάσεων, εκτός από χρόνιο πάγιο αίτημα της Ομοσπονδίας μας, αποτελεί μονόδρομο πλέον για το Σώμα. Τα οφέλη πολλά: α) ο κατ' έτος ικανός αριθμός εισαχθέντων με ότι αυτό συνεπάγεται για την σημερινή υποστελέχωση των παραμεθώριων λιμενικών Αρχών, β) αύξηση εισφορών στα ασφαλιστικά ταμεία, γ) επαγγελματική και επιστημονική κατάρτιση προσωπικού, δ) απεμπλοκή από τις σχολές του ΠΝ και άλλα πολλά.						

Η πρόταση που καταθέτω όμως, περιλαμβάνει και μια πλήρως ριζοσπαστική αλλαγή. Η εισαγωγή μέσω Πανελληνίων εξετάσεων, να αφορά ΜΟΝΟ λιμενοφύλακες και κανέναν άλλο βαθμό του Σώματος. Ακολούθως, η εξέλιξη σε Αρχικελευστή και Σημαιοφόρο, να γίνεται ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ και ΜΟΝΟ εντός του Σώματος από τα ήδη υπάρχοντα στελέχη κατόπιν εξετάσεων και όχι από πολίτες.

Αναλυτικότερα:

ΑΚΑΔΗΜΙΑ

ΑΣ-ΕΝΑΚΤ

(2ετής

φοίτηση)

1ο έτος: Εισαγωγή τον Σεπτέμβριο και έως τον Απρίλιο να παρέχονται θεωρητικά μαθήματα, εκμάθηση παροχής πρώτων βοηθειών, σωστικά καθώς και στρατιωτική εκπαίδευση. Τους μήνες Μάιο έως και Σεπτέμβριο να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση σε λιμενικές Αρχές ανά την Ελλάδα όπου υπάρχουν κενές θέσεις προσωπικού.

2ο έτος: Από τον Οκτώβριο έως και τον Απρίλιο να παρέχονται θεωρητικά μαθήματα, καθώς και εξειδίκευση ανάλογα με την ειδικότητα. Από τον Μάιο έως και τον Σεπτέμβριο εκ νέου πρακτική εξάσκηση. Τον Οκτώβριο ορκωμοσία ως λιμενοφύλακες και τοποθέτησή τους στις λιμενικές Αρχές.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΚΗ

ΕΞΕΛΙΞΗ

α) Όποιος συμπληρώνει 5 έτη Υπηρεσίας (χωρίς να υπολογίζεται η φοίτηση στην ακαδημία, εκτός από το 6μηνο κυβερνητών – μηχανικών) θα έχει το δικαίωμα να προαχθεί στο βαθμό του Αρχικελευστή κατόπιν προφορικών, γραπτών και αθλητικών δοκιμασιών σε συνάρτηση με την κατ'έτος βαθμολόγησή του, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις και έπεται από εκδήλωση ενδιαφέροντος από το Αρχηγείο μας. Οι επιτυχόντες θα εισέρχονται για 6μηνη μετεκπαίδευση στην Ακαδημία ΑΣ-ΕΝΑΚΤ κυρίως σε μαθήματα διοίκησης αλλά και για απονομή ειδικότητας κυβερνήτη - μηχανικού.

β) Όποιος συμπληρώνει 3 έτη Υπηρεσίας ως Αρχ/στης δηλαδή έχει 8 έτη συνολικής Υπηρεσίας (5 Α/Φ + 3 Αρχ/στης) θα έχει το δικαίωμα να προαχθεί στο βαθμό του Σημαιοφόρου κατόπιν προφορικών, γραπτών και αθλητικών δοκιμασιών σε συνάρτηση με την κατ'έτος βαθμολόγησή του, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις και έπεται από εκδήλωση ενδιαφέροντος από το Αρχηγείο μας. Οι επιτυχόντες θα εισέρχονται για 6μηνη μετεκπαίδευση στην Ακαδημία ΑΣ-ΕΝΑΚΤ κυρίως σε μαθήματα ποινικού – αστικού – ναυτικού δικαίου και διοίκησης.

Με αυτόν τον τρόπο, θα γίνεται αξιωματικός μόνο όποιος έχει περάσει απ' όλες τις βαθμίδες και θα έχει αποκτήσει έτσι την απαιτούμενη "μάχιμη" εμπειρία. Άλλωστε όπως είχε πει και ο Σόλων: "ΑΡΧΕΣΘΑΙ ΜΑΘΩΝ ΑΡΧΕΙΝ ΕΠΙΣΤΗΣΗ", δηλαδή «για να μάθεις να διοικείς πρέπει να μάθεις πρώτα να διοικείσαι» ή "ανέλαβε εξουσία αφού μάθεις πρώτα να εξουσιάζεσαι."

Η	βαθμολογική	εξέλιξη	των	τριών	(03)	κατηγοριών	διαμορφώνεται	ως	εξής:
Απόφοιτος			Ακαδημίας			ΑΣ-ΕΝΑΚΤ			(Α/Φ)
05		έτη				υπηρεσίας:			Κελευστής
10		έτη				υπηρεσίας:			Επικελευστής
15		έτη				υπηρεσίας:			Αρχικελευστής

20	έτη	υπηρεσίας:	Ανθυπασπιστής
25	έτη	υπηρεσίας:	Σημαιοφόρος
30	έτη	υπηρεσίας:	Ανθυποπλοίαρχος
Αρχικελευστής			
Αφού έχει διανύσει 5 έτη υπηρεσίας (ως ΛΦ), και κατόπιν εξετάσεων έχει προαχθεί στο βαθμό του Αρχικελευστή, να προάγεται ως ακολούθως:			
09	έτη	υπηρεσίας:	Ανθυπασπιστής
13	έτη	υπηρεσίας:	Σημαιοφόρος
17	έτη	υπηρεσίας:	Ανθυποπλοίαρχος
21	έτη	υπηρεσίας:	Υποπλοίαρχος
25	έτη	υπηρεσίας:	Πλωτάρχης
30	έτη	υπηρεσίας:	Αντιπλοίαρχος
Αξιωματικός			
Αφού έχει διανύσει 5 έτη υπηρεσίας (ως ΛΦ), 3 έτη ως Αρχ/στής και κατόπιν εξετάσεων έχει προαχθεί στο βαθμό του Σημαιοφόρου, να προάγεται ως ακολούθως:			
11	έτη	υπηρεσίας:	Ανθυποπλοίαρχος
15	έτη	υπηρεσίας:	Υποπλοίαρχος
19	έτη	υπηρεσίας:	Πλωτάρχης
23	έτη	υπηρεσίας:	Αντιπλοίαρχος
27	έτη	υπηρεσίας:	Πλοίαρχος
31	έτη	υπηρεσίας:	Αρχιπλοίαρχος

Οι προαγωγές	βεβαίως των	Ανώτατων	Αξιωματικών	θα γίνονται σύμφωνα με τις ειρήσιες τακτικές κρίσεις.
Σε όλες τις ανωτέρω βαθμίδες, εφόσον υποβληθεί αίτηση αποστρατείας ή η αποστρατεία τους γίνεται αυτεπάγγελα λόγω ορίου ηλικίας ή ετών υπηρεσίας, κρίνονται ως «ευδοκίμως τερματίζαντες την σταδιοδρομία», και προάγονται στον επόμενο βαθμό από τον ήδη κατεχόμενο.				
Για θέσεις που απαιτούνται ειδικές πανεπιστημιακές γνώσεις όπως πχ ψυχολόγος, ιατρός κτλ θα προβαίνει το Σώμα σε κατ' εξαίρεση προσλήψεις μέσω ΑΣΕΠ	ειδικών	επιστημονικών	συνεργατών	στα πρότυπα της ΕΛ.ΑΣ.

Σχετικά με τις κατηγορίες των ειδικών δυνάμεων (ΜΥΑ, ΚΕΑ), μετά το πέρας της διетуός φοίτησης στην Ακαδημία ΑΣ-ΕΛΝΑΚΤ και κατόπιν εκδήλωσης ενδιαφέροντος από το Αρχηγείο ΑΣ-ΕΛΝΑΚΤ, θα δηλώνουν οι υποψήφιοι την επιθυμία τους και αφού επιτύχουν στα ανάλογα αθλητικά τεστ, θα φοιτούν σε αντίστοιχα σχολεία εκπαίδευσης, σε συνεργασία με τα σχολεία εκπαίδευσης των ΕΚΑΜ (για τα ΚΕΑ) και της ΔΥΚ (για την ΜΥΑ).

Όσον αφορά την Ακαδημία ως κτιριακές εγκαταστάσεις, υπάρχουν δεκάδες επιλογές όπως η σχολή ΛΦ η οποία με μικρές διορθωτικές κινήσεις – επιδιορθώσεις θα μπορούσε να λειτουργήσει άνετα ως ένα σύγχρονο Εκπαιδευτικό Ιδρυμα από το οποίο θα εξέρχονται επαγγελματικά πλήρως καταρτισμένοι οι νέοι συνάδελφοι μας.

Υ.Γ.: Ο διαχωρισμός ανάμεσα σε Λιμενοφύλακες και Υποξίωματικούς πρέπει να σταματήσει πλέον. Ο Λιμενοφύλακας, δεν είναι κατηγορία στελέχους αλλά βαθμός υπαξιωματικού του Λιμενικού Σώματος. Οι εποχές που ο Λιμενοφύλακας ήταν κάποιος κληρώς από το ΠΙΝ που έκανε απλά τη θητεία του, ανήκει κατά πολύ στο παρελθόν.

Παναγιώτης, 2017-02-18 10:49:52

Είμαι υπέρ υπέρ αυτής της διαταξης. Συγχαρητήρια στον υπουργό επιτελους αξιοκρατία!!! Καμία άλλη συζήτηση.

ΜΑΡΙΟΣ ΒΑΝΑΤΟΣ, 2017-02-18 12:30:01

Να θεσπιστεί ως όριο ηλικίας για εισαγωγή στις σχολές του Λιμενικού Σώματος μέσω Πανελλαδικών Εξετάσεων το 30ο έτος της ηλικίας των υποψηφίων που θα εισάγονται στις σχολές του Λιμενικού σώματος, και να έχουν πρώτοι προτεραιότητα οι υποψήφιοι που έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις ως έφεδροι αξιωματικοί, καταδρομείς των Ειδικών Δυνάμεων και ως στελέχη της Ομάδας Υποβρυχίων Καταστροφών (Ο.Υ.Κ).

ΑΜΑΡΙΩΤΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ, 2017-02-18 12:56:55

Πρέπει να συμπεριλάβει ο νομοθέτης και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού στην Ανώτατη Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση, να βάλουμε τέλος στην ταλαιπωρία των Ελλήνων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, που αναγκάζονται να καταφεύγουν σε άλλες χώρες για τη μετεκπαίδευσή τους. Η Πλοίαρχια και οι ενδιαφερόμενοι, να κάνουν αυτό που είναι αυτονόητο, να συμπεριληφθούν οι ΑΕΝ στο εκπαιδευτικό πλαίσιο της Ανώτατης Εκπαίδευσης. Δεν μπορούμε να αφήνουμε εγκλωβισμένους χιλιάδες ανθρώπους (πλοίαρχους και μηχανικούς όλων των τάξεων) που ανήκουν και στελέχωνουν την μεγαλύτερη βιομηχανία που έχει η χώρα, αλλά και την μεγαλύτερη τα τελευταία 50 χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο. Χωρίς ουσιαστικά να τους δίνουμε κάτι το οποίο τους ανήκει, ένα αναγνωρισμένο πτυχίο από τα υπόλοιπα ΑΤΕΙ, ΑΕΙ της χώρας.

ΜΑΥΡΙΚΗ ΣΤΑΜΑΤΟΥΔΑ, 2017-02-18 13:00:52

Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης που εκτός των άλλων σημαίνει και την ανωτατικοποίηση της, είναι επιτακτική ανάγκη. Η αποκατάσταση αυτής της αδικίας σε βάρος των Πλοίαρχων και των Μηχανικών του Εμπορικού Ναυτικού πρέπει επιτέλους να σταματήσει

Μιχαηλίδης Παύλος, 2017-02-18 13:16:22

Τον Ιούλιο του 2000, ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Χρήστος Παπουτσής, ευρισκόμενος στην Αλεξανδρούπολη για τον εορτασμό της Ναυτικής

Εβδομάδας, εξήγγειλε την ίδρυση	Λιμενικής	Ακαδημίας	στην	Αλεξανδρούπολη.
Τον Ιούλιο του 2001, στο Νόμο 2935/2001 (ΦΕΚ 162 Α /19-7-2001) το άρθρο 6 ανέφερε: «Με προεδρικό διάταγμα ιδρύεται Ακαδημία Λιμενικού Σώματος και ρυθμίζονται τα της οργάνωσης και λειτουργίας καθώς και οι βαθμίδες εκπαίδευσης των Σχολών της Ακαδημίας». Όμως το σχετικό Π.Δ. δεν εκδόθηκε. Τον Απρίλιο του 2002, με την αριθ. 15/3-4-2002 Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ 68 Α/8-4-2002) παραχωρήθηκε, δωρεάν και κατά κυριότητα στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έκταση 148.010 τ.μ. στη Νέα Χιλή Αλεξανδρούπολης με σκοπό την ανέγερση κτιριακών εγκαταστάσεων για την ίδρυση και Σώματος.	Ακαδημίας	στην	Αλεξανδρούπολη.	
λειτουργία	Ακαδημίας	Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εκπονήθηκε Τεχνική Έκθεση		
Τον Αύγουστο του 2002, από τη Διεύθυνση Προμηθειών και Κτιριακών Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προαναφερθείσα έκταση.	Την	προαναφερθείσα		
με	Τον Οκτώβριο του 2002, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας παρουσίασε, από τα γραφεία του ΟΛΑ ΑΕ στην Αλεξανδρούπολη, στους φορείς και τα ΜΜΕ, την	Λιμενικής		
Τεχνική έκθεση	για	κατασκευή		
Το Νοέμβριο του 2002, με την αρ. 5344.52/06/8-11-2002 Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών - Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 1439 Β /15-11-2002) ανατέθηκε στην Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου (ΚΕΔ) το έργο ανέγερσης της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος στη Νέα Χιλή Έβρου.	Νομού			
Αλεξανδρούπολης,				
Το Δεκέμβριο του 2002, το άρθρο 6 παρ. 3 του Ν.2935/2001 επαναλήφθηκε στο άρθρο 7 παρ 12 του Ν.3079/2002 «Κύρωση κώδικα προσωπικού Λιμενικού Σώματος» (ΦΕΚ 311 Α/10-12-02), χωρίς ωστόσο και πάλι να εκδοθεί το σχετικό Π.Δ που θα ρύθμιζε τα της Ακαδημίας του Λιμενικού Σώματος.				
Το Φεβρουάριο του 2003, η Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου ενέκρινε την προκήρυξη σύμβασης για την επιλογή μελετών για το έργο της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος.				
Πολύ σημαντικό γεγονός, το σχέδιο «Ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις» και ειδικότερα το άρθρο 58 αυτού, με τίτλο «Μεταρρύθμιση του Συστήματος Εισαγωγής και Εκπαίδευσης Στελεχών σε Παραγωγικές Σχολές Λ.Σ/ΕΛ-ΑΚΤ».				
Από τα πρώτα στοιχεία διακρίνεται πως η υπόθεση Ακαδημίας Λιμενικού ανήκει πλέον στο παρελθόν και επιβεβαιώνεται η λειτουργία των ΤΡΙΩΝ Παραγωγικών Σχολών				
Ως τοπική κοινωνία, δεν μας ενδιαφέρει – και δεν πρέπει να μας ενδιαφέρει - αν θα λειτουργήσει «ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ» ή «ΣΧΟΛΗ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ» ή «ΣΧΟΛΗ				
Εξίσου δεν έχει πρωτεύουσα σημασία, αν η Σχολή ή οι Σχολές είναι διετούς ή τετραετούς φοίτησης, ο τρόπος εισαγωγής των υποψηφίων, τα προσόντα τους κλπ. Όλα αυτά, είναι θέματα που ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητά σας.				
Αυτό που έχει εξαιρετική σημασία για την Αλεξανδρούπολη, είναι να λειτουργήσει εδώ, μια τουλάχιστον από τις τρεις Παραγωγικές Σχολές του Λιμενικού, όπως νομοθετικά προβλέφθηκε πριν δεκαεπτά (17) χρόνια και όπως την απαιτήσαν και την απαιτούν όλοι οι Θεσμικοί Φορείς του Έβρου. Και αυτό πρέπει από τώρα να κατοχυρωθεί στο άρθρο 58, όπως κατοχυρώνεται η έδρα του Πειραιά, στο άρθρο 9 του σχεδίου νόμου, για την ίδρυση Σχολής Επιθεωρητών_				
Παύλος	Α.			Μιχαηλίδης
Δημοτικός	Σύμβουλος			&
Επικεφαλής	της			δημοτικής
παράταξης	"ΑΝΑ.Σ.Α."			στον
Δήμο				Αλεξανδρούπολης,

Μέλος του ΔΣ της ΠΕΔ- ΑΜΘ
pavlosmichailidis@hotmail.com
ΑΜΑΡΙΩΤΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ, 2017-02-18 17:02:20

Πρέπει να συμπεριλάβει ο νομοθέτης και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού στην Ανώτατη Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση, να βάλουμε τέλος στην ταλαιπωρία των Ελλήνων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, που αναγκάζονται να καταφύγουν σε άλλες χώρες για τη μετεκπαίδευσή τους. Η Πολιτεία και οι ενδιαφερόμενοι, να κάνουν αυτό που είναι αυτονόητο, να συμπεριληφθούν οι ΑΕΝ στο εκπαιδευτικό πλαίσιο της Ανώτατης Εκπαίδευσης. Δεν μπορούμε να αφήνουμε εγκλωβισμένους χιλιάδες ανθρώπους (πλοίαρχους και μηχανικούς όλων των τάξεων) που ανήκουν και στελεχώνουν την μεγαλύτερη βιομηχανία που έχει η χώρα, αλλά και την μεγαλύτερη τα τελευταία 50 χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο, χωρίς ουσιαστικά να τους δίνουμε κάτι το οποίο τους ανήκει, ένα πτυχίο που να αναγνωρίζεται από τα ΑΤΕΙ, ΑΕΙ της χώρας.

Νικολέττος Παναγιώτης, 2017-02-18 20:26:00

Η εισαγωγή των στελεχών του ΔΣ μέσω πανελλαδικών- πανελληνίων εξετάσεων αποτελεί ίσως την μεγαλύτερη νομοθετική τομή από ιδρύσεως του Σώματος. Είναι μια νομοθετική πρωτοβουλία που έχει αγκαλιαστεί από το σύνολο σχεδόν της ελληνικής κοινωνίας.

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ, 2017-02-19 07:55:42

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΠΕΙ ΤΕΛΟΣ ΣΤΟ ΡΟΥΣΦΕΤΙ ΑΠΟ ΤΟ 2005 (ΕΙΧΕ ΚΑΤΑΡΤΗΘΕΙ Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΜΕ ΜΟΡΙΑ -ΚΑΙ ΑΥΤΟ ΕΓΙΝΕ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΕΥΧΟΜΑΙ, ΕΛΠΙΖΩ Η ΕΠΟΜΕΝΗ Ή ΟΙ ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ ΝΑ ΜΗΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΥΝ ΠΙΣΩ ΑΥΤΟΝ ΤΟΝ ΝΟΜΟ ΜΕ ΜΙΑ ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΓΙΑΤΙ ΤΑ ΕΧΟΥΜΕ

ΑΚΡΙΒΩΣ ΟΠΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ, ΜΕΤΑ ΕΒΑΛΑΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΛΟΣ ΕΜΕΙΝΕ ΤΟ ΕΡΗΜΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ. ΠΙΣΤΕΥΩ).

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΑΝΑΚΑΛΥΠΤΕΙ ΚΑΘΕ ΦΟΡΑ ΟΤΙ ΥΠΑΡΧΕΙ Ο ΤΡΟΧΟΣ. ΣΤΗΝ ΕΝΔΙΑΔ.

ΓΙΑΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΟΣ, 2017-02-19 09:53:15

Επί της αρχής, η βούληση του Υπουργού να απεμπλέξει τις διαδικασίες εισαγωγής στελεχών στο ΔΣ από κάθε είδους "πολιτικές" παρεμβάσεις είναι αξιέπαινη. Όμως, αντί άλλων σχολίων παραθέτω σημείο ενδιαφέροντος από πρόσφατη συνέντευξη στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, του υπουργού Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, Κώστας Γαβρόγλου

"...Θα παίρνεις Εθνικό Απολυτήριο, άρα δεν θα έχεις λόγο να κάνεις πανελλήνιες, και με αυτό τον τρόπο θα μπαίνεις στα πανεπιστήμια, όπου και εκεί θα πρέπει να υπάρχει μία μεγαλύτερη ευελιξία, απ' ό,τι υπάρχει σήμερα".

Ως Αλεξανδρουπολίτης, ως Εβρίτης αντιλαμβάνομαι και συμφωνώ με τα σχόλια για την Ακαδημία ΔΣ στον Έβρο. Ταυτόχρονα αναφερόμενος σε όσους καταθέσαν καλόπιστα αυτά τα σχόλια, τους ρωτώ : "πιστεύετε αληθινά ότι η επικρατούσα δημοσιοοικονομική κατάσταση δίνει τη δυνατότητα για τα επόμενα 10 τουλάχιστον χρόνια την εκταμίευση δημόσιων πόρων για την ανέγερση τέτοιας Ακαδημίας, όπως πρέπει να είναι;" Και νομίζετε ότι μετά από 10 χρόνια ο αρμόδιος Υπουργός δεν θα προτιμήσει την ανέγερση μια τέτοιας Ακαδημίας στην περιοχή όπου εκλέγεται?

Παράλληλα η διαδικασία που προτείνει το υπό σχολιασμό σχέδιο διατάξεως, καθόλου δεν συνδέεται με την αναβάθμιση των ΑΕΝ ή την αναγνώριση των σπουδών σε αυτές ως πανεπιστημιακών. Αντίθετα, κανονικά θα πρέπει στο πλαίσιο των σπουδών όλων επιτύχουν στις εξετάσεις να στείλει μια καινούργια ΑΕΝ τόσο Μηχανικών όσο και Πλοίαρχων εντός του συστήματος εκπαίδευσης στελεχών ΔΣ και μάλιστα επιπέδου απαιτήσεων STCW as in force, αφού τα στελέχη ΔΣ δεν είναι λογικό να υπολείπονται προσόντων σε σχέση με τα προσόντα των Πλοίαρχων και Μηχανικών ΕΝ που θα κληθούν να ελέγχουν, χωρίς να παραβλέπεται η ανάγκη προσοντούχων πλοίαρχων και μηχανικών για τις ανάγκες των πλωτών μέσων ΔΣ.

Τέλος απευθύνονται στην πολιτική και φυσική ηγεσία του ΛΣ και τους ρωτώ: "πόσος χρόνος θεωρείτε θα χρειαστεί για την κατάρτιση, διαβούλευση, συνεννοήσεις, υπογραφές, επεξεργασία, δημοσίευση και εφαρμογή των πδ που προβλέπει η διάταξη? Και τι κόστος θα έχει ο δημόσιος προϋπολογισμός για την εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων και από που θα καλυφθεί το κόστος αυτό? " Και ρωτώ ακόμα, "αντέχει το ΛΣ σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα να μην προσλαμβάνει στελέχη? Αντέχετε να συνδεθείτε με μια ανάλογη συρρίκνωση του στελεχειακού δυναμικού του ΛΣ? Αντέχει η Χώρα μια τέτοια αναγκαστική συρρίκνωση, αντέχουν οι παραμεθόριες περιοχές όπως ο Έβρος αυτή τη συρρίκνωση, το αντέχουν σε συνδυασμό με το σύνολο των αρμοδιοτήτων του ΛΣ, το αντέχει η μεγάλη βιομηχανία της ναυτιλίας που διοικητικά υποστηρίζεται και πρέπει να συνεχίσει να υποστηρίζεται από το εξειδικευμένο προσωπικό του ΛΣ, το αντέχετε σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του ίδιου σχεδίου νόμου για τις μετατάξεις?"

Και τέλος ρωτώ τη φυσική ηγεσία του ΛΣ:" πριν την κατάρτιση και συμπερίληψη της υπό σχολιασμό διάταξης αφού το θέμα εμπίπτει στις εκ του νόμου αρμοδιότητες του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού, εξετάσθηκε εκεί το θέμα? Και αν ναι, υπήρξε έστω και κατά πλειοψηφία θετική γνωμοδότηση του Συμβουλίου?" Γνωρίζω ότι η ερώτησή μου είναι σχεδόν ρητορική αλλά, έστω ρομαντικά, θα ήθελα να γνωρίζω.

Κύριε Υπουργέ, ναι. Αξίζει και πρέπει να συνδέσετε το όνομά σας με τη διαμόρφωση διαδικασιών που θα εξασφαλίζουν την αμερόληπτη και αποκομμένη από πολιτικές παρεμβάσεις εισαγωγή και ένταξη στελεχών στο ΛΣ. Και αυτό μπορεί να γίνει με κατάλληλη ενδυνάμωση των ισχυουσών διατάξεων. Χωρίς να εγκαταλειφθεί και το όνειρο-όραμα μιας Ακαδημίας στελεχών του ΛΣ, για όταν η Χώρα μπορεί να το υλοποιήσει με αξιοπρέπεια, με όλες τις αναγκαίες προδιαγραφές και με χώρο σύστασης και λειτουργίας της την Αλεξανδρούπολη.

πανος!!, 2017-02-19 17:48:07

Το σώμα χρίζει άμεσης ενίσχυσης απο μάχιμο προσωπικό.Η έξοδο των νέων απο τις σχολές με βάση αυτό το σύστημα ,στην καλύτερη θα πάρει 2-3 χρόνια. Υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον μετάταξης προς το Λιμενικό σώμα απο τον στρατό αλλά και απο την δημοτική αστυνομία(ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι) με τον τρόπο και τα κριτήρια όπως τους έχουν εντάξει και στην Ελληνική Αστυνομία.

Παν Αίολος, 2017-02-19 18:25:49

Η Κυβέρνηση με την ψήφιση αυτού του άρθρου γράφει ιστορία στο ΛΣ. Όλες οι αντίθετες φωνές χωριούσαν μπροστά στη διαφάνεια και αξιοκρατία που φέρνει το άρθρο.Μην κάντε πίσω τολμήστε και νομοθετήστε.

ΑΥΓΕΡΙΝΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ, 2017-02-19 21:52:09

το θέμα ίδρυσης «Λιμενικής Ακαδημίας» στα οποία δεν γίνεται καμία αναφορά σε «Ακαδημία Λιμενικού Σώματος» αλλά στις ήδη υπάρχουσες τρεις Παραγωγικές Σχολής του ΛΣ/ΕΛ-ΑΚΤ, δηλαδή Αξιωματικών, Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων, δεν αναιρεί το δικαίωμα της Αλεξανδρούπολης να λειτουργήσει σε αυτή μια από αυτές τις τρεις Παραγωγικές Σχολές και ειδικά η Σχολή Λιμενοφυλάκων καθώς γι αυτή είναι πιο ευέλικτο το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο και η εκπαίδευση ανήκει στο εξ ολοκλήρου Υπουργείο Ναυτιλίας. Συνεπώς στο άρθρο 58 «Μεταρρύθμιση του Συστήματος Εισαγωγής και Εκπαίδευσης Στελεχών σε Παραγωγικές Σχολής Λ.Σ/ΕΛ-ΑΚΤ» να οριστεί έδρα της Σχολή Λιμενοφυλάκων, η Αλεξανδρούπολη. Είναι η ελάχιστη ηθική υποχρέωση του Υπουργείου στην ακριτική Αλεξανδρούπολης που επί 17 χρονιά περιμένει.

Περικλής Μ., 2017-02-20 06:17:42

Σωστή κίνηση η οποία ξεκίνησε ορθώς από τον κύριο Δρίτσα και μένει η υλοποίησή της από τον κύριο Κουρουμπλή για τη σχολική χρονιά του '17-'18. Τελικά όμως τι γίνεται με το καινούριο προσωπικό μέσω της προκήρυξης που είχε προαναγγείλει ο κύριος Δρίτσας λόγω των τεραστίων ελλείψεων τη δεδομένη χρονική περίοδο;

Μανώλης Σαρής, 2017-02-20 16:37:52

Έπρεπε η εισαγωγή στο ΛΣ να γίνεται μέσω πανελληνίων από πολλά χρόνια πριν. Κάλιο αργά παρά ποτέ. Είμαι από την Κρήτη αλλά αν αύριο ακούσω ότι ιδρύθηκε Λιμενική ακαδημία στην Αλεξανδρούπολη θα χαρώ πολύ. Σε απομακρυσμένες περιοχές της Ελλάδας πρέπει να δίνει ζωή η εκάστοτε Ελληνική

κυβέρνηση. Τι πιο αυτονόητο,....

ΜΑΚΗΣ, 2017-02-20 17:12:04

ΠΑΡΕ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΑΠΟ ΗΛΗ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΑΠΟ ΗΛΗ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΚΑΠΟΙΑ ΕΜΠΕΙΡΙΑ,ΓΙΑΤΙ ΘΑ ΒΓΟΥΝ ΣΕΙΡΕΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΟΛΥ ΚΑΙΡΟ,ΑΝ ΜΠΕΙ ΣΤΙΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΕΣ.

ΜΑΚΗΣ, 2017-02-20 17:23:41

ΣΥΣΤΕΤΑΣΗ ΜΕ ΑΕΝ. ΑΠΑΓΚΙΣΤΡΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΩΔΙΚΑ.ΣΧΟΛΕΣ ΣΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ ΕΛ.ΑΣ, ΑΛΛΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟ ΑΙΜΕΝΙΚΟ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ. ΤΟ ΕΝΑ ΕΧΕΙ ΝΑ ΚΑΝΕΙ ΜΕ ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΛΛΟ ΟΧΙ. ΟΧΙ ΑΛΛΗ ΣΦΟΥΓΓΑΡΙΣΤΡΑ ΚΑΙ ΜΑΤΕΙΡΙΑ ΣΤΗ ΣΜΥΝ.

ΝΟΜΙΚΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ, 2017-02-20 19:27:47

Ο κύριος νομοθέτης θα πρέπει να συμπεριλάβει και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού στην Ανώτατη Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση.Αν και πιστεύω ότι έχει αρνήσει τουλάχιστον

Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) είναι δημόσιες σχολές που υπάγονται διοικητικά στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και λειτουργούν ως εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις. Είναι οι κύριοι φορείς εκπαίδευσης επιβάτων από την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής. Είναι οι κύριοι φορείς εκπαίδευσης των στελεχών εμπορικού ναυτικού στην Ελλάδα και διακρίνονται σε Σχολές Πλοιάρχων και Σχολές Μηχανικών. Οι Α.Ε.Ν στο σύνολό τους είναι δέκα και λειτουργούν σε διάφορες πόλεις

Μετά την αποφοίτηση, οι κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου/Μηχανικού Γ' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού μπορούν με 24μηνη υπηρεσία να πάρουν το διπλώμα του Υποπλοιάρχου/Β' Μηχανικού και έπειτα με 36 μήνες υπηρεσία επί πλοίου σαν Υποπλοίαρχοι/Β' Μηχανικοί έχουν το δικαίωμα να πάρουν το διπλώμα του Πλοιάρχου Α' Τάξεως (Καπετάνιου)/Α' Μηχανικού. Και τηρητικά όταν φτάσεις στον βαθμό του Πλοιάρχου Α' ή Μηχανικού Α' το πτυχίο σου θα είναι ισότιμο με το διπλώμα του Απτό το 2000 η Ναυτική Ακαδημία της Βάρνας "Ν.Υ. Βαπίσαρον" είναι ενεργό μέλος και συνιδρυτής της Διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Πανεπιστημίων (IAMU). Διατηρεί διενθείς επαφές με παρόμοιες σχολές με παρόμοιες σχολές των Ηνωμένων Πολιτειών, της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Ουκρανίας, της Ρουμανίας, της Πολωνίας και πολλών άλλων χωρών. Έχει τα πιστοποιητικά IMO (International Maritime Organization) και ImarE (Instituto Galésico de Ingenieros de Mar). Η ποιότητα της εκπαίδευσης εξασφαλίζεται από τα όρια προσόντα των καθηγητών, την αξιοσημείωτη Μηχανικών στο Ηνωμένο Βασίλειο, Λονδίνο). Η ποιότητα της εκπαίδευσης εξασφαλίζεται από τα όρια προσόντα των καθηγητών, την αξιοσημείωτη επισημοτική και παιδαγωγική κατάρτιση, τα σύγχρονα και διαρκώς αναβαθμιζόμενα κέντρα προσομοίωσης, τα εργαστήρια και τα γλωσσικά κέντρα. Είμαστε η πρώτη δύναμη στη παγκόσμια ναυτιλία και θα έπρεπε να είμαστε πρότυπο.

Χάρης, 2017-02-20 21:09:49

επιπλέον και σωστό και αξιοκρατικό η ένταξη στις πανελλήνιες των σχολών του λιμενικού άμμεση εφαρμογή από φέτος το καλοκαίρι και βαθμολογική εξέλιξη και εκπαίδευση μέσω του πολεμικού ναυτικού γιά οικονομία και εξοικονόμηση πόρων

Βασίλης, 2017-02-20 21:37:05

Για το θέμα ΑΕΝ Πλοιάρχων Μηχανικών πρέπει να νομοθετηθεί η αναβάθμιση των πτυχίων σε ΑΕΙ ΤΕΙ εφόσον η εισαγωγή των σπουδαστών γίνεται με Πανελλήνιες εξετάσεις και η φοίτηση στις σχολές αυτές είναι 4 Χρόνια και συμπεριλαμβάνει 43 μαθήματα

Μαρία, 2017-02-20 21:39:16

Αναβάθμιση των πτυχίων ΑΕΝ πλοιάρχων Μηχανικών σε Πτυχίο ΑΕΙ ΤΕΙ

Βασίλης, 2017-02-21 18:20:10

Ως Ναυτικός έχω να δηλώσω ότι η Μοναδική σχολή η οποία Εκπαιδεύει αλλά συνεχρόνως τοποθετεί τον Σπουδαστή σε θέση τέτοια όπου οι Ευθύνης και η εργασία λαμβάνουν χώρα από το 1ο Έτος φοίτησης είναι οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού όπου λειτουργούν σαν παραγωγικές ομάδες υπεύθυνων ατόμων

στην υλοποίηση της Ναυτικής Εργασίας. Επίσης για την απόκτηση Διπλωμάτων Πλοίαρχου Β' και Μηχανικού Β' επιπλέον μάθηση Στο Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. 6 μηνών συμπεριλαμβανομένου και των εξετάσεων. Κατά την γνώμη μου τα Πτυχία αυτών των Σχολών πρέπει να Αναγνωριστούν ως πανεπιστημιακά. Τέλος η Πρώτη σχολή στην Ελλάδα ΑΕΝ λειτουργήσει το 1749 στην Ύδρα... τα συμπεράσματα δικά σας!

Σπύρος Διβρωτής, 2017-02-22 08:06:51

Όπως πάντα ετσι και τώρα και για ακόμα μια φορά οι ακαδημίες εμπορικού ναυτικού μένουν εκτός. Θα πρέπει να σκεφτεί σοβαρά ο κύριος νομοθέτης να ασχοληθεί και με το ναυτικό επάγγελμα και με την καταξίωση του. Ένα επάγγελμα που δεν γνώρισε κρίση, που διέπτε σε όλο τον κόσμο υπό την ελληνική σημαία, το οποίο όμως απαξιώνετε μέρα με τη μέρα απο την εκάστοτε κυβέρνηση. Θα πρέπει να δωθεί η αρμόζουσα αναγνώριση στις ακαδημίες εμπορικού ναυτικού σαν ανώτατες.

ΗΛΙΑΣ ΤΑΣΣΟΣ, 2017-02-22 13:20:40

1. Προσωπικά μου προξενεί έκπληξη και απορία για πιο λόγο δεν αναφέρεται σαφώς η έδρα των τριών Σχολών. Πιστεύω όχι «όλως τυχαίως», αλλά εκ παραδρομής. Θα ήταν πιο σωστό κατά την άποψη μου ο νομοθέτης να είχε ξεχωριστό άρθρο με τίτλο: «Έδρα των Παραγωγικών Σχολών του ΛΣ/ΕΛΑΚΤ» .
Ας ξεπεράσουμε, ίσως διορθωθεί στην συνέχεια.
2. Είναι αυτονόητο ότι η απόφαση του ΥΝΝΠ είναι και η τελική και ανήκει στον κ. Υπουργό, εφόσον και για τις τρεις Σχολές είναι ο Πειραιάς. Φυσικά δεν τίθεται θέμα για τις δυο Σχολές, Αξιωματικών και Υπαξιωματικών. Για τη Σχολή όμως Λιμενοφυλάκων τίθενται τα εξής ερωτήματα :
Α. Ο εκάστοτε Υπουργός ΝΝΠ, ως καθ υλην αρμόδιος ακούει μετά προσοχής και τη γνώμη της ιεραρχίας του ΛΣ/ ΕΛΑΚΤ. ΝΑΙ ή ΟΧΙ.
Β. Ο εκάστοτε Υπουργός ΝΝΠ, γνωρίζει πλήρως το υπόψη θέμα ; Δηλαδή γνωρίζει την πολύχρονη και μακροσκελή αλληλογραφία – το ιστορικό – που αφορά προηγούμενες αποφάσεις και υποσχέσεις ; ΝΑΙ ή ΟΧΙ.
- Γ. (Αφορά τους Αξιωματικούς Λ.Σ.ε.α .). Η γεωγραφική και γεωστρατηγική θέση της Αλεξανδρούπολης ότι είναι «απομεμακρυσμένη» πόλη από τον Πειραιά (τι αναίδια) ως επιχείρημα. Ακούστε κύριοι αν η Αλεξανδρούπολη είναι μακριά από τον Πειραιά και ο Πειραιάς είναι μακριά από την Αλεξανδρούπολη. Άλλωστε, ο ανήφορος και ο κατάφορος είναι ο ίδιος δρόμος. ΝΑΙ ή ΟΧΙ.
- Δ. Κατά μια άλλη εκδοχή και επιχείρησα που αφήνεται να αιωρείται, αλλά ανεπίσημα, είναι ότι το Πολεμικό Ναυτικό δεν συμφωνεί ή φέρνει προσχώματα. Δικαιολογία που προσωπικά αμφισβητώ καθώς και άλλοι γνωρίζοντες. Δεν είναι δυνατόν το ΥΕΘΑ , ως πολιτικός προϊστάμενος του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, και ιδιαίτερα ο κ. Υπουργός ή και το ΓΕΝ, ότι δεν συμφωνούν με τυχόν αλλαγή της έδρας της Σχολής Λιμενοφυλάκων και μάλιστα στον πρώτο νομό που ως όριο της Ελληνικής επικράτειας με την Τουρκία χωρίζει ο ποταμός Έβρος. Είναι αλήθεια ότι πάντοτε ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας είναι υποστηρικτής και συνεισφέρει σε δίκαια αιτήματα των ακριτικών περιοχών (αγγλιστί contributor). ΝΑΙ ή ΟΧΙ.
- Ε. Αν δεν κάνω λάθος η χλιοειπωμένη λέξη «αποκέντρωση», σημαίνει μεταφορά Υπηρεσιών ή Πνευματικών Ιδρυμάτων από το Κέντρο στην Περιφέρεια. Επιστημονικά, Αποκεντρωτική πολιτική. ΝΑΙ ή ΟΧΙ.
- ΣΤ. Πιστεύω ότι το ΥΝΝΠ, όπως και όλο το νόημα κοινό, συμφωνεί ότι πριν από κάθε παρόμοια απόφαση, έχει κατά του εκτός από την πολιτική και την εθνική διάσταση του ζητήματος. ΝΑΙ ή ΟΧΙ.
3. Ευελπιστώ ότι η πρόκληση της Αλεξανδρούπολης ως έδρας της Σχολής Λιμενοφυλάκων, είναι ώρα να πραγματοποιηθεί. Φτάνουν πια και περισσεύουν οι δικαιολογίες. Η φράση, «εσείς φυλάτε Θερμοπύλες», να γίνει πραγματική αναγνώριση.
4. Η εμπειρία μου στο πανάξιο και υπερήφανο Λιμενικό Σώμα, μου υπαγορεύει, για τη λειτουργία της Σχολής Λιμενοφυλάκων, να καταθέσω τα εξής :
(α) Διάρκεια φοίτησης
(β) Παραμονή στη Σχολή, για θεωρητική εκπαίδευση, 18 μήνες.
(γ) Πρακτική εκπαίδευση επί 6 μήνες στα Κεντρικά Λιμεναρχεία και ιδιαίτερα σε αυτά της νησιωτικής Ελλάδας.
(δ) Ποσοστό 50% από το σύνολο κάθε σειράς να εκπαιδεύεται υποχρεωτικά στα περιπολικά ΛΣ (ακταιωρούς) για απόκτηση ειδικότητας Αρμενιστών και Μηχανοδηγών.

(ε)	Επιτυχής	εξέταση	όλων	και	στις	δυο	τάξεις.
-----	----------	---------	------	-----	------	-----	---------

(στ)	Υποχρεωτική	τοποθέτηση	μετά την	ορκωμοσία,	και για	συγκεκριμένο	Χρόνο,	σε	Λιμενικές	Αρχές	της	νησιωτικής	Ελλάδας.
5.	Τέλος, ευχής έργο θα ήταν, η Σχολή Λιμενοφυλάκων μέσα στην επόμενη πενταετία (με νομοθέτηση εδώ και τώρα και ομόφωνη απόφαση όλων των πολιτικών κομμάτων) να λειτουργήσει στην Αλεξανδρούπολη. Διαφορετικά κάποιος θα είναι άξιος της τύχης τους και η ιστορία θα είναι αμείλικτη για πάρα πολλούς.												10ωμεν...

Ηλίας
Υποναύαρχος

Α.Σ

Α.

ΤΑΣΣΟΣ
(ε.α)

Υ.Γ.: Ηλίας ΤΑΣΣΟΣ (επί Χρόνια δημότης Ναυτλίου και σήμερα δημότης Αλεξανδρούπολης)

Παυλος, 2017-02-22 16:36:53

ΑΜΕΣΗ αναβάθμιση των Α.Ε.Ν. σε πανεπιστημιακά ιδρύματα. ΑΜΕΣΗ αναγνώριση των πτυχίων των Α.Ε.Ν. ως ισότιμα Α.Ε.Ι.. Είναι ανεπίτρεπτο άνθρωποι, σωστοί επαγγελματίες, που κρατάνε ψηλά την Ελληνική Σημαία κ την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1ή στον κόσμο) να μην αναγνωρίζεται ο κόπος τους. ΑΜΕΣΗ ένταξη των σχολών Α.Ε.Ν. στην ανώτατη πανεπιστημιακή εκπαίδευση για να συνεχίσουν να βγαίνουν καλοί ναυτικοι αλλά κ μελλοντικοί αξιωματικοί κ υπαξιωματικοί που θα στελεχώσουν το Λιμενικό Σώμα.

H. M., 2017-02-22 18:23:03

«Αναβάθμιση

Διπλωμάτων

ΑΕΝ»

Το άρθρο 44 στο σχέδιο νόμου του ΥΝΑΝΠ «Επιθεωρητές/έλεγκτές πλοίων, λιμένων, Αναγνωρισμένων Οργανισμών – Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και άλλες διατάξεις» το οποίο είχε τεθεί σε δημόσια διαβούλευση το Μάιο του 2016, αφορούσε στην «Αναβάθμιση Διπλωμάτων ΑΕΝ» και η συγκεκριμένη διάταξη του άρθρου 44 στο παρόν σχέδιο νόμου δεν υφίσταται, γιατί;

Ελεονώρα Νερούτζου, 2017-02-23 03:56:22

Με μεγάλη λύπη βλέπω ότι οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι εκτός νομοσχεδίου. Οι σχολές ΑΕΝ θα πρέπει να αναγνωριστούν ως ΑΕΙ,ΑΤΕΙ καθώς θεωρώ απαραίτετο να ακούω κάθε χρόνο για ναυάγια,ατύχημα ζωών και ατυχήα εμπορευμάτων ή πετρελαίου. Η εισαγωγή στις σχολές να πάψει να είναι με βαθμό εισαγωγής πανελληνίων 2,5 και να πιδνει κατετάνας ή μηχανικός ο οποιοσδήποτε.πρέπει να βγαίνουν ναυτικοι συνειδητοποιημένοι και υπεύθυνοι για την εμπορική ναυτιλία, και να θεωρούνται μεταπτυχιακές οι σπουδές στο Κεσεν (κέντρο επιμόρφωσης σπουδαστών εμπορικού ναυτικού) στο Πέντη, εφόσον από εκεί όπως έμαθα βγαίνουν αξιωματικοί πλοιαρχοι-μηχανικοί Β και Α βαθμού.Ανθρωποι που δουλεύουν ασταμάτητα μακριά από οικγενεία,από προσωπική ζωή-διασκέδαση και που όσο λιγοστεύουν (γιατί υποβαθμίζεται το ναυτικό επάγγελμα με την απαξίωση των σχολών) δυστυχώς μειώνονται και τα έσοδα του κράτους και του ταμείου,αφού οι περισσότεροι αξιωματικοί απορροφώνται από πλοία με ξένη σημαία και φυσικά το συνάλλαγμα δεν έρχεται στην Ελλάδα.Ανέκαθεν το εμπορικό ναυτικό έφερε χρήμα στην Ελλάδα. Αναβαθμίστε τις σχολες,οι μαθητές να μπαίνουν με καλύτερο βαθμό εισαγωγής 14 και όχι 2.Αναγνωρίστε το πτυχίο τους σε ΑΕΙ-ΑΤΕΙ εφσον ήδη από το πρώτο κιόλας έτος παλεύουν με τα κυματα (ας μην παλεύουν με κυβερνησεις),να θεωρηθεί αυτονόητα το ΚΕΣΕΝ μεταπτυχιακές σπουδές (6 μήνες εκπαιδεύονται και εξετάζονται,ας αποδοθεί σεβασμός).Δεν είναι δύσκολη ούτε η υπογραφή ούτε η σύνταξη ενός κειμένου που θα ανεβάξει όχι μόνο τους ναυτικούς αλλά κι εμάς τους απλούς πολίτες που θα λέμε ότι δεν χάσαμε την αίγλη μας σαν λαός.Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία αξίζει να αναβαθμιστεί.

Παναγιώτα Καν, 2017-02-23 04:24:40

1. Τόση ώρα διαβάζω για το λιμενικό σώμα και δε μπορώ να καταλάβω γιατί δεν βλέπω πουθενά στο νομοσχέδιο να αναφέρονται οι σχολες εμπορικού ναυτικού.ΑΕΝ,Για να βγουν λιμενοφυλάκες,υπαξιωματικοι-αξιωματικοι ΛΣ θα πρέπει να υπόρχουν και ναυτικοι.Ναυτικοι, ανώτερα και κατώτερα πληρωματα, που λιγοστεύουν λόγω της υψηλής φορολόγησης και της απαξίωσης του επαγγέλματος.Οι σχολές των ΑΕΝ να αναγνωριστούν ως ΑΕΙ-ΑΤΕΙ γιατί φεύγουν οι νέοι ναυτικοι να αναγνωρίσουν τα πτυχία τους σε άλλα κράτη και δε γυρίζουν στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία να εργαστούν καθώς ο μισθός έχει πέσει στα

"βαθη"	της	θάλασσας	και	τα	ασφαλιστικά	ταμεία	αδειάζουν.
2.Η μετεκπαίδευση των αξιωματικών εμπορικού ναυτικού στο ΚΕΣΕΝ να αναγνωριστεί ως μεταπτυχιακός τίτλος σπουδών για την απόκτηση των πτυχίων (γιατί πτυχίο παίρνουν όλοι από το Υπουργείο) Α και Β τάξης πλοιαρχων/μηχανικών (το ίδιο ισχύει και για τους Γ πλοιαρχους/μηχανικούς).	Μπακοδημος Νικολαος, 2017-02-23 09:35:17						
Πρέπει να συμπεριλάβει ο νομοθέτης και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού στην Ανώτατη Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση, να μετονομαστούν σε Ανώτατα Ναυτιλιακά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα ,να παρέχουν ανώτατες βασικές αλλά και μεταπτυχιακές σπουδές. Αυτό είναι επιτακτική ανάγκη, το έχει ανάγκη η ναυτιλία μας .Η ναυτιλία έχει ανάγκη απο αξιωματικούς ,μηχανικούς και πλοίαρχους ικανούς, υψηλού μορφωτικού και επιστημονικού επιπέδου να στελεχώσουν τα πλοία και τα ναυτιλιακά γραφεία, για να διατηρήσουν την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στις πρώτες θέσεις!ΕΑΝ ΘΕΛΟΥΜΕ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΦΤΙΑΞΟΥΜΕ ΚΑΙ ΣΧΟΛΕΣ ΑΝΩΤΑΤΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΤΗΝ ΣΤΕΛΕΧΩΣΟΥΝ!!	Manos, 2017-02-23 10:25:14						
Ντροπή κ αίσχος για τον υποβιβασμό των ναυτικών σας. Κάντε κατι να τους αναβαθμίσετε και όχι να τους αφανίστε ...	ΠΕΤΡΟΒΙΤΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, 2017-02-23 12:05:59						
Με αφορμή το Σχέδιο Νόμου "Ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις" το οποίο θέσατε σε δημόσια διαβούλευση κατά το διάστημα 16-28/02/2017, και ειδικότερα το άρθρο 58 αυτού με τίτλο «Μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών σε παραγωγικές σχολές ΛΣ-ΕΛΑΚΤ» με το οποίο επιχειρείται μια τεραστίως σημασίας νομοθετική ρύθμιση ώστε η εισαγωγή στις Σχολές Δοκίμων Σημαιοφόρων ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, Δοκίμων Υπαξιωματικών ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και Δοκίμων Λιμενοφυλάκων ΛΣ-ΕΛΑΚΤ να πραγματοποιείται από το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018 με το σύστημα των Πανελλαδικών εξετάσεων και σύμφωνα με τις διατάξεις των ν. 1351/1983 και ν. 4186/2013 όπως ισχύουν, θέτουμε υπόψη σας, για ακόμη μία φορά, ένα χρόνιο αίτημα του συνόλου των φορέων και κατοίκων της περιοχής, για την ίδρυση Σχολής του Λιμενικού Σώματος στην πόλη της Αλεξανδρούπολης.							
Το καλοκαίρι του 2000, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσής, από την Αλεξανδρούπολη – πόλη επίκεντρο – του εορτασμού της Ναυτικής Εβδομάδας 2000, ανακοίνωσε παρουσία Αρχών και δημοσιογράφων ότι η «Λιμενική Ακαδημία», πάγιο αίτημα του προσωπικού και των συνδικαλιστών του Λ.Σ., θα γινόταν πραγματικότητα και μάλιστα στην Αλεξανδρούπολη.							
Το καλοκαίρι του 2001, με το Ν. 2935/2001 «Περί προσωπικού Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 162 Α/19-7-01) προβλέφθηκε (άρθρο 6 παρ. 3) η ίδρυση «Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος», με έκδοση ΠΔ στο οποίο θα καθορίζονταν και οι λεπτομέρειες. Μέχρι σήμερα δεν εκδόθηκε τέτοιο Π.Δ. Με την αριθ. 15/3-4-02 Πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ 68 Α/8-4-02) παραχωρήθηκε δωρεάν και κατά κυριότητα, στο ΥΕΝ έκταση 148 στρεμμάτων, στην περιοχή Νέα Χιλή Αλεξανδρούπολης για την ανέγερση κτιριακών εγκαταστάσεων για την ίδρυση και λειτουργία «Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος». Από τότε και επί σειρά ετών δεν υπήρξε καμία νομοθετική πρωτοβουλία ή ρύθμιση του θέματος. Το θέμα «Ακαδημία Λιμενικού Σώματος» ήταν μόνιμα στις							
Το Μάιο του 2008 στο πλαίσιο του 8ου Συνεδρίου της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού ΛΣ, που διεξήχθη στην Αλεξανδρούπολη στις 9-5-2008, όλοι οι Φορείς του Έβρου από κοινού με την ΠΟΕΠΛΣ ζήτησαν την υλοποίηση της λειτουργίας Σχολής ΛΣ στην Αλεξανδρούπολη. Σύμφωνα με σχετική εισήγηση της Επιτροπής του ΛΣ που συστάθηκε με την αριθμ 1118.5/30-4-2008 (ανασυγκρότηση 6-5-2009) απόφαση Αρχηγού ΛΣ, η Αλεξανδρούπολη έχει όλες τις προϋποθέσεις για τη λειτουργία Σχολής ΛΣ.							
Την τοπική μας κοινωνία, δεν την απασχολεί αν θα λειτουργήσει «Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων», «Δοκίμων Υπαξιωματικών» ή «Δοκίμων Λιμενοφυλάκων» στην περιοχή. Ούτε επίσης απασχολεί αν η Σχολή ή οι Σχολές θα είναι διεισδυτικές ή τετραετούς φοίτησης. Όλα αυτά είναι θέματα που ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα							
Την τοπική μας κοινωνία πρωτίστως ενδιαφέρει να λειτουργήσει εδώ στην Αλεξανδρούπολη μια Σχολή του Λιμενικού όπως μας την υποσχέθηκαν πριν δεκαπέντε (15) χρόνια και όπως την απαίτησαν και την απαιτούν ακόμα όλοι οι Θεσμικοί Φορείς του Έβρου.							

Οι λόγοι για την επιλογή της Αλεξανδρούπολης προφανώς και δεν ήταν τυχαίοι. Παραμεθόριος και ευαίσθητη περιοχή, λιμάνι διεθνούς ενδιαφέροντος, ιδιάζουσα γεωπολιτική θέση, κόμβος αγωγών κ.ο.κ., εκτιμούμε πως δεν χρίζουν περαιτέρω ανάλυσης. Οι Θεσμικοί φορείς και η τοπική μας κοινωνία, δεν έχουν την πρόθεση αλλά ούτε και λόγο να σας υποδείξουν το θεσμικό πλαίσιο και τον τρόπο εκπαίδευσης του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος / Ελληνικής Ακτοφυλακής. Δικαιούνται όμως να ζητήσουν και είναι ηθική υποχρέωση της Πολιτείας να λειτουργήσει στην Αλεξανδρούπολη Παραγωγική Σχολή του Α.Σ/ ΕΛ- ΑΚΤ.

Στο προαναφερόμενο άρθρο 58 του εν θέματι σχεδίου νόμου, προβλέπεται ότι «... με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας των σχολών, της διδασκείας ύλης, και κάθε άλλη αναγκαία λειτουργία». Κατά την έκδοση του Διατάγματος αυτού αλλά και των λοιπών Π.Δ. που προβλέπονται στο συγκεκριμένο άρθρο, επιβάλλεται, πρωτίτως ως ηθική υποχρέωση της Πολιτείας, να προβλεφθεί, η ίδρυση και λειτουργία στην Αλεξανδρούπολη, Παραγωγικής Σχολής του Λιμενικού Σώματος. Προς την κατεύθυνση αυτή, είμαστε στη διάθεσή σας, για κάθε συνεργασία, για την πραγματοποίηση αυτού του δικαίου αιτήματος του συνόλου των φορέων αλλά και των κατοίκων στην Περιφερειακή Ενότητα Έβρου.

Ο
ΑΝΤΙΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗΣ
ΠΕΤΡΟΒΙΤΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

E-mail: antipevrou@pamth.gov.gr

Ιστοσελίδα: www.peevrou.eu

Ανδρέας Σφακιανάκης, 2017-02-23 12:12:06

Πρέπει επιτέλους να αναβαθμιστούν και συμπεριληφθούν οι ΑΕΝ στην Ανώτερη/Ανώτατη Πανεπιστημιακή εκπαίδευση. Δε νοείται οι αξιωματικοί που υπηρετούν τον παγκοσμίως μεγαλύτερο εμπορικό στόλο να μην είναι κάτοχοι ακαδημαϊκών τίτλων όπως συμβαίνει σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες με σαφώς μικρότερο στόλο και ναυτική παράδοση. Παραθέτω πιο κάτω μερικά παραδείγματα Πανεπιστημίων που παρέχουν ακαδημαϊκούς τίτλους αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού:

- Novia University of Applied Sciences Turku, Finland: Απονέμει Bachelor of Marine Technology κατόπιν 4ετούς φοίτησης συμπεριλαμβανομένης και πρακτικής εξάσκησης, όπως συμβαίνει και στην Ελλάδα. Προϋπόθεση για την αποφοίτηση αποτελεί η ολοκλήρωση πτυχιακής εργασίας στο τελευταίο έτος.
- GDYNIA MARITIME UNIVERSITY / Poland: Απονέμει ανώτατους τίτλους κατόπιν 4ετούς φοίτησης.
- Svendborg International Maritime Academy (SIMAC) / Denmark: Απονέμει ανώτατους τίτλους κατόπιν 4ετούς φοίτησης.
- Και αρκετά αντιστοίχα τη Μεγάλη Βρετανία.
- Τα ανωτέρω αποτελούν αμύγες ναυτιλιακά δημόσια πανεπιστήμια που παρέχουν αποκλειστικά συναφείς τίτλους που δεν προέρχονται από επιμέρους πανεπιστημιακά προγράμματα.

Αυτονόητα, τα ανωτέρω ιδρύματα υπάγονται στα αντίστοιχα υπουργεία/φορείς παιδείας και εκπαίδευσης και όχι στο υπουργείο Ναυτιλίας και φυσικά δεν διοικούνται. Επίσης στελεχώνονται από καθηγητές κατόχους διδακτορικών τίτλων οι οποίοι συχνά κατέχουν και διπλώμα πλοίαρχου Α' τάξης / Πρώτου Μηχανικού. Ο δε εξοπλισμός τους αντικατοπτρίζει τις τεχνολογίες που συναντώνται στα σύγχρονα πλοία, παράγοντας έτσι αντιστοίχου επιπέδου ναυτιλιακά στελέχη.

Πρώτα λοιπόν υπάρχουν αρκετά. Δε χρειάζεται να ανακαλύπτουμε τον τροχό ξανά και ξανά σε αυτή τη χώρα.

Υψηλού επιπέδου στελέχη σημαίνει υψηλού επιπέδου πλοία και ανταγωνιστική ναυτιλία.

Α Κ, 2017-02-23 15:48:24

ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΔΙΝΕΤΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΟΠΟΥΛΑ ΜΕ ΤΡΟΠΟ ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΚΟ ΚΑΙ ΑΔΙΑΒΛΗΤΟ ΝΑ ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΝ ΕΠΙ ΣΟΙΣ ΟΡΟΙΣ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΘΟΥΝ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΩΤΕΡΑ ΣΧΟΛΗ ΥΠΕΡΔΙΕΤΟΥΣ ΚΥΚΛΟΥ ΣΠΟΥΔΩΝ ΚΑΙ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΝΑ ΔΙΑΡΚΕΙ 2 ΕΤΗ(ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΕΤΟΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΕΤΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΙΣ ΜΑΧΙΜΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΣ ΜΕΡΙΚΩΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ)ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ 5 ΕΤΗ ΚΕΛΕΥΣΤΗΣ 10 ΕΤΗ ΕΠΙΚΕΛΕΥΣΤΗΣ 15 ΕΤΗ ΑΡΧΙΚΕΛΕΥΣΤΗΣ

ΚΑΙ

25

ΕΤΗ

ΑΝΘΥΠΑΣΠΙΣΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΥΠΕΡΔΙΕΤΟΥΣ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΔΙΟΤΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ ΕΙΝΑΙ ΠΕΡΙΤΗ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣΝΑ ΠΡΟΑΓΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΑΡΧΙΚΕΛΕΥΣΤΗ ΚΑΤΟΠΙΝ ΠΡΟΑΓΩΓΙΚΩΝ ΕΞΕΤΣΕΩΝ ΟΙ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΕΣ ΚΕΛΕΥΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΕΛΕΥΣΤΕΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑ ΠΡΟΑΓΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΑΝΘΥΠΑΣΠΙΣΤΗ ΟΙ ΑΡΧΙΦΥΛΑΚΕΣ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΛΥΚΕΙΟΥ ΜΕΤΑ 5 ΕΤΗ ΚΑΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΑΕΙ ΑΤΕΙ ΜΕΤΑ 2 ΕΤΗ ΕΞΕΛΙΣΟΜΕΝΟΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε Α

ΣΧΟΛΗ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΦΟΙΤΗΣΗΣ 4ΕΤΗΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΓΙΑ ΙΔΙΩΤΕΣ ΚΑΙ 3ΕΤΗΣ ΜΕ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΗ ΦΟΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΩΜΑ ΤΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ ΟΛΟΙ ΟΙ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΙ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΝΑ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΣΩΜΑ ΔΙΟΤΙ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ Η ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΣΚΕΨΗΣ ΚΑΙ Η ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΙΣΤΟΥΝ ΕΓΓΥΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΗ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΤΟΥ ΑΞΙΟΥ ΕΝΩ ΑΝΤΙΘΕΤΟΣ ΟΙ ΙΔΙΩΤΕΣ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΝΕΑΡΟΥ ΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΕΙΡΙΑΣ ΤΟΥΣ ΘΑ ΕΧΟΥΝ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΑΠΟΔΩΣΟΥΝ ΜΕΤΑ 10ΕΤΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΑΠΟΦΑΣΙΣΘΕΙ Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΙΔΙΩΤΩΝ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΝΑ ΟΡΙΣΘΕΙ ΣΕΠΟΣΟΣΤΟ 40% [Η ΑΦΟΚΡΕΜΑ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΩΝ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ] ΚΑΙ 60% ΕΚ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥΤΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΝΕΤΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΕΣ ΥΠΑΞΙΟΥΣ ΚΑΙ ΑΝΘΣΤΕΣ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΥΣ ΑΕΙ ΚΑΙ ΑΤΕΙ ΝΑ ΕΙΣΑΓΟΝΤΑΙ ΚΑΤ ΕΤΟΣ ΔΕΚΑ[10]ΚΑΤΟΠΙΝ ΚΑΤΑΤΑΚΤΗΡΙΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΜΕΣΩ ΑΣΕΠ ΣΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΕΚΘΕΣΗ ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ ΕΛΑΣ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΒΕΒΑΙΟ ΟΤΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΙΔΡΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ ΘΑ ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΕΙ Η ΣΥΝΕΣΗ Η ΛΟΓΙΚΗ Η ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΚΑΙ Κ ΥΡΙΩΣ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΚΑΙ ΘΑ ΟΡΙΣΘΕΙ Η ΑΚΡΙΤΙΚΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ Η ΟΠΟΙΑ ΤΗ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ ΑΦΕΝΟΣ ΜΕΝ ΔΙΟΤΙ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΠΡΟΣ ΤΟΥΤΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΗ ΟΙΚΟΠΕΔΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΜΕΣΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΤΙΡΙΑΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ[ΠΑΛΑΙΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ] ΑΦΕΤΕΡΟΥ ΔΕ ΔΙΟΤΙ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΦΥΛΑΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΕΠΑΛΞΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΙΔΟΣ ΜΑΣ ΚΑΙ Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ ΘΑ ΤΟΝΩΣΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΦΡΟΝΗΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΑΙΣΘΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΗΣ

Α Κ, 2017-02-23 17:08:47

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ

ΩΣ

ΠΡΟΣ

ΤΗΝ

ΑΚΟΛΟΥΘΗ

ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ

ΣΧΟΛΗ ΥΠΕΡΔΙΕΤΟΥΣ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΔΙΟΤΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΧΟΛΗΣ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ ΕΙΝΑΙ ΠΕΡΙΤΗ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑ ΠΡΟΑΓΟΝΤΑΙ ΟΙ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΕΣ ΚΕΛΕΥΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΕΛΕΥΣΤΕΣ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΑΡΧΙΚΕΛΕΥΣΤΗ ΚΑΤΟΠΙΝ ΠΡΟΑΓΩΓΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΑΝΘΥΠΑΣΠΙΣΤΗ ΧΩΡΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ ΑΡΧΙΦΥΛΑΚΕΣ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΛΥΚΕΙΟΥ ΜΕΤΑ 5 ΕΤΗ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΑΕΙ ΑΤΕΙ ΜΕΤΑ 2 ΕΤΗ ΕΞΕΛΙΣΟΜΕΝΟΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΑΜΠΑΚΗΣ, 2017-02-24 08:53:04

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Παναγιώτης Κουρουμπλής έθεσε τη 16η Φεβρουαρίου 2017 έως και την 28η Φεβρουαρίου 2017 σε δημόσια διαβούλευση το σχέδιο νόμου «Ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες

διατάξεις».

διαταξείας».

Με το άρθρο 58 του υπό διαβούλευση άνω νομοσχεδίου μεταρρυθμίζεται το σύστημα εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών σε παραγωγικές σχολές ΔΣ-ΕΝΑΚΤ ήτοι: 1) Δοκίμων σημαioφόρων, 2) Δοκίμων υπαξιωματικών Α.Σ., 3) Δοκίμων λιμενοφυλάκων, ρυθμιζόμενο από το 2017 -2018 με το σύστημα των πανελλαδικών

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ
ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΟ, ΕΘΝΙΚΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ & ΩΦΕΛΙΜΟ μία εκ των τριών άνω σχολών, όποια θα κριθεί από τα αρμόδια όργανα (ώστε να συνάδει με την πόλη της Αλεξανδρούπολης, την ύπαρξη συνόρων και της εν γένει θαλάσσιας περιοχής) ΝΑ ΙΔΡΥΘΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ.

Το δίκαιο του αιτήματος προκύπτει από το ιστορικό της υπό ίδρυση Αιμενικής Ακαδημίας, εξαγγελθείσα προ 1 πενήντα ετών με το εξής ιστορικό:

Ετος Α)	Εξάγεια	ϊδρυσης	της	Λιμενικής	Ακαδημίας	στην	Αλεξανδρούπολη.
------------	---------	---------	-----	-----------	-----------	------	-----------------

Β) Νομοθετική Διμενικού	ρύθμιση Σώματος	και	αρθ. άλλες	6 διατάξεις	Ν. (	2935/2001 ΦΕΚ 162	«Περὶ Α	Προσωπικού /19-07-2001».
----------------------------	--------------------	-----	---------------	----------------	---------	----------------------	------------	-----------------------------

Γ)	Κύρωση	κώδικα	προσωπικού	Διμενικού	Σώματος	(	ΦΕΚ	311	Α10- 2002)
----	--------	--------	------------	-----------	---------	---	-----	-----	---------------

02- Δ)	Επίσημη Αλεξανδρουπόλη Σώματος.	εξαιρετικά στις	από 28-10-2002	τότε	Υπουργό ϊδρυση	Εμπορικής Ακαδημίας	Ναυτιλίας στην Αιμενικού
-----------	---------------------------------------	--------------------	-------------------	------	-------------------	------------------------	--------------------------------

Ε)	Παραώρηση	κατά	κυριότητα	έκτασης	148,010	τ.μ	στην	Νέα	Χιλιά
Αλεξανδρούπολης	για	την	ανέγερση		κτιριακών,	(προς	το		υπουργείο
Εμπορικής	)	ΦΕΚ	68	Α	/08-04-2002,	πράξη	15		/03-04-
2002			υπουργικού						συμβουλίου.

ΕΤ) Παρουσίαση στις 29-10-2002 των σχεδίων της Δημοτικής Ακαδημίας στους Υπουργούς Ναυτιλίας και Οικονομικών.

Ζ) Κοινή υπουργική απόφαση Υπουργού Οικονομίας – Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 1439 Β / 15-11-2002) περί ανάθεσης στην Κ.Ε.Δ του έργου ανέγερσης, της Ακαδημίας Αθλητικού Σώματος στην Αλεξανδρούπολη

Στις 18-07-2003 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ Κ.Ε.Δ. και της Σύμπραξης των Εταιρειών BAYERISCHE HYPO-UND VEREINSBANK AG-ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ και LAMPERT SMITHHAMPTON HELLAS Α.Ε. για την παροχή Υπηρεσιών Χρηματοοικονομικού Συμβούλου συμβάσεων Παραχώρησης και Χρηματοδότησης έργων Προγράμματος Στέγασης του Δημοσίου									
Κινήθηκε η διαδικασία έγκρισης Τοπικού Ρυμοτομικού Σχεδίου (Τ.Ρ.Σ.) και ανατέθηκε από την Κ.Ε.Δ. σε ιδιώτες μελετητές η σύνταξη της μελέτης Τοπικού Ρυμοτομικού Σχεδίου, η οποία υποβλήθηκε στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, αφού προηγήθηκε η υπ' αριθμ. 497/2003 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Αλεξανδρούπολης, η οποία γνωμοδότησε υπέρ της έγκρισης									
Στις	20-02-2004	υπογράφηκε	μεταξύ	Υ.Ε.Ν.	και	Κ.Ε.Δ.	Συμφωνία	-Πλαίσιο	Συνεργασίας για το έργο

Η) Το θέμα παγώνει λόγω των βουλευτικών εκλογών στις 07-03-2004 και επανέρχεται με επαναβεβαίωση του τότε υπουργού Ναυτιλίας ότι η ίδρυση της Λιμενικής Ακαδημίας στην Αλεξανδρούπολη αποτελεί δέσμευση της κυβέρνησης. Βάσει των ανωτέρω καθίσταται επιβεβλημένη η ίδρυση μίας εκ των τριών σχολών, συνεπικουρουμένου προς τούτο και από τους κάτωθι λόγους:

Α. Η Αλεξανδρούπολη βρίσκεται στα σύνορα, όπου είναι αναπτυσσόμενος ο Στρατός Ξηράς, ο οποίος θα συνδυάσει θαυμάσια τις δυνάμεις του με την ύπαρξη Λιμενικής σχολής, στα σύνορα της φυσικής αερίου.
Β. Διαθέτει λιμάνι, του οποίου, οι προδιαγραφές ανάπτυξης στη Γεωπολιτική θέση που βρίσκεται, υπόσχονται παραγωγή εθνικού πλούτου μαζί με τη δημιουργία κόμβου ανάγκη καλύτερης προστάσιας, γεγονός που εγγυάται η ύπαρξη Λιμενικής Σχολής.
Γ. Τα θαλάσσια σύνορα μας έχουν ανάγκη καλύτερης προστάσιας, γεγονός που εγγυάται η ύπαρξη Λιμενικής Σχολής.
Δ. Η πολιτική ηθική επιβάλλει, μετά από 15 χρόνια υποσχέσεων, την ίδρυση της Λιμενικής Σχολής στην Αλεξανδρούπολη.
Ε. Η παραδοχή της ανάγκης ανασυγκρότησης της οικονομίας του Έβρου και το γεγονός ότι η καρδιά της Ελλάδας χτυπάει στη Θράκη, πρέπει επιτέλους να λάβει σάρκα και οστά.

Κατόπιν όλων αυτών στις κρίσιμες στιγμές της ιστορίας μας είναι απόλυτα ενδεδειγμένη η δημιουργία μιας εκ των τριών σχολών στην Αλεξανδρούπολη, εδραζούσης της αναγκαιότητας, στην ηθική των πραγμάτων (από το 2000 εξαγγελμένη από τις τότε κυβερνήσεις). Στην πραγματική διάσταση (υφίσταται χώρος που μεταβιβάστηκε για το σκοπό αυτό κατά κυριότητα στο αρμόδιο υπουργείο), ωφέλιμο εθνικά με δεδομένη την θέση της Αλεξανδρούπολης στα σύνορα με την Τουρκία (από θαλάσσης και ξηράς).

Όμως επιβάλλεται και από την ύπαρξη του εθνικής σημασίας λιμανιού μας που συνάδει στην ίδρυση σχολής Λ.Σ.- ΕΛΑΚΤ . Για την αναγκαιότητα της άνω ίδρυσης συμφωνούν όλοι οι φορείς της Θράκης, υφισταμένων ομόφωνων αποφάσεων της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης Συμβουλίου Αλεξανδρούπολης.

Τέλος η ίδρυση αυτή θα τονώσει το πατριωτικό αίσθημα όλων των Θρακιωτών εδώ στα Ελληνοτουρκικά σύνορα, για το οποίο κύρια και υπόχρεη είναι η κυβέρνηση

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΛΑΜΠΑΚΗΣ
Π.Ε.Δ.-Α.Μ.Θ.

E-mail: dimarxos@alexpolis.gr

Ιστοσελίδα: www.alexpolis.gr

ΤΖΑΘΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, 2017-02-24 09:47:13

Από τη στιγμή που για να μπει κάποιος στις Α.Ε.Ν. μπαίνει μέσω Πανελληνίων εξετάσεων, έχοντας δηλαδή την ίδια αντιμετώπιση με τους υπολοίπους υποψηφίους για τις άλλες σχολές, θα πρέπει η Α.Ε.Ν. να θεωρηθούν ισάξιες των ΑΕΙ,ΑΤΕΙ. Επίσης, κατά τη διάρκεια της φοίτησης τους εκεί, η οποία είναι 3 στη σχολή και ένας χρόνος πρακτικής, υπάρχει μικρό επιπρεπτό όριο απουσιών, κάτι που από μόνο του τονίζει τη σημασία, δυσκολία και αξία του επαγγέλματος. Ακόμα, η εκπαίδευση γίνεται από έμπειρους καθηγητές με πολυετή εμπειρία στο χώρο, άρα δεν τίθεται και θέμα λάθος εκπαίδευσης, ενώ η πρακτική στο πλοίο κάνει τους σπουδαστές καλύτερους γνώστες του αντικείμενου. Τέλος, όταν η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη ναυτιλία και τους, κατά κοινή αποδοχή, καλύτερους Αξιωματικούς στο Ε.Ν. και υπερφανευόμαστε σα χώρα γι αυτό, είναι άδικο και λάθος εμείς οι ίδιοι να υποβιβάζομαι και να μειώνουμε την αξία του συγκεκριμένου κλάδου και του Πτυχίου που παίρνουν οι σπουδαστές από τις ΑΕΝ θεωρώντας

οτι δεν μπορεί να έχει την αξία ενός πτυχίου ΔΕΙ,ΑΤΕΙ. Και μην ξεχνάμε πως άλλες χώρες,με μικρή ιστορία στην ναυτιλία, έχουν δώσει στο ανάλογο πτυχίο την αξία που του πρέπει και η Ελλάδα τα αναγνωρίζει δίνοντας τη δυνατότητα στους κατόχους τους να κάνουν μεταπτυχιακό, ενώ δεν αναγνωρίζει το ίδιο πτυχίο που βγαίνει αξιολογικά από μια ελληνική σχολή

ΜΑΡΙΟΣ ΒΑΝΝΑΤΟΣ, 2017-02-25 12:35:27

να	θεοτιστεί	ως	διάρκεια	φοίτησης	στις	3	σχολές	του	Λιμενικού	Σώματος	η	παρακάρτω
Σχολή			Δοκίμων					φοίτηση				Χρόνια
Σχολή			Δοκίμων		Υπαξιωματικών			φοίτηση			4	Χρόνια

και Σχολή Λιμενοφυλάκων φοίτηση 3,5 Χρόνια

ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ, 2017-02-25 14:38:57

Είμαι υπτερ υπτερ αυτής της διαταξης,Συγχαρητηρια στον υπουργο επιτελους αξιοκρατια!!!Καμια αλλη συζητηση.

Αναστάσιος Δημοσχάκης, 2017-02-26 12:43:29

Με αφορμή το Σχέδιο Νόμου "Ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής", που έχετε θέσει σε δημόσια διαβούλευση θα ήθελα να σταθώ στο άρθρο 58 «Μεταρρύθμιση του συστήματος εισαγωγής και εκπαίδευσης στελεχών σε παραγωγικές σχολές Α.Σ -ΕΛ.ΑΚΤ σχετικά με την ίδρυση Λιμενικής Ακαδημίας και των υπαγομενων σε αυτή Σχολών Δοκίμων Σημαιοφόρων, Δοκίμων Υπαξιωματικών Α.Σ και Δοκίμων Λιμενοφυλάκων.

Για λόγους εθνικούς, γεωπολιτικούς, αλλά και εκπαιδευτικούς για τα Στελέχη του Λιμενικού επιβάλλεται να ιδρυθεί η Λιμενική Ακαδημία στην Αλεξανδρουπολη, κάτι που άλλωστε έχει προμολογηθεί από το 2000, ύστερα από σχετική ανακοίνωση του τότε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Το θέμα ρυθμίστηκε και νομοθετικά το καλοκαίρι του 2001, με το Ν. 2935/2001 «Περί προσωπικού Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις» και το μόνο που χρειαζόταν ήταν η έκδοση του Π.Δ. για να ρυθμιστούν οι λεπτομέρειες, κάτι που εκπρεμεί μέχρι σήμερα.

Με την Πράξη 15/03-04-2002 (ΦΕΚ 68Α/08-04-2002) του Υπουργικού Συμβουλίου παραχωρήθηκε έκταση 148 στρεμμάτων στην καλύτερη περιοχή της Αλεξανδρουπόλης, τη Νέα Χιλή για την κατασκευή, ίδρυση και λειτουργία Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος, δυναμικότητας 1000 σπουδαστών.

Επίσης, με Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργού Οικονομίας – Οικονομικών και Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 1439Β/15-11-2002) ανατέθηκαν στην Κ.Ε.Δ. οι ενέργειες και δράσεις για την υλοποίηση του έργου «Ανέγερση Κτιριακών Εγκαταστάσεων της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος», τις οποίες και προχώρησε μέχρι έναν ικανοποιητικό βαθμό, χωρίς όμως το έργο να περάσει στην διαδικασία της υλοποίησης. Το έργο αφορά τη στέγαση και λειτουργία των Σχολών Αξιωματικών, Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων Α.Σ. με τις απαραίτητες υποδομές και εγκαταστάσεις διοικητικού-διδασκικού και βοηθητικού προσωπικού.

Όσον αφορά τη χρηματοδότησή του έργου, αυτό μπορεί να κατασκευαστεί είτε μέσω Εθνικών Πόρων, είτε μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) ή μέσω των Ταμείων Εξωτερικών Συνόρων Ευρωπαϊκής Ένωσης (FRONTEX).

Η Λιμενική Ακαδημία της Αλεξανδρουπόλης μπορεί κάλλιστα να μετεξελιχθεί σε ένα διεθνές μετεκπαιδευτικό Κέντρο Στελεχών Λιμενικών Αρχών Κρατών-Μελών της Ε.Ε. Επίσης, μπορεί να γίνουν παραγωγικές και αποδοτικές ενέργειες με τις αστυνομικές Σχολές Κομποτηής, Ξάνθης και Διδυμοτείχου, αλλά ακόμα και με τμήματα του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου, που μπορούν να συμβάλλουν στην επιμόρφωση των φοιτούντων στην Ακαδημία.

Επίσης, σημαντική παράμετρος για τη δημιουργία της Λιμενικής Ακαδημίας στην Αλεξανδρουπολη αποτελει το γεγονός ότι ο Έβρος και γενικά η Θράκη αποτελούν το καλύτερο πεδίο εκπαίδευσης. Κι αυτό γιατί διαθέτουν νησιωτικά, θαλάσσια, ποτάμια και αυστηρώς χερσαία σύνορα με Αποτρεπτικό Εμπόδιο

(Φράχτης).

Παράλληλα, δεν πρέπει να διαφεύγει το γεγονός ότι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης διαθέτει σημαντικές προδιαγραφές ανάπτυξης, έχει μια ιδιάζουσα γεωπολιτική θέση, ενώ αποτελεί και κόμβο αγωγών φυσικού αερίου με σημαντικές προοπτικές!

Η ίδρυση της Λιμενικής Ακαδημίας στην Αλεξανδρούπολη εγγυάται καλύτερη προστασία, των θαλάσσιων συνόρων μας, σε μια ευαίσθητη περιοχή της Χώρας μας.

Επιπλέον, θα παίξει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη και τόνωση της οικονομίας όχι μόνο του Νομού Έβρου αλλά και γενικότερα της Θράκης. Αποτελεί απαίτηση όλων των Θεσμικών Φορέων της περιοχής μας η ίδρυση της Λιμενικής Ακαδημίας στην Αλεξανδρούπολη, γι' αυτό το λόγο οφείλει το Υπουργείο να τηρήσει την υπόσχεση της Πολιτείας που έχει δοθεί εδώ και πάνω από 15 χρόνια.

Με Επίκαιρη Ερώτησή μου (<http://www.parliament.gr/UserFiles/c0d5184d-7550-4265-8e0b-078e1bc7375a/9791174.pdf>) που είχα καταθέσει το καλοκαίρι (28/06) είχα αναδείξει το θέμα. Δυστυχώς λόγω αναβολών του αρμοδίου Υπουργού δεν συζητήθηκε ποτέ στην Ολομέλεια και την κατέθεσα εκ νέου στις 12/01. Αυτή τη φορά έχει προγραμματιστεί να συζητηθεί την ερχόμενη Παρασκευή (03/03), στις 10:00 το πρωί.

Θα ήθελα να απευθύνω προσωπική έκκληση όχι μόνο στους Θεσμικούς φορείς, αλλά και σε όλους τους Θρακιώτες και τους Εβρίτες και πάνω απ' όλα στους φίλους του Έβρου και της Θράκης όπου κι αν βρίσκονται απ' όπου κι αν κατάνονται να συμμετάσχουν μαζικά στη Δημόσια Διαβούλευση του Υπ. Ναυτιλίας, που ολοκληρώνεται που ολοκληρώνεται στις 28 Φεβρουαρίου στις 14:00. Να πιέσουν και αυτοί από την πλευρά τους ώστε να γίνει στην Αλεξανδρούπολη η Λιμενική Ακαδημία, καθώς μέχρι τώρα δεν έχει οριστεί ο τόπος ίδρυσής της.

Είναι ένα πολύ σημαντικό έργο για την περιοχή μας, που θα δώσει πνοή και θα βοηθήσει στην ευρύτερη και πολυεπίπεδη ανάπτυξη της. Ο Έβρος και η Θράκη είναι η ασπίδα της Ελλάδας γι' αυτό και πρέπει να διεκδικήσουμε με θέρμη και αποφασιστικότητα την ίδρυση της Λιμενικής Ακαδημίας στην Αλεξανδρούπολη.

Δημοσχάκης

Αναστάσιος

Βουλευτής Έβρου - Επίτιμος Αρχηγός της ΕΛ.ΑΣ

Παν Αίολος, 2017-02-26 19:19:34

Η κυβέρνηση της Αριστεράς αν περάσει αυτή τη διάταξη γράφει ιστορία στο Λιμενικό Σώμα.Την έχει αγκαλιάσει όλη η ελληνική κοινωνία που διψά για

αξιοκρατία και δικαιοσύνη, την διάταξη την πολεμάει ότι πιο συντηρητικό και αναχρονιστικό σταγονίδιο υπάρχει μέσα στο Σώμα.

Δήμητρα, 2017-02-28 08:15:39

Μήπως θα έπρεπε ήδη να έχει ψηφιστεί ο νόμος και να έχουν εκδοθεί τα σχετικά Π.Δ. ώστε να επιτευχθεί ο στόχος: "θα ρυθμίζεται από το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018 " ...

Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), 2017-02-28 10:50:59

1
η παρ. να

Προτείνουμε

«1. Η εισαγωγή στις Σχολές Δοκίμων Σημαιοφόρων ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, Δοκίμων Υπαξιωματικών ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και Δοκίμων Λιμενοφυλάκων ΛΣ-ΕΛΑΚΤ θα ρυθμίζεται από το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018 [...] Επίσης με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

ως συμπληρωθεί

ακολουθώς:

ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας των σχολών, της διδακτέας ύλης, του διδακτικού και διοικητικού προσωπικού, των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων όσων φοιτούν σε αυτή, των εξετάσεων και των λοιπών τρόπων ελέγχου της επίδοσης των φοιτητών, της φοίτησης και αποφοίτησης από της σχολής και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Η διδακτέα ύλη θα περιλαμβάνει ενότητα σχετική με την αναπηρία και προσβασιμότητα υποδομών και υπηρεσιών

στη
όπου

με
αναπηρία».

Η προαναφερόμενη συμπερίληψη προτείνεται στη βάση των απαιτήσεων του άρθρου 9 «Προσβασιμότητα» της Διεθνούς Σύμβασης για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία», την οποία η χώρα μας μαζί με το προαιρετικό πρωτόκολλό της επικύρωσε με τον Ν.4074/2012 (ΦΕΚ 88 Α'/1.04.2012), και ως εκ τούτου οφείλει να θέσει σε εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με το οποίο τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν στα άτομα με αναπηρίες την πρόσβαση, σε ίση βάση με τους άλλους, στα μέσα μεταφοράς.

Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας, 2017-02-28 11:08:50

Μετά το άρθρο 58 προτείνεται να εισαχθεί κεφάλαιο «Θέματα Ναυτικής Εκπαίδευσης», όπου θα συμπεριληφθεί το άρθρο 44 του σχεδίου νόμου του ΥΝΑΝΠ «Επιθεωρητές/ελεγκτές πλοίων, λιμένων, Ανανεωσιμμένων Οργανισμών – Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και άλλες διατάξεις» το οποίο είχε τεθεί σε δημόσια διαβούλευση το Μάιο του 2016 και αφορούσε στην «Αναβάθμιση Διπλωμάτων ΑΕΝ» και θα ακολουθήσουν

Άρθρο.....

τα

κατωτέρω.

«Στελέχωση

1.	Η	παράγραφος	27	του	άρθρου	77	του	ΠΔ	103/2014	(Α'	170)	αντικαθίσταται	ως	Εκπαίδευσης»			
«27.	Οι	θέσεις	του	μόνιμου	εκπαιδευτικού	προσωπικού	των	Ακαδημιών	Εμπορικού	Ναυτικού	ανέρχονται	συνολικά	σε	διακόσες δώδεκα (216) και κατά			
βαθμίδα																	
α)	Η	Βαθμίδα			Καθηγητή			περιλαμβάνει	συνολικά	ως	είκοσι	έξι	(20)	θέσεις.			
β)	Η	Βαθμίδα			Αναπληρωτή			Καθηγητή	περιλαμβάνει	συνολικά	τριάντα	έξι	(36)	θέσεις.			
γ)	Η	Βαθμίδα			Επικούρου			Καθηγητή	περιλαμβάνει	συνολικά	εξήντα	έξι	(66)	θέσεις.			
δ)	Η	Βαθμίδα			Καθηγητή			Εφαρμογών	περιλαμβάνει	συνολικά	εβδομήντα	δυο	(72)	θέσεις.			
ε)	Η	Βαθμίδα			Ειδικού			Διδακτικού	Προσωπικού	περιλαμβάνει	συνολικά	τρεις	(3)	θέσεις.			
στ)	Η	Βαθμίδα			Ειδική			Επιμελήτη	περιλαμβάνει	συνολικά	δέκα	εννέα	(10)	θέσεις.			
ζ)	Η	Βαθμίδα			Καθηγητή			Ειδικών	μαθημάτων	περιλαμβάνει	συνολικά	εννέα	(09)	θέσεις.			
2.	Η	παράγραφος	28	του	άρθρου	77	του	ΠΔ	103/2014	(Α'	170)	αντικαθίσταται	ως	Εξής:			
«28.	Οι	θέσεις	του	Ειδικού	Τεχνικού	Προσωπικού	(ΕΤΠ)	των	Ακαδημιών	Εμπορικού	Ναυτικού	(ΑΕΝ)	ανέρχονται	συνολικά	σε	είκοσι	έξι (22).»
3.	Η	παράγραφος	2	του	άρθρου	78	του	ΠΔ	103/2014	(Α'	170)	αντικαθίσταται	ως	Εξής:			
«2.	α.	Οι	θέσεις	εκπαιδευτικού	προσωπικού	των	Κέντρων	Επιμόρφωσης	Στελεχών	του	Εμπορικού	Ναυτικού	και	της	Σχολής	Σωτικών	Πυροσβεστικών
Μέσων,	ανέρχονται	συνολικά	σε	σαράντα	επτά (47)	εκ	των	οποίων	οι	τριάντα	θέσεις	προβλέπονται	στο	π.δ. 63/1974,	οι	εννέα (09)	θέσεις
προβλέπονται	στο	π.δ. 50/1997	και	οι	τέσσερις (04)	προβλέπονται	στο	β.δ. 631/1972,	όπως	ισχύει,	στις	ακόλουθες	κατηγορίες:	Διευθυντού	Σπουδών	πέντε	θέσεις
(05)	θέσεις,	Βοηθού	Διευθυντού	Σπουδών	πέντε (05)	θέσεις,	Καθηγητών	- Εκπαιδευτών	τριάντα	ένα (31)	θέσεις,	Βοηθών	Καθηγητών	- Εκπαιδευτών	δυο (02)	θέσεις	και
Καθηγητών																	
β.	Οι	θέσεις	τεχνικού	προσωπικού:	συντηρητές	Ναυτικών	Ηλεκτρονικών	και	Ηλεκτρονικών	Οργάνων,	Ναυτικών	Μηχανών	και	Βοηθητικών	Μηχανημάτων	των	Κέντρων
Επιμόρφωσης	Στελεχών	του	Εμπορικού	Ναυτικού	ανέρχονται	συνολικά	σε	τέσσερις (04)	οι	οποίες	προβλέπονται	στο	π.δ. 63/1974»				
4.Το	Άρθρο	8	του	κεφαλαίου	Α	του	τμήματος	Β	του	ΠΔ	103/2014	(Α'	170)	αντικαθίσταται	ως	Εξής:	8
«Άρθρο																	

Υπηρεσίες	Γενικό	υπαγόμενες	Γραμματέα	στο	ΥΝΑ	οι	Γενικό	Γραμματέα
Στο	Γενικό	του	Υπηρεσίες	ΥΠΑ	οι	του	παρακάτω	μονάδες:
α)	Γενική	Οικονομικών	Υπηρεσιών που Διεύθυνση	Εκπαίδευσης	με	το	άρθρο	Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
β)	Γενική	Διεύθυνση	Υπηρεσιών που Διεύθυνση	Εκπαίδευσης	με	το	άρθρο	του παρόντος.
γ)	Υπηρεσία	Ναυτικής	Εκπαίδευσης	(σύμφωνα με το άρθρο 4παρ.γ του	οι	του	παρακάτω	Υπηρεσιών.
δ)	Υπηρεσία	Ναυτικής	Εκπαίδευσης	(σύμφωνα με το άρθρο 4παρ.γ του	οι	του	παρακάτω	ν.4150/2013)

Άρθρο.....

«Ρυθμίσεις

1.Στις διατάξεις του ν. 3450/2006 και γενικώς στη νομοθεσία περί Α.Ε.Ν., όπου αναφέρεται ο όρος «Καθηγητής Α.Ε.Ν» στο εξής νοείται και ο όρος «Καθηγητής», όπου αναφέρεται ο όρος «Επίκουρος Καθηγητής Α.Ε.Ν» στο εξής νοείται και ο όρος «Επίκουρος Καθηγητής», όπου αναφέρεται ο όρος «Καθηγητής εφαρμογών ΑΕΝ» στο εξής νοείται και ο όρος «Καθηγητής Ειδικών Μαθημάτων » της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του Ν.2638/98.

2.Στην παράγραφο 3 του άρθρου 11 του ν.2638/98 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 5 του 3450/2006 στα απαιτούμενα προσόντα για την εκλογή σε θέση βαθμίδας γενικών και τεχνικών Μαθημάτων Ε.Π των ΑΕΝ όπου αναφέρεται ο όρος Α.Ε.Ι αντικαθίσταται με τον όρο «Πανεπιστήμιου ή Τ.Ε.Ι.» και η απαιτούμενη επαγγελματική δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει και μέχρι δυο έτη διδασκαλία σε Α.Ε.Ν στο γνωστικό αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.

3.Η παράγραφος 1 του Άρθρου 9 Του Ν.3450/2006 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για την κάλυψη παροδικών εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν., μπορεί να ανατίθεται, ύστερα από προκήρυξη, διδακτικό έργο ενός μέχρι τεσσάρων διδακτικών εξαμήνων σε Ε.Ε.Π. με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και με μηνιαία αντιμισθία για όσους έχουν πλήρη προσόντα ή ωριαία αντιμισθία για όσους έχουν μειωμένα προσόντα . Το Ε.Ε.Π. διακρίνεται σε επιστημονικούς συνεργάτες, εργαστηριακούς συνεργάτες και ειδικούς εκπαιδευτικούς

4. Η περίπτωση (α) του υπό στοιχείο Β' της παραγράφου 3 του Άρθρου 11 του Ν.2638/98 όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 5 του Ν.3450/2006 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

(α)

1)	Πτυχίο	ή	Δίπλωμα	Εμπορικού	Ναυτικού	συχολής	Ναυτικού	τριτοβάθμιας	Α'	τάξης.
2)	Πτυχίο	ή	Δίπλωμα	Εμπορικού	Ναυτικού	συχολής	Ναυτικού	τριτοβάθμιας	Α'	τάξης.
3)	Τρία έτη πραγματική θαλάσσια υπηρεσία μετά την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξης σε καθήκοντα πλοιάρχου σε φορτηγά πλοία άνω των 1.000 κ.ο.χ. ή επιβατηγά πλοία άνω των 500 κ.ο.χ. ή μηχανικού σε μηχανοστάσιο πλοίων κινούμενων με μηχανές άνω των 2.000 BHP με δίπλωμα Α' τάξης Εμπορικού Ναυτικού.									
4)	Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής γνώσης και πιστοποιημένη γνώση χρήσης ηλεκτρονικού υπολογιστή.									
5.	Όσοι κατά την έναρξη εφαρμογής του νόμου αυτού υπηρετούν ως εκπαιδευτικό προσωπικό, μόνιμο ή με δοκιμαστική θητεία, στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού διέπονται από το μισθολογικό του Ν.3450/2006.									
6.Με Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Εθνικής, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Δια Βίου Εκπαίδευσης και Ναυτικής και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις παρακολούθησης από μέλη Εκπαιδευτικού Προσωπικού των ΑΕΝ Προγραμμάτων Μεταπτυχιακών Σπουδών των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.										

Όριο ηλικίας θα μπει όπως και για τις στρατιωτικές σχολές (21 έτη) ή όπως την αστυνομία (26) ;

Η πλειονότητα των σχολών που παρατίθενται ανωτέρω για το άρθρο 58 θεωρεί ότι η διάταξη, προωθώντας την εισαγωγή με Πανελλήνιες Εξετάσεις, κινείται προς την ορθή κατεύθυνση, στο πλαίσιο της αρχής της αξιοκρατίας.

Από μεγάλη δε μερίδα σχολιαστών τονίζεται η ανάγκη να συμπεριληφθούν στο νομοσχέδιο και οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και να αναβαθμιστούν ως μέρος της Ανώτατης Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης, με στόχο την επίτευξη υψηλού μορφωτικού και επιστημονικού επιπέδου των αποφοίτων τους, προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας. Επίσης, αναπτύσσονται προτάσεις για ίδρυση Ακαδημίας Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., με εισαγωγή στο πρότυπο των Πανελληνίων Εξετάσεων και ανάλογη βαθμολογική εξέλιξη των αποφοίτων της. Περαιτέρω, τονίζεται η ανάγκη για ανακίνηση του ζητήματος ίδρυσης σχολής στην Αλεξανδρούπολη (Δήμαρχος Αλεξανδρούπολης, Βουλευτής Έβρου κ. Αναστάσιος Δημοσχάκης), σε συνέχεια των κινήσεων που είχαν δρομολογηθεί κατά το παρελθόν, κατόπιν γενικότερης παραδοχής, όπως προκύπτει από τα σχόλια, ότι οι σχολές αυτές πρέπει να αποκεντρώνονται. Εξάλλου, προβληματισμοί ανακύπτουν για την έδρα των σχολών.

Τέλος, προτείνεται ο εμπλουτισμός της ρύθμισης του άρθρου 58 με την παράμετρο της προστασίας των δικαιωμάτων των προσώπων με αναπηρία, βάσει της πρότασης της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), που προτείνει εκπαιδευτική ενότητα σχετική με την αναπηρία και την προσβασιμότητα υποδομών και υπηρεσιών σε πρόσωπα με αναπηρία.

ΜΕΡΟΣ Ζ': ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Άρθρο 59
Παροχή Δικαιώματος Υγειονομικής Περίθαλψης σε Ναυτικά Νοσοκομεία στους υπαλλήλους και τα μέλη των οικογενειών των εν ενεργεία και συνταξιούχων Πολιτικών Υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

[3 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:31 | Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας

Το συγκεκριμένο άρθρο θα πρέπει να ικανοποιεί πάγιον αίτημα της κάτωθι Πάρα ταύτα οι αλλαγές – η συμπλήρωση και τελική διαμόρφωση της παρ.1 ως ακολούθως «1. Παρέχεται το δικαίωμα της εξωνοσοκομειακής και νοσοκομειακής περίθαλψης σε όλα τα Ναυτικά Νοσοκομεία της χώρας στους μόνιμους και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλους και τα μέλη των οικογενειών τους, καθώς και στους συνταξιούχους Πολιτικούς Υπαλλήλους του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, των εποπτευόμενων φορέων του καθώς και του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και στα προστατευόμενα μέλη των οικογενειών τους, όπως προσδιορίζονται στη δεύτερη παράγραφο του παρόντος άρθρου, με τους ίδιους κανόνες και διαδικασίες που ισχύουν για το μόνιμο εν ενεργεία και εν αποστρατεία Ένστολο Προσωπικό ΛΣ-ΕΛΛΑΚΤ. – η διαγραφή της παραγράφου 6 όπου προβλέπεται ότι «Κατά την παροχή της υγειονομικής περίθαλψης θα εφαρμόζονται όλες διατάξεις που ισχύουν σχετικά με την προτεραιότητα των δικαιούχων ε.ε ή ε.α Στρ/κών για νοσηλεία», καθώς η προτεραιότητα στην υγειονομική περίθαλψη είναι αδιανόητο να στηρίζεται σε πρόνομια και αξιώματα, καθώς η αρχή της ισότητας – επίσης εκφράζονται επιφυλάξεις για την παράγραφο 7 όπου προβλέπεται η έκδοση ΚΥΑ τεσσάρων υπουργών με την οποία θα ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου, καθώς δεν είναι σαφές ποιες ακριβώς είναι οι λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου και ουσιαστικά υποκρύπτεται πρόθεση μη εφαρμογής της διάταξης. Άλλωστε γενική εξουσιοδοτική διάταξη δεν είναι επιτρεπτή σύμφωνα με το Σύνταγμα (άρθρο 43 παρ.2), αντιθέτως η εξουσιοδοτική διάταξη θα πρέπει να είναι ειδική ως προς το εύρος της και ορισμένη, καθορίζοντας κατά τρόπο συγκεκριμένο τα θέματα που μπορούν να ρυθμιστούν. Ως εκ τούτου προτείνεται να εξεταστεί εκ νέου αν όντως είναι απαραίτητη η ρύθμιση λεπτομερειών και σε καταφατική περίπτωση η εξουσιοδότηση να επαναδιατυπωθεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο σύνταγμα, άλλως να διαγραφεί.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:06 | Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)

Προτείνουμε τη συμπλήρωση της παρ. 2 ως ακολούθως: «2. Ως μέλη οικογένειας θεωρούνται η (ή ο) σύζυγος του (ή της) εν ενεργεία ή συνταξιούχου υπαλλήλου (και σε περίπτωση διαστάσεως μέχρι οριστικής επιλύσεως του γάμου), τα παιδιά ανεξάρτητα από την οικογενειακή τους κατάσταση ηλικίας άνω των δεκατεσσάρων (14) ετών, τα παιδιά με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω, ανεξαρτήτου ηλικίας, εφόσον είναι άγαμα, τα ενήλικα άγαμα τέκνα που δεν έχουν υπερβεί το 25ο έτος της ηλικίας τους και σπουδάζουν σε αναγνωρισμένες Σχολές του εσωτερικού ή εξωτερικού, οι γονείς και των δύο συζύγων και οι αδελφοί του (ή της) υπαλλήλου»

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:44 | ΟΛΓΑ

Το Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων απασχολεί 14 υπαλλήλους μόνιμους και 1Δ Αορίστου Χρόνου με έδρα τα Χανιά. Είναι ΝΠΔΔ και εποπτεύεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στα Χανιά και συγκεκριμένα στη Σούδα, λειτουργεί το μοναδικό περιφερειακό Ναυτικό Νοσοκομείο της Ελλάδας. Θα ήταν λοιπόν σκόπιμο για λόγους ισονομίας εφόσον στους πολιτικούς υπαλλήλους του Υπουργείου Ναυτιλίας παρέχεται το δικαίωμα υγειονομικής περίθαλψης στα Ναυτικά Νοσοκομεία της χώρας (και σε αυτό των Χανίων) να δοθεί το δικαίωμα κατ' αντιστοιχία υγειονομικής περίθαλψης στα Ναυτικά Νοσοκομεία της χώρας και στους υπαλλήλους και τα μέλη των οικογενειών των εργαζομένων στο Λιμενικό Ταμείο Ν Χανίων που είναι ΝΠΔΔ του Υπουργείου Ναυτιλίας. Ζητούμε εν ολίγοις να παρέχεται το δικαίωμα υγειονομικής περίθαλψης στα Ναυτικά Νοσοκομεία της χώρας και στους υπαλλήλους και τα μέλη των οικογενειών των εργαζομένων στο Λιμενικό Ταμείο Ν Χανίων, δεδομένου ότι το Ναυτικό Νοσοκομείο Κρήτης βρίσκεται στην Σούδα και απέχει μόλις 500 μέτρα από το λιμάνι της Σούδας που είναι ο φυσικός χώρος εργασίας των εργαζομένων στο Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων. Από τον Σύλλογο Εργαζομένων στα Λιμενικά Ταμεία Δυτ. Κρήτης.

Το προτεινόμενο **άρθρο 59** έτυχε θετικής, καταρχήν, ανταπόκρισης από τους πολίτες, συνδικαλιστικούς φορείς (Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας) και της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.ΑμεΑ.), αφού επεκτείνει το δικαίωμα εξωνοσοκομειακής και νοσοκομειακής περίθαλψης σε όλα τα Ναυτικά Νοσοκομεία της Χώρας στους μόνιμους και Ι.Δ.Α.Χ. πολιτικούς υπαλλήλους και στους συναξιούχους του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, στα μέλη των οικογενειών τους και στα προστατευόμενα μέλη αυτών, ικανοποιώντας μάλιστα πάγιο αίτημα της Π.Ο.Υ.Ε.Ν. Ωστόσο, προτείνονται ορισμένες αλλαγές στην τελική διατύπωση του άρθρου:

(α) ώστε να συμπεριλαμβάνονται στο ρυθμιστικό του πεδίο και υπάλληλοι των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (Α.Χ. Αιμενικά Ταμεία) καθώς και του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, για λόγους ίσης μεταχείρισης του συνόλου του προσωπικού που υπάγεται στο Υπουργείο.

(β) η διαγραφή της παραγράφου 6 που προβλέπει την εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν στην προτεραιότητα των δικαιούχων ε.ε. ή ε.α. Στρατιωτικών για νοσηλεία, θεωρώντας ότι η προτεραιότητα στην υγειονομική περίθαλψη αντikeίται στην αρχή της ανθρωπίνης αξιοπρέπειας και την αρχή της ισότητας, αφού θεωρούν ότι δεν πρέπει να συναρτάται με προνόμια και αξιώματα.

(γ) Εκφράζονται επιφυλάξεις για την παράγραφο 7 του άρθρου 59, βάσει της οποίας προβλέπεται η έκδοση Κ.Υ.Α. για τη ρύθμιση των λειτουργιών εφαρμογής του άρθρου, θεωρώντας ότι δεν παρέχεται σαφής και σύμφωνη με το άρθρο 43 παρ. 2 του Συντάγματος εξουσιοδότηση προς έκδοση της σχετικής Κ.Υ.Α., υποκρύπτοντας ουσιαστικά πρόθεση μη εφαρμογής της ρύθμισης. Ως εκ τούτου, προτείνεται είτε νομοτεχνική βελτίωση της εξουσιοδοτικής διάταξης της παραγράφου 7 είτε διαγραφή της.

(δ) Προτείνεται η συμπίληρωση της παραγράφου 2 που αναφέρεται στον ενομολογικό προσδιορισμό των «μελών της οικογένειας», ώστε να συμπεριλαμβάνονται και τα παιδιά με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω, ανεξαρτήτως ηλικίας, εφόσον είναι άγαμα, στο πλαίσιο της προστασίας των δικαιωμάτων των προσώπων με αναπηρία, όπως αναλύθηκε ανωτέρω (βλ. άρθρο 9).

Άρθρο 60

Υγειονομική Υποστήριξη του Πολιτικού Προσωπικού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

[1 σχόλιο]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:30 | **Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας**

Επίσης το εν λόγω άρθρο ικανοποιεί πάγιο αίτημα της ΠΟΥΕΝ, εν μέρει όμως, καθώς η διατύπωση του αποκλείει τους πολιτικούς υπαλλήλους του Υπουργείου από την πρόληψη, διάγνωση, θεραπεία, αποκατάσταση της υγείας και τη συμβουλευτική υποστήριξη. Ως εκ τούτου προτείνεται η αναδιατύπωση του άρθρου ως ακολούθως:

1. Το άρθρο 35 παρ. 7 του Προεδρικού Διατάγματος 103/2014 "Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου" (ΦΕΚ Α' 170/28/08/2014) αντικαθίσταται ως εξής:

"7. Στην Υπηρεσία Υγειονομικού υπάγονται διοικητικά και λειτουργούν το Ιατρείο του Αρχηγείου Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και τα Περιφερειακά Ιατρεία, με αποστολή την πρόληψη, διάγνωση, θεραπεία, αποκατάσταση της υγείας και συμβουλευτική υποστήριξη, καθώς και τη συνταγογράφηση και την εντολή διενέργειας παρακλινικών εξετάσεων του προσωπικού Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., των μόνιμων και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής των εποπτευόμενων φορέων του καθώς και του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και των μελών των οικογενειών τους. Τα Περιφερειακά Ιατρεία λειτουργούν στις έδρες των Περιφερειακών Διοικήσεων Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., μετά την έκδοση σχετικής απόφασης του Αρχηγού Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ."

Επί του **άρθρου 60**, η **Π.Ο.Υ.Ε.Ν.** θεωρεί ότι ικανοποιείται εν μέρει πάγιο αίτημά της για την υγειονομική υποστήριξη του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής.

Εντούτοις, θεωρεί ότι αποκλείονται από τις ευεργετικές ρυθμίσεις της διάταξης πολιτικοί υπάλληλοι των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου καθώς και του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, ώστε να προτείνεται αναδιατύπωση του άρθρου, με στόχο τη συμπερίληψη των κατηγοριών αυτών των εργαζομένων.

Άρθρο 61 Ωρομίσθιο προσωπικό ΚΕΣΕΝ	
[2 σχόλια]	
20 Φεβρουαρίου 2017, 22:56 maria mia xara.	
20 Φεβρουαρίου 2017, 13:53 ΓΙΩΡΓΟΣ Β	
Ο καιρός έχει ωριμάσει ώστε με παράδειγμα την απεμπλοκή του στρατιωτικού προσωπικού του Λιμενικού Σώματος από το ΝΑΤ και την πρόσφατη ένταξη του στο Υπουργείο Εργασίας αυτό να συμβεί και για τις Ακαδημίες εμπορικού ναυτικού και το ΚΕΣΕΝ τα οποία πρέπει να ενταχθούν στο υπουργείο παιδείας. Σήμερα είναι πολυτέλεια το στρατιωτικό προσωπικό του Λιμενικού Σώματος να απασχολείται σε τέτοιες υπηρεσίες που κάλλιστα θα μπορούν να εξυπηρετηθούν από το Υπουργείο Παιδείας ως καθ' ύλην αρμόδιο. Το άρθρο 61 αξιολογείται θετικά συνολικά, καθώς προβλέπει την απεμπλοκή του στρατιωτικού προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από την παροχή υπηρεσιών που μπορούν να παρασχεθούν από πολιτικό προσωπικό, που θεωρείται ότι πρέπει να ασκούνται από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, ως καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο.	
Άρθρο 62 Τροποποιήσεις π.δ. 749/1977	
[0 σχόλια]	
Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 63 Τροποποίηση ν. 4429/2016	
[0 σχόλια]	
Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 64 Έλεγχος Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης	
[2 σχόλια]	
28 Φεβρουαρίου 2017, 13:23 Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας Επί του συγκεκριμένου άρθρου σας γνωρίζεται ότι πάγιο αίτημα της ΠΟΥΕΝ είναι η υπαγωγή των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου μας στο ίδιο καθεστώς υποβολής Δήλωσης περιουσιακής κατάστασης που διέπει το σύνολο των πολιτικών υπαλλήλων του κράτους. Δηλαδή ζητάμε να επανέλθει η τροπολογία του άρθρου 51 του ν.4331/2015 με την οποία καταργήθηκαν οι ειδικές διατάξεις του ν.4281/2014, σύμφωνα με τις οποίες γίνεται σαφής διάκριση των υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας από τους συναδέλφους μας δημοσίων υπαλλήλους όλου του υπόλοιπου δημόσιου τομέα, καθώς όλο ανεξαιρέτως το πολιτικό προσωπικό του ΥΝΑΝΠ, είναι υποχρεωμένο συλλήβδην να υποβάλει Δήλωση Περιουσιακής Κατάστασης, δηλαδή ακόμη και υπάλληλοι που δεν εμπλέκονται σε προμήθειες ή άλλες οικονομικές διαδικασίες (π.χ. καθαριότητες, κλητήρες, οδηγοί κ.α.). Με την εν λόγω τροπολογία αποκαταστάθηκε μια εξόφθαλμη αδικία εις βάρος του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου μας, ενώ επισημαίνεται ότι οι πολιτικοί υπάλληλοι του στρατού ουδέποτε υπάχθηκαν σε ειδικές διατάξεις. Βέβαια η εν λόγω τροπολογία ήταν εξαιρετικά βραχύβια, αφού με τις διατάξεις του ν.4336/15 (Α'94) καταργήθηκε (μόλις πέντε νόμους μετά), καθώς σύμφωνα με την τρέχουσα κατάσταση της ελληνικής κυβέρνησης και δεν έγινε κατανοητό ότι η εν λόγω	

παράλογη υποχρέωση όταν εφαρμόζεται από καθαρίστριες, κληήρες και οδηγούς αυξάνει απλά τη γραφειοκρατία και δεν έχει καμία προστιθέμενη αξία.
22 Φεβρουαρίου 2017, 08:21 | Η. Μ.

Θα πρέπει να επανέλθει η τροπολογία του άρθρου 51 του ν.4331/2015 με την οποία καταργήθηκαν οι ειδικές διατάξεις του ν.4281/2014, σύμφωνα με τις οποίες γίνεται σαφής διάκριση των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας από τους δημοσίους υπαλλήλους όλου του υπόλοιπου δημόσιου τομέα, καθώς όλο ανεξαιρέτως το πολιτικό προσωπικό του ΥΝΑΝΠ, είναι υποχρεωμένο συλλήβδην να υποβάλει Δήλωση Περιουσιακής Κατάστασης, δηλαδή ακόμη και υπάλληλοι που δεν εμπλέκονται σε προμήθειες ή άλλες οικονομικές διαδικασίες. Με την εν λόγω τροπολογία είχε αποκαταστήθηκε μια εξόφθαλμη αδικία εις βάρος του πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου ΝΑΝΠ και κακώς καταργήθηκε με τις διατάξεις του ν.4336/15.

Επί του **άρθρου 64**, υπενθυμίζεται πάλι αίτημα της **Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (Π.Ο.Υ.Ε.Ν.)**, για την υπαγωγή των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής στο ίδιο καθεστώς υποβολής Δήλωσης Περιουσιακής Κατάστασης που διέπει το σύνολο των πολιτικών υπαλλήλων του Κράτους, με επαναφορά της τροπολογίας του άρθρου 51 του ν. 4331/2015, με την οποία καταργήθηκαν οι ειδικές διατάξεις του ν. 4281/2014, καθώς όλο το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου, ανεξαιρέτως εμπλοκής του σε προμήθειες ή άλλες οικονομικές διαδικασίες, είναι υποχρεωμένο να υποβάλει Δήλωση Περιουσιακής Κατάστασης.

Άρθρο 65
Τροποποίηση ν. 2935/2001

[3 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:21 | Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας
Εκ παραδρομής αναφέρθηκε το άρθρο 62 στην προηγούμενη ανάρτηση σχολίου

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:54 | Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας

Το άρθρο 65 ικανοποιεί πάλι αίτημα της ΠΟΥΕΝ

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:26 | Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας

Το άρθρο 62 ικανοποιεί πάλι αίτημα της ΠΟΥΕΝ

Το άρθρο 65 ικανοποιεί πάλι αίτημα της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (Π.Ο.Υ.Ε.Ν.).

ΜΕΡΟΣ Η': ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Άρθρο 66
Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων

[21 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:52 | Πάρις Δημητριάδης

Πρέπει να ληφθεί υπ' όψη και η ηλικία των σκαφών στην χρέωση που προτείνεται καθώς και η διάρκεια χρήσης τους κατά το έτος. Αιτιολόγηση: Τα σκάφη καθώς περνούν τα χρόνια χρεάζονται περισσότερη συντήρηση και οι ιδιοκτήτες τους, όταν συνταξιοδοτηθούν, διαθέτουν όλο και λιγότερα χρήματα.

Για την ηλίκια προτείνω 1% μείωση ανά συμπληρωθέν έτος από την αρχική προβλεπόμενη χρέωση.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:32 | ΣΕΚΑΠΛΑΣ-ΠΕΕΥ

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι κάθε επαχθές μέτρο που λαμβάνει η Πολιτεία στην παραγωγική (και εμπορική) διαδικασία προϊόντων, εν προκειμένω στα σκάφη αναψυχής, (ιδιωτικά και επαγγελματικά) δημιουργεί αναταράξεις με δυσμενείς οικονομικές συνέπειες τόσο στις επιχειρήσεις (κατασκευαστικές και εμπορικές σκαφών, κινητήρων κ.λπ. – παροχής υπηρεσιών) που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα όσο και στην ίδια την Πολιτεία. Τον Ιούλιο του 2015 επιβλήθηκε φόρος πολυτελούς διαβίωσης, ανεξαρτήτως (!) παλαιότητας όπως στα αυτοκίνητα, παλαιότερα ετήσια τεκμαρτή δαπάνη με βάση την κυριότητα και κατοχή σκάφους αναψυχής ανεξαρτήτως ολικού μήκους ενώ το 2002 (ν. 3091/2002) είχε καταργηθεί για τα σκάφη μέχρι 10 μέτρα, και τώρα τέλος παραμονής και πλόων με προφανή τελικό στόχο την παράδοση στην Πολιτεία των κλειδίων των επιχειρήσεών μας. Θα πρέπει να γίνει σαφές ότι όλα τα πιο πάνω σε συνδυασμό με την, από τα θεσμοθετημένα όργανα και φορείς της Ελληνικής Πολιτείας, απαξίωση του σκάφους έγινε η αιτία και αφορμή μαζικής αναχώρησης των πλοίων προς μαρίνες γειτονικών χωρών οι οποίες έχουν αναγνωρίσει τα οφέλη του θαλάσσιου τουρισμού.

Για τις ελληνικότερες επιχειρήσεις κατασκευής σκαφών το μερίδιο των οποίων στην εσωτερική μας αγορά εγγίζει το 92% η θεσμοθέτηση του πιο πάνω μέτρου που θα επιβάλλεται και στα επαγγελματικά (!) σκάφη θα αποτελέσει την ταφόπετρα του χώρου ο οποίος χωρίς κρατική υποστήριξη είχε φθάσει σε αξιοζήλευτα ύψη και στην ευρωπαϊκή αγορά !!!

28 Φεβρουαρίου 2017, 09:49 | Χριστοδουλοπουλος Δημητριος

Το ΤΕΠΑΥ Εκτός του ότι είναι εισπρακτικό χαράτσι επι των σκαφών είναι και αδικό γιατί ενα σκάφος 12 μέτρων πληρώνει 33 ευρώ τον μήνα και ενα άλλο λίγο μεγαλύτερο π.χ. 12.3 μέτρα πληρώνει 106 ευρώ.Χρειάζεται πολύ μυαλό για να υπολογισθεί για τα 12 μέτρα 33 ευρώ και για κάθε μέτρα παραπάνω 8 ευρώ ανα μέτρο;

28 Φεβρουαρίου 2017, 00:03 | Καπεταν Αλέξανδρος

Κύριοι, δυστυχώς άλλη μια επιδρομή στην τσέπη μας... απαράδεκτα τα ποσά...!!! Κανονικά δεν θα έπρεπε να πληρώνουμε τίποτα....!!! Αλλά ούτως ή άλλως θα το βάλετε το χεράκι σας στην τσέπη του φορολογούμενου... τουλάχιστον κάντε το πιο δίκαιο....!!

Πρόταση:	από 8μ έως 25μ..	1 €/ μέτρο, το μήνα....
πλοία		
τα μεγάλα ημερόπλοια άνω των 25μ. που σίγουρα έχουν άλλη δυναμική, σε άτομα και συχνότητα.. 2.5€/μέτρο το μήνα.		
Μην νομίζετε ότι είναι φιλοοίδια τα προτεινόμενα ποσά...., αν είναι όμως δυνατόν .. μπορεί να δικαιολογηθεί το ανωτέρω τέλος ΤΕ.Π.Α.Η. και ποιές οι ανταποδοτικές ικανότητες του, ως προς τον φορολογούμενο, που τυγχάνει να ασχολείται με τον Θαλάσσιο Τουρισμό....;		

25 Φεβρουαρίου 2017, 19:41 | Γ. ΣΠΥΡΟΣ

με εκτίμηση...
Συμφωνώ με τον επιδιωκόμενο σκοπό του άρθρου ΑΛΛΑ θα πρέπει να επιβαρυνθούν οι ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ έχοντες και τα ποσά να είναι αναλογικά προς τις πραγματικές οικονομικές επιφάνειες των ιδιοκτητών, είτε ιδιωτικών είτε επαγγελματικών
Το παρόν άρθρο τόσο από νομοτεχνικής άποψης, όσο και επί ορισμένων σημείων της ουσίας είναι λανθασμένο.
Συγκεκριμένα
Α. Η παρ. 1 αλληλοσυγκρούεται με τις παρ. 2β και 3α. Οι παρ 1 και 3α επιβάλλουν το ΤΕΠΑΗ σε πλοία εντός ελληνικών υδάτων, άρα η παρ. 2β είναι μη εφαρμόσιμη
Β. Η παρ 2α είναι μη αναλογική στα ποσά και είναι ξεκάθαρο ότι έχει εισηγηθεί από άτομα που δεν έχουν πραγματική εικόνα από σκάφη-πλοία. Ειδικότερα η διάταξη εξομοιώνει

ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ			ΛΟΓΩ		ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΗΣ		ΚΑΤΑΒΟΛΑΣ
με το βασικό ποσό			Σε περίπτωση μη ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΗΣ καταβολής τα ποσά των ανωτέρω περιπτώσεων (α) έως (δ) καταβάλλονται εις διπλούν. Η υπάρχουσα παρ. 2β περί έκδοσης ΚΥΑ για έκπτωση να παραλειφθεί καθώς όπως προαναφέρθηκε είναι μη εφαρμόσιμη		ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΗΣ		
Η απαλειφθεί η περίπτωση (δ) λόγω κάλυψης από την ανωτέρω προσύληση λόγω εκπρόθεσμης καταβολής	3						
Η (είναι ανούσιο να επιβαρύνονται οι αρχές με δεύτερη διαδικασία υπολογισμού με διαφορετικά ποσά για λόγους επιβολής προστίμου	5						
Η να απαληφθεί η λέξη »χρήστης« από τους υπόχρεους							
είτε	7						
7. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται οι ορισμοί και οι έννοιες του Ν4256/14	7						
25 Φεβρουαρίου 2017, 16:34 Τάκης Χαρίτος							
Μετά πάλι τα μνημονιακά χρόνια καλοθελητές και «χρήσιμοι εισηγητές » κατεστρεψαν την κτηματαγορα,την αγορα αυτοκινήτου τους μισθούς και τις συνταξεις!!στα κότρερα θα κολλήσουμε τώρα ...							
24 Φεβρουαρίου 2017, 20:08 Τάκης Χαρίτος							
Κύριε Υπουργέ,αν αποδεχθείτε το περιεχόμενο του συγκεκριμένου άρθρου παρόλα τα αρνητικά σχόλια που σας προειδοποιούν για τα καταστροφικά αποτελέσματα του καθαρά εισπρακτικού αυτού μέτρου θα συνδέσετε το όνομα σας με την μείωση που θα επέλθει άμεσα στο Ελληνικό νηολόγιο είτε με τη μορφή της αλλαγής νηολογίου είτε του παροπλισμου σκαφών. Τα δε σκάφη με ξένα σημαία που ελλμενίζονται τώρα στην Ελλάδα απλά θα φύγουν.. και τότε κανείς δεν θα θυμάται τους εισηγητές του συγκεκριμένου άρθρου αλλά τον Υπουργό που το έκανε νόμο.							
24 Φεβρουαρίου 2017, 10:13 ΕΝΩΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ							
ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ							
Του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας							
Με αφορμή την πρόσφατη ανάρτηση προς δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση του σχεδίου νόμου «Ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπολία, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις.», η Ένωση Μαρινών Ελλάδας, δηλώνει εκ νέου την έντονη ανησυχία και διαμαρτυρία της, σχετικά με τη νέα προτεινόμενη εφαρμογή του «Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.) η οποία εάν και εφόσον εγκριθεί από το ελληνικό κοινοβούλιο, είναι βέβαιο ότι θα έχει άκρως Δυσμενείς Επιπτώσεις στο ήδη βεβαρυμένο περιβάλλον του Θαλάσσιου Τουρισμού της χώρας μας.							
Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη της χώρας για εισροή εσόδων και σε ένα περιβάλλον όπου:							
• το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ) ανακοινώνει διαγωνισμούς για επενδύσεις σε Τουριστικούς Λιμένες με σκοπό την αξιοποίησή							
• οι περισσότερες μαρίνες της χώρας αγωνιούν για τη βιωσιμότητά τους καθώς παρουσιάζουν τις χαμηλότερες πληρότητες της τελευταίας 10ετίας λόγω της φυχής των τουριστικών σκαφών, ενώ παράλληλα καταβάλουν υπέρογκα μισθώματα στο Δημόσιο και αντιμετωπίζουν συνεχόμενες αυξήσεις στο κόστος λειτουργίας							
• ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας στις υπηρεσίες των μαρινών έχει αυξηθεί πρόσφατα σε 24% (ισχύει από 01/06/2016) επιπροσθέτως του αυξημένου φόρου πολυτελείας							
• η Προσφυγική κρίση στο Αιγαίο έχει μειώσει δραματικά την κίνηση και τον ελλμενισμό των σκαφών στις αντίστοιχες μαρίνες, επανήλθε, ποτέ							
• η Προσφυγική ανεργία μαστίζει τους επαγγελματίες του yachting όσο ποτέ							

η Ένωση Μαρινών Ελλάδας θεωρεί πιο άστοχη από ποτέ την ενέργεια προώθησης του απορρόκτη του «Τέλους Πλοίων Αναφυχής και Ημερόπλοίων» το οποίο αποτρέπει την έλευση σκαφών στην Ελλάδα και διώχνει και αυτά που επιλέγουν ακόμη τη χώρα μας ως τόπο μόνιμου ελλιμενισμού.

Μάλιστα το νέο σχέδιο έμμεσα ενθαρρύνει τα σκάφη να διαχειρίζονται σε ευρωπαϊκούς λιμένες εκτός Ελλάδας ώστε να αποφεύγουν την πληρωμή τελών και να λαμβάνουν έκπτωση έως 20% όταν επισκέπτονται τη χώρα μας!

Το αρμόδιο Υπουργείο, αντί σε συνεννόηση με το Υπουργείο Τουρισμού, να παρέχει κίνητρα προσέλκυσης ξένων σκαφών αναφυχής και υψηλής ποιότητας τουρισμού που θα μπορούσε να αποφέρει τεράστια οφέλη στην πολύπτυθη ελληνική οικονομία, με το εν λόγω Νομοσχέδιο συμπεριλαμβάνει νέες αναποτελεσματικές διατάξεις για τον τρόπο υλοποίησης του Τ.Ε.Π.Α.Η οι οποίες θα προκαλέσουν ακόμη περισσότερη ανασφάλεια και αβεβαιότητα σε Έλληνες και αλλοδαπούς ιδιοκτήτες σκαφών που ήδη ελλιμενίζονται στη χώρα μας ενώ ταυτόχρονα θα αποτρέψει χιλιάδες σκάφη με αποτέλεσμα, επισκεφθούν στην ερχόμενη τουριστική περίοδο.

Είναι βέβαιο ότι το μέτρο αυτό επιβάλλεται χωρίς να έχει προηγηθεί σχετική μελέτη που να τεκμηριώνει το επιθυμητό αποτέλεσμα ή τις πιθανές επιπτώσεις. Αντίθετα, η Ένωση Μαρινών Ελλάδας διαθέτει στοιχεία στην πολύπτυθη ελληνική οικονομία, με το εν λόγω Νομοσχέδιο συμπεριλαμβάνει νέες αναποτελεσματικές διατάξεις για τον τρόπο υλοποίησης του Τ.Ε.Π.Α.Η οι οποίες θα προκαλέσουν ακόμη περισσότερη ανασφάλεια και αβεβαιότητα σε Έλληνες και αλλοδαπούς ιδιοκτήτες σκαφών που ήδη ελλιμενίζονται στη χώρα μας ενώ ταυτόχρονα θα αποτρέψει χιλιάδες σκάφη με αποτέλεσμα την αναστρέψιμη λόγω της άμεσης και για μακρά περίοδο απώλειας άμεσων και έμμεσων φόρων καθώς και θέσεων εργασίας.

Σχετικά πρόσφατα παραδείγματα υπάρχουν σε γειτονικές χώρες στις οποίες η επιβολή παρόμοιων φόρων εκδίωξε χιλιάδες σκάφη με αποτέλεσμα την εσπευσμένη κατάργησή τους. Καλούμε όλους τους αρμόδιους φορείς δημόσιου ή ιδιωτικού χαρακτήρα που πασχίζουν για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας και την αναβάθμιση του θαλάσσιου Τουρισμού στον τόπο μας, να πάρουν θέση και να συμβάλλουν ενεργά στην ανάκληση των σχετικών διατάξεων του Νομοσχεδίου, έτσι ώστε να αποτραπεί η εφαρμογή τους.

ΕΜΑΕ
Η Ένωση Μαρινών Ελλάδας αποτελείται σήμερα από 22 οργανωμένους τουριστικούς λιμένες με συνολικά 8.500 θέσεις ελλιμενισμού πλοίων αναφυχής. Ιδρύθηκε το 2010 με σκοπό την εκπροσώπηση των τουριστικών λιμένων της ελληνικής επικράτειας, την αναβάθμιση, ανάπτυξη και προβολή τους στην Ελλάδα και το εξωτερικό καθώς και τη μελέτη και επίλυση προβλημάτων που αφορούν στη δημιουργία και λειτουργία των τουριστικών λιμένων.

Για περισσότερες πληροφορίες
Κακαλέτρη, Καραλάουρη, Παναγιώτη
Κα Μαρίνα
Τ: 210 9871024 e-mail: info@greek-marinas.gr

23 Φεβρουαρίου 2017, 11:52 | ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

Ζητούμε από το αρμόδιο Υπουργείο να αποσύρει άμεσα το σχετικό νομοσχέδιο, που αναπόφευκτα θα σταθεί εμπόδιο στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

22 Φεβρουαρίου 2017, 19:23 | ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΙΛΗΣ

Από την αρχή της οικονομικής κρίσης και μέχρι σήμερα, όλοι ανεξαρτήτως πολιτικής απόχρωσης οι κυβερνήσαντες και κυβερνώντες, θέλουν να λένε πως ότι αποφασίζουν και ότι πράττουν και ότι νομοθετούν, το κάνουν για να γίνουν οι συνθήκες στην ΕΛΛΑΔΑ πιο δίκαιες, πιο ανθρώπινες, πιο βιώσιμες. Ενώ αυτό που βλέπω είναι να πηγαίνουμε όλο και χειρότερα επιβαλλοντας κάθε φορά, περισσότερους και πιο διεστραμμένους φόρους, αντιπαγωγικούς νόμους που οδηγούν σε συνθήκες ύφεσης της οικονομίας στείνουν τα νέα παιδιά στην πραγματικότητα. Κι ως αποτέλεσμα πάρα πολλές απόφαση!! Τρώμε όλη την ώρα το προκείμενο. ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΟΓΙΚΗ στο ότι ένα σκάφος 12 μέτρων πληρώνει 33 ευρώ ανά μήνα επί 12 ίσον 396 ευρώ το έτος, ενώ το κατά 1 μόνο μέτρο μεγαλύτερο πληρώνει 8 ευρώ ανά μέτρο επί 12 μήνες ίσον 1248 ευρώ το έτος. Δηλαδή για 1 ΜΟΝΟ μέτρο μήκος ΠΛΑΝΟ ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΡΙΠΛΑΣΙΟ

Και στην διευκρινιστική οδηγία λένε ότι όλα γίνονται για την δικαιότερη φορολόγηση!! Τρελαθήκαμε τελείως!!

20 Φεβρουαρίου 2017, 20:08 | ΧΑΡΗΣ ΧΑΤΖΗΒΕΡΟΓΛΟΥ

Μεγαλοφυές ! Δηλαδή για ένα επαγγελματικό σκάφος μήκους 15 μέτρων (50 πόδια), θα πληρώνει ο πλοιοκτήτης Ευρώ 1.440.00 – 20% ; Αν μαλιστα έχει 4 ή περισσότερα σκάφη, πράγμα συνηθισμένο σε εταιρίες, θα έχει τη τιμή να καταβάλλει έναν ακόμη υψηλό φόρο. Γιατι βέβαια για φόρο πρόκειται και όχι για τέλος.

20 Φεβρουαρίου 2017, 17:03 | ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ Κ.

Δυστυχώς για μια ακόμη φορά το κράτος λειτουργεί φοροεπισπρακτικά και διαχωρίζει σε κατηγορίες τους ιδιοκτήτες σκαφών. Μέχρι 7 μέτρα έχετε λεφτά και θα τα πληρώσετε εσείς. Απο 7 μέτρα αυξήθηκε το έντυπο ΔΕΚΠΑ η έκδοση από 30€ σε 50€.

Ήδη αυξήθηκε ο αριθμός των 7 μέτρων. Π.Χ. 1,5€ ανα μέτρο τον μήνα Εφόσον δεν συνεχίσει να είναι παγωμένο το συγκεκριμένο άρθρο να υπάρξει τουλάχιστον μια αναλογικότητα σε όλα τα σκάφη και όχι μόνο στα σκάφη άνω των 7 μέτρων.

Δηλαδή σε αντίθεση με την παράγραφο 2α του άρθρου 66 η πρόταση μου είναι η εξής: (Τα ποσά μέσα στις παρενθέσεις είναι αυτά που θα ισχύσουν για τις συγκεκριμένες διαστάσεις σκαφών εφόσον ψηφιστεί ως έχει ο νόμος.) Το Τ.Ε.Π.Α.Η για τα ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ να υπολογίζεται ανά τρέχον έτος ή τρέχοντα μήνα από την ημερομηνία πληρωμής και καθορίζεται για όλα τα σκάφη με μηνιαίο ποσό 1,5€ ανά μέτρο μήκους και για ετήσια προκαταβολή έκπτωση 10%.

α)	Σκάφος	4 μέτρων	μηνιαίως	6,00€	και	ετησίως	64,80€
β)	Σκάφος	5 μέτρων	μηνιαίως	7,50€	και	ετησίως	81€
γ)	Σκάφος	6 μέτρων	μηνιαίως	9,00€	και	ετησίως	105,84€
δ)	Σκάφος	7 μέτρων	μηνιαίως	10,50€	και	ετησίως	113,4€
ε)	Σκάφος	8 μέτρων	μηνιαίως	12,00€	και	ετησίως	129,60€
στ)	Σκάφος	9 μέτρων	μηνιαίως	13,50€	και	ετησίως	145,80€
ζ)	Σκάφος	10 μέτρων	μηνιαίως	15,00€	και	ετησίως	162,00€
η)	Σκάφος	11 μέτρων	μηνιαίως	16,50€	και	ετησίως	178,20€
θ)	Σκάφος	12 μέτρων	μηνιαίως	18,00€	και	ετησίως	194,40€

και στην συνέχεια ακολουθώντας αναλογικά και για άνω των 12 μέτρων σκάφη.

Για σκάφη άνω των	12 μέτρων	το μήνα	(104,00€)	και	ετησίως	(1.123,20€)
α) Σκάφος 13 μέτρων	το μήνα	(112,00€)	και	ετησίως	(1.209,60€)	
β) Σκάφος 14 μέτρων	το μήνα	(129,60€)	και	ετησίως	(1.440,00€)	

γ) Σκάφος 15 μέτρων το μήνα (120,00€) και ετησίως (1.296,00€) κλπ

20 Φεβρουαρίου 2017, 17:43 | Σωτήριος

Ήδη η έκδοση του Δ.Ε.Κ.Π.Α. αυξήθηκε από 20€ στα 50€

Έρχεστε τώρα να ενεργοποιήσετε ένα άρθρο που ψήφισε η προηγούμενη κυβέρνηση και δεν είχε ισχύσει μέχρι σήμερα , προκειμένου να βρείτε χρήματα. Είναι απαράδεκτο και ανεπίτρεπτο . Το μόνο που θα κερδίσετε είναι να πλήξετε κι άλλο την οικονομία και τον τουρισμό μας διότι αρκετά σκάφη, απο τα όσα έχουν απομείνει στην κυκλοφορία θα ακινητοποιηθούν με αποτέλεσμα την μη είσπραξη ΦΠΑ απο την αγορά , συντήρηση αλλά και καυσίμων απο την κυκλοφορία

Τώρα για τα σκάφη με ξενη σημαία που όχι μόνο δραστηριοποιούνται στον Ελλαδικό χώρο αλλά και παραμένουν στα κέντρα διαχείρισης σκαφών (Μαρίνες,καρνάγια κλπ)θα αναζητήσουν άλλους γειτονικούς προορισμούς για την διαχείμανση τους αλλά και τα σέρβις και την γενικότερη συντήρηση τους.

Για τα επαγγελματικά σκάφη πιστεύω ότι θα μπορούσαν να δίνουν κάποιο ποσό διότι έχουν έσοδο από την δραστηριοποίηση τους σκάφους τους.

20 Φεβρουαρίου 2017, 17:38 | Αρετή Στεφανία

Πρέπει να υπαρξει κ αλλο κριτηριο υπολογισμού πλην του ολίκου μήκους.Εξ ορισμου υπάρχει αδικια αν ενα καιι επαγγελματικο παραδοσιακο ξυλινο 20 μετρων πληνωει τα ιδια ακριβως με ενα ταχυπλσο κρουζερ πολυτελειας.Η τουλαχιστον τα ξυλινα επαγγελματικα σκαφη να μπορουν να εχουν μια εκτιμωση.Εχει ηδη συρικνωθει επικυνδωνα το μεγαθος του στολου τους.Μια τετοια εξομολωση θα ειναι ενα ακομη πληγμα.

19 Φεβρουαρίου 2017, 13:02 | ΜΠΕΛΕΤΡΗΣ ΜΙΧΛΗΣ

Το τέλος πλοίων δεν έχει καμία ουσία.

Υπάρχει βάσει της ΚΥΑ του 2014 τα τέλη προσόρμισης, τα οποία είναι έτσι κι αλλιώς υπερβολικά υψηλά για σκάφη άνω των 7,5 μ για τις παροχές που προσφέρονται στα ελληνικά λιμάνια.

Παρόλα αυτά ανι να τα εξορθολογίσουμε, βάζουμε και το τέλος πλοίων του οποίου το ουσιαστικό αντικείμενο δεν υπάρχει. Σε τι ανταποκρίνεται το τέλος πλοίων, σε ποιες παροχές? Δεν υπάρχει ουσιαστικό αντικείμενο.

Επιπλέον σε μία εποχή που οι ιδιοκτήτες σκαφών από την Ευρώπη που ελλομενίζουν τα σκάφη τους στα δυτικά παράλια της Τουρκίας, και λόγω της αστάθειας επιδέχονται τα ελληνικά νησιά για μόνιμο αγκυροβόλιο, πληρώνοντας τα τέλη ελλιμενισμού, τώρα τους ζητάμε να πληρώσουν και άλλο ένα τέλος χωρίς αντικείμενο.

Άμεσο αποτέλεσμα αυτού του άρθρου θα είναι είτε να μην εφαρμοστεί το σκάφη με ιδιοκτήτες από άλλη χώρα να εγκαταλείψουν τους ελληνικούς λιμένες και τα σκάφη με άλληνες ιδιοκτήτες να πουληθούν. Το γεγονός αυτό έχει άμεσο οικονομικό αντίκτυπο κυρίως στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου που χρησιμοποιούνται από ξένους ιδιοκτήτες σκαφών για το χειμερινό αγκυροβόλιο και τις ετήσιες συντηρήσεις. Εάν τα σκάφη φύγουν, θα κλείσει και ένας μεγάλος κύκλος συντηρήσεων και επισκευών.

Το άρθρο είναι στην λάθος κατεύθυνση. Τίποτα από τα ανωτέρω σενάρια να μην πραγματοποιηθεί, σίγουρα το άρθρο 66 δεν αποτελεί ένα άρθρο που θα προσεκύσει περισσότερα σκάφη από το εξωτερικό, θα δώσει αναπτυξιακές δυνατότητες στον θαλάσσιο τουρισμό και θα ενισχύσει την ενδοσχόληση με την θάλασσα, που θεωρητικά θα πρέπει να είναι το ζητούμενο του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

18 Φεβρουαρίου 2017, 19:48 | ΑΜΑΡΙΩΤΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ

Το τέλος υπέρ του δημoσίου θα πρέπει να καταβάλλεται ανάλογα με την ιπποδύναμη (HP) της μηχανής του σκάφους και όχι με τα μέτρα. Να ξεκινά το τέλος από τους HP που σήμερα χρειάζεται κάποιος άδεια ταχυπλόου. Δεν μπορεί να φορολογείται ο παππούς στο νησί που έχει βάρκα και να μην φορολογείται ο 18 Φεβρουαρίου 2017, 18:06 | Σπύρος Πριόβολος

Επειδή η διατάξη αυτή, περιλαμβάνει και τα σκάφη με ξένη σημαία, έχετε φανταστεί τη ζημιά στον τουρισμό από την απομάκρυνση από τη χώρα μας

χιλιάδων τουριστικών σκαφών ξένων υπηκόων ιδιαίτερα στο Ιόνιο και στο ανατολικό Αιγαίο που θα αναγκαστούν να φύγουν από την Ελλάδα. Όλα αυτά τα σκαφη ξοδεύουν πολλά χρήματα για συντηρήσεις, για λιμναστικά και φυσικά για τη διαμονή τους. Απαγορευτικό θα είναι γι αυτούς που θέλουν να επισκεφθούν με σκάφη τη χώρα μας είτε από την Ευρώπη, είτε από τα Τουρκικά παράλια. Σκεφτείτε πολύ καλά τη ζημιά στην εθνική οικονομία από την εφαρμογή τέτοιας διάταξης.

18 Φεβρουαρίου 2017, 09:35 | Κ. Γκιόκας

Απαράδεκτο το τέλος πλοίων και για τους επαγγελματίες αλλά και τους ιδιώτες. Εσείς που προτείνετε νόμους έχετε κάνει ποτέ ένα λογαριασμό των συνολικών επιβαρύνσεων? Δαδ. παράβολα πώσης φύσεως, χαρτόσημα, φορολογία χωρητικότητας, ΦΠΑ παρελκομένων, τέλος επιτηδεύματος, ΟΑΕΕ, Μαρίνες, κλπ. κλπ.. Πρέπει να δείτε το πλοίο «ολιστικά». Το πλοίο λειτουργεί πολλαπλασιαστικά δεν δίνει εισόδημα ατομικά, δίνει κοινωνικό εισόδημα, διάφοροι επαγγελματίες ζούν από αυτό το παραγόμενο. Και αυτό- το παραγόμενο- εισάγεται εκ του εξωτερικού και μοιράζεται αναλογικά «ενταύθα». Αν λοιπόν λείπουν χρήματα πχ στην «Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα Α.Ε.» μπορεί να κλείσει για να μην κλείσουν όλοι οι άλλοι και χαθεί το παραγόμενο. Ετσι κι' αλλιώς δεν παράγει και τίποτα γ'αυτό και η αρνητική της θέση.Πριν λίγα χρόνια δεν υπήρχε ξένη σημαία σε επαγγελματικό σκάφος σήμερα ένα στα τρία καινούργια έχει

ευρωπαϊκή σημαία αλλά υποθέτω δεν το έχετε αντιληφθεί αποκλεισμένοι στα γραφεία σας.Αυτό σύντομα θα επιφέρει τον μαρασμό ακριβώς ο,τι έγινε και με την Ζώνη Περάματος.Λάθος στρατηγικές οδηγούν σε απώλειες εισοδήματος και όχι μόνον του πλοιοκτήτη, έτσι μάλλον και εγώ για βουλγαρική σημαία με βλέπω.

17 Φεβρουαρίου 2017, 23:42 | Μέρσεντζης Σπυρος

Ερώτηση Μπορώ να πληρώσω μόνο όσους μήνες 2-3 το έχω σε κυκλοφορία. η πρέπει να πληρώσω 12 μήνες ευχαριστώ.(το σκάφος είναι 35 πόδια ιστιοπλοϊκό 41 χρόνων. Παλαιότητα δεν υπάρχει.)

17 Φεβρουαρίου 2017, 14:16 | ΜΑΓΓΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Τα επαγγελματικά σκάφη, δεν πρέπει να πληρώνουν τέλη πλόνων. Ήδη ο κλάδος έχει πληγεί από τους άμεσους και έμμεσους φόρους και την αύξηση του ΦΠΑ, που έχει απορροφήσει αναγκαστικά, αφού οι πελάτες/τουρίστες δεν γνωρίζουν από φόρους, θέλουν μια ανταγωνιστική τιμή για να νοικιάσουν ένα σκάφος. Και η συγκριτική τιμή ανταγωνισμού, βγαίνει βάσει των διεθνών τιμών, από χώρες που δεν έχουν τους δικούς μας φόρους, τις δικές μας εισφορές, τα δικά μας κόστη. Δεδομένου ότι ο νόμος 4256/14 επιτρέπει την είσοδο σκαφών από τρίτες χώρες (πχ Τουρκία), και την αποβίβαση των τουριστών στην Ελλάδα, την επιβίβαση άλλων με την προϋπόθεση να αποβιβαστούν εκτός Ελλάδος. Με τι φορολογία? Μηδέν. Με τι ΦΠΑ? Μηδέν. Τι ασφαλιστικές εισφορές? Μηδέν. Και πουλάμε τις ίδιες διακοπές στην ίδια γεωγραφική περιοχή. Το 20% έκπτωση που προσφέρετε, είναι απαράδεκτη.

17 Φεβρουαρίου 2017, 10:26 | ΒΡΕΤΤΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ

Συμπλήρωση της παραγράφου 2 α

2. α. Το ΤΕ.Π.Α.Η. υπολογίζεται ανά τρέχον έτος η τρέχοντα μήνα από την ημερομηνία πληρωμής και καθορίζεται ως εξής αα. Για τα ολικού μήκους από (7) επτά έως (8) μέτρα σε δεκάξι (16) ανά μήνα. ββ. Για τα ολικού μήκους άνω των οκτώ (8) μέτρων έως και δέκα (10) μέτρα, σε είκοσι πέντε (25) ευρώ ανά μήνα. γγ. Για τα ολικού μήκους άνω των δέκα (10) μέτρων και έως και δώδεκα (12) μέτρα σε τριάντα τρία (33) ευρώ ανά μήνα. δδ. Για τα ολικού μήκους άνω των (12) μέτρων ανά μήνα οκτώ (8) ευρώ ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο.

Η χρέωση μειώνεται κατά είκοσι τοις εκατό (20%) για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια με την προϋπόθεση της αποκλειστικής επαγγελματικής χρήσης, και για τα ναυταθλητικά σκάφη όπως αυτά αναφέρονται στον ν. 4256 άρθρο 14 παράγραφος 1 β'.

Επί του άρθρου 66:

Το σύνολο των σχολίων που κατεγράφησαν, μεταξύ άλλων, από το **Σύνδεσμο Ελλήνων Κατασκευαστών Πολυεστερικών και άλλων Σκαφών Παρελκόμενων Εξαρτημάτων Εμπόρων και Υπηρεσιών (Σ.Ε.ΚΑ.Π.Α.Σ.-ΠΕΕΥ** και την **Ένωση Μαρίνων Ελλάδας**, η οποία μάλιστα εξέδωσε σχετική ανακοίνωση, για το **άρθρο 66** είναι αρνητικά ως προς το ενδεχόμενο θεσμοθέτησης τέλους πλοίων αναψυχής και ημερόπλοιων, με κύρια επιχειρήματα τις δυσμενείς οικονομικές συνέπειες που θα προκύψουν για τις επιχειρήσεις, την Πολιτεία και την αγορά ναυτικής εργασίας, την παροχή κινήτρων για παροπλισμό των σκαφών και αλλαγή νηολογίου, τις αρνητικές συνέπειες στον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, λόγω της έμμεσης προτροπής ελληνικών και ξένων πλοίων να αποχωρήσουν από τα ελληνικά χωρικά ύδατα και αναζητήσουν ελλιμενισμό λ.χ. στη γειτονική Τουρκία.

Περαιτέρω, καταγράφονται προτάσεις-επισημάνσεις για νομοτεχνική βελτίωση της διάταξης (βλ. αναλυτικότερα στο σχόλιο του άρθρου), ιδίως ως προς τις παραγράφους 1, 2β και 3α που αλληλοσυγκρούονται. Επίσης, ζητείται η αποφυγή στη δυσαναλογία του επιβαλλόμενου τέλους και του μήκους ή της ιπποδύναμης του σκάφους, η αφαίρεση της παραγράφου 5, η οποία θεωρείται υπερβολική, η επαναδιατύπωση της παραγράφου 7, η απαλοιφή της περίπτωσης δ', κ.λπ.

Ως εκ τούτου, προτείνεται η απόσυρση του άρθρου, δεδομένων των αποτυπωμένων σχολίων έντονης ανησυχίας και διαμαρτυρίας, δεδομένου άλλωστε ότι τα τέλη προσόρμησης ήδη προβλέπεται.

Άρθρο 67
Νομιμοποίηση Υφιστάμενων Λιμενικών Υποδομών

[9 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:55 | ΙΛΙΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

1.Προτείνεται να απαλειφθεί η παράγραφος 3 έτσι ώστε να μην καταλογίζεται οποιαδήποτε αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης έργων στους δημόσιους φορείς διαχείρισης λιμένων.

2.Προτείνεται η διάταξη » Στα λιμενικά έργα που η οριogramή αιγιαλού & παραλίας δεν έχει καθορισθεί ή υπάρχουν μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις στην διαδικασία χάραξης και δεν έχει γίνει ο καθορισμός αιγιαλού, να προβλεφεί διάταξη που να επιτρέπεται η ταυτόχρονη χάραξη αιγιαλού και χερσαίας λιμενικής ζώνης μόνο για την αμινώς λιμενική εγκατάσταση.»

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:32 | ΝΥΜΦΟΔΩΡΑ ΜΑΝΟΥΣΑΚΗ

Προτείνεται να απαλειφθεί η παράγραφος 3 έτσι ώστε να μην καταλογίζεται οποιαδήποτε αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης έργων στους δημόσιους φορείς διαχείρισης λιμένων

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:20 | ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΔΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ

Προσοχή!! Η παράγραφος 6 ουσιαστικά καταργεί το άρθρο 77 και ανοίγει παράθυρο για θέματα που ήδη έχουν κριθεί αρνητικά από το ΥΠΕΚΑ. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι αφορά λιμενικά έργα ή κτίσματα ιδιοκτησίας του Δημοσίου ή των ΦΔΕΑ.

22 Φεβρουαρίου 2017, 18:40 | ΔΗΜΗΤΡΗΣ

Θετικές είναι οι διατάξεις του προς ψήφιση άρθρου.Εάν υπήρχε και κάποια πρόβλεψη για λιμενικά έργα και εγκαταστάσεις που υφίστανται σε μικρά νησιά ,τα οποία δεν δύναται να διαχειριστούν από φορέα και είναι απαραίτητα στην τοπική κοινωνία θα καλύπτονταν πιθανόν μεγάλες ανάγκες τοπικής σημασίας.Για την ακρίβεια θα μπορούσε ο νομοθέτης να συμπεριλάβει στις διαδικασίες του άρθρου τις μη νόμιμες λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες είνδη εξυπηρετούν το δημόσιο και τοπικό συμφέρον και για οποιοδήποτε λόγο υφίστανται και λειτουργούν χωρίς τις προαπαιτούμενες χωροθετήσεις και να δύναται η δυνατότητα έτσι στον χωρικά φορέα διαχείρισης μιας περιοχής / νησιού (π.χ Δ.Α.Τ.) με αίτηση του και την σύμφωνη γνώμη της οικείας Λιμενικής Αρχής και του Ο.Τ.Α να τις νομιμοποιήσει και να τις συμπεριλάβει έτσι στη διοίκηση του,να ελέγχει θέματα ασφάλειας τους και να τις συντηρεί σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

22 Φεβρουαρίου 2017, 18:31 | ΔΗΜΗΤΡΗΣ

Θετικές είναι οι διατάξεις του προς ψήφιση άρθρου.Εάν υπήρχε και κάποια πρόβλεψη για λιμενικά έργα και εγκαταστάσεις που υφίστανται σε μικρά νησιά ,τα οποία δεν δύνατε να διαχειριστούν από φορέα και είναι απαραίτητα στην τοπική κοινωνία θα καλύπτονταν πιθανόν μεγάλες ανάγκες τοπικής σημασίας.Για την ακρίβεια θα μπορούσε ο νομοθέτης να συμπεριλάβει στις διαδικασίες του άρθρου τις μη νόμιμες λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες είνδη εξυπηρετούν το δημόσιο και τοπικό συμφέρον και για οποιοδήποτε λόγο υφίστανται και λειτουργούν χωρίς τις προαπαιτούμενες χωροθετήσεις και να δύναται η δυνατότητα έτσι στον χωρικά φορέα διαχείρισης μιας περιοχής / νησιού (π.χ Δ.Α.Τ.) με αίτηση του και την σύμφωνη γνώμη της οικείας Λιμενικής Αρχής και του Ο.Τ.Α να τις νομιμοποιήσει και να τις συμπεριλάβει έτσι στη διοίκηση του,να ελέγχει θέματα ασφάλειας τους και να τις συντηρεί σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

22 Φεβρουαρίου 2017, 13:07 | ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ

Πρέπει να δοθεί ένα τέλος στον παραλογισμό ή την παραδοξότητα ότι το Ελληνικό δημόσιο επιβάλλει πρόστιμο στον εαυτό του. Είναι θετικό και στην σωστή κατεύθυνση ότι λαμβάνεται μέριμνα για την νομιμοποίηση των λιμενικών έργων που κατασκευάστηκαν πριν από την ισχύ του Ν.2971/01, τα οποία όλα εξ αυτών δεν έχουν λάβει την παραχώρηση χρήσης αιγιαλού & παραλίας κατ' αντιστοιχία του άρθρου 14 του παραπάνω νόμου με αποτέλεσμα να θεωρούνται μη νόμιμα. Παρότι ο Ν.2971/01 προβλέπει την νομιμοποίηση τους με μια συγκεκριμένη διαδικασία που ορίζεται στην παρ.9 του άρθρου 14 του Ν.2971/01 αυτή εξακολουθεί μέχρι και σήμερα να δυσκολεύει τους φορείς εκμετάλλευσης- διαχείρισης των λιμενικών εγκαταστάσεων με το χρονοβόρο της τηρούμενης διαδικασίας, έχουμε δε περιπτώσεις που η απόφαση του Υπουργού Οικονομικών περί νομιμοποίησης μπορεί να εκδοθεί μετά

από 5 χρόνια από την σχετική αίτηση, επιπλέον και το πιο σοβαρό το Υπουργείο Οικονομικών επιβάλει πρόστιμο αρκετών χιλιάδων ευρώ (10.000 έως 80.000€ στην περίπτωση μας) για την αυθαίρετη χρήση του χώρου (μιλάμε και για στρέμματα κάποιες φορές) σε ΝΠΔΔ Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, δηλαδή το παράδοξο ή παράλογο το Ελληνικό δημόσιο επιβάλλει πρόστιμο στον εαυτό του. Κατά την άποψη μου πρέπει:

1. Να μπει ένα χρονικό όριο της τάξης των 3 μηνών στην διαδικασία νομιμοποίησης των λιμενικών έργων.
2. Να απαλλαγούν οι φορείς διαχείρισης – εκμετάλλευσης των λιμένων δλδ τα ΝΠΔΔ (Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία) από την επιβολή προστίμου για την αυθαίρετη χρήση του χώρου που νομιμοποιείται.
3. Ο φάκελος νομιμοποίησης του λιμενικού έργου πρέπει να συνοδεύεται από τις βεβαιώσεις ασφαλούς ναυσιπλοΐας της Υπηρεσίας Φάρων και της καλής λειτουργίας των υποδομών του λιμένα που νομιμοποιείται από την αντίστοιχη Τεχνική Υπηρεσία του φορέα διαχείρισης. 4. Στην παρ.1 για τα δικαιολογητικά πρέπει να προστεθεί στο γ) αεροφωτογραφίες & επιγείες φωτογραφίες...
5. Στα λιμενικά έργα που η οριογραμμή αιγιαλού & παραλίας δεν έχει καθορισθεί ή υπάρχουν μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις στην διαδικασία χάραξης (βλέπε Χάλκη, Καστελλόριζο κ.α δεν έχουν καταφέρει να καθορίσουν αιγιαλό) να προβλεφτεί διάταξη που να επιτρέπεται η χάραξη αιγιαλού μόνο για την αμγώς λιμενική εγκατάσταση και τους δημόσιους χώρους εξυπηρέτησης της έτσι ώστε να καθορίζεται άμεσα η λιμενική ζώνη.
6. Να επιβάλλεται η απλοποίηση των διαδικασιών για τις οποίες θα ορίζονται χρονικά όρια, οι δε περιβαλλοντικοί όροι των υφιστάμενων λιμενικών έργων πρέπει να αφορούν τις επιπτώσεις από την λειτουργία τους.

21 Φεβρουαρίου 2017, 13:22 | Λάζαρος Λαδόπουλος

Παρατηρήσεις εκ μέρους της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ:
 Η πρότασή μας είναι η παρ. (1δ) να διατυπωθεί ως εξής:
 «δ) τους εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους για τη λειτουργία του Λιμένα που θα περιλαμβάνει το προς νομιμοποίηση έργο ή τους εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους για τα προαναφερθέντα προγράμματα (Master Plan, Π.Ε.Α.Λ.). Κατά συνέπεια, το έργο πρέπει να έχει αποτυπωθεί και ενταχθεί στο εγκεκριμένο από την Ε.Σ.Α.Λ. Master Plan και να υπάρχουν εγκεκριμένοι λόγοι για την αλλαγή της διατύπωσης της παρ. (1δ):
 Η παρ. (1δ), όπως διατυπώνεται στο Σχέδιο Νόμου, απαιτεί εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους για τα προαναφερθέντα προγράμματα (Master Plan, Π.Ε.Α.Λ.). Κατά συνέπεια, το έργο πρέπει να έχει αποτυπωθεί και ενταχθεί στο εγκεκριμένο από την Ε.Σ.Α.Λ. Master Plan και να υπάρχουν εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι για το Master Plan.

Από την εμπειρία της ΟΛΘ ΑΕ σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης του Master Plan διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

- Από το άρθρο 31 του Ν. 4368/2016 προκύπτει ότι για την έγκριση του Master Plan ενός λιμένα δεν απαιτείται προηγούμενη αξιολόγηση και έγκριση αντίστοιχης ΜΠΕ ή Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ).
 - Η ΟΛΘ ΑΕ, όπως και άλλοι λιμένες, διαθέτει ΑΕΠΟ για τη «Λειτουργία Λιμένα Θεσσαλονίκης», που καλύπτει όλες τις λειτουργίες και δραστηριότητες του Λιμένα Θεσσαλονίκης στις υφιστάμενες υποδομές – έργα.
 - Σύμφωνα με το Ν. 4368/2016, μετά την έγκριση του Master Plan ενός λιμένα, για την εκτέλεση όλων των έργων που προβλέπονται στο Master Plan πρέπει να ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α' του ν. 4014/2011 (Α' 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένος.
 - Η εκπόνηση ΜΠΕ για τα νέα έργα του Master Plan, που έχει χρονικό ορίζοντα 25ετίας και σχεδιάζεται να υλοποιηθεί σε βάθος χρόνου, δεν είναι δυνατή κατά τη φάση έγκρισης του Master Plan γιατί απαιτεί προγενέστερα την εκπόνηση μελετών σε στάδιο τουλάχιστον Προμελέτης, η οποία θα περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα δεδομένα για την εκπόνηση και έγκριση της ΜΠΕ.
- Συνοψίζοντας τα παραπάνω:

- Δεν απαιτούνται εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι για την έγκριση των Master Plan των λιμένων.
- Για νέο έργο που είναι ενταγμένο στο Masterplan, απαιτείται έγκριση των περιβαλλοντικών όρων πριν από την έγκριση της κατασκευής του.
- Για υφιστάμενο έργο, οι περιβαλλοντικοί όροι πρέπει να αφορούν τις επιπτώσεις από την λειτουργία του έργου (αφού το έργο έχει ήδη κατασκευασθεί) και

656

να αναφέρονται στους συγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους για τη λειτουργία του Λιμένα.

Δάζαρος Δαδόπουλος, Προϊστάμενος Τμήματος Μελετών Έργων ΟΝΘ Α.Ε.

20 Φεβρουαρίου 2017, 10:28 | ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ

Επιτέλους στην παρ. 6 να διευκρινιστεί ότι οι προς τακτοποίηση κτιριακές εγκαταστάσεις αφορούν έργα κατασκευασμένα από ΝΠΔΔ και όχι από ιδιώτες, προκειμένου να επιλυθεί ένα ζήτημα που ταλανίζει πολίτες και Διοίκηση.

Προτείνεται: Η νομιμοποίηση κτιριακών εγκαταστάσεων «...που έχουν κατασκευαστεί από φορείς του Δημοσίου...» εντός της Χερσαίας ζώνης Λιμένα ανεξάρτητα από την κατάταξη του Λιμένα βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4178/2013 (Α'174) όπως εκάστοτε ισχύει.

Διαφορετικά εάν τα ιδιωτικά έργα μπορούν να τακτοποιούνται με την παρ. 2δ του άρθρου 16 του ν. 4178/2013, η διάταξη του άρθρου 77 του παρόντος σχεδίου νόμου δε θα μπορούσε να επιτελέσει το σκοπό της

16 Φεβρουαρίου 2017, 21:50 | Γιώργος Καρακατσάνης

Αναμφίβολα ένα τολμηρό και θετικό βήμα. Ωστόσο, πρέπει να προσεχθούν τα παρακάτω σημεία:

1) Να απαιτείται και βεβαίωση της Υπηρεσίας Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού περί ύπαρξης του εξοπλισμού που απαιτείται για την οριστική φωτισήμανσή τους. Διαφορετικά ελλοχεύει ο κίνδυνος να νομιμοποιηθούν λιμάνια στα οποία η ναυσιπλοία είναι επισφαλής λόγω έλλειψης της κατάλληλης φωτισήμανσης.

2) Τι θα γίνει εάν σε ένα λιμάνι δεν έχει σήμερα καθοριστεί αιγιαλός και δεν καταφέρει να καθοριστεί ούτε μέχρι το 2020; (π.χ. στο Λακκί Λέρου δεν έχουν καταφέρει να καθορίσουν αιγιαλό εδώ και 11 χρόνια). Θα νομιμοποιηθεί και μετά θα ξαναγίνει παράνομο; Αφού υπάρχει η βούληση να γίνει αυτό το ποιά σωστό βήμα, ας γίνει ολοκληρωμένα και χωρίς αστερίσκους.

3) Είναι δυνατόν να απαιτεί το κράτος από τα «παιδιά του», δηλαδή τα Α.Τ. και τα Δ.Α.Τ. να πληρώσουν πρόστιμα (αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης) για λιμάνια που κατασκευάστηκαν με την ανοχή των δικών του Υπηρεσιών (κατά τόπους λιμενικών αρχών) για την εξυπηρέτηση των πολιτών;

Επί του άρθρου 67:

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης & Εκμετάλλευσης Λιμένων(Π.Σ.Ε.Φ.Δ.Ε.Α.) προτείνει τα ακόλουθα: α) να απαιτηθεί η παράγραφος 3, έτσι ώστε να μην καταλογίζεται οποιαδήποτε αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης έργων στους δημόσιους φορείς διαχείρισης λιμένων (προτείνεται και από πολίτη). β) διάταξη που θα ορίζει ότι «Στα λιμενικά έργα που η οριογραμμή αιγιαλού & παραλίας δεν έχει καθορισθεί ή υπάρχουν μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις στην διαδικασία χάραξης και δεν έχει γίνει ο καθορισμός αιγιαλού, να προβλεφτεί διάταξη που να επιτρέπεται η ταυτόχρονη

χάραξη αιγιαλού και Χερσαίας λιμενικής ζώνης μόνο για την αμυνώς λιμενική εγκατάσταση.».

Περαιτέρω, εκ μέρους του Προέδρου του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λουτρακίου-Περαχώρας, κρίνεται αρνητικά η παράγραφος 6 που ουσιαστικά καταργεί το άρθρο 77 (χωρίς αναφορά σε συγκεκριμένο νομοθέτημα), καθώς επιτρέπει να «ανοίξουν» εκ νέου ζητήματα που ήδη έχουν κριθεί αρνητικά από το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας. Επιπλέον, προτείνεται να αναφερθεί ότι αφορά η παράγραφος 6 λιμενικά έργα ή κτίσματα ιδιοκτησίας του Δημοσίου ή των Φορέων Διαχείρισης & Εκμετάλλευσης Λιμένων (Φ.Δ.Ε.Α.) ή Ν.Π.Δ.Δ. και όχι ιδιωτών, ενώ προτείνεται και συγκεκριμένη διατύπωση ως εξής: «Η νομιμοποίηση κτιριακών εγκαταστάσεων «...που έχουν κατασκευαστεί από φορείς του Δημοσίου...» εντός της Χερσαίας ζώνης Λιμένα ανεξάρτητα από την κατάταξη του Λιμένα βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4178/2013 (Α'174) όπως εκάστοτε ισχύει.». Διαφορετικά, επισημαίνεται ότι, εάν τα ιδιωτικά έργα μπορούν να τακτοποιούνται με την παρ. 2δ του άρθρου 16 του ν. 4178/2013, η διάταξη του άρθρου 67 του παρόντος σχεδίου νόμου δε θα μπορούσε να επιτελέσει το σκοπό της.

Σημειώνεται ότι καταγράφονται θετικά σχόλια για το άρθρο, το οποίο χαρακτηρίζεται ως τολμηρό βήμα, στα οποία προτείνεται επέκταση της πρόβλεψης και για λιμενικά έργα και εγκαταστάσεις σε μικρά νησιά, τα οποία δεν είναι εφικτό να αποτελέσουν αντικείμενο διαχείρισης από φορέα αλλά εξυπηρετούν μεγάλες ανάγκες τοπικής σημασίας, αλλά λειτουργούν χωρίς τις προαπαιτούμενες χωροθετήσεις. Έτσι, προβάλλεται η ανάγκη παροχής δυνατότητας στον κατά τόπον αρμόδιο φορέα διαχείρισης περιοχής ή νησιού (Δ.Χ. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο), με σύμφωνη γνώμη της οικείας Λιμενικής Αρχής και του Ο.Τ.Α. να

προβεί σε νομιμοποίηση των εγκαταστάσεων, διασφαλίζοντας τη νομότυπη διοίκηση, συντήρηση και τήρηση των ζητημάτων ασφάλειας που ανακύπτουν. Περαιτέρω, κρίνεται ότι κινείται προς τη θετική κατεύθυνση η λήψη μέριμνας για τη νομιμοποίηση των λιμενικών έργων που κατασκευάστηκαν πριν τη θέση σε ισχύ του ν. 2971/2001, για τα οποία δεν έχει μεσολαβήσει παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας, κατ' αντιστοιχία με το άρθρο 14 του ν. 2971/2001, με αποτέλεσμα να θεωρούνται μη νόμιμα. Και παρά την πρόβλεψη για τη νομιμοποίησή τους με συγκεκριμένη διαδικασία (άρθρο 14 παρ. 9 ν. 2971/2001), επισημαίνεται ότι πρόκειται για εξαιρετικά χρονοβόρα διαδικασία του Υπουργού Οικονομικών, εις βάρος των φορέων εκμετάλλευσης-διαχείρισης των λιμενικών εγκαταστάσεων, με κίνδυνο επιβολής υψηλών προστίμων για αυθαίρετη χρήση του χώρου εκ μέρους του Υπουργείου Οικονομικών σε Ν.Π.Δ.Δ., όπως Λιμενικά Ταμεία, ώστε να υπογραμμίζεται η ανάγκη για άρση της παραδοξότητας το Ελληνικό Δημόσιο να επιβάλλει πρόστιμο στον «εαυτό» του. Ως εκ τούτου, προτείνεται ο προσδιορισμός χρονικού ορίου τριών μηνών για τη διαδικασία νομιμοποίησης των λιμενικών έργων, η απαλλαγή των φορέων διαχείρισης-εκμετάλλευσης των λιμένων από την επιβολή προστίμου λόγω αυθαίρετης χρήσης του υπό νομιμοποίηση χώρου, η συμπλήρωση του φακέλου νομιμοποίησης από τις βεβαιώσεις ασφαλών ναυσιπλοΐας της Υπηρεσίας Φάρων και της καλής λειτουργίας των υποδομών του λιμένα που νομιμοποιείται από την αντίστοιχη Τεχνική Υπηρεσία του φορέα διαχείρισης, η συμπλήρωση των δικαιολογητικών με αεροφωτογραφίες και επίγεια φωτογραφίες, η πρόβλεψη διάταξης για να επιτρέπεται η χάραξη αιγιαλού, μόνο για την αμειώως λιμενική εγκατάσταση και τους δημόσιους χώρους εξυπηρέτησης, ώστε να καθορίζεται άμεσα η λιμενική ζώνη, η απλοποίηση των διαδικασιών με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα και περιβαλλοντικούς όρους των υφιστάμενων λιμενικών έργων καθώς και η απαίτηση βεβαίωσης της Υπηρεσίας Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού περί ύπαρξης εξοπλισμού για την οριστική φωτισήμανση των φάρων, για λόγους ασφαλών ναυσιπλοΐας.

Εκ μέρους του «**Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης**» **Α.Ε. (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)**, καταγράφεται ανάγκη αναδιτύπωσης της παρ. 1δ', όπως αναγράφεται στο σχόλιο, όπου αναφέρονται αναλυτικά και οι λόγοι που επιβάλλουν την αναδιτύπωση αυτή, ιδίως ενόψει της απαίτησης του προτεινόμενου άρθρου για εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους για τη λειτουργία του Λιμένα.

Άρθρο 68
Συμμετοχή Λιμενικών Ταμείων στην ΕΛΙΜΕ και σε Διεθνείς Ενώσεις Λιμένων

[3 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:14 | ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το άρθρο δίνει την δυνατότητα στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία καθώς και στα Λιμενικά Ταμεία (ΝΠΔΔ) να συμμετέχουν σε περισσότερες από μία Ενώσεις Λιμένων και τα οποία έχουν διαφορετικό ανώτατο όριο δημοσιονομικού προληπτικού ελέγχου.

Επομένως, προτείνεται το άρθρο για λόγους ευκρίνειας του νόμου να μετατραπεί ως εξής:-

“ Επιτρέπεται κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης η συμμετοχή στην Ένωση Λιμένων Ελλάδος καθώς και σε Διεθνείς Ενώσεις, ως πλήρων μελών, Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων και Λιμενικών ταμείων που λειτουργούν με την μορφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, εφ’ όσον η ετήσια εισφορά που καταβάλλουν για κάθε περίπτωση, δεν υπερβαίνει το ανώτατο ποσό μετά την υπέρβαση του οποίου απαιτείται προληπτικός δημοσιονομικός έλεγχος.”

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:12 | ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το άρθρο δίνει την δυνατότητα στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία καθώς και στα Λιμενικά Ταμεία (ΝΠΔΔ) να συμμετέχουν σε περισσότερες από μία Ενώσεις Λιμένων και τα οποία έχουν διαφορετικό ανώτατο όριο δημοσιονομικού προληπτικού ελέγχου.

Επομένως, προτείνεται το άρθρο για λόγους ευκρίνειας του νόμου να μετατραπεί ως εξής:-

“ Επιτρέπεται κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης η συμμετοχή στην Ένωση Λιμένων Ελλάδος καθώς και σε Διεθνείς Ενώσεις, ως πλήρων μελών, Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων και Λιμενικών ταμείων που λειτουργούν με την μορφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, εφ’ όσον η ετήσια εισφορά που καταβάλλουν για κάθε περίπτωση, δεν υπερβαίνει το ανώτατο ποσό μετά την υπέρβαση του οποίου απαιτείται προληπτικός δημοσιονομικός έλεγχος.”

27 Φεβρουαρίου 2017, 22:49 | ΘΑΝΟΣ ΠΑΛΗΣ

Λαμβάνοντας υπόψη ότι:

Α. Σύμφωνα με το Άρθρο 1 του ΠΔ 136 (ΦΕΚ 267Α' – 31.12.2011) το κατώτατο ύψος των ελεγχόμενων δαπανών "ii) Δαπάνες ΝΠΔΔ (όπου ασκείται προληπτικός έλεγχος): Από του ποσού των δέκα χιλιάδων (10.000) ΕΥΡΩ και άνω".

Β. Σύμφωνα με την σχετική ΑΔΑ ΒΟΧ4Η-2ΓΘ: Κοινοποίηση διατάξεων σχετικά με τον καθορισμό κατώτατου ύψους δαπανών που ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο, που αναφέρει: «Καθορίζονται, ανά κατηγορία ελεγχόμενων φορέων και κατά χρηματικό ένταγμα, τα όρια των δαπανών πέραν των οποίων διενεργείται ο προαναφερόμενος έλεγχος. Ειδικότερα το κατώτατο ύψος των ελεγχόμενων, προληπτικά, δαπανών ορίζεται ως ακολούθως:

i) Στο ποσό των δεκαπέντε χιλιάδων (15.000) €, για τις δαπάνες της Κεντρικής Διοίκησης.

ii) Στο ποσό των δέκα χιλιάδων (10.000) €, για τις δαπάνες ν.π.δ.δ (όπου ασκείται προληπτικός έλεγχος).

Είναι προφανές ότι η παρακάτω διάταξη, όπως είναι σήμερα διατυπωμένη, περιορίζει (απαγορεύει) τα ΔΤ ΝΠΔΔ να γίνουν μέλη της οποιασδήποτε Ένωσης η οποία μπορεί να έχει οριακά μεγαλύτερη συνδρομή – και επιβάλλει σε άλλα που είναι ήδη μέλη διεθνών Ενώσεων να σταματήσουν να συμμετέχουν σε αντίθεση με την πρακτική που μέχρι σήμερα εφαρμόζουν:

«Επιτρέπεται κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης η συμμετοχή στην Ένωση Αιμένων Ελλάδος καθώς και σε Διεθνείς Ενώσεις Αιμένων, ως πλήρων μελών, Δημοτικών Αιμενικών Ταμείων και Αιμενικών Ταμείων που λειτουργούν με την μορφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, εφ' όσον η ετήσια εισφορά που καταβάλλουν δεν υπερβαίνει το όριο των 5.000 ΕΥΡΩ»,

Θεωρώντας ότι είναι εύλογο η εν λόγω διάταξη να τροποποιηθεί ώστε να αρμονισθεί με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, και το Δημόσιο Λογιστικό, προτείνεται να τροποποιηθεί ως εξής:

«Επιτρέπεται κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης η συμμετοχή στην Ένωση Αιμένων Ελλάδος καθώς και σε Διεθνείς Ενώσεις Αιμένων, ως πλήρων μελών, Δημοτικών Αιμενικών Ταμείων και Αιμενικών Ταμείων που λειτουργούν με την μορφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, εφ' όσον η ετήσια εισφορά που καταβάλλουν είναι μέχρι του ορίου που ορίζει το Δημόσιο Λογιστικό».

Επί του άρθρου 68:

Ως προς τη δυνατότητα συμμετοχής των Δημοτικών Αιμενικών Ταμείων και των Αιμενικών Ταμείων (Ν.Π.Δ.Δ.) σε μία ή περισσότερες Ενώσεις Αιμένων, η Ελληνική Ένωση Αιμένων, αλλά και πολίτης που αναφέρει αναλυτικά τη σχετική νομοθεσία, επισημαίνει ότι τα Αιμενικά αυτά Ταμεία χαρακτηρίζονται από διαφορετικό ανώτατο όριο δημοσιονομικού προληπτικού ελέγχου, ώστε να προτείνεται η ακόλουθη διατύπωση: «Επιτρέπεται κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης η συμμετοχή στην Ένωση Αιμένων Ελλάδος καθώς και σε Διεθνείς Ενώσεις, ως πλήρων μελών, Δημοτικών Αιμενικών Ταμείων και Αιμενικών Ταμείων που λειτουργούν με την μορφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, εφ' όσον η ετήσια εισφορά που καταβάλλουν για κάθε περίπτωση, δεν υπερβαίνει το ανώτατο ποσό μετά την υπέρβαση του οποίου απαιτείται προληπτικός δημοσιονομικός έλεγχος». Εξάλλου, υπογραμμίζεται ότι με την παρούσα διατύπωση του άρθρου 68 περιορίζεται η συμμετοχή των Ν.Π.Δ.Δ. Αιμενικών Ταμείων να καταστούν μέλη οποιασδήποτε Ένωσης, η οποία μπορεί να έχει οριακά μεγαλύτερη συνδρομή, ώστε να απαιτείται να ληφθεί υπόψη το ισχύον δημόσιο λογιστικό, με εναλλακτικά προτεινόμενη διατύπωση εκ μέρους πολίτη την ακόλουθη: «Επιτρέπεται κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης η συμμετοχή στην Ένωση Αιμένων Ελλάδος καθώς και σε Διεθνείς Ενώσεις Αιμένων, ως πλήρων μελών, Δημοτικών Αιμενικών Ταμείων και Αιμενικών Ταμείων που λειτουργούν με την μορφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, εφ' όσον η ετήσια εισφορά που καταβάλλουν είναι μέχρι του ορίου που ορίζει το Δημόσιο Λογιστικό.».

Άρθρο 69

Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ

[2 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:01 | Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)

16391

Προτείνεται η προσθήκη 2ης παραγράφου που να ρυθμίζει θέματα Επιβατών Ατόμων με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας και των Σκύλων Βοηθείας τους που κάνουν χρήση Εγκαταστάσεων Λιμένων, Αίθουσες Αναμονής – Αναψυχής Λιμένων, των Επιβατικών Οχηματγωγών Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά, βάσει του κατωτέρου Θεσμικού πλαισίου ως εξής:

«2. Οι Διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 16 του ν.3868/2010, του άρθρου 32 του ν.4238/2014, του εδαφίου β της παρ. 2 του άρθρου 10 του ν.4039/2012, όπως αντικαταστάθηκε με το εδάφιο α, της παρ. 7 του άρθρου 46 του ν.4235/2014 και της Υ.Α. Υ1γ/Γ.Π/οικ. 96967/8-10-2012 (ΦΕΚ 2718/2012, τ.β', άρθρο 5), έχουν πεδίο εφαρμογής και σε Επιβάτες, Άτομα με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας ή τυφλά άτομα, Χειριστές Σκύλων Βοηθείας ή Σκύλων Οδηγών, ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ των αντιστοιχών Σκύλων καθώς και Άτομα-Αναδόχους Κουταβιών που έχουν αναλάβει την φροντίδα αυτών στα αρχικά στάδια της εκπαίδευσής και Εκπαιδευτές των αντιστοιχών Σκύλων καθώς και Άτομα-Αναδόχους Κουταβιών των Επιβατικών Οχηματγωγών Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και τους, που κάνουν χρήση Εγκαταστάσεων, Χώρων Αναμονής και Αναψυχής Λιμένων, των Επιβατικών Οχηματγωγών Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά και λοιπά. Επίσης έχουν συμπληρωματικό πεδίο εφαρμογής και στις διατάξεις του άρθρου 35 του Νόμου 3709/2008 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το ν.4150/2013».

Η ανωτέρω συμπλήρωση προτείνεται στο πλαίσιο της αντιμετώπισης των προβλημάτων που ανακύπτουν κατά την μετακίνηση και εξυπηρέτηση των Επιβατών, Ατόμων με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας ή τυφλών ατόμων, Χειριστών Σκύλων Βοηθείας ή Σκύλων Οδηγών, Εκπαιδευτών των αντιστοιχών Σκύλων καθώς και Ατόμων-Αναδόχων Κουταβιών που έχουν αναλάβει την φροντίδα αυτών στα αρχικά στάδια της εκπαίδευσής τους που κάνουν χρήση των Εγκαταστάσεων, Χώρων Αναμονής και Αναψυχής Λιμένων, των Επιβατικών Οχηματγωγών Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά και προκειμένου να αποφευχθεί η καταστράγγιση των δικαιωμάτων των εν λόγω πολιτών.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:20 | Ζωή Γερουλάνου ΚΕΝΤΡΟ ΣΚΥΛΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ

Κατάθεση πρότασης σχεδίου τροπολογίας άρθρου του Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Η Διοίκηση του Κέντρου Σκύλοι Οδηγοί Ελλάδος προκειμένου να αντιμετωπισθούν ποικίλα προβλήματα που ανακύπτουν κατά την μετακίνηση και εξυπηρέτηση των Επιβατών, Ατόμων με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας ή τυφλών ατόμων, Χειριστών Σκύλων Βοηθείας ή Σκύλων Οδηγών, Εκπαιδευτών των αντιστοιχών Σκύλων καθώς και Ατόμων-Αναδόχων Κουταβιών που έχουν αναλάβει την φροντίδα αυτών στα αρχικά στάδια της ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ τους που κάνουν χρήση των Εγκαταστάσεων, Χώρων Αναμονής και Αναψυχής Λιμένων, των Επιβατικών Οχηματγωγών Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά και να αποφευχθεί η καταστράγγιση των δικαιωμάτων των εν λόγω πολιτών προτείνει

εκπαίδευσής τους που κάνουν χρήση των Εγκαταστάσεων, Χώρων Αναμονής και Αναψυχής Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά και να αποφευχθεί η καταστράγγιση των δικαιωμάτων των εν λόγω πολιτών προτείνεται η Στο άρθρο 69 – Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ, του Μέρους Η Θέματα αρμοδιότητας Γενικού Γραμματέως Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Νησιωτικής Επενδύσεων του Σχεδίου Νόμου Ενδυνάμωσης της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοία, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων και άλλες διατάξεις προτείνεται η προσθήκη 2ας παραγράφου που να ρυθμίζει θέματα Επιβατών Ατόμων με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας και των Σκύλων Βοηθείας τους που κάνουν χρήση Εγκαταστάσεων Λιμένων, Αίθουσες Αναμονής – Αναψυχής Λιμένων, των Επιβατικών Οχηματγωγών Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά, :

ως ΑΜΕΑ
Προσβασιμότητα
πλαισίου
του
κατωτέρου
69

1..... Οι
2.-
Α. του ΝΟΜΟΥ 3868 / ΦΕΚ Α 129 / 3-8-2010 Αναβάθμιση του Εθνικού Συστήματος Υγείας και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υγείας και Αλληλεγγύης
Κοινωνικής
Αρθρο
Β. του ΝΟΜΟΥ 3868 / ΦΕΚ Α 129 / 3-8-2010 Αναβάθμιση του Εθνικού Συστήματος Υγείας και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υγείας και Αλληλεγγύης
παράγραφος
ΦΕΚ
Α
38
/

17.2.2014

Πρωτοβάθμιο σκοπού	Εθνικό Ε.Ο.Π.Υ.Υ.	Δίκτυο	και	Υγείας	Λοιπές (Π.Ε.Δ.Υ.),	αλλανή διατάξεις
Γ του ΝΟΜΟΥ 4039/2012 ΦΕΚ Α 15 , άρθρο 10 παρ. 2 Εδάφιο β όπως αντικαταστάθηκε με το εδάφιο α, παράγραφος 7 του άρθρου 46 του 4235 / ΦΕΚ 32 / 11.2.2014						
Δ. την Υ.Α. Υ1/Υ.Π/ οικ. 96967/8-10-2012 (ΦΕΚ 2718, τ.β', 8-10-2012) Άρθρο 5 Γενικοί Υγειονομικοί Όροι και Προυποθέσεις Λειτουργίας Επιχειρήσεων Τροφίμων και Ποτών, Ενότητα «Ζώα Συνοδοί Ατόμων με ειδικές Ανάγκες»						
Έχουν πεδίο εφαρμογής και σε Επιβάτες, Ατομα με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας ή τυφλά άτομα, Χειριστές Σκύλων Βοήθειας ή Σκύλων Οδηγών, Εκπαιδευτές των αντιστοίχων Σκύλων καθώς και Ατομα-Αναδόχους Κουταβιών που έχουν αναλάβει την φροντίδα αυτών στα αρχικά στάδια της εκπαίδευσης τους που κάνουν Χρήση Εγκαταστάσεων, Χώρων Αναμονής και Αναψυχής Αιμένων, των Επιβατικών Οχηματγωγών Ε/Γ και Κρουαζιεροπλοίων αναψυχής και						
Επίσης έχουν συμπληρωματικό πεδίο εφαρμογής και στις διατάξεις του άρθρου 35 του Νόμου 3709/2008 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τον Νόμο 4150/2013						Λοιπά.
ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ						
Στο άρθρο 69 – Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ, του Μέρους Η Θέματα αρμοδιότητας Γενικού Γραμματέως Αιμένων, Αιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Σχεδίου Νόμου Ενδυνάμωσης της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Ναυτιλιακών Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοία, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων και άλλες διατάξεις προτείνεται η Χρήση Εγκαταστάσεων Αιμένων, Αίθουσες Αναμονής – Αναψυχής Αιμένων, των Επιβατικών Οχηματγωγών Ε/Γ και Κρουαζιεροπλοίων αναψυχής και Λοιπά.						
Άρθρο 69 του κατωτέρου Θεσμικού Πλαισίου						
1.....						
2.-.....						
Α. του ΝΟΜΟΥ 3868 / ΦΕΚ Α 129 / 3-8-2010 Αναβάθμιση του Εθνικού Συστήματος Υγείας και Λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής		Οι				Διατάξεις
Άρθρο 16, παράγραφος 7 που αναφέρει ότι κάθε τυφλός ή άτομο με αναπηρία δικαιούται να συνοδεύεται από σκύλο βοήθειας κατά την επίσκεψή του σε δημόσιες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, την πρόσβαση και παραμονή του σε δημόσιους χώρους ή χώρους συνάθροισης κοινού και τη χρησιμοποίηση των μέσων						Αλληλεγγύης
Β. του ΝΟΜΟΥ ΥΠ' μαζικής						
Πρωτοβάθμιο Εθνικό Δίκτυο 4238 / Υγείας ΦΕΚ Α 38 / 17.2.2014						ΚΑΠ
Άρθρο 32 – Σκύλοι οδηγοί τυφλών – όπου αναφέρεται ότι στην περίπτωση γ' της παρ. 7 του άρθρου 16 του ν.3868/2010 (Α' 129) προστίθεται εδάφιο ως εξής:	Ε.Ο.Π.Υ.Υ.	και			Λοιπές (Π.Ε.Δ.Υ.),	αλλανή διατάξεις
«Η δυνατότητα πρόσβασης στις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες που αναφέρονται στις περιπτώσεις α' και β' της παρούσας παραγράφου ισχύουν και για τους σκύλους που βρίσκονται στη διαδικασία εκπαίδευσης, ως σκύλοι βοήθειας – σκύλοι οδηγοί τυφλών ή σκύλοι βοηθοί ατόμων με αναπηρίες.»						

Αρθρο Τροποποίηση	του	ν.	4039/2012	(Α´	46 15)
ζ) Μετά την παράγραφο 14 του άρθρου 9 προστίθεται παράγραφος 15, 7α Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 4039/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «Οι σκύλοι βοήθειας, εφόσον φέρουν λουρί χειρισμού, μπορούν να μεταφέρονται στα μέσα μεταφοράς, χωρίς κλουβί μεταφοράς και χωρίς φίμωτρο, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους.»					
Δ. την Υ.Α. Υ1γ/Γ.Π/ οικ. 96967/8-10-2012 (ΦΕΚ 2718, τ.β´, 8-10-2012) Αρθρο 5 Γενικοί Υγειονομικοί Οροι και Προυποθέσεις Λειτουργίας Επιχειρήσεων Τροφίμων και Ποτών, Ενότητα «Ζώα Συνοδοί Ατόμων με ειδικές Ανάγκες» όπου αναφέρεται ότι Επιτρέπεται η είσοδος σκύλων βοήθειας, για τυφλά άτομα και άλλα άτομα με αναπηρίες, σε αίθουσες πελατών των επιχειρήσεων τροφίμων και ποτών.					
Το άτομο που χρησιμοποιεί το ζώο- συνοδό, θα πρέπει να λαμβάνει					
κάθε μέτρο αποφυγής των οχλήσεων από αυτό και την επάρκεια					
παραστατικά που πιστοποιούν την υγεία του ζώου, την εκπαίδευσής					
του και το δικαίωμα χρήσης (βιβλιάριο υγείας, τσιπ κ.λπ)					
Έχουν πεδίο εφαρμογής και σε Επιβάτες, Άτομα με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας ή τυφλά άτομα, Χειριστές Σκύλων Βοήθειας ή Σκύλων Οδηγών, Εκπαιδευτές των αντιστοίχων Σκύλων καθώς και Άτομα-Αναδόχους Κουταβιών που έχουν αναλάβει την φροντίδα αυτών στα αρχικά στάδια της εκπαίδευσης τους που κάνουν Εγκαταστάσεων, Χώρων Αναμονής και Αναψυχής Λιμένων, των Επιβατικών Οχημάτων Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά.					
Επίσης έχουν συμπληρωματικό πεδίο εφαρμογής και στις διατάξεις του Νόμου 3709/2008 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το άρθρο 35 του Νόμου 4150/2013					
Είμαστε στη διάθεσή σας για κάθε διευκρίνιση επί του παρόντος σχολίου					
Ζωή Γερουλάνου					
Πρόεδρος Δ.Σ. ΚΕΝΤΡΟ ΣΚΥΛΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ					
<u>Επί του άρθρου 69:</u> Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) προτείνει την προσθήκη παραγράφου 2, που να ρυθμίζει Θέματα Επιβατικών Ατόμων με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας και των Σκύλων Βοήθειας τους που κάνουν χρήση Εγκαταστάσεων Λιμένων, Αίθουσες Αναμονής - Αναψυχής Λιμένων, των Επιβατικών Οχημάτων Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά, βάσει του κατωτέρου Θεσμικού πλαισίου ως εξής: «2. Οι Διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 16 του ν. 3868/2010, του άρθρου 32 του ν. 4238/2014, του εδαφίου β της παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 4039/2012, όπως αντικαταστάθηκε με το εδάφιο α, της παρ. 7 του άρθρου 46 του ν. 4235/2014 και της Υ.Α. Υ1γ/Γ.Π/οικ. 96967/8-10-2012 (ΦΕΚ 2718/2012, τ.β´, άρθρο 5), έχουν πεδίο εφαρμογής και σε Επιβάτες, Άτομα με Αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας ή τυφλά άτομα, Χειριστές Σκύλων Βοήθειας ή Σκύλων Οδηγών, Εκπαιδευτές των αντιστοίχων Σκύλων καθώς και Άτομα-Αναδόχους Κουταβιών που έχουν αναλάβει την φροντίδα αυτών στα αρχικά στάδια της εκπαίδευσης τους, που κάνουν χρήση Εγκαταστάσεων, Χώρων Αναμονής και Αναψυχής Λιμένων, των Επιβατικών Οχημάτων Ε/Γ και Κρουαζιερόπλοιων αναψυχής και λοιπά. Επίσης έχουν συμπληρωματικό πεδίο εφαρμογής και στις διατάξεις του άρθρου 35 του ν. 3709/2008 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το ν. 4150/2013». Η προτεινόμενη νομοθετική συμπλήρωση αποσκοπεί στη διευκόλυνση κατά τη μετακίνηση και εξυπηρέτηση επιβατικών προσώπων με αναπηρία κ.ά. προσώπων συναφών με Α.μεΑ., προκειμένου να αποφεύγεται η καταστράγγιση των δικαιωμάτων των εν λόγω πολιτών. Περαιτέρω, το «ΚΕΝΤΡΟ ΣΚΥΛΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ» πρότείνει σχέδιο τροπολογίας, το οποίο παρατίθεται αυτούσιο στο αντίστοιχο σχόλιο ανωτέρω, συνοδευόμενο από σχετική εισηγητική έκθεση και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.					

Άρθρο 70
Χρήση έκτασης Ο.Α.Π.Α. Α.Ε.

[0 σχόλια]

Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου

Άρθρο 71

Βεβαίωση και εισπραξη τελών από το προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων

[8 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:04 | ΙΙΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Προτείνεται η συμπλήρωση της διατάκης ως εξής :Σε περίπτωση που το προσωπικό των Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων δεν επαρκεί, η βεβαίωση και εισπραξη των ανωτέρω τελών είναι δυνατή είτε από προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, που προλαμβάνεται προς το σκοπό αυτό, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου με τη διαδικασία του άρθρου 21 του Νόμου 2190/1994 (Α'28), όπως ισχύει, είτε μέσω τρίτων (σύναψη σύμβασης παροχής υπηρεσιών, εργολαβικώς μέσω τρίτων) μετά από απόφαση του συλλογικού οργάνου διοίκησης.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:45 | ΣΠΥΡΟΣ

Η λύση του προβλήματος της βεβαίωσης και εισπραξης των λιμενικών τελών από τους φορείς διοίκησης λιμένων, με βάση τον Ν. 4256/14 προλαμβάνοντας προσωπικό ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου με τις διατάξεις του άρθρου 21 του Ν.2190/94 είναι τουλάχιστον αδιέξοδη. Τα λιμενικά Ταμεία και Δημοτικά λιμενικά Ταμεία λειτουργούν σήμερα υποστελεχωμένα, με ελάχιστους υπαλλήλους οι οποίοι στην πλειοψηφία τους λόγω φόρτου εργασίας δεν μπορούν να υποστηρίξουν την χρονοβόρα διαδικασία σύνταξης προκηρύξεων, τον έλεγχο εκατοντάδων δικαιολογητικών των αιτήσεων των υποψηφίων και την κατάρτιση πινάκων αξιολόγησης προκειμένου να προσλάβουν έναν υπάλληλο για οκτώ μήνες με το δεδομένο ότι η διαδικασία αυτή θα πρέπει να επαναλαμβάνεται κατόπιν.

Το μεγάλο πρόβλημα στην εισπραξη λιμενικών τελών συναντάται στα ερασιτεχνικά κ μικρά σκάφη στα οποία έχει καταργηθεί η ανά διετία ανανέωση της άδειας εκτέλεσης πλόων από τις λιμενικές αρχές με βάση την οποία εισπράττονταν τα λιμενικά τέλη. Μήπως πρέπει να επανέλθει η διετία της ανανέωσης? Και βέβαια το πρόβλημα δημιουργείται στους φορείς εκείνους που διαχειρίζονται πολλά και απομακρυσμένα λιμάνια...

25 Φεβρουαρίου 2017, 19:18 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

Το θέμα εισπραξης των λιμενικών τελών έχει απασχολήσει επί δεκαετίες τα λιμενικά Όργανα για εξεύρεση λύσεων λόγω της γεωγραφικής ιδιομορφίας της χώρας. Είναι αναποτελεσματικό να πληρώνεις υπάλληλο του οποίου ο μηνιαίος μισθός είναι ΑΝΩΤΕΡΟΣ από τη μηνιαία δυναμική εσόδων από λιμενικά τέλη. Η λύση δυστυχώς ή ευτυχώς είναι μία και μόνο μία.

1. Θεσμοθέτηση ΑΜΙΣΘΩΝ ΕΙΣΠΡΑΚΤΩΡΩΝ οι οποίοι θα πληρώνονται με ποσοστό επί των εισπράξεων.

2. Εφόσον οι άμισθοι εισπράκτορες είναι άνεργοι :

α. δεν θα διακόπτεται η ανεργία τους

β. δεν θα επηρεάζονται τα επιδόματά τους

γ. δεν θα φορολογείται το συγκεκριμένο εισόδημα από τις εισπράξεις

3. Οι άμισθοι υπάλληλοι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους θα θεωρούνται 'υπάλληλοι»

Τί επιτυγχάνεται :

1. Άμεσο ενδιαφέρον ανέργων

2. Άμεσα έσοδα στα λιμενικά Ταμεία χωρίς κόστος. (Τη στιγμή που μιλάμε τα λιμενικά Ταμεία χάνουν το 100% από την μηνιαία δυναμική ορισμένων λιμένων. Με την συγκεκριμένη πρόταση θα χάνουν μόνο το ποσοστό των εισπρακτόρων καθώς ο άμισθος εισπράκτορας που πληρώνεται με ποσοστό θα »τρέχει»

για να εισπράξει και ΔΕΝ θα έχει την νοοτροπία «ζαμαν φου – δουέψω δεν δουλέψω πληρωνομαι» του δημοσίου υπαλλήλου
ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
Υπαξ/κος Α.Σ.

24 Φεβρουαρίου 2017, 10:20 | ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΣΜΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΡΟΥ (ΝΠΔΔ) ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΡΟΥ-ΚΕΑΣ-ΚΥΘΝΟΥ-ΣΕΡΙΦΟΥΗ πρόσληψη εποχικού προσωπικού ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΙΝΑΙ ΜΕΓΑΛΗ ΚΑΙ ΔΕΝ ΘΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ .

Επειδή η διαδικασία μέσω τρίτων αυτή είναι ιδιαίτερα επωφελής για το Φορέα μας προτείνουμε την τροποποίηση του άρθρου 71 του σχεδίου νόμου ως εξής : Σε περίπτωση που το προσωπικό των Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων δεν επαρκεί, η βεβαίωση και είσπραξη των ανωτέρω τελών είναι δυνατή είτε από προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, που προσλαμβάνεται προς το σκοπό αυτό, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου με τη διαδικασία του άρθρου 21 του Νόμου 2190/1994 (Α'28), όπως ισχύει ,είτε εργολαβικώς μέσω τρίτων

Εξάλλου το άρθρο 6 παρ. 11 του ν. 2399/96 προβλέπει την είσπραξη μέσω τρίτων με απόφαση του συλλογικού οργάνου διοίκησης των τελών των επιβατών.

24 Φεβρουαρίου 2017, 10:44 | ΣΕΡΓΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Το άρθρο αυτό θα δημιουργήσει σοβαρά οικονομικά προβλήματα στα πολυνησιακά Δημοτικά Λιμενικά ταμεία με μειωμένη κίνηση σκαφών αφού θα απαιτούνται δαπάνες μεγάλης τη στιγμή που τα έσοδα θα είναι μειωμένα Στο ΔΛΤΝάξου υπάρχουν 12 συνολικά λιμένες (Ναξος- Αγία Άννα Νάξου-Καλαντός- Μουτσούνα Απόλλωνας -Δονουσα-Σχοινούσα-Ηρακλεία –Κουφονησια – Παριανός -Αιγιάλη-Κατάπολα -Αμοργός) με κίνηση σκαφών.

Στους λιμένες μικρών νησιών αρμοδιότητας μας τα λιμενικά τέλη τουριστικών και αλιευτικών σκαφών ανέρχονται περίπου σε 2.000€ ανά λιμένα το έτος , ενώ θα απαιτηθούν δαπάνες με πρόσληψη μέσω ΑΣΕΠ (1 άτομο ανά λιμένα) εποχιακού προσωπικού οκτάμηνης διάρκειας και οκτάωρης απασχόλησης περίπου 10.000€

Επιπλέον τα τουριστικά σκάφη καταπλέουν στους λιμένες καθόλη τη διάρκεια της ημέρας ειδικά πρωί και απογύευμα και αναχωρούν τις πρώτες πρωινές ώρες . Επομένως θα απαιτείται για κάθε λιμάνι πρόσληψη δύο ατόμων ειδικά τη θερινή περίοδο (Απρίλιος- Οκτώβριος). Ο Φορέας μας με αυτή τη διαδικασία θα προβαίνει σε υπέρογκες δαπάνες (για πρόσληψη εποχικού προσωπικού 20 ατόμων) τα οποία δεν θα μπορεί να καλύψει , ενώ τα έσοδα δεν θα υπερβαίνουν τις 30.000€

Από το ΑΣΕΠ δεν θα εγκρίνονται λόγω της δεινής οικονομικής συγκυρίας και της περιστολής των δαπανών , προσλήψεις εποχικού προσωπικού τώσων πολλών ατόμων για όλα τα λιμάνια με αποτέλεσμα θα χάνονται τα δημόσια έσοδα .Επίσης λόγω των ιδιαίτερα αυξημένων γραφειοκρατικών διαδικασιών κάθε έτος (έγκριση προϋπολογισμού- σύνταξη προκήρυξης-έγκριση από ΑΣΕΠ-αιτήσεις –εντάσεις κλπ) δεν θα εγκρίνεται το εποχικό προσωπικό έγκαιρα με αποτέλεσμα κατά τη θερινή περίοδο να μην εισπράττονται τέλη και να χάνονται δημόσια έσοδα. Έως σήμερα το ΔΛΤΝάξου αναθέτει σε τρίτους(με θεωρημένο από Δ.Ο.Υ. τιμολόγια με ειδικότητα είσπραξη τελών) την παροχή υπηρεσίας είσπραξης τελών στους λιμένες εκτός έδρας του Φορέα και δαπανεί συνολικά 20.000€ εισπράττοντας 25.000€ έως 30.000€ έσοδα από τους λιμένες αυτούς. Επειδή η διαδικασία μέσω τρίτων είναι ιδιαίτερα επωφελής για το Φορέα μας προτείνουμε την τροποποίηση του άρθρου 71 του σχεδίου νόμου ως εξής : (.....Σε περίπτωση που το προσωπικό των Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων δεν επαρκεί, η βεβαίωση και είσπραξη των ανωτέρω τελών είναι δυνατή είτε από προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, που προσλαμβάνεται προς το σκοπό αυτό, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου με τη διαδικασία του άρθρου 21 του Νόμου 2190/1994 (Α'28), όπως ισχύει ,είτε εργολαβικώς μέσω τρίτων). Εξάλλου το άρθρο 6 παρ. 11 του ν. 2399/96 προβλέπει την είσπραξη μέσω τρίτων με απόφαση του συλλογικού οργάνου διοίκησης, των τελών των επιβατών. Επίσης η είσπραξη τελών ελλιμενισμού σκαφών στο Αγκυροβόλιο τουριστικών σκαφών λιμένα Νάξου μέσω τρίτων έχει προβλεφθεί από το Υπουργείο Τουρισμού στο ΦΕΚ 1009β/2006(άρθρο 3) στο οποίο προβλέπεται η ανάθεση εργολαβικώς ειδικών υπηρεσιών που δεν δύναται να εκτελέσει το υπάρχον προσωπικό.

24 Φεβρουαρίου 2017, 10:03 | ΣΕΡΓΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Το άρθρο αυτό θα δημιουργήσει σοβαρά οικονομικά προβλήματα στα πολυνησιακά Δημοτικά Λιμενικά ταμεία με μειωμένη κίνηση σκαφών αφού θα απαιτούνται δαπάνες μεγάλες τη στιγμή που τα έσοδα θα είναι μειωμένα . Στο ΔΑΤΝάξου υπάρχουν 12 συνολικά λιμένες (Νάξος- Αγία Άννα Νάξου-Καλαντός- Μουτσούνα Ατόλλωνας -Δονουσα-Σχοινούσα-Ηρακλεία –Κουφονησία – Παριανός -Αινιάλη-Κατάπολα -Αμοργός) με κίνηση σκαφών. Στους λιμένες μικρών νησιών αρμοδιότητας μας τα λιμενικά τέλη τουριστικών και αλιευτικών σκαφών ανέρχονται περίπου σε 2.000€ ανά λιμένα το έτος, ενώ θα απαιτηθούν δαπάνες με πρόσληψη μέσω ΑΣΕΠ (1 άτομο ανά λιμένα) εποχιακού προσωπικού οκτάμηνης διάρκειας και οκτάωρης απασχόλησης περίπου 10.000€

Επιπλέον τα τουριστικά σκάφη καταπλέουν στους λιμένες καθόλη τη διάρκεια της ημέρας ειδικά πρωί και απόγευμα και αναγκάζουν τις πρώτες πρωινές ώρες . Επομένως θα απαιτείται για κάθε λιμάνι πρόσληψη δύο ατόμων ειδικά τη θερινή περίοδο (Απρίλιος- Οκτώβριος). Ο Φορέας μας με αυτή τη διαδικασία θα προβαίνει σε υπέρογκες δαπάνες (για πρόσληψη εποχικού προσωπικού 20 ατόμων) τα οποία δεν θα μπορεί να καλύψει, ενώ τα έσοδα δεν θα υπερβαίνουν τις 30.000€ περίπου

Από το ΑΣΕΠ δεν θα εγκρίνονται λόγω της θεικής οικονομικής συγκυρίας και της περιστολής των δαπανών, προσλήψεις εποχικού προσωπικού τόσο των πολλών ατόμων για όλα τα λιμάνια με αποτέλεσμα θα χάνονται τα δημόσια έσοδα .Επίσης λόγω των ιδιαίτερα αυξημένων γραφειοκρατικών διαδικασιών κάθε έτος (έγκριση προϋπολογισμού- σύνταξη προκήρυξης-έγκριση από ΑΣΕΠ-αιτήσεις –εντάσεις κλπ) δεν θα εγκρίνεται το εποχικό προσωπικό έγκαιρα με αποτέλεσμα κατά τη θερινή περίοδο να μην εισπράττονται τέλη και να χάνονται δημόσια έσοδα. Έως σήμερα το ΔΑΤΝάξου αναθέτει σε τρίτους(με θεωρημένο από Δ.Ο.Υ. τιμολόγια με ειδικότητα εισπραξη τελών) την παροχή υπηρεσίας εισπραξης τελών στους λιμένες εκτός έδρας του Φορέα και δαπανεί συνολικά 20.000€ εισπράττοντας 25.000€ έως 30.000€ έσοδα από τους λιμένες αυτούς. Επειδή η διαδικασία μέσω τρίτων είναι ιδιαίτερα επωφελής για το Φορέα μας προτείνουμε την τροποποίηση του άρθρου 71 του σχεδίου νόμου ως εξής : <>. Εξάλλου το άρθρο 6 παρ. 11 του ν. 2399/96 προβλέπει την εισπραξη μέσω τρίτων με απόφαση του συλλογικού οργάνου διοίκησης, των τελών των επιβατών. Επίσης η εισπραξη τελών ελλιμενισμού σκαφών στο Αγκυροβόλιο τουριστικών σκαφών λιμένα Νάξου μέσω τρίτων έχει προβλεφθεί από το Υπουργείο Τουρισμού στο ΦΕΚ 1009β/2006(άρθρο 3) στο οποίο προβλέπεται η ανάθεση εργολαβικώς ειδικών υπηρεσιών που δεν δύναται να εκτελέσει το υπάρχον προσωπικό.

23 Φεβρουαρίου 2017, 18:56 | ΠΕΤΡΟΣ ΒΑΦΙΝΗΣ

Η εισπραξη των λιμενικών τελων μπορεί να γίνεται και απο τρίτους και η πληρωμή τους θα γίνεται με ποσοστά επι των εισπραχθέντων με αποφαση του Δ.Σ.Η ανάθεση θα γίνεται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

22 Φεβρουαρίου 2017, 09:24 | ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΣΜΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΡΟΥ (ΝΙΠΑΔ) ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΡΟΥ-ΚΕΑΣ-ΚΥΘΝΟΥ-ΣΕΡΙΦΟΥ
η πρόσληψη εποχικού προσωπικού ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΙΝΑΙ ΜΕΓΑΛΗ ΚΑΙ ΔΕΝ ΘΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ .

Επειδή η διαδικασία μέσω τρίτων είναι ιδιαίτερα επωφελής για το Φορέα μας προτείνουμε την τροποποίηση του άρθρου 71 του σχεδίου νόμου ως εξής : <>. Εξάλλου το άρθρο 6 παρ. 11 του ν. 2399/96 προβλέπει την εισπραξη μέσω τρίτων με απόφαση του συλλογικού οργάνου διοίκησης, των τελών των επιβατών.

Επί του άρθρου 71:

Εκ μέρους του Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης & Εκμετάλλευσης Λιμένων, προτάθηκε η συμπλήρωση του τελευταίου εδαφίου του προτεινόμενου άρθρου, ως εξής: «Σε περίπτωση που το προσωπικό των Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων δεν επαρκεί, η βεβαίωση και εισπραξη των ανωτέρω τελών είναι δυνατή είτε από προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, που προσλαμβάνεται προς το σκοπό αυτό, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου με τη διαδικασία του άρθρου 21 του Νόμου 2190/1994 (Α'28), όπως ισχύει, είτε μέσω τρίτων (σύμβαση σύμβασης παροχής υπηρεσιών, εργολαβικώς μέσω τρίτων) μετά από απόφαση του συλλογικού οργάνου διοίκησης.», πρόταση που υιοθετείται εν

γίνει από τους φορείς και πολίτες.

Κατά την άποψη πολίτη, το πρόβλημα της βεβαίωσης και είσπραξης των λιμενικών τελών από τους φορείς διοίκησης λιμένων, βάσει του ν. 4256/2014, δεν επιλύεται με πρόσληψη προσωπικού Ι.Δ.Ο.Χ., αφού τα Λιμενικά Ταμεία και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία είναι υποστελεχωμένα, ώστε να αδυνατούν να υποστηρίξουν τη χρονοβόρα διαδικασία σύνταξης προκηρύξεων πρόσληψης προσωπικού, λόγω όγκου εργασίας. Αντίθετα, κατά τον πολίτη, το πρόβλημα στο πλαίσιο της οποίας εισπράττονταν τα λιμενικά τέλη, ώστε να προτείνεται η επανέναρξη της άδειας εκτέλεσης πλώων από τις λιμενικές αρχές, Εξάλλου, προτάθηκε η θεσμοθέτηση άριστων εισπρακτόρων που θα αμείβονται με ποσοστό επί των εισπράξεων, υπό προϋποθέσεις που αναφέρονται αναλυτικότερα στο οικείο σχόλιο.

Από πλευράς του **Προέδρου του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σύρου (Ν.Π.Δ.Δ.) Διαδημοτικού Σύρου-Κέας-Κύθνου-Σερίφου**, υπάρχει μεγάλη ανάγκη για πρόσληψη εποχικού προσωπικού για την κάλυψη των αναγκών είσπραξης των λιμενικών τελών και προτείνει αναδιάρθρωση του άρθρου 71, ως εξής: «Σε περίπτωση που το προσωπικό των Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων δεν επαρκεί, η βεβαίωση και είσπραξη των ανωτέρω τελών είναι δυνατή είτε από προσωπικό των Λιμενικών ή Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, που προσαμβάνεται προς το σκοπό αυτό, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου με τη διαδικασία του άρθρου 21 του Νόμου 2190/1994 (Α'28), όπως ισχύει, είτε εργολαβικώς μέσω τρίτων.», δεδομένου ότι, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 11 του ν. 2399/1996, προβλέπεται η είσπραξη μέσω τρίτων, με απόφαση του συλλογικού οργάνου διοίκησης των τελών των επιβατών. Μάλιστα, αναφέρεται ότι η είσπραξη τελών ελλιμενισμού σκαφών στο Αγκυροβόλιο τουριστικών σκαφών λιμένα Νάξου μέσω τρίτων έχει προβλεφθεί από το Υπουργείο Τουρισμού στο ΦΕΚ 1009/τ. Β'/2006 (άρθρο 3), στο οποίο προβλέπεται η ανάθεση εργολαβικώς ειδικών υπηρεσιών που δεν δύναται να εκτελέσει το υπάρχον προσωπικό.

Παράλληλα, καταγράφονται προβληματισμοί για το κόστος στελέχωσης πολυνησιακών Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, στα οποία υπάγονται λιμένες με μειωμένη κίνηση σκαφών ή με περιορισμένη χρήση των λιμένων (ώστε να απαιτείται πρωινή και βραδυνή βάρδια), άρα περιορισμένα έσοδα από τα τέλη αυτά, δυσανάλογα με το κόστος πρόσληψης προσωπικού.

Άλλωστε, τίθεται και ο προβληματισμός της εν γένει περιστολής των δημοσίων δαπανών και των περιορισμένων προσλήψεων εποχικού προσωπικού από το Α.Σ.Ε.Π., που πρέπει να διενεργούνται μάλιστα εγκαίρως για να έχουν ουσιαστικό οικονομικό αντίκρουσμα.

Άρθρο 72

Συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα (ν. 2971/2001)

[9 σχόλια]

22 Φεβρουαρίου 2017, 20:22 | Φίλιππος Φιλίππου

Τα ποσά των παραγράφων 4 & 5 περίπτωση δ & α αντίστοιχα χρήζουν αναθεώρησης ως προς το ελάχιστο και μέγιστο όριο. Με δεδομένο την δυσκολία εκτέλεσης εργασιών επισκευής, συντήρησης σε λιμένες απομακρυσμένων νησιών βλέπε Καστελλόριζο, Κάσο, Κάρπαθο, Χάλκη, Σύμη, κ.α όπου η δαπάνη προμήθειας των πρώτων υλών όπως σκυρόδεμα, σίδηρο καύσιμα είναι αρκετά αυξημένα σε σχέση με άλλες περιοχές μη νησιωτικές και συνυπολογίζοντας τα αυξημένα μεταφορικά των μηχανημάτων έργου που απαιτούνται για την αντιμετώπιση δύσκολων επισκευών θεωρώ ότι το ελάχιστο όριο πρέπει να αυξηθεί στο ποσό των 20.000€ αφενός για να συμπίπτει με το όριο της απευθείας ανάθεσης που προβλέπει το άρθρο 118 του Ν.4412/16 και αφετέρου να αντιμετωπίζονται άμεσα και χωρίς χρονотριβές με απλή διαδικασία μικρό-επισκευές ή συντηρήσεις που επηρεάζουν την ομαλή λειτουργία απομακρυσμένων λιμένων. Επίσης το μέγιστο όριο των 100.000 € για τους ίδιους λόγους που ανέφερα πιο πάνω πρέπει να αλλάξει στο ποσό των 200.000€.

22 Φεβρουαρίου 2017, 10:50 | ANNA

Καλό θα είναι να αναφέρεται αν υπάρχει υποχρέωση εκπόνησης μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για τα συγκεκριμένα έργα ή αν θα πρέπει

υποχρεωτικά ο λιμένος να έχει περιβαλλοντικούς όρους. Υπάρχουν μικρά λιμάνια που δεν έχουν.

21 Φεβρουαρίου 2017, 14:15 | Λάζαρος Λαδόπουλος

Παρατηρήσεις εκ μέρους της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ:

Πρόταση τροποποίησης του άρθρου 209 του Ν.4072/12 (Α'86), που αφορά την ΟΛΘ Α.Ε.:
Ο προϋπολογισμός δαπάνης δημοπράτησης 100.000 € για τις επισκευές – επεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα και εργασίες συντήρησης της ΟΛΘ Α.Ε. που απαιτείται να κοινοποιούνται προς γνώση στη ΔΑΥ της ΓΓΑΛΠΠΕ, προτείνεται να τροποποιηθεί στο ποσό των 200.000 €, όπως ακριβώς έγινε για το αντίστοιχο ποσό που προβλεπόταν για την ΟΛΠ ΑΕ στο άρθρο 208 του Ν. 4072/2012, το οποίο τροποποιήθηκε με το άρθρο 41 του Ν. 4256/2014 στο ποσό των 200.000 €.

Λάζαρος Λαδόπουλος, Προϊστάμενος Τμήματος Μελετών Έργων ΟΛΘ Α.Ε.

18 Φεβρουαρίου 2017, 23:10 | ΜΠΟΥΓΑΣ ΚΑΘΟΜΕΝΗΣ

Προτείνεται η αναδιάρθρωση του εδαφίου (β) της παραγράφου 5 ως εξής:
Β) Η δημιουργία υποδομών ασφαλείας και η προμήθεια και η εγκατάσταση εξοπλισμού ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στους λιμένες προς βελτίωση της ασφαλείας τους από σκόπιμες παράνομες ενέργειες και με σκοπό τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Συνθήκης Schengen, του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004 και της Οδηγίας 2005/65(ΕΚ)- όπως αυτή ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το ν. 3622/2007 (Α'284)- και που οι ως άνω υποδομές, εξοπλισμός αναφέρονται στα συγκεκριμένα από την αρμόδια Εθνική Αρχή, αντίστοιχα Σχέδια Ασφαλείας τους (ΣΛΑΕ/ΣΛΑ), όπως κινητές περιφράξεις, φυλάκια ελέγχου, υποδομές παρεμπόδισης μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ατόμων και οχημάτων, κάμερες παρακολούθησης και άλλες ήσσονος σημασίας κατασκευαστικές παρεμβάσεις, με τις οποίες δεν τροποποιούνται ή αλλοιώνονται τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των λιμενικών εγκαταστάσεων ή των λιμένων και δεν παρακωλύεται η λειτουργία τους.

Με την πρόταση η διάταξη βελτιώνεται νομοτεχνικά (παραλείπονται επικάλυψεις –βλ. πχ ο Κώδικας ISPS αποτελεί μέρος του Κανονισμού ή το ΣΛΑΕ είναι ευνόητο από άλλα νομοθετήματα ότι έχει εκπονηθεί με βάση τη μελέτη ΑΛΑΕ) και προβλέπεται με σαφήνεια τη συμπερίληψη των αναγκαίων υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας των υποχρέων λιμένων, που στην υπό διαβούλευση μορφή της δεν αναφέρεται σαφώς (αναφέρεται μόνο στο ΣΛΑΕ και όχι και στο ΣΛΑ)

18 Φεβρουαρίου 2017, 22:06 | Νικορέτζος Παναγιώτης

Η ψήφιση του άρθρου λύνει πολλά προβλήματα, και εξυπηρετεί τα μέγιστα την οικονομική ανάπτυξη.

16 Φεβρουαρίου 2017, 21:15 | Γιώργος Καρακατσάνης

Το άρθρο κινείται σίγουρα προς τη σωστή κατεύθυνση.
Το άρθρο θεωρώ ότι το ανώτατο όριο της παραγράφου 5 (100.000 ευρώ) φαντάζει αρκετά χαμηλό όταν πρόκειται για περιπτώσεις υποσκαφών και οπληδαίσεων. Θα έπρεπε να αυξηθεί σε 200.000 – 300.000 ευρώ. Δεν είναι κρίμα να μπλέκουμε με τις υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ. και του ΓΕΝ για τέτοιου είδους έργα που είναι αρκετά συνήθη στα απαρχαιωμένα μας λιμάνια;

Στο άρθρο 4, παρ. Β θα ήταν καλό να προστεθεί και η φράση «ρόμπτες ΑΜΕΑ, αυτόματοι πωλητές τροφίμων και αναψυκτικών, υπόγειοι κλάδοι απορριμμάτων».

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:08 | ΙΛΙΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Προτείνεται να αυξηθεί το όριο της δαπάνης από το ποσό των 10.000,00 ευρώ πλέον δαπάνης Φ.Π.Α. στο ποσό των 20.000,00, ώστε να «συγχρονιστεί» με το όριο του ποσού των διαδικασιών απευθείας ανάθεσης όπως ισχύει με το Ν. 4412/2016 (Δημόσιες Συμβάσεις).

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:39 | Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.ΜΕΑ.)

Προτείνουμε να συμπεριληφθεί ως ακολούθως (βλ. κείμενο με έντονη γραμματοσειρά):
«Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 18 του Ν.2971/2001 (Α'285) όπως διαμορφώθηκε με το άρθρο 210 του Ν.4072/12 (Α'86) αντικαθίστανται ως εξής:
«4. Επισκευές – επεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα και εργασίες συντήρησης σε υφιστάμενους λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις εκτελούνται κατά παρέκκλιση

της παραγράφου 2, κατόπιν απόφασης του διοικητικού τους οργάνου, κοινοποιούμενης στην Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και στην οικεία Λιμενική Αρχή εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) [...] β) αποσκοπούν στη δημιουργία υποτυπωδών, μικρής έκτασης εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των διακινούμενων επιβατών και εργαζομένων, όπως ψύκτες νερού, σκιάδια, χημικές τουαλέτες, Α.Τ.Μ. Τραπεζών, μηχανήματα αυτόματης έκδοσης εισιτηρίων, εξοπλισμός και σήμανση για τη διακίνηση πεζών και οχημάτων, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της πρόσβασης ατόμων με αναπηρία κ.λπ. γ) [...]

Η προαναφερόμενη συμπλήρωση προτείνεται στη βάση των απαιτήσεων του άρθρου 9 «Προσβασιμότητα» της Διεθνούς Σύμβασης για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία», την οποία η χώρα μας μαζί με το προαιρετικό πρωτόκολλό της επικύρωσε με τον Ν.4074/2012 (ΦΕΚ 88 Α'/11.04.2012), και ως εκ τούτου οφείλει να θέσει σε εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με το οποίο τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν στα άτομα με αναπηρίες την πρόσβαση, σε ίση βάση με τους άλλους, στα μέσα μεταφοράς.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:40 | ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ

Επί της τροποποίησης της παραγράφου 4 θα πρέπει να καταργηθεί η λέξη «σωρευτικά» από το σημείο που βρίσκεται καθότι δεν είναι δυνατή η συνύπαρξη των (α),(β),(γ),(δ)&(ε) προϋποθέσεων σε ένα έργο ταυτόχρονα και να προβλεφθεί η λέξη «δυναμικά» για τις (α)&(β)προϋποθέσεις και «σωρευτικά» για τις(γ),(δ)&(ε)προϋποθέσεις. Επειδή η προτεινόμενη τροποποίηση έχει την έννοια της άμεσης παρέμβασης επί επείγοντων και απρόβλεπτων καταστάσεων με διαδικασίες απ' ευθείας ανάθεσης η «κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2» φράση για τη μη αναγκαιότητα σχετικής έγκρισης, δεν διευκρινίζει εάν θα πρέπει να υπάρχει η έκφραση σύμφωνης γνώμης έστω από την οικεία Λιμενική Αρχή ή την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου, γεγονός που μπορεί να δημιουργήσει παρερμηνείες και καθυστερήσεις.Επιπλέον, τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία υπάγονται και εφαρμόζουν τις διατάξεις των Ν.3463/06 (ΔΚΚ) & 3852/10(ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ)για τα θέματα ελέγχου της εγκυρότητας και νομιμότητας των αποφάσεων τους από τις οικείες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, μήπως τεθεί θέμα νομιμότητας λήψης & εκτελεστότητας των αποφάσεων των Δ.Λ.Τ. με τη μη αποστολή τους έστω ως γνωστοποίηση στις αρμόδιες υπηρεσίες κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2; Τέλος, τα ποσά θα πρέπει να διαμορφωθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.4412/16 που ισχύει για όλες τις Δημόσιες Υπηρεσίες.

Επί του άρθρου 72:

Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) πρότεινε συμπλήρωση του άρθρου, στο πλαίσιο των αναφερομένων στα σχόλια του άρθρου 9 του παρόντος νομοσχεδίου, ως εξής: «Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 18 του Ν.2971/2001 (Α'285) όπως διαμορφώθηκε με το άρθρο 210 του Ν.4072/12 (Α'86) αντικαθίστανται ως εξής: «4. Επισκευές – επεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα και εργασίες συντήρησης σε υφιστάμενους λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις εκτελούνται κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, κατόπιν απόφασης του διοικητικού τους οργάνου, κοινοποιούμενης στην Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και στην οικεία Λιμενική Αρχή εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις: α) [...] β) αποσκοπούν στη δημιουργία υποτυπωδών, μικρής έκτασης εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των διακινούμενων επιβατών και εργαζομένων, όπως ψύκτες νερού, σκιάδια, χημικές τουαλέτες, Α.Τ.Μ. Τραπεζών, μηχανήματα αυτόματης έκδοσης εισιτηρίων, εξοπλισμός και σήμανση για τη διακίνηση πεζών και οχημάτων, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της πρόσβασης ατόμων με αναπηρία κ.λπ. γ) [...]

Προτείνεται η αναθεώρηση των ποσών των παραγράφων 4 και 5 περίπτωσ δ' και α' αντίστοιχα, ως προς το ελάχιστο και μέγιστο χρηματικό όριο (προτείνονται συγκεκριμένα ποσά), δεδομένης της της δυσκολίας εκτέλεσης εργασιών επισκευής, συντήρησης σε λιμένες απομακρυσμένων νησιών όπου η δαπάνη προμήθειας των πρώτων υλών και τα μεταφορικά είναι αρκετά αυξημένα σε σχέση με άλλες περιοχές μη νησιωτικές. Επίσης, στην παράγραφο 4 περίπτωση α' θεωρείται ότι πρέπει να συμπληρωθεί και η επισκευή, συντήρηση Ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων.

Εκ μέρους της «**Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης**» Α.Ε. κατατέθηκε πρόταση τροποποίησης του άρθρου 209 του ν. 4072/2012 (Α' 86), που αφορά την Ο.Λ.Θ. Α.Ε., ως εξής: «Ο προϋπολογισμός δαπάνης δημοπράτησης 100.000 € για τις επισκευές – επεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα και εργασίες συντήρησης

της ΟΛΘ Α.Ε. που απαιτείται να κοινοποιούνται προς γνώση στη ΔΑΥ της ΓΓΑΔΠΠΕ, προτείνεται να τροποποιηθεί στο ποσό των 200.000 €, όπως ακριβώς έγινε για το αντίστοιχο ποσό που προβλεπόταν για την ΟΛΠ ΑΕ στο άρθρο 208 του Ν. 4072/2012, το οποίο τροποποιήθηκε με το άρθρο 41 του Ν. 4256/2014 στο ποσό των 200.000 €».

Επίσης, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης & Εκμετάλλευσης Λιμένων, ομοίως αναφέρει την ανάγκη αύξησης του ορίου της δαπάνης, ώστε να εναρμονίζεται με τις διατάξεις περί απευθείας ανάθεσης, σύμφωνα με τον ν. 4412/2016 για τις δημόσιες συμβάσεις.

Επίσης, προτείνεται αναδιατύπωση του εδαφίου β' της παραγράφου 5, όπως αποτυπώνεται στο σχετικό σχόλιο, για τη νομοτεχνική βελτίωση της διάταξης (παραλείπονται επικαλύψεις -βλ. τηχ ο Κώδικας ΙΣΡS αποτελεί μέρος του Κανονισμού ή το ΣΑΛΕ είναι ευνόητο από άλλα νομοθετήματα ότι έχει εκπονηθεί με βάση τη μελέτη ΑΑΛΕ) και προβλέπεται με σαφήνεια τη συμπερίληψη των αναγκαίων υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας των υπόχρεων λιμένων, που στην υπό διαβούλευση μορφή της δεν αναφέρεται σαφώς (αναφέρεται μόνο στο ΣΑΛΕ και όχι και στο ΣΑΛ).

Παράλληλα, προτείνονται προσθήκες, όπως στην παράγραφο 4 περίπτωση Β', ενώ προτάσεις για τροποποίηση της παραγράφου 4 προτείνονται και από τον Πρόεδρο του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λουτρακίου-Περαχώρας, όπως η κατάργηση της λέξης «συνρευτικά», ενώ ζητείται διευκρίνιση για το εάν θα πρέπει να υπάρχει έκφραση σύμφωνης γνώμης από την οικεία Λιμενική Αρχή ή την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου, προς αποφυγή παρερμηνειών.

Επιπλέον, δεδομένης της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 3463/2006 και του ν. 3852/2010 ως προς την άσκηση νομιμότητας των αποφάσεων τους από τις οικείες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, διατυπώνεται προβληματισμός ως προς τη νομιμότητα λήψης και εκτέλεσής τους των παραγράφου 2.

Λιμενικών Ταμείων με τη μη αποστολής τους, έστω υπό μορφή γνωστοποίησης στις αρμόδιες υπηρεσίες κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2.

Τέλος, προτείνεται να αναφέρεται ρητά αν υφίσταται υποχρέωση εκπόνησης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για συγκεκριμένα έργα. Συνολικά, από σειρά σχολίων προκύπτει ότι το σχετικό άρθρο αξιολογείται θετικά και αναμένεται να επιλύσει αρκετά προβλήματα και να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη.

Άρθρο 73 Στελέχωση Πλοηγικής Υπηρεσίας

[3 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:56 | Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας

Το άρθρο 73 ικανοποιεί πάγιο αίτημα της ΠΟΥΕΝ για αύξηση των οργανικών θέσεων της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Όσον αφορά σε λοιπά ειδικά θέματα της Πλοηγικής Υπηρεσίας, τα πρωτοβάθμια σωματεία διεκδικούν τα κάτωθι:

Α. Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών

Κατάργηση της παραγράφου 2.1γ) του άρθρου 8 του Ν.3142/55 ΦΕΚ 43Α/1955.

* Κατάργηση της παραγράφου 6α) του άρθρου 8 του Ν.3142/55 ΦΕΚ 43Α/1955, ο υποψήφιος Πλοηγός να είναι κάτοχος Ελληνικού διπλώματος Πλοίαρχου Α

* Διόρθωση της παραγράφου 3) του άρθρου 8 του Ν.3142/55 ΦΕΚ 43Α/1955, ο υποψήφιος Πλοηγός να είναι κάτοχος Ελληνικού διπλώματος Πλοίαρχου Α τάξεως!

* Διόρθωση της παραγράφου γ) του άρθρου 8 του Ν.3142/55 ΦΕΚ 43Α/1955, ο υποψήφιος Πλοηγός να έχει πραγματική υπερέκτακτη θαλάσσια υπηρεσία (με τριετή τουλάχιστον υπηρεσία ως Πλοίαρχος) επί εμπορικών πλοίων εν ενεργεία άνω των 1.500 Κόρων.

* Διόρθωση παραγράφου 2.1α) του Ν. 3142/55 ΦΕΚ 43Α/1955, το ανώτατο όριο ηλικίας εισόδου στη Π.Υ να ορίζεται το 50ο έτος ηλικίας του υποψηφίου Πλοηγού.

* Το ανώτατο όριο παραμονής στην Πλοηγική Υπηρεσία των μονίμων Πλοηγών / Αρχιπλοηγών, έως και την συμπλήρωση του 67ου έτους ηλικίας.

* Διόρθωση της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του Ν. 3142/55 » ανάθεση της πλοηγικής πλοίων εις διπλωματούχους Πλοίαρχους Α τάξεως «.

* Κατάργηση του άρθρου 18 του Ν.3142/55 ΦΕΚ 43Α/1955 » ΠΛΟΗΓΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΔΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ».

* Στο Άρθρο 8 του ΠΔ 749/1977 (ΦΕΚ Α246), στα εξεταστέα μαθήματα των υποψηφίων Πλοηγών , να καταρτηθεί το 3ο μάθημα , της » Συνεννόησης » .
 * Στο Άρθρο 8 του ΠΔ 749/1977 (ΦΕΚ Α 246) , στα εξεταστέα μαθήματα των υποψηφίων Πλοηγών , να τροποποιηθεί η ύλη του 4ου μαθήματος. Π.ΧECTIS (electronic Chart Display and Information systems) , Radar / ARPA, GPS , Bridge Simulator / BRM κ.α.
 * Άρθρο 13.1 του Ν 3142/55 (ΦΕΚ43Α/1955), Οι Πλοηγοί / Αρχιπλοηγοί υποχρεούνται να φορούν την κεκανονισμένη στολή και διακριτικά (τέσσερα χρυσά σιρίτια και το διεθνές σήμα των Πλοηγών) ως επίσης χρυσό κλάδο στο γέισο του Πηλίκιου τους.
 * Καταβολή του επιδόματος Κυριακών σύμφωνα με την αναλυτική και ολοκληρωμένη πρόταση που έχει κατατεθεί στον ΓΓΛΠΝΕ .
 * Τροποποίηση αποζημίωσης Ναυτικού Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας (Σε περίπτωση μετακίνησης σε Πλοηγικούς Σταθμούς για κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών)

*Εκσυγχρονισμό των Πλοηγίων μέσω της πιστοποίησης των Πλοηγών και τον τεχνολογικό εξοπλισμό

Β. Πανελλήνια Ένωση Κυβερνητών-Μηχανικών-Μηχανοδηγών Πλοηγικής Υπηρεσίας

Η Πανελλήνια Ένωση Κυβερνητών-Μηχανικών-Μηχανοδηγών Πλοηγικής Υπηρεσίας διεκδικεί την ενσωμάτωση διάταξης νόμου με την οποία διορθώνεται μια αδικία ετών και με την οποία δίνεται η δυνατότητα στους Κυβερνήτες Πλοηγικής Υπηρεσίας να μπορούν να συνταξιοδοτηθούν με βάση το συνταξιοδοτικό μισθό που αντιστοιχεί στον βαθμό της ειδικότητας της ναυτολόγησης (κωδικός 243) κωδικός μισθολογίου πλοίου Ο/Ο Ε/Γ εσωτερικού 1500 κοκ και άνω και κατηγορία πλοίων Γ . Η εν λόγω διάταξη έχει ως κατωτέρω.
 «Συνταξιούχοι Κυβερνήτες της Πλοηγικής Υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εφόσον το επιθυμούν, υπάγονται στις διατάξεις του άρθρου 13 παράγραφος 1α του ν. 3075/2002 <> (ΦΕΚ Α' 297) και εφόσον καταβάλουν οι ίδιοι την διαφορά των ασφαλιστικών εισφορών (ναυτικού και πλοιοκτήτη) μεταξύ των ειδικτήτων ναυτολόγησης του τελευταίου 48μηνου της θαλάσσιας υπηρεσίας των και εκείνων που αντιστοιχούν στην ειδικότητα του Ναυκλήρου σε Ε/Γ ακτοπλοϊκά πλοία άνω των 1500 κοκ, αυξημένων κατά το ποσοστό που προβλέπεται από τον ν. 4256/2014 ΦΕΚ . Α' 92 , με επιφύλαξη του άρθρου 5, παράγραφος 1 α του ν . 2575/1998 <> (ΦΕΚ Α' 23) .

25 Φεβρουαρίου 2017, 19:19 | ΛΙΑΛΙΟΣ

Η ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΟΥΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΣΕ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.

24 Φεβρουαρίου 2017, 10:21 | Η. Μ.

Στο παρόν σχέδιο νόμου δεν υπάρχει διάταξη για την στελέχωση όλων των σχολών της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης με μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό λαμβανομένου υπόψη ότι το ΠΔ 103/2014 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου», «κούρεψε» κατά 66 %, κατά μέσο όρο, το σύνολο των οργανικών θέσεων του μόνιμου και ΙΔΑΧ εκπαιδευτικού προσωπικού όλων των σχολών της Επικράτειας (ΑΕΝ, ΚΕΣΕΝ, ΣΠΜ), δηλαδή, συρρίκνωσε τις οργανικές θέσεις, από 259 σε 88 επιφέροντας απώλεια 171 οργανικών θέσεων! Αυτή την χρονική στιγμή και για τις 10 ΑΕΝ ο αριθμός των μόνιμων εκπαιδευτικών ανέρχεται σε 56 ενώ οι οργανικές θέσεις που προβλέπονταν πριν το «κούρεμά» τους ήταν 212. Ομοίως ο αριθμός των μόνιμων εκπαιδευτικών και για τα 3 ΚΕΣΕΝ (Π/Μ/ΡΗ-ΡΕ) ανέρχεται σε 12 ενώ οι οργανικές θέσεις που προβλέπονταν ήταν 43, και στις 2 ΔΣΕΝ/ΣΠΜ δεν υπάρχει μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό ενώ οι οργανικές θέσεις που προβλέπονταν ήταν 4. Όλες οι σχολές, χωρίς καμία εξαίρεση, αδυνατούν να λειτουργήσουν εάν πριν την έναρξη του Εκπαιδευτικού Έτους δεν προσληφθούν ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί. Με αποτέλεσμα πάγιες και διαρκώς αυξανόμενες εκπαιδευτικές ανάγκες να καλύπτονται από ωρομίσθιο εκπαιδευτικό προσωπικό και το υπάρχον, λιγοστό, και αποδεδειγμένο, πλέον, μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό που έχει, υποτίθεται, προσληφθεί για την κάλυψη πάγιων και διαρκών εκπαιδευτικών αναγκών, δεν αρκεί, για την εκτέλεση των Προγραμμάτων Σπουδών που υλοποιεί η σχολή στην οποία υπηρετεί. Υπάρχουν ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί στις σχολές οι οποίοι απασχολούνται σε διδασκαλία πάνω από 48 ώρες την εβδομάδα με αποτέλεσμα να εξαντλούν το ετήσιο όριο των 880 ωρών που μπορούν να απασχοληθούν και οι Διευθυντές των σχολών αιτούνται σχετική έγκριση για την υπέρβαση του προαναφερομένου ορίου και μέχρι του ανώτατου επιτρεπτού ορίου των 1390 ωρών. Οι 1390 ώρες προκύπτουν από ημερήσια απασχόληση 10 ωρών

ημερησίως και ενίοτε από ημερήσια απασχόληση 14 ωρών για διδασκαλία μαθημάτων! Γεγονός το οποίο καθίσταται άκρως ανεκπαιδευτικό και υποβαθμίζει την παρεχόμενη εκπαίδευση, δημιουργώντας ένα ασφυκτικό πλαίσιο λειτουργίας στις σχολές και εάν δεν αυξηθούν οι οργανικές θέσεις μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού και δεν γίνουν προσλήψεις οι σχολές κινδυνεύουν να καταρρεύσουν, δεδομένου ότι χρόνο με τον χρόνο μειώνεται και ο αριθμός των ωρομισθίων καθηγητών που προσλαμβάνεται στις σχολές

Επί του άρθρου 73:

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας (Π.Ο.Υ.Ε.Ν.) υποδέχεται θετικά το άρθρο 73 του νομοσχεδίου, θεωρώντας ότι ικανοποιεί πλήρως αίτημά της, για την αύξηση των οργανικών θέσεων της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Περαιτέρω, όσο αφορά σε ειδικά λοιπά θέματα της Πλοηγικής Υπηρεσίας, παραθέτει τα αιτήματα των πρωτοβαθμίων σωμάτων, τα οποία αναφέρονται αναλυτικά στο σχετικό σχόλιο (Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών, Πανελλήνιας Ένωσης Κυβερνητών-Μηχανικών-Μηχανοδηγών Πλοηγικής Υπηρεσίας).

Περαιτέρω, προτάθηκε η Πλοηγική Υπηρεσία να γίνει ανεξάρτητος αυτοδιοικούμενος και αυτοχρηματοδοτούμενος οργανισμός, προκειμένου να λειτουργεί σε ανταγωνιστικές συνθήκες της αγοράς.

Τέλος, παρατέθηκε αναλυτικά το βασικό πρόβλημα που ανακύπτει από τη μείωση της στελέχωσης του συνόλου της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης με μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό, μετά τη θέση σε ισχύ του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (π.δ. 103/2014), το οποίο δεν συναρτάται με το ρυθμιστικό πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου 73.

Άρθρο 74

Αδειοδότηση έργων σε περιοχές Ο.Τ.Α.

[5 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:29 | ΙΙΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Το άρθρο απαιτεί αποσαφήνιση των αναφερόμενων όρων, ώστε να μην υπάρξει σύγχυση με την προβλεπόμενη διαδικασία αδειοδότησης του Ν.2971/2001 αλλά και πρόσκρουση στις γνωμοδοτήσεις του Ν.Σ.Κ. με τις οποίες «στη ζώνη λιμένα δεν έχει αρμοδιότητα η Πολεοδομία».

26 Φεβρουαρίου 2017, 13:52 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

1. Η διατύπωση της διάταξης είναι ομιχλώδης και όχι εύκολα ερμηνεύσιμη.

2. Από τον σχολιασμό του Κου Κοροντζή προκύπτει ότι έχει αντιμετωπίσει το θέμα εκτενώς οπότε προτείνω να επαναδιατυπωθεί η διάταξη σύμφωνα με εμπειρικά βασιζόμενη υπόδειξη του ιδίου.

ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

ΥΠΛΞ/ΚΟΣ ΛΣ

20 Φεβρουαρίου 2017, 11:38 | Ιωαννίδου Κωνσταντίνα

Θα πρέπει να διευκρινιστεί επακριβώς το είδος των έργων (π.χ. δίκτυα αποχετεύσεων, κλπ) για τα οποία γίνεται αναφορά και η έννοια της «χρήσης από ΟΤΑ» δεδομένου ότι σε πολλές περιπτώσεις φορέας διαχείρισης Χ.Ζ. Λιμένων, είναι Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που είναι Ν.Π.Δ.Δ. ΟΤΑ. Δηλαδή να διευκρινιστεί αν πρόκειται για έργα αρμοδιότητας και ευθύνης ΟΤΑ (Δήμων) που απλώς βρίσκονται χωρικά εντός Χ.Ζ.Λ., χωρίς να αποτελούν λιμενικές εγκαταστάσεις και για τα οποία οι εν λόγω Δήμοι, έχουν την αρμοδιότητα συντήρησης ή κατασκευής, αναλαμβάνοντας πλήρως και την δαπάνη. Η διατύπωση του συγκεκριμένου άρθρου θα πρέπει να είναι σαφής, ώστε να διαφοροποιείται από το άρθρο 18 του Ν. 2971/2001 όπου προβλέπεται η έγκριση ή γνωμοδότηση αρμόδιων Υπουργείων, ώστε να μην υπάρξει παρερμηνεία για το ποια έργα αδειοδοτούνται μόνο από την Διεύθυνση του εκάστοτε Δήμου.

Τέλος, η εκτέλεση «κάπποιων» έργων εντός Χ.Ζ. Λιμένων, θα γίνονται χωρίς την μέχρι τώρα προβλεπόμενη γνωμοδότηση ή ακόμη και ενημέρωση φορέα

Διαχείρισης (π.χ. Δ.Σ. Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων)?

20 Φεβρουαρίου 2017, 10:20 | ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ

Δεν είναι σαφές το τι ακολουθείται, ποια είναι δηλαδή η διαδικασία αδειοδότησης. Τι σημαίνει ότι αδειοδοτούνται από τον ΟΤΑ; Δηλαδή ακολουθείται η διάταξη του άρθρου 18 του ν.2971/2001 και ως φορέας διαχείρισης θεωρείται πλέον ο ΟΤΑ? Ακολουθούνται οι διατάξεις της πολεοδομικής νομοθεσίας (στη ζώνη λιμένα δεν έχει ως τόσο αρμοδιότητα η Πολεοδομία σύμφωνα με γνωμοδοτήσεις ΝΣΚ);

Θα πρέπει κατά τη γνώμη μου οπωσδήποτε να συμπληρωθεί το άρθρο ως εξής:

Έργα εντός Χερσαίας Ζώνης Λιμένα επί εκτάσεων η χρήση των οποίων ασκείται από Οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αδειοδοτούνται και υλοποιούνται από την κατά περίπτωση αρμόδια Διεύθυνση του οικείου Δήμου «...σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη ζώνη λιμένα», καθώς παρά το ότι η διαχείριση δίνεται στους ΟΤΑ, η καθορισμένη ζώνη λιμένα εξακολουθεί να υφίσταται μαζί με το ιδιαίτερο καθεστώς που τη διέπει.

17 Φεβρουαρίου 2017, 00:30 | ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

ΣΩΣΤΗ ΝΟΜΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΠΟΥ ΛΥΝΕΙ ΕΝΑ ΠΛΕΟΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΘΕΜΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕ ΚΥΡΙΑ Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΓΝΩΣΤΟ ΩΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ.ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΜΕ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΟΛΠΑ ΑΕ ΚΑΙ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΤΕ ΚΛΗΘΗΚΑ ΣΑΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΝΑ ΒΕΒΑΙΩΣΩ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΑΤΡΕΩΝ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΝΑ ΣΧΗΜΑΤΙΣΩ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΕΣ ΕΠΕΙΔΗ Ο ΔΗΜΟΣ ΕΚΤΕΛΟΥΣΕ ΕΡΓΑ ΣΤΗ ΖΩΝΗ ΠΟΥ ΤΟΥ ΕΙΧΕ ΑΠΟΔΟΘΕΙ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ – ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΑΡΟΛΟ ΠΟΥ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΟΡΙΖΕ ΟΤΙ Η ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΥΛΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΟΤΑ. ΑΔΥΝΑΤΟΝ ΑΥΤΟ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΑΝΤΙΛΗΠΤΟ ΑΠΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ ΠΑΡΟΛΟ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΕΚΤΕΝΕΙΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ. ΤΩΡΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΛΙΓΟ ΚΑΙΡΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΑΥΤΗ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΚΑΙ ΒΑΣΙΜΟ ΤΩΝ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΔΕΙΚΝΥΕΤΑΙ ΣΑΦΩΣ ΠΟΙΟΣ ΕΙΧΕ ΔΙΚΙΟ. ΕΤΣΙ ΑΠΛΑ.

Επί του άρθρου 74:

Εκ μέρους του **Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης & Εκμετάλλευσης Λιμένων** προτάθηκε η ανάγκη αποσαφήνισης των αναφερόμενων όρων, πράγμα με το οποίο συμφωνούν και άλλα σχόλια, ώστε να μην υπάρξει σύγχυση ως προς την προβλεπόμενη διαδικασία αδειοδότησης του ν. 2971/2001, αλλά και πρόσκρουση στις γνωμοδοτήσεις του Ν.Σ.Κ., σύμφωνα με τις οποίες «στη ζώνη λιμένα δεν έχει αρμοδιότητα η Πολεοδομία».

Επίσης, ζητείται να διευκρινιστεί συγκεκριμένα το είδος των έργων για τα οποία γίνεται αναφορά στο άρθρο και η έννοια της «χρήσης από Ο.Τ.Α.», δεδομένου ότι, σε πολλές περιπτώσεις φορέας διαχείρισης χώρων λιμένων είναι Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που είναι Ν.Π.Δ.Δ. των Ο.Τ.Α., ώστε να διευκρινιστεί αν πρόκειται για έργα αρμοδιότητας και ευθύνης Ο.Τ.Α. εντός των χώρων ζωνών λιμένων, χωρίς να αποτελούν λιμενικές εγκαταστάσεις και για τα οποία οι δήμοι έχουν την αρμοδιότητα συντήρησης ή κατασκευής, αναλαμβάνοντας και τη σχετική δαπάνη. Επίσης, για την εκτέλεση ορισμένων έργων θα πρέπει να δοθεί διευκρίνιση αν θα γίνονται χωρίς την έως σήμερα προβλεπόμενη γνωμοδότηση ή ακόμα και με ενημέρωση του φορέα διαχείρισης των Ο.Τ.Α.

Επίσης, προβληματισμοί καταγράφονται για τη διαδικασία αδειοδότησης και τον φορέα αδειοδότησης.

Τέλος, αποτυπώνεται σχόλιο που θεωρεί ότι η διάταξη κινείται προς την ορθή κατεύθυνση, για την επίλυση ενός σοβαρού θέματος που αντιμετωπίζουν οι Λιμενικές Αρχές (όπως στην Πάτρα ως προς το θαλάσσιο μέτωπο)

Άρθρο 75

Τροποποιήσεις του ν. 4256/2014 (Α' 92)

[49 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:50 | Κατετάν Αλέξανδρος

679-

Κ. Υπουργέ,
Κ.Κ. Εισηγητές,
Αν είναι ΔΥΝΑΤΟΝ...!!!
ΔΥΟ ΜΗΝΕΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ προσπαθείτε να φέρετε τον Νομο 4256... πρὸς τα πιάω...!!!
Προτείνετε τροποποιήσεις ὅπως:
1. Προσόντα Διακυβέρνησης... γιατί ;; Δεν τα είχαν οι τουρίστες, με τα ξεστά Χρήματα ;; Πάνε τα BareBoats ? και οι λοιποί ;; πῶς θα τους εκπαιδεύσετε;...; ΣΕ ΔΥΟ ΜΗΝΕΣ ;; τη Ναυτική τέχνη ;; ΠΟΥ ;;
ΠΡΟΤΑΣΗ: Μην πειράζετε τα προσόντα ΤΩΡΑ, η αγορά έχει προσαρμοστεί, διαβούλευση, αλλαγή, – ΕΑΝ χρειάζεται – από Οκτώβριο.
2. Θέματα Ασφάλισης... Τον ΕΦΚΑ τον γνωρίζει ο Εισηγητής ;; ΟΛΑ τα μικρά Επτανησιακά στο ΝΑΤ ;; και αυτοί που πληρώνουν ΕΦΚΑ ;; Δύο Ασφαλιστικές εισφορές... αδύνατον...!!!
ΠΡΟΤΑΣΗ: Να εξαιρούνται από το ΝΑΤ, όλα τα μικρά Επτανησιακά έως 24 μέτρα, που δραστηριοποιούνται με τον παρόν Νόμο, ή προαιρετικά, όσοι απογεγραμμένοι Ναυτικοί το επιθυμούν και δεν έχουν υποχρέωση καταβολής ΕΦΚΑ.
3. Ολική Ναύλωση 24Ωρών. Για ποιό λόγο για να μην μπορεί ένα μικρό Ε/Γ-Τ/Ρ η Ε/Γ-Α/Ψ του παρόντος Νόμου, να μην μπορεί να κάνει δύο περιηγήσεις στον τόπο που δραστηριοποιείται ;; Μην εμποδίζετε την επιχειρηματικότητα..., Χρήματα...Ενημέρια..., για τον πολίτη, φόρους... ΦΤΑ... για το κράτος, αποφέρει...!!!
ΠΡΟΤΑΣΗ: Χρονική διάρκεια Ολικής Ναύλωσης κατ'ελάχιστο 4 ώρες.
4. Αυτό το Ειδικό Ναυτιλιακό Έγγραφο, ποιός θα παράβω...;...; ?
Θα είναι Χωρίς Χαρτοσήμανση και ήδη υπάρχουν έγγραφα ;;
Τι θα λέει περισσότερο από το ΠΓΕ ή το CE, που δεν λένε τα ηδῆ υπάρχοντα
Δεν λέει τίς κλίνες ;; Δεν αναφέρονται οι πλώδες ;; Ημερινοί ή Νυχτερινοί ;; Δεν αναφέρονται επιβαίνοντες ;;
ΠΡΟΤΑΣΗ:
Εάν θέλετε να αυξήσετε το ΧΑΡΤΟΒΑΣΙΛΕΙΟ... για να διευκολύνετε τις λιμενικές Αρχές, στο τί είδους Ολική Ναύλωση μπορεί να κάνει ένα σκάφος, κάντε το αλλά Χωρίς Χρέωση από τα ΚΕΕΠ και τους Νηογνώμονες. Κατάστασης Επιβαίνοντων.
5. Την φέρετε με Εγκύκλιο του 2014, στη σωστή πλεύση θα έλεγα, και τώρα επαναφέρετε την θέωση Κατάστασης Επιβαίνοντων αλλά και την Θέωση σε περιπτώσης μεταβολής
Αυτή η πρόταση πρέπει να αποσυρθεί... δεν επιφέρει τίποτα ουσιαστικό, μόνο μπουμπούρα..... στελείωτες ουρές στα λιμεναρχεία, σφραγίδες.. και εικὼνα Χάους προς τον τουρίστα – πελάτη αλλά και τους εμπλεκόμενους.
6. ΧΩΡΟΙ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ
Μεγάλη συζήτηση και πολλά προβλήματα με την περσινή Τουριστική περίοδο, κυρίως με τα Ε/Γ-Τ/Ρ που δραστηριοποιούνται ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΙΚΑ με τον v.4256/2014, Άρθρο 9 παρ.5, με συμβάσεις Ολικής Ναύλωσης.
ΕΝΝΟΕΙΤΑΙ ὅτι ὅποιο πλῆοιο Ε/Γ- Α/Ψ η Τ/Ρ θέλει να συνάψει πολυήμερη σύμβαση με διανυκτέρευση, θα πρέπει να εξασφαλίζει ὅτι ἔχει τις ανάλογες κλίνες ἢ να εξασφαλίζει ο ναυλωτής, διανυκτέρευση στη Ξηρά, εφόσον το σκάφος που μισθώνει, δεν ἔχει τέτοια δυνατότητα.(βλ. Μεταφορική Ικανότητα 8, κλίνες 5 ἢ καθόλου), και να αναγράφεται στο Ναυλοσύμφωνο, ὅπως συμβαίνει και στα Ημερόπλοια.
ΕΝΝΟΕΙΤΑΙ επίσης, ὅτι ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΙΚΑ με τον v.4256/2014, Άρθρο 9 – Ειδικές Ρυθμίσεις, παρ.5, ὅτι Ε/Γ-Τ/Ρ, μπορεί να συνάψει Ημερήσια Ολική Ναύλωση-σεις, ανάλογα με το Π.Γ.Ε. ἢ CΕ (π.χ. ὑπαρξή τουαλέτας) με την αντίστοιχη διάρκεια, και ανάλογη περιοχή πλώων.
Δεν καταλαβαίνω, γιατί κατὰ την περσινή περίοδο, κάποια λιμεναρχεία αρνήθηκαν να θεωρήσουν Ναυλοσύμφωνα σε Ε/Γ, επιμένοντας σε προσκόμισης βεβαίωσης Χώρων Ενδιαίτησης...!!!

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Πρέπει να διευκρινιστεί επαρκώς προς όλες τις κατευθύνσεις ότι και τα Ε/Γ-Τ/Ρ, ΕΧΟΥΝ δικαίωμα Ολικής Ναύλωσης, με συγκεκριμένες συνθήκες. Όλες οι πολυήμερες συμβάσεις ολικής Ναύλωσης, να αναφέρουν στο Ναυλοσύμφωνο, για Ε/Γ/-Τ/Ρ, ότι εφόσον δεν διατίθενται επαρκείς Χώροι Ενδιαίτησης για διανυκτέρευση, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για κατάλυμα, σε επιβάτες και πλήρωμα.

Για Ημερήσιες Ολικές Ναυλώσεις, Ε/Γ-Τ/Ρ επιτρέπεται η σύναψη Ολικής Ναύλωσης, σχέτως Χώρων Ενδιαίτησης, σύμφωνα με Π.Γ.Ε. και είναι:

Για πλοία έως 20μέτρα, έως 12-18 επιβάτες (Χωρίς πλήρωμα), έως 25-35 επιβάτες, με ανάλογη σύνθεση-πλήρωμα Ε/Γ-Α/Ψ, και όχι διπλές ασφαλίσεις με Δικαίωμα

επιλογής, ΕΦΚΑ ή NAT.

(κατά την ταπεινή μακροχρόνια ναυτική μου εμπειρία, και εδώ πρέπει να υπάρχει ένα όριο και για πλοία μεγαλύτερα των 24μέτρων, είναι σίγουρο ότι είναι επανδρωμένα με πλήρωμα ή είναι Ημερόπλοια)

Κλείνοντας θα ήθελα να ευχηθώ, ότι θα πρυτανεύσει η λογική και η κατανόηση ότι οι προτάσεις, οι δικές μου αλλά και των προηγούμενων σχολιαστών, προέρχονται από ανθρώπους που αφήνουν τον κόπο τους, τα χρήματά τους, θαλασσο-δέρνονται οι ίδιοι, σε ένα τομέα σημαντικό για τη Χώρα μας, τον Τουρισμό και πρέπει να συμβάλετε στην ομαλή διαχείριση αυτού του Τομέα, με όσο το δυνατό λιγότερο αναταράξεις..., ενώ χρειάζομαστε μακροχρόνια σταθερή πολιτική, προοπτική, διάρθρωση....

πάντοτε στη διάθεσή σας...

Με εκτίμηση...

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:11 | Εμμανουήλ Βερνίκος

Σημειώσεις

Άρθρο 75 της πρότασης παρ. 8 των

επί

άρθρων

της

διαβούλευσης.

8. Στην υποπαράγραφο (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος α ως εξής:
αα «Πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών επιτρέπεται να εκναυλώνονται μόνον όταν υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα.»

Σχόλιο:

Για ότι αφορά τα ξύλινα παραδοσιακά σκάφη μήκους μέχρι 24 μέτρα που δραστηριοποιούνται με ολική ναύλωση και παραλαμβάνουν μέχρι 49 επιβάτες πρέπει να συμπεριλαμβάνονται «μη λόγοι απογεγραμμένοι ναυτικοί».

Α. Τα σκάφη αυτά τα επανδρώνουν οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες των οποίων τα διπλώματα είναι ιστιοπλοϊά ή ταχυπλόων αρκετοί δε από αυτούς έχουν μέχρι την παλάμη τους και κυρίως οι γνώσεις τους είναι τεχνικά άριστες ώστε κάθε ζημιά αντιμετωπίζεται από τους ίδιους εν πλω ή εν όρμω.

Β. Είναι αυτό που χρειάζεται ο ξένος επισκέπτης ώστε να βλέπει την χώρα μας σωστά και να απολαμβάνει την βόλτα του, το μπάνιο του, τα αξιοθέατα και να επιστρέφει

Κ. Μετά την επιστροφή τους και την αποβίβαση των επιβατών στο λιμάνι, με σβελτάδα καθαρίζουν το σκάφος τους και το σούρουπο βγαίνουν μία δεύτερη βόλτα με επιβάτες που επιθυμούν να θαυμάσουν την Δύση του ήλιου και να την φωτογραφίσουν..

Δ. Αυτά τα σκάφη σε σχέση με τα ημερόπλοια έχουν τελείως διαφορετική αποστολή που συνοψίζεται ως ακολούθως.

Ε. Αν πρέπει να προσληφθούν άλλοι ειδους ναυτικοί σε αυτά τα σκάφη τότε η εκμετάλλευσή τους θα είναι ασύμφορη και αναγκαστικά θα τα εγκαταλείψουν.

Εχουμε ήδη πολλά παραδείγματα τέτοιας εγκατάλειψης είτε λόγω μετατροπής των όρμων σε ιχθυοκαλλιέργειες είτε λόγω ρυπάνσεων των όρμων που

επιχειρήσεις σε αδιέξοδο και χιλιάδες οικογένειες στην εξαθλίωση. Με όλο το σεβασμό, ο σκοπός του έπρεπε να είναι η βιώσιμη ανάπτυξη της χώρας και η ευημερία των κατοίκων και όχι η ικανοποίηση δέκα ανθρώπων. Εξάλλου το νομοσχέδιο λέει ότι στόχος του είναι η διαφάνεια και αξιοκρατία. Θα πρέπει όμως και οι διατάξεις του να το υποστηρίζουν. Όσο αφορά τα συμφέροντα που νομίζουν ότι θίγονται, για ποια συμφέροντα μιλάνε; Κύριε

Το τουριστικό προϊόν που προσφέρουν τα σκάφη ολικής ναύλωσης είναι τελείως διαφορετικό από αυτό που προσφέρουν τα ημερόπλοια και απευθύνονται σε τελείως διαφορετικό κοινό. Τα σκάφη ολικής ναύλωσης προσφέρουν μία εμπειρία και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους επισκέπτες τους και όχι απλά μία περιήγηση. Το μεγαλύτερο τους πλεονέκτημα είναι ότι μπορούν να προσφέρουν εξατομικευμένες υπηρεσίες (tailormade) και να προσαρμοστούν ανά μία στιγμή στις προτιμήσεις των επισκεπτών και στις καιρικές συνθήκες, καθώς δεν έχουν προκαθορισμένο πρόγραμμα και έχουν ευελξία (ο τουρίστας δε θέλει πρόγραμμα, θέλει να διασκεδάσει και να απολαύσει τις ομορφιές των ελληνικών νησιών). Δηλαδή προσαρμόζονται άμεσα σε αυτά που ζητάει ο Πελάτης. Συγχρόνως επειδή κατά πλειοψηφία στα σκάφη αυτά εργάζονται ως κυβερνήτες οι ιδιοκτήτες τους έχουν παράλληλα και ξεναγό και έναν ντόπιο άνθρωπο να τους πει την ιστορία των νησιών και τα ήθη και έθιμα κάτι που είναι ανεκτίμητο για έναν τουρίστα στην Ελλάδα. Ήδη σαν χώρα τα μέτρα που έχουμε να κλάδο μας δεν είναι καθόλου ανταγωνιστικά σε σχέση με τις γειτονικές χώρες (Τουρκία, Κροατία) οι οποίες σημειωτέον διαφημίζουν τα ελληνικά νησιά (πχ τη Σύμη) με στόχο να προσελκύσουν τους τουρίστες. Γιατί λοιπόν ένας τουρίστας να μην επιλέξει να προσγειωθεί σε αυτές τις χώρες όταν θα παραλάβει ένα σκάφος σε πολύ χαμηλότερη τιμή και θα είναι σε μισή μία ώρα στα ελληνικά νησιά και θα απολαμβάνει τα ίδια τοπία και θάλασσες; Έχετε αναρωτηθεί τι ζημιά θα προκαλέσει αυτό στις τοπικές κοινωνίες που είναι απομακρυσμένες και ζουν από αυτό αλλά και στο ίδιο το κράτος αφού χάνει σημαντικά έσοδα από τους λιγότερους τουρίστες που θα μας επισκεφθούν στα αεροδρόμια μας και τα ξενοδοχεία; Το yachting δεν έχει μόνο άμεσα έσοδα στις επιχειρήσεις του χώρου αλλά και έμμεσα στις τοπικές κοινωνίες που επισκέπτονται (εστιατόρια, καθαριστήρια, σουπερμαρκετ, ψυχαγωγία, καφετέριες, αρχαιολογικοί χώροι, τουριστικά είδη κλπ) . έχετε αναρωτηθεί για το πόσο μεγάλο μερίδιο της οικονομίας θα χαθεί. Αντί λοιπόν να ενισχύσουμε και να βοηθήσουμε τις τοπικές κοινωνίες, τις χιλιάδες οικογένειες και τους νέους που επιστρέφουν στη γενέτειρά τους για να ασχοληθούν με τον τουρισμό και έχουν προσφέρει όλο το βίος του για να επενδύσουν σε ένα σκάφος, βάζουμε ταφόπλακα και τους οδηγούμε σε ανεργία και εξαθλίωση και εν τέλει σε έξοδο από την ίδια τους τη χώρα; Αυτό είναι το ζητούμενο; Να διώξετε τους νέους αυτής της χώρας; Να διώξετε την ελίτι; Όταν έγιναν αυτές οι επενδύσεις ισχυε ένας νόμος που βασίζεται σε νόμους και διατάγματα ολόκληρων δεκαετιών και τώρα εσείς θέλετε γρήγορα να αλλάξετε όλο το πλαίσιο ένα μήνα πριν την έναρξη της σεζόν ; είναι αυτό λογικό, αξιολογικό και ηθικό; Έχετε ρωτήσει τους αρμόδιους φορείς του χώρου και τους ειδικούς (πχ νηογνώμονες) για την γνώμη τους ; ή απλά κάνουμε τα κέφια σε 2-3 μεγαλοεπιχειρηματίες που δε θέλουν να ιδρώσουν και βλέπουν κοντόφθαλμα; Κύριε

Είναι δυνατόν η Ελλάδα μας με τόσο θαλάσσιο πλούτο και ναυτική παράδοση να θεσπίζει νόμους ενάντια στο λαό της και ανοίγει την επιχειρηματικότητα στις γειτονικές χώρες κάτι εκμεταλλευόμενες τις δικές της συνταγματικές ομορφιές; Λέει

Είναι δυνατόν να αφήνουν μέσα από τα χέρια σας τόσα έσοδα και φόροι από το Ελληνικό κράτος; Οι τουρίστες θα επιλέξουν ξεκάθαρα τις γειτονικές χώρες καθώς έχουν άμεση πρόσβαση στο ιντερνετ για να συγκρίνουν και φυσικά δε θα θέλουν να ζήσουν τις τριτοκοσμικές καταστάσεις που θα επακολουθήσουν. Δηλαδή εμείς σαν χώρα θα απολαμβάνουμε μόνο τα σκουπίδια που θα αφήνουν στα σημεία που θα επισκέπτονται και οι άλλοι θα απολαμβάνουν τα έσοδα. Πραγματικά φοβερή εξυγίανση. Αναρωτιέμαι πως είναι δυνατόν να αλλάξει ένας νόμος τόσο γρήγορα μετά από μόλις 3 χρόνια χωρίς να έχουμε δει τα νούμερα και ενώ όλοι διαμνηνύουν ότι ο θαλάσσιος τουρισμός αλλά και τα λιμεναρχεία λειτουργούν πολύ καλύτερα λόγω της εν μέρει εξάλειψης της γραφειοκρατίας (πχ μη θεώρηση των crew list). Αντί να ψηφίζετε μέτρα για να γίνετε πιο ανταγωνιστικοί, ψηφίζετε μέτρα για να μας καταστρέψετε;

Για να κατανοήσετε Αυτή την αγορά, χώρα θέλουμε; Τα σκάφη αυτά παίρνουν κατά Μ.Ο. 20-25 άτομα και στην πλειοψηφία κυβερνήτης είναι ο ίδιος ο πλοιοκτήτης ο οποίος έχει γαλουχηθεί στη θάλασσα και εξής:

Υπουργέ, τα αναφέρω

1979

νωμιζει τον τόπο του σαν την πατρίδα του (πχ ξέρες κλπ). Αυτό σημαίνει ότι πονάει το σκάφος του και το προσέχει σαν τα μάτια του, φέρεται στους Πελάτες του σαν βασιλιάδες και φροντίζει για τον τόπο του γιατί εκεί μένει. Άρα μιλάμε για μεγαλύτερη ασφάλεια. Βάζοντας άλλα πληρώματα όπως αναφέρετε στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 75, τα οποία δεν έχουν εμπειρία στην ισοτιπλοία αλλά σε μεγάλα πλοία πραγματικά δημιουργείται ένας χάος και κινούμενες νάρκες μέσα στη θάλασσα. Πως είναι δυνατόν έναν άνθρωπο που δεν έχει μάθει να χειρίζεται τα πανιά να θεωρείται κατάλληλος; Συγχρόνως οδηγείτε αυτούς τους ανθρώπους σε απάνωση καθώς συνήθως αυτά που τους μένουν για να ζήσουν τις οικονομίες τους είναι οι μισθοί που θα έδιναν σε

Αν λοιπόν το ζητούμενο μας είναι η ασφάλεια όπως θα έπρεπε να είναι, έχω να προτείνω τα εξής: ρωτήστε τους ειδικούς για το τι χρειάζεται για να είναι κάποιος άρτια καταρτισμένος και πιστοποιημένος και δημιουργήστε μια σχολή ισοτιπλοίας ή ένα παράρτημα μέσα στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού για αυτούς τους ανθρώπους που θα πιστοποιεί τους επαγγελματίες ισοτιπλόους και το κράτος θα έχει έσοδα από αυτό. Φυσικά θα πρέπει να δοθεί εύλογο απόκτηση των

Χρονικό διάστημα για να δημιουργήσουμε ένα υγιές νομικό πλαίσιο για το κράτος και τους πολίτες τους και Είμαι σίγουρη ότι υπάρχουν χιλιάδες λύσεις και είμαστε στη διάθεση σας να δημιουργήσουμε ένα υγιές νομικό πλαίσιο για το κράτος και τους πολίτες τους και όχι μία καταστροφή. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι λανθασμένα αναφέρετε την χρήση σωστικών μέσων για αυτούς τους ανθρώπους στην αιτιολογική έκθεση όταν ήδη στα πρωτόκολλα των σκαφών αυτών, αναφέρεται ρητά ότι άνω των 12 ατόμων απαιτείται η προσκόμιση πιστοποιητικού σωστικών μέσων από την Ακαδημία Ε. Ν. ή άλλη αναγνωρισμένη από το Κράτος ενός ή και δύο μελών. Άρα τι επιπλέον θέλετε να προσθέσετε και γιατί δεν είστε ενήμεροι για αυτά

πώς λειτουργούν

Σας παρακαλούμε κύριε Υπουργέ μην καταστρέψετε τον κλάδο Χωρίς καν να αποτυπώνεται η πραγματικότητα. Είναι αυτονόητο και πολύ εύκολο να καταλάβει κανείς ότι αυτές οι επιχειρήσεις δεν θα είναι βιώσιμες λειτουργώντας ως ημερόπλοια καθώς τα νούμερα δεν βγαίνουν στα 20-25 άτομα και στην μικρή σεζόν που έχουμε. Το μόνο που θα επιτευχθεί αν ψηφιστεί αυτή η τροπολογία είναι χιλιάδες χρεωκοπημένες επιχειρήσεις, νέοι σε εξάθλιση και σε φυγή και δραματική μείωση εσόδων για το κράτος. Θα σας ευγνωμονούν βέβαια οι πολίτες των γειτονικών χωρών... Αναρωτιέμαι γιατί θίνονται τα ημερόπλοια όταν το κοινό που απευθύνονται είναι τόσο διαφορετικό όπως αναφέρεται στην αιτιολογία της 4ης παραγράφου. Τα ημερόπλοια μεταφέρουν συνήθως 100-200 άτομα. Νομίζω είναι σαφές η διαφορά με ένα άλλο τύπου σκάφους που η αξία του είναι να μην 10 φορές περισσότερη αλλά έχει πρωτόκολλο για μόλις 20-25 άτομα. Τα ημερόπλοια επίσης κάνουν κυκλικά, προκαθορισμένα ταξίδια και προσφέρουν τελείως διαφορετικό προϊόν από ένα σκάφος ολικής ναύλωσης. Άρα ο πελάτης τους θα τους επιλέξει για άλλο λόγο από ότι θα επιλέξει ένα σκάφος ολικής ναύλωσης. Διαφορετικό προϊόν από ένα σκάφος ολικής ναύλωσης δεν θα πήγαινε ποτέ με ημερόπλοιο και αντίστροφα και αν πήγαινε θα ήταν σίγουρα από τη προφίλ του τουρίστα που επιλέγει το σκάφος ολικής ναύλωσης

Το προφίλ του τουρίστα που επιλέγει το σκάφος ολικής ναύλωσης δεν θα πήγαινε ποτέ με ημερόπλοιο και αντίστροφα και αν πήγαινε θα ήταν σίγουρα διαφορετικό. Το προφίλ του τουρίστα που επιλέγει το σκάφος ολικής ναύλωσης δεν θα πήγαινε ποτέ με ημερόπλοιο και αντίστροφα και αν πήγαινε θα ήταν σίγουρα διαφορετικό.

Δυσχεστερημένος καθώς και στις περιπτώσεις αναζητά και διαφημίζει τη χώρα Η προστάθεια του καθενός επιχειρηματία θα πρέπει να είναι να προβάλει τα θετικά της επιχείρησής του, να συνάπτει συνεργασίες και να διαφημίζει τη χώρα μας στο εξωτερικό. Οι ιδιοκτήτες των σκαφών ολικής ναύλωσης κάνουν τεράστια προστάθεια διαφήμισης και προβολής στο ίντερνετ και έχουν εκατομμύρια θετικές κριτικές στο trip advisor που προσελκύουν και άλλο κόσμο με σεβασμό στο περιβάλλον, στη θάλασσα που τους δίνει ψυχή και το κάνουν ορμώμενοι από αγάπη και μεράκι. Ποιος πτυχιούχος Ε.Ν. θα έχει τον ίδιο ζήλο όταν σπουδάσε για να είναι σε φορητά ή μεγάλα επιβατηγά και είναι σε ένα μικρό ισοτιπλοϊκό;

Επιπλέον η χρονική στιγμή που επιλέγετε να καταθέσετε το νομοσχέδιο είναι σωστή. Ένα πριν την έναρξη της σεζόν χωρίς καμία μελέτη κ συναντήσεις με φορείς; Έχετε κάνει έρευνα να δείτε τι θέλει ο τουρίστας; Στους Πελάτες μας τι θα πούμε ένα μήνα πριν την έναρξη της σεζόν; Συγγνώμη αλλά ο νόμος γιατί κάποιον νομίζουν ότι θίνονται και δεν μπορούμε να σας εξηγήσουμε; Έχετε σκεφτεί την δυσφήμιση της χώρας μας στο εξωτερικό; Τι θα τους πούμε; ότι πρέπει να πληρώσετε τριπλά και τετραπλά για να απολαύσετε ότι και πέρσι γιατί ψηφίστηκε ένας καταχρηστικός νόμος; Καταλαβαίνουμε όλοι την τεράστια ζημιά που θα επέλθει για την χώρα μας.

Η λογική των ημερόπλοιων είναι να καταστροφούμε εμείς, να υποφέρει η κατοικία του γείτονα για να έχουν μεγαλύτερα έσοδα αντί να προσταθίσουν να προσελκύσουν περισσότερο κόσμο και να επενδύσουν σε διαφήμιση. Γιατί δεν εξυγιάζουν το προϊόν τους προσφέροντας εναλλακτικές προτάσεις; Η ψήφιση αυτών των διατάξεων θα δημιουργήσουν προβλήματα αντί να τα λύσουν στην αγορά και των ημερόπλοιων. Η λογική δεν πρέπει να είναι να

κλείσουν π.χ. τα ενοικιαζόμενα δωμάτια για να δουλέψουν τα ξενοδοχεία αλλά όλοι μαζί να προσελκύσουν το διαφορετικό προφίλ τουρίστα αυξάνοντας τα έσοδα για τη χώρα μας. Είναι διαφορετικά προϊόντα όπως και τα ημερόπλοια με τα σκάφη ολικής ναύλωσης όμως και τα δύο προσφέρουν διαμονή. Ναι διαμονή αλλά με άλλους όρους και υπηρεσίες. Κλείνοντας θέλω να τονίσω το εξής: Ο νόμος άλλαξε το 2014 για να προσφέρει κίνητρα και εξυγίανση ενώ το κυριότερο μέρος του ισχύει για ολόκληρες δεκαετίες. Όλα αυτά που προβλέπονται για τον κλάδο μας δεν είναι σε καμία περίπτωση προνόμια αλλά προϋποθέσεις για την βιωσιμότητα μας και κίνητρο για να επιχειρήσουμε σε ένα ευπαθές, αβέβαιο, σκληρό και αντιεπιχειρηματικό περιβάλλον. Γνωρίζετε πόσο εύαλτοι είμαστε στις αβέβαιες καιρικές συνθήκες. Σε αυτά προστέθηκαν η τεράστια αύξηση ΦΠΑ, η μη ύπαρξη κατάλληλων δομών αλλά και η προσφυγική κρίση στο Αιγαίο; Πόσα πράγματα μπορεί να αντέξει μία επιχείρηση που δεν δουλεύει ούτε τρεις μήνες με τεράστια έξοδα συντήρησης; Που είναι η οικονομοτεχνική μελέτη των συνεργατών σας για αυτά που πάτε να ψηφίσετε; Πως αποφασίζετε για την τύχη του ελληνικού λαού χωρίς να έχει μελετηθεί τίποτα και χωρίς να υπάρχουν τα νούμερα; Γιατί τόσο βιαστικά; Όσο αφορά την κατάρτιση των ιστιοπλόων και τις ικανότητες τους, υπάρχουν τα διπλώματα τους, τα πιστοποιητικά σωστικών, τα χιλιάδες ναυτικά μίλια που έχουν κάνει και κυρίως τα εκατομμύρια θετικά σχόλια των επισκεπτών τους. Θέλετε να τα συγκρίνετε με των υπολοίπων; Μιλάτε επίσης για διανυκτέρευση. Γιατί πρέπει να υποχρεωθεί κάποιος να κοιμηθεί μέσα όταν θέλει να κοιμηθεί στο ξενοδοχείο του και την ημέρα να πάρει το ιστιοπλοϊκό του σκάφος και να πάει βόλτα στα ελληνικά νησιά; Γιατί να μην το ναυλώσει για ώρες, μέρες, βδομάδες; γιατί περιορίζετε ένα τουριστικό προϊόν; Η πραγματικότητα είναι ότι ναυλώνουν τα σκάφη αφού επισκεφθούν τα ελληνικά νησιά. Γιατί πρέπει να χάσουν τη δουλειά τους οι ξενοδοχείοι και να κοιμούνται μέσα στα σκάφη; Γιατί στο εξωτερικό έχουν χιλιάδες πρακτικές όπως charter cabin και εδώ τα θεωρούμε όλα κακά; Γιατί πρέπει να πάρουμε όσους χωράνε στα κρεβάτια; Στα κρεβάτια κάθονται όταν ναυλώνουν ένα σκάφος ή στο εξωτερικό μέρος του σκάφους; στην Ελλάδα δεν είμαστε με το άπλετο ήλιο; Γιατί θέλουμε να γίνουμε εμείς ηγνώμονες και κατασκευαστές όταν οι ειδικοί έχουν αναφέρει κάτω από ποιες προϋποθέσεις μεταφέρει κάθε σκάφος συγκεκριμένο αριθμό επιβατών; Εκατομμύρια 'γιατί' που δεν φτάνουν χιλιάδες σελίδες να αναφέρουμε. εκατοντάδες παραλογισμοί στον υποθετικό αθέμιτο ανταγωνισμό που οι ίδιοι θα δημιουργήσουν; Κύριε Υπουργέ κουραστήκαμε ως νέοι να πληρώνουμε τις πελατειακές σχέσεις του παρελθόντος, του βολέματος και της αναξιοκρατίας. Πρέπει να επέλθει ισοτιμία και ο ικανότερος και ο καλύτερος να προχωρά περισσότερο παρασέρνοντας και τους άλλους να γίνουν καλύτεροι και όχι να μας τραβάτε όλους στον βούρκο.

Αναρωτιέμαι επίσης αν εμείς γίνουμε επίσης ημερόπλοια πραγματικά πιστεύουν ότι ο τουρίστας θα επιλέξει να ταξιδέψει με 20 άτομα ή με 200; Μήπως χάσουμε όλοι μαζί; Γιατί η Ελλάδα είναι 62 η στην επιχειρηματικότητα (η Γεωργία στην 8η); γιατί πρέπει να τιμωρηθούμε; επειδή επιχειρούμε ζώντας μέσα στην αβεβαιότητα; Πρέπει να τιμωρηθούμε επειδή κάνουμε καλά τη δουλειά μας και κάποιοι θίγονται; Σας παρακαλώ πολύ να αναθεωρήσετε το νομοσχέδιο σας και να επαναφέρετε στο τραπέζι ένα μελετημένο, άρτιο και δίκαιο νομοσχέδιο ζητώντας τη γνώμη των ειδικών και των εμπλεκόμενων. Έτσι θα επιτευχθεί δικαιοσύνη και αξιοκρατία. Καταγράφοντας τα προβλήματα που θέλουμε να λύσουμε και βρίσκοντας σωστές και όχι καταστροφικές λύσεις. Γιατί η αιτιολογική έκθεση δεν είναι εμπεριστατωμένη αλλά αναλύει μία πρόταση και λέει ότι είναι και λογικό να καταργηθεί η 8η ναύλωση; Λογικό για ποιον; Ποιος ορίζει το λογικό; Το νομοσχέδιο πρέπει να υποκειμενικό ή αντικειμενικό, σαφές και αδιάβλητο; Μην διώχνετε και άλλους νέους από τη χώρα μην καταστρέψετε και άλλες οικογένειες. Ο τουρισμός και η ναυτιλία είναι οι μόνοι και βασικότεροι πυλώνες ανάπτυξης και ευημερίας αυτής της χώρας και ακρογωνιαία λίθοι της οικονομίας μας. Εκμεταλλευθείτε τους και μην τους καταστρέψετε. Εκτός αν δεν θέλουμε έσοδα. Θέλετε άραγε να χρωστάμε και άλλοι περισσότεροι στο δημόσιο ή θέλετε να απολαμβάνετε έσοδα; Όπως η SOLAS κατέγραψε τα standards για την διεθνή ασφάλεια στη θάλασσα έτσι πρέπει να καταγραφεί τι θέλουμε και να γράψουμε τις προδιαγραφές. Αυτό θέλει μελέτη και χρόνο. Θέλει ενημέρωση και στάδιο δοκιμής και προσαρμογής για τους επιχειρηματίες του κλάδου, Έχετε καταλάβει ότι η σεζόν ξεκινάει ; πότε θα οργανωθούμε ; πως θα δουλέψουμε; Το ζητούμενο είναι να δημιουργήσουμε συνθήκες ευημερίας για όλους.

Ποιο είναι το ζητούμενο ; να ευεργετηθούν οι μεγάλες επιχειρήσεις εις βάρος των μικρών; Γνωρίζετε ότι αυτά τα σκάφη έχουν ειδικές προδιαγραφές και πρότυπα σύμφωνα με τα οποία πιστοποιούνται από τους ειδικούς. Ποιος αποφάσισε ότι αυτό δεν

Γιατί είναι επείγον να ψηφιστεί άμεσα το νομοσχέδιο; Γιατί κλίνει τόσο γρήγορα η διαδικασία που έπρεπε να γίνει το φθινόπωρο για να προλάβουμε να οργανωθούμε; Σας ρωτάμε πως θα δουλέψουμε φέτος; 1η Απρίλη έχουμε ναύα. Τι θα πούμε ; συγγνώμη άλλαξε ο νόμος γιατί κάποιοι νομίζουν ότι θίγονται; Από επαναφέρετε τη θέωση της λίστας επιβατών. Άραγε για ποιο λόγο; Έχετε τόσους πολλούς λιμενικούς για να απασχολούνται σε κάτι τόσο ανούσιο; Από όσο γνωρίζουμε η πλειοψηφία των λιμεναρχών είναι ΥΠΟ στελεχωμένα και όλοι παραινούνται ότι δεν μπορούν να ασχοληθούν με τα σημαντικά όπως η παρανομία ή η αστυνόμευση γιατί πνίγονται στη γραφειοκρατία. Θα απασχολήσετε λοιπόν τους λιμενικούς για να πατάνε μία σφραγίδα, όταν υπάρχουν άλλες

λύσεις. Πάμε δηλαδή άλλα 100 χρόνια πίσω και προσφέρουμε ταλαιπωρία στους πελάτες μας οι οποίοι θα περιμένουν καμιά ώρα κάτω από τον ήλιο για να πάρουμε μία τυπική σφραγίδα. Άραγε έχουν καταγραφεί παρανομίες από τη μη θέωση της λίστας επιβατών; Εσείς θα πληρώνετε ως τουρίστας για να ζήσετε αυτή τη ταλαιπωρία ή απλά του χρόνου θα πηγαίνατε σε κάποια πιο φιλόξενη καλύτερη χώρα με καλύτερες υπηρεσίες; Γνωρίζετε πόσο απαιτητικοί είναι οι πελάτες πλέον; πόσο ενδιαφέρονται για την υπηρεσία που λαμβάνουν; Όλοι έχουμε κάνει επένδυση με άλλο νομικό πλαίσιο , πρέπει να δώσετε περιθώριο προσαρμογής όπως και στα πτυχία και φυσικά να μην προτείνετε για κατάρτιση.

Ολοι έχουμε κάνει επένδυση με άλλο νομικό πλαίσιο , πρέπει να δώσετε περιθώριο προσαρμογής όπως και στα πτυχία και φυσικά να μην προτείνετε για κατάρτιση. Αθέμιτος ανταγωνισμός είναι αυτό που έχει βγει προς διαβούλευση. Έχετε ρωτήσει τα λιμεναρχεία πόσες φορές οι ιστιοπλόοι έχουν συνδράμει σε διασώσεις βοηθώντας και συνεισφέροντας καταλυτικά στο έργο των λιμεναρχείων; Ναι αυτοί που δεν έχουν βοηθώντας και συνεισφέροντας καταλυτικά στο έργο των ιστιοπλόων; Η ιστιοπλοΐα είναι τέχνη και αυτό δεν μαθαίνεται από τα θρανία του Ε.Ν. όπως επίσης και ο απόφοιτος του Ε.Ν. δεν γίνεται κατευθείαν καπετάνιος αλλά υπηρετεί για να πάρει το δίπλωμα του καπετάνιου, γνωρίζω πολύ καλά ότι απόφοιτοι ακαδημίας Ε.Ν. δεν μπορούν να κυβερνήσουν ιστιοπλοϊκό σκάφος γιατί για άλλο εκπαιδεύθηκαν. Στην οικογένεια μου έχω άπειρους απόφοιτους οι οποίοι είναι ικανότατοι καπετάνιοι και ανθυποπλοίαρχοι αλλά για άλλου είδους πλοία.

Μιλάμε για ΝΑΤ και ΤΕΒΕ . μα δεν ψηφίστηκε το ΕΦΚΑ; Γιατί δεν δημιουργείται ένας κωδικός για ιστιοπλόους να λυθεί άμεσα και η ασφάλιση; Γιατί τα εύκολα γίνονται δύσκολα; Γιατί άλλα λέει το ένα υπουργείο και άλλα το άλλο; Γνωρίζετε το trip advisor και το word of mouth? Έχετε δει πόσο αυστηροί είναι οι τουρίστες μας; Θέλετε να δείτε πόσο καλή και ασφαλή δουλειά κάνουν οι ιστιοπλόοι

Απλά περιηγηθείτε στις κριτικές του πιο αντικειμενικού κοινού. Αυτών που έχουν ταξιδέψει όχι αυτών που υποθέτουν και ζουν με φαντάσματα. Εμείς που έχουμε επενδύσει καταστρώνοντας business plan και εφαρμόζοντας όσα έχουμε μάθει στα ελληνικά πανεπιστήμια γιατί πρέπει να αποτύχουμε ; επειδή δεν εξυπηρετεί ο νόμος κάποια συμφέροντα; Πότε θα διορθωθεί επιτέλους αυτή η κατάσταση; Μιλάτε για επιπλέον έγγραφα όταν αλλάξει όνομα αλλάξει σε ημεροπλοίο γίνεται πιο ασφαλές

Αναρωτιέμαι αν ένα σκάφος οφείλει να εκτοξεύει οδηγώντας με δόλο τους μικρούς πλοιοκτήτες σε κλείσιμο. Συνοψίζοντας η 4η παράγραφος δεν περιορίζει τον αθέμιτο ανταγωνισμό αλλά τον εκτοξεύει οδηγώντας με δόλο τους μικρούς πλοιοκτήτες σε κλείσιμο. Η 5η παράγραφος μιλάει για λογική συνέπεια . ποιος το λέει αυτό; 10 άτομα γιατί εκατομμύρια άλλα λένε ότι είναι παράλογο. Λέτε ότι καταργείται η 6η παράγραφος για λόγους ενίσχυσης των οικονομικών και κοινωνικών δεδομένων και τόνωση της ελληνικής περιφέρειας. Γιατί αυτά δεν λαμβάνονται υπόψη στις χιλιάδες άνθρωπο θα βρεθούν στο δρόμο; Ποιος είναι ο θετικός για την οικονομία επιπτώσεις όταν χιλιάδες άνθρωπο θα βρεθούν στο δρόμο; Και στις θάλασσες θα υπάρχουν νέοι πτυχιούχοι που δεν μπορούν να χειριστούν τα πτανιά; Μιλάμε για πραγματικά καρμανιόλα στις θάλασσες. Αλλά εμείς θα

πιστεύουμε ότι έχουμε

Πως θα ελέγξει το λιμεναρχείο την παρανομία όταν θα απασχολούνται με ανούσια πράγματα και γραφειοκρατία. Δεν θέλετε εξυγίανση;

Με όλο το σεβασμό οι συγγραφείς της έκθεσης δεν γνωρίζουν την πραγματικότητα ούτε τον κλάδο και αυτό πραγματικά είναι εξαιρετικά επικίνδυνο. Εμείς είμαστε στη διάθεσή σας μέσα από το χώρο με υπερειστευμασμένες προτάσεις να βρούμε τις καλύτερες λύσεις για όλους μας και για τη χώρα μας.

Με απεριόριστο σεβασμό

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:55 | ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ «ΑΡΓΩ»

Διαβάζοντας προσεκτικά τα Άρθρα 66, 75 και 91 διαπιστώσαμε ότι πέρα από τον εισπρακτικό χαρακτήρα, όλες οι προτάσεις δυστυχώς στερούνται επαγγελματισμού, τεχνολογίας και διορατικότητας με αποτέλεσμα ένα υγιές κομμάτι της Ελληνικής οικονομίας, αυτό του θαλάσσιου τουρισμού, που συνεισφέρει τα μέγιστα για δεκατίες, να κινδυνεύει να γίνει ένα μη ανταγωνιστικό τουριστικό προϊόν και να ασφακτιά μέσα στην οπισθοδρομική Ελληνική γραφειοκρατία. Για να μην μπουν χιλιάδες επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο σε οδυνηρές περιπέτειες, λίγους μήνες πριν την καλοκαιρινή περίοδο, πιστεύουμε ότι το νομοσχέδιο πρέπει να αποσυρθεί άμεσα. Εάν κάποιος θεωρεί ότι ο ν.4256/14 χρειάζεται βελτίωση, να συνεχιστεί η διαβούλευσή του σε σωστή βάση και χρονική στιγμή ώστε να γίνει ένας διαχρονικός, λειτουργικός και ξεκάθαρος νόμος και να δουλέψει σαν μπουσουλός για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού της χώρας και όχι σαν δεκανίκι για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων μιας κατηγορίας επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στον χώρο ή σαν φρένο στις επί δεκαετίες προσπάθειές μας να φέρουμε την Ελλάδα (παρότι με σημαντικές ελλείψεις υποδομής) στους προσφιλείς προορισμούς παγκοσμίως.

27 Φεβρουαρίου 2017, 18:42 | ΤΣΙΛΙΑΝΗΣ ΑΝΔΡΟΝΙΚΟΣ

ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΝΟΜΟΥ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΣΧΟΛΙΟ

Άρθρο 75

της

Τροποποίηση του Άρθρου 1 παρ1-ι – αα του νόμου 4256/2014

πρότασης

παρ.

1

1

1. Η περίπτωση (αα) της υποπαραγράφου (ι) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: «αα. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει τα κατά νόμο απαιτούμενα προσόντα για τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.»

Αναφορά νόμου

4256/2014

αα. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

Σχόλιο

Η διαφορά έγκειται στις υπογραμμισμένες εκφράσεις. Το θέμα είναι ότι τα κατά νόμο απαιτούμενα προσόντα υπάρχουν σαφώς εκφρασμένα, μόνο για το πλήρωμα που ναυτολογείται, καθώς και για τα ειδικευμένα ή εκπαιδευμένα άτομα για το χειρισμό των σωστικών μέσων του πλοίου. Θα πρέπει με κατάλληλη νομοθετική πράξη να συμπεριληφθούν τα πτυχία για «σκήπερ», τα διπλώματα σωστικών μέσων άλλων χωρών, καθώς και τα προσόντα του επιβάτη που θα αναλάβει την διακυβέρνηση του πλοίου.

Ο νόμος θα πρέπει να γίνει πλήρως ορισμένος και να παραπέμπει σε συγκεκριμένες νομοθεσίες, όπως κανονισμούς, ή υπουργικές αποφάσεις, που να αποσαφηνίζουν το νομοθετικό πλαίσιο χωρίς δυνατότητες ερμηνείας με βάση προσωπικές θεωρήσεις. Εφόσον αυτές δεν υπάρχουν, ή είναι ημιτελείς, να εξουσιοδοτείτε ο υπουργός για την έκδοση των απαιτούμενων υπουργικών αποφάσεων, σε εύλογο χρονικό διάστημα. Θα πρέπει να έχουμε κατά νου ότι στις υπάρχουσες νομοθεσίες, υπονοείται η λήψη πτυχίου από σχολές όπως το ΚΕΣΕΝ, ή, απασχόληση ατόμων από ναυτικές ακαδημίες. Σε αυτές τις σχολές όμως δεν μπορεί να φοιτήσει ένας «επιβάτης».

← — ■ — — — →

ΣΧΟΛΙΟ

75

της

πρότασης

παρ.

2

2

Τροποποίηση του Αρθρου 1 παρ1-iv του νόμου 4256/2014

2. Θ υποπαράγραφος (iv) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: «Χώροι ενδίαίτησης: είναι οι κλειστοί Χώροι διαμονής, ότησης και υγιεινής του πλοίου. Όταν συνάπτεται σύμβασης ολικής ναύλωσης που περιλαμβάνει διανυκτέρευση, οι κλίνες που διαθέτει το πλοίο αντιστοιχούν στον αριθμό των επιβατών που διανυκτερεύουν .» .

Αναφορά
νόμου
4256/2014

iv. Χώροι ενδίαίτησης: είναι οι κλειστοί Χώροι διαμονής, ότησης και υγιεινής του πλοίου.

Πρέπει να συνδυαστεί με το ορισμό του επαγγελματικού του νόμου

δ. Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα ενέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους Χώρους ενδίαίτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.

Σχόλιο

Με την νέα προτεινόμενη τροποποίηση δεν αποσαφηνίζεται ο όρος «επαρκείς και κατάλληλους Χώρους», διατηρώντας την ασάφεια με τις επακόλουθες δυσχευουργίες και παρεξηγήσεις μεταξύ επαγγελματιών και υπουργείου.

Ο όρος «επαρκείς και κατάλληλους Χώρους» πρέπει να αντικατασταθεί με ευθεία αναφορά στην σχετική νομοθεσία, όπως ότι «Οι Χώροι ενδίαίτησης θα πρέπει να πληρούν τον εκάστοτε ισχύοντα κανονισμό ενδίαίτησης, ανάλογα την κατηγορία του πλοίου, τον αριθμό επιβατών και τον πλού του πλοίου».

Θα πρέπει επίσης να ορίζεται ότι στο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας με το οποίο εφοδιάζονται τα πλοία, θα πρέπει σε ειδική εντολή – οδηγία που θα αναγράφεται επί αυτού, να αναφέρεται σαφώς ο αριθμός των κλινών με τις οποίες είναι εφοδιασμένο το πλοίο, καθώς και ο αριθμός των επιβατών που μπορεί να παραλάβει ένα πλοίο αναψυχής ολικής ναύλωσης στους κλειστούς Χώρους παραμονής (σαρόνια).

Με την συγκεκριμένη αναφορά περί κλειστών Χώρων ενδίαίτησης, αφήνεται έξω από την ολική ναύλωση, μια νέα κατηγορία επαγγελματιών, οι οποίοι έχουν επενδύσει κυρίως σε σκάφη χωρίς κλειστές ενδίαίτησεις (όπως π.χ. φουσκωτά με πολυεστερική γάστρα και κουβέτα), τα οποία ναυλώνουν σε τουρίστες οι οποίοι έχουν νοικιάσει για την διαμονή τους κατοικίες στην ξηρά. Αυτοί χρησιμοποιούν τα σκάφη αυτά μόνο κατά την διάρκεια της ημέρας για εκδρομές σε γειτονικούς προς την περιοχή διαμονής τους τόπους. Από τις διατάξεις του νόμου 4256/2014 όπως ισχύει τώρα, οι επαγγελματίες αυτοί στρώχνονται προς την παρανομία, ενώ ναύλα τέτοιου είδους δίνονται σε σκάφη με ξένες σημαίες παράνομα και αμφιβόλου επιπέδου ασφαλείας. Θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη, να ενταχθεί η συγκεκριμένη δραστηριότητα ολικής ναύλωσης στον νόμο, υπό τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

Α) Θα ικανοποιούν όλους τους λοιπούς κανονισμούς και απαιτήσεις εξοπλισμού, ασφαλείας, στελέχωσης και κυβερνητικής πιστοποίησης που ισχύουν για τα σκάφη αναψυχής που δραστηριοποιούνται με ολική ναύλωση, ανάλογως την κατηγορία του σκάφους, τον αριθμό επιβατών και τους πλάδες που εκτελούν.

Β) Θα ικανοποιούν όλες τις απαιτήσεις πιστοποίησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης (σήμανση CE)

Γ) Θα έχουν μήκος τουλάχιστον 7 μέτρα

Δ) Θα παραλαμβάνουν το πολύ μέχρι 12 επιβάτες.

Ε) Θα έχουν κλειστούς ή ανοικτούς εσκασιμένους Χώρους για την παραλαβή των επιβατών καθώς και αντίστοιχα καθίσματα, για το σύνολο των επιβατών. Οι επιβάτες και λοιπές απαιτήσεις για τα καταστρώματα που διατίθενται για τους επιβάτες, θα πληρούν τον αντίστοιχο κανονισμό ενδίαίτησης ανάλογως την κατηγορία του πλοίου, τον πλού και τον αριθμό επιβατών.

ΣΤ) Θα είναι εξοπλισμένα με κλειστούς Χώρους υγιεινής, των οποίων ο αριθμός και λοιπά τεχνικά στοιχεία θα ικανοποιούν τον αντίστοιχο κανονισμό ενδίαίτησης ανάλογως την κατηγορία του πλοίου, τον πλού και τον αριθμό επιβατών.

Ζ) Οι επιβάτες δεν θα διανυκτερεύουν στο πλοίο αλλά σε ευκαλιές ξηράς.

Η) Θα εκτελούν πλάδες μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και μόνον κατά την διάρκεια της ημέρας, όπως αυτά νοούνται στους ορισμούς της αντίστοιχη νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής που δραστηριοποιούνται με ολική ναύλωση.

Θ) Ο ναυλωτής ή ο εκναυλωτής, εφόσον προσλαμβάνει πλήρωμα, του οποίου οι ανάγκες ότησης και διαμονής δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν στο πλοίο, θα πρέπει να φροντίζει για την επαρκή ότηση και διαμονή τους σε κατάλληλες ευκαλιές ξηράς (κατοικίες, ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια κ.λ.π.).

1) Τα σκάφη αυτά θα δραστηριοποιούνται μόνο με συμβάσεις ολικής ναύλωσης , στις οποίες θα περιγράφεται σαφώς το είδος και ο τρόπος ναύλωσης .																					
ΣΧΟΛΙΟ	75	της	πρότασης	παρ.	3																
Άρθρο																					
Τροποποίηση του Άρθρου 1 του νόμου 4256/2014 με πρόσθεση παρ. 3																					
3. Στο άρθρο 1 του Ν. 4256/2014	(Α'	92)	προστίθεται	παράγραφος	3	ως															
εξής																					
Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται ο τύπος , η διαδικασία τα στοιχεία και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια που αναγράφονται σε πιστοποιητικό το οποίο πρέπει να φέρουν όλα τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, ως ειδικό ναυτιλιακό έγγραφο.																					
Σχόλιο																					
Εισάγεται ο εφοδιασμό των πλοίων με ένα ακόμη έγγραφο. Η πρακτική παραπέμπει στο "CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD" με το οποίο εφοδιάζονται τα μεγαλύτερα επιβατηγά πλοία . Ορίζεται ότι αυτό θα είναι ναυτιλιακό έγγραφο. Σε κάθε περίπτωση φαίνεται να ανοίγει μια καινούρια διαδικασία (πρόσθετη γραφειοκρατία) με πρόσθετα έξοδα (κόστη εκδόσεως , παράβολα κ.λ.π.) , χωρίς να γίνεται αντιληπτή η χρησιμότητά του από την στιγμή που τα περισσότερα από τα στοιχεία που αφορούν το πλοίο αναφέρονται ήδη στο ΠΓΕ του πλοίου, στα λοιπά ναυτιλιακά του έγγραφα και στην επαγγελματική του άδεια.																					
Θα πρέπει να επιδιώξουμε την απλοποίηση των διαδικασιών και την μείωση της γραφειοκρατίας. Ήδη η λειτουργία των σκαφών και η πιστοποίησή τους είναι βεβαρημένες με ικανά κόστη και διαδικασίες . Αυτές , επιβαρύνουν τους πλοιοκτήτες καθώς και το κόστος , ή την πολυπλοκότητα λειτουργίας των σκαφών . Έτσι καθιστούν την Ελληνική Σημαία όλο και λιγότερο ανταγωνιστική σε σχέση με άλλες σημαίες , δημιουργούν δε συνθήκες μη υγιούς ανταγωνισμού με πλοία άλλων σημαιών																					
ΣΧΟΛΙΟ	75	της	πρότασης	παρ.	4	και															
Άρθρο																					
Τροποποίηση																					
Κατάργηση Άρθρου 3 παρ.2 (γ) του νόμου 4256/2014																					
4.Θ υποπαράγραφος (β) της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4256/2014 (Α' 92)																					
«Η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από είκοσι τέσσερις (24) ώρες. Ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της σύμβασης ναύλωσης θεωρούνται, αντίστοιχα, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.»																					
Αναφορά																					
β. Η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από οκτώ (8) ώρες. Ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της σύμβασης ναύλωσης θεωρούνται, αντίστοιχα, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.																					
γ. Επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι και δύο (2) συμβάσεων ολικής ναύλωσης μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο. Οι συμβάσεις ναύλωσης οι οποίες εκτελούνται, από το ίδιο πλοίο, μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο θεωρούνται ως μία (1) ημέρα ναύλωσης.																					
Σχόλιο																					
Περιορίζονται οι δυνατότητες ναύλωσης σε μία ανά ημέρα σε μια προσπάθεια να γίνει διακριτή η δραστηριότητα των πλοίων με ολική ναύλωση από εκείνη των ημερόπλοιων . Θα πρέπει να αναλογιστούμε ότι από την μια φορτώνουμε με πλήρωμα όποιο σκάφος ολικής ναύλωσης παραλαμβάνει πάνω από 12 επιβάτες, εξισώνοντας το λειτουργικό κόστος των δύο δραστηριοτήτων , από την άλλη περιορίζουμε την ομάδα των επαγγελματιών ολικής ναύλωσης σε μια ναύλωση ανά ημέρα . Τα ημερόπλοια μπορούν να εκτελούν πέραν της μιας αναχώρησης ανά ημέρα , ακόμα και μια αναχώρηση ανά ώρα και με πολύ περισσότερο κόσμη. Άρα ο περιορισμός σε μία ναύλωση ανά ημέρα δημιουργεί ανισότητα και αθέμιτο ανταγωνισμό προς την μεριά των σκαφών αναψυχής																					

με ολική ναύλωση , καθώς εξισώνονται τα κόστη , χωρίς να δίνονται ίσες ευκαιρίες οικονομικής δραστηριοποίησης.

Ίσως θα έπρεπε αντί αυτού , να εισαχθεί νομοθετικό πλάνο που να εξασφαλίζει την ισονομία μεταξύ της δραστηριότητας με εισιτήριο και αυτής της ολικής ναύλωσης , όταν τα πλοία παραλαμβάνουν άνω των 12 επιβατών. Η υπάρχουσα δυνατότητα δυο ναυλοσυμφώνων την ημέρα φαίνεται δικαιότερη για τα πλοία ολικής ναύλωσης , από την στιγμή που επιβαρύνονται με πρόσληψη πληρώματος. Ισορροπώντας τον τομέα της επαγγελματικής δράσης (αριθμός απόπλου – ναυλοσύμφωνα ανά ημέρα), αλλά και τον τομέα των εξόδων (φορολογική αντιμετώπιση , στελέχωση) μεταξύ πλοίων ολικής ναύλωσης και ημερόπλοιων , δημιουργούνται πραγματικές συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των δυο επαγγελματικών ομάδων.

ΣΧΟΛΙΟ

Άρθρο

75

της

πρότασης

παρ.

6

6. Η παρ. 5 του άρθρου 4 του ν. 4256/2014 (Α' 92) καταργείται.

Αναφορά

νόμου

4256/2014

5. Επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. για τα οποία έχει καταβληθεί ο αναλογών Φ.Π.Α. κατά την εισαγωγή ή την απόκτηση, χωρίς να έχει εκτέσει ή επιστραφεί, δεν έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

Σχόλιο

Η προτεινόμενη τροποποίηση επαναφέρει την απαίτηση ελάχιστων ημερών ναύλου για όλα τα πλοία αναψυχής ολικής ναύλωσης , ακόμα και αν έχουν πληρώσει ΦΠΑ.

Η μη συμπλήρωσης ημερών ναύλου θα επιφέρει την επανέκδοση της αντίστοιχης επαγγελματικής άδειας και θα επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη με πληρωμή του ΦΠΑ και τυχόν άλλων φόρων που δεν πλήρωσε για υπηρεσίες και προϊόντα που κατανάλωσε κατά την περίοδο που είχε την επαγγελματική άδεια που ακυρώνεται. Θέλει προσοχή η προσέγγιση του κόστους αυτού. Η τροποποίηση δεν είναι απαραίτητα κακή , αρκεί να γίνουν νομοθετικά ξεκάθαροι οι όροι ακύρωσης της άδειας , καθώς και οι επιβαρύνσεις που θα επιβληθούν , από φορολογικής και διοικητικής άποψης (διαδικασίες επανέκδοσης κ.λ.π.) .

ΣΧΟΛΙΟ

Άρθρο

75

της

πρότασης

παρ.

7

7. Η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4256/2014 (Α' 92) όπως έχει τροποποιηθεί με την παρ. 2 (β) του άρθρου 55 του ν. 4276/2014 (Α'155) αντικαθίσταται ως εξής: «Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων συνοδευόμενα από ενημερωμένες και θεωρημένες από τη Λιμενική Αρχή, καταστάσεις επιβαίνοντων. Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, ΦΕΚ 170). Πριν από τον απόπλου, ο πλοιοκτήτης , ή , ο εφοπλιστής , ή , ο πλοίαρχος , ή , ο κυβερνήτης , ή , ο πράκτορας του πλοίου, ή , ο νόμιμα εξουσιοδοτημένος από αυτούς πρόσωπο καταθέτει στη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας, την κατάσταση επιβαίνοντων, αντίγραφο της οποίας, θεωρημένο από την ίδια αρχή, πρέπει να τηρείται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης επέλθει μεταβολή στην κατάσταση επιβαίνοντων, οι ως άνω υποβάλλουν για θέωση στην αρμόδια Λιμενική Αρχή την ενημερωμένη κατάσταση. Η ως άνω υποχρέωση αναφορικά με την κατάσταση επιβαίνοντων διατηρείται και στην περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου 9.»

Αναφορά

νόμου

4256/2014

1. Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και με καταστάσεις επιβαίνοντων. Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170).

Σχόλιο

Εισάγετε ξανά η θεώρηση ναυλοσυμφώνου και κατάστασης επιβατών τόσο για τα επαγγελματικά, όσο και για τα ιδιωτικά σκάφη που κάνουν ολική ναύλωση. Εισάγετε ξανά την ηλεκτρονική δήλωση ναυλοσυμφώνων και καταστάσεων επιβατών. Στην εποχή της δικτύωσης και της μηχανοργάνωσης, προς γρήγορη υπόσχεση για την ηλεκτρονική δήλωση ναυλοσυμφώνων και καταστάσεων επιβατών. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να γίνονται από τα γραφεία των αυτή την κατεύθυνση πρέπει να προσπαθήσουμε να κατευθυνθούμε. Να σημειωθεί ότι συχνά το τελικό «crew list» διαμορφώνεται την τελευταία στιγμή ακριβώς πριν φύγει το σκάφος, ή μπορεί να συμβούν αλλαγές εκναυλωτών, ή ακόμα και από ένα «tablet» πάνω στο πλοίο και όχι να συνωστίζεται ξανά ο κόσμος στα λιμεναρχεία για διεκπεραίωση γραφειοκρατικών διαδικασιών. Να σημειωθεί ότι συχνά το τελικό «crew list» διαμορφώνεται την τελευταία στιγμή ακριβώς πριν φύγει το σκάφος, ή μπορεί να συμβούν αλλαγές σε λιμανάρια που δεν υπάρχουν λιμεναρχεία, ή η πρόσβαση σε αυτά είναι πολύ δύσκολη. Η δυνατότητα ηλεκτρονικών δηλώσεων θα επιλύσει όλα τα προαναφερθέντα προβλήματα. Οι απαραίτητες δηλώσεις να γίνονται σε ηλεκτρονικά έντυπα ειδικής εφαρμογής του υπουργείου οικονομικών, ή του ΥΕΝ, με ταυτόχρονη ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Η εκτύπωση των εντύπων αυτών, θα γίνεται με ειδικό κωδικό και «barcode» που θα δίνεται από την αντίστοιχη δημόσια υπηρεσία προκειμένου τα έγγραφα να είναι ανιχνεύσιμα, για την διαπίστωση της αυθεντικότητας τους. Επίσης η όποια ενημέρωση για αλλαγή θα γίνεται πολύ εύκολα. Τυχόν παράβολα θα πληρώνονται επίσης ηλεκτρονικά και αντίγραφα των αποδείξεων πληρωμής θα επισυνάπτονται στο ανάλογο



ΣΧΟΛΙΟ

75

της

πρότασης

παρ.

8

8

Άρθρο

(α) της παρ.

1 του άρθρου

8 του ν.

4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος α.α ως εξής:

8. Στην υποπαράγραφο (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος α.α ως εξής: α.α. «Πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών επιτρέπεται να εκναυλώνονται μόνον όταν υπηρξει σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. »

Σχόλιο

Εισάγεται η απαίτηση πληρώματος στα πλοία με ολική ναύλωση που παραλαμβάνουν άνω των 12 επιβατών.

Εισάγεται η απαίτηση πληρώματος στα πλοία με ολική ναύλωση που παραλαμβάνουν άνω των 12 επιβατών.

Εισάγεται η απαίτηση πληρώματος στα πλοία με ολική ναύλωση που παραλαμβάνουν άνω των 12 επιβατών.

Α) Επαγγελματικά τουριστικά σκάφη ολικής ναύλωσης, μήκους μέχρι 24 μέτρων που παραλαμβάνουν μέχρι 49 επιβάτες.

Β) Ξύλινα «παραδοσιακά» σκάφη, που δραστηριοποιούνται με ολική ναύλωση, μήκους μέχρι 24 μέτρα που παραλαμβάνουν μέχρι 49 επιβάτες.

Ο λόγος

Οι περισσότεροι από αυτούς δεν

Α) Στις κατηγορίες αυτές δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο οι πλοιοκτήτες, διακυβερνώντας οι ίδιοι τα πλοία τους.

κατέχουν κυβερνητικά διπλώματα αλλά διπλώματα ιστιοπλοΐας, ή χειριστού ταχυπλόου. Παρόλα αυτά οι περισσότεροι είναι έμπειροι ναυτικοί, με χρόνια

επιτυχημένης ιστορίας στον θαλάσσιο τουρισμό, που αν μη τι άλλο, πονάνε την περιουσία τους και την δουλειά που κάνουν. Εφόσον υπάρχει απαίτηση για

πρόσληψη άλλου είδους πληρώματος, οι άνθρωποι αυτοί θα βρεθούν χωρίς δουλειά, ενώ σε συνδυασμό με τον περιορισμό της δραστηριότητάς τους σε μια

ναύλωση ανά 24 ώρες, η εκμετάλλευση των σκαφών θα γίνει ασύμφορη. Εκτός αυτού η παροχή υπηρεσιών σε αυτά τα πλοία είναι διαφορετικής μορφής από

τα ημερόπλοια.

Η πρακτική θα πρέπει να είναι οι άνθρωποι αυτοί, να υποβληθούν στο έργο τους, από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν. με άνοιγμα των σχολών του

εμπορικού ναυτικού σε αυτούς, με ειδικά σχολεία και προγράμματα εκπαίδευσης που θα τους επιτρέψουν να βελτιώσουν τις γνώσεις τους σε διαδικασίες

χειρισμού των σκαφών, την ναυτική τέχνη, τον χειρισμό των σωστικών, πυροσβεστικών και τηλεπικοινωνιακών μέσων, διαδικασίες έκτακτη ανάγκη και

άλλα, ακόμα και να πάρουν κυβερνητικό δίπλωμα, είτε έχουν είτε δεν έχουν ναυτικό φυλλάδιο.

Β) Τα παραδοσιακά σκάφη, τα «καΐκια», είναι πλοία για τα οποία έχει γίνει πολύς αγώνας για την διάσωσή τους, καθώς και την διατήρησή τους στην ενεργό

υπηρεσία, ως ένα σημαντικό κομμάτι της ιστορίας μας και της πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Τα πλοία αυτά λόγω υλικού (ξύλεια), αλλά και λόγω ηλικίας, έχουν υψηλό κόστος συντήρησης, η οποία μάλιστα, απαιτείται να γίνεται κάθε χρόνο. Η λειτουργία τους επίσης έχει υψηλό κόστος λειτουργίας (καύσιμα). Η

επαγγελματική τους δραστηριοποίηση ως τουριστικά πλοία αναψυχής ολικής ναύλωσης, μέχρι και 49 επιβάτες, αποφέρει τα απαιτούμενα έσοδα τόσο για την

συντήρησή τους, όσο και την λειτουργία τους με οικονομικά συμφέροντα και βιώσιμο τρόπο.

Η αύξηση των εξόδων από την μια μεριά με την πρόσληψη του πλήρωματος και από την άλλη η μείωση των εσόδων, λόγω μείωση του φόρου εργασίας και των περιορισμό της δραστηριότητάς τους σε μια ναύλωση ανά ημέρα, θα μειώσει δραματικά τα έσοδα, κάνοντας την κατοχή, συντήρηση και εκμετάλλευση δραστηριοποιηθούν με άλλο τρόπο, σε μια προσπάθεια να εξασφαλίσουν την οικονομική βιωσιμότητά τους. Θα πρέπει επίσης κάποιος να αναλογιστεί, ότι επιτοκευή και συντήρηση των καϊκιών (καρνάγια και караβοуараγκούδικα). Οι άνθρωποι που ασχολούνται με τα παραδοσιακά σκάφη, είναι σε ένα διαρκή αγώνα για να διατηρήσουν ζωντανό ένα από τα σημαντικότερα κεφάλαια της ιστορίας μας, του πολιτισμού μας και της διαχρονικής ζωής των Ελλήνων δίπλα και πάντα στην θάλασσα. Ουσιαστικά έχουμε να κάνουμε με μια ανυσίδα επανγελμάτων, δραστηριοτήτων, τεχνών και τεχνιτών, που δένονται στην πραγματικότητα του καιρού μας με τον κρικό που λέγεται «παραδοσιακό ξύλινο σκάφος». Αν για οποιονδήποτε λόγο αυτός ο κρικός σπάσει, όλες οι δραστηριότητες που συνδέονται με αυτόν θα χαθούν στην λήθη της ιστορίας, ή θα τις βρίσκουμε σαν μέγρος ιστορικών συγγραμμάτων. Στο πρακτικό κομμάτι όμως θα έχουμε σκοτώσει μια ακόμα ομάδα επαγγελματιών και επαγγελάτων. Θα στείλουμε έτσι ανθρώπους στην ανεργία και θα καταδικάσουμε τόπους χειμώνα και της άνοιξης, που γίνονται οι περισσότερες εργασίες συντήρησης στα ξύλινα πλοία. Πολλά δε από αυτά τα νησιά, αξιοποιούνται τουριστικά μόνο από τέτοιου είδους πλοία, καθώς η δραστηριοποίηση μεγαλύτερων ημερόπλοιων είναι ασύμφορη, ή αδύνατη, ακόμα και κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

ΣΧΟΛΙΟ

Άρθρο

75

10. Οι υποπαράγραφοι (α) και (β) της παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 4256/2014 (Α' 92)

αντικαθίστανται

«α. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από την έναρξη της ναύλωσης, εφόσον αυτή αρχίζει από ελληνικό λιμάνι. Δεν απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου από τα υπόλοιπα λιμάνια ούτε η δήλωση κατάπλου. Η λήψη άδειας απόπλου πραγματοποιείται από τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη ή τον πλοιοκτήτη ή τον πράκτορα του πλοίου ή από νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς

β. Η ως άνω διάταξη ισχύει και στην περίπτωση της παρ. 2 του ίδιου άρθρου.»

Αναφορά

3. α. Για τα πλοία αναψυχής, τα οποία εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα, δεν απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου ή η δήλωση κατάπλου σε οποιοδήποτε λιμάνι της ημεδαπής.

β. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα, απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από την έναρξη της ναύλωσης, εφόσον αυτή αρχίζει από ελληνικό λιμάνι. Δεν απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου από τα υπόλοιπα λιμάνια ούτε η δήλωση κατάπλου. Η λήψη άδειας απόπλου πραγματοποιείται από τον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον πράκτορα του πλοίου ή από νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς

πρόσωπο.

Σχόλιο

Εισάγετε εκ νέου η λήψη άδειας απόπλου για τα σκάφη αναψυχής με ολική ναύλωση. Θα υπάρχει πάλι το φαινόμενο οι εμπλεκόμενοι να συνωστίζονται στα λιμεναρχεία για διεκπεραίωση γραφειοκρατικών διαδικασιών. Η όλη διαδικασία, εκτός της θέωρησης των ναυλοσυμφώνων και της λίστες επιβατών, εμπειρεύει τον έλεγχο των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, των πιστοποιητικών επιθεώρησης του εξοπλισμού και των συμβολαίων ασφάλισης. Αυτός ο έλεγχος μπορεί να γίνεται άπασ μέσα στην σαΐζόν, ή κάθε φορά που υπάρχει μια μεταβολή στα ναυτιλιακά ή άλλα έγγραφα του πλοίου. Θα μπορούσε ακόμα να

δημιουργηθεί στο YEN ηλεκτρονικά , ειδική εφαρμογή στην οποία να αποστέλλονται τα απαιτούμενα έγγραφα του πλοίου ηλεκτρονικά σάραντα οκτώ ώρες πριν τον απόπλου , να ελέγχονται και εφόσον όλα έχουν καλώς , θα αποστέλλεται στον αιτούντα ηλεκτρονικό μήνυμα για ελευθεροπλοΐα , με ειδικό κωδικό και «barcode» που δίνεται από την αντίστοιχη δημόσια υπηρεσία , προκειμένου να είναι ανιχνεύσιμο για την διαπίστωση της αυθεντικότητας . Οι αιτούντες απόπλου θα αφήνουν το αντίγραφο του μηνύματος στο λιμεναρχείο και θα απαλλάσσονται από κάθε άλλη διαδικασία. Αντίγραφο του σήματος θα πρέπει να έχουν επί του πλοίου. Τυχόν παράβολα θα πληρώνονται επίσης ηλεκτρονικά και αντίγραφα των αποδείξεων πληρωμής θα επισυνάπτονται στο αντίγραφο μηνύματος.	11	
του	→	91
ΣΧΟΛΙΟ	→	
ΑΡΘΡΟ	→	
Αδειες	→	
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία διαθέτουν άδειες σε ισχύ κατά τις διατάξεις του άρθρου 15 του ν.4256/14 υποχρεούται σε θεώρησή τους. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η οποία εκδίδεται εντός μηνός από δημοσιεύσεως του παρόντος νόμου, ορίζονται οι όροι , οι προϋποθέσεις, το ποσό είσπραξης υπέρ του Δημοσίου και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την θεώρηση τους.	πλοίων	αναψυχής
Σχόλιο	→	
Επανεισαγεται η θεώρηση των αδειών , ως απόρροια της αδυναμίας σύνταξης και λειτουργίας του μητρώου σκαφών αναψυχής. Προστίθεται μία ακόμα γραφειοκρατική διαδικασία η οποία θα πρέπει προφανώς να εκτελεστεί από μια υπηρεσία που ήδη , λόγω έλλειψης προσωπικού , δυσκολεύετε να εξυπηρετήσει την έκδοση των αδειών . Η εφαρμογή του μητρώου είναι η μόνη σωστή λύση. Αν στόχος είναι η είσπραξη παραβόλων , αυτό μπορεί να γίνει ηλεκτρονικά. Όλη η διαδικασία θα μπορούσε να ολοκληρώνεται ηλεκτρονικά , σε ειδική εφαρμογή . Σε δεύτερο χρόνο να αποστέλλονται τα απαιτούμενα πρωτότυπα δικαιολογητικά προς τελικό έλεγχο και συμπλήρωση του φακέλου.	12	
ΣΧΟΛΙΟ	→	66
ΑΡΘΡΟ	→	
Τέλος	→	πλόων
Σχόλιο	→	
Αυτό το «τέλος» δεν θα έπρεπε να υπάρχει ούτε ως σκέψη. Όλοι εμείς οι εργαζόμενοι , των οποίων οι θέσεις εργασίας εξαρτώνται από την παραμονή και δραστηριότητα των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα και στην Ελληνική Σημαία , θεωρούμε ότι αυτό το τέλος συνελήφθει ως ιδέα από κάποιους για να πλήξουν ακριβώς την συγκεκριμένη δραστηριότητα στην Ελλάδα, προς όφελος άλλων γειτονικών χωρών , στις οποίες έχουν οι ίδιοι επενδύσεις . Η θεσμοθέτηση και υιοθέτηση του όμως γίνεται από μια Ελληνική Κυβέρνηση την οποία και παρακαλούμε να σταθμίσει τα παρακάτω: Μπορεί να είναι εύκολο και πιασάρικο να βάλονται οι «σκαφάτοι» . Όμως για περίπου 80.000 άμεσα εργαζόμενους και επιχειρηματίες στην εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής σε όλη την Ελλάδα:	περιοχές	
Σκάφη + σκαφάτοι = εργασία = φανητό για την οικογένειά μας	Ελληνικά νησιά και παραθαλάσσιες	σημειώνουν
Ενώ για όλα τα	το κράτος	
σκάφη + σκαφάτοι = οικονομική δραστηριότητα σε σειρά επαγγελματιών του τουρισμού , του εμπορίου, ακόμα και της μεταποίησης.	για	
Όλα αυτά τελικά	το κράτος	
σκάφος + σκαφάτοι = φορολογικά έσοδα.		
Παραθέτω ως παράδειγμα σειρά επαγγελματιών που επηρεάζονται από τα σκάφη αναψυχής , ή ζουν από αυτά.: Ναυτικοί όλων των βαθμίδων και ειδικοτήτων, τεχνίτες όλων των ειδικοτήτων, επαγγελματίες πλοιοκτήτες και εργαζόμενοι σε εταιρείες τουριστικών σκαφών, καρνάγια – ναυπηγεία – εταιρείες κατασκευής-επισκευής σκαφών αναψυχής , συνεργεία όλων των ειδών , δύτες , εταιρείες και εργαζόμενοι στον εφοδιασμό πλοίων και σε εταιρείες εξοπλισμού		

πλοίων , ναυλομεσίτες, πράκτορες και εργαζόμενοι σε πρακτορεία και τουριστικά γραφεία, εταιρείες μεταφορών και οι εργαζόμενοι σε αυτές , εταιρείες πιστοποίησης – επιθεωρήσεων και οι εργαζόμενοι σε αυτές, ναυτεργάτες σε λιμάνια , μαρίνες και οι εργαζόμενοι σε αυτές και άλλοι πλοιοί. Θα πρέπει να αναλογιστούμε ότι αυτή την στιγμή σε διάφορες γειτονικές χώρες (Αλβανία , Κροατία , Μαυροβούνιο , Τουρκία) κατασκευάζονται και λειτουργούν μεγάλας αριθμούς μαρίνων . Ο ανταγωνισμός πλοίων αναψυχής θα ενταθεί . Το τέλος πλόων θα λειτουργήσει σίγουρα κατά της παραμονής σκαφών στην Ελλάδα. Ο σκοπός θα πρέπει να ήταν αντίθετος. Να μαζέψουμε όσο το δυνατόν περισσότερα σκάφη στην Ελλάδα . Τα σκάφη αυτά δημιουργούν μια πολύ μεγάλη αγορά υπηρεσιών και προϊόντων , η οποία με την σειρά της δημιουργεί καλά πληρωμένες θέσεις εργασίες και φορολογικά έσοδα από υγιή επιχειρηματικότητα. Η θάλασσα φέρνει πλούτο όταν ξέρουμε πώς να την αξιοποιήσουμε.

26 Φεβρουαρίου 2017, 21:38 | POLICHRONIS

Ελλάδα Ίσως ο μοναδικός επίγειος παράδεισος , ζήλευτός, από τον καθένα, που την επιοκείται. Θα λέγαμε ότι τα πλουσιότερα κοινάματα βγαίνουν εδώ, και αυτά με την σειρά τους χαρίζονται σε κάθε Έλληνα αλλά και ξένο απλόχερα . Ο ήλιος και η θάλασσα. Εμείς που γεννηθήκαμε και μεγαλώσαμε σε νησί (ΜΗΛΟΣ) δεν θα μπορούσαμε να κάνουμε κάτι διαφορετικό, που να μην εμπεριέχει αυτά τα δυο στοιχεία, με νύμωνα αυτό γίναμε και εξακολουθούμε να είμαστε οι πρεσβευτές της Ελλάδος στο εξωτερικό υπηρετώντας με αγάπη και σεβασμό τον θαλάσσιο τουρισμό, κάνοντας ημερήσιες εκδρομές με επαγγελματικά τουριστικά ιστιοπλοικά σκάφη χωρητικότητας από 10 έως και 49 ατόμων.

Κύριε υπουργέ σας συγχαίρω για την πρωτοβουλία σας, να κάνετε κάποιες τροπολογίες στον νόμο 4256/14 ... Πέραν τούτου θα πρέπει να είναι διευκρινιστικές ώστε να μην δημιουργείτε συγχύσει τόσο στα ημερόπλοια αλλά περισσότερο στα ιστιοπλοικά επαγγελματικά σκάφη

Όπου και θεωρούνται έως και σήμερα θινγμένα θεωρώ ότι εμμέσως είστε ο λόγος του λαού, όπου με σύνεση και ηρεμία θα πρέπει να ακούτε και να αφουγκράζεστε την γνώμη των πολιτών, πρωτίτως δε, θα πρέπει να προσπαθείτε με κάθε τρόπο και πάντα πιο απλοποιημένο από νομοθεσίες να μπορέσουμε να πουλήσουμε το προϊόν που λέγεται τουρισμός δηλ το «πετρέλαιο της Ελλάδος που ρέει άφθονο και αστείρευτο».

.... Οι έλληνες έχουν μέσα τους την επιχειρηματικότητα την δημιουργικότητα και την ναυτική ικανότητα , εσείς που είσαστε στο τιμόνι της ναυτιλίας θα πρέπει να δείτε τον θαλάσσιο τουρισμό ως μια υγιή επιχείρηση όπου απλοποιώντας όσον τον δυνατό περισσότερο , θα καταφέραμε να τον εξυψώσουμε, και αυτό με την συμβολή σας.

Σας θεωρούμε σύμμαχο μας σε αυτή την προσπάθεια.

Χωρίς να είμαστε νομοθέτες αλλά από την δική μας ιδιότητα ως πλοιοκτήτες και πλοίαρχοι των σκαφών μας, σας επισημαίνουμε τα εξής, πάντα με σεβασμό στους νομοθέτες και στο πρόσωπο σας.

Άρθρο 75 – Τροποποιήσεις του ν. 4256/2014 (Α' 92)

1. Η περίπτωση (αα) της υποπαραγράφου (ι) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: «αα. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει τα κατά νόμο απαιτούμενα πρόσοντα για τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.» Στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται για την πρώτη παράγραφο ότι εξασφαλίζετε της προϋποθέσεις από άτομα που κατέχουν την ναυτική τέχνη ως αποτελεσμα εκπαίδευσης με σκοπό την ασφαλή ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ και την ασφαλεία των επιβατών σε περίπτωση χρήσης σωστικών μέσων και αντιμετώπισης εκτάκτων συμβάντων στην θάλασσα. Θα ήθελα να σας αναφέρω, ότι Ποτέ δεν κατάφερε κάποιος την διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής χωρίς τα κατά νόμο απαιτούμενα πρόσοντα ... καθώς για να πάρεις απόπλου από το λιμεναρχείο σου ζητήανε το αναγνωρισμένο δίπλωμα του skipper μέχρι (12) άτομα και για παραπάνω επιβάτες θα πρέπει να έχεις σωστικά μέσα από τον Ασπρόπυργο η άλλη ισότιμη οχολή και παράλληλα το GMDSS μικρής εμβέλειας τηλεπικοινωνίας ... άρα η ναυτική ικανότητα και εμπειρία πάντα συμβάδιζε με τα απαιτούμενα πρόσοντα..

Πρόταση «αα. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει τα κατά νόμο απαιτούμενα πρόσοντα για τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.» (π.χ

απαιτούμενα προσόντα για τη διακυβέρνηση επαγγελματικού ιστιοπλοϊκού πλοίου αναψυχής είναι α) δίπλωμα του skipper μέχρι(12) άτομα και για παραπάνω επιβάτες θα πρέπει να έχεις β)σωστικά μέσα από τον Ασπρόπυργο η άλλη ισόπλη σχολή γ) GMDSS μικρής εμβελείας τηλεπικοινωνιών) 2. Η υποπαράγραφος (iv) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: «Χώροι ενδιάμεσης: είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου. Όταν συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης που περιλαμβάνει διανυκτέρευση, οι κλίνες που διαθέτει το πλοίο αντιστοιχούν στον αριθμό των επιβατών που διανυκτερεύουν .» Στην αιτιολογική έκθεση λέτε ότι αποσαφηνίζεται η έννοια του όρου χώροι ενδιάμεσης πολύ σωστά, για τα ιστιοπλοϊκά που κάνουν μόνο σύμβαση ολικής ναύλωσης που είτε περιλαμβάνει είτε όχι διανυκτέρευση, γιατί θα πρέπει να είναι οι επιβάτες όσοι και οι κλίνες, πολλοί είναι αυτοί όπου κάνουν ημερήσια ταξίδια 8 – 10 ώρες όπου σκοπός είναι η διασκέδαση χαλάρωση και μπάνιο και όχι ο ύπνος άλλωστε Το ΠΓΕ Η ΤΟ CE μας αναφέρει ρητός τα άτομα που μπορούμε να μεταφέρουμε την ημέρα και τους θερινούς μήνες. Πρόταση Η υποπαράγραφος (iv) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4256/2014 (Α' 92) «Χώροι ενδιάμεσης: είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου. Όταν συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης ο αριθμός επιβατών είναι ότι αναγράφεται στο ΠΓΕ εάν περιλαμβάνει διανυκτέρευση, ο αριθμός των επιβατών είναι ότι αναγράφεται στο CE

3. Στο άρθρο 1 του Ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής : Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται ο τύπος ,η διαδικασία τα στοιχεία και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια που αναγράφονται σε πιστοποιητικό το οποίο πρέπει να φέρουν όλα τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, ως ειδικό ναυτιλιακό έγγραφο.

4. Η υποπαράγραφος (β) της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: «Η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από είκοσι τέσσερις (24) ώρες. Ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της σύμβασης ναύλωσης θεωρούνται, αντίστοιχα, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.» αιτιολογική έκθεση θα πρέπει να ξεκαθαριστούν και να διευκρινιστούν οι όροι ημερόπλοιο (εισιτήριο) και ιστιοπλοϊκό (ολικής ναύλωσης) Είναι δύο εντελώς διαφορετικά προϊόντα συμβάλλοντας και οι δύο στην ανάπτυξη του τουρισμού και της οικονομίας της χώρας μας η βασική διαφορά μεταξύ ημερόπλοιοι και ιστιοπλοϊκού είναι η δυνατότητα εκτέλεσης μερικής ναύλωσης και η μεταφορική ικανότητα μεγάλου αριθμού επιβατών, από ένα σημείο στο άλλο έναντι εισιτηρίου, σε σχέση με την ολική ναύλωση όπου μεμονωμένα άτομα η παρέα με κοινό σκοπό (πχ μπάνιο) μπορούν να το ναυλώσουν για οποιοδήποτε σημείο η όρμη θα ελίσσονται από λίγες ώρες έως και κάποιες ημέρες, άρα αθέμιτος ανταγωνισμός σε ανόμοια πράγματα δεν υφίσταται ωστόσο ένας μεγάλος αριθμός σκαφών, που δραστηριοποιείτε στα νησιά κάνουν 8ωρες η 12ωρες ναυλώσεις ιδιωτικά η σε μορφή γκρουπ ... καταργώντας αυτό δημιουργείτε αμέσως μια αποσταθεροποίηση στην τουριστική ζυγαριά που συνεισφέρει στην τόσο στην τοπική κοινωνία αλλά και στην οικονομία της Ελλάδος με αυτό συνεπάγετε.

5. Η υποπαράγραφος (β) της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4256/2014 (Α' 92) . Η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από οκτώ (8) ώρες. Ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της σύμβασης ναύλωσης θεωρούνται, αντίστοιχα, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.

5. Η υποπαράγραφος (v) της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4256/2014 (Α' 92) παραμένει ως είχε

Επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι και δύο (2) συμβάσεων ολικής ναύλωσης μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο. Οι συμβάσεις ναύλωσης οι οποίες εκτελούνται, από το ίδιο πλοίο, μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο θεωρούνται ως μία (1) ημέρα ναύλωσης.

6. Η παρ. 5 του άρθρου 4 του ν. 4256/2014 (Α' 92) παραμένει ως είχε 5. Επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. για τα οποία έχει καταβληθεί ο αναλογών Φ.Π.Α. κατά την εισαγωγή ή την απόκτηση, χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί, δεν έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

7. Η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4256/2014 (Α' 92) όπως έχει τροποποιηθεί με την παρ. 2 (β) του άρθρου 55 του ν. 4276/2014 (Α'155) αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων συνοδευόμενα από ενημερωμένες και θεωρημένες από τη Λιμενική Αρχή, καταστάσεις επιβαίνοντων. Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170). Πριν από τον απόπλου, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης ή ο πράκτορας του πλοίου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο καταθέτει στη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας, την κατάσταση επιβαίνοντων, αντίγραφο της οποίας, θεωρημένο από την ίδια αρχή, πρέπει να τηρείται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης επέλθει μεταβολή στην κατάσταση επιβαίνοντων, οι ως άνω υποβάλλουν για θεώρηση στην αρμόδια Λιμενική Αρχή την ενημερωμένη κατάσταση. Η ως άνω υποχρέωση αναφορικά με την κατάσταση επιβαίνοντων διατηρείται και στην περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου 9.»

Όλα αυτά θα μπορούσατε να γίνουν με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω του ηλεκτρονικού Μητρώου, που θα έλυνε τα χέρια τόσο σε εμάς αλλά και στην λιμενική αρχή οποιοσδήποτε λιμενικός θα μπορούσε να ελέγξει τα χαρτιά ανα πάσα ώρα και στιγμή

Πρώτα Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και καταστάσεις επιβαίνοντων θεωρημένες είτε από την Λιμενική Αρχή, είτε με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω του ηλεκτρονικού Μητρώου. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να τηρούνται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Πριν από τον απόπλου, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης ή ο πράκτορας του πλοίου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο, καταθέτει είτε στη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας, είτε με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω του ηλεκτρονικού Μητρώου, το αντίστοιχο ναυλοσύμφωνο και την κατάσταση επιβαίνοντων.

Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170).

Αν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης επέλθει μεταβολή στην κατάσταση επιβαίνοντων, οι ως άνω υποβάλλουν για θεώρηση είτε από την Λιμενική Αρχή είτε με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω του ηλεκτρονικού Μητρώου, την ενημερωμένη κατάσταση. Η ως άνω υποχρέωση αναφορικά με την κατάσταση επιβαίνοντων διατηρείται και στην περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου 9.»

8. Η υποπαράγραφος (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής:

Στην υποπαράγραφο (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος α.α ως εξής:

α.α.«Πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών επιτρέπει να εκναυλώνονται μόνον όταν υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα.

αιτιολογική έκθεση Όπως και να έχει τα περισσότερα αν όχι όλα τα σκάφη που παίρνουν πάνω από 12 άτομα υπάρχει πλήρωμα βέβαια σε μια ενδεχομένως κίνηση θα μπορούσε να οριστεί εύλογο χρονικό διάστημα προκειμένου να αποκτήσουμε τα απαραίτητα διπλώματα).

καθό θα ήταν βέβαια να καθορίζονται τα απαραίτητα πιστοποιητικά, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και σύμφωνα με τον επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών, (πχ για ένα ιστιοπλοϊκό θα πρέπει να έχει αναγνωρισμένο διπλώμα του σκιπερ, σωστικά μέσα από τον Ασπρόπυργο ή άλλη ισότιμη σχολή και GMDSS μικρής εμβέλειας τηλεπικοινωνίας) και αυτο καθέξής για μηχανοκίνητα και ταχύπλοα

Πρώτα «Πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών επιτρέπει να εκναυλώνονται μόνον όταν υπάρχουν τα απαραίτητα διπλώματα ανάλογα με τον τύπο σκάφους, και αριθμό επιβατών.

9. Η διάταξη του πρώτου εδαφίου της υποπαράγραφου (α) της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι απογεγραμμένοι ναυτικοί που προσλαμβάνονται στα πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και δώδεκα επιβατών ασφαλίζονται αποκλειστικά και μόνο στο Ν.Α.Τ..

αιτιολογική έκθεση Σύμφωνα με το άρθρο 3§2 του ν.4256/2014 για την εκμετάλλευση τουριστικών σκαφών αναψυχής πρέπει να συναφθεί ολική ναύλωση, ενώ απαγορεύεται η μερική ναύλωση. Όμως, η συνήθης πρακτική στα νησιά στη χώρα μας, αλλά και παγκοσμίως, είναι η ναύλωση των τουριστικών σκαφών αναψυχής να πραγματοποιείται από μεμονωμένα φυσικά πρόσωπα ή από τουριστικά γραφεία που προσφέρουν στους πελάτες τους πακέτα τουριστικών υπηρεσιών που μεταξύ άλλων (διαμονή/εισιτήρια, διατροφή, κατάδυση, πεζοπορία, κανιά) περιλαμβάνουν και θαλάσσια αναψυχή και

περιήγηση με σκάφος αναψυχής. Επίσης, πολλοί τουρίστες/πελάτες ναυλομεσιτικών και τουριστικών γραφείων, αν και άγνωστοι μεταξύ τους, επιθυμούν να μισθώσουν μόνο μία ή περισσότερες καμπίνες μικρών σκαφών αναψυχής και όχι ολόκληρο το σκάφος και να συμμετάσχουν σε ιστιοπλοϊκούς αγώνες, σε φλοτίλες και εν γένει σε δραστηριότητες θαλάσσιας αναψυχής και περιήγησης. Σε αυτή την περίπτωση η χρήση του σκάφους αναψυχής προσιδιάζει το κρουαζιερόπλοιο, χωρίς ωστόσο να διαθέτει τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτό. Όμως η εκτεταμένη κατά τη θερινή περίοδο χρήση μικρών τουριστικών σκαφών αναψυχής για περιηγήσεις μεμονωμένων τουριστών που συμμετέχουν σε μια ιστιοπλοϊκή κρουαζιέρα, δεν καλύπτεται από το υπάρχον σήμερα νομικό πλαίσιο. Αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού είναι: i) Να υπάρχουν «υποχρεωτικές ολικές» ναυλώσεις όπου οι ιδιοκτήτες των μικρών τουριστικών σκαφών ενημερώνουν τους επιβάτες τους ότι επιτρέπεται μόνο η ολική ναύλωση, ότι δεν μπορούν να μισθώσουν μια μόνο καμπίνα και ότι το σκάφος στο ναυλοσύμφωνο θα φέρεται ναυλωμένο, στο σύνολο του, από ένα μονό εκ των επιβατών ο οποίος επιλέγεται τυχαία, ii) Να χάνονται σημαντικά έσοδα για το δημόσιο (ΦΠΑ, φόρος αλληλεγγύης, φόρος εισοδήματος τουριστικών γραφείων).

Πρόταση Στο τέλος του άρθρου 9 του νόμου ν.4256/14 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α92/2014) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 55 του ν. 4276/2014(ΦΕΚ 155Α/2014) προστίθεται παράγραφος 6 ως ακολούθως : « Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής του άρθρου 1§1 εδ. δ' του παρόντος νόμου, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, επιτρέπεται να ναυλώνονται από ναυλομεσιτικά ή τουριστικά γραφεία με σκοπό την εκ μέρους τους πραγματοποίηση οργανωμένων θαλασσίων εκδρομών και περιηγήσεων μεμονωμένων τουριστών/πελατών τους, οι οποίες μπορεί να είναι ημερήσιες ή πολυήμερες, υπό τους ακόλουθους όρους : α) Απαγορεύεται ρητά η μεταφορά πρόσωπων ή πραγμάτων για απλή μετάβαση από ένα σημείο στο άλλο έναντι ναύλου ή εισιτηρίου, β) Για την θαλάσσια εκδρομή ή περιήγηση να τηρείται υπογεγραμμένη από τον οργανωτή της εκδρομής λίστα επιβαινόντων, η οποία να επιδεικνύεται στην λιμενική αρχή οποτεδήποτε ζητηθεί, γ) Κατά τα λοιπά έχουν ανάλογη εφαρμογή οι διατάξεις των εδαφίων β' και γ' της παραγράφου 2 και α και β της παραγράφου 3 του άρθρου 12 του ίδιου νόμου»

26 Φεβρουαρίου 2017, 01:55 | Κατετάν Μιχάλης

Κύριε Υπουργέ,

Εαν με ρωτάτε αν ο νόμος 4256/2014 χρειάζεται αλλαγές και βελτιώσεις, η απάντησή μου είναι: Ναι, απολύτως!

Εαν με ρωτάτε αν η συγκεκριμένη τροποποίηση πηγαίνει προς τη σωστή κατεύθυνση, η απάντησή μου είναι: Καθόλου!

Γιατί υπάρχει μια τέτοια διαφορά απόψεων μεταξύ εσάς και εμένα, κατετάνιος 17 χρόνια διεθνούς εμπειρίας;

Κυρίως, επειδή δεν έχετε διοργανώσει, εκ των προτέρων, διαβουλεύσεις με τους εκπροσώπους των διαφόρων επαγγελματιών του κλάδου. Σφάλμα δικό σας. Κάποτε στη χώρα μας υπήρχαν μόνο καΐκια στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, τώρα υπάρχουν φουσκωτά, ιστιοπλοϊκά, ταχύπλοα, μεγάλα καταμαράν κ.τ.λ. τα οποία οι τουρίστες επιθυμούν να τα νοικιάσουν για μια ώρα, μια ημέρα ή για μια εβδομάδα.

Δεν είναι εύκολο να νομοθετήσετε λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού και το σύνολο αυτής της πραγματικότητας.

Ωστόσο, επιτρέψτε μου να σας παρουσιάσω έναν απλό και αποτελεσματικό τρόπο ώστε να διευκολυνθεί το έργο σας.

Σκοπός είναι να εφαρμοστεί ένα ασφαλές πλαίσιο που να καλύπτει τις ανάγκες του σημερινού θαλάσσιου τουρισμού.

Α) ΕΝΑ ΑΣΦΑΛΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η κατάσταση των σκαφών είναι καθοριστικός παράγοντας, ωστόσο αυτό καλύπτεται από το υφιστάμενο σύστημα επιθεωρήσεων.

Επίσης, σημαντικό είναι να διευκρινιστούν καλύτερα οι συνθήκες υπό τις οποίες ένα πλοίο πρόκειται να ενοικιαστεί με ή χωρίς πλήρωμα.

Με βάση την κοινή λογική, ένα σκάφος πρέπει να ενοικιαστεί με πλήρωμα:

	Από 1)	Από 2)	Από 3)	έναν μία	έναν ορισμένο	ορισμένο αριθμό του	μέγεθος ισχύ	και αριθμό του	πάνω επιβατών κινητήρα
–									
–									
–									
– 4) Αν πρόκειται για μερική ναύλωση (εισιτήριο)									

1) Μέγεθος

Σήμερα ο νόμος ορίζει ένα μήκος 24 μέτρων (λογικό).

2) Αριθμός επιβατών

Με βάση την εμπειρία μου, πέρα από 16-20 επιβάτες, χρειάζεται επαγγελματίας κυβερνήτης (με ικανότητες που να αφορούν στο συγκεκριμένο είδος σκάφους). Σήμερα ο νόμος ορίζει ένα ανώτατο όριο των 49 επιβατών, γεγονός που δημιουργεί συγκρούσεις στο επάγγελμα...

3) Ισχύς κινητήρα

Σήμερα ο νόμος ορίζει για επαγγελματικά σκάφη αναψυχής μια ιπποδύναμη μέχρι 1500 BHP (λογικό).

4) Μερική ναύλωση

Είναι αυτονόητο ότι στην περίπτωση αυτή πρέπει να υπάρχει ένας κυβερνήτης (με ή χωρίς πλήρωμα, ανάλογα με το είδος του πλοίου και τον αριθμό των επιβατών).

Ως εκ τούτου, θα μπορούσατε να κάνετε τις ακόλουθες διευκρινίσεις:

Πλοία αναψυχής, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρξει σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα εφ' όσον πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Έχουν ολικό μήκος μικρότερο από είκοσι τέσσερα μέτρα (24)
- Έχουν μεταφορική ικανότητα έως και είκοσι επιβάτες (π.χ.) BHP
- Είναι εφοδιασμένα με μηχανές συνολικής ιπποδύναμης μικρότερης από 1500 BHP

Επιπλέον, τα ιδιωτικά σκάφη, εφ' όσον δεν πληρούν τις ίδιες προϋποθέσεις ασφαλείας, δεν είναι σε θέση να εκμισθώνονται.

Β) ΜΙΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΔΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σήμερα, οι τουρίστες επιθυμούν να νοικιάσουν ένα σκάφος (φουσκωτό, ιστιοπλοϊκό, ταχύπλοο, καταμαράν κ.τ.λ.) για μια ώρα, τέσσερις ώρες, μια ημέρα ή μια εβδομάδα.

Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Ως εκ τούτου, η τρέχουσα απόφαση που καθιερώνει μια ελάχιστη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης είναι πλέον εντελώς άνευ αντικειμένου, περιορίζει τις δραστηριότητες για τους τουρίστες, βλάπτει τον θαλάσσιο τουρισμό και επιπλέον, ενθαρρύνει την παρανομία.

Θεωρείτε λογικό να επιτρέπεται ένας τουρίστας να νοικιάσει ένα ιστιοφόρο για 8 ώρες, και να απαγορεύεται να το νοικιάσει για 4, 6 ή 7 ώρες; Πρέπει αναγκαστικά να ανέβει σε ένα λεγόμενο «ημερόπλοιο» με πλήρωμα;

Δεν έχει κανένα νόημα.

Κατά τη γνώμη μου, η ονομασία «ημερόπλοιο» είναι εσφαλμένη. Ένα σημερινό «ημερόπλοιο» είναι ουσιαστικά ένα σκάφος με πλήρωμα και μεγάλη μεταφορική ικανότητα επιβατών, συνήθως χωρίς κίνες, το οποίο επιτρέπεται να εκτελέσει σύμβασης μερικής ναύλωσης.

Τα σφέλη της μεγάλης μεταφορικής ικανότητας επιβατών και της δυνατότητας εκτέλεσης σύμβασης μερικής ναύλωσης, δικαιολογούν τις διαφορές στο φορολογικό σε σχέση με τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.

Εκ τούτου, θα μπορούσατε να καταργήσετε την έννοια της ελάχιστης διάρκειας σύμβασης ναύλωσης.

Με τιμή,

Κατετάν Μιχάλης

25 Φεβρουαρίου 2017, 17:11 | Νίκος Γ. Μοσχούτης

Όταν οι γείτονες Τούρκοι καλλιεργούν και βελτιώνουν τις συνθήκες ανταγωνισμού για τον Τουρισμό τους, εμείς χειροτερεύουμε τις δικές μας με εξυτηρητικές συνεκκριμέντων συμφερόντων...., αυξήσεις φόρων, επιβολής νέων χαρατσιών, αβασάνιστα, ερασιτεχνικά, χωρίς την συμμετοχή των ενδιαφερομένων και των ειδικών, όπως τουλάχιστον δείχνουν οι νέες προπονήσεις του Ν. 4256/14 «Τουριστικά πλοία»

Με εκτίμηση

24 Φεβρουαρίου 2017, 14:54 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΠΟΥΛΟΣ

Μπορεί κανείς να καταλάβει ότι η εφαρμογή του ν.4256/14 προκάλεσε κάποιες καταστάσεις που θα πρέπει να ρυθμισθούν.

Όμως λαμβάνοντας υπόψη τα σχόλια που υποβάλλονται από τους ανθρώπους του χώρου και ακόμα ότι όλη η αναστάτωση έρχεται σε χρόνο που ετοιμάζονται για τη θερινή περίοδο και κλείνονται συμφωνίες και ακόμα αναλογιζόμενοι τον αριθμό των σκαφών που δεν θα εκπληρώσουν τις κατασκευαστικές κυρίως απαιτήσεις της νέας σας ρύθμισης, γιατί απλά δεν αποσύρετε τη διάταξη αυτή με την προοπτική να εξετασθεί το θέμα συνολικά πρώτα στο πλαίσιο του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού κατά το άρθρο 87 του νόμου αυτού?

Και διέξοδο σας προτείνω και τη δυνατότητα να κάνετε ουσιαστικές, χρήσιμες και αναγκαίες παρεμβάσεις στο ν. 4256/2014, λαμβάνοντας υπόψη τους άμεσα ενδιαφερόμενους θεσμικά και δημοκρατικά.

24 Φεβρουαρίου 2017, 10:44 | ΓΙΩΡΓΟΣ Φ. ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ

Καίτοι προβλέπεται από το νόμο η εκδοση ΥΑ για το προσοντολόγιο των Κυβερνητών και η οποία έχει εκδοθεί το 2003 εκτιμώ ότι χρειάζεται πληρέστερη διατύπωση στη παραγρ. 1 του άρθρ 75 του σχεδίου νόμου. Δεν διευκρινίζεται η συμβατική σχέση που συνδέει τον επιβάτη που έχει τα κατά τον νόμο προσόντα διακυβέρνησης με τον ναυλωτή ή πλοιοκτήτη. Φρονώ ότι ή εκ του νόμου διευκρίνιση, της συμβατικής σχέσης, θα λύσει προβληματικές ερμηνείες.

23 Φεβρουαρίου 2017, 22:34 | Γιαννης Χατζηγιαννης

Ένα σημαντικό ερώτημα που προκύπτει από την συγκεκριμένη τροποποίηση είναι:
Ποιος θα κυβερνά τα ιστιοπλοϊκά ημεροπλοία που θα δημιουργηθούν με την εφαρμογή του νέου νόμου;
Γιατί όλα τα ιστιοπλοϊκά σκάφη (2000 περίπου) που σήμερα κάνουν 8ωρες ημερήσιες εκδρομές με ναυλοσύμφωνο, αναγκαστικά θα γίνουν ημεροπλοία, αφού με την τροποποίησή σας δεν επιτρέπεται να ναυλώνεται ένα σκάφος για λιγότερες από 24 ώρες.
Ποιος λοιπόν θα κυβερνά ένα ιστιοπλοϊκό ημεροπλοίο; Ο κάτοχος πτυχίου σχολής εμποροπλοιάρχων; Ή ο κάτοχος κυβερνητικού διπλώματος; Από όσο ξέρω ούτε ο ένας ούτε ο άλλος έχει διδαχτεί τον χειρισμό πανιών, έχουν και οι δυο πλήρη άγνοια ιστιοπλοΐας.
Το πρόβλημα στα μικρά ιστιοπλοϊκά με χωρητικότητα μικρότερη των 12 ατόμων λυνετε εύκολα με την χρησιμοποίηση των skipper που τα κυβερνούσαν μέχρι τώρα, αλλά στα μεγάλα ιστιοπλοϊκά με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 12 ατόμων ποιοι θα είναι οι κυβερνήτες τους;
Φαντάζομαι βέβαια ότι οι εμπνευστές της συγκεκριμένης τροπολογίας θα έχουν σίγουρα προνοήσει και για αυτή την σημαντική λεπτομέρεια, αλλά επειδή δεν διευκρινίζεται σαφώς θα ήθελα πάρα πολύ ένας εκπρόσωπος του υπουργείου να μας ενημερώσει τιμή

Καπετάν Γιάννης

23 Φεβρουαρίου 2017, 21:55 | Λυκούργος Πλατής

Κύριε Υπουργέ,
Οι αλλαγές στο νόμο 4256/2014 που τίθενται προς δημόσια διαβούλευση, από ποιο επίπεδο έχουν προταθεί, και με ποιά γνώση θεμάτων θαλάσσιου τουρισμού? Με ποιούς εκπροσώπους του χώρου έχουν μιλήσει αυτοί οι άνθρωποι? Ρητορική η ερώτηση φυσικά.

Ποιά παραγωγική σχολή αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα καθιστά τον οποιονδήποτε ανθυποπλοίαρχο ικανό να κυβερνήσει ένα ιστιοφόρο σκάφος με 8 ή 10 τουρίστες πάνω και όχι μόνο να το κυβερνήσει αλλά να το κάνει και με καλύτερο τρόπο από ανθρώπους που έχουν ψηθεί κυριολεκτικά από τον ήλιο και το αλάτι αυτής χώρας, για χρόνια, εκπαιδεύοντας την επόμενη γενιά κυβερνητών και διασκεδάζοντας χιλιάδες τουρίστες. Διότι ένας καλός κυβερνήτης σκάφους αναψυχής, είναι παράλληλα και ξεναγός, παίζει τον ρόλο του τόπακα στα εκάστοτε νησιά που μια οικογένεια θα πιάσει και θα θελήσει να φάει κάπου. Μια οικογένεια τουριστών Κε. Υπουργέ δεν είναι ούτε σιπηρά, ούτε πετρέλαιο, ούτε γκάζι. Αν λοιπόν σοβαρά κόπτεστε για το επίπεδο υπηρεσιών που παρέχουμε σαν κλάδος στους Τουρίστες δημιουργήστε μια παραγωγική σχολή, δώστε χρόνο στους ήδη υπάρχοντες κυβερνήτες να προσαρμοστούν, δώστε κίνητρα στους νέους να ενταχθούν στην σχολή αυτή και να ανεβάσουν το επίπεδο της παρεχόμενης υπηρεσίας. Και κάτι τέτοιο δεν μπορεί να γίνει αν πρώτα δεν μιλήσετε με ανθρώπους του χώρου. Και υπάρχουν αρκετοί αξιόλογοι τέτοιοι άνθρωποι Κε. Υπουργέ.

Να αναφερθώ και στο θέμα των ημεροπλοίων. Δραστηριοποιούμαι επιχειρηματικά σε πολύ γνωστό νησί των Κυκλάδων. Σε καθημερινή βάση ταξιδεύουν 15-35 τουρίστες με σκάφος το οποίο έχω ενοικιάσει για όλη την σεζόν από τον πλοιοκτήτη του. Το σκάφος επανδρώνεται με καπετάνιο, ναύτη και μια κοπέλα η οποία διατελεί χρέη καμαρωτίνας. Άπαντες φοράνε καθαρά ρούχα σε καθημερινή βάση, μιλάνε το σύνολο 4 ξένες γλώσσες, ο κυβερνήτης έχει εμπειρία 24

ετών σε σκάφη αναψυχής, η καμπαριώτινα προέρχεται από παραωνική τουριστική σχολή, ενώ ο ναύτης κατά τους χειμερινούς μήνες είναι ψαράς σε ακριτικό νησί. Προμηθεύομαι φανητά, αναψυκτικά, ποτά από μαγαζιά της τοπικής κοινωνίας τα οποία είναι μέσα στην τιμή που έχει πληρώσει ο πελάτης μου, πλαστικά πιάτα-μαχαίρια-πιρούνια-ποτήρια από εταιρεία στην Αθήνα, παρέχω πετιόετες μπάνιου για τους πελάτες μου τις οποίες σε καθημερινή βάση πλένω σε τοπικό στεγνωκαθαριστήριο, παρέχω υπηρεσίες μεταφοράς από το ξενοδοχείο στο σκάφος με τοπική εταιρεία μεταφορών, ενώ οι πελάτες μου έρχονται από τοπικά ξενοδοχεία, τουριστικά γραφεία του νησιού, τουριστικά γραφεία της Αθήνας, τουριστικά γραφεία του εξωτερικού (όλοι το χειμώνα δεν παίζω τάβλι στο τοπικό καφενείο αλλά οργάνω τις εκθέσεις του εξωτερικού για νέες συμφωνίες). Οι πελάτες μου απολαμβάνουν δωρεάν Wi-Fi με μόνη προϋπόθεση να αναρτήσουν σε μέσο κοινωνικής δικτύωσης μια φωτογραφία όχι από το σκάφος της επιχείρησής μου, ούτε το όνομα της επιχείρησής μου, αλλά το όνομα του νησιού

ΤΟ ΟΠΟΙΟ

ΕΧΟΥΝ

ΕΠΙΣΚΕΦΘΕΙ

νησιού το οποίο έχουν επισκεφθεί.
Αφού επισκεφθούμε έναν αρχαιολογικό χώρο λοιπόν στον οποίο σου δίνεται η δυνατότητα να έχεις τον ξενανό μας που θα ξενανήσει το πολύ 35 άτομα, συνερίζεις την ημέρα σου σε παρακείμενη νησίδα για μπάνιο, και φανητό. Το απόγευμα επιστρέφουμε στην βάση μας.

Ας δούμε τώρα τον υποτιθέμενο ανταγωνιστή με το τοπικό ημερόπλοιο. Μπανίεις, αφού βρείς τρόπο να φτάσεις, σε ένα σιδερένιο ποστάλι με άλλους 50-60 ανθρώπους, κάθεται σε μια πλαστική καρέκλα, και χαζεύεις ταξιδεύοντας 2-3 διαφορετικές παραλίες. Σε μια από αυτές θα σταματήσεις και για μπάνιο. Αν δεν έχεις φέρει δικιά σου πετσέτα, κακώς, διότι δεν έχουν να σου προσφέρουν. Αν είσαι γυναίκα και θές να κρύψεις την αμυγχανία σου επειδή σε κοιτάει ο famous Greek lover ναύτης, χαζεύοντας το κινητό σου, καλό θα είναι να έχεις περιαγωγή γιατί Wi-Fi δεν υπάρχει. Βρέξει, χιονίσει, με ήλιο με βροχή, θα ακούσεις ένα CD στην επανάληψη, και θα φάς φαγητό μέσα από ένα δίσκο που σου θυμίζει την εποχή που ήσουν φανταρός. Κατεβαίνεις στον αρχαιολογικό χώρο και πασχίζεις να ακούσεις τι λέει ένας κακοτήλθρωπυμένος ξενανός. Τελειώνει η ξενάγηση, επιστρέφεις στο ποστάλι και από εκεί επιστρέφεις στο λιμάνι και ψάχνεις να βρείς τρόπο να γυρίσεις στο ξενοδοχείο σου.

Εγώ κύριε Υπουργέ έκανα 2,000 άτομα το πρώτο χρόνο λειτουργίας, το ποσάδι υπολογίζω πάνω από 10,000, αφού πολλές φορές βγαίνει και 2 φορές την μέρα. Οι πελάτες στο ποσάδι πληρώνουν ακριβώς την μισή τιμή από την τιμή των δικών μου πελατών για να πάρουν, ας έλμαι ευγενικός, τις μισές υπηρεσίες.

Εγώ την 2η χρονιά λειτουργίας έχω εξασφαλίσει σε προκρατήσεις το 75% των συνολικών κρατήσεων της 1ης χρονιάς, ενώ το ποσοστό είμαι σίγουρος θα κάνει πάλι 10,000 πελάτες, μπορεί και 11,000 γιατί φέτος φαίνεται ότι θα είναι μια πολύ καλή χρονιά. Δεν μπορεί και παραπάνω άλλωστε, έχει ταβανώσει εδώ και 10 χρόνια περίπου η αγορά!

Ηδη σχεδιάζω την επέκταση της επιχείρησής μου στο νησί και σε άλλες δραστηριότητες μιας και υπάρχει μεγάλο περιθώριο βελτίωσης στις παρεχόμενες υπηρεσίες ξενάγησης.

Και ερωτώ Κέ. Υπουργέ: Πως συγκρίνεται η δικιά μου υπηρεσία με αυτή του ημεροπλοίου? Και αν συγκρίνεται, ποιά επίτευξη υπηρεσίας είναι αυτό που τελικά θέλουμε να μας εκπροσωπεί στον Τουρισμό? Και τελικά μην γελοιάστε Κε. Υπουργέ. Αυτοί που κυνηγάνε τα επανγεννημένα σκάφη λέγοντας ότι καταστρέφουν την αγορά του ημεροπλοίου είναι αυτοί που γαλουχήθηκαν στο εύκολο χρήμα της αποκλειστικότητας του 1970-1980-1990. Αυτοί που εκπροσωπούν την στασιμότητα, το ξεπερασμένο, το Αι στίκ Ινγκλαντ βέρου γουέι μπέιμπι. Διότι όποιος φοβάται τον ανταγωνισμό εν έτη 2017, ή οποιοδοδολομικός είναι ή αδεαφή ψυχή του ηγέτη της Β. Κορέας. Και ελπίζω για το καλό του κλάδου να μην κοφεύεται Κε. Υπουργέ αλλά ούτε και να θεατοφυλάγεται σε όλους όσους σας λένε ότι οι προτάσεις που έχουν κατατεθεί, αποσιωπούν επιτάχυνση προς την λάθος κατεύθυνση.

23 Φεβρουαρίου 2017, 10:45 | ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ν.4256/14, ψηφίστηκε μετά από επίμονη και μακροχρόνια προσπάθεια των αρμόδιων φορέων του θαλάσσιου τουρισμού. Η εφαρμογή των νέων άρθρων θα έχει, μεταξύ άλλων, ως άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση της γραφειοκρατίας, την παράλογη αύξηση του τέλους πλόων, και την επιβολή νέων παραβόλων για την ανανέωση των επαγγελματικών αδειών, αυτο κυριολεκτικά βάζει ταφόπλακα στη δημιουργία του ηλεκτρονικού μητρώου σκαφών.

23 Φεβρουαρίου 2017, 10:56 | Άρης Καλλιτάτζιαν

Οι παρράκατ'ω συνάδελοιφοι τα έχουοι πει αρκετά καλά και με εκφράζουοι εο μέρει θα επανέλθω με περισσόδερα στοιχεία ήιαο συντόμως παντός έια είοι σίγουρο με το κράτος να θέλει να καταστρέψει περίπου 5000 άτομα ΑΜΕΣΑ (ιδιοκτήτες – εργοζομέοους – και της οικογένειες αυτών) το 90% όλων των επάοειν.

6.Η παρ. 5 του άρθρου 4 του ν. 4256/2014 (Α' 92) παρ. 2 (β) του άρθρου 55 του ν. 4276/2014 (Α'155) Όλα αυτά θα μπορούσατε να γίνον με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω του ηλεκτρονικού Μητρώου, που θα έλυε τα χέρια τόσο σε εμάς αλλά και στην λιμενική αρχή οποιοσδήποτε λιμενικός θα μπορούσε να ελέγξει τα χαρτιά ανα πάσα ώρα και στιγμή	Πρώτα Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναγκυλής εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και καταστάσεις επιβαπόντων θεωρημένες είτε από την Λιμενική Αρχή, είτε με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω του ηλεκτρονικού Μητρώου. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να τηρούνται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Πριν από τον απόπλου, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης ή ο πράκτορας του πλοίου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο, καταθέτει είτε στη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας, είτε με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω του ηλεκτρονικού Μητρώου, το αντίστοιχο ναυλοσύμφωνο και την κατάσταση επιβαπόντων. Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διοικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170). Αν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης επέλθει μεταβολή στην κατάσταση επιβαπόντων, οι ως άνω υποβάλλουν για θώρηση είτε από την Λιμενική Αρχή είτε με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω του ηλεκτρονικού Μητρώου, την ενημερωμένη κατάσταση. Η ως άνω υποχρέωση αναφορικά με την κατάσταση επιβαπόντων διατηρείται και στην περίπτωση της	8. Η υποπαράγραφος (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: Στην υποπαράγραφο (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος α.α ως εξής: Όπως και να έχει τα περισσότερα αν όχι όλα τα σκάφη που παίρνουν πάνω από 12 άτομα υπάρχουν πλήρωμα βέβαια σε μια ενδεχομένως κίνηση θα μπορούσε να οριστεί εύλογο χρονικό διάστημα προκειμένου να αποκτήσουμε τα απαραίτητα διπλώματα)	καλό θα ήταν βέβαια να καθορίζονται τα απαραίτητα πιστοποιητικά, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και σύμφωνα με τον επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών, πρόταση .«Πλοία αναγκυλής, μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών επιτρέπεται να εκναυλώνονται μόνον όταν υπάρχουν τα απαραίτητα διπλώματα ανάλογα με τον τύπο του σκάφους (πχ για ένα ιστιοπλοϊκό για να θα πρέπει να έχεις αναγνωρισμένο διπλώμα του σκιπερ, σωστικά μέσα από τον Αστρόντοργο ή άλλη ισότιμη σχολή και GMDSS μικρής εμβέλειας τηλεπικοινωνίας)	Οι νομοθεσίες θα πρέπει να γίνονται για το κοινό συμφέρον, αν υπάρχουν αντιδράσεις από κάποιους, θα πρέπει να κάθονται όλοι μαζί σ' ένα τραπέζι και να σωζόταν με τους νομοθέτες Οι έλληνες έχουν μέσα τους την επιχειρηματικότητα και την ναυτική ικανότητα , εσείς που είσαστε στο τιμόνι της Ελλάδος δείτε την χώρα μας σαν επιχείρηση και απλοποιήστε ότι μπορείτε, μπας και σώσουμε ότι απέμεινε	22 Φεβρουαρίου 2017, 09:09 MATSAKIS
Νομίζω ότι αν η πρόθεση ήταν να αναγκάσει να προσλάβουν ναύτες και κυβερνητών ΝΑΤ, θα είναι μια αποτυχία επειδή τα περισσότερα σκάφη κάτω των 24 μέτρων είναι οικογένειες ή τους ιδιοκτήτες που εργάζονται και δεν έχουν την απαραίτητη αποδοτικότητα να αντικατασταθούν. Όσο για τα ιστιοπλοϊκά δεν μπορεί κανείς να αντικαταστήσει έναν skipper με ένα κυβερνήτη που δεν ξέρει απο πανα... Η συνέπεια θα είναι απλά να ρίξει στο δρόμο πολλές μικρές επιχειρηματίες...					
22 Φεβρουαρίου 2017, 00:07 Μιχαήλ Σαργάνου					
Μιχαήλ Άνθρωποι που δουλεύουν σε μεγάλα πλοία σαν μηχανικοί, λοστρόμοι, καμαρότοι, μάγειρες, "Χορεύτριες," και δεν έχουν ιδέα διακυβέρνησης σκάφους, θεωρούνται από εσάς ικανοί και τους δίνετε "αβλεπτή" τα κυβερνητικά σας διπλώματα. Και αυτό σύμφωνα με την λογική σας θεωρείται ασφαλές. Ενώ άνθρωποι με χρόνια πείρα στη διακυβέρνηση ενός σκάφους θεωρούνται με την δική σας λογική ανίκανοι και ανασφαλείς , ακόμα κι αν διαθέτουν διπλώματα όπως το Yachtmaster που τα αναγνωρίζουν και τα σέβονται σε όλο τον κόσμο εκτός από την Ελλάδα. Εμένα ευτυχώς δεν με νοιάζει, γιατί έχω μια φίλη που δουλεύει στη μπουτίκ του "Olympic Champion" που κάνει Ιταλία Ελλάδα και θα την προσλάβω για καπετάνιο στο σκάφος μου..... Συγχαρητήρια κύριοι , συνεχίστε να νομοθετείτε με αυτή την λογική, είναι η ίδια λογική που έφτασε την χώρα μας σε αυτό το λαμπρό επίπεδο, συνεχίστε έτσι και μη φοβάστε, έχει ακόμα πιο κάτω. Συνεχίστε να κλίνετε επιχειρήσεις και θα δείτε τι καλά που θα συνεχίσει να πηγαίνει η Ελληνική οικονομία. Και μην					

στεναχωριέστε καθόλου για εμάς που θέλετε να μας κλείσετε Ξέρουμε καλά από φουρτούνες κι έχουμε μάθει να επιβιώνουμε και να δημιουργούμε θα πάρουμε τις βαρκες μας και τις οικογένειες μας και σίγουρα θα βρούμε μια πιο φιλόξενη χώρα. Εσείς να δούμε τι θα κάνετε μετά από λίγα χρόνια που δεν θα έχετε αφήσει κανένα ταλαίπωρο να πληρώνει για να πάρετε εσείς σύνταξη

21 Φεβρουαρίου 2017, 15:20 | Καπετάν Μιχάλης

Διαβάζοντας προσεκτικά αυτή την τροποποίηση, είναι σαφές ότι ο σκοπός της μπορεί να είναι μόνο ένα από τα δύο ακόλουθα:

- 1) Η υποστήριξη των συμπεριόντων των ημερόπλοιων, σε βάρος όλων των άλλων επαγγελματικών σκαφών αναψυχής
 - ή
 - 2) Η προσπάθεια να επιβληθεί στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής που κάνουν και ημερήσιες, να εγκαταλείψουν το χώρο ή να γίνουν υποχρεωτικά ημερόπλοια, λόγω ενός υποθετικού αθέμιτου ανταγωνισμού
- Προτιμώ να πιστεύω ότι το 1) δεν είναι ο σκοπός σας, διότι αυτό θα ήταν ένα παράνομο εγχείρημα εκ μέρους μιας δημόσιας υπηρεσίας. Όσον αφορά στο 2), επιτρέψτε μου με αυτό το σχόλιο να σας αποδείξω ότι κάνετε μεγάλο λάθος.

Με την ισχύουσα νομοθεσία, τα ημερόπλοια έχουν δυο σημαντικά πλεονεκτήματα:

- i) Δεν υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις οδηγίες CE.
- Για να κατανοήσουμε τι σημαίνει αυτό, θα δώσω ένα παράδειγμα: σήμερα αν ένας επαγγελματίας θέλει να επενδύσει στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού αγοράζοντας ένα μεταχειρισμένο σκάφος, μπορεί να αγοράσει ένα μικρό ξύλινο Επιβατικό/Τουριστικό (οχι CE) ικανό να μεταφέρει 48 επιβάτες με περίπου € 30.000. Αν επιλέξει να επενδύσει σε ένα ιστιοπλοϊκό καταμαράν με μέγιστη χωρητικότητα CE μόλις 16 επιβατών για ημερήσια τοπική πλοήγηση, θα χρειαστεί να «σκάσει» € 200.000. Όπως αντιλαμβάνεστε υπάρχει μια τεράστια διαφορά (και σας αφήσω να κρίνετε ποιό πλοίο θα είναι ασφαλέστερο για τους επιβάτες).
- ii) Έχουν την δυνατότητα εκτέλεσης μερικής ναύλωσης (εισιτήριο) και μια μεταφορική ικανότητα επιβατών πολύ μεγαλύτερη από τα τα υπόλοιπα σκάφη αναψυχής.

Ως εκ τούτου, ο κλάδος των ημερόπλοιων μονοπωλεί το 100% του θαλάσσιου μαζικού τουρισμού.

Πρέπει να συνειδητοποιήσετε ότι ένα ημερόπλοιο και ένα σκάφος αναψυχής που εκτελεί μια ημερήσια εκδρομή, δεν ανταγωνίζονται.

Είναι δύο εντελώς διαφορετικά προϊόντα που ανταποκρίνονται σε διαφορετικές πελατείες. Προσφέρουν στον επισκέπτη ένα ευρύτερο πεδίο δραστηριότητας και συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τουρισμού και της οικονομίας της χώρας μας.

Επιτρέψτε μου, ως καπετάνιος 17 χρόνια διεθνούς εμπειρίας, να σας δώσω τη γνώμη μου: αφήστε αυτούς που υπηρετούν με αγάπη και σεβασμό τον θαλάσσιο τουρισμό να κάνουν τη δουλειά τους, και ξεχάστε αυτή την τροπολογία.

Με τιμή,

Καπετάν Μιχάλης

21 Φεβρουαρίου 2017, 12:19 | παναγιωτης γρηγοροπουλος

Η αλλαγή της ελάχιστης ώρας σύμβασης, σε 24 ώρες από 8 που ίσχυε μέχρι σήμερα, που προτείνεται στην υποπαράγραφο 4, με αναγκάζει να κάνω το σκάφος μου ημεροπλοιο. Σαν ημεροπλοιο όμως μου ζητάτε να προσλάβω καπετάνιο και πλήρωμα. Στους 6 μήνες της προηγούμενης τουριστικής σεζόν έκανα 50 συνολικά, ημερήσιες εκδρομές. Πως μπορώ να πληρώσω NAT και μισθούς 6 μηνών για 50 ημέρες δουλειάς. Ήδη πληρώνω ΟΑΕΕ (900 ευρώ το δίμηνο) για όλο τον χρόνο, ενώ δουλεύω 6 μήνες. Τα λεφτά που βγάζω φτάνουν για ίσα – ίσα για εμένα και την οικογένεια μου, δεν φτάνουν για ακόμα δυο οικογένειες

Αν ψηφίσετε τις αλλαγές που προτείνεται στον 4256/14 θα πρέπει να πουλήσω το σκάφος μου και να μπω στο ταμείο ανεργίας. Αυτός ήταν ο στόχος της κυβέρνησης όταν σας ψηφίζαμε ; Να μας κλείσετε; Αντέχει η οικονομία της Ελλάδας 2000-3000 λιγότερες εισφορές ; Αντέχει 2000-3000 ακόμα άνεργους;

21 Φεβρουαρίου 2017, 12:33 | Σταματης Σερνης

Το σκάφος μου το κυβερνώ τα τελευταία 20 χρόνια στις δύσκολες καιρικές συνθήκες των Κυκλάδων σε επικίνδυνα λιμάνια γιατί ποτέ δεν ενδιαφερθήκατε να φτιάξετε ασφαλή και δεν έχει συμβεί το παραμικρό ατύχημα . Μπορώ δε, να το χειριστώ με πλήρη ασφάλεια πολύ καλύτερα , από οποιονδήποτε πτυχιούχο

σας. Αν το επιπλέον σας με θεωρεί ακατάλληλο γιατί δεν έχω το δικό σας δίπλωμα ας με εκπαιδεύσει, να μου το δώσει, αλλά έψαχα , τα 20 χρόνια σαν καπετάνιος δεν αρκούν, για τα δικά σας κριτήρια, έπρεπε να είχα κάνει και δυο χρόνια μούτσος η μάγειρας για να είμαι ικανός να φοιτήσω στη σχολή σας.

21 Φεβρουαρίου 2017, 12:34 | παναγιωτης

Η αλλαγή της ελάχιστης ώρας σύμβασης, σε 24 ώρες από 8 που ίσχυε μέχρι σήμερα, που προτείνεται στην υποπαράγραφο 4, με αναγκάζει να κάνω το σκάφος μου ημεροπλοίο. Σαν ημεροπλοίο όμως μου ζητάτε να προσάβω καπετάνιο και πλήρωμα. Στους 6 μήνες της προηγούμενης τουριστικής σεζόν έκανα 50 συνολικά, ημερήσιες εκδρομές. Πως μπορώ να πληρώσω ΝΑΤ και μισθούς 6 μηνών για 50 ημέρες δουλειάς. Ήδη πληρώνω ΟΑΕΕ (900 ευρώ το δίμηνο) για όλο τον χρόνο, ενώ δουλεύω 6 μήνες. Τα λεφτά που βγάζω φτάνουν για ίσα – ίσα για εμένα και την οικογένεια μου, δεν φτάνουν για ακόμα δυο οικογένειες

Αν ψηφίσετε τις αλλαγές που προτείνεται στον 4256/14 θα πρέπει να πουλήσω το σκάφος μου και να μπω στο ταμείο ανεργίας. Αυτός ήταν ο στόχος της κυβέρνησης όταν σας ψηφίζαμε ; Να μας κλείσετε; Αντέχει η οικονομία της Ελλάδας 2000-3000 λιγότερες εισφορές ; Αντέχει 2000-3000 ακόμα άνεργους;

21 Φεβρουαρίου 2017, 11:52 | Πάκης Αθανασίου

Κύριοι,

Έχετε υπολογίσει πόσες καινούριες θέσεις ναυτών και κυβερνητών θα χρειαστούν για την μεγάλη αλλαγή που ετοιμάζετε;; Μήπως δεν υπάρχουν αυτά τα άτομα;; Αφού διαλύθηκε η ναυτική σταδιοδρομία τώρα πότε να διαλύσετε και το ελάχιστο που έχει απομείνει;

Είμαστε σίγουροι ότι κάτι έχετε υπολογίσει. Μετά τις επιχειρήσεις που θα κλείσουν δεν θα μείνουν και πολλές καιροι μπορείτε υπερήφανα να πείτε σ'αφεντικά σας ότι πρόξατε το καθήκον σας, Φυσικά η κάθε επιχείρηση μεριά επί δυο και τρία άτομα εκτός εργασίας,αλλά μάλλον υλοποιείτε αυτό που ο Νιδάτζεμπλου ανακάλυψε για τις 100.000 νέες θέσεις εργασίας, μήν εξαπτεσθε δεν εννοούσε στην Ελλάδα.

Κύριε Υπουργε,

Συνέθετε επιτέλους και σκεφθείτε λίγο Ελληνικά, αφήστε τον Ν 4256/14 ήσυχο. Στην σημερινή κατακρεουργημένη Ελλάδα είναι το μόνο που δουλεύει χωρίς προβλήματα. Υπάρχει πεδίο απέραντο για την εκτόνωση του ανθελληνικού σας μένους, οι Έλληνες που προσπαθούν να δουλέψουν αξιοπρεπώς και να πληρώσουν όλους τους κληροειδώς διαβιούντες δεν σας φταίνε σε τίποτα. Φαίνεται όμως ότι ήρθε η σειρά μας.

Ανω

σχώμεν

τάς

καρδίας,

Sursum

corda.

Με εκτίμηση;

Πάκης

Αθανασίου

Αθώνησος

21 Φεβρουαρίου 2017, 11:24 | ΧΑΡΗΣ ΧΑΤΖΗΒΕΡΟΓΛΟΥ

Άρθρο

75

παρ.

3:

»

«3.Στο άρθρο 1 του Ν. 4256/2014 (Α' 92)

προστίθεται

παράγραφος

3

ως

εξής

;

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται ο τύπος ,η διαδικασία τα στοιχεία και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια που αναγράφονται σε πιστοποιητικό το οποίο πρέπει να φέρουν όλα τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, ως ειδικό ναυτιλιακό

έγγραφο.»

Στα ήδη υφιστάμενα ναυτιλιακά έγγραφα (περίπου 13 αν μετρώ σωστά), προστίθεται ένα ακόμη τελείως περιττό έγγραφο. Προκύπτει βέβαια καθαρά από τα γραφόμενα στη σελίδα 29 της αιτιολογικής έκθεσης ότι ο συντάκτης του άρθρου είναι τελείως άσχετος με τις ναυλώσεις σκαφών. Το εν λόγω π/κό θα επαναλαμβάνει όσα περιέχονται στην επαγ. άδεια, το ΠΛΕ και το ασφαλιστήριο, περιττώνοντας την ήδη περιττάκη κατάσταση.

Επομένως η παρ. 3 του άρθρου 75 πρέπει οπωσδήποτε να παραληφθεί ολόκληρη.

21 Φεβρουαρίου 2017, 09:46 | ΧΑΡΗΣ ΧΑΤΖΗΒΕΡΟΓΛΟΥ

Δύο

λόγια

για

την

προτεινόμενη

τροποποίηση:

«Η υποπαράγραφος (iv) της παρ. 1 του άρθρου 1 του Ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής:

«Χώροι ενδιάμεσης: είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου. Όταν συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης που περιλαμβάνει διανυκτέρευση, οι κλίνες που διαθέτει το πλοίο αντιστοιχούν στον αριθμό των επιβατών που διανυκτερεύουν.»
Δεν καταλαβαίνω την αιτία της αντικατάστασης. Αν οι επιβάτες επιθυμούν να είναι περισσότεροι από τις κλίνες και ο πλοιοκτήτης συμφωνεί, γιατί πρέπει να επέμβει το κράτος και να ορίσει κάτι διαφορετικό; Υπό την προϋπόθεση ότι τηρείται το ανώτατο όριο επιβαινόντων σύμφωνα με το Πρωτ. Γενικής Επιθ., ο αριθμός των επιβατών πρέπει να είναι αποκλειστική επιλογή των συμβαλλομένων. Επομένως η παρ. 2 του άρθρου 75 πρέπει να παραληφθεί.

20 Φεβρουαρίου 2017, 22:32 | Σταμάτης Σεργής

Το σκάφος μου το κυβερνώ τα τελευταία 20 χρόνια ακόμα και με δυσκολες καιρες συνθηκες σε επικίνδυνα και ανεπαρκεστατα λιμάνια γιατί ποτέ δεν ενδιαφερθήκατε να μας φτιάξετε ασφαλη και δεν έχει συμβεί το παραμικρό ατύχημα. Μπορώ δε, να το χειριστώ με πληρη ασφαλεια πολύ καλύτερα, από οποιονδήποτε πτυχιούχο σας. Αν το επιτελείο σας με θεωρεί ακατάλληλο γιατί δεν έχω το δικό σας δίπλωμα ως με εκπαιδεύσει, να μου το δώσει, αλλά ξέχασα, τα 20 χρόνια μου σαν καπετάνιος δεν αρκούν, για τα δικά σας κριτήρια, έπρεπε να είχα κάνει και δυο χρόνια μούτσος η μαγειρας, για να είμαι ικανός να φοιτήσω στη σχολή σας.

20 Φεβρουαρίου 2017, 22:51 | Γ. Κικιδοπουλος

Το Yachting στην Ελλάδα είναι ένα μεγάλο γρανάζι σε αυτή την βιομηχανία που λεγετε Τουρισμος και χτιστηκε με πολύ προσπάθεια, κόπο και πειραματισμούς στην Ελλάδα τα τελευταία 35 χρονια από ανθρώπους που επένδυσαν πολλά χρήματα προσπαθώντας να οργανώσουν αυτόν τον τομεα και προσφερουν δουλεια σε χιλιαδες ανθρωπους!

Απο την στιγμή που το περιοριζεις κανοντας το «κλειστο επαγγελμα» με παραλογους νόμους, οπου ο επιχειρηματίας δεν μπορεί να είναι ελεύθερος να χειριστεί την επιχειρηση του με αναπτυξιακο και ανταγωνιστικο τρόπο, τα πράγματα δεν θα πάνε καλά για κανεναν.

20 Φεβρουαρίου 2017, 18:12 | Καπεταν Μιχαλīs

Ανάλυση & Πρόταση για μια σύγχρονη και αποτελεσματική Τροποποίηση

1) Ανάλυση της παρούσας τροπολογίας του ν. 4256/2014

Εισαγωγή

Η παρούσα τροπολογία, εάν εφαρμοστεί, θα βλαψεί πάρα πολλούς επαγγελματίες (εκτός από τα μεγάλα ημεροπλοία). Για ποίο λόγο; Ποιός είναι ο σκοπός; Σε κάθε περίπτωση, μια υπεύθυνη πρόταση τροπολογίας θα επέτρεπε να εξασφαλίσει στους επαγγελματίες που διαθέτουν έγκυρες επαγγελματικές άδειες με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, να μπορούν να συνεχίσουν να ασκούν τη δραστηριότητά τους τουλάχιστον για μερικά χρόνια.

Πάμε στην ουσία, με τη σειρά:

Παράγραφος 2 – Αντιστοιχία κλίνες / επιβάτες

Ολόκληρος ο κλάδος (εκτός από τα ημερόπλοια) θα ζημιωθεί αν εφαρμόσετε αυτή την μεταβολή: Όσοι κάνουν εβδομαδιαίες κρουαζιέρες δεν θα είναι σε θέση πλέον να φιλοξενήσουν παρέες με έναν ή δύο επιβάτες που επιθυμούν να κοιμούνται σε καναπέδες. Σε 17 χρόνια καριέρας ως κυβερνήτης, μπορώ να εγγυηθώ ότι αυτό συμβαίνει τακτικά στην Ελλάδα, ειδικά με παρέες νέων. Όσον αφορά στα σκάφη που εκτελούν και μονοήμερες κρουαζιέρες, η παρούσα τροπολογία δεν έχει άλλο νόημα από το να τους βλάψει.

Ο αριθμός των επιβατών που επιτρέπεται για τις διάφορες πλοηγήσεις είναι και πρέπει να παραμένει αυτός που αναφέρεται επίσημα στην σήμανση CE του σκάφους (ή στην σήμανση του κατασκευαστή για τα σκάφη που κατασκευάστηκαν εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης πριν από την οδηγία CE του 1996). Αυτοί οι αριθμοί επιβατών είναι πιστοποιημένα από κοινοποιημένους οργανισμούς, όπως Veritas κ.λ.π. με κύριο κίνητρο την ασφάλεια. Ο μόνος λόγος που βλέπω στην ύπαρξη της παρούσας παραγράφου είναι η προνομιακή μεταχείριση των συμφέροντων ορισμένων ιδιοκτητών ημερόπλοιων, το οποίο φυσικά θα ήταν μια απολύτως παράνομη πρακτική.

Παράγραφος 4

Με ποιά λογική απαγορεύουμε σε ένα σκάφος να εκτελέσει εβδομαδιαίες και ημερήσιες κρουαζιέρες εάν διαθέτει τις κατάλληλες προδιαγραφές με βάση την

Παράγραφος 4

της

σύμβασης

ναύλωσης

σημανση
Είναι παράλογο ένα σκάφος που πληροί τις προϋποθέσεις για να διασχίσει τους ωκεανούς, να απαγορεύεται να εκτέλεση και πλοές ελάχιστων μιλίων διάρκειας μικρότερης από 24 ώρες.

Η βασικές διαφορές μεταξύ ημερόπλοιων και άλλων σκαφών είναι η δυνατότητα εκτέλεσης Μερικής ναύλωσης (εισιτήριο) και η μεταφορική ικανότητα μεγάλου αριθμού επιβατών. Εάν διατηρούμε αυτές τις διαφορές, δεν υπάρχει απολύτως κανένας λόγος να επιβληθεί μια μικρότερη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης. Θα ήταν πολύ πιο λογικό να χαρακτηρίζεται ένα σκάφος αποκλειστικά ημερόπλοιο σύμφωνα με τον αριθμό των επιβατών, π.χ. πέραν των 20 ατόμων, ή σύμφωνα με μια αναλογία αριθμού επιβατών προς μήκους σκάφους, ή αριθμού επιβατών προς κόρους σκάφους.

Παράγραφος 7 – Θεώρηση κατάστασης επιβαλόντων

Πάμε πίσω ολοταχώς... Ζήτηω η γραφειοκρατία!

Θα ταλαιπωρηθούν ακόμη περισσότερο το προσωπικό του εκάστοτε λιμεναρχείου (που πάσχουν ήδη από αφραγνιδομανία), οι πλοιοκτήτες, οι πράκτορες και οι τουρίστες που νοικιάζουν ένα σκάφος στην Ελλάδα. Συγχαρητήρια!

Αντί να μειώσετε την γραφειοκρατία κάνοντας πράξη το ηλεκτρονικό Μητρώο, θα αυξήσετε τις δημόσιες δαπάνες λόγω της επιπλέον γραφειοκρατίας και θα δώσετε μια αρνητική και αρχαϊκή εικόνα του κρατικού μηχανισμού στους τουρίστες που μας επισκέπτονται.

Η δημιουργία του ηλεκτρονικού Μητρώου θα επέτρεπε να είναι η προτεραιότητά σας, τα σφέλη είναι σημαντικά.

– εξοικονόμηση δεκάδων χιλιάδων ευρώ εργασίας και μείωση των δημόσιων δαπανών

– τεράστια βελτίωση και εκσυγχρονισμός της δημόσιας υπηρεσίας

– όλα τα δεδομένα ενός επταγενεατικού σκάφους διαθέσιμα με ένα κλικ (προνήματα ναυλοσυμφώνα και καταστάσεις επιβαλόντων, ημερομηνίες λήξης των απαιτούμενων εγγράφων, ΠΓΕ, στοιχεία επικοινωνίας των πλοιοκτητών και κυβερνητών, κ.τ.λ.)

Η δημιουργία ενός ειδικού λογισμικού από έναν επταγενεατία προγραμματιστή δεν θα διαρκούσε περισσότερο από δυο εβδομάδες, με άμεση απόσβεση κόστους. Είναι απολύτως απαράδεκτο να μην προχωρήσετε σε αυτή την ενέργεια, η οποία ήταν ήδη προγραμματισμένη από τον ισχύοντα νόμο!

Παράγραφος 8 – Πλοίαρχος και πλήρωμα άνω των δώδεκα επιβατών

Αν και είναι λογικό να είναι απαραίτητη η παρουσία πληρώματος από έναν συγκεκριμένο αριθμό επιβατών και πάνω, θα μπορούσε να εξεταστεί ένας αριθμός μεγαλύτερος των 12. Μια τέτοια μεταβολή απαιτεί ούτως ή άλλως μια μεταβατική περίοδο τουλάχιστον 24 μηνών (έτσι ώστε τα πληρώματα να έχουν χρόνο να οδοκληρώσουν την κατάρτιση τους και να αποκτήσουν τα απαιτούμενα διπλώματα).

Εξάλλου, είναι επιτακτική ανάγκη να καθορίζονται τα απαραίτητα πιστοποιητικά, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους (ιστιοφόρο, ταχύπλοο σκάφος, κ.λπ.) και σύμφωνα με τον επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών, και όχι μόνο σε σχέση με τους κόρους και την ιπποδύναμη όπως το διευκρινίζει η ισχύουσα νομοθεσία ΥΑ_ΦΕΚ 573 της 12 Μαΐου 2003.

2) Πρόταση για μια σύγχρονη Τροποποίηση του ν. 4256/2014

Η ακόλουθη πρόταση τροποποίησης βασίζεται στην εφαρμογή του ηλεκτρονικού Μητρώου και έχει ως στόχο :

– Την βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των αριθμών από κρατικών υπηρεσιών

– Την απλοποίηση των εργασιών που προκύπτουν από τον παρόντα νόμο

– Την μείωση των δημόσιων δαπανών και την υποστήριξη ενός υπεύθυνου θαλάσσιου τουρισμού

Τροποποιήσεις του ν. 4256/2014

1. Η υποπαράγραφος (ζ) του άρθρου 1 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής:

«Επταγενεατικό Τουριστικό Ημερόπλοιο: είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εκτελεί αποκλειστικά ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, όπως ορίζεται στο άρθρο 12.»

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 2 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος ως εξής:

«Στο Μητρώο της παραγράφου 1 καταχωρίζονται επίσης από την Λιμενική Αρχή όλες οι ημερομηνίες λήξης των εγγράφων που απαιτούνται για την άσκηση της επαγγελματικής δραστηριότητας. Η ενεργοποίηση του ηλεκτρονικού Μητρώου θα είναι σε ισχύ το αργότερο την 1η Μάη 2017. Οι οδηγίες χρήσης του λογισμικού για τους ενδιαφερόμενους επαγγελματίες θα είναι διαθέσιμες ταυτόχρονα στην ιστοσελίδα του αρμόδιου υπουργείου. »

3. Η υποπαράγραφος (β) της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4256/2014 (Α' 92) καταργείται.

4. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 3 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος (β) ως εξής: «Χρήση πλοίου αναψυχής, εκτός ημερόπλοιων, για τη μεταφορά περισοστέρων από 20 επιβάτες απαγορεύεται.»

5. Η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4256/2014 (Α' 92) όπως έχει τροποποιηθεί με την παρ. 2 (β) του άρθρου 55 του ν. 4276/2014 (Α'155) αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και καταστάσεις επιβαίνοντων θεωρημένες είτε από την Λιμενική Αρχή, είτε με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω της διαδικτυακής πλατφόρμας του ηλεκτρονικού Μητρώου. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να τηρούνται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Πριν από τον απόπλου, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης ή ο πράκτορας του πλοίου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο, καταθέτει είτε στη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας, είτε με ηλεκτρονικό τρόπο στη διαδικτυακή πλατφόρμα του ηλεκτρονικού Μητρώου, το αντίστοιχο ναυλοσύμφωνο και την κατάσταση επιβαίνοντων.

Στην περίπτωση ηλεκτρονικής κατάθεσης, το λογισμικό της διαδικτυακής πλατφόρμας σύμφωνα με τα δεδομένα του σκάφους που καταγράφηκαν σε αυτήν από την Λιμενική Αρχή (ΠΓΕ, ημερομηνίες λήξης των απαιτούμενων εγγράφων, κ.λ.π.), εκδίδει άμεσα τα ηλεκτρονικά θεωρημένα έγγραφα (σε μορφή PDF). Στην περίπτωση απόρριψης, ο ενδιαφερόμενος ενημερώνεται για τον λόγο της απόρριψης κι απαιτείται να προσέλθει στη Λιμενική Αρχή. Αντίγραφο των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170). Αν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης επέλθει μεταβολή στην κατάσταση επιβαίνοντων, οι ως άνω υποβάλουν για θεώρηση είτε από την Λιμενική Αρχή είτε με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω της διαδικτυακής πλατφόρμας του ηλεκτρονικού Μητρώου, την ενημερωμένη κατάσταση. Η ως άνω υποχρέωση αναφορικά με την κατάσταση επιβαίνοντων διατηρείται και στην περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου 9.»

6. Στην υποπαράγραφο (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος α.α ως εξής: α.α.«Πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών θα επιτρέπονται να εκναυλώνονται, μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου, μόνον όταν υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Η μεταβατική περίοδος διάρκειας 24 μηνών ξεκινάει την 1η του Μάη 2017. Ο σκοπός της μεταβατικής περιόδου είναι να δοθεί χρόνος στους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες και πληρώματα να αποκτήσουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά. Με απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η σύνθεση και τα απαιτούμενα διπλώματα του πληρώματος (λαμβάνοντας υπόψη το μέσο πρόωσης και τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά των πλοίων) των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών.»

20 Φεβρουαρίου 2017, 09:18 | MATSAKIS

Για να είμαστε σοβαροί και να μη συμβεί μια σφαγή, φαίνεται απολύτως απαραίτητο να διαχωριστούν οι διαφορετικές περιπτώσεις: – Προστατέψτε τα ξύλινα σκάφη με τον ιδιοκτήτη τους, τα οποία είναι ένα σύμβολο των παραδόσεων της χώρας μας και όχι την κατάρνησή τους για μεγάλα σκάφη τουριστικής μαζικής – Μη επιβάλλεται το ίδιο πλήρωμα σε ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος κάτω των 24 μέτρων και σε ένα μηχανοκίνητο σκάφος (Ένα κυβερνήτη που ποτέ δεν έχει ανεβασει ένα πανί της ζωής του! Αυτό είναι τρελό και απίστευτο) – Σεβαστείτε αυτούς που έχουν επενδύσει υπό το πρίσμα των υφιστάμενων νόμων, διότι γι 'αυτούς θα ήταν μια καταστροφική αναδρομική ισχύ φαίνεται ότι το σχέδιο αυτό δεν λαμβάνει υπόψη καμία από αυτές τις περιπτώσεις ! Γιατί; Προς το συμφέρον ποιον;

Αυτή η προτεινόμενη τροποποίηση δεν είναι ούτε ώριμη ούτε αρκετά μελετημένη!

19 Φεβρουαρίου 2017, 23:59 | Σταματάκης Μιχαήλ

Βλέπτε και εγώ ότι για μια ακόμα φορά άνθρωποι οι οποίοι έχουν αנוσία της πραγματικότητας αποφασίζουν για τις τυχές συνανθρώπων τους και ειδικά επταγενώνων που όπως εγώ και οι προηγούμενοι, είπα και εγώ, έχουμε ξεπουλήσει πραγματικά τις περιουσίες μας για να αγοράσουμε τα σκάφη μας τα οποία για τους περισσότερους από μας είναι και δουλειά αλλά και πανω από όλα το μεράκι μας και η αγάπη μας προς την θάλασσα, η οποία έχει καταστρέψει την Ελλάδα την μεγαλύτερη ναυτική δύναμη του κόσμου! Και σκάφη τα οποία είναι σε σφαώς καλύτερη κατάσταση από το 90% των μεγάλων ημεροπλοίων (στην περιοχή μας υπάρχουν σκάφη του 1940 τα οποία διακινούν χιλιάδες ανθρώπους κάθε σεζόν)! Απτο ότι λοιπόν φημιολογείται, οι ιδιοκτήτες αυτών των σκαφών σας πιέζουν να αλλάξει ένας νόμος ο οποίος υπάρχει εδώ και 25-30 περίπου χρόνια και με τον οποίο θεωρώ ότι είμαι από τους πρώτους που ξεκίνησα να εργαζομαι στον θαλασσιο τουρισμο τα τελευταία 18 χρόνια αποδεχόμενα από πολλά έγγραφα λημεναρχείου και χωρίς έως τώρα να έχω δημιουργήσει κανένα προβληματικό όταν το λημεναρχείο μας εδώ, χρειάζεται κάποια βοήθεια είμεις βοηθάμε και όχι τα μεγάλα ημεροπλοία! Εχω ένα σκάφος 15μετρων με 19 άτομα πρωτοκόλο και με αναγκάζεται τώρα να έχω 2-3 πλήρωμα το οποίο θα οδηγήσει την επιχείρησή μου αυτή σε υπολείπυργια και τελικά σε κλείσιμο, για να ωφεληθούν τελικά τα μεγάλα ημεροπλοία τα οποία έχουν έρθει στην περιοχή μας από αλλού, τα τελευταία 4-5 χρόνια, στην αρχή με δυο σκάφη και τώρα φτάνουν στα 4-5, αγοράζοντας ένα καινούργιο κάθε χρόνο όταν είμεις με τα βίαις μπορούμε και επιβιώνουμε! Είμαστε 4-5 μικρά σκάφη στην περιοχή μας χωρητικότητας 100-150 ατόμων όλα μαζί και αυτοί μπορούν να διακινούν καθημερινώς με διπλά δρομολόγια έως 2000 ανθρώπων και παρόλα αυτά ασχολούνται μαζί μας παροτι έχουν την μερίδα του λέοντος με τζήρους εκατομμυρίων, με εμάς που έχουμε ένα διαφορετικό προϊόν από αυτούς και πολλές ημέρες κάθε σεζόν μένουμε στο λιμάνι λόγω καιρικών συνθηκών (απαγορευτικά, είμαστε όλοι κάτω των 25

Εάν οντως αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο θέλετε να αλλάξετε τον νόμο να είστε σίγουροι ότι μας οδηγήτε στην καταστροφή όπως εγώ και οι συναδέλφοι

Αν όμως οντως εκπροσωπείτε κυρίε υπουργε, ένα κράτος δικαίου και αν θέλετε πραγματικά να βοηθήσετε και όχι να μας καταστρέψετε, τις λύσεις σας τις είωσαν

Εγώ προσωπικά αλλά και οι συναδέλφοι μου έχουμε πολύχρονη εμπειρία στην θαλάσσια και σε αντίθετες συνθήκες που δεν τις έχει και ούτε προκείται ευκόλα να αποκτήσει κάποιος τελειόφοιτος της σχολής και ειδικά σε μικρά σκάφη, οπότε και να μας αναγκάζεται να τους βάλουμε στα σκάφη μας, πάλι είμεις θα τα κυβερνούμε!

Αν είναι θέμα ασφαλιστικών εισφορών, είμαστε στον ΟΑΕΕ και δεν είναι δυόκολο να αλλάξουμε ασφαλιστικό φορεά! Ακόμα όμως θέλετε να προσθέσετε άλλο ένα φορο στα σκάφη, και σας ρωτώ με τόσα άτομα πλήρωμα και τόσα άλλα έξοδα μόνο για πετρέλαιο φέτος, είωσα 1500ευρώ στο κράτος σε ειδικό φορο καταναλώσης, τον οποίο το τελώνειο, μας αρνείται και μας κοροϊδεύει και δεν μας τον επιτρέφει παροτι τον δικαιουμαστε!;

Κλείνοντας, αν θέλετε όπως προανέφερα να πράξετε το σωστό και το δίκαιο, λύσεις υπάρχουν πριν φτάσετε στο σημείο να μας καταστρέψετε και να νηαντώσετε κάποιους οι οποίοι είναι ήδη ΜΕΓΑΛΟΙ! Δίνοντας μας την δυνατότητα να παραμεινουμε υγιείς επιχειρήσεις βοηθάτε τον θείμο ανταγωνισμό για το

Δίνοντας μας λοιπόν την δυνατότητα, αφηνοντας τον νόμο ως έχει εδώ και 25-30 χρόνια η την δυνατότητα αποκτησης του καταλλήλου διπλώματος με μια ταχυρυθμή εκπαίδευση (γιατι μιλάμε για μικρά σκάφη κάτω των 25 μετρων και όχι τανкер η υπερκεάνα) δεν θα προσθέσετε μερικές χιλιάδες ακόμα συνανθρώπους

Σας

Μιχαήλ Σταματάκης

19 Φεβρουαρίου 2017, 22:30 | POLICHRONIS milosisland

Ελλάδα ίως ο μοναδικός επίγειος παράδεισος, ζήλευτός από τον καθένα, που την επισκέπτεται... Θα λέγαμε ότι τα πλουσιότερα κοιτάσματα βγαίνουν εδώ, και αυτά με την σειρά τους χαρίζονται σε κάθε Έλληνα αλλά και ξένο απλόχερα . Ο ήλιος και η θάλασσα.

Εμείς που γεννηθήκαμε και μεγαλώσαμε σε νησί (ΜΗΛΟΣ) δεν θα μπορούσαμε να κάνουμε κατι διαφορετικό, που να μην εμπεριέχει αυτά τα δυο στοιχεία, με γνώμονα αυτό γίναμε και εξακολουθούμε να είμαστε οι πρεσβευτές της Ελλάδος στο εξωτερικό υπηρετώντας με αγάπη και σεβασμό τον τουρισμό, κάνοντας ημερήσιες εκδρομές με επαγγελματικά τουριστικά ιστιοπλοϊκά σκάφη χωρητικότητας από 10 έως και 49 ατόμων. Δημιουργώντας αυτές την τροπολογίες στον νομο 4256/14 ... ουσιαστικά θίγεται τον τουρισμό μέσο ημών στην πραγματικότητα κλείνεται της «βάνες» του τουρισμού, βγάζεται το μάτι σας με το δικό σας χέρι. Οι κυβερνόντες αφενός είναι ο λόγος του λαού όπου με σύνεση και ηρεμία θα πρέπει να ακούν και να αφουγκράζονται την γνώμη των πολιτών, και αφετέρου θα πρέπει να προσπαθούν με κάθε τρόπο και πάντα πιο απλοποιημένο από νομοθεσίες να μπορούν να πουλήσουν το προϊόν που λέγεται τουρισμός δηλ το «πειρέλαιο της Ελλάδος που ρέει άφθονο και αστείρευτο». Οι τροπολογίες και οι αλλαγές στους νόμους θα πρέπει όντως να αλλάζουν αλλά προς το καλύτερο, για την Ελλάδα , και όχι για την μείωση ή Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένα από τα σημαντικότερα κομμάτια στην Ελλάδα προσπαθήστε να τον διαφυλάξετε και όχι να τον καταστρέψετε ...

Μιλούσατε για	ΕΛΠΙΔΑ	πιστεύουμε	ακόμη	σε	αυτήν	τροπολογία
ΕΛΠΙΔΑ	είναι	να	μην	περάσετε	την	

Δεν ξέρω αν θα τα διαβάσει κάποιος υπουργός η κατώτερος αλλά σίγουρα όλοι οι συνάδελφοι βλέπουν την καταστροφή μας.

19 Φεβρουαρίου 2017, 15:33 | Κ. Γκιόκας

«Η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από είκοσι τέσσερις (24) ώρες. Ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της σύμβασης ναύλωσης θεωρούνται, αντίστοιχα, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου αναυχή της που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.» Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι η ημερομηνία ξεκινά πάντα στις 00:00 ώρες και λήγει στις 23:59 ώρες της ίδιας μέρας έτσι ώστε να μη αντιδικούμε για το αριθμό ημερών στην ΕΕΠΣΕΠΑ επειδή το ναυλοσύμφωνο γραφει 900, 1000 πμ 12 η 7 μμ.Π.χ. έστω αναχώρηση 1/1 17:00 μμ άφιξη 7/1 18:00 μμ- 7 ημέρες αν ακολουθως το σκάφος είχε άφιξη 8/1 στις 9:00πμ είναι 8 ημέρες και εστω η επόμενη αναχώρηση είναι 8/1 στις 17:00 δεν θεωρείται ημέρα απο μερικούς λιμενικούς. Με την ορθη κατάρνηση της παραγράφου γ) δεν αποσαφηνίζεται και φορολογικά αν είναι 1 ημέρα ΦΠΑ η 2 ημέρες ΦΠΑ ανα ναυλοσυμφωνο σε πάλι. ΕΕΠΣΕΠΑ

με

μερολογιακά.Αντίθεση

Η παρ. 5 του άρθρου 4 του ν. 4256/2014 (Α' 92) καταργείται.» Ορθώς καταργείται εφ'όσον είναι επαγγελματικό.Αλλα δεν αναφέρεται ρητά ο,τι μπαίνει στην ίδια κατηγορία με

7. Η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4256/2014 (Α' 92) όπως έχει τροποποιηθεί με την παρ. 2 (β) του άρθρου 55 του ν. 4276/2014 (Α'155) αντικαθίσταται ως εξής:

Η λίστα επιβαινόντων να είναι κατά δήλωση του πλοιοκτήτη η κυβερνήτη η πράκτορα η εφοπλιστή με ισχύ νόμου 105 για να αποφευχθούν τριβές με τους λιμενικούς που δεν υπογράφουν χωρίς ταυτοπροσωπία.Επι του σκάφους θα υπάρχει απλά ενα αντίγραφο. Σε ενδεχόμενο έλεγχο η ατύχημα θα υπάρχει η λίστα στο λιμεναρχείο αναχώρησης μαζί με το αντίγραφο ναυλοσυμφώνου.

19 Φεβρουαρίου 2017, 11:48 | ΜΑΓΓΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Κύριε Υπουργέ.

Θα ήθελα πολύ να μπορούσαμε να κουβεντιάσουμε από κοντά. Ετοιμάζεστε να κάνετε ένα έγκλημα. Ο υπάρχων νόμος, χρειάζεται βελτίωση, χρειάζεται να λειτουργήσει το Μητρώο και να μειωθεί περαιτέρω η γραφειοκρατία, όχι να πάμε πίσω και μάλιστα χειρότερα από πριν.

Κατ αρχάς, ο θαλάσσιος τουρισμός, είναι τουρισμός. Το αντιλαμβάνεστε αυτό? Γιατί οι γραφειοκράτες που σας πρότειναν όσα γράφονται σε αυτό το σχέδιο νόμου, το γνωρίζουμε ότι δεν το καταλαβαίνουν.

Ο τουρίστας, κυρίως ο ξένος αλλά και ο Έλληνας, όσοι απέμειναν τέλος πάντων, έρχεται για διακοπές, για ξεκούραση, όχι για να μπλέξει σε μια απέραντη γραφειοκρατία. Απλά δεν θα έρθει. Κι αν την πατήσει αυτός και έρθει, θα το πει και θα το γράψει παντού, δεν θα ξανάρθει αυτός και θα αποτρέψει και άλλους δέκα να μην έρθουν ποτέ.

Το σκάφος, και ιδίως το ιστιοπλοϊκό, είναι το μέσο για να κινηθεί, να μαγειρέψει πρόχειρα ή και καλύτερα, να κοιμηθεί, να πάει από νησί σε νησί, από παραλία σε παραλία. Ποίός θα του απαγορεύσει να φάει εκτός σκάφους? Εσείς του απαγορεύετε να κοιμηθεί σε κάποιο ξενοδοχείο, έστω κι αν το προτιμάει ο

τουρίστας. Γιατί δεν του απαγορεύεται και να φάει έξω? Του απαγορεύετε να κοιμηθεί στον εσωτερικό καναπέ, σε ξενοδοχείο, κλπ, γιατί εσάς προφανώς δεν σας αρέσει αυτό. Ένα σκάφος που έχει CE για 12 άτομα ως πούμε, εσείς του επιβάλλετε να ταξιδεύει με 8, επειδή έχει τόσα κρεβάτια, παρόλο που έχει το σκάφος αυτό σωστικά για 12 άτομα και σε όλον τον υπόλοιπο πλανήτη ταξιδεύει μέχρι και με 12.

Ο λόγος που η προηγούμενη κυβέρνηση ψήφισε τον νόμο με την πρόβλεψη της δημιουργίας του Μητρώου, στο οποίο ήταν σύμφωνος και ο ΣΥΡΙΖΑ σαν αντιπολίτευση τότε, ήταν για να απελευθερωθούν λιμενικοί από το να σφραγίζουν ναυλοσύμφωνα και να κάνουν ταυτοπροσωπίες σε έγγραφα crew list, ώστε να μπορούν να κάνουν πραγματικούς ελέγχους σε παρόνομους που νοικιάζουν ιδιωτικά σκάφη με ξένη σημαία, κλπ. Όμως αυτό το Μητρώο ακόμα το περιμένουμε!!! 3 Χρόνια μετά. Και τώρα επιτρέψουμε πίσω, με αυτό το νομοσχέδιο, που αυξάνει την γραφειοκρατία και την ταλαιπωρία.

Αηλαδή στην Ιταλία, στην Γαλλία, στην Ισπανία, κλπ, που δεν έχουν όλες αυτές τις διαδικασίες και την ταλαιπωρία, δεν έχουν όρια στο τι θα προσφέρεις στον πελάτη σου όταν νοικιάζεις ένα σκάφος αρκεί να μην εγκληματείς, έχουν καταστραφεί? Πίνεται ο κόσμος? Φοροδιαφεύγουν? Έχουν χρεοκοπήσει σαν χώρες? Δεν νομίζω.

Κόπτεστε κι εσείς, αλλά και οι προηγούμενοι υπουργοί θα έλεγα, για να προσλαμβάνουμε ναυτικούς με φυλλάδιο και με NAT. Αηλαδή οι Έλληνες ναυτικοί, γνωρίζουν ιστιοπλοΐα, γνωρίζουν να εκτελέσουν την δουλειά του skipper, ξέρουν να συμβιώσουν με έναν τουρίστα και την οικογένεια του, και... εμείς του κλάδου προσλαμβάνουμε άσχετους?

Δεν υπάρχουν τέτοιοι ναυτικοί, παρά ελάχιστοι που είναι ανάρπαστοι στα μηχανοκίνητα επαγγελματικά. Το μεγαλύτερο πρόβλημα ενός μηχανοκίνητου επαγγελματικού είναι να βρει κατάλληλο και ικανό πλήρωμα. Δυστυχώς η έλλειψη τέτοιων ναυτικών, που να προσφέρονται στα σκάφη μας, είναι ένα πρόβλημα, που εσείς τώρα θα το φέρετε και στα μικρότερα σκάφη και στα ιστιοπλοϊκά.

Στην αγορά υπάρχουν εκπαιδευμένοι skippers. Εκπαιδεύτηκαν στην πράξη, με τα χρόνια, και με σπουδές. Και η αγορά έχει πετάξει έξω όσους δεν πηλούν τα κριτήρια που βάζουν οι πελάτες μας, οι τουρίστες. Από την στιγμή που πηλούν ασφαλιστικές εισφορές, εκδίδουν δελτίο παραχής, φορολογούνται για τα έσοδα τους, ποιο είναι το πρόβλημα σας? Αηλαδή τα έσοδα του ΤΕΒΕ (ΕΦΚΑ) είναι ανεπιθύμητο, και επιθυμητό το NAT (ΕΦΚΑ)??

Το πρόβλημα σας είναι ξεκάθαρο: Προσπαθείτε με νύχια και με δόντια να σταματήσετε όσους κάνουν σε κάποια νησιά ημερήσιες κρουαζιέρες με περισσότερα άτομα από τις κλίβες τους. Από την στιγμή που έχουν τα κατάλληλα σωστικά και έχουν κριθεί ασφαλή από τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές, δεν το καταλαβαίνω το πρόβλημα σας. Για να υπάρχουν κάμποσα τέτοια σκάφη, σημαίνει πως υπάρχει η ανάγκη γι αυτά. Εάν τα σταματήσετε, τι πιστεύετε ότι θα γίνει? Θα παραλάβουν αυτούς τους τουρίστες κάποια άλλα μεγάλα ημεροπλοία? Εάν μπορούσε να συμβεί αυτό, γιατί πιστεύετε ότι κάποια μεγάλα σκάφη ξύνουν πασιές, και δουλεύουν τα μικρά σκάφη, που είναι ακριβότερα ανά άτομο? Γιατί ο τουρίστας δεν θέλει να πάρει ένα καράβι, έστω και μικρό, θέλει να ζήσει την ιστιοπλοΐα, να απολαύσει το ταξίδι με τέτοιο σκάφος, και μετά... πολλοί από αυτούς νοικιάζουν τα σκάφη μας με την οικογένεια ή τους φίλους τους, γιατί τους άρεσε πολύ εκείνη η μονοήμερη εμπειρία.

Επαναλαμβάνω: Τουρισμό πουλάμε, όχι μεταφορές με εμπορικά πλοία. Διασκέδαση, απόλαυση, ξεκούραση. Γιατί θέλετε να μας καταστρέψετε? Πραγματικά, αδυνατώ να σας καταλάβω. Είναι προφανές πως αδυνατούν να καταλάβουν τον τουρισμό οι εισηγητές της τροποποίησης του νόμου.

Για την ιστορία... Πως θα θεωρήσω το ναυλοσύμφωνο μέχρι και 48 ώρες πριν, εάν πρέπει να θεωρήσω και crew list? Πως θα γίνει αυτό το μαγικό? Πως ξέρω ποιοι θα έρθουν μαζί με τον πελάτη μου, και... πως ξέρω ότι θα έρθουν όλοι τελικά και δεν θα τύχει κάτι τελευταία στιγμή. Άρα θέωση ναυλοσύμφωνου και crew list, λίγο πριν την αναχώρηση. Ξέρετε πόσες ώρες ουρά σημαίνει αυτό στο Καλαμάκι, στην Κέρκυρα, στην Λευκάδα, ή όπου αλλού έχει κίνηση τα Σάββατα?

19 Φεβρουαρίου 2017, 09:23 | MATSAKIS

Ιστιοπλοϊκά σκάφη κάτω των 24 μέτρων και έως 200 κορούς έχουν στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένη την Γαλλία, ευνοϊκότερες διατάξεις όσον αφορά το πλήρωμα όπως επαγγελματία skipper και όχι «εμπειρικό ναυτικό καπετάνιο Α» (δεν ξέρω αν αυτό έχει νόημα σε ένα ιστιοφόρο λιγότερο από 24 μέτρα!) και ο αριθμός των επιβατών (έως 30 στη Γαλλία για ιστιοπλοϊκά κάτω των 24 μέτρων). Λόγω του μεγάλου αντίκτυπου αυτής της δραστηριότητας για τον τουρισμό στην Ελλάδα και την κατάσταση κρίσης στη χώρα, θα μπορούσε να είναι επιβλαβής, ακόμα και παράλογο να γίνουν τοπικούς κανονισμούς, πολλοί λιγότερα ευνοϊκά από ό,τι στις περισσότερες άλλες χώρες της Ευρώπης! Για κυβερνήτες ιστιοπλοϊκά σκάφη κάτω των 24

μέτρων και έως 200 κορους, υπάρχουν διεθνώς αναγνωρισμένα διπλώματα που υπάρχουν και στην Ελλάδα, όπως το Yachtmaster.

18 Φεβρουαρίου 2017, 20:13 | Alex

Μέχρι τώρα κρατήσαμε την ελληνική σημαία, αλλά τώρα πρέπει να αλλάξουμε σίγουρα! Φτάνει πια!

18 Φεβρουαρίου 2017, 15:28 | Θεμιστοκλή

Έχω επενδύσει σε ένα ιστιοφόρο 23,5 μέτρων με δάνεια από την οικογένεια και φίλους για 10 χρόνια. Είμαι κάτοχος το Yachtmaster μέχρι 200 τόνους. Με το νέο σας νόμος θα καταστρέψετε την επένδυση αυτή και ολόκληρη τη ζωή μου. Ποιος μπορεί να λάβει από μια μέρα στην άλλη τέτοιες αποφάσεις; Ακόμη και μια φασιστική χώρα δεν θα το έκανε! Αυτή είναι μια περίπτωση αυτοκτονίας ή δολοφονίας! Ποιος, καθισμένος στο γραφείο του, μπορεί να λάβει τέτοιες θανατηφόρες αποφάσεις;

18 Φεβρουαρίου 2017, 15:49 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΑΤΖΑΚΗΣ

Τώρα και λιγα χρονια μενοντας τελειως απο δουλεια αναγκαστηκα να πουλησω οτι ειχα και δεν ειχα να αγορασω ενα σκαφος και να ασχολιθω με τον τουρισμο..Ακομα πληρωνω για το σκαφος αυτο και προσπαθω να ζηρω την οικογενεια μου..Ερχεστε τωρα και μας καταστρεφετε στην κυριολεξια με τις αλλαγες σας γιατι προφανως καποιοι αλλοι με αλλα συμφεροντα σας επισαν να μας διαλυσετε...ποιοι ειναι αυτοι? οι ιδιοκτητες των μεγαλων ημεροπλοιων που αγοραζουν δυο πλοια καθε χρονο..σκεφτηκατε ποτε ολοι εμεις οι μικροι οι μεροκαματιαρηδες τι θα γινουμε? Πως θα ζησουμε? Διαθεσασμαι ολη την περιουσια μας και προσπαθουμαι απλα ν επιβιωσουμε και μας πετατε στο δρομο για αλλη μια φορα? Αποζημιωστε μας τουλαχιστο και νομοθεтите οτι θελετε στη συνεχεια...Για αλλη μια φορα μπονους σε εκεινους που μια ζωη ευνοουντε εις βαρος των μικρων? Εγω εκανα αυτη την κινήση βασει των νομων του κρατους.....Ειναι νομιζετε τοσο απλο απο την μια στιγμη στην αλλη να καταστρεφετε τις οικογενειες μας? θελετε να αλαξετε το νομο?Αποφασιστε οτι απο σημερα δεν δεινονται νεες αδειες τετοιες αλλα οι υπαρχουσες να παραμεινουν...Ετσι μονο εκεινος που θελει να επενδυσει σημερα εχοντας υποψη το νομο τον ισχυοντα θα προβληματιστει..Σε παρα πολλες περιπτωσης παρομοιες σε αλλα επαγγελματα εχει γινει στο παρελθον...ελπιζω να επικρατησει η λογικη..Κανετε τις αλλαγες σας απο σημερα και μπρος..δεν ημαστε ουτε παρανομοι αλλα και ουτε πολιτες αλλης χωρας...

18 Φεβρουαρίου 2017, 11:35 | MATSAKIS

Και κλείσαμε τα σκάφη μας για αυτό το καλοκαίρι με τους ισχύοντες κανόνες. Τι πρέπει να κάνουμε; Να ακυρώσουμε όλα;

18 Φεβρουαρίου 2017, 11:27 | MATSAKIS

Μετά από 14 χρόνια η εταιρεία μας θα κλείσει, αν ισχύει αυτό. Για το πλήρωμα, τουλάχιστον να ισχύουν διαφορετικοί κανόνες για τα ιστιοπλοϊκά σκάφη ! Κάναμε μεγάλη επένδυση τελευταία σε δυο ιστιοπλοϊκα σκάφη λαμβάνοντας υπόψη τους κανόνες που ισχύουν στην Ελλάδα. Τι θα συμβεί ? Αυτό είναι εντελώς τρελό. Θα καταστρέψετε ολόκληρες οικογένειες !

18 Φεβρουαρίου 2017, 10:20 | σαρλός σταύρος

Με τις τελικές διατάξεις του άρθρου 104, ρυθμίζετε και την έναρξη ισχύος. Δεν θα έπρεπε να υπάρχει-ουν ήδη οι υπουργικές αποφάσεις, που θα καθορίζουν τις επί μέρους λεπτομέρειες, ΚΑΝΕΝΟΣ? ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΤΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ ΚΑΝΕΝΟΣ? Πόσο χρόνο θα πάρει να ενεργοποιηθούν τα επί μέρους θέματα? Διότι πλησιάζει η έναρξη των ναυλώσεων, προβλέπω δε, να ζήσουμε εκπληκτικές τριτοκοσμικές καταστάσεις, ως συνήθως.

18 Φεβρουαρίου 2017, 08:11 | σαρλός σταύρος

ΕΝΑ	ΕΝΑ	ΘΕΜΑ	ΣΤΟ	ΥΠΟ	ΣΥΖΗΤΗΣΗ	ΑΡΘΡΟ
1)						ΙΣΧΥΕ
ΤΙ						
σα.						Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διατέτι ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.
ΤΙ						ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΕ

αα. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει τα κατά νόμο απαιτούμενα προσόντα για τη διακυβέρνηση επανγελματικού πλοίου αναψυχής.»

ΔΗΛΩΣΗ ΘΑ ΠΕΙΤΕ ΣΤΟΝ ΟΝΑΝΔΟ ΠΟΥ ΕΡΧΕΤΑΙ ΝΑ ΚΑΝΕΙ ΔΙΑΚΟΠΕΣ, ΔΙΑΒΑΣΕ ΤΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΑ ΘΕΤΕΙΣ, ΠΡΙΝ ΕΡΘΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΝΑΔΑ, ΠΛΑΔΙΑΚΟΠΕΣ, ΝΑ ΝΑΥΝΩΣΕΙΣ ΕΝΑ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΟ ΚΑΙ ΝΑ ΚΑΝΕΙΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ. ΣΟΦΟ.

ΕΧΕΤΕ ΑΡΑΓΕ ΥΠΟΨΙΝ ΣΑΣ ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ Η ΑΕΕΗ ΒΑΡΕΒΟΑΤ??

ΠΡΟΦΑΝΩΣ ΔΕΝ ΣΑΣ ΑΕΕΙ ΤΙΠΟΤΑ Η ΑΕΕΗ.

2) ΤΙ

ΙΣΧΥΕ

ΙΥ. Χώροι ενδιάμεσης: είναι οι κλειστοί Χώροι διαμονής, σίτησης και υγιεινής του πλοίου. ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΕ

ΤΙ Η υποπαράγραφος (ΙΥ) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: «Χώροι ενδιάμεσης: είναι οι κλειστοί Χώροι διαμονής, σίτησης και υγιεινής του πλοίου. Όταν συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης που περιλαμβάνει διανυκτέρευση, οι κλίνες που διαθέτει το πλοίο αντιστοιχούν στον αριθμό των επιβατών που διανυκτερεύουν .»

ΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΠΙΑΣΕΤΕ ΤΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ, ΒΡΕΙΤΕ ΑΛΛΟ ΤΡΟΠΟ, ΔΙΟΤΙ ΕΜΕΙΣ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΜΑΣΤΕ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΟ 99% ΜΕ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝ ΝΑΥΝΑΣ, Σ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΜΕ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ, ΠΟΥ ΜΑΣ ΕΚΔΙΔΕΙ Ο ΚΑΘΕ ΝΗΟΤΝΩΜΟΝΑΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΖΕΤΑΙ ΑΥΣΤΗΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.

3) ΤΙ

ΠΡΟΣΘΕΤΕΤΕ

Στο άρθρο 1 του Ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής :

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται ο τύπος ,η διαδικασία τα στοιχεία και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια που αναγράφονται σε πιστοποιητικό το οποίο πρέπει να φέρουν όλα τα επαγγελματικά σκάφη. αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, ως ειδικό ναυτιλιακό έγγραφο. ΑΠΑΝΤΗΣΗ

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΟΓΟΣ ΝΑ ΓΕΜΙΖΟΥΜΕ ΕΠΙ ΠΛΕΟΝ ΕΓΓΡΑΦΑ. ΑΡΚΕΤΑ ΕΧΟΥΜΕ. ΑΝ ΓΙΝΕΙ ΤΟ ΜΗΤΡΩΟ ΣΚΑΦΩΝ, ΟΛΑ ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ ΣΕ ΡΔΕ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΚΑΡΤΕΛΛΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΕΤΣΙ ΠΑΝΤΟΥ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΝΑΔΑ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ Η ΠΛΗΡΗΣ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟ. ΑΠΟ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΑΙΜΕΝΙΚΟ ΣΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΑΡΜΟΔΙΟ. ΝΗΣΙ. 5) ΤΙ

ΙΣΧΥΕ

Υ. Για τα σκάφη της περίπτωσης α', τα οποία φέρουν σημαία άλλη πλην της ελληνικής, απαιτείται να φέρουν εν ισχύ τα πιστοποιητικά, τα οποία προβλέπονται για την κατηγορία τους. ΚΑΤΑΡΤΕΙΤΑΙ

Δηλαδή για κατάλόβω, πλόν δεν θα ζητεί το τμήμα θαλάσσιου τουρισμού, ότι θεωρεί θεμιτό, ο κάθε υπτάλληλος, συνεπικουρούμενος από την αρμόδια διεύθυνση, για τα εντός ΕΕ και ΕΟΧ

σκάφη?

Διότι μέχρι σήμερα, καταθέταμε τα έγγραφα ενός σκάφους για να εκτεθεί νόμιμες πλώδες, εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων, το αρμόδιο δε τμήμα, άλλαζε

ακόμα και πιστοποιητικά καταμέτρησης άλλων κρατών για αυτά τα σκάφη, διότι δεν την ενέπνεε το έγγραφο ή δεν συμφωνούσε με ότι είχε γράψει ο αρμόδιος υπάλληλος της εκάστοτε χώρας, ο οποίος την νομοθεσία της χώρας του.

7) ΙΣΧΥΕ

Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και με ενημερωμένες καταστάσεις επιβαίνοντων. Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170).

ΤΙ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΕ

«Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων συνοδευόμενα από ενημερωμένες και θεωρημένες από τη Λιμενική Αρχή, καταστάσεις επιβαίνοντων. Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170). Πριν από τον απόπλου, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης ή ο πράκτορας του πλοίου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο καταθέτει στη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας, την κατάσταση επιβαίνοντων, αντίγραφο της οποίας, θεωρημένο από την ίδια αρχή, πρέπει να τηρείται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης επέλθει μεταβολή στην κατάσταση επιβαίνοντων, οι ως άνω υποβάλουν για θεώρηση στην αρμόδια Λιμενική Αρχή την ενημερωμένη κατάσταση. Η ως άνω υποχρέωση αναφορικά με την κατάσταση επιβαίνοντων διατηρείται και στην περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου 9.»

ΟΤΙ, ΓΝΩΡΙΖΕΤΕ

Ο ΚΑΘΕ ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ, ΟΤΑΝ ΤΟΥ ΠΡΟΣΚΟΜΙΖΕΙΣ ΜΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ, ΜΕ ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΑ, ΤΑ ΑΜΦΙΣΒΗΤΕΙ ΚΑΙ ΖΗΤΑΕΙ ΤΑΥΤΟΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ ?

ΚΑΙ ΒΕΒΑΙΑ ΚΑΛΑ ΚΑΝΕΙ, ΑΦΟΥ ΤΟΥ ΔΙΝΕΤΑΙ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ, ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΥΠΟΓΡΑΦΕΙ ΜΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΝΑ ΘΕΛΕΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΓΙΑ ΣΥΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ ?

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΓΕΛΟΙΟΤΗΤΑ, ΚΑΙ ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ. ΜΗ ΕΧΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ, ΓΙΑ ΕΝΑ 2% ΔΗΘΕΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ, ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΕΙ ΜΙΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΚΑΚΗ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ, ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΘΟΥΜΕ ΟΛΟΙ ΕΜΕΙΣ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΜΑΣΤΕ ΜΕ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.

8) ΙΣΧΥΕ

ΤΙ Πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα.

α. Πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΕ

ΤΙ Η υποπαράγραφος (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: Στην υποπαράγραφο (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος α.α ως εξής: α.α. «Πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών επιτρέπεται να εκναυλώνονται μόνον όταν υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. »

ΔΗΛΑΔΗ ?

ΚΑΛΟ ΕΙΝΑΙ

ΝΑ ΒΡΕΙΤΕ ΑΛΛΗ ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΑ ΜΗ ΔΕΣΜΕΥΕΤΕ ΜΕ ΤΙΣ ΛΑΘΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΣΑΣ, ΕΝΑΝ ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟ ΚΛΑΔΟ. ΚΑΤΩ,

ΕΜΕΙΣ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΕΣ ΜΑΣ, ΦΕΡΝΟΥΜΕ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ ΜΑΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΕΞΕΙΣ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΝΕΧΟΜΕΝΕΣ ΑΝΕΚΔΙΗΓΗΤΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΣΑΣ
ΔΕΝ ΘΑ ΣΑΣ ΕΠΙΤΡΕΨΟΥΜΕ ΚΑΙ ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΟΥΜΕ ΚΑΘΕ ΜΕΣΟ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΜΗΝ ΚΑΤΑΣΤΡΕΨΕΤΕ, ΟΤΙ ΛΙΘΑΡΑΚΙ ΛΙΘΑΡΑΚΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΑΜΕ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΜΕ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΜΕ ΕΠΙ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ.

9) ΤΙ
Τα πλοία ανασυχής της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να ναυτολογούν πλήρωμα το οποίο υποχρεωτικά ασφαρίζεται στο Ν.Α.Τ., χωρίς να υποχρεούνται, έναντι του Ν.Α.Τ. ή των Διμενικών Αρχών, να τηρούν οποιαδήποτε οργανική σύνθεση.

ΤΙ
Η διάταξη του πρώτου εδαφίου της υποπαραγράφου (α) της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής:
«Οι απογεννημένοι ναυτικοί που προσλαμβάνονται στα πλοία ανασυχής μεταφορικής ικανότητας έως και δώδεκα επιβατών ασφαρίζονται αποκλειστικά και μόνο στο Ν.Α.Τ..

ΑΝ ΤΩΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΦΚΑ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΕ,ΥΠΑΞΕΙ ΚΩΔΙΚΟΣ ΓΙΑ ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΑ ΣΚΑΦΗ ΜΑΣ ΠΟΥ ΘΑ ΔΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΩΣ ΣΚΙΠΤΕΡ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ, ΔΕΝ ΤΙΘΕΤΑΙ ΘΕΜΑ. ΟΜΩΣ, ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΓΑΣΤΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΩΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΓΕΓΡΑΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΛΩ?

ΤΙ ΛΥΣΗ ΕΧΕΤΕ ΚΑΙ ΑΝ ΕΙΧΑΤΕ ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΑΤΕ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ?

18 Φεβρουαρίου 2017, 08:32 | Κ. Γκιόκας

Η ναυπηγική έχει κανόνες που έχουν βασιστεί σε θεωρητική μελέτη και εμπειρία. Ένα πλοίο που έχει σχεδιαστεί και μελετηθεί για χ στομα maximum σύμφωνα με τα οριζόμενα απο αναγνωρισμένους οργανισμούς, IMO, ISO, αλλά και τον σχεδιαστή κατασκευστή του πλοίου εμφανίζει πάντα μεταξυ άλλων και μια Γενική Διάταξη Χώρων και σε αυτή και μόνον πρέπει η Αρχή να βασίζεται.Προκύπτει δε αυτή απο τουςπροηγούμενους κανονισμούς και βάσει αυτών έχει εγκριθεί η κατασκευή. Σίγουρα ένα πλοίο μπορεί να επιβιβάσει -λόγω περιθωρίων ασφαλείας- διπλάσιους η και τριπλάσιους επιβάτες απο τους προβλεπόμενους -στατικά- μπορεί αυτό να επαφείται στην βούληση η εμπειρία του κάθε καπτά Κωσταντή η του κάθε πλοιοκτήτη για οικονομικούς λόγους? Είναι δυνατόν να βάλτω το καλοκαίρι σε 12μετρο σκάφος 8 κρεβατιών και 2 τουαλετών 12 επιβαίνοντες εκ των οποίων 3 η 4 είναι ηλικίας κάτω των 13 ετών? Τα προηγούμενα για τα ναυλωμένα, όσο για τα ημερήσια ο αριθμός καθορίζεται όχι απο τα σωσίβια η το βαρελάκι αλλά απο την ευστόθεια του πλοίου και μόνον, έτσι τουλάχιστον διδάχθηκα, αν και λίγη αξιοπρέπεια για τους τουρίστες δεν βιάττει δηλαδή τουαλέτες, γλυκό νερό για ντους, τραπέζια για να φάνε. Οι τουρίστες δεν θα πρέπει να μεταφέρονται σαν εμυγκρέδες κρεμασμένοι σε σκάφη φορτωμένα μέχρι τα «μπούνια». Οσον αφορά το crew list δεν κατάλαβα την κατάρνηση του, ίσως γιατί μερικοί φιλοδοξοι η καχύποπτοι Διμενικοί ζητούσαν να έρθει όλος ο κόσμος στο λιμεναρχείο, αυτό λύνεται με μια εντολή, αλλά πρέπει να υπάρχει ένα σημείο αναφοράς και ελέγχου και μια απλή λίστα την ημέρα έναρξης στο λιμεναρχείο, δεν είναι γραφειοκρατία είναι εγγύηση νομικά τεκμηριωμένη για όποια χρήση.

17 Φεβρουαρίου 2017, 22:23 | Apostolis

Πως ορίζονται οι κλείστοι χώροι επιβατών; Τί γίνεται με τα ανάκλιντρα που μετριούνται στον αριθμό επιβατών; εδώ δε τα μετράμε; μήπως έρχεται σε σύγκρουση με άλλα διατάγματα; 17 Φεβρουαρίου 2017, 20:00 | Χατζηγιάννης Ιωάννης Πώς μια μικρή αλλαγή σε ένα νόμο κλείνει 2000 ακόμα επιχειρήσεις στην Ελλάδα της κρίσης; Η τροποποίηση του νόμου 4256/14 που περιγράφεται σε αυτό το άρθρο είναι ένα άριστο παράδειγμα για να δούμε άλλη μια φορά τη νοσοπρία που κατέστρεψε τη χώρα μας και συνεχίζει αλώβητη το έργο της. Η νοσοπρία δηλαδή του κλείνουμε τους "μικρούς" προς όφελος των "μεγάλων". Βλέπουμε

επίσης την συνέπεια ενός κράτους που υποτίθεται αναζητά νέες επενδύσεις αλλά ανά τρία χρόνια αλλάζει τους νόμους του αναγκάζοντας σε κλείσιμο τις ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις και βλάπτει τελικά τον ίδιο τον εαυτό δημιουργώντας νέους ανέργους. Αλλά για να αποδείξω τα λεγόμενά μου επιτρέψτε μου να θέσω μερικά ερωτήματα που μου δημιουργήθηκαν διαβάζοντας αυτή την τροπολογία όπως επίσης να δώσω και τις απαντήσεις που σε εμένα φαίνονται πιο λογικές και αν θέλει κάποιος υπεύθυνος από το υπουργείο ναυτιλίας ας με διορθώσει αν κάνω λάθος.

Ερωτήμα 1ον: Τι προέκυψε μέσα σε τρία χρόνια από την ψήφιση του 4256 και πρέπει να γίνουν αυτές οι αλλαγές ;

Απάντηση: Μήπως κάποιοι μεγαλοιδιοκτήτες ημεροπλοίων έχασαν την δουλειά τους;

Ερώτημα 2ον: Ποιός βλάπτεται από το κλείσιμο των 2000 μικρών σκαφών που σήμερα κάνουν ημερήσιες εκδρομές στην Ελλάδα εκτός από τους ιδιοκτήτες τους και τα πληρώματα τους

Απάντηση: Το Ελληνικό κράτος το οποίο θα χάσει 1.000.000 ευρώ τον μήνα από τις εισφορές των πλοιοκτητών και άλλο 1.000.000 από τις εισφορές των πληρωμάτων. Θα χάσει επίσης το ΦΠΑ που πληρώνουν αυτά τα σκάφη καθώς και τον καινούργιο φόρο που περιγράφεται στο άρθρο 66 της παρούσας τροπολογίας

Ερώτημα 3ον: Γιατί είναι αναγκαίες οι αλλαγές που απαιτούνται στο συγκεκριμένο άρθρο;

Απάντηση: Στο όνομα της ασφάλειας. Ασφάλεια που την ξεχνάμε όμως όταν πρόκειται να συζητήσουμε για τις ηλικίες των σκαφών. Κάποια ημερόπλοια δηλαδή που η ηλικία τους πλησιάζει τα 50 χρόνια δεν είναι επικίνδυνα αλλά είναι επικίνδυνοι οι Έλληνες επαγγελματίες κυβερνήτες μικρών σκαφών. Πως είναι δυνατόν τα μεγαλύτερα σκάφη όπως τα blue-star να έχουν όριο ηλικίας και τα ημερόπλοια να μην έχουν;;

Ερώτημα 4ον: Γιατί θα σταματήσουν να δουλεύουν τα 2000 σκάφη;

Απάντηση: Γιατί είτε τους μειώσετε τα άτομα που μπορούν να εξυπηρετήσουν είτε τους αναγκάσετε να προσλάβουν καπετάνιο, δεν θα μπορούν πλέον να αντέξουν στη μείωση των εισοδημάτων τους στην πρώτη περίπτωση, είτε στην αύξηση των εξόδων τους στη δεύτερη. Αλλά και για την ουσία του πράγματος είναι ασταίο αν όχι παράλογο να ζητάς από ένα σκάφος 12 μέτρων για παράδειγμα, να προσλάβει καπετάνιο αν μεταφέρει 15 άτομα αντί για 8 που μπορεί να κοιμίσει, αφού γνωρίζετε καλά ότι ο χειρισμός του σκάφους δεν αλλάζει σε τίποτα. Σε καμία κατηγορία οχημάτων (αυτοκίνητα, φορτηγά, αεροπλάνα) δεν αλλάζει το δίπλωμα του οδηγού βάσει του φορτίου, αλλάζει μόνο βάσει του μεγέθους του οχήματος.

Ερωτήμα 5ον: Ποιός θα με αποζημιώσει για τα λεφτά που επένδυσα να φτιάξω ένα σκάφος σύμφωνα με τις διατάξεις που το Ελληνικό κράτος είχε νομοθετήσει τα προηγούμενα χρόνια και τώρα χωρίς κάποιο εμφανή λόγο αλλάζει; Κανείς; ΛΥΣΕΙΣ

Απάντηση: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ

Αν είναι κανείς καλοπροαίρετος μπορεί πολύ εύκολα να δώσει λύση χωρίς να πνίξει τόσο κόσμο. Όπως για παράδειγμα, θα μπορούσαν τα ημερόπλοια να διαχωριστούν και αυτά σε δυο κατηγορίες όπως και τα σκάφη ολικής ναύλωσης βάσει μεγέθους και όχι βάσει επιβατών, που φαντάζει πιο λογικό, αφού πρόκειται για την ίδια κατηγορία σκαφών και αφού όπως προανέφερα ο αριθμός των επιβατών δεν αλλάζει σε τίποτα την συμπεριφορά και τις απαιτήσεις του σκάφους ως προς τον χειρισμό του. Να διαχωριστούν δηλαδή και τα ημερόπλοια σε σκάφη πάνω από 24 μέτρα και σε σκάφη μικρότερα των 24 μέτρων . Γιατί αν απαιτηθεί από ένα μικρο σκάφος να έχει την ίδια σύσταση πληρώματος και τα ίδια προσόντα κυβερνήτη με ένα σκάφος 50 ή 100 μέτρων, όπως είναι φυσικό θα πτωχεύσει μην μπορώντας να ανταπεξέλθει στα έξοδα. Βάση μεγέθους επίσης θα μπορούσε να μπει και ανώτατος επιτρεπόμενος αριθμός επιβατών, ώστε να αποφευχθούν κάποιες υπερβολές που θα μπορούσαν να συμβούν.

Αν τώρα τα διπλώματα των κυβερνητών που ήδη κυβερνούν τα σκάφη αυτά δεν σας ικανοποιούν, κάντε μια σχολή, αξιολογήστε τους , και όσους κρίνετε ακατάλληλους, σταματήστε τους αλλά τους ικανούς αφήστε τους να συνεχίσουν να κάνουν την δουλειά που κάνουν τόσα χρόνια και πολύ καλά μάλλον. Αυτή την στιγμή έχουν δικαίωμα διακυβέρνησης, εκτός από τα παιδιά της σχολής εμποροπλοιάρχων που και αυτά δεν έχουν καμία πείρα, μόνο οι πρώην ναυτικοί είτε έχουν τα προσόντα είτε όχι, με ένα απαρχαιωμένο νόμο που είχε βγει όταν υπήρχαν ακόμα Έλληνες ναυτικοί. Τώρα όμως, είναι ελάχιστα και

επιπλέον δεν έχει καμία σχέση η πείρα που αποκτάς σαν ναύτης σε ένα μεγάλο καράβι, με την πείρα που χρειάζεται ένας καπετάνιος μικρού σκάφους. Αν πάλι δεν μπορεί το κράτος να τους εκπαιδεύσει, εξουσιοδοτήσει κάποιες ιδιωτικές σχολές με δικά σας κριτήρια, να αξιολογήσουν και να εκπαιδεύσουν τα ήδη υπάρχοντα πληρώματα, ή αναγνωρίστε κάποιες διεθνούς κύρους σχολές, ώστε να δώσετε την ευκαιρία σε ικανούς ανθρώπους να δουλέψουν. Τους χρειάζεται και η χώρα και η οικονομία της, μην τους παροπλίζετε ξαφνικά μετά από τόσα χρόνια... μην παροπλίζετε την ελληνική ναυτία. Δουλεύουμε τόσα χρόνια κάτω από αντίξοες συνθήκες, το ελληνικό κράτος δεν μας προσφέρει ούτε τα βασικά, όπως ασφαλή λιμάνια, και παρ όλα αυτά δεν έχει

Αντίθετα, διαφημίζουμε την χώρα μας στο εξωτερικό και έχουμε έναν υγιή κλάδο που μόνο προσφέρει στη χώρα χωρίς να ζητά τίποτα και θα είναι κρίμα να χαθεί.

Τελικές

1ον Θεσπίστε μια διαδικασία απόκτησης διπλώματος που να έχουν πρόσβαση όλοι οι Έλληνες, δεν μπορεί να είναι κλειστό επάγγελμα ο καπετάνιος μικρού σκάφους, δεν μπορείτε να δημιουργείτε καινούργια κλειστά επαγγέλματα.

2ον Μην προχωράτε στη μείωση της μεταφορικής ικανότητας των σκαφών, βάσει κρεβατιών, όταν είναι γνωστό ότι όλα τα σκάφη μπορούν να μεταφέρουν πολύ περισσότερους επιβάτες από αυτούς που μπορούν να κοιμούνται (βλέπε blue-star).

Είναι επίσης παράλογο να απαιτούνται κρεβάτια για μια ημερήσια βόλτα. Ας μου εξηγήσει κάποιος τι πήγε στραβά τόσα χρόνια που εφαρμόζεται ο νόμος που διαχωρίζει τους επιβάτες ημέρας από τους επιβάτες που επιθυμούν διανυκτέρευση, και θέλετε να τον αλλάξετε; 3ον Είναι άτοπος επίσης και ο διαχωρισμός των σκαφών σε ημερόπλοια και μη.

Με ποια λογική απαγορεύουμε σε ένα σκάφος να κάνει και τα δυο ήδη εκδρομών, αν έχει τις κατάλληλες προδιαγραφές; Γιατί να χάνεται με αυτόν τον διαχωρισμό το πολύτιμο τουριστικό συνάλλαγμα;

Σαν τελικό συμπέρασμα, θα ήθελα να τονίσω ότι, είναι έγκλημα προς την ίδια σας την χώρα να σταματήσετε 2000 σκάφη, προς όφελος 2-3 μεγαλοκαρaboκυρήδων με απροσδιόριστου ηλικίας σκαφή.

* Για το ατύχημα της Αίγινας ο μόνος που δεν φταίει είναι ο καπετάνιος του τουριστικού σκάφους. Οποιοδήποτε διπλώμα και να έχεις δεν μπορείς να ξεφύγεις από ένα σκάφος που έρχεται κατά πάνω σου με ταχύτητα 40 μιλίων όταν το δικό σου πάει με 6 μίλια.

Με τη

Κατερίν Γιάννης

17 Φεβρουαρίου 2017, 14:28 | ΜΑΓΓΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Συγχαρητήρια, πάμε πίσω οδοταχώς. Ουρές στα λιμεναρχεία, σφραγίδες και υπογραφές, αφού αυτή η χώρα παράγει γραφειοκρατία, τουλάχιστον το κάνουμε επιστημονικά.

Υποτίθεται ότι θα γινόνταν ένα Μητρώο, που θα θεωρούσαμε ηλεκτρονικά τα ναυλοσύμφωνα...

Τουλάχιστον να μας πείτε ότι δεν θα γίνει ποτέ το Μητρώο, φτιάξτε καινούργιο νόμο να ξέρουμε που πάμε, δεν μπορείτε έναν νόμο που λέει άλλα, εσείς να τον τροποποιείτε να λέει ωμέγα.

Τουλάχιστον σε όσα σκάφη δεν έχουν πλήρωμα να υπηρετεί, μην υποβάλετε τους τουρίστες σε όλη αυτήν την ταλαιπωρία. Το να ταλαιπωρείτε τους Έλληνες πλοιοκτήτες ή τους ναυτικούς που είναι εργαζόμενοι, κακό κι αυτό, αλλά όχι τόσο όσο να είναι η πρώτη ή η τελευταία εντύπωση της χώρας μας, αυτές οι ουρές, τα χαρτιά και οι σφραγίδες...

Ένα σκάφος που έχει σε για 12 άτομα ας πούμε, και έχει 8 κρεβάτια και κοιμίζει κι άλλους στους καναπέδες, σε όλο τον κόσμο θα νοικιάζεται για 12 άτομα, και σε εμάς μόνο με 8!!!

17 Φεβρουαρίου 2017, 07:21 | Κ. Γκιόκας

Η υποπαράγραφος (iv) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4256/2014 (Α' 92) αντικαθίσταται ως εξής: «Χώροι ενδιάρτησης: είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου. Όταν συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης που περιλαμβάνει

διανυκτέρευση, οι κλίνες που διαθέτει το πλοίο αντιστοιχούν στον αριθμό των επιβατών που διανυκτερεύουν.» 1. Εννοεί κλίνη κατ' άτομο με την αυστηρή έννοια η τραπέζια κρεβάτια, καναπέδες σε σαλόνια? 2. Περιλαμβάνονται και οι χώροι ενδιάμεσης του πληρώματος η όχι.

Στην υποπαράγραφο (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4256/2014 (Α' 92) προστίθεται υποπαράγραφος α.α ως εξής: «α. «Πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας άνω των δώδεκα επιβατών επιτρέπεται να εκναυλώνονται μόνον όταν υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα.

Αρα σκάφος με δηλωμένα 14 κρεβάτια πρέπει να διαθέτει πλοίαρχο & πλήρωμα υποχρεωτικά. 1. Ναυτής καταστρώματος μόνον η μαγειροκαμαρωτοναύτης? θα είναι πτυχιούχος η άνευ? Συμπεριλαμβάνονται τα κρεβάτια του πληρώματος η είναι εχτρά δλδ. 16? Εδώ υπάρχει ασάφεια πάλι όπως και προηγούμενως.

«Οι απογεγραμμένοι ναυτικοί που προσλαμβάνονται στα πλοία αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και δώδεκα επιβατών ασφαλίζονται αποκλειστικά και μόνο στο Ν.Α.Τ.. Εννοείται ότι όλοι οι υπόλοιποι που δεν είναι η δεν μπορούν να απογραφούν θα προσλαμβάνονται με μπλοκάκι?

Επί του άρθρου 75:

Διατυπώθηκε σειρά αρνητικών σχολίων, με κύρια επιχειρήματα τους κινδύνους που απορρέουν για τη μικρή επιχειρηματικότητα και τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων από τη χρονική συγκυρία προώθησης της συγκεκριμένης ρύθμισης, η οποία θεωρείται ότι δεν λαμβάνει υπόψη τη διαφοροποίηση των πλοίων αναψυχής ολικής ναύλωσης και των ημερόπλοιων, αλλά και τα διοικητικά βάρη που επιφέρει για τους επιχειρηματίες του κλάδου.

Για τους λόγους αυτούς, προτείνεται η άμεση απόσυρση του άρθρου και η έναρξη ευρείας διαβούλευσης με τους επαγγελματίες του χώρου, ώστε να αρθούν τα προβλήματα της προτεινόμενης ρύθμισης.

Άρθρο 76 Συμμετοχή στην Ε.Σ.Α.Α. εκπροσώπου της Π.Ε.Π.Ε.Ν.

[4 σφάλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:17 | ΙΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Προσθήκη του όρου «του Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων (Π.Σ.Ε.Φ.Ε.Λ) χωρίς δικαίωμα ψήφου», ώστε να συμμετέχει και εκπρόσωπος των εργαζομένων στους Φορείς Λιμένων(Λιμενικά Ταμεία) στην Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.).

24 Φεβρουαρίου 2017, 10:23 | ΣΕΡΓΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

προτείνω να μετέχει ως εκπρόσωπος στην ΕΣΑΛ με δικαίωμα ψήφου ένας εκπρόσωπος από λιμενικά ταμεία διότι αυτά είναι γνώστες των προβλημάτων των λιμένων, γιατί την αποτελεσματικότερη λειτουργία της

προτείνω να οριστεί εκπρόσωπος στην ΕΣΑΛ το λιμενικό ταμείο με τα περισσότερα λιμάνια στη δικαιοδοσία του.

22 Φεβρουαρίου 2017, 08:32 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΟΣ

Με βάση τις αρμοδιότητες και το ρόλο του Λιμενικού Σώματος θα πρέπει στο όργανο να συμμετέχει εκπρόσωπός του που θα ορίζεται από τον Αρχηγό ΛΣ. Προτείνεται η διατύπωση: «.... δύο (2) εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εκ των οποίων ο ένας ανώτερος ή ανώτατος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος»

18 Φεβρουαρίου 2017, 10:52 | Κ. Γκιάκας

Οι «ένας (1) εκπρόσωπος για το καθένα από τα Υπουργεία Εσωτερικών, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων» αυτοί κατα την γνώμη μου σαν πολίτη που χρησιμοποιεί τους λιμένες μπορούν να είναι χωρίς ψήφο. Όλοι οι υπόλοιποι που αναφέρονται, συμπεριλαμβανομένων ειδικευμένων καθηγητών, πλοίαρχων, εκπροσώπων δήμων, πρέπει να έχουν δικαίωμα γνώμης και ψήφου. Ετσι η ΕΣΑΛ θα πρόκρινε σχέδια λιμένων που να εξυπηρετούν με ασφάλεια και παραγωγικότητα.Θα έπρεπε δε,να προβλέπεται εκπρόσωπος απο τον ΣΙΤΕΣΑΠ για τους τουριστικούς λιμένες.

Επί του άρθρου 76:

Εκ μέρους πολιτών και φορέων, μεταξύ των οποίων, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης & Εκμετάλλευσης Λιμένων, εκφράστηκαν προτάσεις ως προς τη συγκρότηση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), με κριτήριο την αποτελεσματικότερη λειτουργία της Ε.Σ.Α.Λ., προς όφελος των λιμένων της χώρας, με την έγκριση σχεδίων λιμένων που αποβλέπουν στην ασφάλεια και την ενίσχυση της παραγωγικότητας.

Ειδικότερα:

- (α) Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στους Φορείς Διοίκησης & Εκμετάλλευσης Λιμένων (Π.Α.Σ.Ε.Φ.Ε.Λ.) πρότεινε τη συμμετοχή και εκπροσώπηση του, χωρίς δικαίωμα ψήφου.
- (β) Προτάθηκε, επίσης, η συμμετοχή με δικαίωμα ψήφου εκπροσώπου από τα λιμενικά ταμεία, για λόγους αποτελεσματικότητας λειτουργίας της Ε.Σ.Α.Λ., αφού η εκπροσώπηση αυτή αποσκοπεί στην αξιοποίηση των γνώσεων και της εμπειρίας ως την πραγματική υφιστάμενη κατάσταση και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι λιμένες της χώρας.
- (γ) Περαιτέρω, κρίνεται αναγκαία η εκπροσώπηση του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., κατόπιν ορισμού ανώτερου ή ανώτατου αξιωματικού του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από τον Αρχηγό του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ώστε να συμμετέχουν 2 εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, εκ των οποίων ο ένας θα εκπροσωπεί το Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
- (δ) Προτάθηκε, επιπλέον, οι εκπρόσωποι συναρμόδιων Υπουργείων (Εσωτερικών, Πολιτισμού & Αθλητισμού, Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων) να μην μετέχουν με δικαίωμα ψήφου, σε αντίθεση με τους λοιπούς (καθηγητές, πλοίαρχοι, εκπρόσωποι δήμων) που πρέπει να έχουν δικαίωμα γνώμης και ψήφου. Τέλος, θεωρήθηκε αναγκαία η συμμετοχή και εκπροσώπηση του ΣΙΤΕΣΑΠ για τους τουριστικούς λιμένες.

Άρθρο 77

Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων

[15 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:02 | αναγνωστο

Προτείνω στη ρυθμίση της διетуs ασσυλιαs να ενταχθουn πρωτωτωs αυτοι που ήδη εχουn αποκαταστήσει το περιβάλλον και έχουν κατεδαφίσει μόνοι τους τις αυθαιρετες κατασκευές αλλά τους εχουn επιβληθει προστιμα που είναι απαιτητα. Γι αυτούs δεν γίνεται κανένας λόγος στο σχέδιο νόμου.

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:13 | Μπούκης Μιχαήλ

1. Στην πρώτη παράγραφο να αφαιρεθεί η λέξη «ομοιόμορφες» και αντ' αυτού να προστεθεί «ενός ή περισσότερων τύπων», ώστε η τελική διαμόρφωση να είναι η εξής:

«Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων στις περιοχές δικαιοδοσίας των οποίων υφίστανται κατασκευές (σκιάστρα, τέντες, πέργκολες), που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής, οφείλουν εντός χρονικού διαστήματος ενός έτους από της δημοσίευσής του παρόντος Νόμου, να εκπονήσουν μελέτες, για την υλοποίηση νέων κατασκευών ενός ή περισσότερων τύπων. Οι ως άνω μελέτες εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής η οποία τεκμαίρεται δοθείσα, μετά παρέλευση τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής των μελετών. Κάθε νέα κατασκευή υλοποιείται σύμφωνα με τις εκπονηθείσες μελέτες μετά την λήψη των κατά Νόμο απαιτούμενων αδειών και εγκρίσεων. Η καθάρηση των κατασκευών που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής, διενεργείται εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο ετών από της δημοσίευσής του

Εντός του χρονικού διαστήματος των δύο ετών είναι δυνατή κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης η παραχώρηση της χρήσης του υποκείμενου και παρόντος

17111

παρακείμενου χώρου, με απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, η οποία εγκρίνεται από τον ασκούντα καθήκοντα Γενικό Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Στην αίτηση προς τον φορέα για την παραχώρηση επισυνάπτεται βεβαίωση αρμόδιου μηχανικού για την στατική επάρκεια υφισταμένων κατασκευών.

Μετά την πάροδο της διετούς αποκλειστικής προθεσμίας, η ύπαρξη αυθαίρετων κατασκευών αποκλείει την καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση της χρήσης χώρων χερσαίας ζώνης λιμένα.»

2. Στην παρπάνω

παράγραφο

να

προσθεθεί:

«Υπάρχουσες κατασκευές είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν, με την ως άνω διαδικασία αδειοδότησης, εφόσον εκπονηθεί από τον ενδιαφερόμενο μελέτη συμβατότητας τους με τις προτεινόμενες από τον φορέα διοίκησης κατασκευές, εγκεκριμένη από το αντίστοιχο Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής.»

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:30 | Τάσης Μηνάς

α) Στο σχέδιο νόμου δεν προβλέπεται διαδικασία κατεδάφισης των παράνομων κατασκευών. Η εμπειρία δείχνει ότι η ισχύουσα διαδικασία δεν είναι αποτελεσματική.

Προτείνεται να προβλεφτεί η κατεδάφιση των παρανόμων κατασκευών να γίνεται με απόφαση του Φορέα Διοίκησης του Λιμένα.

β) Οι παραχωρήσεις χώρων σε χώρους αρμοδιότητας Οργανισμών Λιμένα Α.Ε σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν 3153/2003 εγκρίνεται από τα Διοικητικά τους Συμβούλια και σε περιπτώσεις παραχωρήσεων με έργο απαιτείται η έγκριση από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Στο σχέδιο νόμου προβλέπεται η έγκριση των παραχωρήσεων από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας. Θεωρώ ότι το σημείο αυτό χρήζει διευκρινήσεως.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:21 | ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ

Τα θερμά μου συγχαρητήρια για την προσπάθεια επίλυσης ενός προβλήματος που ταλανίζει το σύνολο των παραλιών της χώρας μας επί σειρά δεκαετιών που καμία άλλη κυβέρνηση δεν είχε το θάρρος να το αγνίξει. Η διάταξη αυτή κινείται στη σωστή κατεύθυνση πλήν όμως απαιτούνται κάποιες διευκρινήσεις ειδικά ως προς το θέμα με τη διετή αναστολή των προστίμων και ειδικότερα στο τι γίνεται μετά τα δύο έτη εάν υπάρχει η προβλεπόμενη θεραπεία-αποκατάσταση, διαγράφονται; Και εάν ναι, τότε δεν θα πρέπει να υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη για τη νομιμοποίηση των παραχωρούμενων χώρων προς χρήση για τα προηγούμενα έτη (έστω για δύο έτη) ώστε να μην παρατηρηθεί το φαινόμενο και τα πρόστιμα να γλυτώσουν οι χρήστες και τα έσοδα τους να μην εισπράζουν τα Λιμενικά Ταμεία; Είναι απαραίτητη η πρόβλεψη αυτή λόγω του κινδύνου απώλειας εσόδων από τα Λιμενικά Ταμεία που είναι κρίσιμα για τη βιωσιμότητα τους και εκτός αυτού τι μελέτες και τι κατασκευές θα μπορούσαν να εφαρμόσουν τα Λιμενικά Ταμεία χωρίς να έχουν τα απαιτούμενα έσοδα; Επιπλέον των ανωτέρω, το ποσό των 30.000,00€ που τίθεται ως όριο ενδέχεται να θέτει θέμα διακριτής μεταχείρισης και να δημιουργεί καταστάσεις δύο ταχυτήτων τη στιγμή που η έννοια του άρθρου αυτού είναι η θεραπεία των παραλιακών ζωνών της χώρας. Περαιτέρω, κατά τα προηγούμενα έτη (2015 και πριν) λόγω διαζευκτικής ερμηνείας από τα αρμόδια Λιμεναρχεία επιβλήθηκαν πρόστιμα στους απλούς χρήστες των παραχωρούμενων χώρων που αντιστοιχούν στα πρόστιμα ανέγερσης και τα οποία είχαν ήδη επιβληθεί πρό δεκαετίας και πλέον από τη πρώην Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου. Το πρόστιμα δημιουργήθηκε από τη μη ορθή εφαρμογή της υπ' αριθμ. 1/2013 (αρ.πρωτ. 8220/133/13/16.5.13) εγκυκλίου του Υπουργείου σας και η οποία εκδόθηκε κατ'εφαρμογή της 334/2010 γνωμοδότησης του ΝΣΚ, η οποία είχε γίνει αποδεκτή από τον αρμόδιο Υπουργό ΥΠΕΚΑ, επιβάλλοντας στους χρήστες των παραχωρούμενων χώρων, αντί για το πρόστιμο του αρθρ. 276 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων (που εφαρμόστηκε από το 2016 και μετά), το πρόστιμο ανέγερσης των ήδη υφιστάμενων κατασκευών και μάλιστα επαναλαμβανόμενο ανά έλεγχο και κατά συνέπεια το σύνολο των προστίμων είναι σίγουρο ότι θα υπερβαίνει τις 30.000,00€ ακόμα και για μια μικρή κατασκευή. Σίγουρα θα πρέπει να δοθεί μια λύση προς αυτό το θέμα προκειμένου να μη δημιουργηθεί πρόστιμα για το ποιοι μπορούν να ενταχθούν στη ρύθμιση αυτή και ποιοι όχι ώστε να μη δημιουργηθούν θέματα ομοιομορφίας και καλαισθησίας των χώρων. Επίσης, καλό θα ήταν να διευκρινιστεί σε ποιους χώρους επιβάλλονται πρόστιμα από τα αρμόδια Λιμεναρχεία και σε ποιους χώρους από την αρμόδια Υπηρεσία Δημόσιας Περιουσίας, αν και θεωρώ ότι η ανωτέρω εγκύκλιος καλύπτει εξαντλητικά το θέμα θα ήταν προς τη θετική κατεύθυνση να γίνει μια αναφορά ώστε να μην συγχέουν δύο Υπηρεσίες τις αρμοδιότητες τους. Τέλος, με το θέμα των παραχωρήσεων, ως ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης θα πρέπει να ορίζεται η ημερομηνία απόφασης του ΦΔΕΛ καθώς η γραφειοκρατική διαδικασία για την έγκριση αυτών κρατάει επί μακρό χρονικό διάστημα και είναι άδικο για το διάστημα αυτό οι ενδιαφερόμενοι να είναι

υπόλογοι σε ελέγχους και πρόστιμα χωρίς καμία ευθύνη τους. Επίσης προτείνω την συμπλήρωση ενός ακόμα άρθρου σε συνέχεια του παρόντος και κατ' εφαρμογή του άρθρου 52 παρ.5, ώστε και οι λοιποί Χώροι των παραλιακών μετώπων που δεν εντάσσονται σε Χ.Ζ.Α. και ανήκουν στη Δημόσια Περιουσία να μπορούν να ενταχθούν στις ρυθμίσεις του παρόντος προκειμένου να μην θίγεται το θέμα της ομοιομορφίας των παραλιακών ζωνών.

25 Φεβρουαρίου 2017, 14:33 | αναγνωστού

Είναι πραγματικά απίθανο τα αρθρα77 ,67 και 74 του παρόντος να εφαρμοστούν ταυτόχρονα την επομένη διετία χωρίς να δημιουργηθούν τραγελαφικές καταστάσεις

25 Φεβρουαρίου 2017, 14:46 | Λουκάς

Το ζήτημα είναι δυσεπίλυτο. Το άρθρο γενικά κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση αλλά χρειάζονται διευκρινήσεις για θέματα όπως π.χ. «ομοιομορφία», κλπ προτείνουμε το χρονικό διάστημα προσαρμογής, λόγω και της οικονομικής κρίσης από διετία να γίνει τριετία.

25 Φεβρουαρίου 2017, 06:12 | Παύλος Κοντούλης

Χώροι της Χερσαίας ζώνης λιμένα που χρησιμοποιούνται απο παρακείμενα καταστήματα και λόγω της ύπαρξης κατασκευών σκιάσης σταμάτησε να αδειοδοτείται η χρήση τους να περιληφθούν στο νόμο , ακόμα και αν έχουν αφαιρεθεί τις κατασκευές πριν την ψήφιση του νόμου. Και τούτο γιατί κάποιοι που έχουν ήδη κάνει βήματα για να πάρουν τις άδειες χρήσης εντός ΧΖΑ, μένουν εκτός των μελετών αποκατάστασης και των plan αφού χωρίς την πρόβλεψη αυτή δε φαίνονται οι Χώροι που χρησιμοποιούν ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ Ο ΝΟΜΟΣ ΤΑ ΠΡΩΤΟΚΟΛΑ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΚΔΟΣΕΙ Η ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ και να παρακολουθεί η κτηματική τη διαδικασία γιατί τα λιμενικά ταμεία αδυνατούν να πράξουν αμερόληπτα.

24 Φεβρουαρίου 2017, 15:14 | Αναγνωστού μανώλης

το άρθρο 77 του παρόντος νομοσχεδίου είναι προχειρο και ανεπαρκές και ΔΕΝ εξυπηρετεί το σκοπό για τον οποίο συντάχθηκε. Αν εφαρμοστεί ως έχει εξασφαλίζει ΜΟΝΟ τα καταστήματα που λειτουργούν σε δημοσία(και κάποια παράνομα ή υπο απαλογρίωση ιδιωτικά) κτίσματα που βρίσκονται εξοκλήρου εντός της ΧΖΑ γιατί μόνο αυτά έχουν κατασκευές αποκλειστικά και μόνο μέσα στη ΧΖΑ. Αναφέρεται στην ουσία ΜΟΝΟ σε κατασκευές που βρίσκονται ΕΞΟΚΛΗΡΟΥ ΜΕΣΑ ΣΤΗ ΧΖΑ ενώ είναι γνωστό ότι τα παρακείμενα της ΧΖΑ καταστήματα που προβάλλονται στον αιγιαλό και έχουν δικαίωμα χρήσης χώρου στη ΧΖΑ βάσει του 2971/2001 και της εφαρμοστικής εγκυκλίου έχουν κατασκευές και μέσα στον δημοσιο κοινόχρηστο χώρο πέριξ των ιδιωτικών κτιρίων στα οποία στεγάζονται και μετάξυ της οικοδομικής γραμμής (ή ακόμα χειρότερα του τοίχου του κτιρίου για παλαιά κτίρια κτιγμένα πριν τη χάραξη της οικοδομικής γραμμής) και του ορίου της ΧΖΑ.

Με αυτά λόγια τα καταστήματα στις παραλιακές οδούς των νησιών έχουν κατασκευές ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΧΖΑ οποτε στην ουσία ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΝ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΑ.

Σε λιμάνια νησιωτικών περιφερειών της Ελλάδας που ΤΩΡΑ εξελίσσονται προγράμματα και μελέτες εκσυγχρονισμού των υποδομών των λιμανιών τους αναδιαμορφώσεις και νέες χωροθετήσεις εξυπηρέτησης των σύγχρονων αναγκών η διαδικασία εκσυγχρονισμού ναρκοθετείται. Πως ορίζεται η ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ και ποιός? καθόρισε αυτήν σαν το ΜΟΝΑΔΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΧΖΑ? Και το πιο σημαντικό βέβαια είναι πως θα διασφαλιστεί η ισονομία όταν η διετής περίοδος χάριτος για την εκτέλεση μελετών και εργασιών αφορά ΜΟΝΟ καταστήματα που επιχειρούν μέσα στο πλέον ευαίσθητο οικονομικό περιβάλλον της παραθαλάσσιας ζώνης ενώ ομοειδή καταστήματα με παλαιότερες κατασκευές εντός του ίδιου οικισμού που επιχειρούν πχ σε ένα όριο οχημάτων του οικισμού δηλ. σε λιγότερο ευαίσθητο σημείο του οικισμού ΜΕΝΟΥΝ ΧΩΡΙΣ νομιμοποίησης?

Τα πρόστιμα που καλούνται να πληρώσουν οι καταστηματαρχές της ΧΖΑ πηγάνουν για διετία όπως και οι διώξεις (με τις παραπάνω παρατηρήσεις βέβαια να ισχύουν αφού και αυτοί δεν καλύπτονται)ενώ αντιστοίχα πρόστιμα άλλων καταστηματαρχών του οικισμού ΔΕΝ «ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ» οποτε έχουμε αυτοματα συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού νομιμοποιημένου επι διετία αφού κάποιοι θα ελαφρύνονται επί διετία των βαρών των προστίμων και των προσαυξήσεων. Δηλ. απλά θεσμοθετείται διακριτική φορολογική μεταχείριση μεταξύ υπόχρεων με τα ίδια φορολογικά χαρακτηριστικά ενώ τελικά δεν ρυθμίζονται ούτε οι

17131

όμορες περιοχές της	ΧΖΛ	ούτε	τα	παρακείμενα	στη	ΧΖΛ	καταστήματα.
Με την αυτοματη εγκρίση («τεκμαίρεται δοθείσα η έγκριση του αρχιτεκτονικού συμβουλίου»)με παροδο τριμήνου καθίσταται ανενεργός και αυτός ο ίδιος ο αρχιτεκτονικός έλεγχος οπότε την ομοιομορφία θα καθορίσει τελικά η πλειοψηφία του διοικητικού συμβουλίου του φορέα διαχείρισης για ένα χώρο ευαίσθητο που άλλος είναι ο κατά νόμο ιδιοκτήτης του .							
24 Φεβρουαρίου 2017, 10:55 ΣΕΡΓΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ							
πρέπει να αναγράφεται η νομοθεσία βάσει της οποίας θα γίνεται η καθάρση των παράνομων κατασκευών.							
23 Φεβρουαρίου 2017, 19:04 ΠΕΤΡΟΣ ΒΑΦΙΝΗΣ							
Με το αρθρο αυτο πιστεύω ότι θα δοθεί λύση σε ένα τεράστιο πρόβλημα που ταννίζει όλη την Ελλάδα							
Θα πρέπει όμως να γίνει από τον φορέα ή από την επιχείρηση (κόστος κατασκευής -συντήρηση)							
1.Η μελέτη θα γίνεται από τον φορέα ή από την επιχείρηση (κόστος κατασκευής -συντήρηση)							
2. Η κατασκευή θα γίνεται από τον φορέα ή από την επιχείρηση (κόστος κατασκευής -συντήρηση)							
3.Οι υπάρχουσες κατασκευές εαν πληρούν τις προϋποθέσεις (αρχιτεκτονική -Στατικότητα) θα μπορούν να διατηρηθούν και να αδειοδοτηθούν ή θα πρέπει καταδαφίζονται.							
οπωσδήποτε							
4.Την αρμοδιότητα της κατεδάφισης πρέπει να την έχει φορέας διοίκησης .							
22 Φεβρουαρίου 2017, 10:08 Ανθούλα							
Παρατηρήσεις:							
- Να υπάρχει η δυνατότητα ΚΑΙ οι ιδιώτες να εκπονούν μελέτες για την υλοποίηση ομοιόμορφων κατασκευών.							
Αν για παράδειγμα τρία όμορα μαγαζιά υποβάλλουν τρεις διαφορετικές κατασκευές, να γίνει επιλογή της καλύτερης από τις τρεις κατασκευές.							
- Η καθάρση των κατασκευών σε περίπτωση μη συμμόρφωσης ΝΑ γίνεται με Απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης, χωρίς πρωτόκολλα κατεδάφισης των Κτηματικών. Εξάλλου στον Ν.2971 δεν αναφέρει για πρωτόκολλα κατεδάφισης εντός ΧΖΛ, αλλά μόνο για αιγιαλό και την παραλία (άρθρο 27 παρ.2). Αυτό φαίνεται ότι κανείς δεν το έχει προσέξει.							
- Πρέπει να εκδοθεί άμεσα μία ΚΥΑ που να καθορίζει τους όρους και προϋποθέσεις.							
- Πρέπει να οριστούν κάποιοι κανόνες ώστε το όλο ζήτημα να ρυθμιστεί και να μην υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός.							
α) Ομοιόμορφες κατασκευές όσον αφορά την αισθητική των κατασκευών (χρήση ξύλου, όχι όμως παράγκες αλλά όμορφες κατασκευές).							
β) Πρέπει να μπουν περιορισμοί ως προς το χώρο που μπορεί ένα μαγαζί να απλωθεί. Δεν μπορεί π.χ. ένα μαγαζί που έχει 15 τ.μ. εσωτερικό χώρο να έχει κοινόχρηστο εξωτερικό χώρο 100 τ.μ. και ένα διπλανό μαγαζί με εσωτερικό χώρο 100 τ.μ. να πάρει και αυτό 100 τ.μ. εξωτερικού χώρου. Αυτό το καταλαβαίνει και ένα παιδάκι. Εδώ έρχεται ο πρώτος περιορισμός: Ένα μαγαζί να μην μπορεί να επεκταθεί σε χώρο ΠΑΡΑΠΑΝΩ από το 100% του εσωτερικού του χώρου, δηλαδή το πρώτο μαγαζί μπορεί να πάρει μόνο έως 15 τ.μ. από τον κοινόχρηστο χώρο, ενώ το δεύτερο ΕΩΣ 100 τ.μ..							
γ) Πρέπει να υπάρχει διαθέσιμος χώρος από τον κοινόχρηστο για τους πεζούς, δεν μπορεί ένα μαγαζί να πιάνει όλο το πεζοδρόμιο με το έτσι θέλω. Ανεπίτρεπτο. Εδώ έρχεται ο δεύτερος περιορισμός: Να παραχωρείται χώρος που να αντιστοιχεί στο 50% του διαθέσιμου κοινόχρηστου χώρου στην προβολή της επιχείρησης. Άρα στο παράδειγμά μας αν ο διαθέσιμος χώρος είναι 100 τ.μ., το πρώτο μαγαζί θα πάρει πάλι 15 τ.μ., ενώ το δεύτερο 50 τ.μ.							
δ) Κάτι πρέπει να γίνει με την περίφημη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας με τα κατακόρυφα πετάσματα αφού ξέρουμε ότι ο κόσμος ΔΕΝ μπορεί να καθίσει έξω όταν φυσάει και έχει κρύο χωρίς την προστασία με υαλοπλάκες. Πρόκειται για μια ανοησία τεραστίων διαστάσεων που ταλαιπωρεί τον κόσμο εδώ και χρόνια. Γιατί και καλά αναιρείται ο κοινόχρηστος χαρακτήρας από τη στιγμή που οποιοσδήποτε μπορεί να πάει στο μαγαζί είναι ακατανόητο. Να υπογράφει λοιπόν μία υπεύθυνη δήλωση ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης ότι αναγνωρίζει τον κοινόχρηστο χαρακτήρα του χώρου και τέλος.							
Με αυτούς τους τέσσερις όρους θα μπει οριστικά τάξη στο χάος και θα ξέρουν όλοι τους κανόνες του παιχνιδιού.							
* Με την ελπίδα ότι κάποιοι θα διαβάσει τα σχόλια..							
20 Φεβρουαρίου 2017, 09:48 ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ							

Κατά τα λοιπά πολύ καλή ρύθμιση και προς τη σωστή κατεύθυνση για νοικοκύρεμα της ζώνης λιμένα και προς όφελος της καλαισθησίας

20 Φεβρουαρίου 2017, 09:24 | ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ

Δεν αναφέρεται ποιος φορέας θα είναι υπεύθυνος για την κατεδάφιση των αυθαιρέτων κατασκευών μετά τη διείσδυση. Προτείνεται η κατεδάφιση να γίνεται με μέριμνα του οικείου φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης, καθώς έχει αποδειχτεί ότι παρόλο που οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις ευθύνονται για την εκτέλεση των πρωτοκόλλων κατεδάφισης δεν το πράττουν. Η τυχόν απόφαση να γίνει κατεδάφιση από τις Περιφερειακές Διοικήσεις ευθύνονται για την εκτέλεση αναστέλλεται η εκτέλεση των πρωτοκόλλων κατεδάφισης που τυχόν έχουν εκδοθεί από τις Περιφερειακές Διοικήσεις Δημόσιας Περιουσίας κατά το Χρονικό αυτό διάστημα, γιατί θα είναι σε κόντρα δυο διαφορετικές διατάξεις, ήτοι του άρθρου 27 του Ν. 2971/2001 και η παρούσα διάταξη.

18 Φεβρουαρίου 2017, 22:04 | Νικολέττος Παναγιώτης

Οι Χερσαίες Ζώνες Λιμένα αποτελούν την βιτρίνα κάθε τόπου ή ψήφιση του άρθρου θα επιφέρει καλαισθησία και εξορθολογισμό της όλης κατάστασης.

16 Φεβρουαρίου 2017, 21:53 | Γιώργος Καρακατσάνης

Η ρύθμιση αυτή προσπαθεί να αντιμετωπίσει ένα πρόβλημα που απασχολεί πολλές περιοχές της χώρας.

Πάντως, πρέπει να ξεκαθαριστεί ρητά ότι οι νέες κατασκευές δεν θα πρέπει να φέρουν κατακόρυφα πετάσματα από τζάμι, νύχλον κλπ, τα οποία αναρρούν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα της ζώνης λιμένα, κατά παράβαση της νομολογίας του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Επίσης, είναι κατανοητή η προσπάθεια να απαλλαγούν τα λιμάνια από ακαθίσθητες κατασκευές που έστησε αυθαίρετα ο κάθε επιχειρηματίας. Ωστόσο, τόσο καλώς ή κακώς θα είναι η ύπαρξη «ομοιόμορφων κατασκευών»: Μήπως θα φτάσουμε στο σημείο οι παραλιακές ζώνες να θυμίζουν στρατώνες; Γιατί να μην δοθεί η δυνατότητα σε όποιον επιχειρηματία θέλει να εκπονήσει δική του αρχιτεκτονική μελέτη που ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΣ θα πρέπει να εγκριθεί από το οικείο Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής;

Επί του άρθρου 77:

Καταρχήν, καταγράφονται θετικά σχόλια για την προτεινόμενη ρύθμιση, επισημαίνοντας την ανάγκη παροχής διευκρινίσεων αλλά και νομοτεχνικών βελτιώσεων σε σειρά επιμέρους ζητημάτων.

Ενδεικτικά, ορισμένοι από τους κύριους προβληματισμούς αναφέρονται στα εξής:

- Έννοια της «ομοιομορφίας».
- Ανάγκη ομοιομορφίας αντιμετώπισης του συνόλου της παραλιακής ζώνης και όχι μόνο των περιοχών εντός χώρων ζωνών λιμένων, ώστε να πρέπει να ρυθμίζεται και το θέμα των ακινήτων και κατασκευών εκτός ΧΖΛ.
- Προσδιορισμός συγκεκριμένων χρονικών ορίων για την παροχή των απαιτούμενων εγκρίσεων, ώστε να μην διαωνίζεται η εκκρεμότητα για αυθαίρετες κατασκευές, ιδίως στις περιπτώσεις που πρόσχημα έχουν επιβληθεί από τις Υπηρεσίες Δημόσιας Περιουσίας.
- Αναστολή εκτέλεσης κατεδαφίσεων αυθαιρέτων κατασκευών από τις Περιφερειακές Διοικήσεις Δημόσιας Περιουσίας (άρθρο 27 ν. 2971/2001), ώστε να μην προκύπτει σύγκρουση αρμοδιοτήτων και για να επιτευχθεί ασφάλεια δικαίου για τους πολίτες.
- Προσδιορισμός του φορέα που θα φέρει την κατεδάφιση αυθαιρέτων κατασκευών, με προτάσεις να είναι ο εκάστοτε φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης του οικείου λιμένα και όχι οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις που θεωρούνται αναποτελεσματικές.
- Ανάγκη πρόβαλης διαδικασίας κατεδάφισης αυθαιρέτων κατασκευών, δεδομένου ότι η προβλεπόμενη από το ισχύον δίκαιο κρίνεται ως αναποτελεσματική.
- Παροχή διευκρινίσεων για τον φορέα παραχώρησης χώρων σε χώρους αρμοδιότητας Οργανισμών Λιμένα Α.Ε. (θα γίνεται η παραχώρηση από το εκάστοτε Διοικητικό Συμβούλιο και υπό όρους από το Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής ή η έγκριση παραχώρησης θα γίνεται από τον

Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας;) - Προτείνεται να συμπεριληφθεί στο άρθρο 77 και 2ετής ασυλία και ένταξη στη ρύθμιση όσων έχουν προβεί σε αποκατάσταση του περιβάλλοντος στην προτέρα κατάσταση και έχουν οι ίδιοι προβεί σε κατασκευές αυθαιρέτων κατασκευών, ώστε να απαλλάσσονται από τα πρόστιμα τα οποία τους έχουν ήδη επιβληθεί.	
Άρθρο 78 Τροποποίηση του άρθρου 24 του ν. 2971/2001	
[4 σχόλια]	
28 Φεβρουαρίου 2017, 12:38 Πότης κοντομηνας Πολυ σημαντικό να περιληφθούν και αυτοί που εντωμεταξύ αφάιρεσαν τις κατασκευές ,γιατι σε αντίθετη περίπτωση μονο για αυτούς θα συνεχίζουν οι συνέπειες των βεβαιώσεων της κτηματικής,πρόστιμα κλπ. Όσο για τις συνθήκες ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ με πλαστικά παραπέρα,πόρτες ,και ελεγχόμενη θερμοκρασία στο χώρο ,αυτά θα πρέπει ξηλωθούν άμεσα. 28 Φεβρουαρίου 2017, 12:43 ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ Θα πρέπει να προβλεφθεί ότι η αποκατάσταση των παραχωρούμενων χώρων στη πρότερη τους κατάσταση βαρύνει το παραχωρησιούχο και όχι το Φορέα. 24 Φεβρουαρίου 2017, 22:21 Γιώργος Καρακατσάνης Επίσης, πρέπει να γίνει κάτι με την περιττή εμπλοκή του Υπουργείου Ναυτιλίας και του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού στο ζήτημα των παραχωρήσεων. Με το ισχύον σήμερα καθεστώς πρέπει να γνωμοδοτούν για κάθε περίπτωση, ΑΤΜ κλπ που τοποθετείται σε κάποιο από τα 1000 λιμάνια της χώρας. Δυστυχώς, η όλη διαδικασία μπορεί να κρατήσει ακόμη και ένα χρόνο! Πρέπει επιτέλους να απαλλαγούμε από όλη αυτή την γραφειοκρατία. 16 Φεβρουαρίου 2017, 22:50 Γιώργος Καρακατσάνης	
Στην παράγραφο 9 θα πρέπει να τεθεί ένα σοβαρό χρηματικό όριο. Δηλαδή εάν κάποιος δωρίσει σε ένα Λιμενικό Ταμείο έναν εκτυπωτή αξίας 200 ευρώ θα πρέπει να ασχοληθεί ο Υπουργός Ναυτιλίας; Είναι δυνατόν να δημιουργείται τέτοιο νέο άχρηστο γραφειοκρατικό βάρος;	
Επί του άρθρου 78: Εκ μέρους των πολιτών και εκπροσώπων Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων (Λ.Χ. Λουτρακίου-Περαχώρας) διατυπώθηκαν βελτιωτικές προτάσεις για την ενίσχυση του ρυθμιστικού πεδίου της προτεινόμενης διάταξης. Ειδικότερα, προτάθηκαν τα ακόλουθα: (α) Η ένταξη στο ρυθμιστικό πεδίο της ρύθμισης και όσων εν τω μεταξύ αφάιρεσαν κατασκευές από τους χώρους των λιμένων, διότι, σε αντίθετη περίπτωση, μόνο για αυτούς θα συνεχίζουν οι συνέπειες των βεβαιώσεων παραβάσεων της Κτηματικής Υπηρεσίας, τα πρόστιμα κ.λπ. Εξάλλου, προτείνεται η άμεση αφαίρεση συνθηκών εσωτερικού χώρου, όπως πόρτες, εγκαταστάσεων ελεγχόμενης θερμοκρασίας στο χώρο κ.ο.κ. (β) Προτείνεται να προβλεφθεί ότι το βάρος αποκατάστασης των παραχωρούμενων χώρων στην προτέρα κατάσταση τους ανήκει στον παραχωρησιούχο και όχι στο φορέα διοίκησης λιμένα. (γ) Θεωρείται εκ μέρους πολίτη αναγκαία η απεμπλοκή από το ζήτημα των παραχωρήσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού από τη διαδικασία έγκρισης εγκαταστάσεων στους χώρους των λιμένων, για λόγους χρονικής επιτάχυνσης των σχετικών διαδικασιών, μείωσης του διοικητικού βάρους για τους πολίτες/ επιχειρήσεις αλλά και περιορισμού του αντίστοιχου διοικητικού βάρους για το Υπουργείο/ Γενικό Επιτελείο Ναυτικού.	
(δ) Τέλος, ως προς την παράγραφο 9, προτείνεται ο ορισμός υψηλού σχετικά χρηματικού ορίου αναφορικά με τις δωρεές σε Λιμενικά Ταμεία, ώστε να	

περιοριστεί ο όγκος των δωρεών για τις οποίες εκδίδεται απόφαση αποδοχής από τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, για λόγους μείωσης του σχετικού διοικητικού βάρους.

Άρθρο 79

Σύσταση Κοινού Υπηρεσιακού Συμβουλίου στο Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων με αρμοδιότητα στους Υπαλλήλους όλων των Λιμενικών Ταμείων εποπτείας ΥΝΑΝΠ

[1 σχόλιο]

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:52 | ΟΑΓΑ

Τα Λιμενικά Ταμεία της Χώρας αυτή τη στιγμή απαρτίζονται εκτός από το Λιμενικό Ταμείο Ν.Χανίων, και από αυτά της Μεσσηνίας, Χαλκιδικής, Πιερίας, Αντικύρων, κλπ. Οι έδρες τους καλύπτουν γεωγραφικά όλη την Ελλάδα. Τα Κοινά Υπηρεσιακά Συμβούλια οργανώνονται συνήθως σε επίπεδο νομού και σπανιότερα σε επίπεδο περιφέρειας. Πόσο εφικτό από πλευράς οργάνωσης και συντονισμού μπορεί να είναι ένα Κοινό Υπηρεσιακό Συμβούλιο υπάλληλων όπου οι υπάλληλοι που συμμετέχουν σε αυτό προέρχονται από όλες τις γεωγραφικές Περιφέρειες της Ελλάδας? Ποιος θα καλύπτει τα έξοδα μετακινήσεις των ανθρώπων αυτών για να έρχονται στα Χανιά στην Κρήτη όταν τα εισιτήρια Αθήνα-Χανιά -Αθήνα μόνο μπορούν να ανέρχονται σε 150 ευρώ για μία μετακίνηση ενός ατόμου? Πώς είναι δυνατόν να οργανωθεί ένα Συμβούλιο όταν δεν θα μπορούν να συμμετέχουν σε αυτό λόγω απόστασης απόστασης και εξόδων οι έμμεσα ενδιαφερόμενοι? Άλλωστε αυτήν την στιγμή το ισχύον Υπηρεσιακό Συμβούλιο του Λιμενικού Ταμείου Ν. Χανίων, για να καταφέρει να λειτουργήσει έχει – βάσει νόμου- «δανειστεί» 2 μέλη με τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα, από άλλες άσχετες υπηρεσίες του Νομού, στα πλαίσια της καλής συνεργασίας των Υπηρεσιών του Νομού, δεδομένης της μικρού όγκου εργασίας του. Άραγε αν δεν υπάρχουν τα τυπικά προσόντα στους υπαλλήλους των άλλων λιμενικών ταμείων, πόσο πρόθυμα θα ανταποκρίνονται οι άλλες Υπηρεσίες του Νομού όταν θα ζητούνται στελέχη τους να απουσιάζουν από τα καθήκοντά τους για να συμμετάσχουν σε αλλητάλληλες συνεδριάσεις για υποθέσεις άλλων Α.Τ. όλης της Ελλάδας; Επί πλέον ως μην ξεχνάμε ότι το Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων που ήδη έχει θέματα έλλειψης προσωπικού, έχει στην αρμοδιότητά του 28 λιμάνια και λιμενικούς και 14 άτομα προσωπικό, δηλαδή αναλογία 2 λιμάνια ανά υπάλληλο. Πώς θα καταφέρει να διαχειριστεί τα θέματα των υπαλλήλων των Α.Τ. όλης της Ελλάδας

Επί του άρθρου 79:

Εκφράζονται αντιρρήσεις για τη σύνθεση του προτεινόμενου Κοινού Υπηρεσιακού Συμβουλίου στο Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων, με αρμοδιότητα στους υπαλλήλους όλων των Λιμενικών Ταμείων εποπτείας του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής.

Οι αντιρρήσεις απορρέουν από το γεγονός ότι τα Κοινά Υπηρεσιακά Συμβούλια συνήθως οργανώνονται σε επίπεδο νομού, σπανιότερα σε επίπεδο περιφέρειας, ώστε να διατυπώνονται επιθυμίες γι το εφικτό υλοποίησης της ρύθμισης, για τον πρόσθετο λόγο ότι ανακύπτουν και ζητήματα αυξημένου οικονομικού κόστους μετακίνησης των μετεχόντων στο Κοινό Υπηρεσιακό Συμβούλιο. Παράλληλα, υποστηρίζεται ότι το ισχύον Υπηρεσιακό Συμβούλιο Ν. Χανίων, για τη διασφάλιση της λειτουργίας του, συχνά «δανείζεται» μέλη με τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα από έτερες Υπηρεσίες του Νομού, στο πλαίσιο της καλής συνεργασίας των Υπηρεσιών. Ως προς το σημείο αυτό, διατυπώνεται ο προβληματισμός αν τα άλλα Λιμενικά Ταμεία θα έχουν τη δυνατότητα κάλυψης των δικών τους κενών με τα απαραίτητα μέλη, σε συνεργασία αντίστοιχα με τις Υπηρεσίες των Νομών τους, και μάλιστα ενόψει της ανάγκης παρατεταμένης απουσίας από τα καθήκοντά τους για τη συμμετοχή σε αλλητάλληλες συνεδριάσεις για τα αυξημένου όγκου ζητήματα του συνόλου των Λιμενικών Ταμείων της Χώρας.

Τέλος, όσο αφορά στο Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων, καταγράφονται έλλειψεις προσωπικού και αυξημένος όγκος απασχόλησης ανά υπάλληλο, στοιχείο που θα μπορούσε να συντελέσει αρνητικά στην ομαλή λειτουργία του Κοινού Υπηρεσιακού Συμβουλίου που προτείνεται.

ΜΕΡΟΣ Θ': ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 80 Αποκατάσταση της καλής νομοθέτησης σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής [0 σχόλια] Δεν επετράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 81 Ρύθμιση θεμάτων Οίκου Ναύτου [2 σχόλια] 28 Φεβρουαρίου 2017, 12:46 <u>Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)</u> Προτείνουμε να συμπληρωθεί η παράγραφος α ως εξής: α) τα τέκνα μέχρι τη συμπλήρωση του 24ου έτους της ηλικίας τους, εφόσον είναι άνεργα και τα τέκνα με αναπηρία, με ποσοστό 67% και άνω, ανεξαρτήτου ηλικίας» Η προαναφερόμενη συμπλήρωση προτείνεται στο πλαίσιο της προστασίας της οικογένειας που έχει τέκνο με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω. 22 Φεβρουαρίου 2017, 12:50 ΜΗΝΑΤΣΗΣ Γ ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥ ΝΑΤ ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΝΑ ΥΠΑΧΘΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ GENE ΚΤΛ ΣΤΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ.	Επί του άρθρου 81: Εκ μέρους της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), προτάθηκε η συμπλήρωση των δικαιούχων παροχής προστασίας από τον Οίκο Ναύτου, ως μέλη της οικογένειας ναυτικού, με τα τέκνα με αναπηρία, με ποσοστό 67% και άνω, ανεξαρτήτως ηλικίας, για την προστασία της οικογένειας που έχει τέκνο με αναπηρία, στο πλαίσιο των αναφερόμενων στο άρθρο 9 της εν λόγω έκθεσης δημόσιας διαβούλευσης. Παρατέθηκε, επίσης, σχόλιο που δεν αφορά την ουσία της ρύθμισης, αλλά την ανάγκη υπαγωγής και των λοιπών υπηρεσιών του Οίκου Ναύτου GENE κ.λπ. στα αντίστοιχα Υπουργεία.
Άρθρο 82 Ρύθμιση Θεμάτων Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. [119 σχόλια] 28 Φεβρουαρίου 2017, 13:32 ΒΛΑΧΟΔΗΜΗΤΡΑΚΟΥ ΕΛΕΝΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ κ.ΥΠΟΥΡΓΟ.ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΘΙΣΤΑ ΜΙΑ ΚΑΤΑΦΑΝΗ ΑΔΙΚΙΑ.ΕΛΠΙΖΟΥΜΕ ΝΑ ΨΗΦΙΣΤΕΙ ΑΜΕΣΑ ΓΙΑ ΝΑ ΔΙΚΑΙΩΘΟΥΝ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΩΝ 33&34 ΣΔΥΛΣ. 28 Φεβρουαρίου 2017, 12:58 ΚΑΜΠΙΣΙΟΥΛΗΣ Γ. ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΑΣ ΓΙΝΕΙ ΗΘΙΚΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΠΟΥ ΤΟΣΟ ΠΟΛΥ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ ΤΙ ΕΧΟΥΜΕ ΑΝΑΓΚΗ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΚΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ 33 ΚΑΙ 34 ΣΧΟΛΕΙΟΥ ΣΔΥΛΣ ΠΡΕΠΕΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΝΑ ΑΡΘΕΙ Η ΑΔΙΚΙΑ ΠΟΥ ΧΡΟΝΙΖΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΠΡΥΤΑΝΕΥΣΕΙ Η ΙΣΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ	

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:08 | ΚΑΡΤΑΛΗΣ ΝΙΚΟΣ

ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΕΙΝΑΙ ΡΟΥΣΦΕΤΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΑΡΑ.Η ΗΓΕΣΙΑ ΤΟΥ ΥΝΑΝΤΙ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΣΗ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΙΔΑ ΚΑΠΟΙΩΝ ΠΟΥ ΕΦΕΡΑΝ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΑΥΤΟ ΠΡΟΣ ΨΗΦΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑ ΤΟ ΚΑΝΟΥΝ ΝΟΜΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:10 | ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΧΑΙΡΑΣ

Επιτέλους ηθική αλλά και διοικητική δικαίωση μέσα από την βαθμολογική αποκατάσταση για όλα τα στελέχη του 33ου και 34ου ΣΔΥΛΑΣ που αφορά αυτή η διάταξη. ΝΑΙ λοιπόν στην προώθηση και ψήφιση του συγκεκριμένου άρθρου!Μετά από τόσα χρόνια απαξίωσης των δικαιών αιτημάτων των συναδέλφων μου, έφθασε η ώρα να πω μπράβο για την πρωτοβουλία. Εύχομαι να ψηφιστεί άμεσα. Όσο για τους συναδέλφους που γράφουν πικρόχολα σχόλια, τους κατανοώ απόλυτα...η ντροπή για αυτούς είναι μεγάλο συναισθήμα.

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:03 | DELJHON

ΣΥΜΦΩΝΩ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ.ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΑΠΟΝΕΙΜΕΤΑΙ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ.ΔΙΟΡΘΩΣΤΕ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΥΝ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΛΟΙ ΑΝΘ/ΣΤΕΣ.ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΑΧΘΕΙ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΧΟΛΕΙΩΝ ΟΛΟΙ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜ/ΡΟΥ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:18 | ΣΠΥΡΟΣ Τ.

Ορθή και δίκαιη η βαθμολογική αποκατάσταση των εν λόγω σχολείων ΔΥΛΑΣ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 09:33 | Σταυρούλα

Επιτέλους δικαίωση! Μπράβο σε όλους συνέβαλαν. Άμεση ψήφιση και εφαρμογή.-

27 Φεβρουαρίου 2017, 23:27 | Μάριος

Με την παρέμβαση του συγκεκριμένου άρθρου προς διαβούλευση προσεγγίζεται για πρώτη φορά με σωστό τρόπο η ικανοποίηση ενός αιτήματος χρόνων που αφορά κάποιους ΔΥΛΑΣ-πρώην Α/Φ (ελάχιστοι στον αριθμό) που συνειδητά επέλεξαν πριν από αρκετά χρόνια να εξελιχθούν βαθμολογικά, ενώ βρίσκονταν ήδη στο Α.Σ. Επίσης, αφορά κάποιους ΔΥΛΑΣ προερχόμενους από πολίτες (και αυτοί λίγοι πλέον σε αριθμό λόγω προσαγωγής των Ε.Ο.Θ) οι οποίοι και αυτοί κατ' επιλογή τους, έχοντας ήδη τον απαιτούμενο χρόνο εργασίας, διδάξαν ως επαγγελματίες το Α.Σ για να κάνουν καριέρα, στοχεύοντας μία περαιτέρω βαθμολογική εξέλιξη και όχι απλά για να πλαισιώσουν το Σώμα. Εντούτοις, με το πέραςμα του χρόνου είδαν όλοι την επιλογή τους, που τότε φάνταζε μεγάλη επιτυχία αλλά και περήφανο επίτευγμά τους, να χάνει την αξία της και σήμερα να είναι οι μόνοι που αισθάνονται και είναι στην πραγματικότητα αδίκημένοι (σημ. ευνοικότερη αλλαγή του Βαθμολογίου των Α/Φ, αλλά και των Ε.Ο.Θ). Σε ένα Στρατιωτικό Σώμα η ιεραρχία έχει σημαντικό ρόλο και βοηθά να διατίθεται με σωστό τρόπο η απαιτούμενη στρατιωτική ικανότητα. Στις μέρες μας, πραγματικά πνίγονται όσοι όντως έχοντας αρκετά χρόνια στρατιωτικής υπηρεσίας, βλέπουν και ζουν στο πετσί τους στην καθημερινή εκτέλεση των καθηκόντων τους, μία βαθμολογική ανισότητα.

Τρία (03) χρόνια ευδόκιμης Υπηρεσίας, υψηλό βαθμολογικό μέσο όρο (ΑΡΙΣΤΙΑ) στα τότε Φ.Π., υπηρεσία σε ΠΛΑΣ-Ν/Γ-ΕΙΔ.ΔΥΝΑΜΕΙΣ-ΚΕΑ-ΜΥΛΑΣ, Βαθμός Απολυτηρίου Λυκείου, Ξένες γλώσσες ήταν τα Τυπικά Προσόντα εισαγωγής στην ΔΥΛΑΣ, των προερχομένων εκ Α/Φ. Το πιο βαρύ όμως χαρτί, ήταν η επαγγελματική τους απόδοση, καθώς οι περισσότεροι από αυτούς στα Αιμεταρχεία στα ΠΛΑΣ αλλά και στις λοιπές Υπηρεσίες τους ως Α/Φ, σε δύσκολες περιόδους, εκτέλουνσαν ήδη καθήκοντα Υπαξ/κού, πολλοί δε από αυτούς και Αξ/κού, λόγω έλλειψης προσωπικού. Ανάλογα τυπικά προσόντα είχαν και προερχόμενοι/νες από πολίτες με κύριο προσόν τους την αποδεδειγμένα με ένοσημα επαγγελματική τους προύπηρεσία, των τριών(03)ετών. Όλοι οι παραπάνω σήμερα κατέχουν, λόγω υπηρεσιακής αλλά και πραγματικής ηλικίας, νευραλγικές θέσεις και περιμένουν καρτερικά εδώ και χρόνια, το ελάχιστο που επιδιώξαν τότε αποφασίζοντας να εξελιχθούν επαγγελματικά. Την αυτοεκτίμηση και την αυτοεπιβράβευση. Τίποτα παραπάνω.

Συνυχαρητήρια και πάλι σε όλους είχαν την θέληση και το σθένος να συμπεριλάβουν στο Σχέδιο τη ρύθμιση που θα κάνει κάποιους, λιγοστούς στον αριθμό, να αισθάνονται ότι επέλεξαν σωστά κάτι που αγάπησαν.

27 Φεβρουαρίου 2017, 21:27 | ΜΑΚΡΗΣ ΗΛΙΑΣ

ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΟ ΚΑΙ ΡΟΥΣΦΕΤΟΛΟΓΙΚΟ. ΝΟΜΙΚΑ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΟ. ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΑΣΗ. ΝΟΜΙΚΗ ΤΜΗΜΑ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΟ ΥΝΑΝΤΙ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:54 | MARY

ΠΑΛΑΙΟΚΟΜΑΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΥΝΟΟΥΣΑΝ ΤΗΝ ΥΠΑΡΕΞ ΔΥΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΟΠΩΣ ΑΥΤΩΝ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ. ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΤΑΞΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΤΑΙ Η ΑΜΕΣΗ ΨΗΦΙΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΑΡΘΡΟΥ. ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΙΚΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΚΥΡΙΟ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:59 | ΜΑΡΙΑ

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΙΣΩΣΗ ΑΥΤΗ . ΕΙΝΑΙ ΘΕΜΑ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΔΥΝΑΤΟ. ΠΑΝΤΑ ΤΕΤΟΙΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΘΑ ΜΑΣ ΒΡΙΣΚΟΥΝ ΑΡΩΓΟΥΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΩΝ ΣΑΣ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 18:30 | Κώστας Ζακ

Σωστή απόφαση δικαίωση για 33 και 34 σχολεία.Πρέπει να διορθωθούν οι βαθμοί των στελεχών διότι έχουν γίνει Σημαιοφόροι.Ευχαριστώ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 11:54 | ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ειλικρινά αυτές οι διατάξεις είναι φωτογραφικές και αποδεικνύουν για ακόμα μια φορά τη ψηφοθηρική διάθεση του εκάστοτε υπουργού. Να διευκρινίσω ότι το Λ.Σ. είναι το μοναδικό σώμα όπου ισχύουν οι εντός και εκτός οργανικών θέσεων, με αποτέλεσμα οι βαθμοί να αποκτούνται τάχιστα και να χάνουν τη φερόμενη αξία τους. Επιπροσθέτως τίποτα δε μάθαμε τα τελευταία οκτώ μνημονιακά χρόνια. Κρίμα και πάλι κρίμα για την ένδεια της κοινωνίας μας.

27 Φεβρουαρίου 2017, 10:26 | ΧΑΡΙΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΑΡΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΙΣΩ.ΜΗΝ ΑΚΟΥΤΕ ΚΑΠΟΙΟΥΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΕΣ ΠΟΥ ΘΕΛΟΥΝ ΜΟΝΟ ΨΗΦΟΥΣ.ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΚΑΜΙΑ ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ. ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ ΑΚΡΗ ΣΕ ΑΚΡΗ ΠΑΡΑΝΟΜΟ.ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΟΙ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΝΑ ΕΞΙΣΩΝΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΠΟΦ.ΛΥΚΕΙΟΥ.ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΚΙΑ ΜΕΓΑΛΗ.

26 Φεβρουαρίου 2017, 22:38 | Σταματίνα Ιωάννου

Μια απόφαση που αργησε αλλά είναι περα δικαη. Ισοτητα και δικαιοσυνη. Συγχαρητηρια στον Υπουργο!

26 Φεβρουαρίου 2017, 21:01 | Παν Αίολος

Χαίρομαι που κατά του άρθρου βάλουν Α/Ξ εκ ΣΝΔ όπως πάντα μικρόψυχοι ζυδάκι. Το άρθρο θα περάσει είτε το θέλουν κάποιοι είτε όχι. Στα πλαίσια της ισονομίας και δικαιοσύνης μας το χρωστάνε. Ασκούμενος δικηγόρος θα κερδίξε την υπόθεση στα δικητικά δικαστήρια τελεία και παύλα. Επειδή η Αριστερά επικαλείται το ηθικό πλεονέκτημα της δικαιοσύνης ας κλείσει τα αυτιά στις σειρήνες και ας τολμήσει να νομοθετήσει επιτέλους και για τους χαμηλόβαθμους

26 Φεβρουαρίου 2017, 20:16 | ΤΑΚΑΚΗΣ Κ.

Η ψήφιση του συγκεκριμένου άρθρου θα αποκαταστήσει την αδικία πολλών ετών εις βάρος των σχολείων 33 και 34. Ελπίζω μόνο να μην υπάρξει άλλη καθυστέρηση.

26 Φεβρουαρίου 2017, 19:22 | ΑΛΕΚΟΣ

ΗΡΘΕ Η ΩΡΑ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΩΣΗΣ. ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ. ΚΑΛΟ ΘΑ ΗΤΑΝ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΗΡΧΑΝ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΗΓΑΖΟΥΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΑΖΟΝΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΙΚΡΟΨΥΧΙΑ ΚΑΠΟΙΩΝ «ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ».

26 Φεβρουαρίου 2017, 18:08 | GEORGE

ΕΣΕΙΣ ΚΥΡΙΕ «ΜΑΡΙΝΟΣ Α.Ξ ΣΝΔ» ΓΙΑΤΙ ΚΟΠΤΕΣΤΕ? ΤΟ ΨΩΜΙ ΘΑ ΣΑΣ ΦΑΜΕ? ΑΝ ΚΑΠΟΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΥΝΟΟΥΣΕ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑ ΣΑΣ ΤΟΤΕ ΘΑ ΗΤΑΝ ΔΙΚΑΙΟ ? ΕΙΜΑΙ ΣΙΓΟΥΡΟΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟ. ΛΙΓΗ ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΚΟΤΗΤΑ ΔΕ ΒΛΑΠΤΕΙ.

ΑΜΕΣΗ ΨΗΦΙΣΗ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ

26 Φεβρουαρίου 2017, 13:32 | Γιώργος Χ

Συγγνώμη Πως είναι δυνατόν στους πτυχιούχους Υπαξιωματικούς να απαιτείτε να εκπληρώσουν τα ειδικά τυπικά προσόντα για να προαχθούν,άρθρο 47 του παρόντος και οι μη πτυχιούχοι της σειράς 33 και 34 να εξισώνονται με τους πτυχιούχους, χωρίς να απαιτείται οποιοδήποτε τυπικό προσόν. Να δείτε που στο τέλος οι μη πτυχιούχοι θα είναι ανώτεροι από τους πτυχιούχους!

26 Φεβρουαρίου 2017, 13:49 | ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

Η υπεργήφηση του νομοσχεδίου επιβεβαιώνει την αφοσίωση της κυβέρνησης στις δημοκρατικές αρχές και αξίες, οι οποίες σαφώς και δε πρέπει να εκλείπουν από τις Ε.Δ. και τα Σ.Α. Αλλιώς είναι ολοφάνερη η δημιουργία ταξικών αντιθέσεων και εργασιακών ρηγμάτων μεταξύ των στελεχών. Η εν λόγω βαθμολογική αποκατάσταση είναι έφοδος προς την πρόοδο. Είναι σύγκρουση με τον κρατικό κορπορατισμό και μια υπόκληση στη συνταγματική ισονομία και ισοτιμία. Ένα ουσιαστικό βήμα προς τη κατάρνηση των αδικιών που ριζώθηκαν και ευδοκίμησαν σε ένα ανθυγιεινό παλαιοκομματικό παρελθόν.

26 Φεβρουαρίου 2017, 13:09 | ΚΟΣΜΑ ΜΑΡΙΑ

Κ. ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΑΡΤΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΙΣΩ. Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΥΝΑΝΤ ΕΧΕΙ ΛΑΒΗ ΓΝΩΣΗ. ΤΗ ΕΧΕΙ ΝΑ ΠΕΙ ΟΤΙ ΤΑ ΡΟΥΣΦΕΤΙΑ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΝΟΜΟΙ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ.

26 Φεβρουαρίου 2017, 12:42 | Γιάννης Αγιάνης

Επitéλους και για τα 33 και 34 σελεία τα αυτονόητα. Μακάρι να ευδοκίμησει!!!

26 Φεβρουαρίου 2017, 12:01 | ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

ΒΑΘΜΟΣ ΠΟΥ ΦΕΡΟΥΝ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΧΟΛΕΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ ΑΡΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΞΕΙ ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΟ ΥΠΟ ΨΗΦΙΣΗ ΑΡΘΡΟ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΟΥΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΙΝΕΙ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΑΝΕΦΑΡΜΑΣΤΟ ΜΕ ΠΡΟΣΧΗΜΑ ΤΗΝ ΕΡΜΗΝΕΙΑ. ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

26 Φεβρουαρίου 2017, 11:13 | ΜΑΡΙΝΟΣ Α.Ξ ΣΝΔ

Η ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΙΝΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΙ ΡΟΥΣΦΕΤΟΛΟΓΙΚΗ. ΟΤΙ ΓΙΝΕΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΓΙΑ ΟΝΟ ΤΟ ΔΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΓΙΑ ΚΑΠΟΙΟΥΣ ΕΚΛΕΚΤΟΥΣ ΤΩΝ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΩΝ ΜΑΣ. Η ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ. ΠΑΡΤΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΙΣΩ ΕΚΤΙΘΕΣΤΕ ΣΕ ΟΝΟ ΤΟ ΔΣ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 23:31 | ΓΙΑΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

Παρόλο που πρόερχομαι από την Σχολή Ν/Φ και δεν με επηρεάζει η συγκεκριμένη τροπολογία οφείλω να συμφωνήσω με αυτή για τους ακόλουθους λόγους : 1. Η συγκεκριμένη προυπηρεσία αποτελούσε υποχρεωτικό προσόν 2. Αν και αναγνωρίζεται κανονικότητα μισθολογικά και συνταξιοδοτικά, δεν αναγνωρίζεται βαθμολογικά 3. Για όσα στελέχη Δ.Σ. κατατάχθηκαν χωρίς να έχουν υπηρετήσει στρατιωτική θητεία,

η στρατιωτική υποχρέωση θεωρείται μεν εκπληρωμένη, αναγνωρίζεται δε ως χρόνος για την βαθμολογική τους εξέλιξη εφόσον δεν απολυθούν/παραιτηθούν/αποταχθούν πριν εκπληρώσουν τον ελάχιστο υποχρεωτικό χρόνο διαφορετικά η εκπλήρωση αυτή καταργείται 4. Σύμφωνα με τον ΣΠΚ και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων θεωρείται κατά νόμο ως »στρατιωτική υπηρεσία» κατά την οποία ισχύουν όλα τα δικαιώματα και όλες οι υποχρεώσεις. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει ΟΥΤΕ ΜΙΑ απόφαση με διαφορετικό σκεπτικό-διατακτικό 5. Οι ισχυρισμοί περί διατάραξης της επετηρίδας και αρχαιότητας είναι – αν όχι δόλιοι και κακόβουλοι με σκοπό να παραπλανήσουν- αστήρικτοι και αποτέλεσμα άγνοιας, καθώς το ισχύον δικαιο του Δ.Σ. προβλέπει ΡΗΤΑ ότι η αρχαιότητα καθορίζεται από την ημερομηνία κτήσης του βαθμού και ΟΧΙ από τον αριθμό μητρώου που προκύπτει από την επετηρίδα. Για τον ίδιο λόγο δεν προκύπτει διαταραχή της αρχαιότητας/επετηρίδας σε περίπτωση προαγωγής σύμφωνα με ειδικές διατάξεις (π.χ. διατάξεις περί εκτός οργανικών θέσεων) ΓΙΑ ΠΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

ΥΠΔΞ/ΚΟΣ ΔΣ (Ν/Φ)

25 Φεβρουαρίου 2017, 19:58 | ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΑΡΤΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΙΣΩ. Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΥΝΑΝΤ ΕΧΕΙ ΛΑΒΗ ΓΝΩΣΗ. ΤΗ ΕΧΕΙ ΝΑ ΠΕΙ ΟΤΙ ΤΑ ΡΟΥΣΦΕΤΙΑ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 18:23 | GEORGE

ΕΥΧΟΜΑΙ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΥΠΟΔΟΙΠΕΣ ΣΕΙΡΕΣ ΤΕΤΟΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΣ ΕΥΧΘΟΥΜΕ ΠΡΩΤΑ ΝΑ ΨΗΦΙΣΤΕΙ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΑΡΘΡΟ. ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΡΟΥΣΦΕΤΙ Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΚΑΙ Η ΕΜΑΧΙΣΤΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΟΥ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ ΝΑ ΑΠΟΔΩΘΕΙ. ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 17:30 | ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Συχαρητήρια κ. Υπουργέ για την πρωτοβουλία να συμπεριλάβετε στο νομοσχέδιο το αίτημα για αποκατάσταση της αδικίας. Πρέπει επιτέλους να σταματήσουν οι διακρίσεις και όλες οι αποφάσεις να λαμβάνονται εντός του πλαισίου της Ισοτιμίας και της Ισονομίας που το ίδιο το άρθρο 4 στο Σύνταγμα

προστάζει. Επίσης να εφαρμόζονται οι νόμοι κι όχι να μένουν ανεφάρμοστοι με το «πρόσχημα» της ερμηνείας.

Επίσης το ΠΔ 81/2012 στο άρθρο 17 στις παραγράφους 1 και 6 αναφέρει ότι οι προαγωγές των αρχικελευστών γίνονται στα 3 χρόνια για όλους κι όχι στα 6 χρόνια για τους μη πτυχιούχους. Επίσης στα 6 χρόνια γίνεται (το μέγιστο χρόνο παραμονής) γίνεται εάν αυτά τα 3 επιπλέον χρόνια δεν υπάρχει οργανική θέση για να προσχθούν κι όχι υποχρεωτικά.

Όλοι ξέρουμε ότι σε όλους τους βαθμούς λόγω της υπεραυξημένης ζήτησης συνταξιοδότησης, υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις σε όλους τους βαθμούς άρα με την παράνομή των εν θέματι συναδέλφων στα 6 χρόνια στο ίδιο βαθμό τίθεται θέμα μη σωστής εφαρμογής του νόμου από την Υπηρεσία. Σωστή η απόφαση για άρση της αδικίας και μη εφαρμογής του Νόμου. ΣΗΜΕΙΩΤΕΟΝ ΕΙΜΑΙ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ ΚΙ Ε.Ο. ΘΕΣΕΩΝ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 12:56 | ΚΑΡΤΣΩΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΤΕ ΤΗΝ ΕΥΘΗΝΗ ΝΑ ΑΔΙΚΙΑ ΠΟΥ ΤΟΣΑ ΧΡΟΝΙΑ ΚΑΝΕΙΣ ΑΛΛΟΣ ΔΕΝ ΤΟΛΜΗΣΕ ΝΑ ΚΑΝΕΙ.ΣΑΣ ΤΙΜΑ Η ΠΡΑΞΗ ΑΥΤΗ ΓΙΑΤΙ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΟΤΙ ΥΠΑΡΧΕΙ ΘΕΛΗΣΗ ΣΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΑΥΤΟ ΝΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ. ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΗΘΙΚΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΣΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ Λ.Σ ΤΩΝ ΣΕΙΡΩΝ 33 ΚΑΙ 34.ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΜΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΟΣΟ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΠΟΥ ΦΕΡΟΥΝ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΩΝ 33 ΚΑΙ 34 ΣΧΟΛΕΙΩΝ ΓΙΑΤΙ ΦΕΡΟΥΝ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ ΚΑΙ ΟΧΙ ΑΝΘΥΠΑΣΠΙΣΤΗ.

25 Φεβρουαρίου 2017, 10:56 | Harbour Master

Επιτέλους θα εφαρμοστεί και για τα σχολεία 33 και 34 όπως εφαρμόστηκε και για το 32 σχολείο; Πήγαινε έλα το άρθρο θα έχουμε βγει στη σύνταξη. Κανείς δεν πήρε χαμπάρι ότι δεν είμαστε πιά Ανθυπασπιστές;

25 Φεβρουαρίου 2017, 10:36 | Αιγαιοπλάος

Επιτέλους ισονομία. Συγχαρητήρια στον Υπουργό μας (με Υ κεφαλαίο) για το συγκεκριμένο άρθρο όπου εκτός από την ηθική ανταμοιβή δημιουργεί κλίμα αίσθησης ισότητας.

25 Φεβρουαρίου 2017, 09:56 | ΝΙΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Συγχαρητήρια κ. Υπουργέ πρέπει επιτέλους να σταματήσουν οι διακρίσεις και όλες οι αποφάσεις να λαμβάνονται εντός του πλαισίου της Ισότητας και της Ισονομίας και όχι να υπάρχουν σειρές δύο και τριών ταχυτήτων. Πρέπει να διορθωθεί και ο βαθμός που πλέον είναι Σημαιοφόροι Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και όχι Ανθυπασπιστές Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και για τα δύο σχολεία.

25 Φεβρουαρίου 2017, 09:06 | ΚΑΝΕΛΛΟΣ

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ στον κύριο Υπουργό που έχει την πολιτική βούληση να αποκαταστήσει μια αδικία τόσων ετών! Αυτάμαί για τα πικρά σχόλια των συναδέλφων διότι φαίνεται ότι δεν γνωρίζουν την ιστορία και το δίκαιο του αιτήματος!

25 Φεβρουαρίου 2017, 08:35 | Παναγιώτης Σ.

Είναι κάτι που έπρεπε να έχει γίνει από καιρό. Συγχαρητήρια στο κ. Υπουργό που το προωθεί για ψήφιση έστω και τώρα.Ευχαριστώ

24 Φεβρουαρίου 2017, 18:21 | panagiotis

Το δίκαιο αυτό αίτημα της αποκατάστασης των συναδέλφων αυτών, επιτέλους, μετά απο πολύχρονο αγώνα, παίρνει σάρκα και οστά και επανέρχεται η δικαιοσύνη και ισονομία. Μπράβο στον υπουργό!!!

24 Φεβρουαρίου 2017, 18:37 | ΠΑΝΟΣ Μ

Συγχαρητήρια στον κ. Υπουργό και στο νομικό του επιτελείο, για την εισαγωγή του συγκεκριμένου άρθρου στο νομοσχέδιο. Επιτέλους έρχεται η δικαίωση των συναδέλφων των δύο σχολείων αυτών. Για όσους σχολιάζουν αρνητικά το συγκεκριμένο άρθρο, απλά έχω να πω, ότι δεν γνωρίζουν το θέμα και απλά προσπαθούν να τροπικήσουν την συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία.

24 Φεβρουαρίου 2017, 16:15 | ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ Φ.

Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΕΤΣΙ ΘΑ ΚΑΝΟΥΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ. ΜΕ ΡΟΥΣΦΕΤΙΑ .ΜΕ ΧΑΡΙΣΜΑ ΒΑΘΜΩΝ. ΜΕ ΔΙΑΤΑΡΑΞΗ ΙΕΡΑΡΧΙΑ.ΚΡΙΜΑ.

24 Φεβρουαρίου 2017, 14:24 | ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΜΙΛΗΣ

Ηθική δικαίωση πρωτίστως αλλά και διοικητική (βαθμολογική) αποκατάσταση-δικαίωση για όλα τα στελέχη του 33ου και 34ου ΣΔΥΛΣ που αφορά αυτή η

διάταξη. ΝΑΙ λοιπόν στην προώθηση και ψήφιση του συγκεκριμένου άρθρου!

24 Φεβρουαρίου 2017, 14:07 | GEORGE

ΕΥΤΕ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΟΠΩΣ ΤΟ 32 ΣΧΟΛΕΙΟ ΕΤΣΙ ΠΡΕΠΕΙ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟ 33 ΚΑΙ 34 ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ ΟΧΙ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΕΙΑ. ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΙΣΟΝΟΜΙΑ **24 Φεβρουαρίου 2017, 11:12 | ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ ΔΗΜ.**

ΣΩΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ. ΜΠΡΑΒΟ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΘΑΝΟ.

24 Φεβρουαρίου 2017, 09:51 | ΠΑΡΙΣΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ

Συγχαρητήρια κ. Υπουργέ για την πρωτοβουλία να συμπεριλάβετε στο νομοσχέδιο το αίτημα μας για αποκατάσταση της αδικίας. Πρέπει επίσης να σταματήσουν οι διακρίσεις και όλες οι αποφάσεις να λαμβάνονται εντός του πλαισίου της Ισότητας και της Ισονομίας που το ίδιο το Σύνταγμα προστάζει.

23 Φεβρουαρίου 2017, 21:54 | ΚΩΣΤΑΡΑΣ ΗΛΙΑΣ

Κ. Υπουργέ νομικό τμήμα διαθέτη το ΥΝΑΝΠ για την νομιμότητα η μη του άρθρου.

23 Φεβρουαρίου 2017, 20:14 | Γιάννης

Συγχαρητήρια Κ.Υπουργέ για την προώθηση αυτού του άρθρου. Για τη σωστή εφαρμογή του όμως χρειάζεται να γίνει διόρθωση στον βαθμό που φέρουν τα στελέχη και των δύο Σχολείων ΔΥΑΣ καθώς έχουν ήδη προαχθεί σε Σημαιοφόροι ΔΣ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 20:13 | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

Η ΒΑΘΜΟΔΟΤΙΚΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΣΚΟΠΕΙ ΣΤΗΝ ΗΘΙΚΗ ΑΝΑΤΑΣΗ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΑΝ ΜΗ ΤΗ ΑΛΛΟ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΤΑ ΜΕΓΙΣΤΑ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΟΥΝ ΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΚΟΥΡΜΠΑΝΑ ΟΥΤΕ ΜΕ ΕΝΑ ΕΥΡΩ ΖΗΜΙΑ. ΑΜΕΣΗ ΨΗΦΙΣΗ ΧΩΡΙΣ ΔΙΣΤΑΓΜΟΥΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΖΗΛΙΕΣ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 20:44 | ΑΧΙΜΕΥΣ ΛΑΖΙΝΟΣ

Το παρόν άρθρο αποκαθιστά την αδικία.

23 Φεβρουαρίου 2017, 20:35 | ΣΧΟΛΕΙΟ 33 ΔΥΑΣ

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΜΕ ΒΡΙΣΚΕΙ ΑΠΟΛΥΤΑ ΣΥΜΦΩΝΟ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΙΑ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΠΟΥ ΚΑΝΑ ΘΑ ΕΚΑΝΕ ΝΑ ΕΠΕΚΤΑΘΕΙ ΚΑΙ ΣΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΕΙΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΤΟ ΙΑΙΟ ΘΕΜΑ. ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΤΟΒΟΥΛΙΑ ΑΥΤΗ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ ΤΗΣ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 20:35 | ΣΧΟΛΕΙΟ 33 ΔΥΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΚΑΙ ΟΧΙ ΑΝΙΣΟΤΗΤΑ. Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΡΧΕΤΑΙ ΝΑ ΒΑΛΕΙ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥΣ. ΟΙ ΚΑΚΟΒΟΥΛΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΚΑΝΟ ΘΑ ΗΤΑΝ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΗΡΧΑΝ. ΔΕΝ ΠΕΙΡΑΖΕΙ ΟΜΩΣ ΣΥΝΗΘΕΣ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΟΙ «ΕΦΙΑΛΤΕΣ»

23 Φεβρουαρίου 2017, 19:09 | ΓΙΑΝΝΗΣ 34 ΔΥΑΣ

ΤΟ ΜΟΝΟ ΣΩΜΑ ΜΕ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΔΥΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΤΕΝΤΑ. ΚΑΙ ΑΣ ΥΠΟΘΕΣΟΥΜΕ ΟΤΙ ΚΑΠΟΙΟΙ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΠΤΥΧΙΟ ΚΑΙ ΔΕΝ ΤΟΥΣ ΑΞΙΖΕΙ Η ΙΣΟΤΗΤΙΑ. ΣΕ ΔΥΟ ΤΡΙΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΟΥΝ ΤΟΝ ΒΑΘΜΟ ΤΟΤΕ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ??

ΑΦΗΣΤΕ ΤΙΣ ΜΙΚΡΟΨΥΧΙΕΣ ΑΓΑΓΗΤΟΙ «ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ» ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΙΤΕ ΔΙΠΛΑ ΜΑΣ ΟΠΩΣ ΘΑ ΣΤΑΘΟΥΜΕ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ ΣΕ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΔΙΚΑΙΟ ΑΙΤΗΜΑ ΚΑΘΕ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥ-ΩΝ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 19:06 | ΕΡΣΤΟΚΡΙΤΟΣ

ΔΥΣΤΥΧΩΣ Ή ΕΥΤΥΧΩΣ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΔΟΥΛΕΥΟΥΝ ΣΑΝ ΔΥΟ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ, ΕΙΝΑΙ Η ΡΑΧΟΚΟΚΑΛΙΑ ΤΟΥ ΑΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΜΕ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 19:33 | ΒΑΠΤΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΑΜΕΣΗ ΨΗΦΙΣΗ ΑΜΕΣΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ. ΜΟΝΟ ΑΠΟ ΕΝΑΝ ΑΓΩΝΙΣΤΗ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΠΩΣ Ο ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΔΩΣΕΙ ΕΝΑ ΤΕΛΟΣ ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟ ΑΙΤΗΜΑ ΤΟΣΩΝ ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ ΠΟΥ ΚΑΘΕ ΤΗ ΑΛΛΟ ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΧΑΡΙΣΜΑ ΑΠΟ ΚΑΝΕΝΑΝ. ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΡΟΧΩΡΗΣΤΕ ΚΑΙ ΕΙΜΑΣΤΕ ΟΛΟΙ ΣΥΣΩΜΑ ΜΑΖΙ ΣΑΣ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 18:53 | Δημήτριος Βαφειάδης

Η συγκεκριμένη διάταξη αποτελεί την αποκατάσταση αδικίας εις βάρος των συναδέλφων του 33ου και 34ου Σχ. ΔΥΑΣ έναντι του 32ου Σχ. το οποίο

χρησιμοποίησε τις «γνωριμίες» άλλης εποχής ώστε να περάσει μια φωτογραφική διάταξη στον ΚΠΛΣ μόνο για τα στελέχη αυτού του Σχολείου, ωσάν να μην υπήρχαν αντίστοιχα στελέχη στις επόμενες σειρές κάτω από πλήρη μυστικότητα... Ο γέγονε έγινε όμως και εφόσον υπάρχει στη χώρα μας η Αρχή της ισονομίας και της ισοπολιτείας, ήταν υποχρέωση της Διοίκησης να διορθώσει τα πράγματα. Για τους μη γνωρίζοντες, που σχολιάζουν σκωπτικά αυτή τη διάταξη, να πληροφορηθούν ότι αντίστοιχη υποχρέωση τριετούς υπηρεσίας ως Λ/Φ για την εισδοχή στη Σχολή ΔΥΛΣ υπήρξε μόνον για τα Σχολεία 32, 33 & 34. Εάν είχε ληφθεί μέριμνα ώστε η διάταξη που αφορούσε το 32ο να επεκταθεί στο 33ο και το 34ο δε θα υπήρχε λόγος συζήτησης σήμερα. Όμως ο διαρκής και επίμονος αγώνας των συναδέλφων των δυο Σχολείων για δικαιοσύνη επί τέσσερα έτη, έφερε το επιθυμητό αποτέλεσμα. Να σημειωθεί ότι όλα αυτά τα χρόνια τόσο η πολιτική όσο και η φυσική ηγεσία και πάντες οι συνδικαλιστικοί φορείς αναγνωρίζαν το δικαίωμα του αιτήματος, ενώ εισήχθη σε άλλα δυο νομοσχέδια τα οποία δεν ολοκληρώθηκαν. Για αντίστοιχη χαρακτηριστική διάταξη του 31ου Σχολείου δε διατυπώθηκε κάποια ένσταση. Δυο μέτρα και δυο σταθμά; Νομίζω ότι είναι σωστή η διάταξη και συγχάρω την πολιτική ηγεσία και όσους συνηγόρησαν για την προώθησή της. Άλλωστε αφορά στελέχη που βρίσκονται κοντά στην ολοκλήρωση της δεύτερης δεκαετίας της θητείας τους και κατέχουν νευραλγικές θέσεις στη ραχοκοκκαλιά του Σώματος!

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:18 | Σωτήρης

Αυτή η πατέντα εκτός οργανικών ΠΡΕΠΕΙ να σταματήσει ΝΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ. ΕΠΕΤΗΡΙΔΑ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ σύμφωνα με τα χρόνια πραγματικής υπηρεσίας στο Λ.Σ. και του στρατού για τους Άνδρες εφόσον είναι προαπαιτούμενο για την πρόσληψη Όχι προαγωγές εξπρές.

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:54 | Παν. Αίολος

Πρόκειται για συναδέλφους με ηλικία 44-48 ετών, γιατί τέτοια μικροψυχία ευτυχώς από ελάχιστους. Μου αρέσει που παίρνουν και απολιθώματα του παρελθόντος συνταξιούχοι. Είναι θέμα ισονομίας και δικαιοσύνης τόσο απλά.

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:48 | ΜΑΝΙΔΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΑΡΘΡΟ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΗΘΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ – ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΔΥΟ ΣΧΟΛΕΙΑ 33-34. ΔΕΝ ΕΠΙΒΑΡΥΝΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΤΙ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΚΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ. ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΠΙΣΤΕΥΟΥΝ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΡΟΥΣΦΕΤΟΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΟΤΙ ΑΥΤΟ ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ ΕΦΟΣΟΝ ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΙ ΤΗΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΠΡΟΗΧΘΗ ΤΟ 32 ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΥΛΣ ΠΡΟ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΚΩΣ ΔΕΝ ΣΥΜΠΕΡΙΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΔΥΟ ΣΧΟΛΕΙΑ ΤΟΤΕ. ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΧΡΗΖΕΙ ΔΙΟΡΘΩΣΗΣ – ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΘΕΙ Η ΛΕΞΗ ΑΝΟΥΠΑΣΠΙΣΤΗΣ ΜΕ ΤΗ ΛΕΞΗ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΣ ΑΦΟΥ ΗΔΗ ΟΙ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΑΧΘΕΙ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΑΥΤΟ. ΝΑΙ ΛΟΙΠΟΝ ΣΤΗΝ ΠΡΩΘΕΣΗ ΚΑΙ ΨΗΦΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΙΣΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:09 | Spyros

Επιτελους,θα υπαρξει δικαιοωση,Καιρος ηταν να αποκατασταθει αυτη η αδικια. Συγχαρητηρια στον υπουργο.

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:50 | Βασαλακης Παναγιωτης

Είναι απορροιας αξιο πως το νομικό τμήματα του ΥΝΑΝΠ επέτρεψε να βγει σε δημόσια διαβουλευση το αρθρο αυτό...εκτιθεστε....

23 Φεβρουαρίου 2017, 12:29 | ΚΑΡΑΜΠΕΛΑΣ ΝΙΚΟΣ

ΑΝΤΕ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΥΝΑΝΠ ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΤΕ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟ 33 ΚΑΙ 34 ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΥΛΣ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΣΤΑ 30 ΕΤΗ ΑΠΟ ΚΑΤΑΤΑΞΗ.

23 Φεβρουαρίου 2017, 10:53 | ΒΟΥΤΣΗΣ Δ.

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΔΙΚΙΑΣ!ΕΙΣΙΖΟΥΝ ΟΙ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ ΤΟΥ 33ΟΥ ΚΑΙ 34ΟΥ ΤΗΝ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΙΣΟΝΟΜΙΑΣ -ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 32ο ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΥΛΣΙΑΜΕΣΗ ΨΗΦΙΣΗ ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΓΩ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ! ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΘΕΡΜΑ!

23 Φεβρουαρίου 2017, 07:07 | Σοφία Νικολαου

Το αρθρο 82 είναι μια πετυχημενη πατέντα καππιων για βαθμολογικη εξέλιξη. Πρεπει να αποσυρθει άμεσα. Καταλυεται η ιεραρχεια.Κανανας Υ/Ξ σε κανένα σωμα δεν έχει τόσο γρηγορη εξέλιξη.

22 Φεβρουαρίου 2017, 23:20 | Παν Αιόλος

Οι συναδέλφωι του 33 και 34 σχολείου ΔΥΑΣ έπρεπε να προσφύγουν στα διοικητικά δικαστήρια την υπόθεση την κέρδιζε και ασκούμενος δικηγόρος τόσο απλά και να μην έχουν υποχρέωση σε κανένα. Για τους συναδέλφους που διαφωνούν τι να πει κανείς η μικροψυχία σε όλο της το μεγαλείο.

22 Φεβρουαρίου 2017, 23:19 | ΞΕΝΙΚΑΚΗΣ Ιωάννης

Επιτέλους ηθική δικαίωση! Χρειάζεται όμως να γίνει διόρθωση στον βαθμό που φέρουν τα στελέχη και των δύο Σχολείων ΔΥΑΣ σε αυτόν του Σημαιοφόρου ΔΣ.

22 Φεβρουαρίου 2017, 22:35 | ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΚΑΝΟ ΑΡΓΑ ΠΑΡΑ ΠΟΤΕ ΕΒΕΓΑΝ ΣΤΟ ΧΑΡΙΟ ΜΟΥ. ΜΠΡΑΒΟ ΣΤΟΝ ΑΓΩΝΙΣΤΗ ΚΟΥΡΟΥΓΛΗ. ΕΝΑ ΔΙΚΑΙΟ ΑΙΤΗΜΑ ΤΗΣ 33ης ΚΑΙ 34ης ΣΕΙΡΑΣ ΔΥΑΣ ΕΓΙΝΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ.

22 Φεβρουαρίου 2017, 13:10 | ΧΟΡΤΙΚΙΔΗΣ Ε. Μιχαήλ

Η ηθική και βαθμολογική αποκατάσταση των εν λόγω στελεχών Δ.Σ. με το παρόν άρθρο, προσβάλλει στην απονομή δικαιοσύνης και στην εξάσκηση της ανισότητας μεταξύ των στελεχών προερχόμενων της ίδιας βαθμίδας Δ.Σ. Επιτέλους το χρόνιο δικαιο αίτημα των συναδέλφων μου εντός οργανικών θέσεων τείνει να γίνει πραγματικότητα, λαμβάνοντας υπόψη και μόνο αυτό, δίχως να μεριμνήσω τους έτερους παράγοντες, ότι κατά το χρόνο κατάταξης τους διέθεταν τα ίδια προσόντα και προυποθέσεις με τους ευεργετηθέντες των προγενέστερων Σχολείων Δ.Υ.Δ.Σ.

Τέλος θα ήθελα να αντικρούσω τις αρνητικές εισηγήσεις των έτερων σχολιαστών με το εξής αρχαίο γνωμικό:»Ο κακώς διανοηθείς περί των οικείων, ουδέποτε καλώς βουλεύεται περί των αλλοτρίων» ΙΣΟΚΡΑΤΗΣ 436-338 π.Χ.

22 Φεβρουαρίου 2017, 12:59 | ΧΚ

Άμεση ψήφιση του άρθρου!! Επιτέλους δικαίωση ασ πάμει αυτός ο διαχωρισμός!!!!

22 Φεβρουαρίου 2017, 12:55 | ΣΤΕΡΓΙΟΥ ΘΩΜΑΣ

Η προπολογία ρουσφετη και όχι αποκατάσταση αδικίας που την θεωρούν κάποιοι δεν πρέπει περάσει. Σε κανένα σωμά Ασφαλείας αλλα και στις Ένοπλες δυνάμεις δεν έχει συμβεί παρομοια ρυθμιση για Υ/Ξ.Είμαστε πάντα Πρωτοπόροι σε τέτοιου είδους φαινόμενα. Ευχαριστώ για την φιλοξενία.

22 Φεβρουαρίου 2017, 11:07 | ΚΟΥΡΤΙΔΗΣ Π.

ΕΦΟΣΟΝ ΤΟΝ ΚΡΑΤΟΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΧΡΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗΣ ΕΡΧΕΤΕ ΤΩΡΑ ΚΑΙ ΦΩΤΩΝΗ ΜΕ ΒΑΘΜΟΥΣ ΤΟ 33 ΚΑΙ 34 ΣΧΟΛΕΙΟ ΔΥΑΣ ΜΕ ΤΗΣ ΕΥΛΟΓΙΕΣ ΚΑΠΟΙΩΝ ΣΥΝΔΙΚΑΙΩΤΩΝ.ΑΝΤΕ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΧΟΙ....

22 Φεβρουαρίου 2017, 10:20 | ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Η ΕΝ ΔΟΩ ΔΙΑΤΑΞΗ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΙ.ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΤΥΠΙΑ ΤΟΥ ΑΙΜΕΝΙΚΟΥ ΑΥΤΕΣ ΟΙ ΤΑΧΕΙΕΣ ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ.ΣΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΕ 26 ΧΡΟΝΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΛΩΤΑΡΧΕΣ.ΝΑ ΚΑΤΑΡΤΗΘΕΙ Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΟΡΓΑΝΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΦΟΥ ΟΝΟΙ ΟΙ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΙ ΣΤΟ ΔΣ ΕΙΝΑΙ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ. ΚΑΤΑΛΥΕΤΑΙ Η ΙΕΡΑΡΧΙΑ.

22 Φεβρουαρίου 2017, 09:02 | ΠΕΡΡΑΚΗΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ

Συχαρητήρια Κ.Υπουργέ για την αποκατάσταση μιας αδικίας. Για τη χρηστή εφαρμογή του,χρειάζεται να γίνει διόρθωση στον βαθμό που φέρουν τα στελέχη και των δύο Σχολείων ΔΥΑΣ,αυτόν του Σημαιοφόρου ΔΣ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:32 | ΒΛΑΧΟΔΗΜΗΤΡΑΚΟΥ ΕΛΕΝΑ

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ Κ.ΥΠΟΥΡΓΟ.ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΘΙΣΤΑ ΜΙΑ ΚΑΤΑΦΑΝΗ ΔΔΙΚΙΑ.ΕΝΙΠΙΖΟΥΜΕ ΝΑ ΨΗΦΙΣΤΕΙ ΑΜΕΣΑ ΓΙΑ ΝΑ ΔΙΚΑΙΩΘΟΥΝ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΩΝ 33&34 ΣΔΥΑΣ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:58 | ΚΑΜΠΙΣΙΟΥΝΑΗΣ Γ.

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΔΣ ΓΙΝΕΙ ΗΘΙΚΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΠΟΥ ΤΟΣΟ ΠΟΛΥ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ ΤΙ ΕΧΟΥΜΕ ΑΝΑΓΚΗ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΚΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ 33 ΚΑΙ 34 ΣΧΟΛΕΙΟΥ ΣΔΥΑΣ ΠΡΕΠΕΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΝΑ ΑΡΘΕΙ Η ΔΔΙΚΙΑ ΠΟΥ ΧΡΟΝΙΖΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΠΡΥΤΑΝΕΥΣΕΙ Η ΙΣΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:08 | ΚΑΡΤΑΛΗΣ ΝΙΚΟΣ

ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΕΙΝΑΙ ΡΟΥΣΦΕΤΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΑΡΑ.Η ΗΓΕΣΙΑ ΤΟΥ ΥΝΑΝΠ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΣΗ ΣΤΗΝ ΠΑΓΙΔΑ ΚΑΠΟΙΩΝ ΠΟΥ ΕΦΕΡΑΝ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΑΥΤΟ ΠΡΟΣ ΨΗΦΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑ ΤΟ ΚΑΝΟΥΝ ΝΟΜΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:10 | ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΧΑΙΡΑΣ

Επιτέλους ηθική αλλά και διοικητική δικαίωση μέσα από την βαθμολογική αποκατάσταση για όλα τα στελέχη του 33ου και 34ου ΣΔΥΛΑΣ που αφορά αυτή η διάταξη. ΝΑΙ λοιπόν στην προώθηση και ψήφιση του συγκεκριμένου άρθρου!Μετά από τόσα χρόνια απαξίωσης των δικαίων αιτημάτων των συναδέλφων μου, έφθασε η ώρα να πω μπράβο για την πρωτοβουλία. Εύχομαι να ψηφιστεί άμεσα. Όσο για τους συναδέλφους που γράφουν πικρόχολα σχόλια, τους καταννώ απόλυτα...η ντροπή για αυτούς είναι μεγάλο συναίσθημα.

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:03 | DELJHON

ΣΥΜΦΩΝΩ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ.ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΑΠΟΝΕΙΜΕΤΑΙ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ.ΔΙΟΡΘΩΣΤΕ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΥΝ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΛΟΙ ΑΝΘ/ΣΤΕΣ.ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΑΧΘΕΙ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΧΟΛΕΙΩΝ ΟΛΟΙ ΣΤΟ ΒΑΘΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜ/ΡΟΥ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:18 | ΣΠΥΡΟΣ Τ.

Ορθή και δίκαιη η βαθμολογική αποκατάσταση των εν λόγω σχολείων ΔΥΛΑΣ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 09:33 | Σταυρούλα

Επιτέλους δικαίωση! Μπράβο σε όλους συνέβαλαν. Άμεση ψήφιση και εφαρμογή.-

27 Φεβρουαρίου 2017, 23:27 | Μάριος

Με την παράθεση του συγκεκριμένου άρθρου προς διαβούλευση προσεγγίζεται για πρώτη φορά με σωστό τρόπο η ικανοποίηση ενός αιτήματος χρόνων που αφορά κάποιους ΔΥΛΑΣ-πρώην Λ/Φ (ελάχιστοι στον αριθμό) που συνειδητά επέλεξαν πριν από αρκετά χρόνια να εξελιχθούν βαθμολογικά, ενώ βρίσκονταν ήδη στο Λ.Σ. Επίσης, αφορά κάποιους ΔΥΛΑΣ προερχόμενους από πολίτες (και αυτοί λίγοι πλέον σε αριθμό λόγω προαγωγής των Ε.Ο.Θ) οι οποίοι και αυτοί κατ' επιλογή τους, έχοντας ήδη τον απαιτούμενο χρόνο εργασίας, διάλεξαν ως επαγγελματίες το Λ.Σ για να κάνουν καριέρα, στοχεύοντας μία περαιτέρω βαθμολογική εξέλιξη και όχι απλά για να πλασιώσουν το Σώμα. Εντούτοις, με το πέρασμα του χρόνου είδαν όλοι την επιλογή τους, που τότε φάνταζε μεγάλη επιτυχία αλλά και περήφανο επίτευγμά τους, να χάνει την αξία της και σήμερα να είναι οι μόνοι που αισθάνονται και είναι στην πραγματικότητα αδικημένοι (σημ. ευνοϊκότερη αλλαγή του Βαθμολογίου των Λ/Φ, αλλά και των Ε.Ο.Θ). Σε ένα Στρατιωτικό Σώμα η ιεραρχία έχει σημαντικό ρόλο και βοηθά να διατίθεται με σωστό τρόπο η απαιτούμενη στρατιωτική ικανότητα. Στις μέρες μας, πραγματικά πνίγονται όσοι όντως έχοντας αρκετά χρόνια στρατιωτικής υπηρεσίας, βλέπουν και ζουν στο πετσί τους στην καθημερινή εκτέλεση των καθηκόντων τους, μία βαθμολογική ανισότητα.

Τρία (03) χρόνια ευδόκιμης Υπηρεσίας, υψηλό βαθμολογικό μέσο όρο (ΑΡΙΣΤΑ) στα τότε Φ.Π., υπηρεσία σε ΠΛΣ-Ν/Γ-ΕΙΔ.ΔΥΝΑΜΕΙΣ-ΚΕΑ-ΜΥΑΛΣ, Βαθμός Απολυτηρίου Λυκείου, Ξένες γλώσσες ήταν τα Τυπικά Προσόντα εισαγωγής στην ΔΥΛΑΣ, των προερχομένων εκ Λ/Φ. Το πιο βαρύ όμως χαρτί, ήταν η επαγγελματική τους απόδοση, καθώς οι περισσότεροι από αυτούς στα Λιμεναρχεία στα ΠΛΣ αλλά και στις λοιπές Υπηρεσίες τους ως Λ/Φ, σε δύσκολες περιόδους, εκτελούσαν ήδη καθήκοντα Υπαξ/κού, πολλοί δε από αυτούς και Αξ/κού, λόγω έλλειψης προσωπικού. Ανάλογα τυπικά προσόντα είχαν και προερχόμενοι/νες από πολίτες με κύριο προσόν τους την αποδεδειγμένη με ένσημα επαγγελματική τους προϋπηρεσία, των τριών(03)ετών. Όλοι οι παραπάνω σήμερα κατέχουν, λόγω υπηρεσιακής αλλά και πραγματικής ηλικίας, νευραλγικές θέσεις και περιμένουν καρτερικά εδώ και χρόνια, το ελάχιστο που επιδίωξαν τότε αποφασίζοντας να εξελιχθούν επαγγελματικά. Την αυτοεκτίμηση και την αυτοεπιβράβευση. Τίποτα παραπάνω.

Συγχαρητήρια και πάλι σε όλους είχαν την θέληση και το σθένος να συμπεριλάβουν στο Σχέδιο τη ρύθμιση που θα κάνει κάποιους, λιγοστούς στον αριθμό, να αισθάνονται ότι επέλεξαν σωστά κάτι που αγάπησαν.

27 Φεβρουαρίου 2017, 21:27 | ΜΑΚΡΗΣ ΗΛΙΑΣ

ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΟ ΚΑΙ ΡΟΥΣΦΕΤΟΛΟΓΙΚΟ. ΝΟΜΙΚΑ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΟ. ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΑΣΗ. ΝΟΜΙΚΗ ΤΜΗΜΑ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΟ ΥΝΑΝΠ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:54 | MARY

ΠΑΛΑΙΟΚΟΜΑΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΥΝΟΟΥΣΑΝ ΤΗΝ ΥΠΑΡΕΧ ΔΥΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΟΠΩΣ ΑΥΤΩΝ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ. ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΤΑΕΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΤΑΙ Η ΑΜΕΣΗ ΨΗΦΙΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΑΡΘΡΟΥ. ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΙΚΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΚΥΡΙΟ ΚΟΥΡΟΥΜΠΑΗ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:59 | ΜΑΡΙΑ

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΙΣΩΣΗ ΑΥΤΗ . ΕΙΝΑΙ ΘΕΜΑ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΔΥΝΑΤΟ. ΠΑΝΤΑ ΤΕΤΟΙΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΘΑ ΜΑΣ ΒΡΙΣΚΟΥΝ ΑΡΘΡΟΥΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΘΕΙΩΝ ΣΑΣ.

27 Φεβρουαρίου 2017, 18:30 | Κώστας Ζακ.

Σωστή απόφαση δικαίωση για 33 και 34 σχολεία.Πρέπει να διορθωθούν οι βαθμοί των στελεχών διότι έχουν γίνει Σημαιοφοροι.Ευχαριστω.

27 Φεβρουαρίου 2017, 11:54 | ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ειλικρινά αυτές οι διατάξεις είναι φωτογραφικές και αποδεικνύουν για ακόμα μια φορά τη ψηφοθηρική διάθεση του εκάστοτε υπουργού. Να διευκρινίσω ότι το Α.Σ. είναι το μοναδικό σώμα όπου ισχύουν οι εντός και εκτός οργανικών θέσεων, με αποτέλεσμα οι βαθμοί να αποκτούνται τυχιστα και να χάνουν τη φερόμενη αξία τους. Επιπροσθέτως τίποτα δε μάθαμε τα τελευταία οκτώ μνημονιακά χρόνια. Κρίμα και πάλι κρίμα για την ένδεια της κοινωνίας μας.

27 Φεβρουαρίου 2017, 10:26 | ΧΑΡΙΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΑΡΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΙΣΩ.ΜΗΝ ΑΚΟΥΓΕ ΚΑΠΟΙΟΥΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΕΣ ΠΟΥ ΘΕΛΟΥΝ ΜΟΝΟ ΨΗΦΟΥΣ.ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΚΑΜΙΑ ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ. ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ ΑΚΡΗ ΣΕ ΑΚΡΗ ΠΑΡΑΝΟΜΟ.ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΟΙ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΝΑ ΕΙΣΙΩΝΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΠΟΦ.ΛΥΚΕΙΟΥ.ΕΙΝΑΙ ΔΔΙΚΙΑ ΜΕΓΑΛΗ.

26 Φεβρουαρίου 2017, 22:38 | Σταμάτης Ιωαννου

Μια απόφαση που αγνόησε άλλα είναι πέρα για πέρα δίκαιη. Ισοτητα και δικαιοσυνη. Συγχαρητηρια στον Υπουργο!

26 Φεβρουαρίου 2017, 21:01 | Παν Αϊολος

Χαίρομαι που κατά του άρθρου βάδουν ΑΞ εκ ΣΝΔ όπως πάντα μικρόψυχοι ξυδάκι. Το άρθρο θα περάσει είτε το θέλουν κάποιοι είτε όχι. Στα πλαίσια της ισονομίας και δικαιοσύνης μας το χρωστάνε. Ασκούμενος δικηγόρος θα κέρδιζε την υπόθεση στα διοικητικά δικαστήρια τέλεια και παύλα. Επειδή η Αριστερά επικαλείται το ηθικό πλεονέκτημα της δικαιοσύνης ας κλείσει τα αυτιά στις σειρήνες και ας τολήμψει να νομοθετήσει επιτέλους και για τους χαμηλόβαθμους

26 Φεβρουαρίου 2017, 20:16 | ΤΑΚΑΚΗΣ Κ.

Η ψήφιση του συγκεκριμένου άρθρου θα αποκαταστήσει την αδικία πολλών ετών εις βάρος των σχολείων 33 και 34. Ελπίζω μόνο να μην υπάρξει άλλη καθυστέρηση.

26 Φεβρουαρίου 2017, 19:22 | ΑΛΕΚΟΣ

ΗΡΘΕ Η ΩΡΑ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΩΣΗΣ. ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ. ΚΑΛΟ ΘΑ ΗΤΑΝ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΗΡΧΑΝ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΗΓΑΖΟΥΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΑΖΟΝΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΙΚΡΟΨΥΧΙΑ ΚΑΠΟΙΩΝ «ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ».

26 Φεβρουαρίου 2017, 18:08 | GEORGE

ΕΞΕΙΣ ΚΥΡΙΕ «ΜΑΡΙΝΟΣ Α.Ξ ΣΝΔ» ΓΙΑΤΙ ΚΟΠΤΕΣΤΕ? ΤΟ ΨΩΜΙ ΘΑ ΣΑΣ ΦΑΜΕ? ΑΝ ΚΑΠΟΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΥΝΟΟΥΣΕ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑ ΣΑΣ ΤΟΤΕ ΘΑ ΗΤΑΝ ΔΙΚΑΙΟ ? ΕΙΜΑΙ ΣΙΓΟΥΡΟΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟ. ΛΙΓΗ ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΚΟΤΗΤΑ ΔΕ ΒΛΑΠΤΕΙ. ΑΜΕΣΗ ΨΗΦΙΣΗ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ

Επί του άρθρου 82:

Η συντηρητική πλειονότητα των σχολίων που αναρτήθηκαν είναι ιδιαίτερα εγκωμιαστικά για το άρθρο 82, με το σκεπτικό ότι αποτελεί διάταξη για την αποκατάσταση της αδικίας, επιδεχόμενο ορισμένες μικρές νομοτεχνικές βελτιώσεις, κυρίως, ως προς τον βαθμό που φέρουν οι ενδιαφερόμενοι (βαθμός Σημαιοφόρου αντί Ανθυπασπιστή) για τα στελέχη των σχολείων 33 και 34 της Σ.Δ.Υ.Α.Σ. Μάλιστα, προτείνεται η επέκταση του μέτρου και σε άλλα σχολεία.

Ωστόσο, διατυπώνονται και αρνητικά σχόλια, με κύριο επιχείρημα την ταχεία βαθμολογική ανέλιξη και την παραβίαση της αρχής της ισονομίας, θεωρώντας ότι το άρθρο δεν συνάδει με την αρχή της διαφάνειας.

Άρθρο 83

Ενίσχυση της διαφάνειας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

[32 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:02 | Κώστας

Δεν μπορώ να καταλάβω το πως ενισχύεται η διαφάνεια κατ' αυτόν τον τρόπο. Τι θέλει να υπονοήσει η συντάξας αυτού του άρθρου; Μάλλον ότι δεν υπάρχει διαφάνεια και χρειάζεται να ενισχυθεί; Αν όντως είναι έτσι, τότε γιατί δεν αρκεί το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο για να καταπολεμηθεί η έλλειψη διαφάνειας; Χρειάζεται να μπει μια – καταφανέστατα – αντισυνταγματική διάταξη, που προσβάλει το ήθος του συνόλου των υπαλλήλων του Υπουργείου, για να ενισχυθεί η διαφάνεια;

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:09 | Άλφα

Άδικο, αντισυνταγματικό, απαξιώτικο, αυταρχικό, αχρείαστο, αναποτελεσματικό, άσκοπο, ατεκμηρίωτο άρθρο. Άμεση απόσυρση

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:23 | EYH

Δεν αντιλαμβάνομαι πως εξυπηρετείται η διαφάνεια με το συγκεκριμένο άρθρο. Τα θέματα αυτά δεν ρυθμίζονται ήδη μέσω της ισχύουσας νομοθεσίας? Όλοι οι υπόλοιποι μηχανικοί των άλλων Υπουργείων δεν αντιμετωπίζουν αντίστοιχα θέματα διαφάνειας? Το καθεστώς ατιμωρίας που επικρατεί στο τόπο αυτό θα αποτελεί παντα κίνητρο για όσους επιθυμούν να καταστρατηγήσουν το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο αλλά και όποια άλλη διάταξη επικρατήσει στο μέλλον. Βρείτε κανούς πολιτικούς να εφαρμόσουν τους νόμους και τιμωρείστε τους παραβάτες! Είναι τόσο απλό! Νομίζω ότι δεν χρειάζεται να έχει σπουδάσει κανείς πυρηνική φυσική για να καταλάβει τα κίνητρα όσων προωθούν το συγκεκριμένο άρθρο... Με τη διάταξη αυτή καταστρατηγείται το θεμελιώδες δικαίωμα του πολίτη στην εργασία και φυσικά στοχοποιείται για ακόμα μία φορά συγκεκριμένη Υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ. Έκανε πολλά λάθη η παρούσα κυβέρνηση όπως και οι προϋγούμενες φυσικά, αλλά αυτό κάτω την ταπεινή μου γνώμη θα αποτελέσει πραγματικά αυτό που λέμε «πάγκόσμια πρωτυπία». Προσοχή λοιπόν...

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:49 | Μάκης Ν.

Απορώ ποιος μπορεί να έχει εισηγηθεί ένα τέτοιο ανεκδιήγητο άρθρο. Προσοχή κύριε Υπουργέ μη σας παρασύρουν κάποιοι (πιθανόν από προσωπικό συμφέρον ή απλά εμμονές ή ιδεοληψία) σε μία εξόφθαλμα αντισυνταγματική και άδικη ρύθμιση που βεβαίως καμία σχέση δεν έχει με τη διασφάλιση της διαφάνειας. Τέτοιου είδους μεθοδεύσεις εκτός από την αδικία που επιφέρουν βλάπτουν ανεπανόρθωτα το κύρος του Υπουργείου και φυσικά και του προσώπου που προϊστάται αυτού.

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:58 | ΡΟΥΛΑ Σ.

Αιτιολογική έκθεση χωρίς αιτιολογία... απλά καθιερώνεται η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ απασχόλησης του προσωπικού του ΥΝΑΝΠ!!!! Πιο φασίστας πεθαίνεις!!! Είναι ξεκάθαρο ότι η συγκεκριμένη διάταξη εξυπηρετεί μικροπολιτικές σκοπιμότητες με επιτέγασμα την ενίσχυση της διαφάνειας. Η προσφυγή στο ΣτΕ είναι μονόδρομος κ. Υπουργέ, συμβουλευτείτε λίγο τους νομικούς συμβούλους που σας πλαισιώνουν.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:45 | Νίκος Μ.

Απαράδεκτη διάταξη η οποία πρέπει να αποσυρθεί. Το δικαίωμα στην εργασία είναι συνταγματικά κατοχυρωμένο όπως και το τεκμήριο της αθωότητας.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:16 | Orfey

Άρθρο 83 : Ενίσχυσης της διαφάνειας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Στα πλαίσια Ενίσχυσης της διαφάνειας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θα έπρεπε να καταγραφεί το σύνολο των τομέων όπου τίθεται θέμα «αθέμιτης μετάβασης» στελεχών ΥΝΑΝΠ προς ιδιωτικούς φορείς εφόσον αυτοί σχετίζονται με πεδία ελέγχου τους από Υπηρεσίες

του ΥΝΑΝΠ και όχι αποσταγματικά και μόνο σε περιπτώσεις σχετιζόμενες με την εκτέλεση Σύμβασης έργου.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:25 | ΕΠΥΡΟΣ

Να αποσυρθεί στο σύνοδό του το εν λόγω άρθρο. Καταπατά το Συνταγματικό δικαίωμα καθενός στην εργασία.

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:30 | ΑΕΥΤΕΡΗΣ Κ.

Συμφωνώ, ως ελεύθερος επαγγελματίας, με τους προηγούμενους σχολιαστές ότι το άρθρο πρέπει να αποσυρθεί ως αντισυνταγματικό και εν τέλει αντιδημοκρατικό, με την επί πλέον επισημάνση ότι, αν ψηφισθεί, όχι μόνο δεν θα συμβάλει στην ενίσχυση της διαφάνειας αλλά αντίθετα μπορεί να την αποδυναμώσει, δεδομένου ότι όποιος προτίθεται να διαπλέκεται μπορεί να επινοήσει άλλους τρόπους όπως Χρηματοισμό κλπ.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:33 | Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος

Διόρθωση: Τα αναφερόμενα άρθρα του Συντάγματος που αφορούν στο δικαίωμα της εργασίας είναι το 5 και το 25 (εκ παραδρομής αναφέρθηκε το άρθρο 26 σε προηγούμενη ανάρτησή μας)

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:17 | Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος

Θεωρούμε ότι το άρθρο αυτό είναι αντισυνταγματικό (άρθρα 2 και 26 του Συντάγματος), προσβλητικό και δόικο για τους υπαλλήλους και κυρίως τους συναδέλφους μηχανικούς που υπηρετούν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Πέραν της προφανούς αντισυνταγματικότητας, δεν είναι αντιληπτή η σκοπιμότητα αλλά και η συνάφεια της εν λόγω άρθρου με θέματα διαφάνειας. Εκτός και αν θεωρείται ως δεδομένη η διαφθορά των υπαλλήλων, συμπεριλαμβανομένων και των συναδέλφων μηχανικών, και επομένως η προληπτική τιμωρία επί δικαίων και δίκων και μάλιστα με ένα από τα σημαντικότερα τιμήματα, αυτό του περιορισμού του δικαιώματος στην εργασία. Οι μηχανικοί, συμπεριλαμβανομένων των μελών μας διπλωματούχων ναυπηγών μηχανολόγων μηχανικών, ναυπηγών μηχανικών και ναυτικών μηχανολόγων μηχανικών που στελεχώνουν τις Υπηρεσίες του Υπουργείου (σε μεγάλο αριθμό και σε θέσεις ευθύνης) είτε ως ένοστολο είτε ως πολιτικό προσωπικό, έχουν αποδείξει ότι επιτελούν το έργο τους, που ενίοτε αφορά στη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, με υψηλό επιστημονικό κύρος, επαγγελματισμό και κυρίως ήθος. Ιδιαίτερα για τους συναδέλφους ναυπηγούς, ο περιορισμός του άρθρου για το δικαίωμα να εργάζονται σε νηογνώμονες ή εταιρείες που σχετίζονται οικονομικά με το Υπουργείο Ναυτιλίας, πέραν από την προσβολή του ήθους και της αξιοπρέπειάς τους, ουσιαστικά τους αποκλείει από μία εκ των βασικών δραστηριοτήτων του επαγγέλματός τους. Ο Σύλλογός μας υποστηρίζει και θα υποστηρίξει πάντα την ενίσχυση και εμπέδωση της διαφάνειας και την καταπολέμηση της διαφθοράς σε όλους τους τομείς του δημοσίου βίου και ειδικότερα σε θέματα που άπτονται του αντικείμενου και της εργασίας των μελών μας, μέσω δικαίων, τεκμηριωμένων και θεσμοθετημένων διαδικασιών. Σε καμία όμως περίπτωση δεν μπορεί να συναινεί ή να αποδέχεται πρακτικές, και μάλιστα υπό τον τύπο νομοθετικής παρέμβασης, που είναι άδικες, αντισυνταγματικές και απαξιώτικές για τους συναδέλφους και μέλη μας, και που θίγουν βάναυσα την επιστημονική, επαγγελματική και ηθική τους υπόσταση. Για όλους τους παραπάνω λόγους προτείνουμε την άμεση και πλήρη απόσυρση του άρθρου αυτού.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:55 | Υπάλληλοι ΥΝΑΝΠ

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΠΣΥΕΝ) κατά την πρόσφατη Γενική Συνέλευση που πραγματοποιήθηκε την 22 Φεβρουαρίου 2017 αποδέχθηκε κατά πλειοψηφία το κάτωθι Ψήφισμα αναφορικά με το εν λόγω άρθρο:

Ψήφισμα
ΠΣΥΕΝ, 22-02-2017

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας καλεί τον κ ΥΝΑΝΠ όπως αποσύρει στο σύνοδό του το άρθρο 83 του σχεδίου νόμου με τίτλο «Ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις». Οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου δεν συνάδουν με το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα των πολιτών, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι υπάλληλοι του Υπουργείου μας, της επαγγελματικής ελευθερίας, δηλαδή της ελευθερίας επιλογής και ασκήσεως ορισμένου επαγγέλματος ως αναγκαίου στοιχείου της προσωπικότητας του ατόμου, όπως γενικότερα αναφέρεται στο άρθρο 5 Σ και ειδικότερα ερμηνεύεται στην υφιστάμενη νομολογία (π.χ. ΣΤΕ ΟΑ.3665/2005). Άλλωστε σύμφωνα και με το άρθρο 25 Σ ακόμη και στην περίπτωση που επιβάλλονται περιορισμοί στην άσκηση ενός δικαιώματος, οι περιορισμοί αυτοί πρέπει να σέβονται την αρχή της αναλογικότητας η οποία επιβάλλει να είναι εμφανής και σαφώς διαγνώσιμη η αναγκαιότητα επιβολής ενός

1799 -

τέτοιου εξαιρετικού περιορισμού για την επίτευξη του επιδιωκόμενου από τον νόμο σκοπού και να μην είναι δυσανάλογοι σε σχέση με τον σκοπό αυτό. Θέματα που αφορούν στην διασφάλιση και ενίσχυση της διαφάνειας κατά την άσκηση των καθηκόντων των υπαλλήλων του Υπουργείου ρυθμίζονται ήδη μέσω του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου που εφαρμόζεται για το σύνολο των υπαλλήλων του δημόσιου τομέα. Ενδεικτικά αναφέρονται το άρθρο 36 του Κώδικα Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (Ν.3528/2007 – ΦΕΚ Α 26), το άρθρο 2 του Ν.4057/2012 (Α 54) “Πειθαρχικό Δίκαιο Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.”, με το οποίο καθιερώνεται [παρ.1. (β) και (δ)] σχετικό πειθαρχικό παράπτωμα καθώς και στον Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (Ν.2690/1999, ως ισχύει), άρθρο 7 παρ. 2 και 3 για τα όργανα και τα μέλη συλλογικών οργάνων της διοίκησης.

Πέραν της προαναφερμένης αντισυνταγματικότητας και της υφιστάμενης νομοθεσίας που θεραπεύει αποτελεσματικά τα θέματα διαφάνειας, δεν είναι σαφής η σκοπιμότητα εισαγωγής και η συσχέτιση του εν λόγω άρθρου με θέματα διαφάνειας. Εκτός και αν θεωρείται εκ προοιμίου ως μη διαφανής η άσκηση των προβλεπόμενων από τη νομοθεσία καθηκόντων των υπαλλήλων του Υπουργείου μας που σχετίζονται με δημόσιες συμβάσεις ή με την εξουσιοδότηση και τον έλεγχο των νηογυμνών. Η τυχόν ύπαρξη στοιχείων ή τεκμηριωμένων ενδείξεων περί αδιαφάνειας ή και διαφθοράς κατά την άσκηση των ως άνω καθηκόντων αντιμετωπίζεται μέσω των προβλεπόμενων από την ισχύουσα νομοθεσία διαδικασιών περί πειθαρχικού ή και ποινικού ελέγχου και επομένως οποιαδήποτε ρύθμιση προληπτικής καταστολής όπως αυτή που προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο εκτός από άδικη είναι και απολύτως προσβλητική για την επιστημονική, επαγγελματική και ηθική υπόσταση των υπαλλήλων του Υπουργείου μας. Πέραν των ανωτέρω ακόμα και αν αποφασιστεί μια τέτοια μη σκόπιμη και άδικη ρύθμιση δεν αντιλαμβάνομαστε γιατί πρέπει να περιορίζεται η εφαρμογή της στους υπαλλήλους του ΥΝΑΝΠ και όχι στο σύνολο των υπαλλήλων του δημοσίου όπως γίνεται σε όλες τις περιπτώσεις αντίστοιχων ρυθμίσεων (π.χ. Ν.3528/2007, Ν.4057/2012, Ν.2690/1999).

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:36 | ΣΑΛΑΜΙΝΟΜΑΧΟΣ

Η διαφάνεια και η αξιοκρατία στην εργασία είναι προϋποθέσεις για την αξιοπιστία και την επάρκεια της λειτουργίας της κρατικής μηχανής. Επειδή επί σειρά ετών πολλά ακούστηκαν για αδιαφάνεια, αλλά πάντα αποδεικνύεται με διαφανέστατο τρόπο ότι όλοι οι υπάλληλοι του ΥΝΑΝΠ ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας (βλέπε ΠΟΘΕΝ ΕΣΧΕΣ, ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ, ΜΙΣΘΟΥΣ), θα πρέπει το ΥΝΑΝΠ να σκύψει σε θέματα ουσίας, όπως η υποστελέχωση των Υπηρεσιών και η αναμόρφωση αυτών με γνώμονα τα διεθνώς κρατούμενα και να μην ανακόψει την συνέχιση απασχόλησης των υπαλλήλων του (αποχωρούντων από την υπηρεσία ή συνταξιοδοτημένων) από το εξειδικευμένο αντικείμενο που σπουδασαν και επί δεκαετίες ασχολήθηκαν και καταξιώθηκαν. Οι γνώσεις είναι διαφάνεια, δεν περιορίζονται, ούτε έχουν ημερομηνία λήξης.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:20 | Κατερίνα Δ.
Υπάρχουν άραγε και άλλες αναπτυγμένες/πολιτισμένες χώρες, όπου μπορεί να σου στερηθεί η ελευθερία επιλογής και το δικαίωμα εργασίας στο χώρο της ναυτιλίας με αντίστοιχη διάταξη νόμου; Ποιοι εμπνευστηκαν αυτή τη διάταξη και τι θέλανε να διασφαλίσουν με αυτή;

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:12 | Τόλης

Από ότι καταλαβαίνω το στρατιωτικό κ πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θεωρείται ένοχο από το νομοθέτη για αδιαφανή τρόπο εκτέλεσης καθηκόντων του, οπότε τον τιμωρεί με τον να τον πείσει να παραμείνει στον Φορέα για να μην μείνει άνεργος αν βρεθεί εκτός Φορέα.

Δηλαδή, αν κάποιος αποφασίσει ότι το Δημόσιο δεν τον ανταμείβει ηθικά και οικονομικά με αυτά που θα μπορούσε να του αποδώσει ο ιδιωτικός τομέας, πρέπει πρώτα να τον υποβάλλουμε σε αποκλεισμό από αρκετές θέσεις εργασίας σχετικές με τη ναυτιλία (κ όχι μόνο) ή σε 3ετή ανεργία. Η αιτιολογική έκθεση δεν μας αιτιολογεί και τόσο το σκεπτικό του νομοθέτη ως προς την ενίσχυση της διαφάνειας τελικά.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:49 | ΒΑΣΩ

Το συγκεκριμένο άρθρο είναι αντισυνταγματικό και θίγει όλους τους εργαζόμενους καθιστώντας τους εκ των προτέρων «διεφθαρμένους». Αλλωστε προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας κυρώσεις για τις παράνομες πράξεις που τυχό διεξάγουν οι υπάλληλοι. Η συγκεκριμένη προς ψήφιση διάταξη, παρεμποδίζει το δικαίωμα των υπαλλήλων στην εργασία, σε περίπτωση που κάποιος θέλει να αποτανθεί στον ιδιωτικό

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:04 | EL

27 Φεβρουαρίου 2017, 21:42 | ΦΙΛΙΠΠΟΣ

Άψογα...

27 Φεβρουαρίου 2017, 21:34 | ANΔΡΕΑΣ

27 Φεβρουαρίου 2017, 20:08 | Νίκος

27 Φεβρουαρίου 2017, 16:05 | Δημόσιος

NOTES

1.	Η	απαγόρευση	πρέπει	να	ισχύει	εφ	όρου	ζωής	για	τους	υπαλλήλους	του	ΥΝΑΝΠ.
2. Όποιος υπάλληλος παραβεί το παρόν άρθρο να εξορίζεται στη Σιβηρία.													
27 Φεβρουαρίου 2017, 11:33 Κοκκίνης Γιώργος													
Η Ένωση των Δικαίων καταγγέλει το παρόν άρθρο και καλεί τον κ. ΥΝΑΝΠ να το αποσύρει στο σύνολό του καθώς οι διατάξεις αυτές είναι αντισυνταγματικές αφού αντίκεινται στα άρθρα 5 και 25 Συντάγματος.													
Υπενθυμίζουμε στον κ. ΥΝΑΝΠ ότι διατάξεις που αφορούν στην διασφάλιση και ενίσχυση της διαφάνειας κατά την άσκηση των καθηκόντων των υπαλλήλων του Υπουργείου ρυθμίζονται ήδη από την ισχύουσα νομοθεσία που εφαρμόζεται για το σύνολο των υπαλλήλων του δημόσιου τομέα όπως π.χ. Ν.3528/2007, Ν.4057/2012,													
Θεωρούμε ότι αυστηρότερες διατάξεις μόνο για τους υπαλλήλους του ΥΝΑΝΠ είναι άδikes και απολύτως προσβλητικές για την επιστημονική, επαγγελματική και ηθική υπόσταση και αξιοπρέπεια των υπαλλήλων του Υπουργείου.													
Ποιες	μικροπολιτικές	σκοπιμότητες	εξυπηρετεί	η	πολιτική	ηγεσία	του	ΥΝΑΝΠ;					
Πώς	διασφαλίζεται	και	ενισχύεται	η	διάφανη	με	τέτοια	ρύθμιση;					
Ποια	η	αναγκαιότητα	επιβολής	ενός	εξαιρετικού	περιορισμού	για	τους	υπαλλήλους	του	ΥΝΑΝΠ;		
Η κυβέρνηση της «Αριστεράς» νομοθετεί υιοθετώντας φασίζουσα φρασολογία που μόνο σε νόμους της μαύρης επταετίας θα μπορούσε να αρχίζει διάταξη με την έκφραση «απαγορεύεται»...													
27 Φεβρουαρίου 2017, 10:28 Αρης													
Πρέπει να αποσυρθεί άμεσα καθώς παραβιάζει το άρθρο 5 του Συντάγματος. Διαφορετικά, προβλέπω μία ακόμη καταραπακιά (μετά και από το νόμο για το ΕΣΡ) από το ΣΤΕ όταν προσφύγουν οι θιγόμενοι λιμενικοί και πολιτικοί υπάλληλοι. Επίσης δεν ξέρω, εφόσον παραμείνει και για όσο ισχύσει, αν θα οδηγήσει στα απολύτως αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που επιδιώκει. Η αδικία και η ύβρις συνήθως επιστρέφονται (και μάλιστα στο πολλαπλάσιο) σε όποιον τις εξασπύει.													
27 Φεβρουαρίου 2017, 10:45 Ελεύθερος Πολίτης													
Απαράδεκτο άρθρο. Άδικο, αντισυνταγματικό, προσβλητικό και μάλιστα υπό την επίφαση της διαφάνειας. Πως εξυπηρετείται η διαφάνεια κ. Υπουργέ? Με απαγορεύσεις που θυμίζουν άλλες εποχές? Ταιριάζει μία τέτοια ρύθμιση σε αριστερή κυβέρνηση?													
27 Φεβρουαρίου 2017, 09:13 ΠΥ													
Το εν λόγω άρθρο, εκτός από το γεγονός ότι είναι αντισυνταγματικό, προσβάλει το δικαίωμα στην εργασία και την ίδια την αξιοπρέπεια και την επιστημονική, επαγγελματική και ηθική υπόσταση των υπαλλήλων του Υπουργείου. Η ρύθμιση αυτή είναι άδικη και προσβλητική καθώς μέσω της προληπτικής καταστολής που εισηγείται θεωρεί εκ προοιμίου και εν δυνάμει διεφθαρμένους όλους τους υπαλλήλους που ασκούν τα υπηρεσιακά τους καθήκοντα. Είναι απολύτως μη σκόπιμη αφού τα θέματα διαφάνειας ρυθμίζονται ήδη μέσω της ισχύουσας νομοθεσίας (υπαλληλικός κώδικας, πειθαρχικό κλπ.). Πέραν των ανωτέρω είναι διακριτική μεταχείριση συγκεκριμένων υπαλλήλων του δημόσιου αφού η διάταξη αυτή δεν αφορά σε όλους τους υπαλλήλους του δημόσιου (αντίστοιχα π.χ. οι υπάλληλοι του Υπουργείου Οικονομικών δεν θα μπορούσαν να εργαστούν σε καμία επιχείρηση καθώς όλες ελέγχονται από αυτό, οι μηχανικοί του Υπουργείου Δημοσίων Έργων σε καμία κατασκευαστική εταιρεία κλπ.). Επομένως μία τέτοια διάταξη να θα έπρεπε να συζητηθεί θα ήταν στο πλαίσιο εφαρμογής της στο σύνολο των υπαλλήλων του δημόσιου μέσω του υπαλληλικού κώδικα, ο οποίος όμως ήδη προβλέπει τη δυνατότητα εργασίας των υπαλλήλων στον ιδιωτικό τομέα και μάλιστα κατά τη διάρκεια που εργάζονται στο δημόσιο υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις που σχετίζονται με το συγκεκριμένο έργο! Επίσης, σε περίπτωση απομάκρυνσής ενός υπαλλήλου από το Υπουργείο και το δημόσιο με οποιοδήποτε τρόπο (ακόμη και με απόλυση) θέτει προσκόμματα στην εύρεση εργασίας, ενισχύοντας την ανεργία σε καιρούς που μάλλον θα έπρεπε να γίνεται το αντίθετο. Τέλος, υπενθυμίζεται ότι τέτοιου είδους διατάξεις, τόσο μάλλον μία τέτοια άδικη και διακριτική, πρέπει να προβλέπουν μεταβατική διάταξη που εξαιρεί από την εφαρμογή της τους ήδη υπηρετούντες υπαλλήλους, οι οποίοι απήθηκαν την πρόσληψή τους με δεδομένη την ελευθερία στην επιλογή εργασίας και τώρα αιφνιδιάζονται καθώς βλέπουν να ανατρέπονται μονομερώς και αυταρχικά οι όροι εργασίας τους (πέραν των οικονομικών που ήδη έχουν θιγεί υπερβολικά, αλλά υπομένουν και													

αποδέχονται όπως όλοι οι λοιποί εργαζόμενοι)

27 Φεβρουαρίου 2017, 01:09 | ΧΡΗΣΤΟΣ

Αδίκη διάταξη, σαφώς αντισυνταγματική και συγχρόνως προσβλητική για την προσωπικότητα των υπαλλήλων αφού θεωρείται εκ των προτέρων ότι τα καθήκοντά τους δεν τα ασκούν με διαφάνεια. Τέτοιες ρυθμίσεις δεν καταστέλλουν τη διαφθορά αλλά την ενισχύουν. Η επαγγελματική ελευθερία είναι δικαίωμα του καθενός και αποτελεί επιλογή του ατόμου να άσκησει όποιο επάγγελμα θελήσει στον ιδιωτικό ή τον δημόσιο τομέα. Με αυτή τη διάταξη καταστρέφονται άνθρωποι με ικανότητες και τους στερείται η προσωπική τους ελευθερία η οποία είναι απαραίτητη.

26 Φεβρουαρίου 2017, 23:20 | Έωση των Δικαίων

Η Έωση των Δικαίων καταγγέλει το παρόν άρθρο και καλεί τον κ. ΎΝΑΝΠ να το αποσύρει στο σύνολό του καθώς οι διατάξεις αυτές είναι αντισυνταγματικές αφού αντίκεινται στα άρθρα 5 και 25 του Συντάγματος. Υπενθυμίζουμε στον κ. ΎΝΑΝΠ ότι διατάξεις που αφορούν στην διασφάλιση και ενίσχυση της διαφάνειας κατά την άσκηση των καθηκόντων των υπαλλήλων του Υπουργείου ρυθμίζονται ήδη από την ισχύουσα νομοθεσία που εφαρμόζεται για το σύνολο των υπαλλήλων του δημόσιου τομέα όπως π.χ. Ν.3528/2007, Ν.4057/2012, Ν.2690/1999.

Θεωρούμε ότι αυστηρότερες διατάξεις μόνο για τους υπαλλήλους του ΎΝΑΝΠ είναι άδικες και απολύτως προσβλητικές για την ετισημονική, επαγγελματική και ηθική υπόσταση και αξιοπρέπεια των υπαλλήλων. Ποιες μικροπολιτικές σκοπιμότητες εξυπηρετεί η πολιτική ηγεσία του ΎΝΑΝΠ; Πώς διασφαλίζεται και ενισχύεται η διαφάνεια με μια τέτοια ρύθμιση; Ποια η αναγκαιότητα επιβολής ενός τέτοιου εξαιρετικού περιορισμού για τους υπαλλήλους του ΎΝΑΝΠ; Η κυβέρνηση της «Αριστεράς» νομοθετεί υποβιβάζοντας φασίζουσα φρασολογία που μόνο σε νόμους της μαύρης επιταγίας θα μπορούσε να αρχίζει διάταξη με την έκφραση «απαγορεύεται»...

26 Φεβρουαρίου 2017, 13:54 | ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Δηλαδή εαν π.χ. μια γραμματέας πολιτική υπάλληλος ΔΕ παραιτηθεί γιατί βρήκε καλύτερη δουλειά σε Μηγνώμονα θα της απαγορεύσετε να εργασθεί ? Ποιό σκοπό στο εξυπηρετεί αυτή και διάταξη ? Φτάσαμε πάλι στο γνωστό «Αποφασίζομεν η και Διατάσσομεν ?» Δεν έχετε ακόμη καταλάβει ότι ζείτε σε δημοκρατική χώρα και οφείτε να σέβεστε τα αυτονόητα δικαιώματα των πολιτών ?

Άρθρο Πρώτον: Το δικαίωμα στην εργασία είναι Συνταγματικό Δικαίωμα. Η διάταξη αυτή πολύ απλά καταστρατηγεί το Σύνταγμα. Μήπως θα τροποποιήσουμε και το Σύνταγμα με ένα εμβόλιμο άρθρο σε ένα τυχαίο Νόμο;

Δεύτερον: Αν προαχθεί νεότερος σου και η υπηρεσία σε στείλει στίν σου, τι γίνεται στις περιπτώσεις των ατόμων που δεν μπορούν να πάρουν σύνταξη από το Δημεικό; Η μήπως δεν το ξέρετε ότι υπάρχουν ορισμένες κατηγορίες ατόμων στο Δημεικό που όποτε και να φύγουν, με όποιον τρόπο και να φύγουν ΔΕΝ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΣΥΝΤΑΞΗ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΜΕΝΙΚΟ; Τι μέριμνα υπάρχει για αυτούς; Θα τους βρείτε δουλειά όταν τους διώξετε σε πασσατζίδικο για να μπορέσουν να ζήσουν; Θα τους πληρώνετε τις εισφορές στα ταμεία τους μέχρι τα 65; Θα τους δώσετε κουπόνια ότισης; Άραγε αυτοί που έβαλαν αυτήν την απαράδεκτη παράγραφο ξέρουν επακριβώς το ασφαλιστικό καθεστώς όλων των συνταξιακών; Και γιατί να μην μπορούν να δουλέψουν σε Ανεγνωρισμένους Οργανισμούς; Συνεργάτες μας δεν είναι; Εμείς δεν τους εξουσιοδοτούμε να κάνουν την δουλειά μας; Τι έγινε ξαφνικά εχθροί; Τότε γιατί δεν τους καταργούμε;

23 Φεβρουαρίου 2017, 21:10 | Δήμος

Συγχαρητήρια αυτό συμβουλή Μαδούρο ???? Διηλδή εαν π.χ. μια γραμματέας πολιτική υπάλληλος ΔΕ παραιτηθεί γιατί βρήκε καλύτερη δουλειά σε Μηγνώμονα θα της απαγορεύσετε να εργασθεί ?

Ποιό Φτάσαμε Δεν έχετε ακόμη καταλάβει ότι ζείτε σε δημοκρατική χώρα και οφείλετε να σέβεστε τα αυτονόητα δικαιώματα των πολιτών ?	σκοπό πάλι στο εξυπηρετεί γνωστό	αυτή «Αποφασίζομεν και οφείλετε να σέβεστε τα αυτονόητα δικαιώματα των πολιτών ?»	η και	διάταξη Διατάσσομεν	?
Άρθρο φασίζουσας συμπεριφοράς. 22 Φεβρουαρίου 2017, 22:52 Γιώργος Οι νηογνώμονες λειτουργούν κατ'εξουσιοδότηση της Αρχής και ελέγχονται αυστηρά με τακτικούς και έκτακτους ελέγχους.Τό προς συζήτηση άρθρο που κατ'επίφαση τιλοφορείται»ενίσχυση της διαφάνειας» φανερώνει εκδικτικότητα και άγνοια των κανόνων λειτουργίας της σύγχρονης Ναυτιλίας. Δέν πρέπει να ψηφιστεί απο μία προοδευτική κυβέρνηση με κορμό την Αριστερά που επαγγέλεται την αρμονική συνύπαρξη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και όχι μια σοβιετικού τύπου κρατικιστική διακυβέρνηση.Με στόχο την Ανάπτυξη και την παραγωγική ανασυκρότηση με στελέχη ικανά,μυαλά και χέρια που οι πολιτικές των προηγούμενων μνημονιακών κυβερνήσεων τους έσπρωξαν στην παραίτηση και στην παραγωγή ανασυκρότηση με στελέχη ικανά,μυαλά και χέρια που οι πολιτικές τόπο.Μην παρασυρόμαστε από τον λαϊκισμό που θεωρεί ότι με τίς διά ροπάλου πολιτικές και τα αποφασίζομεν και διατάσσομεν ,χαρακτηριστικά μίας άλλης μαύρης εποχής θα λυθούν τα προβλήματα της ήδη «διαπλοκής». Το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο είναι υπεραρκεί να αποσυρθεί το εν λόγω άρθρο.	4	παράγραφος «Απαγορεύεται σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς να απασχολούν.....μετά τη συνταξιοδότηση ή τη με οποιονδήποτε άλλον τρόπο αποχώρησή του» Πρώτον: Το δικαίωμα στην εργασία είναι Συνταγματικό Δικαίωμα. Η διάταξη αυτή πολύ απλά καταστρατηγεί το Σύνταγμα. Μήπως θα τροποποιήσουμε και το Σύνταγμα με ένα εμβόλιμο άρθρο σε ένα τυχαίο Νόμο; Δεύτερον: Αν προαχθεί νεώτερος σου και η υπηρεσία σε στείλει στίπτι σου, τί γίνεται στις περιπτώσεις των ατόμων που δεν μπορούν να πάρουν σύνταξη από το Λιμενικό; Ή μήπως δεν το ξέρετε ότι υπάρχουν ορισμένες κατηγορίες ατόμων στο Λιμενικό που όποτε και να φύγουν, με όποιον τρόπο και να φύγουν ΔΕΝ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΣΥΝΤΑΞΗ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ; Τι μέριμνα υπάρχει για αυτούς; Θα τους βρείτε δουλειά όταν τους διώξετε σε παγωτατζίδικο για να μπορέσουν να ζήσουν; Θα τους πληρώνετε τις εισφορές στα ταμεία τους μέχρι τα 65; Θα τους δώσετε κουπόνια σίτισης; Άραγε αυτοί που έβαλαν αυτήν την απαράδεκτη παράγραφο ξέρουν επακριβώς το ασφαλιστικό καθεστώς όλων των συναδέλφων; Και γιατί να μην μπορούν να δουλέψουν σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς; Συνεργάτες μας δεν είναι; Εμείς δεν τους εξουσιοδοτούμε να κάνουν την δουλειά μας; Τί έγινε ξαφνικά εχθροί; Τότε γιατί δεν τους καταργούμε;	20 Φεβρουαρίου 2017, 12:01 Όλγα	Συνγχαρητήρια στον κ Υπουργό που προστατεύει με το άρθρο 25 τις ειδικές κατηγορίες	Επί του άρθρου 83: Το σύνολο των σχολίων που κατεγράφησαν εκφράζουν την απόλυτη αντίθεση των συντακτών τους στη ρύθμιση του άρθρου 83, με κύρια επιχειρήματα ότι με τον τρόπο αυτό δεν θεραπεύεται η διαφάνεια, αντιθέτως προτείνεται μία ρύθμιση αντισυνταγματική που αντικείται στα άρθρα 5 και 25 του Συντάγματος και το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα στην εργασία, απαξιωτική, αφού τεκμαίρει εκ προοιμίου ότι οι υπάλληλοι του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής είναι «διεφθαρμένοι» σε αντίθεση με το τεκμήριο της αθωότητας που διέπει το δικαίκο μας σύστημα, προβαίνοντας σε προληπτική καταστολή των φαινομένων διαφθοράς που εξάγεται ως συμπέρασμα ότι παρατηρούνται. Ωστόσο, πολλοί σχολιαστές επισημαίνουν ότι η ρύθμιση είναι περιττή, αφού για την τήρηση της απαιτούμενης διαφάνειας ήδη υφίσταται το απαιτούμενο θεσμικό πλαίσιο (ν. 3528/2007, 4057/2012 και ν. 2690/1999), ενώ θεωρείται δεδομένο ότι μία τέτοια ρύθμιση θα οδηγούσε σε φαινόμενα χρηματισμού, αφού θα απέτρεπε τους εργαζομένους από την αποχώρησή τους από το Υπουργείο, δεδομένου ότι στην ουσία δεν θα ήταν εφικτή η εύρεση εργασίας στον τομέα της ναυτιλίας. Επομένως, η ρύθμιση χαρακτηρίζεται ως αναποτελεσματική και αυταρχική, αφού δεν καταφέρνει να επιφέρει τα αποτελέσματα διασφάλισης της διαφάνειας, στο πλαίσιο της αρχής της απλότητας της αναλογικότητας. Ως εκ τούτου, το σύνολο των σχολίων κατατείνουν στην ανάγκη απόσυρσης της διατάξης, η οποία θα κατίστατο ανενεργός ως αντισυνταγματική κρινόμενη

από τα ελληνικά δικαστήρια, όπως τονίζει, μεταξύ άλλων, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Π.Σ.Υ.Υ.Ε.Ν.), με το από 22-02-2017 μήνυσμά του.

Άρθρο 84

Αξιοποίηση Στελεχών Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σε θέσεις εξωτερικού

[22 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:08 | Κ Α

Με ποιον τρόπο εξασφαλίζεται η αξιοκρατία και διαφάνεια όταν υπάρχουν διαφορετικές προϋποθέσεις για την κάλυψη θέσεων στο εξωτερικό ανάμεσα σε αξιωματικούς εκ ΣΝΔ και αξιωματικούς ειδικοτήτων, ως προς το κριτήριο να έχουν υπηρετήσει σε λιμενικές αρχές παραμεθορίου; Η παράγραφος (ια) του άρθρου 84 στερείται λογικής.

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:34 | Λιμενικός Ειδικότητας

«Να έχουν συμπεληρώσει πραγματικά τα ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής τα οποία προβλέπονται μέχρι και τον βαθμό τον οποίον κατέχουν, εφόσον πρόκειται για Αξιωματικούς Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. προερχόμενους από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικών ή να έχουν υπηρετήσει πραγματικά για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών σε Λιμενικές Αρχές, ή τέσσερα (4) έτη σε Λιμενικές Αρχές οι οποίοι εδρεύουν στους νομούς Εβρου, Λέσβου, Χίου, Σάμου, Δωδεκανήσου, Κέρκυρας και Θεσπρωτίας, εφόσον πρόκειται για Αξιωματικούς Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ειδικότητας Τεχνικού, Οικονομικού και Νομικού.»

Για ποιο λόγο υπάρχει αυτή διαφοροποίηση μεταξύ των Αξιωματικών Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. εκ ΣΔΑΣ και ειδικοτήτων; Η διάταξη αυτή αποκλείει προφανώς να αποκτήσει τους Αξιωματικούς ειδικοτήτων από τις θέσεις του εξωτερικού. Ας ληφθεί υπόψη ότι οι θέσεις του εξωτερικού δεν είναι μόνο οι έδρες ναυτιλιακών ακολούθων αλλά θέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως ειδικοί εμπειρογνώμονες κλπ, όπως αναφέρονται στην αρχή του άρθρου. Πολλές από τις θέσεις αυτές έχουν εξειδικευμένο αντικείμενο που απαιτούν εμπειρία που αποκτάται από συγκεκριμένες υπηρεσίες και με συγκεκριμένο τρόπο.

Κάθε θέση εξωτερικού έχει συγκεκριμένους στόχους, σκοπούς και ευθύνες που πρέπει να εξυπηρετηθούν για το καλό του Υπουργείου και της ΕΛΛάδος γενικότερα και δεν πρέπει να τις βλέπουμε ως επιβράβευση για μία δυσμενή μετάθεση ή αποστέγασμα μιας επιτυχημένης καριέρας. Θα πρέπει ανάλογα με τη θέση να επιλέγεται ο καταλληλότερος, ανεξαρτήτου προελεύσεως, ο οποίος θα φέρει εις πέρας το έργο με τον καλύτερο τρόπο.

Εν τέλει εάν η Ιεραρχία κρίνει ότι η υπηρεσία των Αξιωματικών ειδικοτήτων σε Λιμενικές Αρχές είναι απαραίτητη για την απόκτηση εμπειρίας και την μετέπειτα εξέλιξή τους ως το θεωρητήσει γενικά για τις νέες σειρές που θα εισέλθουν στο Σύμα ούτως ώστε όλοι από την κατάταξή τους να το έχουν υπόψη τους και να πράξουν ανάλογα.

Κατόπιν των ανωτέρω το άρθρο αυτό προτείνεται να τροποποιηθεί ως ακολούθως:»Να έχουν συμπεληρώσει πραγματικά τα ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής τα οποία προβλέπονται μέχρι και τον βαθμό τον οποίον κατέχουν.»

28 Φεβρουαρίου 2017, 13:12 | Κ Α

Ο τεχνικοί, νομικοί και οικονομικοί αξιωματικοί προσλαμβάνονται από το Δημόσιο με απευθείας κατάταξη για να καλύψουν ανάγκες σε επιτελικές υπηρεσίες (π.χ. ΔΙΠΘΑΠ, ΚΕΠ, ΔΑΝ, ΔΤΝ, Επιτελικά Γραφεία ΥΝΑΝΠ). Δεν γίνεται κατανοητός ο λόγος για τον οποίο ένας τεχνικός αξιωματικός, π.χ. ένας χημικός μηχανικός του ΕΜΠ δεν θα μπορούσε να εκπροσωπήσει την Χώρα μας στον ΙΜΟ, αν αυτός δεν έχει υπηρετήσει μία πενταετία στο ΚΑ Πειραιά για πέντε έτη. Η εκπροσώπηση της Χώρας μας στον ΙΜΟ ή την ΣΝΔ απόφοιτος της ΑΕΝ θα μπορούσε να το κάνει, εφόσον έχει υπηρετήσει στο ΚΑ Πειραιά για πέντε έτη. Η εκπροσώπηση της Χώρας μας στον ΙΜΟ ή την ΕΜΣΑ δεν έχει απαραίτητα συνάφεια με τα καθήκοντα ενός στελέχους που υπηρετεί σε παραμεθόριο Λιμενική Αρχή. Με την(ια) παράγραφο του άρθρου 84 διαφαίνεται ότι ο νομοθέτης έχει την πρόθεση να αποκλείσει την κατάληψη των θέσεων εξωτερικού από τεχνικούς οικονομικούς και νομικούς αξιωματικούς (οι οποίοι συνήθως δεν μετατίθενται σε υπηρεσίες εκτός κέντρου), αγνοώντας το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις αυτοί διαθέτουν περισσότερα τυπικά προσόντα από άλλα στελέχη του ΑΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, κάτι που φυσικά δεν μοιάζει να είναι προς το συμφέρον της Χώρας μας. Όλη αυτή η διάταξη εξυπηρετεί μικροσυμφέροντα.

28 Φεβρουαρίου 2017, 10:15 | ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Αυτό το άρθρο αναδεικνύει για ακόμα μια φορά το μένος που έχουν οι Αξιωματικοί εκ ΣΝΔ προς τις ειδικότητες. Ειδικότερα ένα από τα προσόντα που περιγράφεται μέσα σε αυτό είναι: οι Αξιωματικοί Ειδικοτήτων να έχουν τέσσερα χρόνια σε Λιμενικές Αρχές του Εβρου, Λέσβου, Χίου, Σάμου, Δωδεκανήσου, Κέρκυρας και Θεσπρωτίας ενώ οι Αξιωματικοί εκ ΣΝΔ να έχουν πέντε χρόνια σε Λιμενικές Αρχές. Με αυτό το κριτήριο ουσιαστικό για να τοποθετηθεί ένας εκ των ειδικοτήτων σε Προξενικό, πρέπει να έχει πιο μάχιμη υπηρεσία από κάποιον που έχει τελειώσει τη ΣΝΔ. Κύριοι αυτό είναι υποκρισία, αφενός γιατί πολύ εκ των Αξιωματικών της ΣΝΔ δεν έχουν κάνει στη θητεία τους στις ανωτέρω περιοχές, ενώ περνούν όλη την καριέρα τους σε μέρη της ηπειρωτικής Ελλάδος. Τα τελευταία επτά χρόνια μπορεί να μας ενημερώσει κανείς πόσοι Αξιωματικοί Ειδικοτήτων έχουν πάει Προξενικό? Η απάντηση είναι κανείς. Τηρείται η αρχαιότητα μεταξύ των υποψηφιοτήτων? Πλην μιας φορές που εφαρμόστηκε επί Δρίτσα, όλες τις υπολοιπες πήγαν Πλωτάρχες και παρέμειναν τίσω

Ας τηρηθούν τα κριτήρια πιστά και να υπάρχει έστω μια θέση των Αξιωματικών εκ ειδικοτήτων και οι υπόλοιπες να καταλαμβάνονται από τους Αξιωματικούς εκ ΣΝΔ

27 Φεβρουαρίου 2017, 22:32 | ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ Α.Σ

1. Πρέπει να γίνει διαχωρισμός μεταξύ των προσόντων που απαιτούνται για τις έδρες ναυτιλιακών ακολουθούν σε σχέση με τις υπόλοιπες θέσεις για το εξωτερικό. Είναι σωστή η πρόβλεψη οι ναυτιλιακοί ακόλουθοι να είναι επιθεωρητές πλοίων και να έχουν υπηρετήσει κάποια χρόνια σε Λιμενική Αρχή (λόγω αντικειμένου) αλλά δεν έχει νόημα να τίθεται ως προϋπόθεση η προϋπηρεσία σε Λιμενική Αρχή για τη μετάθεση σε κάποιο Διεθνή Οργανισμό, ιδιαίτερος στις περιπτώσεις που η επιλογή γίνεται από τον ίδιο τον Οργανισμό (π.χ EMSA).

2. Επομένως, η απαίτηση της παραγράφου 5.1α θα πρέπει να ενσωματωθεί στην παράγραφο 3 που αφορά τους ναυτιλιακούς ακόλουθους, αφού τροποποιηθεί κατάλληλα ώστε η υποχρεωτική προϋπηρεσία στις Λιμενικές Αρχές να ισχύει για όλους χωρίς τις εξαιρέσεις και τα παραθυράκια που υπάρχουν στα 'ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής'.

26 Φεβρουαρίου 2017, 00:08 | ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ Α.Σ.

1. Από τα νέα κριτήρια επιλογής που θεσπίζονται με το συγκεκριμένο άρθρο να εξαιρεθούν οι φέροντες κατά την ψήφιση του νόμου τους βαθμούς του Πλοιάρχου Α.Σ. και του Αντιπλοιάρχου Α.Σ. με δεδομένο ότι μεγάλο μέρος των ομοιάβαθμων τους έχουν ήδη υπηρετήσει ή υπηρετούν σε έδρες ναυτιλιακών ακόλουθων, χωρίς να πληρούν τα συγκεκριμένα κριτήρια. Άρα εφόσον το άρθρο ψηφιστεί ως έχει, για τους φέροντες τους βαθμούς του Πλοιάρχου Α.Σ. και του Αντιπλοιάρχου Α.Σ. να ισχύουν τα προηγούμενα κριτήρια.

2. Επιπρόσθετα οι ανωτέρω αξιωματικοί κατά ένα μεγάλο μέρος υπηρετούν αυτή τη στιγμή σε θέσεις ευθύνης (Λιμενάρχες, διευθυντές, διοικητές μονάδων κ.λπ) όπου υπεραπασχολούνται και σε συνδυασμό με τις οικογενειακές τους υποχρεώσεις είναι δύσκολο να αποκτήσουν, στην παρούσα οικονομική συγκυρία μάλιστα, άμεσα πιστοποίηση άριστης γνώσης της αγγλικής γλώσσας, με δεδομένο ότι κατά την κατάταξη τους στο Α.Σ. απαιτούνταν μόνο η καλή γνώση αγγλικών ή γαλλικών γερμανικών ή ιταλικών.

3. Ανεξάρτητα από τα ανωτέρω, προκαλεί βέβαια εντύπωση γιατί στο υπό διαβούλευση άρθρο: α. προκρίνεται η άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και δεν θεσμοθετείται ως σημαντικότερο και καθοριστικότερο προσόν για την επιλογή του ναυτιλιακού ακολούθου η γνώση της γλώσσας της χώρας προς όφελος της υπηρεσίας και δεν θα προέβλεπε στο εξωτερικό την χώρα μας ένας ναυτιλιακός ακόλουθος που θα τοποθετούνταν στην Κίνα, στην Ρωσία, στην Ιαπωνία ή σε οποιαδήποτε άλλη χώρα αν ομιλούσε την γλώσσα της χώρας αυτής, όταν μάλιστα είναι γνωστό ότι σε πολλές χώρες οι ντόπιοι δεν ομιλούν την αγγλική γλώσσα; β. Αναφέρεται στο άρθρο ως απαραίτητο προσόν το θέμα της πιστοποίησης των ναυτιλιακών ακόλουθων σε θέματα επιθεώρησης πλοίων, χωρίς ωστόσο να είναι μέχρι τη στιγμή ψήφισης του νόμου καθορισμένα τα κριτήρια επιλογής των προς πιστοποίηση αξιωματικών και με κίνδυνο στη συνέχεια με την θέσπιση των κριτηρίων αυτών να οδηγηθούμε στον άδικο αποκλεισμό μεγάλου αριθμού αξιωματικών από την δυνατότητα μετάθεσης τους σε έδρα ναυτιλιακού ακολούθου. Πρώτα θα πρέπει να εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα που να καθορίζει τη διαδικασία πιστοποίησης των επιθεωρητών και στη συνέχεια να

εξετασθεί αν αυτό θα πρέπει να αποταλεί προσόν για την επιλογή των ναυτιλιακών ακολουθών. Άλλωστε με βάση το σκεπτικό του πιστοποιημένου επιθεωρητή πλοίων, γιατί να μην είναι κάποιος πιστοποιημένος σε θέματα ναυτικής εργασίας, σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και σε κάθε άλλο αντικείμενο ενασχόλησης του ναυτιλιακού ακολουθού. Τέτοιου είδους κριτήρια επιλογής εγείρουν ζητήματα ηθικής τάξης και ίσης μεταχείρισης και δεν θα πρέπει να συμπεριληφθούν
σε
έναν
νόμο.

4. Τέλος, προτείνεται

α. για την πλήρωση των θέσεων ναυτιλιακών ακολουθών να επιλέγονται μόνο αξιωματικοί στο βαθμό του Πλοίαρχου Α.Σ. και του Αντιπλοίαρχου Α.Σ. με δεδομένο ότι λόγω του ασφαλιστικού έχει επιμνησθεί ο χρόνος παραμονής στο Σώμα και οι νεότεροι έχουν χρόνο μπροστά τους.
β. για λόγους διαφάνειας και δικαιοσύνης θα πρέπει η επιλογή για κάθε έδρα ναυτιλιακού ακολουθού να γίνεται με βάση την αρχαιότητα των υποψηφίων που πλήρουν τα κριτήρια και έχουν τα ίδια προσόντα, εξ υπακούετε ότι όλοι οι αξιωματικοί εφόσον έχουν αξιολογηθεί ως "εξάριτοι" ή "λίαν καλοί" και έχουν κριθεί ευμενώς από τα Συμβούλια Κρίσεων μπορούν να αντεπεξέλθουν στα καθήκοντα του ναυτιλιακού ακολουθού, χωρίς να χρειάζονται «πιστοποιήσεις».
γ. Όπως προαναφέρθηκε την ποιοτική διαφορά μεταξύ των υποψηφίων θα την προσδιόριζε οπωσδήποτε η γνώση της γλώσσας της χώρας μετάθεσης.

25 Φεβρουαρίου 2017, 22:53 | Αξιωματικός Α.Σ.

1. Για λόγους ηθικής τάξης και ίσης μεταχείρισης θα πρέπει από τα νέα κριτήρια επιλογής που θεσπίζονται με το συγκεκριμένο άρθρο να εξαιρεθούν οι φέροντες κατά την ψήφιση του νόμου τους βαθμούς του Πλοίαρχου Α.Σ. και του Αντιπλοίαρχου Α.Σ. με δεδομένο ότι μεγάλο μέρος των ομοιάβαθμων τους έχουν ήδη υπηρετήσει ή υπηρετούν σε έδρες ναυτιλιακών ακολουθών, χωρίς να πλήρουν τα συγκεκριμένα κριτήρια. Άρα εφόσον το άρθρο ψηφιστεί ως έχει για τους φέροντες τους βαθμούς του Πλοίαρχου Α.Σ. και του Αντιπλοίαρχου Α.Σ. να εξακολουθήσουν να ισχύουν τα προηγούμενα κριτήρια.
2. Επιπρόσθετα οι ανωτέρω αξιωματικοί κατά ένα μεγάλο μέρος υπηρετούν αυτή τη στιγμή σε θέσεις ευθύνης (Διευνάρχες, διευθυντές, διοικητές μονάδων κ.λπ) όπου υπερασχολούνται, χωρίς ωστόσο εργασία, αργίες κ.λπ και σε συνδυασμό με τις οικογενειακές τους υποχρεώσεις (τις οποίες ούτως ή άλλως παραμελούν προς όφελος της υπηρεσίας) είναι δύσκολο να απασχοληθούν, στην παρούσα οικονομική συγκυρία μάλιστα, άμεσα πιστοποίηση άριστης γνώσης της αγγλικής γλώσσας, με δεδομένο ότι κατά την κατάταξη τους στο Α.Σ. απαιτούνταν μόνο η καλή γνώση αγγλικών ή γαλλικών ή γερμανικών ή ιταλικών.

3. Ανεξάρτητα από τα ανωτέρω, προκαλεί βέβαια εντύπωση γιατί στο άρθρο διαβούλευση

α. προκρίνεται η άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και δεν θεωρείται ως σημαντικότερο και καθοριστικότερο προσόν για την επιλογή του ναυτιλιακού ακολουθού η γνώση της γλώσσας της χώρας μετάθεσης, δεν θα ήταν προς όφελος της υπηρεσίας και δεν θα προέβαλε στο εξωτερικό την χώρα μας ένας ναυτιλιακός ακολουθός που θα τοποθετούνταν στην Κίνα, στην Ρωσία, στην Ιαπωνία ή σε οποιαδήποτε άλλη χώρα αν ομλούσε την γλώσσα της χώρας αυτής, όταν μάλιστα είναι γνωστό ότι σε πολλές χώρες οι ντόπιοι έχουν μία αποστροφή στην αγγλική γλώσσα;
β. Αναφέρεται στο άρθρο ως απαραίτητο προσόν το θέμα της πιστοποίησης των ναυτιλιακών ακολουθών σε θέματα επιθεώρησης πλοίων, χωρίς ωστόσο να είναι μέχρι τη στιγμή ψήφισης του νόμου καθορισμένα τα κριτήρια επιλογής των προς πιστοποίηση αξιωματικών και με κίνδυνο στη συνέχεια με την θέσπιση των κριτηρίων αυτών να οδηγηθούμε στον δόικο αποκλεισμό μεγάλου αριθμού αξιωματικών από την δυνατότητα μετάθεσης τους σε έδρα ναυτιλιακού ακολουθού. Πρώτα θα πρέπει να εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα που να καθορίζει τη διαδικασία πιστοποίησης των επιθεωρητών και στη συνέχεια να εξετασθεί αν αυτό θα πρέπει να αποταλεί προσόν για την επιλογή των ναυτιλιακών ακολουθών. Άλλωστε με βάση το σκεπτικό του πιστοποιημένου επιθεωρητή πλοίων, γιατί να μην είναι κάποιος πιστοποιημένος σε θέματα ναυτικής εργασίας, σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και σε κάθε άλλο αντικείμενο ενασχόλησης του ναυτιλιακού ακολουθού. Τέτοιου είδους κριτήρια επιλογής εγείρουν ζητήματα ηθικής τάξης και ίσης μεταχείρισης και δεν θα πρέπει να συμπεριληφθούν σε έναν νόμο. Δεν μπορεί να ζητούμε από τους βουλευτές να νομοθετήσουν κάτι το οποίο δεν γνωρίζουμε που θα οδηγήσει.

Τέλος, προτείνεται

α. για την πλήρωση των θέσεων ναυτιλιακών ακολουθών να επιλέγονται μόνο αξιωματικοί στο βαθμό του Πλοίαρχου Α.Σ. και του Αντιπλοίαρχου Α.Σ. με δεδομένο ότι λόγω του ασφαλιστικού έχει επιμνησθεί ο χρόνος παραμονής στο Σώμα και οι νεότεροι έχουν χρόνο μπροστά τους.
β. για λόγους διαφάνειας και δικαιοσύνης θα πρέπει η επιλογή για κάθε έδρα ναυτιλιακού ακολουθού να γίνεται με βάση την αρχαιότητα των υποψηφίων που πλήρουν τα κριτήρια και έχουν τα ίδια προσόντα, εξ υπακούετε ότι όλοι οι αξιωματικοί εφόσον έχουν αξιολογηθεί ως "εξάριτοι" ή "λίαν καλοί" και έχουν κριθεί

1-737-1

ευμενώς από τα Συμβούλια Κρίσεων μπορούν να αντεπεξέλθουν στα καθήκοντα του ναυτιλιακού ακολούθου, χωρίς να χρειάζονται «πιστοποιήσεις». γ. Όπως προαναφέρθηκε την ποιοτική διαφορά μεταξύ των υποψηφίων θα την προσδιόριζε οπωσδήποτε η γνώση της γλώσσας της χώρας μετάθεσης.

25 Φεβρουαρίου 2017, 13:51 | Νίκος Γ. Μοσχούτης

Η εξομίωση των Αξιωματικών Λ.Σ., εκ ΣΔΣΛ και ειδικοτήτων, στις προνομιακές θέσεις αλλοδαπής και ημεδαπής, προϋποθέτει και εξομίωση τους στις προϋποθέσεις εισαγωγής, εκπαίδευσης, είδος μεταθέσεων, τοποθέτησης και στις δύσκολες θέσεις του εσωτερικού. Οι επιλογές πρέπει να γίνονται με βάση τα όσα προσφέρει κάποιος και το έργο του από τις θέσεις που έχει υπηρετήσει. Ο αξιωματικός δεν ακτινοβολεί με τα γαλόνια του και τα επίχρυσα κουμπιά του, αλλά με τις ηθικές, ηγετικές και επαγγελματικές αρετές του, που η Υπηρεσία οφείλει να αναγνωρίζει. Υπηρετώντας στο εξωτερικό, ο Αξιωματικός επιλέγεται να υπηρετήσει σε θέση ευθύνης με βάση τα προσόντα, τις ικανότητες και το βιογραφικό του, όπως κάνουν οι περισσότεροι των σοβαρών κρατών. Και επειδή οι προϋποθέσεις αυτές είναι δύσκολο να ισχύσουν, μάλλον κενό γράμμα θα αποτελέσουν και αυτές οι

Οι Αξιωματικοί που υπηρετούν στο εξωτερικό επιστρέφοντας στην Υπηρεσία πρέπει να αξιοποιούνται σε ανάλογες θέσεις για να προσφέρουν τεχνογνωσία και πείρα και όχι να «πιμωρούνται» μετατιθέμενοι στην παραμεθόριο ή σε «άγονες» Υπηρεσίες της ημεδαπής. Κρίνω ορθή της απόφαση υποχρεωτικής παραμονής στο Σώμα μετά την επιστροφή τους από το εξωτερικό, εφόσον πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε θέσεις για να μεταφέρουν τις εμπειρίες-γνώσεις τους, αφού προηγουμένα θα έχουν θητεύσει και σε «μη ελκυστικές» Υπηρεσίες. Το Λ.Σ. οφείλει πριν τροποποιήσει, καταργήσει νέες διατάξεις, να ΚΑΘΟΡΙΣΕΙ και να ΤΗΡΗΣΕΙ, όπως και άλλα Σώματα ή Όπλα, τις θέσεις και Υπηρεσίες που θα υπηρετούν, τουλάχιστον οι Αξιωματικοί, ΣΔΛΣ, Ειδικοτήτων, εκ ΔΥΛΣ ανάλογα με τον βαθμό τους από τον Σημαιοφόρο μέχρι τον Αρχιπλοίαρχο, στα πλοία (μικρά ή μεγάλα), στα Λιμεναρχεία, στις Υπηρεσίες (Γ.Διευθύνσεις, Διευθύνσεις, Τμήματα, κλπ) Με εκτίμηση

22 Φεβρουαρίου 2017, 21:56 | ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ

ΔΗΛΩΛΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ.1(ΑΠΕΙΛΗ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ) ΤΙΜΩΡΕΤΑΙ ΟΠΟΙΟΣ ΕΧΕΙ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ Η' ΘΑ ΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΑΝ ΑΠΟΦΑΣΙΣΕΙ ΝΑ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΕΝ ΦΘΑΝΕΙ ΔΗΛΩΛΗ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΕΙ... ΚΑΝΟΥΜΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΑΚΟΜΗ ΠΙΟ ΔΥΣΚΟΛΗ ΥΠΟΡΕΩΝΟΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΟΥΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, ΑΔΙΑΦΟΡΩΝΤΑΣ ΟΤΙ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΕΣ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ... ΚΑΛΕΣ ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΛΛΑ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΥΠΟΨΗ Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ...

20 Φεβρουαρίου 2017, 14:00 | ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ Λ.Σ.

Με το κριτήριο της άριστης γνώσης της αγγλικής γλώσσας της παρ.5 εδαφ.β, καλούνται πλέον συνάδελφοι με οικογενειακές υποχρεώσεις, ηλικίας σαρανταπέντε ετών και άνω στο βαθμό Αντιπλοίαρχου – Πλοίαρχου Λ.Σ., να αποκτήσουν proficiency επιβαρύνοντας επιπλέον τον ήδη βεβαρημένο με φροντιστήρια, ενοίκια κ.λπ. οικογενειακό προϋπολογισμό, παράλληλα με τις αυξημένες Υπηρεσιακές υποχρεώσεις λόγω βαθμού και τον ελάχιστο χρόνο που απομένει και με περιορισμένες τις πιθανότητες απόκτησης του τίτλου λόγω αφομοιωτικής ικανότητας που περιορίζεται με την πάροδο του χρόνου. Με βάση τα ανωτέρω και προκειμένου να αποφευχθεί ο αιφνιδιαστικός χαρακτήρας της ανωτέρω διάταξης, είναι αναγκαία η σταδιακή εφαρμογή της, εξαιρώντας τουλάχιστον τους υφιστάμενους Αντιπλοίαρχους – Πλοίαρχους Λ.Σ.

20 Φεβρουαρίου 2017, 13:29 | ΜΙΧΟΣ Β

ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΗ ΣΧΟΛΗ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Λ.Σ.

20 Φεβρουαρίου 2017, 13:37 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΟΥΤΣΑΣ

Η παρ.5 (α) του άρθρου 84 κάνει λόγο και για του αξιωματικούς ειδικοτήτων τεχνικών, οικονομικών, νομικών. Επιτέλους πρέπει να γίνει κατανοητό από τους αρμοδίους ότι οι αξιωματικοί ΛΣ ειδικοτήτων εισάγονται ως απευθείας κατατάξεως με τον βαθμό του ανθυποπλοίαρχου ΛΣ προκειμένου να εργαστούν στο Λιμενικό Σώμα ως ειδικοί επιστήμονες φέροντας τύποις βαθμούς αξιωματικών. Οι αξιωματικοί ειδικοτήτων εισάγονται στο ΛΣ και φοιτούν σε ταχύρυθμο

σεμινάριο που μακράν απέχει από την φοίτηση και τις διαδικασίες της ΣΝΔ λόγω του ότι υπέχουν θέση ειδικού επιστήμονα και δεν υπάρχει σχεδιασμός να στελεχώσουν Αιμενικές Αρχές εκτός του κέντρου ή να διοικήσουν ουσιαστικά προσωπικό ΔΣ. Τα τελευταία χρόνια οι αξιωματικοί ειδικοτήτων εργάζονται σε διαφορετικές θέσεις που, αρκετές φορές, δεν έχουν σχέση με την ειδικότητά τους με αποτέλεσμα τα καθήκοντα τους να έρχονται σε αντιπαράθεση και σύγχυση με εκείνα των αξιωματικών ΣΝΔ.

Ετσι με το επίμαχο άρθρο εξομοιώνονται οι αξιωματικοί ΣΝΔ με εκείνους των ειδικοτήτων. Εδώ επιτελείται μέγα σφάλμα διότι θα πρέπει αφενός να εξεταστεί η σταδιοδρομία των αξιωματικών ΣΝΔ σε σχέση με εκείνη των ειδικοτήτων και αφετέρου να κατανοηθεί ότι οι αξιωματικοί ειδικοτήτων εισήχθησαν στο Αιμενικό Σύμμα για να επικουρούν με τις ειδικές γνώσεις τους τις Υπηρεσίες του ΔΣ και όχι για να καταλαμβάνουν τις θέσεις των ναυτιλιακών ακοιούθων και άλλες θέσεις στο εξωτερικό αφού αντιστοιχούν βασικά πράγματα για την ουσία του πολυσχιδούς αντικειμένου του Αιμενικού Σώματος. Ο νομοθέτης του συγκεκριμένου άρθρου θα πρέπει να εξαιρέσει τους αξιωματικούς ειδικούς επισημόνες (τεχνικούς, οικονομικούς, νομικούς) από το εν λόγω άρθρο 84 παρ.5 (α) για την αποκατάσταση του αισθήματος δικαίου και της ομαλότητας στο ΔΣ. Προτείνεται όπως νομοθετηθεί οι αξιωματικοί ειδικοτήτων να απασχολούνται αποκλειστικά σε καθήκοντα της ειδικότητας τους ώστε με τον τρόπο αυτό να συμβάλλουν ουσιαστικά στο έργο του ΔΣ και να θεσπιστούν ειδικές θέσεις σε οργανισμούς του εξωτερικού διαφορετικές από εκείνες του καταλαμβάνουν οι αξιωματικοί ΣΝΔ.

20 Φεβρουαρίου 2017, 09:56 | Γεωργία Κ.

γιατί να καταβάλλουν το 10πλάσιο ποσό αν παραιτηθούν; πως προέκυψε αυτό το τόσο αυστηρό κριτήριο; Αν δηλαδή αποστρατευτεί κάποιος γιατί προήχθη ο νεότερος βυσματίας αξιωματικός θα κληθεί ο άλλος να πληρώσει τα οπασμένα των άλλων; Το δικαίωμα στην εργασία είναι συνταγματικό δικαίωμα. Ποιος μπορεί να το παραβιάζει και να επιβάλλει στον άλλον να παραμείνει σε μια υπηρεσία απειλώντας με οικονομικά αντίκτυπα;

18 Φεβρουαρίου 2017, 23:18 | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

1.ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΤΙΘΕΤΑΙ ΠΡΟΤΥΠΘΕΣΗ Η ΠΛΗΡΩΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΥΠΙΚΩΝ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΛΩΣ ΤΙΘΕΤΑΙ ΚΑΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΥΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΟΜΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ. ΙΣΩΣ ΟΜΩΣ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΤΕΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚ ΣΑΣΔΣ) ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΕΚΤΕΛΕΣΕΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΙΜΕΝΑΡΧΗ ΓΙΑ ΕΝΑ Η ΔΥΟ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΧΡΟΝΙΑ ΩΣΤΕ ΝΑ ΕΠΙΛΑΒΕΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΕΞΕΥΡΕΣΗΣ ΑΙΜΕΝΑΡΧΩΝ ΑΦΟΥ ΩΣ ΓΝΩΣΤΟ ΟΡΙΣΜΕΝΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΖΟΥΝ ΩΣ ΝΟΜΑΔΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΤΟ ΜΕΤΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ ΤΟΥΣ ΔΕΝ ΞΕΡΟΥΝ ΤΙ ΕΣΤΙ ΒΑΝΤΣΑ.

ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΚΑΙ ΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΒΡΙΘΟΥΝ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ (ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΑ, ΞΕΝΕΣ ΓΛΩΣΣΕΣ-ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΑ)ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΕΣΚΟΥΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΩΣ ΑΙΜΕΝΑΡΧΕΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΚΑΤΑΝΟΗΣΟΥΝ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΜΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΓΝΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΤΕΧΟΥΝ.ΚΑΛΗ Η ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΑΛΛΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΧΡΗΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ.

2.ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΡΙΣΤΗΣ ΓΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΓΛΩΣΣΑΣ ΚΑΛΩΣ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΠΛΕΟΝ, ΩΣΤΟΣΟ ΙΣΩΣ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΕΧΕΙ ΜΙΑ ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΝΑΛΟΓΩΣ ΤΟΥ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΓΙΑΤΙ Π.Χ. ΕΝΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Η ΕΝΑΣ ΑΡΧΑΙΟΣ ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΙΝΑΙ ΔΥΣΚΟΛΟ ΤΩΡΑ ΝΑ ΚΑΛΘΕΙ ΝΑ ΔΙΑΒΑΣΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΔΩΣΕΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ PROFICIENCY. 3.ΕΠΙΣΗΣ ΟΣΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ "ΜΙΑΝ ΚΑΛΩΣ" ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΔΕΝ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ 4.Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΦΥΣΙΚΑ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΣΑΦΗΣ ΚΑΙ ΔΙΔΕΥΚΡΙΝΙΣΤΗ.

18 Φεβρουαρίου 2017, 15:32 | ΔΣ-ΕΛΑΚΤ

Η πλειοψηφία των εκπροσώπων της Χώρας μας σε θέσεις στο εξωτερικό και σε διεθνή συνέδρια στο εξωτερικό, δεν έχουν επίπεδο ΑΡΙΣΤΗΣ γνώσης των Αγγλικών, κάτι που ως γνωστό δεν είναι μόνο Ελληνικό φαινόμενο, Άρα προς τι η απαίτηση για ΑΡΙΣΤΗ γνώση για τα στελέχη ΔΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

18 Φεβρουαρίου 2017, 11:10 | Νίκος

Ιση αντιμετώπιση των Αξιωματικών επέρχεται με την κατά αρχαιότητα επιλογή τους σε θέσεις εξωτερικού, εφόσον βέβαια δεν εκκρεμούν εις βάρος τους διώξεις όπως ορθά θέτονται στις διατάξεις των παρ. 5γ – 5ια. Οι λοιπές διατάξεις της παρ. 5 μόνο ανισότητες δημιουργούν μεταξύ ομόβαθμων αξιωματικών, αλλά ακόμη μεταξύ Αξιωματικών της ίδιας τάξης. Καλείται η φυσική Ηγεσία να παρέμβει.....

17 Φεβρουαρίου 2017, 20:18 | ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡ.1 ΕΠΕΙΔΗ ΠΑΡΑΒΙΑΖΕΙ ΤΗΝ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΙΣΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗΣ.Η ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΙΝΑΙ ΝΟΜΙΜΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΚΑΙ Η ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΙΤΗΣΗΣ ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΑΠΟ ΚΑΠΟΙΟΝ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΘΕΜΕΛΙΩΣΕΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΜΕ ΤΙΣ ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΠΙΣΗΣ ΝΟΜΙΜΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ.

ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΕΛΕΧΩΝ .

ΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΝΑ ΟΡΙΣΤΕΙ ΟΤΙ ΟΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΝΑ ΦΕΡΟΥΝ ΒΑΘΜΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Η' ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΟΧΙ ΝΕΩΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΕΦΟΣΟΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΨΗ ΠΟΥ ΠΛΗΡΟΥΝ ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ, ΝΑ ΕΠΙΛΕΓΟΝΤΑΙ ΟΙ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΙ.

ΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΝΑ ΟΡΙΣΤΕΙ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΠΕΝΤΑΕΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.

17 Φεβρουαρίου 2017, 16:13 | Α-ξΙωμΑΤικός

Τα παρακάτω σχόλια αφορούν στην παράγραφο 1 και ειδικότερα σε όσους αποσπάρθηκαν σε Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς ως Εθνικοί Εμπειρογνώμονες, μετά από διαδικασία επιλογής εκ μέρους των εν λόγω Οργανισμών, ήτοι ο καταβαλλόμενος μισθός τους σε σχέση με το Ελληνικό Δημόσιο μειώθηκε για το διάστημα της απόσπασής τους, δηλαδή με απλά λόγια δεν επιβάρυναν το Ελληνικό Δημόσιο (αντιθέτως μάλλον) κατά την απόσπασή τους εκεί:

1. Σχετικά με την παράγραφο 1 και ειδικά σε ό,τι αφορά τους ήδη αποσπασμένους υπό προϋπάρχουσα νομοθεσία και ήδη αποστρατευμένους, θα κληθούν να καταβάλουν το «πρόστιμο»; Αν όχι δεν προκύπτει συνταγματικό θέμα με την αντιμετώπισή τους διαφορετικά από όσους πρόκειται να ακολουθήσουν, βάσει του παρόντος νόμου;

2. Μήπως προκύπτει ασυμβατότητα με το Ευρωπαϊκό δίκαιο σε σχέση με τις δυνατότητες ίσης απασχόλησης των ευρωπαίων πολιτών, οι οποίοι έχουν δικαίωμα να επιλεγθούν από Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς (και όχι από διατεταγμένες διαδικασίες του ΑΛΣ); Θα ήταν ευνόητη και απαξιαστική για την ηγεσία του Υπουργείου η προσβολή του νόμου στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια και η κατά το βέβαιον κατάπτωση του, δεδομένων και των αστικών διεκδικήσεων που θα προκύψουν υπέρ των προσβαλλόντων.

3. Πέραν του μένους και της ζηλοτυπίας προς πρόσωπα τα οποία επιτυχάνουν σε διαγωνισμούς για θέσεις σε Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, από πού αλλού πηγάζει η «προστιμοποίηση» της παραίτησης ενός στελέχους για διορισμό σε Ευρωπαϊκό Οργανισμό; Υπάρχει αντιστοιχία σε άλλο τομέα του Δημοσίου; Διότι φοβούμαι ότι εκτός των Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων, ακόμη και τα Ελληνικά θα απορρίψουν την εφαρμογή αυτού της παραγράφου 1, για σαφείς λόγους α-συνταγματικότητας, δεδομένων και εδώ των αστικών διεκδικήσεων υπέρ των προσβαλλόντων..

17 Φεβρουαρίου 2017, 15:05 | ΑΝΤΩΝΗΣ

Δηλαδή πρέπει κάποιος να είναι επιθεωρητής (φωτογραφία μόνο δεν έβαλαν) επίπεδο proficiency δεν λέω κάλο είναι άλλα ένας Αντιπλοίαρχος σήμερα με 2 παιδιά δεν μπορεί να πληρώνει φροντιστήριο και για αυτόν. Να εξαιρεθούν όσοι φέρουν το βαθμό του Αντιπλοίαρχου και πάνω. Να προστεθεί τουλάχιστον ένας χρόνος ως Λιμενάρχης στα προσόντα

17 Φεβρουαρίου 2017, 15:49 | Γεωργία Κ.

για αυτούς που είναι με απόσπαση στο κέντρο αλλά «γράφουν»λιμεναρχείο για να μπορέσουν να πάρουν και τον βαθμό τι γίνεται;

17 Φεβρουαρίου 2017, 01:55 | ΤΡΥΦΩΝ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

ΤΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΟΠΩΣ ΚΑΝΕΙ Η ΕΛΑΣ ΔΕΝ ΤΟ ΣΥΖΗΤΑΜΕ????ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΜΕ ΤΑ ΙΔΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ????ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ???ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΠΩΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΙ????ΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ ΓΙΑ ΝΑ ΔΟΥΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΛΛΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΠΛΗΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΔΗ ΣΤΑ ΜΑΧΙΜΑ ΠΟΤΕ ΘΑ ΠΑΝΕ????ΜΗΠΩΣ ΝΑ ΟΡΙΖΕΤΑΙ ΤΟΣΑ ΧΡΟΝΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΜΕΘΟΡΙΟ, ΤΟΣΑ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΤΟΣΑ ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΚΑΙ ΜΕΤΑ

Η παράγραφος 1 δεν μπορεί να έχει αναδρομική ισχύ και να καταργεί ευνοικότερη ρύθμιση. Θα καταπέσει εύκολα σε πιθανή δικαστική διαμάχη. Επίσης δεν μπορεί να εξισώνεται η απόσπαση σε Ευρωπαϊκό ή Διεθνές Οργανισμό όπου τα κριτήρια, η επιλογή και η μισθοδοσία του εργαζόμενου γίνεται από τον ίδιο τον Οργανισμό, με την απόσπαση ή τοποθέτηση στη Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σε Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλων χωρών και σε έδρες ναυτιλιακών ακολούθων όπου η επιλογή γίνεται από το Αρχηγείο του Λιμενικού και η μισθοδοσία γίνεται από το ελληνικό κράτος και τους άλλους φορολογούμενους. Τα άλλα σώματα και άλλα (ΕΛ.ΑΣ., στρατός κλπ) τα έχουν λύσει αυτά, εδώ και χρόνια. Στο Λιμενικό ανακαλύπτουν κάθε φορά τον τροχό.

Επί του άρθρου 84:

Αναπτύσσονται ποικίλοι προβληματισμοί από μεγάλη μερίδα πολιτών, οι οποίοι παρουσιάζονται ενδεικτικά, κυρίως, ως προς τη διασφάλιση της αξιοκρατίας και της διαφάνειας, λόγω των διαφορετικών προϋποθέσεων που απαιτούνται για την κάλυψη των θέσεων στο εξωτερικό, καθώς και ως προς τα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα. Μάλιστα, προτάθηκε και ο διαχωρισμός των προσόντων όσων απαιτούνται για τις έδρες ναυτιλιακών ακολούθων σε σχέσεις με τις λοιπές θέσεις για το εξωτερικό. Εντούτοις, από άλλους εκφράστηκαν θετικά σχόλια για την προώθηση διατάξεων για τη θεσμοθέτηση ειδικών τυπικών προσόντων ως προς την αξιοποίηση των Αξιωματικών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στο εξωτερικό, με παρουσίαση όμως προτάσεων για τη βελτίωση του προτεινόμενου κανονιστικού πλαισίου.

Περαιτέρω, διατυπώθηκαν αρκετές ενστάσεις για την παράγραφο 1 αναφορικά με τη συμβατότητά της με το ενωσιακό δίκαιο και την αρχή της ισότητας, αφού θεωρείται ότι παραβιάζεται η δυνατότητα ίσης μεταχείρισης και απασχόλησης των ευρωπαίων πολιτών. Επίσης, αποτυπώνονται ανηρήσεις ως προς την αυστηρότητα του προστίμου, σε περίπτωση παράβασης, και προβληματισμός για τη σύγκρουση που ανακύπτει μεταξύ Αξιωματικών από τις ΣΧολές Ναυτικού Δικαίου και τις ειδικότητες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Τέλος, προτάσεις παρουσιάστηκαν, ώστε αφενός να δίνεται έμφαση στην προύπληξη των Αξιωματικών σε Λιμενική Αρχή, ώστε να έχουν εμπειρία της καθημερινότητας στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., αφετέρου για την εξείρεση από τη διαδικασία αξιοποίησης στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. για όσους φέρουν το βαθμό Αντιπλοίαρχου και άνω.

Άρθρο 85

Ενίσχυση της διαφάνειας στη διαδικασία έκδοσης αστυνομικών αδειών πετρέλευσης

[0 σχόλια]

Δεν επιτρέπει ο σχολιασμός του άρθρου

Άρθρο 86

Δια βίου μύησηση στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

[1 σχόλιο]

23 Φεβρουαρίου 2017, 17:21 | **ΚΑΡΑΜΠΑΤΖΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

Καθα τα προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών αλλά στο ΛΣ θα πρέπει να υπάρχουν προγράμματα εκδήλωσης ενδιαφέροντος για βασικά σχόλια καθ'ολη τη διάρκεια του έτους, που χρειάζεται το άρρεν και θήλυ προσωπικό για να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις, εφόμλλα με τις ακτοφυλακές του εξωτερικού. Αλλά σχόλια που θα μεταδίδουν χρήσιμες γνώσεις σε σύντομο χρονικό διάστημα,απαιτήτητα για την εργασία και την ασφάλεια μας

1. Υπολογιστών

2. Πρώτων βοηθειών

3. Αυτοάμυνας 4. Σωστή χρήση οπλισμού – Σκοποβολή 5. Συμπεριφοράς προς πολίτες 6. Τροχονομικών ελέγχων 7. Αλιευτικών ελέγχων 8. Ξένων γλωσσών 9. Οδηγικής συμπεριφοράς 10. Σχολείο σκυτερ 11. Αντικείμενα και σχολεία εξειδίκευσης ειδικών δυνάμεων σε μια και Κεα 12. Διωξής ναρκωτικών (Π.Ο.ΔΙ.Ν.) Τα ανωτέρω προγράμματα καλο θα ήταν να συμπεριληφθούν στο άρθρο 86 και να μην αποκλείουν ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΕΣ και ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ όπως γίνεται συνήθως . Οι περισσότεροι συνάδελφοι παρακολουθούν σχολεία για τον τομέα τους βάζοντας πολυ βαθιά το χέρι στη τσέπη σε τέτοιες δύσκολες εποχές . Η γνώση είναι δύναμη τα λάθη δεν συγχωρούνται στην δουλειά μας	
Επί του άρθρου 86: Κρίνεται θετικά η παρακολούθηση από τα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Προγραμμάτων Μεταπτυχιακών Σπουδών της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων και των ομολογων Ανώτατων Στρατιωτικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων. Εντούτοις, επισημαίνεται η ανάγκη επιμορφωτικών σεμιναρίων σε ζητήματα καθημερινότητας και ενάσκησης των καθηκόντων τους, όπως χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών, πρώτες βοήθειες, αυτοάμυνα, κ.ο.κ., χωρίς αποκλεισμό των λιμενοφυλάκων και των υπαξιωματικών.	
Άρθρο 87 Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (Σ.Ε.Ν.)	[1 σχόλια] 19 Φεβρουαρίου 2017, 12:53 ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΠΟΥΛΟΣ Επί της παρ. 2(α και β) ερωτάται αν στην έννοια «ποντοπόρου ναυτίας» συμπεριλαμβάνονται τα κρουαζιερόπλοια? Αν ναι ή όχι, να συμπεριληφθεί, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη προσέλκυσης αυτής της κατηγορίας πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο τη στιγμή που στις θάλασσές μας δραστηριοποιούνται πολλά τέτοια ξένων σημαίων. Επί της παρ. 2(β) και από τη διατύπωση «ενδεικνυόμενες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της νομοθεσίας » γίνεται κατανοητό ότι αφορά ισχύουσα νομοθεσία αφού μόνο τέτοια μπορεί να συμπληρωθεί ή τροποποιηθεί. Ερωτάται γιατί? Θεωρείται ότι η ισχύουσα νομοθεσία ρυθμίζει το σύνολο των θεμάτων και αυτών που θα προκύψουν ή δεν χρειάζεστε τη γνώμη του οργάνου για νέα νομοθεσία?? Περαιτέρω επί της διατύπωσης « εξαιρουμένης της διατύπωσης απόψεων επί νομοθετικών ή κανονιστικών πράξεων που συνιστούν ενσωμάτωση ή κύρωση υφιστάμενης ενωσιακής και διεθνούς νομοθεσίας» σημειώνεται ότι τόσο η ενωσιακή όσο και η διεθνής νομοθεσία παρέχουν πολλές φορές εναλλακτικές δυνατότητες για την εφαρμογή τους οπότε γιατί δεν θα ήταν στις περιπτώσεις αυτές χρήσιμη η διατύπωση της άποψης του οργάνου? Επίσης, ως κυρίαρχο κράτος δεν είμαστε υποχρεωμένοι να ενσωματώνουμε στην εσωτερική νομοθεσία διατάξεις διεθνούς (όχι ενωσιακής). Οπότε γιατί θα ήταν άχρηστη η άποψη του οργάνου σε σχέση με τη σκοπιμότητα ενσωμάτωσης διεθνούς νομοθεσίας??? Επί του άρθρου 87, διατυπώνεται προβληματισμός ως προς το εάν στην έννοια «ποντοπόρος ναυτία» των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1

συμπεριλαμβάνονται τα κρουαζιερίπλοια. Σε καταφατική περίπτωση, θεωρείται ότι πρέπει τούτο να αναφέρεται ρητά, ενώ, σε αποφατική περίπτωση, προτείνεται η ρητή αναφορά στα κρουαζιερίπλοια, δεδομένης της ανάγκης προσέκλυσης αυτής της κατηγορίας των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, δεδομένου ότι στον τομέα αυτό δραστηριοποιούνται πολλά κρουαζιερίπλοια με ξένη σημαία.

Περαιτέρω, ως προς την περίπτωση β' της παραγράφου 1 διατυπώνεται προβληματισμός για τη διατύπωση «ενδεικνυόμενες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της νομοθεσίας». Ειδικότερα, ανακύπτει το ερώτημα αφενός αν το Υπουργείο θεωρεί ότι η κείμενη νομοθεσία ρυθμίζει το σύνολο των θεμάτων και αυτών που θα προκύψουν αφετέρου αν εξάγεται το συμπέρασμα ότι για τη νέα νομοθεσία δεν απαιτείται η γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

Αναφορικά δε με τη διατύπωση «εξαιρουμένης της διατύπωσης απόψεων επί νομοθετικών ή κανονιστικών πράξεων που συνιστούν ενσωμάτωση ή κύρωση υφιστάμενης ενωσιακής και διεθνούς νομοθεσίας» προβάλλεται η ανάγκη γνωμοδότησης και πάλι του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, δεδομένου ότι τόσο η ενωσιακή και διεθνής νομοθεσία επιτρέπουν την ενσωμάτωση και εφαρμογή των κανόνων αυτών δικαίου με διαφορετικούς τρόπους. Σε κάθε περίπτωση, προβάλλεται η άποψη ότι, η χώρα, ως κυρίαρχο κράτος, δεν είναι υποχρεωμένη να ενσωματώνει στην εσωτερική έννομη τάξη διατάξεις της διεθνούς έννομης τάξης. Στο πλαίσιο αυτό, θεωρείται ότι η άποψη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού δεν θα ήταν άχρηστη ως προς τη σκοπιμότητα ενσωμάτωσης διεθνούς νομοθεσίας.

Αρθρο 88

Θέματα Ν.Α.Τ.

[2 σχόλια]

25 Φεβρουαρίου 2017, 19:41 | ΜΑΝΙΟΣ

ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΤ ΠΡΕΠΕΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΝΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ. ΤΟ ΥΝΑΝΤΙ ΑΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΕΙ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ.

24 Φεβρουαρίου 2017, 11:01 | ΓΙΑΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΝΑΟΣ

Η αναφορά σε «πλοία με ξένη σημαία» συνοδικά στη διάταξη αφορά και πλοία υπό σημαία κρατους μέλους της ΕΕ ??

Αν όχι πρέπει ρητά να αναφερθεί στη διάταξη.

Αν ναι, ελέγχεται αν υφίσταται εμπλοκή με το κοινοτικό κεκτημένο στα θέματα αναγνώρισης χρόνου εργασίας υπηκόων κρατών μελών στο έδαφος άλλου κράτους μέλους σε συνδυασμό και με τις διατάξεις της Συνθήκης ΕΕ για την ελεύθερη διακίνηση εργαζομένων εντός της κοινότητας.

Επί του άρθρου 88:

Θεωρείται ότι η ρύθμιση θεμάτων Ν.Α.Τ. πρέπει να λαμβάνει χώρα από το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Περαιτέρω, διατυπώνεται προβληματισμός για το εννοιολογικό περιεχόμενο της φράσης «πλοία με ξένη σημαία», αν δηλαδή περιλαμβάνονται και πλοία υπό σημαία κρατους μέλους της Ε.Ε.

Σε καταφατική περίπτωση, προτείνεται η ρητή αναφορά, ενώ, σε αποφατική περίπτωση, προτείνεται ο έλεγχος αν υφίσταται ανάγκη λήψης υπόψη του κοινοτικού κεκτημένου επί θεμάτων αναγνώρισης του χρόνου εργασίας υπηκόων κρατών μελών στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, σε συνδυασμό με τις διατάξεις της Συνθήκης της Ε.Ε. για την ελεύθερη διακίνηση εργαζομένων εντός της Ε.Ε.

Αρθρο 89

Αναγκαστική εκτέλεση κατά πλοίου

[1 σχόλιο]

26 Φεβρουαρίου 2017, 14:32 | ΓΙΑΓΓΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ

Η διατύπωση ήδη προκάλεσε παρερμηνείες στα τηλεδάκια. Δεν είναι σαφές αν η βούληση του νομοθέτη είναι

– η επίδοση να θεωρείται έγκυρη αν γίνει στην κοντινότερη Λιμενική Αρχή ή – η επίδοση ΠΡΕΠΕΙ να γίνει στην κοντινότερη Λιμενική Αρχή ή η επίδοση ΠΡΕΠΕΙ να γίνει ΚΑΙ στην κοντινότερη Λιμενική Αρχή Παρά τη σαφήνεια του άρθρου 89, καταγράφεται προβληματισμός ως προς τη νομοτεχνική διατύπωση του άρθρου 89, αν δηλαδή για την εγκυρότητα της επίδοσης είναι απαραίτητη ή όχι η επίδοση στην κοντινότερη Λιμενική Αρχή είτε πρέπει να γίνει η επίδοση και στην κοντινότερη Λιμενική Αρχή.	Άρθρο 90 Αντικατάσταση στο άρθρο 126 του Κ.Δ.Ν.Δ. [0 σχόλια] Δεν επιτεράπη ο σχολιασμός του άρθρου	Άρθρο 91 Άδειες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής	[9 σχόλια] 27 Φεβρουαρίου 2017, 21:35 ierapetra cruise ΝΕΠΑ ΘΕΛΩ ΝΑ ΜΟΥ ΠΗΤΕ ΚΥΡΙΟΙ ΠΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΗΤΕ ΜΕ ΤΕΤΟΙΑ ΠΡΟΧΕΙΡΟΤΗΤΑ. 1] ΑΦΟΥ ΠΛΕΟΝ ΜΕ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΣΕΤΕ ΕΜΕΙΣ ΔΕΝ ΘΑ ΜΠΟΡΕΣΩΜΕ ΝΑ ΑΝΤΑΠΕΞΕΛΘΟΥΜΕ ΣΤΑ ΕΞΟΔΑ ΜΑΣ ΤΙ ΘΑ ΚΑΝΩΜΕ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΜΑΣ ΠΟΥ ΠΟΥΛΗΣΑΜΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΜΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΚΑΠΟΙΑ ΔΑΝΕΙΑ ΣΤΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ? ΘΑ ΜΑΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΤΕ? Η ΘΑΡΘΟΥΝ ΟΙ Τ ΡΑΠΕΖΕΣ ΣΤΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑ ΜΑΣ ΤΑ ΠΑΡΟΥΝ? 2] ΑΝ ΣΚΕΦΤΗΚΑΤΕ ΝΑ ΔΩΣΕΤΕ ΔΟΥΛΕΙΑ ΣΕ ΚΑΠΟΙΟΥΣ ΑΛΟΥΣ ΤΙ ΘΑ ΓΙΝΟΥΝ ΕΚΕΙΝΟΙ ΠΟΥ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΕΡΓΑΖΟΤΑΝ ΣΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΥΤΑ? ΔΕΙΝΟΥΜΕ ΔΟΥΛΕΙΑ ΣΕ ΚΑΠΟΙΟΥΣ ΚΑΙ ΚΑΠΟΙΟΙ ΑΛΛΟΙ ΑΥΤΟΜΑΤΩΣ ΧΑΝΟΥΝ ΤΗ ΔΟΥΛΕΙΑ ΤΟΥΣ? 3] ΣΕ ΕΝΑ ΜΗΝΑ ΕΧΟΜΕ ΥΠΟΓΡΑΨΕΙ ΔΙΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΚΑΙ ΞΕΚΙΝΑΕΙ Η ΤΟΥΡΙΣΤ ΠΕΡΙΟΔΟΣ...ΤΙ ΘΑ ΠΟΥΜΕ ΣΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΑΣ?...ΠΟΥ ΗΔΗ ΗΜΑΣΤΕ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΩΝ ΥΠΟΓΡΑΦΩΝ? 4] ΤΙ ΘΑ ΚΑΝΟΥΝ ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΜΑΣ ΠΟΥ ΣΕ ΛΙΓΕΣ ΜΕΡΕΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΦΘΙΑΞΟΥΜΕ ΑΔΕΙΕΣ? ΘΑ ΕΚΤΕΘΟΥΜΕ ΑΝΕΠΑΝΕΡΘΩΤΑ ΔΙΟΤΙ ΤΑ ΜΙΣΑ ΣΚΑΦΗ ΔΕΝ ΘΑ ΠΡΟΛΑΒΟΥΝ ΝΑ ΕΤΟΙΜΑΣΤΟΥΝ ΛΟΓΩ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟΥ ΧΡΟΝΟΥ...ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ ΑΥΤΗ ΤΗ ΖΗΜΙΑ? ΚΑΙ ΒΕΒΑΙΑ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΘΑ ΜΕΙΝΟΥΝ ΕΚΤΟΣ ΔΙΟΤΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΑΣΥΜΦΟΡΟ ΠΛΕΟΝ ΝΑ ΕΡΓΑΣΤΟΥΝ.. 5] ΟΛΟΙ ΕΜΕΙΣ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΜΑΣΤΕ ΜΕ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΕΧΟΜΕ ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΠΑΝΩ ΣΤΗ ΔΟΥΛΕΙΑ ΜΑΣ, ΓΙΑΥΤΟ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΡΟΞΕΝΗΘΕΙ ΚΑΝΕΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ. 6] ΕΠΙΣΗΣ ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΜΑΣ ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΤΕ ΣΤΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑ ΠΡΑΞΩΜΕ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΩΜΕ ΣΤΗΝ ΑΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ..ΝΑ ΕΙΣΤΕ ΣΙΓΟΥΡΟΙ ΟΤΙ ΘΑ ΓΙΝΕΙ.. ΕΛΠΙΖΩ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΘΟΥΜΕ ΝΑ ΚΑΝΩΜΕ ΚΑΤΙ ΤΕΤΟΙΟ... ΑΣ ΕΛΠΙΣΩΜΕ ΟΤΙ ΘΑ ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΕΙ Η ΛΟΓΙΚΗ.. ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΑΤΖΑΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ Τ/Ρ ΣΚΑΦΟΥΣ 16 ΜΕΤΡΩΝ. 21 Φεβρουαρίου 2017, 18:34 Φωτίος Τσουνης
---	---	---	--

Τελικά απ' ότι φαίνεται πήγαμε εμπρός για πίσω οδοιπόρως. Θέλετε λεφτά κυριοί του υπουργείου βρείτε έναν πιο απλό τρόπο να τα παρείτε. Αντι να φτιάξετε τελικά το ηλεκτρονικό μητρώο και να προσταθήσουμε εστω και κατά το ελάχιστο να εξευρωπαϊστούμε πηγαίνουμε προς τα πίσω σε τακτικές δεκαετίας, με πτώσες μέρες ναυών κυριοί του υπουργείου θα ανανεώσουν τα σκάφη τις άδειες τους. Μοναδικός σας σκοπός μέσα στο γενικό κακό είναι να κανέτε την ζωή των επαγγελματιών ακόμα δυσκολότερη. Κρίμα που κανέτε τους προοδευτικούς. Αν θέλετε να εισπράξετε παραβολό για την ανανέωση της άδειας συυπεριλάβετε στο ετήσιο τέλος που θα πληρώνουν όλα τα σκάφη. Δυστηχώς ετσι εχετε μάθει αντι να προσφερετε και οεις κατι στους πωλιτες και να υπαρχει αναπποδοτικοτητα σε αυτο που καλουμεθα να πληρωσουμε θελετε να το κανέτε ακόμα πιο δυσκολό. Οττως λει και η λαικη ρηση «κερατας και δαρμενος». Πραγματικά θλιβομαι και για εμας αλλα και για εσας!!!!

20 Φεβρουαρίου 2017, 20:14 | ΧΑΡΗΣ ΧΑΤΖΗΒΕΡΟΓΛΟΥ

Το άρθρο 91 αποτελεί οπισθοδρόμηση και ως εκ τούτου πρέπει να παραληφθεί. Αντ'αυτού ας προσταθήσει η κυβέρνηση να ενεργοποιήσει το Μητρώο Σκαφών.

19 Φεβρουαρίου 2017, 23:27 | ierapetra cruise NEPIA

ΔΙΑΒΑΖΩ ΑΠΟΓΟΗΤΕΥΜΕΝΟΣ ΟΣΑ ΠΡΟΣΠΑΘΕΤΕ ΝΑ ΚΑΝΕΤΕ ΓΙΑ ΕΝΑ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΟ ΣΤΟΧΟ [ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΜΑΣ] ΑΠΕΦΑΣΙΣΑ ΝΑ ΑΣΧΟΛΗΘΩ ΜΕ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΕΛΠΙΖΟΝΤΑΣ ΟΤΙ ΚΑΤΙ ΘΑ ΑΝΑΔΕΙ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΜΟΥ..ΧΡΕΩΘΗΚΑ ΣΤΙΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΟΥΛΗΣΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΜΟΥ ΓΙΑ ΝΑ ΑΓΟΡΑΣΩ ΕΝΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟ 16 ΜΕΤΡΑ ΝΑ ΖΗΣΩ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΜΟΥ ΝΑ ΣΠΟΥΔΑΣΩ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΜΟΥ...ΔΥΣΤΥΧΩΣ ΑΤΥΧΗΣΑ ΓΙΑ ΑΚΟΜΑ ΜΙΑ ΦΟΡΑ...ΠΑΝΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΙΑ ΜΟΥ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ ΕΡΧΕΤΑΙ Η ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΜΟΥ...ΤΕΛΙΚΑ ΣΑΥΤΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΕΝΔΥΕΙ ΚΑΝΕΙΣ..ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΑΝ ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ ΘΑ ΙΣΧΥΕΙ Ο ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΕΠΕΛΕΞΕ ΝΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙ ΚΑΙ ΘΑ ΕΧΕΙ ΙΣΧΥ..ΥΠΗΡΧΑΝ ΚΑΠΟΤΕ ΑΔΕΙΕΣ ΑΝΙΕΙΑΣ Π.Χ ΤΡΑΤΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΑΠΕΦΑΣΙΣΕ ΝΑ ΜΗΝ ΔΩΣΕΙ ΝΕΕΣ ΚΑΙ ΟΣΟΙ ΗΘΕΛΑΝ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΟΥΝ ΑΥΤΗ ΠΟΥ ΚΑΤΕΙΧΑΝ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΝΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝ ΚΡΑΤΟΣ ΣΤΟ ΑΚΕΡΑΙΟ..Η Π.Χ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤ ΑΔΕΙΕΣ ΑΝΙΕΙΑΣ ΔΕΝ ΔΕΙΝΕΙ ΝΕΕΣ, ΟΜΩΣ ΔΕΝ ΠΑΙΡΝΕΙ ΠΙΣΩ ΤΙΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ...ΕΧΩ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕ ΣΚΑΦΟΣ 34 ΧΡΟΝΙΑ..ΣΙΓΟΥΡΑ ΠΟΥΝ ΜΕΤΑΝΥΤΕΡΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΕΝΑΝ ΝΕΟ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ..ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΤΕ 10 ΟΜΑΔΕΣ[ΣΧΟΛΕΣ] ΩΣΤΕ ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΤΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΜΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΜΑΣ ΚΑΙ ΟΠΟΙΟΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΟΣ ΝΑ ΜΗΝ ΤΟΥ ΔΩΘΕΙ ΕΔΕΙΑ...ΕΠΙΣΗΣ ΕΧΟΜΕ ΠΑΡΕΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ...ΕΙΝΑΙ ΠΟΥΝ ΕΥΚΟΛΟ ΑΠΟ ΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΑ ΝΟΜΟΘΕΤΟΥΝ ΚΑΠΟΙΟΙ..ΟΜΩΣ ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΠΟΙΟ ΘΑ ΕΙΝΑΙ? ΤΑ ΜΕΤΑΛΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ...ΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΣΑΣ ΥΠΟΔΕΙΩ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΕ ΧΡΟΝΟ ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ ΑΠΟ 2 ΠΛΟΙΑ..ΝΑ ΖΗΣΩΜΕ ΘΕΛΩΜΕ.....

19 Φεβρουαρίου 2017, 12:37 | ΜΑΓΓΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Θέλω κάποιος από το Υπουργείο, ή ο ίδιος ο Υπουργός, να μου απαντήσει στο εξής:

Τους τελευταίους μήνες, για να δημιουργήσεις μια καινούργια ΝΕΠΤΑ χρειάζεσαι 20 μέρες με 1 μήνα αναμονή, να το προωθήσει η Υπηρεσία. Για ένα πρακτικό ή μια βεβαίωση από το Μητρώο των ΝΕΠΤΑ, άλλο τόσο... Για να αλλάξουν τα στοιχεία σε μια υπάρχουσα άδεια ή να εκδοθεί μια καινούργια 20 μέρες και βάδε... Για να ελεγχθούν οι μέρες και να βγει μια παύση άδειας, γιατί ο πλοιοκτήτης θέλει να το μετατρέψει ιδιωτικό και να πληρώσει τον ΦΠΑ, ένα μήνα και

βάδε αναμονή...

Κι αυτοί οι Χρόνοι, ενώ δεν έχει γίνει το Μητρώο, γενικά δεν υπάρχει και πολύ δουλειά. Για να να προσταθήσουμε να φανταστούμε τι θα συμβεί, εάν γίνει το Μητρώο, που όλα τα σκάφη, επαγγελματικά και ιδιωτικά πρέπει να εγγραφούν... Που για κάθε επαγγελματικό, θα πρέπει να υπολογιστούν οι μέρες, με εκπνώσεις λόγω παλαιότητας, καθώς και το ποσό που θα οφείλει εάν δεν τις συμπληρώνει....

ΘΑ ΠΑΡΕΙ ΧΡΟΝΙΑ να γίνουν αυτά, ακόμα κι αν προσλάβετε επιπλέον προσωπικό. Και ενώ αυτή είναι η κατάσταση, εσείς θέλετε να επαναφέρετε την θεώρηση των αδειών. Με βάση ποιον νόμο? Με πόσες μέρες?

Γιατί τώρα ζούμε το εξής: Ένα καινούργιο σκάφος που έχει εφοδιαστεί με προσωρινή άδεια το 2015 ας πούμε, οφείλει να κάνει 35 μέρες, ενώ για ένα σκάφος 20 ετών, το τμήμα του ΥΕΝ που ασχολείται με το θέμα, μας ζητάει να κάνει 60 μέρες τον χρόνο. Παρόλο που υπάρχει ο νόμος του 2014 που είναι ευνοϊκότερος στις υποχρεώσεις, ένα παλιό σκάφος καλείται να βρει εν μέσω κρίσης, εν μέσω μεταναστών και προσφύγων, εν μέσω όλου του κλίματος τρομοκρατίας που υπάρχει, να κάνει διπλάσιες μέρες ναύλου ένα παλιό σκάφος από ένα καινούργιο!!!

Θέλετε να θεωρήσετε τις άδειες, που έχουν καταργηθεί ουσιαστικά από τον νόμο του 2014. Ποιός θα διεκπεραιώσει όλη αυτήν την δουλειά? Ξέρετε πόσος όγκος δουλειάς είναι? Πόσα σκάφη θα καταθέσουν συγχρόνως χαρτιά για θεώρηση? Εσείς κάνατε μια πράξη: Να τους βάλω να θεωρήσουν, να βάλω κι ένα παράβολο, ας πούμε 5000 σκάφη επί 500 ευρώ, να 2,5 εκατομμύρια ευρώ.

Αποσύρετε αυτό το άρθρο τώρα. Βρείτε πρώτα τρόπο να εκδίδονται τα έγγραφα από το Υπουργείο σας σε λογικούς χρόνους που να μην εμποδίζουν τις δραστηριότητές μας, και βρείτε τρόπο η μετάβαση στο Μητρώο να γίνει γρήγορα και αποτελεσματικά. Όλα τα άλλα είναι απαράδεκτα.

18 Φεβρουαρίου 2017, 11:10 | Κ. Γκιόκας

Ο αποκλεισμός σας στα γραφεία σας και στην micro-κοινωνία σας δημιουργεί mega-προβλήματα σε όλους εμάς. Συνεργαστείτε μεταξύ σας, δείτε τι υπάρχει έτοιμο και συνδέστε το με ο,τι αλλαγή κάνετε. Μην γκρεμίζετε και ξαναχτίζετε. Επιτέλους βάλτε μια ρότα και ακολουθείστε την. Οι υπουργοί έρχονται και παρέρχονται οι νόμοι μένουν και με αυτούς εμείς εργαζόμαστε. Πάρτε πίσω αυτό το άρθρο τελειώστε και ενεργοποιήστε το ηλεκτρονικό μητρώο να κάνουμε ένα βηματάκι μπροστά την οργάνωση. Σαν πολίτης τώρα υποπτεύομαι ότι ψάχνετε για χρήματα. Αν ναι γιατί δεν το λέτε ευθέως?

18 Φεβρουαρίου 2017, 10:01 | σαρλός σταύρος

Με τις τελικές διατάξεις του άρθρου 104, ρυθμίζετε και την έναρξη ισχύος. Δεν θα έπρεπε να υπάρχει ήδη η υπουργική απόφαση, που θα καθορίζει τις επί μέρους λεπτομέρειες ώστε να διαβασουμε πως υπολογίζεται την ακριβή διαδικασία?

Διοτι θα παει στη βουλη για να παρει μεχρι 28/02/17 για στην αρμοδια επιτροπη. διαβουλευση. επιτροπη.

κατοπιν θα παει στην ολομελεια για ψηφιση. νομιζω οτι θα πρεπει να περιλαμβανεται στην αιτιολογια που θα καταθεσετε,ωστε να γινει συζητηση στην επιτροπη. ειναι γνωστο οτι δεν συζητουνται υπουργικες αποφασεις στην επιτροπη, αλλα γιατι οχι? αλλωστε πρεπει να υπαρχει διαφανεια στη βουλη και οχι να μας εμφανιζετε μια υπ.αποφαση εκ των υστερων χωρις δυνατοτητα διαλογου.

17 Φεβρουαρίου 2017, 21:56 | ΣΑΡΛΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ

Απαράδεκτο

το

Δηλαδή επειδή το υπουργείο ναυτιλίας και ιδιαίτερα το αρμόδιο τμήμα θαλάσσιου τουρισμού,θέλει να δημιουργεί προσκόμματα και εν τέλει να υποκαταστήσει τους πάντες,ακόμη ακόμη και αυτή την δου πλοίων(είναι γνωστόι οι έλεγχοι με αμφισβήτηση ημερών κατά το δοκούν),καταφεύγει στην λύση να ανανεωθούν οι επαγγελματικές άδειες,(διότι πολύ σωστά δημιουργείται όγκος), ενώ θα μπορούσε να συνεργαστεί με το υπουργείο οικονομικών, ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΕΧΕΙ ΕΤΟΙΜΟ ΤΟ ΜΗΤΡΩΟ ΣΚΑΦΩΝ,ΑΛΛΑ ΔΥΣΤΥΧΩΣ ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΟΥ ΥΕΝ,ΓΙΑ ΑΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΜΠΟΥΚΟΤΑΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ.

Ζητάνε την τελειότητα, ξεχνώντας ότι οτιδήποτε καινούργιο, μπαίνει σε διαδικασία λειτουργίας και σιγά σιγά, διορθώνονται τα όποια λιγοστά προβλήματα. Άλλωστε,το χτίσιμο του μητρώου, το έχει αναλάβει ένας εξαιρετικός προγραμματιστής,γνώστης, ο οποίος έχει σχεδόν έτοιμο το μητρώο,αλλά από το μεν οι υπηρεσιακοί παράγοντες κωφεύουν,καθυστερούν και με την συμπεριφορά τους δυσχεραίνουν την επίλυση του θέματος. Λυπαμαι πολυ,δυστυχως αυτη η χωρα με πισωγυρισματα δεν προκειται να παει μπροστα.

ΟΛΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΕ ΜΗΤΡΩΟ ΣΚΑΦΩΝ.

17 Φεβρουαρίου 2017, 14:38 | ΜΑΓΓΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Απίστευτο άρθρο νόμου. Οι άδειες που καταργήθηκαν από το 2014, και από τότε περιμένουμε να φτιάξετε το περίφημο Μητρώο, που θα καταργούσε την γραφειοκρατία, εσείς φέρνετε ένα άρθρο, που θα πρέπει βάσει του άρθρου, να θεωρούμε τις άδειες αυτές, με τι τρόπο? Με τι κόστος? Με ότι αποφασίσετε χωρίς την έγκριση της Βουλής.

Επί του άρθρου 91:

Από τα σχόλια αποτυπώνονται αντιρήσεις για την πρόβλεψη θεώρησης των αδειών επαγγελματιών πλοίων αναψυχής, με κύριο επιχείρημα την οικονομική επιβάρυνση και ζημία των επιχειρηματιών, λαμβανομένων υπόψη των λοιπών επιβαρύνσεων που έχουν υποστεί (λ.χ. τραπεζικά δάνεια, κ.ο.κ.), ιδίως ενόψει της επικείμενης θερινής τουριστικής περιόδου. Επίσης, αποτυπώνεται προβληματισμός για τον ανταγωνισμό που συνεπάγεται η αύξηση της οικονομικής τους επιβάρυνσης από άλλους επιχειρηματίες, αλλά και τον κίνδυνο απώλειας θέσεων απασχόλησης.

Επίσης, επισημαίνονται προβλήματα με ήδη υπογεγραμμένες συμβάσεις, το περιορισμένο χρονικό διάστημα που παρέχεται για τη θεώρηση των αδειών, αλλά και ο κίνδυνος επιχειρηματίες να προβούν σε αλλαγή σημαίας στα πλοία τους.

Επίσης, προτείνεται η είσπραξη του παραβόλου θεώρησης των αδειών μέσω του ετήσιου τέλους για το σύνολο των πλοίων, ώστε να δοθεί ο απαιτούμενος χρόνος για την καταβολή των απαιτούμενων ποσών.

Σε κάθε περίπτωση, προβάλλεται αφενός η ανάγκη για παράδειψη του άρθρου 91 αφετέρου για ενεργοποίηση του ηλεκτρονικού Μητρώου Σκαφών. Περαιτέρω, επισημαίνεται το μεγάλο διοικητικό βάρος για τη σύσταση μίας Ναυτιλιακής Επιχείρησης Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.), αλλά και για τον υπέρμετρο χρόνο διενέργειας των απαιτούμενων διοικητικών διαδικασιών για τη θεώρηση των σχετικών αδειών που τονίζεται ότι έχουν καταργηθεί από το 2014, ελλείψει Μητρώου.

Επιπλέον, τονίζεται ότι, αφού βάσει του άρθρου 104 του νομοσχεδίου, ο νόμος θα τεθεί σε ισχύ από τη δημοσίευσή του, έπρεπε να έχει ήδη προετοιμαστεί η σχετική Υπουργική Απόφαση ρύθμισης των λεπτομερειών του άρθρου, ώστε να υπάρχει διαφάνεια και ενημέρωση για την ακριβή διαδικασία, με στόχο να δοθεί δυνατότητα διάλογου επί του θέματος.

Άρθρο 92

Πλωτά ανυψωτικά συστήματα φύλαξης σκαφών

[3 σχόλια]

21 Φεβρουαρίου 2017, 14:11 | Π. ΦΩΤΙΑΔΗΣ

Θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα για τοποθέτηση τόσο εντός όσο και εκτός ΘΖΝ! Επιπλέον να απελευθερωθεί η διαδικασία, σε όλη την Ευρώπη και την Αμερική επιτρέπεται η τοποθέτηση πλωτών ανυψωτικών συστημάτων φύλαξης σκαφών ακόμα και μπροστά από το σπίτι κάθε ιδιοκτήτη σκάφους κι εμείς εδώ στην Ελλάδα ακόμα διαπραγματευόμαστε τα αυτονόητα... Πολύ σωστή πρωτοβουλία, αν και μένουν ακόμα πολλά να διευκρινιστούν.

20 Φεβρουαρίου 2017, 09:23 | ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ

Είναι χρήσιμο να διευκρινιστεί εάν η τοποθέτηση πλωτών ανυψωτικών συστημάτων θα προβλέπεται μόνο εντός θαλάσσιας ζώνης λιμένα ή γενικά και σε λοιπές περιοχές

19 Φεβρουαρίου 2017, 13:44 | Κ. Γκιόκας

Αυτό το άρθρο 92 αν όχι άμεσα αλλά στο μέλλον μυρίζει φωτογραφία. Με προκήρυξη διαγωνισμού θα έπρεπε να αναφέρει και όχι αποφάσεις Υπουργών. Δεν αναφέρει επίσης φορέα, Μαρίνα, Δήμος, Περιφέρεια, ποιός προκηρύσει διαγωνισμό, τι θα πει «οικονομικό ανάλλαγμα», ενόικιο, άπαξ προσφορά, αντισταθμιστικά οφέλη, κάτω από το τραπέζι? Πρέπει να γίνει πιο σαφές.

Το **άρθρο 92** έτυχε ευνοϊκής υποδοχής από τους πολίτες, ως νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, διότι θα συμβάλλει στην απελευθέρωση της διαδικασίας που ήδη ακολουθείται στο εξωτερικό.

Περαιτέρω, σημειώνονται προτάσεις για δυνατότητα τοποθέτησης πλωτών ανυψωτικών συστημάτων φύλαξης σκαφών τόσο εντός όσο και εκτός Θαλάσσιων Ζωνών Λιμένα (Θ.Ζ.Λ.), με αποτέλεσμα να ανακύπτει ανάγκη παροχής διευκρίνισης ως προς τη δυνατότητα τοποθέτησης των εν λόγω συστημάτων και εκτός Θ.Ζ.Λ.

Εντούτοις, αποτυπώνεται και η ανάγκη περαιτέρω παροχής διευκρινίσεων ως προς τον φορέα που θα εγκρίνει την τοποθέτηση των ανωτέρω συστημάτων,

καθώς και η ακολουθητέα διαδικασία (λ.χ. με προκήρυξη διαγωνισμού), τη φύση του όρου «οικονομικό αντάλλαγμα» (ενοίκιο, άπαξ προσφορά, αντισταθμιστικά οφέλη κ.ο.κ.).	
Άρθρο 93 Τροποποίηση άρθρου 11 του ν. 3922/2011 (Α' 35) [0 σχόλια] Δεν επειράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 94 Εγκατάσταση και λειτουργία προσωρινών μονάδων αφαλάτωσης [0 σχόλια] Δεν επειράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 95 Συμμετοχή Ο.Ν.Π.Ε. στα Δ.Σ. των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων [1 σχόλιο] 19 Φεβρουαρίου 2017, 13:18 Κ. Γκιάκας Πάλι διάκριση. Καλούνται οι Ναυτικοί πράκτορες και αποκλείεται τον εκπρόσωπο 4000 επαγγελματιών τουριστικών σκαφών. Απαράδεκτο. Αρνητικά κρίνεται το άρθρο 95 από πολίτη, δεδομένου ότι θεωρείται άνιση η πρόβλεψη δυνατότητας συμμετοχής εκπροσώπου της Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων Ελλάδας (Ο.Ν.Π.Ε.) στις συνεδριάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων των Λιμενικών Ταμείων και των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, σε αντίθεση με τους εκπροσώπους των τουριστικών επαγγελματιών σκαφών που δεν εκπροσωπούνται.	
Άρθρο 96 Τροποποίηση του ν. 3079/2002 [0 σχόλια] Δεν επειράπη ο σχολιασμός του άρθρου	
Άρθρο 97 Επίδομα απολύτου αναπηρίας για συνταξιούχους Ν.Α.Τ. [1 σχόλιο] 23 Φεβρουαρίου 2017, 15:38 ΜΗΝΑΤΣΗΣ Γ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΤ ΕΦΟΣΟΝ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΛΕΟΝ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΥΤΟ. ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΑΠΕΜΠΛΑΚΕΙ ΤΟ ΥΝΑΝΗ ΚΑΙ ΤΟ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΤ ΚΑΙ ΑΥΤΑ ΝΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΠΛΕΟΝ ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.	
Επί του άρθρου 97: Επαναλαμβάνεται προηγούμενο σχόλιο έτερου πολίτη για την απειμπλοκή του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής από τη νομοθετική ρύθμιση ζητημάτων του Ν.Α.Τ. που θεωρεί ότι πρέπει να αποτελούν αντικείμενο νομοθετικής πρωτοβουλίας του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης.	

Άρθρο 98
Σύσταση Συμβουλίου Συνδυασμένων Μεταφορών

[2 σχόλια]

19 Φεβρουαρίου 2017, 13:10 | Κ. Γκιόκας

Εκ της παραγράφου 5. προκύπτει η αναγκαιότητα θεσμοθέτησης εκπροσώπου των εταιριών θαλάσσιου τουρισμού επειδή εκ του αντικειμένου τους έχουν γνώση των προβλημάτων που προκύπτουν κατά την διακίνηση των τουριστών στα νησιά αλλά και στην ηπειρωτική χώρα.

17 Φεβρουαρίου 2017, 13:09 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΕΛΩΝΗΣ

ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ.

Επί του άρθρου 98:

Εκ μέρους πολιτή καταγράφεται η αναγκαιότητα θεσμοθέτησης συμμετοχής εκπροσώπου των εταιριών θαλάσσιου τουρισμού που είναι γνώστες των προβλημάτων που ανακύπτουν κατά τη διακίνηση των τουριστών στα νησιά/ ηπειρωτική χώρα, ενώ εκ μέρους άλλου πολίτη η αναγκαιότητα συμμετοχής εκπροσώπου του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων.

Άρθρο 99

Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 13 του ν. 3622/2007 (Α' 281)

[0 σχόλια]

Δεν επεγράφη ο σχολιασμός του άρθρου

Άρθρο 100

Τροποποίηση παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 3622/2007 (Α' 281), όπως τροποποιήθηκε με το εδάφιο 2 της παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 4150/2013 (Α' 102)

[1 σχόλιο]

19 Φεβρουαρίου 2017, 13:30 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΠΟΥΛΟΣ

Δεδομένου ότι η διάταξη αφορά τα Σχέδια Ασφαλείας και όχι την Αξιολόγηση Ασφάλειας, τι σημαίνει, ποια έννοια έχει ο όρος «αναπτύσσονται» ? Πώς πέραν της εφαρμογής του, «αναπτύσσεται» το Σχέδιο Ασφάλειας ?

Σημειώνεται ότι η Αιτιολογική Έκθεση δεν παρέχει διευκρίνιση /απάντηση στο ερώτημα και σε περίπτωση πραγματικού συμβάντος η απάντηση θα είναι κρίσιμης σημασίας σε σχέση με την απόδοση ευθυνών.

Επί του άρθρου 100:

Εκ μέρους πολίτη ζητούνται διευκρινίσεις για την έννοια του όρου «αναπτύσσονται», δεδομένου ότι γίνεται λόγος στη διάταξη για Σχέδια Ασφαλείας, θεωρώντας ότι τούτο έχει κρίσιμη σημασία αναφορικά με την απόδοση ευθυνών.

Άρθρο 101

Τροποποίηση παρ. 2B, άρθρο 18 του π.δ. 28/1931 (Α' 239)

[0 σχόλια]

Δεν επεγράφη ο σχολιασμός του άρθρου

Άρθρο 102

Θέματα ασφαλείας και πρόληψης ρύπανσης των ελληνικών πλοίων

[2 σχόλια]

23 Φεβρουαρίου 2017, 13:35 | ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΣΕΕΝ)

Αυτοδίκαια να ισχύουν οι διεθνείς απαιτήσεις χωρίς να απαιτείται η έκδοση διοικητικής πράξης. Επίσης να προστεθεί και ο ILO εκτός από την Ε.Ε. και τον IMO.

23 Φεβρουαρίου 2017, 12:04 | ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΟΣ

Πολύ καλή πρωτοβουλία. Ενδεχόμενα σκόπιμο να προβλεφθεί συγκεκριμένο χρονικό όριο εντός του οποίου θα δρουν οι νηογνώμονες και θα αντιδρούν οι Υπηρεσίες του Υπουργείου για να αποφευχθούν ατέρμονες διαδικασίες.

Επί του **άρθρου 102** αποτυπώνονται θετικά σχόλια, μεταξύ άλλων από τον **Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ν.)**, επισημαίνοντας ότι για την εφαρμογή των διεθνών απαιτήσεων δεν θα έπρεπε να απαιτείται η έκδοση σχετικής διοικητικής πράξης, ενώ προτείνεται ο προσδιορισμός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου εντός του οποίου οφείλουν να δρουν οι νηογνώμονες και οι Υπηρεσίες του Υπουργείου, προς αποφυγή ατέρμονων χρονικά διαδικασιών. Τέλος, επισημαίνεται η ανάγκη αναφοράς και του ILO, εκτός του IMO και της Ε.Ε.

Άρθρο 103

Ρυθμίσεις θεμάτων κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχου ελληνικών πλοίων

[4 σχόλια]

28 Φεβρουαρίου 2017, 12:57 | Ελεύθερος Πολίτης

Είμαι επαγγελματίας, τεχνικός και εργάζομαι χρόνια στο χώρο της ναυτιλίας. Θεωρώ ότι το συγκεκριμένο άρθρο βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση καθώς πάρα πολλές φορές (μιλώντας και από προσωπική εμπειρία) υπάρχουν περιπτώσεις όπου το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο (διεθνές, ευρωπαϊκό ή εθνικό) αδυνατεί να αντιμετωπίσει από συνθησμένα έως και ιδιαίτερα και σύνθετα τεχνικά θέματα που αφορούν στην κατασκευή και στον εξοπλισμό των πλοίων, τα οποία δεν μπορούν να τυποποιηθούν ή να προβλεφθούν στο σύνολό τους όπως τυχόν γίνεται με άλλες κατασκευές.

28 Φεβρουαρίου 2017, 11:26 | Νίκος Μ.

Το πεδίο εφαρμογής των νομοθετημάτων που εκπορεύονται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό σχετίζεται συνήθως με πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και συνήθως είναι κατά περίπτωση από ένα μέγεθος και πάνω. Αντίστοιχα το πεδίο εφαρμογής των Οδηγιών και των Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης επίσης αφορούν σε συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής. Υπάρχουν λοιπόν αρκετές περιπτώσεις πλοίων και πλόων που δεν εμπίπτουν στο ανωτέρω διεθνές νομοθετικό πλαίσιο και που ο εθνικός νομοθέτης δεν έχει ρυθμίσει, τουλάχιστον με τρόπο που να αφορά σε όλες τις δυνατές περιπτώσεις. Εκτιμώ ότι αυτές τις περιπτώσεις προσπαθεί να θεραπεύσει το συγκεκριμένο άρθρο και ως εκ τούτου νομίζω ότι είναι θετική η εισαγωγή του.

28 Φεβρουαρίου 2017, 09:43 | ΛΕΥΤΕΡΗΣ Κ.

Εμείς που ως πολίτες ερχόμαστε σε επικοινωνία με Υπηρεσίες όπως η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων αντιλαμβανόμαστε πολύ καλά την σκοπιμότητα και χρησιμότητα μιας τέτοιας διάταξης. Παρά τα σχόλια του κ. ΓΚΙΟΚΑ, δυστυχώς πολλά τεχνικά και λεπτομερειακά θέματα ασφαλείας, εξοπλισμού και πρόληψης ρύπανσης των πλοίων δεν ρυθμίζονται από την ισχύουσα εθνική, ενωσιακή και διεθνή νομοθεσία. Για παράδειγμα, είναι σε όλους γνωστό ότι ο καθορισμός της ιπποδύναμης των μηχανών των πλοίων γίνεται μέσω μιας εγκυκλίου που δεν βασίζεται σε εξουσιοδοτική διάταξη νόμου. Τέτοια παραδείγματα υπάρχουν πολλά που προκύπτουν από την καθημερινή ενασχόληση με τέτοια θέματα. Επομένως συγχαρητήρια στον Υπουργό για το άρθρο αυτό.

19 Φεβρουαρίου 2017, 13:35 | Κ. Γκιόκας

«τα οποία δεν ρυθμίζονται διαφορετικά από τις διατάξεις της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας και των εφαρμοστέων οργάνων του Διεθνούς Ναυτιλιακού

Οργανισμού (ΙΜΟ) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης» Με αυτή την έκφραση-πρόταση του νόμου Κε Κουρουπλή που είστε και νομικός δημιουργούνται τα παρόντα για φωτογραφικές διατάξεις υπέρ ενός η μερικών. Τι είναι εκείνο που δεν προβλέπεται από 3 διαφορετικούς νομοθέτες-οργανισμούς και μπορεί να το προβλέψει ένας γραφειοκράτης του υπουργείου σας? Σεισμονγράφος μιας συγκεκριμένης φήμας στο πλοίο. Υπερβολικό πράδειγμα? Ισως αλλά η αλήθεια δια μέσου του παρελθόντος. Νομίζω οι αυτοί οι 3 οργανισμοί είναι αρκετοί.

Τα περισσότερα σχόλια επί του άρθρου 103 αντιμετωπίζουν θετικά τη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, αφού αναγνωρίζουν ότι, σε πολλές περιπτώσεις, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (διεθνές, ευρωπαϊκό, εθνικό) αδυνατεί να αντιμετωπίσει τα ιδιαίτερα σύνθετα τεχνικά ζητήματα που αφορούν στην κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, τα οποία δεν μπορούν να τυποποιηθούν ή να προβλεφθούν συνολικά, όπως γίνεται ως προς άλλες κατασκευές, καθώς και κατασκευές μικρότερες σε σχέση με τις ρυθιζόμενες από τις διεθνείς και ευρωπαϊκές προβλέψεις.

ΜΕΡΟΣ Ι': ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 104

Τελικές Διατάξεις

[1 σχόλιο]

20 Φεβρουαρίου 2017, 23:32 | ΜΗΝΑΤΗΣ ΠΙΟΡΤΙΟΣ

ΣΟΒΑΡΗ ΜΕΡΙΜΝΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΩΘΕΙ ΣΤΗΝ ΔΙΧΜΗ ΤΟΥ ΔΟΡΑΤΟΣ ΤΟΥ ΑΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΗΤΟΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥΣ.Η ΗΓΕΣΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑ ΣΥΣΤΗΣΕΙ ΟΜΑΔΑ (ΑΠΟΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΚΑΙ ΑΠΟ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΠΝ) Η ΟΠΟΙΑ ΝΑ ΜΕΛΕΤΗΣΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΣΤΟ ΣΩΜΑ ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΣ Ο ΟΠΟΙΟΣ ΝΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΣ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΠΝ (ΠΔ 210/93) ΚΑΙ ΟΧΙ ΑΝΤΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΝΑ ΚΑΤΑΡΤΗΘΕΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΑΥΤΗ Η ΠΡΩΤΟΤΥΠΙΑ ΤΟΥ ΑΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΝΑ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΑΝΩΤΕΡΟΙ ΤΟΥ

ΤΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΑΥΤΗ Η ΠΛΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΩΤΟΤΥΠΙΑ; ΝΑ ΑΝΑΔΕΙΞΕΙ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΟ ΑΣ ΚΑΙ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΟΣΩΣΤΙΣΜΗ 50% ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΚΑΙ 50% ΑΠΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ.

ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΤΟΥ ΑΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΣΤΙΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΘΕΙ Η ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ.

ΤΕΛΟΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΘΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΩΣΤΕ ΝΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΑΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΣΤΕΛΕΧΩΝΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΣ. ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΝΑ ΑΜΟΙΒΟΝΤΑΙ ΤΟ ΙΔΙΟ ΟΤΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΥΠΟΝΟΙΟ ΠΛΗΡΩΜΑ. ΑΣ ΕΞΕΤΑΣΤΕΙ ΓΙΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ Ο ΜΙΣΘΟΣ ΕΝΟΣ ΣΗΜΑΙΦΟΡΟΥ ΑΣ (ΣΝΔ) ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΚΑΙ ΕΝΟΣ Λ/Φ ΑΡΜΕΝΙΣΤΗ. Η ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ Η ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΣ ΕΙΝΑΙ ΑΛΛΟ ΕΝΑ ΘΕΜΑ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΧΡΗΖΕΙ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Παρατίθεται σχόλιο γενικό επί του άρθρου 104, το οποίο δεν αφορά στο άρθρο 104, αλλά στην ανάγκη να δοθεί έμφαση στα πλοία του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και του προσωπικού αυτού, ιδίως με τη σύσταση Ομάδας Εργασίας που θα μελετήσει τα πλοία του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., τις διαδικασίες, θα μεριμνήσει για τη θεσμοθέτηση νέου Κανονισμού Πλοίων του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με αντιστοίχιση των ρυθμίσεων με το π.δ. 210/1993.

Επίσης, προτείνεται να αρθεί η τοποθέτηση προτογαμένων στα πλοία μηχανικών ανώτερων του κυβερνήτη, να αλλάξει το σύστημα εισαγωγής αξιωματικών στο Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., με ποσοστιαία 50% προερχόμενων από το Πολεμικό Ναυτικό και 50% από Πανεπιστημιακές Σχολές, να ρυθμιστούν ζητήματα εισαγωγής των Σχολών του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στις Πανελλήνιες Εξετάσεις, να ληφθούν μέτρα για παροχή οικονομικών και άλλων κινήτρων σε κυβερνήτες και μηχανικούς για τη στελέχωση των πλοίων, καθώς και να ρυθμιστούν ζητήματα διεξαγωγής επιχειρήσεων, υποστήριξης των πλοίων του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.