

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Α. Ταυτότητα Διαβούλευσης

Πληροφοριακά Στοιχεία	
Τίτλος Διαβούλευσης	ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
Επισπεύδων Φορέας	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Χρόνος έναρξης	13-02-2020
Χρόνος λήξης	27-02-2020
Κατηγορία 1. Νομοθετική 2. Προνομοθετική 3. Άλλη	Νομοθετική
Είδος Διαβούλευσης	Δημόσια
Δικτυακός τόπος Ανάρτησης	www.opengov.gr
Πλήθος άρθρων	75
Πλήθος Σχολίων	495
Αριθμός Σχολιαστών	≅ 400
Συντονιστές διαβούλευσης:	Νικόλαος Συμβουλάκης Μαρία Γκούτσιου
Υπεύθυνος Επικοινωνίας	Νικόλαος Συμβουλάκης
Υπ. Έγκρισης Σχολίων	Νικόλαος Συμβουλάκης Μαρία Γκούτσιου
Ομάδα Επεξεργασίας Έκθεσης	Νικόλαος Συμβουλάκης

Έκθεση Διαβούλευσης

Α. Ταυτότητα Διαβούλευσης

Πληροφοριακά Στοιχεία	
Τίτλος Διαβούλευσης	ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
Επισπεύδων Φορέας	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Χρόνος έναρξης	13-02-2020
Χρόνος λήξης	27-02-2020
Κατηγορία 1. Νομοθετική 2. Προνομοθετική 3. Άλλη	Νομοθετική
Είδος Διαβούλευσης	Δημόσια
Δικτυακός τόπος Ανάρτησης	www.opengov.gr
Πλήθος άρθρων	75
Πλήθος Σχολίων	495
Αριθμός Σχολιαστών	≅ 400
Συντονιστές διαβούλευσης:	Νικόλαος Συμβουλάκης Μαρία Γκούτσου
Υπεύθυνος Επικοινωνίας	Νικόλαος Συμβουλάκης
Υπ. Έγκρισης Σχολίων	Νικόλαος Συμβουλάκης Μαρία Γκούτσου
Ομάδα Επεξεργασίας Έκθεσης	Νικόλαος Συμβουλάκης

Β. Επεξεργασία Σχολίων

Άρθρο	Ημ/νια	Σχόλιο	Σχολιασμός
1	24/2/2020	Το Πρώτο Μέρος του νόμου 2932/2001, όπως ισχύει, που αφορά στην Ελεύθερη Παροχή Υπηρεσιών στις Θαλάσσιες Ενδομεταφορές, αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί ένα σημαντικό νομοθετικό πλαίσιο για την προσαρμογή της εσωτερικής νομοθεσίας προς τον Κανονισμό 3577/92 της ΕΕ. Σαφώς, από το έτος 2001 και μετά, επήλθαν πολλές και διάφορες τροποποιήσεις/συμπληρώσεις στο νόμο αυτό προκειμένου να καλυφθούν δυσλειτουργίες ή για να αντιμετωπισθούν θέματα που προέκυψαν σε σχέση με την εφαρμογή του. Δεδομένου ότι από το έτος 2001 και μετά, σχεδόν σε κάθε νόμο που προώθησε το Υπουργείο Ναυτιλίας συμπεριλήφθηκαν τροποποιήσεις/συμπληρώσεις του νόμου 2932/2001, με αποτέλεσμα σήμερα αναφορά στο νόμο αυτό να γίνεται με τη διατύπωση «ν.2932/2001, όπως ισχύει» θεωρούμε αναγκαία, ως θέμα πρώτης προτεραιότητας, την κωδικοποίηση του Πρώτου Μέρους του νόμου αυτού, ώστε να παρέχεται σε όλους τους εμπλεκόμενους με την εφαρμογή του (Διοίκηση, Δικαστικές Αρχές, Πλοιοκτήτες, Ναυτικοί) η δυνατότητα πλήρους, σαφούς και ενιαίας εικόνας των διατάξεών του. Κατόπιν αυτών και εκτιμώντας και το δικό σας ενδιαφέρον για την εξασφάλιση της «ασφάλειας του δικαίου», θεωρούμε αναγκαία τη συμπερίληψη και διάταξης που θα εξουσιοδοτεί τον Υπουργό να προτείνει την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος για την Κωδικοποίηση των διατάξεων του ν.2932/2001, όπως ισχύει. Η αναμενόμενη θετική σας ανταπόκριση στην θέση μας αυτή, θα συνδέσει καθοριστικά το όνομά σας με το πλαίσιο των διατάξεων για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, μαζί με τις όποιες τροποποιήσεις κριθούν τελικά σκόπιμες και αναγκαίες.	Το ενδεχόμενο κωδικοποίησης του ν. 2932/2001 θα εξεταστεί σε επόμενο χρόνο.
	25/2/2020	Κύριοι Σας κάνουμε γνωστό ότι συμφωνούμε με την τροποποίηση του νόμου 2932/2001 άρθρο 2 παράγραφος 4 που αφορά, την δρομολόγηση ενός έτους και για συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή.	-
	26/2/2020	Το συμπέρασμα που βγάζει κάποιος από την ανάγνωσή του νομοσχεδίου, είναι πως στο ΥΝΑΝΠ υπηρετεί μόνο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Υπάρχουν δεκάδες άρθρα που αφορούν δικαίως σε θέματα οργάνωσης, εξέλιξης, απόσπασης, προαγωγών, προσλήψεων κτλ του προσωπικού του Λ.Σ., ενώ κανένα άρθρο δεν αφορά στα θεσμικά ζητήματα των Πολιτικών Υπαλλήλων, παρότι ο Σύλλογός μας διαχρονικά έχει υποβάλει πολλές φορές σχετικά αιτήματα. Αναρωτιόμαστε γιατί. Προφανώς κυριαρχεί η άποψη ότι το Υπουργείο μας είναι το Λιμενικό Σώμα, όπως επανειλημμένως έχει διατυπωθεί από την Πολιτική Ηγεσία. Συνεπώς και σύμφωνα με αυτή τη λογική, οι Πολιτικοί Υπάλληλοι θα πρέπει να υποβάλουν τα αιτήματά τους σε Νομοσχέδια άλλων Υπουργείων. ΣΑΦΩΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΤΣΙ. Το ΥΝΑΝΠ, όπως πολύ καλά γνωρίζουμε όλοι, είναι ένα οικονομικό, παραγωγικό, αναπτυξιακό Υπουργείο και γι αυτό το λόγο, είναι ενταγμένο στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Προς αυτή την κατεύθυνση, ο Σύλλογός μας προτείνει να συμπεριληφθούν στο Νομοσχέδιο άρθρα τα οποία αφορούν αποκλειστικά στο Πολιτικό Προσωπικό. Άρθρο: Θεσμοθέτηση Υπηρεσιακού (Γενικού) Γραμματέα Η κατάργηση του Γενικού Γραμματέα με το Π.Δ. 84/2019, μόνο δυσλειτουργίες και ερωτηματικά δημιουργεί, στις παραγωγικές Υπηρεσίες που στελεχώνονται από Πολιτικούς Υπαλλήλους, καθώς η κατάργησή του, ενισχύει τη στρατιωτική μορφή του Υπουργείου.	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ

	Άρθρο: Αύξηση οργανικών θέσεων πολιτικού προσωπικού. Οι οργανικές θέσεις του Πολιτικού Προσωπικού έχουν μειωθεί στο 50%, ενώ παράλληλα έχουν καταργηθεί πολιτικές Υπηρεσίες οι αρμοδιότητες των οποίων έχουν μεταφερθεί σε Διευθύνσεις του Λιμενικού Σώματος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν: η κατάργηση της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών (Διεύθυνση Οργάνωσης, Πληροφορικής, Προμηθειών). οι Διευθύνσεις όπως Εκπαίδευσης Ναυτικών, Ναυτικής Εργασίας, Ναυτιλιακής Πολιτικής, Περιβάλλοντος, Επιθεώρησης Πλοίων, καθώς και η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, οι οποίες δεν έχουν επιχειρησιακό χαρακτήρα, στελεχώνονται στην συντριπτική τους πλειοψηφία από προσωπικό του Λ.Σ. οι Σχολές των ΑΕΝ και των ΚΕΣΕΝ στελεχώνονται με ελάχιστους Πολιτικούς Υπαλλήλους. Για τους παραπάνω λόγους η αύξηση των οργανικών θέσεων των Πολιτικών Υπαλλήλων κρίνεται επιβεβλημένη. Διακόσιες (200) οργανικές θέσεις, όλων των κλάδων και ειδικοτήτων, είναι οι ελάχιστες που απαιτούνται. Άρθρο: Δήλωση περιουσιακής κατάστασης Πολιτικών Υπαλλήλων ΥΝΑΝΠ Να ισχύσει, ότι ισχύει και για τους υπαλλήλους όλων των Υπουργείων. Άρθρο: Συνταγογράφηση και Ιατρικές εξετάσεις Πολιτικών Υπαλλήλων από την Υπηρεσία Υγειονομικού των κεντρικών Υπηρεσιών (Ιατρείο) Λ.Σ. Να συμπεριληφθεί η συνταγογράφηση των Πολιτικών Υπαλλήλων και των μελών των οικογενειών τους, καθώς και η έγκριση αναρρωτικών αδειών τους μετά από εξέταση, στις αρμοδιότητες του Τμήματος Πρωτοβάθμιας Περίθαλψης, (Ιατρείο των Κεντρικών Υπηρεσιών). Άρθρο 62 (του υπό διαβούλευση Νομοσχεδίου): Σύσταση Ε.Σ.Α.Λ. Μέχρι σήμερα, σύμφωνα με το άρθρο 19 του ν.2932/2001, η Ε.Σ.Α.Λ. είναι 11μελής Επιτροπή αποτελούμενη, από τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων του ΥΝΑΝΠ, ο οποίος προεδρεύει, δύο (02) εκπροσώπους του ΥΝΑΝΠ, καθώς και εκπροσώπους από τα Υπουργεία Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Ανάπτυξης, Εθνικής Οικονομίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αιγαίου, Οικονομικών, Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Εθνικής Άμυνας. Με το συγκεκριμένο άρθρο τροποποιείται η σύνθεση της Επιτροπής και οι εκπρόσωποι των Υπουργείων αντικαθίσταται με τους Γενικούς Γραμματείς αυτών. Η πρότασή μας είναι: Η εκπροσώπηση των Υπουργείων να παραμείνει σε επίπεδο Υπηρεσιακών Παραγόντων. Να προσδιορισθούν οι δύο (02) εκπρόσωποι του ΥΝΑΝΠ στους α) Γενικό Διευθυντή ΓΓΛΠΝΕ και β) Αρμόδιο Διευθυντή ΓΓΛΠΝΕ Να συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων (ΠΟΥΕΝ).	
27/2/202	Το πρώτο νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με μια καινούργια κυβέρνηση θα έπρεπε να χαρακτηρίζεται πρωτίστως από εξωστρέφεια και να δίνει απαντήσεις στα προβλήματα της κοινωνίας την οποία υπηρετεί. Από τις σημαντικότερες αλλαγές που επιφέρει το παρόν Ν/σχέδιο σε αυτή την κατεύθυνση είναι η επαναφορά της αρμοδιότητας του ελέγχου πλοίων στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, η οποία με αφορμή το Ναυάγιο Αγία Ζώνη II είχε καταργηθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση με το ν.4504/2017 και ως αρμοδιότητα είχε αποκλειστικά μεταφερθεί στους ιδιωτικούς Νηογνώμονες, και μάλιστα σε χρόνο που οι έρευνες δεν είχαν ολοκληρωθεί και οι ευθύνες δεν είχαν προσδιορισθεί. Αργότερα βέβαια το πόρισμα του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων το 2019 κατέληξε ότι δεν ήταν ναυτικό ατύχημα αλλά δολιοφθορά. Εμείς τότε προτείναμε την υπαγωγή της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων εκτός ΑΛΣ-ΕΛΑΚΤ, τη σταδιακή αποστρατικοποίηση της και την εκ παραλλήλου αύξηση των οργανικών θέσεων Μηχανικών, όλων των αναγκαίων ειδικοτήτων (ναυπηγοί, μηχανολόγοι μηχανικοί, εμποροπλοίαρχοι, μηχανικοί εμπορικού ναυτικού κ.α) ώστε να καταστεί εύρυθμη και	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΩΦΗ

	αποτελεσματική η λειτουργία της, χωρίς να επέλθει καμία αλλαγή στις αρμοδιότητές της. Σε κάθε περίπτωση η ρύθμιση του παρόντος Ν/σχεδίου ικανοποιεί σε μεγάλο βαθμό την πάγια θέση της ΠΟΥΕΝ. Πάρα ταύτα το παρόν Ν/σχέδιο αριθμεί συνολικά 50 σελίδες εκ των οποίων οι 24 ανήκουν στο Μέρος Γ: Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του ΛΣ ΕΛΑΚΤ με επιμέρους κεφάλαια τις Προσλήψεις Στελεχών ΛΣ ΕΛΑΚΤ, τις Μεταθέσεις-Αποσπάσεις-Διάθεση Προσωπικού ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, την Ιεραρχία-Προαγωγές-Μετατάξεις-Καταστάσεις Προσωπικού, τη Διοικητική Μέριμνα για Προσωπικό ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και Λοιπές Διατάξεις για το Προσωπικό ΛΣ ΕΛΑΚΤ. Για άλλη μια φορά λοιπόν η νομοθετική πρωτοβουλία στο Υπουργείο μας έχει περιέλθει σε οργανωσιακή εσωστρέφεια. Το γεγονός δε ότι από τα 75 άρθρα ούτε ένα δεν αφορά στο προσωπικό που υπηρετεί στις υπόλοιπες δομές του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αναδεικνύει την πηγή αυτής της εσωστρέφειας. Έχοντας κάθε καλή προαίρεση, η πρώτη βασική διαπίστωση λοιπόν είναι ότι το παρόν Ν/σχέδιο θα έπρεπε μάλλον να φέρει τον τίτλο Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του ΛΣ ΕΛΑΚΤ και λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Προφανώς η εσωτερική οργάνωση και η λειτουργία του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ είναι σημαντική, δεν είναι όμως σημαντικότερη από τη λειτουργία του Υπουργείου Ναυτιλίας στο σύνολο του. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως άλλωστε και κάθε Υπουργείο, όταν προχωρά σε νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στην οργάνωση και λειτουργία του, θα πρέπει να αποφεύγει επιμέρους προσεγγίσεις των οργανωτικών και λειτουργικών θεμάτων του και θα πρέπει να δίδει λύσεις στο σύνολο του οργανισμού του και του προσωπικού που τον υπηρετεί, ώστε να επιτευχθεί ουσιαστική οργανωτική αναδιάρθρωση με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία των δομών και απώτερο σκοπό την επίτευξη του δημοσίου συμφέροντος. Ως εκ τούτου και καθώς έχει επιλεγεί το παρόν Ν/σχέδιο κατά το ήμισυ να αφορά σε οργανωσιακά – λειτουργικά θέματα, θεωρούμε ότι πέραν των θεμάτων του προσωπικού ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, θα πρέπει να περιλάβει και τα θέματα που αφορούν γενικότερα στην οργάνωση και λειτουργία του ΥΝΑΝΠ και τους πολιτικούς του υπαλλήλους. Συγκεκριμένα πρέπει να περιληφθεί νέο Μέρος Ε΄ με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του»	
27/2/2020	Καθώς το παρόν Ν/σχέδιο δεν περιλαμβάνει καμία διάταξη που να αφορά στο πολιτικό προσωπικό του ΥΝΑΝΠ, η ΠΟΥΕΝ προτείνει την εισαγωγή νέου Μέρους Ε΄ με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του», το οποίο θα περιλαμβάνει επιμέρους Κεφάλαια ως κατωτέρω: Κεφάλαιο Α΄ Οργάνωση και Λειτουργία Υπουργείου Ναυτιλίας Κεφάλαιο Β Οργανικές θέσεις Πολιτικού Προσωπικού ΥΝΑΝΠ Κεφάλαιο Γ Θέματα Ναυτικής Εκπαίδευσης Κεφάλαιο Δ Μέριμνα για το Πολιτικό Προσωπικό του ΥΝΑΝΠ Κεφάλαιο Ε Λοιπές διατάξεις πολιτικού προσωπικού Καθώς η πλατφόρμα της διαβούλευσης δεν μας δίνει τη δυνατότητα να αναρτήσουμε το σύνολο της πρότασης μας στα σχόλια ενός άρθρου και για να ξεπεράσουμε την τεχνική δυσκολία που δεν θα μας επέτρεπε να επικοινωνήσουμε την άποψή μας, επιλέξαμε να αναρτήσουμε τα επιμέρους κεφάλαια σε διαφορετικά άρθρα του Ν/σχεδίου, παρά το γεγονός ότι τα άρθρα αυτά δεν έχουν συνάφεια με τις προτάσεις μας. Παρακαλούμε για τη δημοσίευση όλων των σχολίων μας καθώς και για την κατανόηση του διαχειριστή της πλατφόρμας και των αναγνώστών.	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΩΣΗ

2	14/2/2020	Άρθρο 2 παρ. 1: Να διαγραφούν οι τρεις τελευταίες λέξεις «ή υπό νηολόγηση».	Εξετάστηκε και έγινε δεκτό. Τροποποιήθηκε η διάταξη αναλόγως.
	17/2/2020	ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΦΘΕΙ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ ΟΠΟΥ ΘΑ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΤΑΙ ΣΤΟ Σ.Α.Σ ΟΤΙ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΞΕΤΑΖΕΙ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΧΡΟΝΟ ΓΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥΣ 9ΝΑ ΜΗΝ ΞΕΠΕΡΝΑ ΤΙΣ 14 ΩΡΕΣ (ΩΡΑΡΙΟ ΣΥΝΕΧΕΣ 8 ΩΡΟ + ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ) ΚΑΘΟΣΟΝ ΘΑ ΚΑΤΑΠΑΤΕΙΤΑΙ ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ (10 ΩΡΕΣ).	Το συγκεκριμένο ζήτημα θα εξεταστεί στο πλαίσιο του Κανονισμού Αρχών και Λειτουργίας Σ.Α.Σ.
	19/2/2020	Τον Απρίλιο του 2018 με την αιφνίδια αλλαγή του π.δ. 23/2000, όπου προκάλεσε τεράστια αναστάτωση σε Δήμους και ναυαγοσωστικές σχολές, όλοι οι ιδιοκτήτες ναυαγοσωστικών σχολών υποχρεώθηκαν να αγοράσουν ταχύπλοο σκάφος τουλάχιστον 5 μέτρων με αρκετά σύγχρονο και ακριβό εξοπλισμό. Μέσα σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα αυτό το προσχέδιο καθιστά τα σκάφη (πολυεστερικά) άχρηστα, χωρίς να προβλέπει ένα διάστημα προσαρμογής των επιχειρήσεων σε μία τέτοια αλλαγή που το μόνο που προσφέρει είναι ΑΥΞΗΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ. - Επίσης, προσθέτει ιατρικό εξοπλισμό που δε θα χρησιμοποιήσει ποτέ ένας ναυαγοσώστης (π.χ. βελόνες πνευμοθώρακα), καθώς επίσης δεν αναφέρεται καν στην ύλη εκπαίδευσης του υποψηφίου ναυαγοσώστη. -Όλα αυτά, συν το κόστος αγοράς του jetski θα οδηγήσουν πολλές ναυαγοσωστικές σχολές που ήδη λειτουργούν στο να κλείσουν και παράλληλα δυσκολεύει την ίδρυση νέων σχολών. Που σημαίνει ακόμα λιγότεροι ναυαγοσώστες στην αγορά εργασίας τη στιγμή που υπάρχει ΤΕΡΑΣΤΙΑ έλλειψη στη χώρα μας.	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΑΦΟΡΑ ΤΟ Π.Δ. ΠΟΥ ΗΤΑΝ ΣΕ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ
	24/2/2020	ΑΡΘΡΟ 2 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2Εκφράζουμε την αντίθεσή μας με τη διάκριση που επιφυλάσσεται όσον αφορά στα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου. Πλέον από ανεξήγητη και αδικαιολόγητη, θεωρούμε με βεβαιότητα ότι η διάκριση αυτή αντιτίθεται και στον Κανονισμό 3577/92 (ΕΟΚ) του Συμβουλίου που πρέπει να διέπει την αντίστοιχη εσωτερική νομοθεσία. Ειδικότερα, ο Κανονισμός δεν εισάγει ουδεμία διάκριση σε σχέση με πλοία ανάλογα με τον τύπο τους και σαφώς προβλέπει ότι κάθε αξιόπλοο πλοίο μπορεί να έχει πρόσβαση στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, σύμφωνα με τις διαδικασίες και όρους που η σχετική νομοθεσία ορίζει, χωρίς διακρίσεις. Εξίσου, η προτεινόμενη διάκριση σε βάρος των Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων ανοικτού τύπου, επιπλέον της απαξίωσης που επιφυλάσσει σε μια κατηγορία πλοίων με κοινά, θεωρούμε, αναγνωρισμένη την προσφορά τους στις θαλάσσιες μεταφορές, σαφώς θα έχει ως αποτέλεσμα και την εμπορική απαξίωση των πλοίων αυτών ενώ παράλληλα σε τίποτα πραγματικά και ουσιαστικά δεν συμβάλλει στην ενίσχυση και βελτίωση των παρεχόμενων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές υπηρεσίες, ιδιαίτερα προς κάλυψη πραγματικών συγκοινωνιακών αναγκών, τακτικών ή/και εκτάκτων εάν και όταν αυτές πραγματικά προκύπτουν (σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του ν.2932/2001, όπως ισχύει) και στην έκταση που προκύπτουν. Κατόπιν αυτών και λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερα το άρθρο 9 του Κανονισμού 3577/92 (ΕΟΚ) του Συμβουλίου, αναμένουμε όπως, προ πρόωθησης περαιτέρω διαδικασιών, ζητηθεί η θέση της Ε. Επιτροπής ειδικά σε σχέση με τη διάκριση των Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου, όπως αυτή εισάγεται με την υπόψη διάταξη. Όσον αφορά στους πρακτικούς λόγους που ενισχύουν την αντίρρησή μας σε σχέση με τη διάταξη αυτή, τονίζουμε ότι η εφαρμογή της εφόσον αποκλείει την εκτέλεση δρομολογίων από το ίδιο πλοίο σε δύο προορισμούς του αυτού νησιού (πχ Αίγινα και Σουβάλα από Πειραιά, Κέρκυρα και Λευκίμη από Ηγουμένισσα, Καβάλα – Πρίνο και Κεραμωτή - Θάσο) σαφώς και προδήλως γίνεται αντιληπτό ότι η κοινωνική αναστάτωση, η βλάβη στον τουρισμό, η οικονομική επιβάρυνση που προκύπτει στη δραστηριοποίηση των πλοίων αυτών, προκαλούν περισσότερα από πλέον επαχθή προβλήματα από όσα επιδιώκεται να αντιμετωπισθούν με την εισαγωγή της διάταξης αυτής. Σε περίπτωση που εμμένετε στην υπόψη ρύθμιση θεωρούμε ότι, τουλάχιστον, θα πρέπει να αναδιατυπωθεί ως ακολούθως:« Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου δρομολογούνται για ένα (1) έτος και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή ή γραμμές νησιωτικών προορισμών που διοικητικά ανήκουν στην ίδια περιφερειακή ενότητα».Σημειώνεται ότι η διατύπωση «γραμμή ή γραμμές»	Δεν έγινε δεκτό για τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση της συγκεκριμένης διάταξης.

	υφίσταται σε πολλές διατάξεις του ν.2932/2001, όπως ισχύει.	
24/2/2020	ΑΡΘΡΟ 2 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 Θα πρέπει να ορισθεί σε ποια παράγραφο του άρθρου τρίτου γίνεται αναφορά.	Ελήφθη υπόψη.
25/2/2020	Να προστεθεί στη συνέχεια της πρότασης: «Η δρομολόγηση Ε/Γ – Ο/Γ πλοίου ανοικτού τύπου είναι πάντοτε δωδεκάμηνη.» <>.	Στην υπόψη διάταξη αναφέρεται ρητά ότι η δρομολόγηση γίνεται για 1 έτος.
25/2/2020	Με την προσθήκη στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου τέταρτου του ν.2932/2001 (Α' 145) του εδαφίου «Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου δρομολογούνται για ένα (1) έτος και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή: 1)Διασφαλίζεται η δρομολόγηση πλοίων καθ' όλο το έτος και ως εκ τούτου η σταθερή εξυπηρέτηση των πολιτών της Θάσους καθ' όλο το έτος και όχι μόνο σε εποχές αυξημένης μεταφορικής κίνησης (καλοκαιρινή – τουριστική περίοδο). 2)Παύουν οι εποχικές δρομολογήσεις, οι οποίες, κατά την άποψη μας, είχαν «αρπακτικό» χαρακτήρα σε βάρος των τοπικών κοινωνιών. 3)Θωρακίζονται οι δρομολογιακές γραμμές της Θάσους με δρομολόγηση πλοίων καθ' όλο το έτος, εξαλείφοντας έτσι το φαινόμενο Ναυτιλιακές εταιρείες, με έδρα το νησί της Θάσους, να αναγκάζονται να δρομολογήσουν τα πλοία τους σε άλλες γραμμές κατά τους χειμερινούς μήνες, με αδιαμφισβήτητη αρνητικές συνέπειες τόσο στις ίδιες τις εταιρείες όσο και στα πληρώματά τους που θα αναγκαστούν να ξενιτευτούν για πολύ καιρό μακριά από τα σπίτια τους.	Ελήφθη υπόψη.
25/2/2020	Συμφωνούμε με τον διαχωρισμό των Ε/Γ-ΟΓ πλοίων ανοικτού τύπου κυρίως αυτών που εξυπηρετούν μικρά πορθμεία. Τυχόν έκτακτες δρομολογήσεις άλλων πλοίων για μικρό διάστημα πάνω στις ήδη περιορισμένες σεζόν που καθιστούν την οικονομική επιβίωση των γραμμών προβληματική, θα είναι η χαρακτηριστική βολή των εταιρειών που εξυπηρετούν την επιβατική κίνηση. Με σοβαρό φυσικά αντίκτυπο και στην τοπική κοινωνία που θα κινδυνέψει να μείνει χωρίς πλοία. Πριν λοιπόν κληθεί το υπουργείο να λύση προβλήματα που μπορούν να δημιουργηθούν ας αφήσει όπως σωστά έχει διατυπωθεί στην τροποποίηση τα Ε/Γ-Ο/Γ με την ετήσια δήλωση δρομολογίων τους. Κι όποιος επιθυμεί ας έχει αυτή την δέσμευση.	Ελήφθη υπόψη.
26/2/2020	Με την προσθήκη στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου τέταρτου του ν.2932/2001 (Α' 145) του εδαφίου «Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου δρομολογούνται για ένα (1) έτος και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή: 1). Διασφαλίζεται η δρομολόγηση πλοίων καθ' όλο το έτος και ως εκ τούτου η σταθερή εξυπηρέτηση των πολιτών της Θάσους καθ' όλο το έτος και όχι μόνο σε εποχές αυξημένης μεταφορικής κίνησης (καλοκαιρινή – τουριστική περίοδο). 2). Παύουν οι εποχικές δρομολογήσεις, οι οποίες, κατά την άποψη μας, είχαν «αρπακτικό» χαρακτήρα σε βάρος των τοπικών κοινωνιών. 3). Θωρακίζονται οι δρομολογιακές γραμμές της Θάσους με δρομολόγηση πλοίων καθ' όλο το έτος, εξαλείφοντας έτσι το φαινόμενο Ναυτιλιακές εταιρείες, με έδρα το νησί της Θάσους, να αναγκάζονται να δρομολογήσουν τα πλοία τους σε άλλες γραμμές κατά τους χειμερινούς μήνες, με αδιαμφισβήτητη αρνητικές συνέπειες τόσο στις ίδιες τις εταιρείες όσο και στα πληρώματά τους που θα αναγκαστούν να ξενιτευτούν για πολύ καιρό μακριά από τα σπίτια τους.	Ελήφθη υπόψη.
26/2/2020	Συμφωνούμε εν μέρει με την τροποποίηση. Η σωστή αναδιατύπωση θα πρέπει να είναι : « Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου δρομολογούνται για ένα (1) έτος και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή ή γραμμές νησιωτικών προορισμών που διοικητικά ανήκουν στην ίδια περιφερειακή ενότητα». Με αυτό το τρόπο θα είναι δυνατή η εξυπηρέτηση και των Παξών από τα πλοία μας, δεδομένου ότι όλα τα πλοία μας εξυπηρετούν συγχρόνως τις γραμμές Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα – Παξοί.	Ελήφθη υπόψη.

26/2/2020	Σε συνέχεια των υπ'αριθμ πρωτοκόλλου 1197/2019 και 1565/2019 επιστολών του Δήμου Ελαφονήσου όσον αφορά την υπερψήφησης της πρότασης σχεδίου νόμου περί της ετήσιας υποχρέωσης δήλωσης δρομολογίων, παρακαλούμε όπως σημειώσετε ότι όσον αφορά στο Δήμο αρμοδιότητάς μας, αυτό κρίνεται επιβεβλημένο προκειμένου να διαφυλαχτεί η εύρυθμη λειτουργία της ακτοπλοϊκής γραμμής Πούντα - Ελαφώνησος καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, λόγω της αυξημένης επισκεψιμότητας και όχι μόνον εποχικά όπως συμβαίνει σήμερα. Ευσταθία Λιάρου Δήμαρχος Ελαφονήσου	-
27/2/2020	Άρθρο 2, παράγραφος 2. Συμφωνούμε με την ρύθμιση που προωθεί το ΥΕΝ ως έχει, για τους εξής λόγους: Η οικονομική επιβάρυνση που υφίστανται οι πλοιοκτήτριες εταιρείες που υπηρετούν πιστά επί σειρά ετών ένα τόπο, , απειλεί την βιωσιμότητα τους, όταν πλοία από άλλες πορθμειακές γραμμές δρομολογούνται μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες. Τα πλοία αυτά, χωρίς να έχουν υποστεί την οικονομική ζημία του προηγούμενου οκταμήνου, έχουν μόνο κέρδη. Είναι φανερό ότι δεν συμφωνούν με την τροποποίηση του άρθρου, γιατί η ετήσια δρομολόγηση τους θα είχε μειωμένα κέρδη ή και πιθανές ζημιές. Η τροποποίηση του άρθρου θα επιφέρει την ισονομία μεταξύ των εταιρειών και τον υγιή ανταγωνισμό επί ίσους όρους.	Ελήφθη υπόψη.
27/2/2020	Άρθρο 2 παράγραφος 2 Συμφωνούμε με την προσθήκη εδαφίου στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του ν2932/2001 ως εξής: «Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου να δρομολογούνται για ένα (1) έτος και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή.» Επίσης δεν συμφωνούμε με την θέση της Ένωσης Πορθμείων Εσωτερικού. ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ Ν.Ε.	Ελήφθη υπόψη.
27/2/2020	Μέρος Ε' με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του» Κεφάλαιο Α' Οργάνωση και Λειτουργία Υπουργείου Ναυτιλίας Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο πρέπει να ρυθμιστούν οργανωσιακά και λειτουργικά θέματα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με στόχο την εύρυθμη λειτουργία του, την αποτελεσματικότητα του αλλά και την εξοικονόμηση πόρων από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. 1) Σύσταση Θέσης ΓΓ Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Με το ΠΔ 84/2019 άρθρο 15 καταργήθηκε η θέση του Γενικού/Διοικητικού Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και υπήχθησαν απευθείας στον Υπουργό: (α) το Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή, (β) η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, και (γ) η Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών. Η συγκεκριμένη επιλογή δεν απεδείχθη αποτελεσματική, καθώς η θέση του Γενικού Γραμματέα ήταν άκρως νευραλγική για τη λειτουργία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η συμμετοχή του ΓΓ σε Συμβούλια και Επιτροπές του Υπουργείου και μάλιστα σε θέση προέδρου είναι αναντικατάστατη, καθώς αφενός ο Υπουργός δεν μπορεί να προεδρεύει συλλογικών οργάνων που εκφράζουν γνώμη σε αυτόν για να πάρει την τελική απόφαση ο ίδιος, αφετέρου οι άλλοι ΓΓ του Υπουργείου δηλαδή ο ΓΓΛΠΝΕ και ο ΓΓΑΙΝΠ δεν προϊστάινται των υπηρεσιών του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, όπως π.χ. της Δ/σης Θαλασσίων Συγκοινωνιών ή της Ν/νσης Ναυτικής Εκπαίδευσης, ώστε να γνωρίζουν επαρκώς τα θέματα που συζητούνται στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) ή στο Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΣΝΕ). Είναι σαφές ότι η συμμετοχή του ΓΓ του Υπουργείου Ναυτιλίας ως	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ

		προέδρου στα εν λόγω Συμβούλια, προβλέφθηκε λόγω της διοικητικής υπαγωγής των σχετικών υπηρεσιών στις αρμοδιότητές του, η οποία διασφάλιζε την επαρκή επί των υπό συζήτηση θεμάτων γνώση του. Σήμερα στην περίπτωση του ΣΑΣ έχει προβλεφθεί η συμμετοχή του ΓΓΛΠΝΕ και στο παρόν Ν/σχέδιο με το άρθρο 72 προβλέπεται ότι στο ΣΝΕ θα προεδρεύει ένας εκ των ΓΓ του Υπουργείου ύστερα από απόφαση του Υπουργού. Οι εν λόγω ρυθμίσεις είναι άκρως ανορθολογικές και δυστυχώς θέτουν σε κίνδυνο την ορθότητα των τελικών αποφάσεων που θα λάβει ο Υπουργός, μετά τις εισηγήσεις των εν λόγω συλλογικών οργάνων Επισημαίνεται ότι με το ίδιο ΠΔ που καταργήθηκε η θέση του ΓΓ Ναυτιλίας συνεστήθη θέση ΓΓ στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, ο οποίος συντονίζει τις γενικές διευθύνσεις, τις διευθύνσεις του Υπουργείου και τα γενικά επιτελεία των τριών κλάδων των ενόπλων δυνάμεων. Κατά συνέπεια πρέπει να συσταθεί θέση ΓΓ Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος θα συντονίζει (α) το Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή, (β) τη Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, και (γ) τη Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών.	
3	27/2/2020	Μέρος Ε' με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του» Κεφάλαιο Α' Οργάνωση και Λειτουργία Υπουργείου Ναυτιλίας Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο πρέπει να ρυθμιστούν οργανωσιακά και λειτουργικά θέματα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με στόχο την εύρυθμη λειτουργία του, την αποτελεσματικότητα του αλλά και την εξοικονόμηση πόρων από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. 2) Σύσταση Θέσης Υπηρεσιακού Γραμματέα στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Με το Ν.4622/2019 «Επιτελικό Κράτος: Οργάνωση, Λειτουργία, Διαφάνεια Κυβερνητικών Οργάνων κλπ» προβλέφθηκαν η αποστολή, οι λειτουργίες και η βασική διάρθρωση των Υπουργείων καθώς και η σύσταση θέσεων Υπηρεσιακών Γραμματέων των Υπουργείων, οι οποίοι έχουν ως καθήκοντα τη μέριμνα για την ομαλή και αποτελεσματική διοικητική και οικονομική λειτουργία των Υπουργείων, καθώς και για τη σύνταξη του Σχεδίου Δράσης του Υπουργείου και την παρακολούθηση της εφαρμογής του, σε συνεργασία με τους αρμόδιους Γενικούς και Ειδικούς Γραμματείς. Στη συνέχεια με το ΠΔ 8/2020 το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εξαιρέθηκε από την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων, καθώς σε αυτό υπηρετεί το Λιμενικό Σώμα. Παρόλα αυτά δεν πρέπει να παραβλέπεται ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε κοινοβουλευτικό επίπεδο υπάγεται στην αρμοδιότητα της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και όχι στην αρμοδιότητα της Διαρκούς Επιτροπής Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης. Είναι σαφές λοιπόν ότι για το κράτος μας το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει πρωτίστως οικονομικό-παραγωγικό χαρακτήρα ανεξαρτήτως της ανορθολογικής στελέχωσης με ένστολο προσωπικό των οικονομικών παραγωγικών δομών του. Άλλωστε η επιχειρηματολογία ότι δεν μπορεί να τοποθετηθεί Υπηρεσιακός Γραμματέας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής λόγω των μυστικών κονδυλίων δεν ευσταθεί, καθώς και αλλά υπουργεία πέραν αυτών στα οποία υπάγονται σώματα ασφαλείας διαχειρίζονται μυστικά κονδύλια. Σε κάθε περίπτωση, αν ο λόγος εξαίρεσης του Υπουργείου μας από τη σύσταση Θέσης Υπηρεσιακού Γραμματέα είναι η ύπαρξη του ΛΣ, μπορεί να προβλεφθεί συγκεκριμένο πεδίο αρμοδιοτήτων για τον Υπηρεσιακό Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, από το οποίο θα εξαιρούνται οι υπηρεσίες που έχουν αμιγώς αστυνομικό αντικείμενο. Επισημαίνεται ότι στο Υπουργείο μας υπάγεται η ΓΓ Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η ΓΓ Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, οι ΑΕΝ και τα ΚΕΣΕΝ, οι Πλοηγικοί Σταθμοί, Οργανισμοί Λιμένων, Λιμενικά Ταμεία, ο Οίκος Ναύτου, το ΓΕΝΕ, η ΔΑΛ, η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών κ.α.	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ

		Το γεγονός δε ότι οι θέσεις των Υπηρεσιακών Γραμματέων καταλαμβάνονται από δημοσίου υπαλλήλους συνεπάγεται ότι η εν λόγω ρύθμιση εξαίρεσης για το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αποσπεί από το δημοσιονομικό προσωπικό του φορέα την ανάδειξη της φυσικής του ηγεσίας σε ανώτερα διοικητικά κλιμάκια, με συνέπεια όχι απλά την απαξίωση του αλλά και την μη αξιοποίηση της σημαντικής τεχνογνωσίας και διοικητικής εμπειρίας του προς όφελος του έργου του Υπουργείου. Πρέπει να γίνει σαφές ότι όπως στα υπόλοιπα υπουργεία, αλλά όπως και μέσα στο ΛΣ αναδεικνύεται η φυσική ηγεσία έκαστης ιεραρχίας, το ίδιο θα πρέπει να ισχύσει και για το δημοσιονομικό σώμα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τη σύσταση θέσης Υπηρεσιακού Γραμματέα.	
4	27/2/2020	Μέρος Ε' με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του» Κεφάλαιο Α' Οργάνωση και Λειτουργία Υπουργείου Ναυτιλίας Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο πρέπει να ρυθμιστούν οργανωσιακά και λειτουργικά θέματα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με στόχο την εύρυθμη λειτουργία του, την αποτελεσματικότητα του αλλά και την εξοικονόμηση πόρων από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. 3) Οργανωτική Δομή Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Όπως είναι σε όλους μας γνωστό τα σύγχρονα, προηγμένα κράτη βασίζονται κατά κύριο λόγο σε Διοικήσεις πολιτικού χαρακτήρα καθώς είναι ευρέως αποδεκτό ότι αλλιώς επιτυγχάνεται η αστυνόμευση και η καταπολέμηση του εγκλήματος και αλλιώς η θέσπιση κανόνων για την απασχόληση, την εκπαίδευση, την επιχειρηματικότητα και την ανάπτυξη γενικότερα. Μάλιστα στις προηγμένες χώρες διοικητικά, οικονομικά και άλλα διεκπεραιωτικά καθήκοντα των ίδιων των σωμάτων ασφαλείας ανατίθενται σε πολιτικούς υπαλλήλους. Σε αντίθεση με τη σύγχρονη διοικητική κουλτούρα όλου του δυτικού πολιτισμού στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αρμοδιότητες όπως η απασχόληση, η εκπαίδευση, η επιχειρηματικότητα κ.α. έχουν ανατεθεί σε σώμα ασφαλείας που διέπεται από το στρατιωτικό ποινικό κώδικα. Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σήμερα σύμφωνα με το ΠΔ13/2018, οι οργανικές θέσεις των πολιτικών υπαλλήλων είναι περίπου 500, εκ των οποίων οι 200 περίπου είναι εκπαιδευτικοί (ναυτική εκπαίδευση) και ναυτικοί (πλοηγική υπηρεσία), ενώ οι οργανικές θέσεις του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ είναι 8.000. Δια των ανωτέρω αδιαμφισβήτητων αριθμητικών δεδομένων συνάγεται αβίαστα ότι η διοικητική κουλτούρα στελέχωσης, που διέπει τουλάχιστον το Υπουργείο Ναυτιλίας, είναι άκρως αναχρονιστική και απέχει παρασάγγας από αυτή των προηγμένων κρατών της Ευρώπης, όπου όχι απλά η κρατική διοίκηση στη ναυτιλία δεν ασκείται από ένστολο σώμα, αλλά ακόμη και εντός των αμιγώς αστυνομικών δομών το ποσοστό των πολιτικών υπαλλήλων ξεπερνά το 25% (π.χ. στη Μεγάλη Βρετανία, στη Σουηδία και στη Φινλανδία). Το Λιμενικό Σώμα ως ένστολο επιχειρησιακό σώμα στοχεύει πρωτίστως στην άμεση δράση και αποτελεσματικότητα για την αποτροπή-καταστολή κινδύνων για την ανθρώπινη ζωή, τη δημόσια και ιδιωτική περιουσία, το περιβάλλον κ.α. Ως εκ τούτου έχει κριθεί αναγκαίος για την εύρυθμη λειτουργία του ο «Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας», όπου προβλέπεται ότι ο υφιστάμενος είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει όποια εντολή του δοθεί και στη συνέχεια να διαμαρτυρηθεί. Η εν λόγω πρόβλεψη είναι σαφές ότι είναι η δέουσα για συνθήκες πολέμου ή επιχειρησιακές δράσεις των στρατιωτικών σωμάτων, επομένως όμως δεν αρμόζει σε διοικητικές διαδικασίες στα πλαίσια ενός σύγχρονου κράτους δικαίου. Οι δημόσιοι πολιτικοί υπάλληλοι υπάγονται στον Κώδικα Δημοσίων Πολιτικών Υπαλλήλων, όπου προβλέπεται ότι ο υφιστάμενος όταν καλείται να εκτελέσει παράνομη εντολή είναι υποχρεωμένος να αρνηθεί εγγράφως και στη συνέχεια το ανώτερο όργανο αν επιμένει στην εντολή είναι υποχρεωμένο να επανέλθει εκθέτοντας συγκεκριμένους λόγους ανωτέρας βίας. Η πρόβλεψη αυτή είναι η δέουσα για τη λειτουργία του σύγχρονου δημοκρατικού κράτους καθώς στόχος της διοίκησης είναι πρωτίστως η διασφάλιση της νομιμότητας. Το γεγονός ότι οι περισσότερες πολιτικές-οικονομικές-παραγωγικές αρμοδιότητες ασκούνται από προσωπικό (λιμενικό) που υπάγεται στο στρατιωτικό ποινικό κώδικα, δημιουργεί στρεβλώσεις στη λειτουργία του διοικητικού μηχανισμού και στη γενικότερη διοικητική κουλτούρα του ΥΝΑ, στρατιωτικών και	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ

		διοικητικών υπαλλήλων. Κατά συνέπεια στη νέα οργανωτική δομή του ΥΝΑΝΠ θα πρέπει να αποτυπώνονται ξεκάθαρα οι πέντε βασικοί πυλώνες του:- Γενική Γραμματεία Υπουργείου - αμιγώς πολιτική δομή, - Αρχηγείο ΛΣ-ΕΛΑΚΤ - αμιγώς στρατιωτική δομή- Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων - αμιγώς πολιτική δομή,- Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής- αμιγώς πολιτική δομή.- Δημόσια Αρχή Λιμένων - αμιγώς πολιτική δομή.	
5	14/2/2020	Άρθρο 5: Να μην γίνει η παραπάνω προσθήκη και στην υπάρχουσα παράγραφο 1 να προστεθεί η λέξη «αιτιολογημένη» ως ακολούθως: «1. Με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού επιτρέπεται,από τα ήδη δρομολογημένα πλοία.» Στην παράγραφο 2, του άρθρου Έβδομου να προστεθεί η λέξη «αιτιολογημένη» ως ακολούθως: «2.Ομοίως με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργούκοινωνικούς λόγους».	Δεν έγινε δεκτό για τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση.
	24/2/2020	ΑΡΘΡΟ 5 Δεν γίνεται κατανοητό πώς και υπό ποια λογική μπορεί εκ των προτέρων να προβλεφθεί ότι η πραγματική ανάγκη για έκτακτη δρομολόγηση αφορά σε συγκεκριμένο μόνο χρονικό όριο. Η υπόψη διάταξη αίρει την ευελιξία του νόμου που αποσκοπεί στην κάλυψη πραγματικών εκτάκτων συγκοινωνιακών αναγκών για όσο χρονικό διάστημα απαιτείται. Κατόπιν αυτών προτείνουμε την αναδιατύπωσή της ως ακολούθως : « Η έκτακτη δρομολόγηση δεν μπορεί να υπερβαίνει χρονικό διάστημα τριάντα (30) ημερών με δυνατότητα παράτασης, με Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, για διαστήματα μέχρι τριάντα (30) ακόμα ημερών κάθε φορά, εφόσον δεν έχουν εξαλειφθεί οι λόγοι που δικαιολογούν την έγκρισή της».	Δεν έγινε δεκτό για τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση.
	27/2/2020	Μέρος Ε΄ με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του»Κεφάλαιο Α΄ Οργάνωση και Λειτουργία Υπουργείου ΝαυτιλίαςΣτο συγκεκριμένο κεφάλαιο πρέπει να ρυθμιστούν οργανωσιακά και λειτουργικά θέματα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με στόχο την εύρυθμη λειτουργία του, την αποτελεσματικότητα του αλλά και την εξοικονόμηση πόρων από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. 4) Εξορθολογισμός Δαπανών Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής ΠολιτικήςΠέραν όμως του διοικητικού εξορθολογισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι μείζονος σημασίας και ο εξορθολογισμός των δαπανών του υπουργείου ώστε να αποφευχθεί η άσκοπη επιβάρυνση του έλληνα πολίτη ως φορολογούμενου. Τα στοιχεία που αφορούν στις προσλήψεις πολιτικού προσωπικού και στις προσλήψεις στελεχών του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, στη μισθολογική επιβάρυνση, αλλά και στον αριθμό υπηρετούντων σε οικονομικές παραγωγικές υπηρεσίες ανά κατηγορία και ειδικότητα (πολιτικοί υπάλληλοι ή λιμενικοί) μπορούν εύκολα να αναζητηθούν δια των οικονομικών και διοικητικών υπηρεσιών και να υπολογιστεί η επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Σήμερα το μισθολογικό κόστος της Κεντρικής Διοίκησης του Υπουργείου εξακολουθεί να είναι αυξημένο λόγω της στελέχωσης διοικητικών-οικονομικών-παραγωγικών υπηρεσιών με ένστολο προσωπικό. Η λογική των αυξημένων αποδοχών και των ευνοϊκότερων ρυθμίσεων συνταξιοδότησης του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ συνάδει με την επιτέλεση της κύριας αποστολής του, που είναι η αστυνόμευση- ακτοφυλακή και των συνεπαγόμενων κινδύνων που διατρέχουν οι ένστολοι συνάδελφοι. Η τοποθέτηση όμως ενστόλων σε διοικητικές-παραγωγικές-οικονομικές υπηρεσίες (π.χ. Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, Διεύθυνση Πληροφορικής, Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών, Διεύθυνση Οργάνωσης κ.α.) σε μία περίοδο κρίσιμη για τη φύλαξη των θαλασσίων συνόρων, είναι αντίθετη στην προσπάθεια εξοικονόμησης πόρων του Κρατικού Προϋπολογισμού και συνεπάγεται περιττή επιβάρυνση για τον έλληνα φορολογούμενο.Επισημαίνεται ότι ο τελευταίος Οργανισμός του Υπουργείου (Π.Δ.13/2018) δεν εισήγαγε καμία ουσιαστική καινοτομία στη διάρθρωση των υπηρεσιών και τον καταμερισμό των αρμοδιοτήτων σε αυτές, αντιθέτως αναπαρήγαγε διοικητικές παθογένειες προηγούμενων οργανωτικών σχημάτων. Αρμοδιότητες πολιτικής και οικονομικής φύσης ασκούνται από το ΛΣ-	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ

		ΕΛΑΚΤ ενάντια σε κάθε σύγχρονη οργανωσιακή θεωρία, καθώς και στο ν.4150/2013, με περιττή επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού. Η νέα οργανωτική δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θα πρέπει να θεραπεύσει όλες τις εκτενώς αναφερόμενες διοικητικές στρεβλώσεις, που επιφέρουν σπατάλη των οικονομικών πόρων του κρατικού προϋπολογισμού.	
6	14/2/2020	Άρθρο 6: Πέραν των άλλων πρέπει: α) να καθοριστούν τα «είδη πλοίου» ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις τροποποιήσεων δρομολογίων ή αντικατάστασης πλοίων. β) να ορισθεί ο όρος «συγκοινωνιακές ανάγκες» γ) να αποφασισθούν οι απαραίτητες αποκλίσεις ωραρίων (στα πλαίσια των αρχών ΣΑΣ) σε εκπρόθεσμες ετήσιες ή έκτακτες δρομολογήσεις, δ) να υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης των γραμμών οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από κανένα πλοίο, ε) να ικανοποιούνται αιτήματα εταιριών για εκπρόθεσμες ετήσιες ή έκτακτες δρομολογήσεις για τις οποίες δεν υπάρχουν αντιρρήσεις από ανταγωνίστριες εταιρίες ή λιμενικές Αρχές κλπ Παρατήρηση: Οι προτάσεις του ΥΝΑΝΠ σε ότι αφορά στις αρχές του ΣΑΣ πρέπει να διαμορφωθούν με τη συμμετοχή του Συνδέσμου μας και αφού οριστικοποιηθούν να μας κοινοποιηθούν, για περαιτέρω συζήτηση και σχολιασμό πριν την εισαγωγή του θέματος στο Σ.Α.Σ για συζήτηση.	Ελήφθη υπόψη κατά τη σύνταξη της τελικής μορφής της διάταξης. Τα ζητήματα ωραρίων, αντιρρήσεων κλπ.θα εξεταστούν στα πλαίσια του Κανονισμού Αρχών και Λειτουργίας Σ.Α.Σ.
	17/2/2020	ΤΟ Σ.Α.Σ ΠΡΙΝ ΕΓΚΡΙΝΕΙ ΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΠΟΡΘΜΕΙΑ, ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΞΕΤΑΖΕΙ ΤΟΝ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ ΓΙΑ ΥΨΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΕΠΕΡΝΑ ΤΙΣ 14 ΩΡΕΣ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΜΗΝ ΚΑΤΑΠΑΤΕΙΤΑΙ Ο ΧΡΟΝΟΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (10 ΩΡΕΣ)	Το συγκεκριμένο ζήτημα θα εξεταστεί στο πλαίσιο του Κανονισμού Αρχών και Λειτουργίας Σ.Α.Σ.
	24/2/2020	ΑΡΘΡΟ 6 Σημειώνουμε με ενδιαφέρον την πρωτοβουλία για διαμόρφωση του υπόψη Κανονισμού Αρχών και Λειτουργίας του ΣΑΣ παρά το γεγονός ότι η όποια επιφύλαξη μας έγκειται στην ανάγκη διατήρησης της ευελιξίας του ΣΑΣ να ανταποκρίνεται στις εκάστοτε πραγματικές και σύγχρονες ανάγκες και δεδομένα εξέτασης κάθε ζητήματος που τίθεται. Στη διάταξη αυτή αναφέρεται ότι ο Κανονισμός θα περιέχει κανόνες και αρχές ενώ την ίδια στιγμή στο άρθρο 1 παρ.2 του ίδιου σχεδίου νόμου αναφέρεται ότι θα περιέχει και όρους. Σε κάθε περίπτωση είτε πρόκειται για κανόνες, αρχές ή/και όρους αυτοί δεν μπορεί ούτε να τροποποιούν τις διατάξεις του ν.2932/2001 ούτε να διαμορφώνουν ερμηνεία τους ενώ παράλληλα θα πρέπει να τελούν στο πλαίσιο του Κανονισμού 3577/92 (ΕΟΚ). Υπό το πρίσμα των παραπάνω και προς διαρκή και μόνιμη εξασφάλιση αυτών και στο μέλλον, θέση μας είναι ότι ο Κανονισμός θα πρέπει να εισάγεται αλλά και να τροποποιείται με ΠΔ (και όχι με Απόφαση) ώστε να τύχει επεξεργασίας και από το ΣτΕ.	Ελήφθη υπόψη για τη διατύπωση του τελικού κειμένου των διατάξεων.
	27/2/2020	Μέρος Ε' με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του» Κεφάλαιο Γ Θέματα Ναυτικής Εκπαίδευσης 1) Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. γ του Ν.4150/2013 και την ισχύουσα ιεραρχική δομή του ΥΝΑΝΠ πρέπει να υπαχθεί απευθείας στον Υπουργό, ώστε επιπλέον να υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία και ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων για θέματα ναυτικής εκπαίδευσης. 2) Με την επόμενη πρόταση επιχειρείται η διόρθωση λαθών και η άρση ανισοτήτων που δημιούργησε ο Ν.3450/2016. Το υφιστάμενο Εκπαιδευτικό προσωπικό θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με ενιαίο τρόπο ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του και συγκεκριμένα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα υπογραφής σύμβασης με μηνιαία αντιμισθία όταν το προσλαμβανόμενο έκτακτο	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΩΨΗ

		εκπαιδευτικό προσωπικό απασχολείται με πλήρες ωράριο της αντίστοιχης βαθμίδας με την οποία έχει προσληφτεί και κατέχει τα πλήρη προσόντα. Θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στο εκπαιδευτικό προσωπικό ναυτικών μαθημάτων που μεταφέρει την εμπειρία και τη ναυτοσύνη του στα νέα στελέχη της εμπορικής ναυτιλίας να καταλαμβάνει θέση αναπληρωτή καθηγητή, ώστε να έχει το κίνητρο βελτιωμένων αποδοχών και δυνατότητας ανάληψης θέσης ευθύνης (διευθυντής). Αποτέλεσμα των ανωτέρω μέτρων θα είναι η αύξηση των υποψήφιων εκπαιδευτικών με πολύτιμη θαλάσσια εμπειρία που επιθυμούν να στελεχώσουν η ναυτική εκπαίδευση. Με την ισχύουσα νομοθεσία και το μισθολογικό καθεστώς οι εκπαιδευτικοί ναυτικών μαθημάτων οδηγούνται σε παραίτηση λόγω χαμηλών αποδοχών και μη αναγνώρισης της πολυετούς θαλάσσιας προϋπηρεσίας τους. Επίσης θα πρέπει να προβλεφθεί η διαδικασία συμμετοχής μελών εκπαιδευτικού προσωπικού σε μεταπτυχιακά προγράμματα. Ως εκ τούτου ο Ν.3450/2006 πρέπει να τροποποιηθεί ως εξής: «Άρθρο 4 Ν.3450/2006» 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 «Επιμελητής», 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. «Άρθρο 5 Ν.3450/2006» 4. Η περίπτωση (α) του υπό στοιχείο Β' της παραγράφου 2 του Άρθρου 5 του Ν.3450/2006 αντικαθίσταται ως ακολούθως: (α) Ναυτικών μαθημάτων: 1. Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. 2. Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού 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 ναυτικής ορολογίας. Συνεκτιμάται συγγραφικό έργο σχετικό με την ειδικότητα, καθώς και η πιστοποιημένη γνώση χρήσης ηλεκτρονικού υπολογιστή. 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. «Άρθρο 6 του Ν.3450/2006» Στο άρθρο 6 του ν.3450/2006 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής: Με Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Εθνικής, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Δια Βίου Εκπαίδευσης και Ναυτιλίας 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. «Άρθρο 9 του Ν.3450/2006» 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 συνεργάτες. «Άρθρο 81 του Ν.3450/2006» Ωρομίσθιο προσωπικό Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. και Δ.Σ.Ε.Ν Η επιλογή του ωρομίσθιου εκπαιδευτικού προσωπικού των Κέντρων
--	--	---

		Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.), των Δημοσίων Σχολών Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (Δ.Σ.Ε.Ν./Σ.Π.Μ.) καθώς και της Δημόσιας Σχολής Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων (Δ.Σ.Ε.Ν./ΜΕΤ./ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής διεξάγεται από τριμελείς επιτροπές που αποτελούνται από εκπαιδευτικό προσωπικό των Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. ή των Α.Ε.Ν. ίδιας ή συναφούς ειδικότητας με τις προκηρυσσόμενες θέσεις οι οποίες συγκροτούνται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Οι συνεδριάσεις των τριμελών επιτροπών πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους διαφορετικά καταβάλλεται αποζημίωση* λόγω αναστολής του δικαιώματος διακοπών εργασίας. Επίσης στην τριμελή επιτροπή παρέχεται νομική στήριξη και κάλυψη από νομικό του Υ.ΝΑ.Ν.Π *Παρατήρηση: το ίδιο ισχύει για εκπαιδευτικούς που δικαιούνται διακοπές εργασίας.	
7	14/2/2020	Άρθρο 7 παρ. 1: 1. Να προστεθεί στο τέλος του α' εδαφίου μετά τις λέξεις «πρόστιμο [100.000] ευρώ», το εξής: «με την προϋπόθεση ότι έχει γίνει σύσταση από την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ και η εταιρία δεν έχει συμμορφωθεί. Λόγω της επιβολής του προστίμου δεν θα επιβάλλονται επιπλέον οι κυρώσεις μέσω του ν.3709/08, άρθρο 15, παρ. 12.». 2. Να εξαιρούνται τα πλοία που έχουν υποβάλλει εμπρόθεσμες δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης και για τις γραμμές που έχουν δηλώσει και δεν έχει εκδοθεί, για οποιοδήποτε λόγο, η ανακοίνωση δρομολόγησης. Άρθρο 7 παρ. 3: Δεν συμφωνούμε με την επιβολή προστίμου 50.000 ευρώ ή οποιουδήποτε άλλου προστίμου. Να διαγραφούν οι λέξεις της τελευταίας πρότασης: « και επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου πρόστιμο [50.000] ευρώ.» Πέραν των ανωτέρω: 1. Να προστεθεί στην παρ. 3 του άρθρου Τετάρτου: Στις περιπτώσεις για τις λιμενικές υποδομές που δεν επαρκούν για την υιοθέτηση των δηλωθέντων δρομολογίων, προτείνουμε : «Για την κάλυψη των αναγκών των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και στην περίπτωση που αντιμετωπίζονται προβλήματα εξυπηρέτησης των δηλωθέντων δρομολογίων από το λιμάνι αναχώρησης, θα ανακοινώνονται πρώτα τα δρομολόγια των πλοίων για τα οποία (α) η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή κοινοπραξία έχει δηλώσει ετήσια δρομολόγια για 12 μήνες τον χρόνο και (β) έχουν εκτελεστεί από τα πλοία της ίδιας εταιρείας ή κοινοπραξίας καθ' όλη την διάρκεια της προηγούμενης δρομολογιακής περιόδου ανελλιπώς τα δηλωθέντα δρομολόγια στην ίδια ζώνη αναχώρησης (πρωινή-απογευματινή). Η εξέταση των δρομολογίων των λοιπών πλοίων θα έπεται της ανακοίνωσης των ανωτέρω». γ) Σε περίπτωση που στην ίδια γραμμή εναλλάσσονται περισσότερα του ενός πλοία τα ανωτέρω δρομολόγια θα δικαιούνται το πλοίο που έχει τα περισσότερα δρομολόγια σύμφωνα με τη δήλωση δρομολόγησης. 2. Επίσης στην παράγραφο 1 του άρθρου Τετάρτου α' να διαγραφεί το εδάφιο (γ), γιατί αφορά τη μεταβατική περίοδο 2017-2018, « Για τη δρομολογιακή περίοδο.... Αυγούστου 2017». 3. ΠΔ 381/2001: «Κανονισμός περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης πληρωμάτων Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ ταχυπλόων» Προτείνουμε την άμεση αναθεώρηση του 10ώρου των ταχυπλόων και την πλήρη εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τα ισχύοντα διεθνή (STCW και MLC 2006).	Ελήφθη υπόψη και έγινε εν μέρει δεκτό.

24/2/2020	ΑΡΘΡΟ 7 Σημειώνουμε ότι με την παράγραφο 4 εισάγεται (και ορθώς) διαδικασία παροχής εξηγήσεων. Όμως ακόμα και αν αυτές μερικώς έστω ευσταθούν, αντί της επιβολής της αναλογούσας διοικητικής κύρωσης οι παράγραφοι 1 και 3 ορίζουν συγκεκριμένο ποσό προστίμου. Κατόπιν αυτών θεωρούμε είναι σκόπιμο, αλλά και αρμόζει στο πλαίσιο της χρηστής διοίκησης όπως πριν το αριθμητικό ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου (που εκτιμάται ως πολύ αυστηρό) τεθεί η λέξη «μέχρι».	Δεν έγινε δεκτό. Είναι η φιλοσοφία της ρύθμισης.
27/2/2020	Μέρος Ε' με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του» Κεφάλαιο Γ Θέματα Ναυτικής Εκπαίδευσης 3) Μισθολογικά θέματα Πάγιο αίτημα μας αποτελεί η άρση των μισθολογικών αδικιών που δημιουργεί το νέο μισθολόγιο στα μέλη του Εκπαιδευτικού προσωπικού (Ε.Π) των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν) που διέπονται από το νομικό και μισθολογικό καθεστώς του Ν.2638/98. Συγκεκριμένα με το κεφάλαιο Γ του μέρους ΣΤ του Ν.4472/2017(Α' 74) ρυθμίζεται το μισθολόγιο του Διδακτικού και Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.). Με το συγκεκριμένο μισθολόγιο το εκπαιδευτικό προσωπικό των Α.Ε.Ν χωρίζεται σε δυο κατηγορίες με μεγάλες μισθολογικές αποκλίσεις από την μια κατηγορία στην άλλη, ενώ δεν λαμβάνεται υπόψη η υπ' αριθμ. 4741/2014 απόφαση του Σ.Τ.Ε που έκρινε αντισυνταγματική την περικοπή των μισθών με το Ν.4093/2012. Επίσης ο μισθός μεγάλου μέρους του εκπαιδευτικού προσωπικού παγώνει για μεγάλο χρονικό διάστημα, περικόπονται επιδόματα θέσης ευθύνης και διδακτικής απασχόλησης και γενικά δεν αίρονται οι αδικίες που δημιούργησε ο Ν.3450/2006. Η συγκεκριμένη διάταξη δεν συμβάλει στην εξέλιξη του υπηρετούντος προσωπικού που διέπεται από το νομικό και μισθολογικό καθεστώς του Ν.2638/98, το υποβαθμίζει μισθολογικά αγνοώντας τη συνεισφορά του στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση και αποτελεί αντικίνητρο για την προσέλκυση εκπαιδευτικού προσωπικού ειδικότητας Ναυτικών Μαθημάτων που είναι απαραίτητο για τη μεταφορά της Ναυτικής εμπειρίας στα αυριανά στελέχη της εμπορικής μας Ναυτιλίας. Επίσης έχει καταργηθεί το ειδικό επίδομα διδασκαλίας και έρευνας για τους Καθηγητές Εφαρμογών και το επίδομα θέσης ευθύνης για τον Αναπληρωτή Διευθυντή Σχολής πιθανόν εκ παραδρομής. Η άρση των αδικιών θα ενισχύσει τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση με τελικό αποτέλεσμα να παρέχεται στα μελλοντικά στελέχη της Εμπορικής Ναυτιλίας το επίπεδο εκπαίδευσης που αρμόζει στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία από δίκαια αμειβόμενο Εκπαιδευτικό Προσωπικό. Κατά συνέπεια για την άρση των μισθολογικών ανισοτήτων και για την αναγνώριση της πολυετούς εμπειρίας των υπηρετούντων μελών Ε.Π. πρέπει να γίνουν οι κάτωθι αλλαγές στο Ν.4472/2017 (Α' 74). Τροποποίηση του Ν.4472/2017(Α' 74) Νέο Μισθολόγιο Ε.Π Α.Ε.Ν- Στο τέλος της παρ.4 του Αρθρου 129 του Ν.4472/74Α/2017 προστίθεται το εξής: «Για τα μέλη Ε.Π. των Α.Ε.Ν. αναγνωρίζεται ως προϋπηρεσία το διδακτικό ή ερευνητικό έργο που έχει προσφερθεί σε δημόσια ή ιδιωτικά πανεπιστήμια του εξωτερικού εφόσον οι τίτλοι σπουδών που αυτά παρέχουν αναγνωρίζονται, από το αρμόδιο για το σκοπό αυτόν όργανο, ως ακαδημαϊκά ισότιμοι με αυτούς των Πανεπιστημίων και των Α.Τ.Ε.Ι. της ημεδαπής και η επαγγελματική προϋπηρεσία που απαιτείται ως προσόν διορισμού σε κάθε θέση. Επίσης για το Ε.Π. Ναυτικών μαθημάτων των Α.Ε.Ν αναγνωρίζεται η απαιτούμενη πραγματική θαλάσσια υπηρεσία για την απόκτηση του προαπαιτούμενου πιστοποιητικού (ΑΝΙ) από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών. Αναγνώριση των ανωτέρω υπηρεσιών πραγματοποιείται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου και τα οικονομικά αποτελέσματα ισχύουν από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης και όλων των απαραίτητων δικαιολογητικών.- Η παράγραφος 4 του Αρθρου 130 με τίτλο Βασικός μισθός πρέπει να τροποποιηθεί ως κατωτέρω: Ο μηνιαίος βασικός μισθός του Εκπαιδευτικού Προσωπικού των Α.Ε.Ν. που διέπεται από το μισθολογικό καθεστώς του ν.2638/98, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 3450/2006 (Α' 64), διαμορφώνεται σε ποσοστό επί του αντίστοιχου Μ.Κ. του Καθηγητή Πανεπιστημίου, ως εξής: α. Καθηγητές: 80% β. Επίκουροι: 70% γ. Επιμελητές: 63% δ. Καθηγητές Ειδικών Μαθημάτων: 58%- Στο εδάφιο ιν της περίπτωσης α. της παραγράφου 1.Α. του Αρθρου 131 με τίτλο	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΩΦΗ

		Επιδόματα μετά τη λήξη Λέκτορας πρέπει να προστεθούν οι λέξεις Καθηγητής Εφαρμογών.- Επίσης η περίπτωση στ. της παραγράφου 1.Α. του Άρθρο 131 με τίτλο Επιδόματα πρέπει να τροποποιηθεί ως εξής:Το εκπαιδευτικό προσωπικό των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) που διέπεται από το μισθολογικό καθεστώς του ν.2638/98 σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 15 του ν.3450/2006 (Α'64):i. Καθηγητής τριακόσια πενήντα (350) ευρώ.ii. Επίκουρος Καθηγητής διακόσια πενήντα (250) ευρώ.iii. Επιμελητής διακόσια (200) ευρώ.iv. Καθηγητής Ειδικών Μαθημάτων (150) ευρώ.v. Επιμελητές και Επιστημονικοί Συνεργάτες και λοιπό διδακτικό προσωπικό της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Υγείας (Ε.Σ.Δ.Υ.) με διδακτορικό, διακόσια (200) ευρώ.- Η παράγραφος 1.Δ. του Άρθρο 131 με τίτλο Επιδόματα πρέπει να τροποποιηθεί ως εξής:Δ. Έξοδα παράστασης στους Προέδρους, Αναπληρωτές Προέδρους, Διευθυντές Σχολών ή Αναπληρωτές Διευθυντές ή Προϊσταμένους Τμημάτων των Α.Τ.Ε.Ι., Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε., Α.Ε.Ν. και Α.Ε.Α., οριζόμενα ως εξής:i. Πρόεδρος διακόσια πενήντα (250) ευρώ.ii. Αναπληρωτής Πρόεδρος διακόσια δέκα (210) ευρώ.iii. Διευθυντής Σχολής διακόσια δέκα (210) ευρώ.iv. Προϊστάμενος Τμήματος εκατό (100) ευρώ. Αναπληρωτής Διευθυντής Σχολής Α.Ε.Ν. εκατόν πενήντα 150 ευρώ και σε περίπτωση που ασκεί πλήρως τις υποχρεώσεις του διευθυντή σχολής διακόσια δέκα (210) ευρώ	
8	13/2/2020	Καλημέρα σας , Θα ήθελα στο σημείο αυτό της επιστροφής των αρμοδιοτήτων στον ΚΕΕΠ να λάβετε υπόψη σας τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουμε από τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς οι οποίοι απορρίπτουν τα επιβατηγά πλοία χωρίς καν να τα επιθεωρήσουν επικαλούμενοι εσωτερικούς κανονισμούς κλπ . Επειδή υπάρχουν πλοία τα οποία θα μπορέσουν να εξυπηρετήσουν τα νησιά της παραμεθορίου θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα τέτοια που σε περίπτωση απόρριψης των πλοίων από τους νηογνομωνες τότε ο πλοιοκτήτης να μπορεί είτε να προχωρήσει στην έκδοση ΠΓΕ είτε σε ΠΑ με εξαίρεση από Κλάση Αναγνωρισμένου Οργανισμού . Επίσης για πλόες εσωτερικού εντός προασπισμένων περιοχών κατηγορία πλοων Γ να υπάρχει μέριμνα απαλλαγής από Κλάση ή δυνατότητα έκδοσης ΠΓΕ από τους Ελληνικούς Νηογνομωνες	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
	13/2/2020	Το περασμένο καλοκαίρι η Σαμοθράκη βίωσε μία δραματική κατάσταση, μετά από συνεχόμενες βλάβες των 2 Ε/Γ-Ο/Γ της ίδιας πλοιοκτήτριας εταιρείας, έμεινε αποκομμένη από την υπόλοιπη Ελλάδα, με πάμπολλες ακυρώσεις κρατήσεων, με σχεδόν μηδενικό ενδιαφέρον επισκεψιμότητας προς το νησί, με συνέπεια ελάχιστο τζίρο και φέτος τον χειμώνα να βιώνουμε έναν τραγικό χειμώνα, χειρότερο και από εκείνους των κατοχικών μνημονικών ετών. Οπότε προτείνω να αυστηροποιηθούν στο έπακρο οι έλεγχοι μετά από μία βλάβη πλοίου, ώστε αυτή να έχει αποκατασταθεί πλήρως και υπό τις ενδεδειγμένες συνθήκες, για να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα σύντομα το εν λόγω πλοίο να πάθει την ίδια βλάβη. Προτείνω την υποχρεωτική ακινησία πλοίου αν όχι κατ' έτος τουλάχιστον ανά διετία για πλήρη έλεγχο αξιοπλοΐας. Όταν συμβαίνει παρόμοιο περιστατικό με αυτό που συνέβη στην Σαμοθράκη να υπάρχουν πολύ πιο αυστηρές ποινές, η εν λόγω τιμωρήθηκε μόνο με την παρακράτηση του ποσού των 22 Χιλ. € περίπου από την εγγύηση και κηρύχθηκε έκπτωτη. Επίσης δεν μπορεί να επιτρέπεται να ταξιδεύει ένα πλοίο 40, 45 ή μεγαλύτερης ηλικίας (που και εδώ θα πρέπει να επανέλθει κάποιο όριο) και ένα πλοίο 25, 30 ετών να δικαιούται να υπογράψει σύμβαση ενός έτους μόνο. Είναι αμαρτία. Πρέπει το Υπουργείο να μεριμνήσει ώστε οι μουσουλμάνοι εισβολείς που μεταφέρονται με πλοίο της γραμμής είτε να μεταφέρονται σε ξεχωριστό χώρο για την προστασία της υγείας των υπολοίπων επιβατών, όταν στα νησιά δεν υπάρχουν οι κατάλληλες δομές υγείας και οι εν λόγω δεν έχουν εξεταστεί, οπότε ο κίνδυνος μετάδοσης μολυσματικών μεταδιδόμενων ασθενειών να είναι ανοικτός. Είτε να μεταφέρονται με πλωτά μέσα του Λ.Σ ή του Π.Ν έχοντας βέβαια τα πληρώματα την κατάλληλη εξάρτηση προστασίας. Όσον αφορά το Μεταφορικό Ισοδύναμο (Μ.Ι) είναι το αντιστάθμισμα - ψίχουλο της κατάργησης των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ. Οπότε	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ

		αυτό πρέπει να καταβάλλεται άμεσα χωρίς καθυστερήσεις όπως συνέβη πρόσφατα και στους επιβάτες και στις επιχειρήσεις. Δεν πρέπει να μπουν εισοδηματικά κριτήρια. Υπάρχουν στα λεωφορεία; Πρέπει άμεσα να δοθεί λύση στο Μ.Ι καυσίμων, πρέπει να αυξηθεί το ποσό κρατικής επιχορήγησης, ώστε να μην βγαίνουν εκτός του προγράμματος μέσα σε λίγους μήνες. Ευχαριστώ, πιστεύω κάποια από όσα έγραψα να ληφθούν υπόψη.	
	14/2/2020	Πρέπει να υπάρχει μέριμνα για πλοία τα οποία για τους δικούς τους λόγους απορρίπτουν οι Νηογνομωνες να μπορούν εναλλακτικά είτε να προχωρήσουν σε έκδοση ΠΓΕ ειδικότερα για δρομολόγια εσωτερικού	Η πρόταση είναι ημιτελής. Πέραν τούτου, με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται πράγματι η δυνατότητα έκδοσης ΠΓΕ από τον ΚΕΠ και τα ΤΚΕΠ για εκείνα τα πλοία που, για οιονδήποτε λόγο, δεν υφίσταται ενδιαφέρον για την παρακολούθηση και την πιστοποίησή τους.
	14/2/2020	Θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για πλοίες εσωτερικού κατά παρέκκλιση της ενωσιακής νομοθεσίας . Όπως η ΜCA διατηρεί το δικαίωμα στα πλοία κάτω των 400 ΚΟΧ και τα πιστοποιεί καθετοποιημένη χωρίς να είναι υποχρεωτική η Κλάση από Αναγνωρισμένο Οργανισμό.	Δεν δύναται να υπάρξει παρέκκλιση από την ενωσιακή νομοθεσία, δεδομένου μάλιστα ότι με την προτεινόμενη διάταξη του σχεδίου τούτο θεραπεύεται με την έκδοση ΠΓΕ και από τις κεντρικές και περιφερειακές Υπηρεσίες του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
9	13/2/2020	Πολύ βασικό να προβλέπει το νέο νομοσχέδιο την πιστοποίηση πλοίων τα οποία απορρίπτουν οι Νηογνομωνες από την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων ή από τους Ελληνικούς Νηογνομωνες για πλοίες εσωτερικού . Με το τρόπο αυτό θα υπάρχει μεγάλη ζήτηση για το Ελληνικό Νηολόγιο και αύξηση των συνδέσεων των νησιών . Οι Διεθνής Νηογνομωνες απορρίπτουν τα πλοία χωρίς να τα επιθεωρούν με το πρόσχημα της κατηγορίας , ηλικίας ή εμπορικότητας για αυτούς . Αυτό θα πρέπει να το αλλάξει ο νέος νόμος και να δίνει δικαίωμα στον πλοιοκτήτη σε περίπτωση άρνησης από τους Διεθνής Νηογνομωνες να μπορεί να ζητήσει τη πιστοποίηση του πλοίου του από τους Ελληνικούς Αναγνωρισμένους Οργανισμούς ή από τον ΚΕΕΠ	Ελήφθη υπόψη για τη διατύπωση του τελικού κειμένου των διατάξεων.
	13/2/2020	Πρέπει να κεντρικά Λιμεναρχεία που διαθέτουν ΤΚΕΠ με Ναυπηγούς Μηχανολογους να μπορούν να εκδίδουν ΠΓΕ η ΠΑ . Σήμερα οι Νηογνώμονες αρνούνται τα περισσότερα Ελληνικά πλοία μάλιστα τα αποτρέπουν για να αναγκαστούν να υψώσουν ξένη σημαία. Επίσης στα περισσότερα Λιμεναρχεία (σχεδόν Όλα) δεν έχουν προϊστάμενο Ναυπηγείου η Μηχανολογικού έτσι γίνεται μια τεράστια καθυστέρηση 3-4 μήνες για να ολοκληρωθεί μια επιθεώρηση με ένα ατέλειωτο πάρε δώσε των εκθέσεων .Ορίστε τον παλαιότερο Ναυπηγό μέλος του ΤΚΕΠ σε κάθε Λιμεναρχείο σαν αναπληρωτή προϊστάμενο να σταματήσει η ατελείωτη γραφειοκρατία Είναι απαράδεκτο να έρχονται από το κέντρο επιθεωρητές στα νησιά και να κάνουν έκτακτες επιθεωρήσεις δίχως να ενημερώνουν τους επιθεωρητές του ΤΚΕΠ , και να σταματούν σκάφη στην μέση της σεζόν γιατί έχουν ένα κουβά αντί για δυο η ένα βεγγαλικό λιγότερο , Βάλτε πρόστιμο αμέσως μέχρι να αποκαταστήσει της παρατήρησής Καθορίστε ποιες ελλείψεις σταματούν το πλοίο π.χ δεν δουλεύει η αντλία συντείνων δεν δουλεύει η fire δεν δουλεύει η κύρια μηχανή . Δεν είναι σωστό να θεωρείται όλες της παρατήρησής να έχουν το ίδιο βάρος .	Εξετάζεται, αλλά όχι στο πλαίσιο του παρόντος ν/σ.
	14/2/2020	Η ασφάλεια του πλοίου δεν είναι συνάρτηση και μόνο της αξιοπλοΐας αυτού από τεχνικής πλευράς αλλά και της καλής σωματικής και ψυχοπνευματικής κατάστασης του πληρώματος το οποίο σε περιόδους αιχμής καλείται να ανταποκριθεί σε μια ποικιλία προκλήσεων και απαιτήσεων. Απουσία αυτής της πρόνοιας στο παρελθόν έχει οδηγήσει σε ναυτικές τραγωδίες και υπάρχει εμφανής η απουσία αυτής και στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ. Η έκδοση ΠΑ από τα ΤΚΕΠ θεωρείται ιδιαίτερα δυσχερής.

	Επομένως και κατά την κρίση του γράφοντος, ο εμπλουτισμός ο νομοσχεδίου με παράγραφο η οποία να προνοεί για την διαπίστωση της καλής ψυχοπνευματικής κατάστασης του πληρώματος, απουσία FATIGUE, θα καταστήσει το νομοσχέδιο αυτό λίαν ισχυρό, ειδικώς του 9ου άρθρου αυτού, ως προς την σκοπιμότητα του η οποία είναι ο Έλεγχος Ασφάλειας Πλοίου. Ευχαριστώ.	
14/2/2020	Το προσωπικό το οποίο ασχολείται με τις επιθεωρήσεις στα ΤΚΕΠ θα πρέπει να είναι εξειδικευμένο (Εμποροπλοίαρχοι Μηχανικοί Ναυπηγοί και Ηλεκτρολόγοι), να αποτελείται από πτυχιούχους και να μη τοποθετούνται Λ/Φ και βαθμοφόροι Λ.Σ με βάση τον ΓΚΛ, οι οποίοι δεν έχουν στοιχειώδεις γνώσεις σωστικών, πυροσβεστικών και ασφάλειας ναυσιπλοΐας.	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ
15/2/2020	Για να σταματήσει αυτή η ατελείωτη γραφειοκρατία πρέπει : Τα ΤΚΕΠ να εκδίδουν ΠΓΕ και ΠΑ για πλοία που εκτελούν πλόες εντός Ελλάδος Στο κλιμάκιο θα υπογραφη ο αρχαιότερος επιθεωρητής και ο Λιμενάρχης Θα υπάρχουν 6 κλιμάκια ένα σε κάθε περιφέρεια του Λιμενικού Οι κατηγορίες πλοίων θα είναι : Α κατηγορία μέχρι 6 ν. μ. από την ακτή Β κατηγορία μέχρι 18 ν.μ από την ακτή Γ κατηγορία πλόες εσωτερικού Δ κατηγορία πλοες διεθνής Για τα επαγγελματικά τουριστικά στις κατηγορίες αυτές θα ισχύει ότι : Σε όλες της κατηγορίες κάθε πλοίο με πάνω από 12 επιβάτες να έχει πλήρωμα όπως ισχύει τώρα . Εάν εκτελεί πλόες κατηγορίας Γ , Δ πάνω από 18 ν.μ επίσης πρέπει να έχει πλήρωμα ανεξάρτητος αριθμού επιβατών Στα σκάφη ολικής ναύλωσης που εκτελούν νυκτερινούς πλόες πρέπει να διαθέτουν κουκέτες για το 60% των επιβατών εφόσον μεταφέρουν μέχρι 18 άτομα και 80% εφόσον μεταφέρουν πάνω από 18 άτομα . Απαγόρευση απόπλου γίνεται μόνον εφόσον - Δεν λειτουργούν οι σεντίνες ,(αντλία, σωληνώσης, δίκτυο) επιβάλλεται πρόστιμο και απαγόρευση απόπλου τουλάχιστον ένα μήνα - Δεν λειτουργεί η αντλία πυρκαγιάς , επιβάλλεται πρόστιμο και απαγόρευση απόπλου τουλάχιστον για ένα μήνα - Εάν Έχει σωσίβια μειωμένα κατά 30% επιβάλλεται πρόστιμο και απαγόρευση απόπλου τουλάχιστον για ένα μήνα Σε όλες της άλλες παραβάσεις επιβάλλεται πρόστιμο ανάλογα με την παράβαση το οποίο εντός μιας ημέρας πρέπει να πληρωθεί άλλως απαγορεύεται ο απόπλους Δημιουργία σχολής επιθεωρητών με δικαίωμα συμμετοχής Ναυπηγών /Μηχανολόγων /Καπετάνιων Α τάξης / Μηχανικών Α τάξης / . Η διάρκεια φοίτησης θα είναι 6 μήνες και οι Ναυπηγοί Μηχανολόγοι να έχουν εμπειρία 15 ετών από κτήσεως διπλώματος . και Λιμενικών με ανάλογα διπλώματα καπετάνιων η Μηχανικών με 1 χρόνο διάρκεια φοίτησης 1.Απλοποίηση της λεμβολογησης μικρών σκαφών 2.Απλοποίηση της νηολόγησης σκαφών Διαχωρισμός απαιτήσεων εφορίας και Λιμεναρχείου 3.εκσυγχρονισμός απλοποίηση των ΠΛΟΩΝ δημιουργία 4 ειδών πλοίων 6 ναυτικά μίλια από ακτή 18 ναυτικά μίλια από ακτή Πλόες εσωτερικού Πλόες εξωτερικού 4.Καθορισμός ελαχίστων απαιτήσεων για να μπορεί σε ένα πλοίο να απαγορευτεί ο απόπλους καθώς και εφαρμογή προστίμων για ελλείψεις 5.Ψηφιοποίηση όλων των πλοίων Δημιουργία από το ΥΕΝ εφαρμογής όπου όλα τα πλοία θα	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ . Η έκδοση ΠΑ από τα ΤΚΕΠ θεωρείται ιδιαίτερα δυσχερής

		εισέρχονται με τα σχέδια της μελέτης και τα πιστοποιητικά .Θα μπορούν να εισέρχονται όλοι που θα είναι διαπιστευμένοι ,Ναυπηγοί, Νηογνώμονες ,Μέλη κλιμακίων, επιθεωρητές κ.λπ. 6.Δημιουργία 6 κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων Ένα στον Πειραιά / Θεσσαλονίκη / Βόριο Αιγαίο / Νότιο Αιγαίο / Κρήτη / Ιόνια νησιά Θα στεγάζονται μέσα στα κεντρικά Λιμεναρχεία και θα εκδίδουν όλα τα πιστοποιητικά Θα πρέπει να είναι στελεχωμένα με 6 επιθεωρητές Ναυπηγούς /Μηχανολόγους /Καπετάνιους και 4 γραμματείς .Όλοι οι επιθεωρητές με τουλάχιστον 15 ετη εμπειρία (μπορεί να είναι και συνταξιούχοι όπως ισχύει και σήμερα) 7.Τα πιστοποιητικά θα υπογράφονται από τον Αρχαιότερο επιθεωρητή που θα είναι και ο προϊστάμενος και από τον κεντρικό Λιμενάρχη . Θα καθοριστεί τιμολόγιο αναλόγως το είδος του σκάφους και τους πλόες που θα εκτελεί . Το ποσό που θα εισπράττεται θα κατανέμεται ως εξής 70 % στους επιθεωρητές 10% στους γραμματείς 10% στο κεντρικό λιμεναρχείο 10% στο κράτος Το κλιμάκιο του ΠΕΙΡΑΙΑ θα βρίσκεται στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων . Οι υπόλοιποι υπάλληλοι της Επιθεώρησης θα ελέγχουν όλα τα κλιμάκια καθώς και της Α.Ε. Νηογνώμονες από την εφαρμογή που θα υπάρχει κοινοποιημένη και θα παρεμβαίνουν εάν υπάρχει πρόβλημα .	
	21/2/2020	Μια εξαιρετικά σημαντική παράμετρος άμεσης σχέσης με την ασφάλεια του επιβατικού πλοίου αφορά την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Στο πρόσφατο παρελθόν, επικίνδυνα φορτία όπως το υδροξείδιο του υδρογόνου και η φαρμακευτική ακετόνη έθεσαν σε κίνδυνο πλοίο, πλήρωμα και τους επιβάτες. Απαιτείται ισχυρότερο πλαίσιο κανόνων φόρτωσης - μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων για την αποτροπή πάσης μορφής απειλών και κινδύνων που μπορεί να προκαλέσει όχι μόνο η παρουσία τους αλλά και η αλληλεπίδραση τους.	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
	27/2/2020	ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΕΚΑΘΑΡΙΣΤΕΙ ΣΑΦΩΣ ΜΕ ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΔ ΠΟΙΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΙΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΤΩΝ ΤΚΕΠ, ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΝΑ ΔΕΝΕΙ ΤΟ ΚΑΘΕ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΠΟΙΕΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΚΕΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ. ΓΙΑ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΟΜΩΣ ΑΥΤΟ ΠΡΕΠΕΙ ΜΕΤΑΞΥ ΑΛΛΩΝ ΝΑ ΑΝΑΜΜΟΡΦΩΘΟΥΝ ΠΟΛΛΑ ΠΔ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ /ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΩΧΗΜΕΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΕ ΒΑΣΙΛΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ ΜΕ ΚΑΘΑΡΕΥΟΥΣΑ ΓΛΩΣΣΑ ΑΚΑΤΑΛΑΒΙΣΤΙΚΗ ΣΕ ΠΟΛΛΟΥΣ. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΩ ΕΠΙΣΗΣ ΤΙΣ ΧΡΟΝΙΚΕΣ ΚΑΘΙΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΑΘΕ ΠΔ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΑΦΟΡΟΥΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΝΙΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ ΞΕΧΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΕ <> ΚΑΙ <> ΜΕ ΤΟ ΒΑΡΟΣ ΝΑ ΠΕΦΤΕΙ ΣΤΑ ΝΕΑ. ΠΧ ΠΛΟΙΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΤΟ 1996 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ, ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 12 ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ ΝΑ ΜΗΝ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΜΕΣΑ ΣΥΓΚΡΑΤΗΣΗΣ ΛΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΑΥΤΑ ΝΑ ΔΙΟΧΕΤΕΥΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΝΩ ΤΑ ΝΕΑ ΝΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΠΙΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΑΥΣΤΗΡΟΤΕΡΑ. ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑ ΝΑ ΓΡΑΦΩ ΣΕΛΙΔΕΣ ΟΛΟΚΛΗΡΕΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΠΟΛΛΑ ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ.ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΠΟΛΥ ΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΡΧΙΣΤΕ ΝΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΖΕΤΕ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ.	Αποτελεί αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας
10		ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-

11	17/2/2020	Θεωρούμε ότι από την στιγμή που ο επιβάτης έχει περάσει τον διαβατηριακό έλεγχο στην χώρα επιβίβασης του και είναι δηλωμένος στις λίστες επιβατών, δεν συντρέχουν λόγοι ποινής. Δεδομένου ότι ο πλοίαρχος δεν μπορεί να ελέγξει το σύνολο των επιβαινόντων. Επίσης η εταιρείες υποβάλουν στις χώρες αναχωρήσεως αναλυτικές λίστες με τους επιβάτες αναχωρήσεως τις οποίες αποστέλλουν και στις ελληνικές αρχές με την αναχώρηση του πλοίου από το εξωτερικό. Άρα από την στιγμή που ο επιβάτης οδηγείται από διαβατηριακό έλεγχο σε διαβατηριακό έλεγχο γιατί να υπάρξει θέμα ποινής.	Ελήφθη υπόψη για τη διατύπωση του τελικού κειμένου των διατάξεων.
12	17/2/2020	ΠΕΡΑΝ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΜΕΤΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΣΙΤΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣ ΜΕΤΑΓΩΓΗ ΑΤΟΜΩΝ, ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΡΥΘΜΙΣΘΕΙ ΑΜΕΣΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΓΩΓΗΣ ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΣΤΕΛΕΧΗ Λ.Σ. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΕΧΕΙ ΗΔΗ ΡΥΘΜΙΣΕΙ ΤΟ ΕΝ ΛΟΓΩ ΘΕΜΑ ΜΕ Π.Δ. ΕΔΩ ΚΑΙ ΠΟΛΛΑ ΕΤΗ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΤΑΓΩΓΩΝ, ΕΝΩ ΣΤΟ Λ.Σ. ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΜΕ Ο,ΤΙ ΑΥΤΟ ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟ ΝΟΜΟΤΥΠΟ ΤΗΣ ΜΕΤΑΓΩΓΗΣ ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΣΤΕΛΕΧΗ Λ.Σ.	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
	26/2/2020	Απολύτως αναγκαία η πρόβλεψη των εξόδων των εισιτηρίων μεταφοράς των κρατουμένων μέσω ακτοπλοΐας, άλλως να υπάρξει νομοθετική ρύθμιση για την υποχρεωτική δωρεάν μεταφορά τους.	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
13	14/2/2020	Παγκοσμια πρωτοτυπία ... Ομάδα Κ9 ανίχνευσης ναρκωτικών με καταξιωμένο λιμενικό εκπαιδευτή υπαγομένη στο ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ και ομάδα Κ9 ανίχνευσης εκρηκτικών υπαγομένη στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ...	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
	14/2/2020	Αξιότιμε Κε Υπουργέ Τα τελευταία 20 χρόνια ,365 ημέρες τον χρόνο ,η ομάδα Κ-9 ανίχνευσης ναρκωτικών ουσιών του λιμενικού σώματος με τους καταπληκτικούς σκύλους και τους υπέροχους χειριστές-συνοδούς κατάφεραν τεράστια πρήγματα ενάντια στα παγκόσμια οργανωμένα καρτέλ διακίνησης ναρκωτικών ουσιών ...Η Ελληνική Πολιτεία έχει χρεος να ΤΙΜΗΣΕΙ τους ενέργεια και τους διατελεσαντες χειριστές-συνοδούς,(που είχαν διατελεσει τουλάχιστον το ελάχιστο 10 έτη ως συνοδός- χειριστής αστυνομικού σκύλου Κ-9),κάτι που δεν έχει πράξει έως Σήμερα, με την θεσμοθέτηση ως εμπρακτης επιβραβεύσης τουλάχιστον 03 πλασματικών συντάξιμων ετών ως ένδειξη Τιμής καθώς δε, θα είναι ένα ηθικό Κίνητρο για τους μελλοντικούς Συνοδούς να συνεχίσουν επάξια με ίδιο ζήλο και αυταπάρνηση το σπουδαίο αυτο έργο τους..	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
	14/2/2020	Είστε απολυτα ευστοχος στο σχολιο σας Κε Παρασκευα... ΑΝΤΙΘΕΤΩΣ η Κ9 των εκρηκτικών λαμβανουν διπλα εξαμηνα υπηρεσιακο οχημα και επιδοματα πυρετοχνουργου λαμβανουν δε μεγαλυτερο μισθο απο εναν λιμεναρχη και παντα με αρνητικα αποτελεσματα ολα αυτα τα χρονια...Αραγε ποσο εχουν στοιχισει στο Ελληνικο Δημοσιο ολα αυτα τα χρονια; Αλλωστε υπαρχουν οι Κ9 εκρηκτικων της ΕΛΑΣ για να καλυψουν τυχον μια απειλη ..που ουδεποτε υπαρχει η θα υπαρξει...ΑΜΕΣΗ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ Κ9 ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΥΡΟΤΕΧΝΟΥΡΓΩΝ ***.	Δεν συνάδει με τη ρύθμιση της διάταξης
	18/2/2020	Αξιότιμοι Κύριοι /Κυρίες,1. Η παράγραφος ένα (1), του υπό δημοσίας διαβούλευσης Άρθρου, δεν διαφέρει από το ισχύον Άρθρο Νόμου το οποίο έχει αποτελέσει αναβάθμιση στις ειδικότητες των αστυνομικών σκύλων που χρησιμοποιεί το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 2. Η παράγραφος δύο (2) σε αρκετά σημεία, κατά την άποψη μου, θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα απ' ότι θα λύσει. Αναφορικά, εστιάζω στην δημιουργία διαφορετικών κανονισμών που αφορούν ουσιαστικά την ίδια Υπηρεσία και κατ' επέκταση τους σκύλους ανίχνευσης προϊόντων οσμής (μέχρι τώρα ναρκωτικά και εκρηκτικά αλλά και μελλοντικών εξειδικεύσεων). Από την στιγμή που όλες οι Ομάδες Κ-9 επιχειρούν στα ίδια περιβάλλοντα δύναται να ακολουθήσουν το ίδιο εκπαιδευτικό πρόγραμμα με διαφοροποίηση μόνο κατά την διάρκεια της αποτύπωσης των οσμών, σύμφωνα με Διεθνείς και Ευρωπαϊκές προσεγγίσεις εκπαίδευσης αστυνομικών σκύλων.Η έκδοση πολλών κανονισμών θα οδηγήσει σε δημιουργία πολλών Υπηρεσιών διαφορετικών ταχυτήτων που ουσιαστικά αφορούν το ίδιο αντικείμενο εξειδίκευσης. Θα έχει ως αποτέλεσμα την ανομοιογένεια στους	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.

		βασικούς κορμούς των κανονισμών πχ. στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, στην αξιολόγηση, στην επιλογή και τα προσόντα των χειριστών και εκπαιδευτών κ.α. Επιπρόσθετα με την λογική αυτή θα πρέπει να δημιουργείται ξεχωριστός κανονισμός για κάθε ειδικότητα ανίχνευσης αστυνομικού σκύλου. Σχετικά με την μη δημοσιοποίηση των κανονισμών και την μη αποτύπωση τους σε Π.Δ. διαφωνώ για ευνόητους λόγους με την προϋπόθεση ότι δεν θα δημοσιοποιηθεί οτιδήποτε αφορά το εκπαιδευτικό και το επιχειρησιακό σκέλος των αστυνομικών σκύλων.Θα μπορούσε κάλλιστα να δημιουργηθεί ένας κοινός κορμός κανονισμού με την μορφή Π.Δ. (για λόγους π.χ. διαφάνειας) που θα αφορά μια Υπηρεσία όπου θα περιλαμβάνει τα περισσότερα στοιχεία (π.χ. επιλογή συνοδών, προϋποθέσεις εκπαίδευσης, αντικειμενικής αξιολόγησης και πιστοποίησης κ.α.) καθώς και την πρόβλεψη έκδοσης εκπαιδευτικών και επιχειρησιακών παραρτημάτων. Τα εν λόγω παραρτήματα θα μπορούσαν να εκδίδονται από την στρατιωτική Ηγεσία του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία θα είναι απόρρητα. Το αποτέλεσμα της έκδοσης εκπαιδευτικών και των επιχειρησιακών παραρτημάτων θα είναι η γρήγορη προσαρμογή σε νέα δεδομένα. 3. Η παράγραφος 3 είναι απαραίτητη στο εν λόγω άρθρο. Θα πρότεινα τη προσθήκη λοιπών διατάξεων που αφορούν και άλλα θέματα συνοδών και αστυνομικών σκύλων πχ επιδόματα που λαμβάνουν οι συνοδοί – χειριστές όλων των ειδικοτήτων. Σκοπός της προτεινόμενης προσθήκης είναι για την αποφυγή δημιουργίας «δαιδαλώδους» νομοθεσίας. Επιπρόσθετα αποσκοπεί στην αποφυγή τυχών μελλοντικών εκ παραδρομής λαθών, όπως έχει συμβεί κατά το παρελθόν και κόστισε την μη καταβολή των επιδομάτων των αστυνομικών σκύλων για περίπου δύο χρόνια. 4. Παραμένοντας κομμάτι της λύσης της συγκεκριμένης εξειδίκευσης και όχι του προβλήματος με σεβασμό στην ευκαιρία που μου δίνεται στην παρούσα διαβούλευση καθώς και με εκτίμηση στους συναδέλφους που υπηρετούμε τις ίδιες αξίες προτείνω την μη τροποποίηση της παρ. 1 του Άρθρου 269 του ν. 4555/2018 «Ρυθμίσεις αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (ΦΕΚ 133Α - 19/07/2018) το οποίο αντικατέστησε το άρθρο 122 του ν. 3079/2002 (Α' 311), ως αυτό προτείνεται στην παρούσα διαβούλευση.Επιπλέον προτείνω για την λήψη των αποφάσεων σας, στην τροποποίηση και τον εκσυγχρονισμό του Άρθρου 269 του ν. 4555/2018 να ληφθούν υπ' όψιν: i) Η παρ. 4 του Άρθρου 2 του Ν. 3879/2010 (ΦΕΚ 163Α/21-09-2010) «Ανάπτυξη της Δια Βίου Μάθησης και λοιπές διατάξεις» (αφορά την εκπαίδευση που παρέχεται σε οργανωμένο εκπαιδευτικό πλαίσιο και μπορεί να οδηγήσει στην απόκτηση πιστοποιητικών αναγνωρισμένων σε Εθνικό επίπεδο) σχετικά με την εκπαίδευση και πιστοποίηση των μαθησιακών αποτελεσμάτων, των ικανοτήτων καθώς και την επάρκεια των εκπαιδευτών και χειριστών αστυνομικών σκύλων. Η συμπερίληψη της Εθνικής νομοθεσίας θα αποτελέσει στη διασφάλιση της ποιότητας εκπαίδευσης στην βάση αρχών ποιότητας και μετρήσιμων δεικτών και την αντικειμενική αξιολόγηση. ii) Η Διακήρυξη των Δικαιωμάτων των Ζώων, τα αναγνωρισμένα Διεθνή (Ηνωμένων Εθνών) ή Ευρωπαϊκά πρότυπα εκπαίδευσης, αξιολόγησης και πιστοποίησης αστυνομικών σκύλων καθώς και της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας.Η εφαρμογή των προαναφερομένων θα αποτελέσει αφενός αναγνώριση της Υπηρεσίας μας σε διεθνές επίπεδο και αφετέρου στην αποφυγή μελλοντικών νομικών παρεπομένων σε περίπτωση που πάει κάτι «στραβά».Όλα τα ανωτέρω θα αποτελέσουν έναυσμα για την ανάπτυξη σχετικής νομοθεσίας αναφορικά με τα επαγγελματικά δικαιώματα των ιδιωτών εκπαιδευτών σκύλων με σκοπό να αποφευχθούν τυχόν μελλοντικά ανατηφόρα περιστατικά, όπως έχουν σημειωθεί κατά το παρελθόν. iii) Το Π.Δ. 500 (ΦΕΚ 214Α – 03/10/1989) όπως τροποποιήθηκε από το ΦΕΚ 13Α 09-02-2011 και ισχύει, που αφορά την «Οργάνωση και λειτουργία της Υπηρεσίας εκπαιδευτών και συνοδών σκύλων και ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τους αστυνομικούς σκύλους, τους συνοδούς – χειριστές και τους εκπαιδευτές τους». Ο εν λόγω κανονισμός αφορά την αντίστοιχη Υπηρεσία της ΕΛ.ΑΣ. και έχει ισχύ Π.Δ.Συγκριτικά, στο υπό διαβούλευση Άρθρο οι κανονισμοί θα εκδίδονται από τον Αρχηγό Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ. και θα κυρώνονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι οποίοι θα χαρακτηρίζονται ως απόρρητοι και ως συνέπεια δεν θα δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.Ειδικότερα, στο Άρθρο 3 του Π.Δ. 500 η επιλογή των χειριστών αστυνομικών σκύλων ανίχνευσης εκρηκτικών υλών της ΕΛ.ΑΣ. πραγματοποιείται από όλο το
--	--	--

	προσωπικό της, τηρούμενων της διάταξης της προϋπηρεσίας και όχι μόνο από το προσωπικό που υπηρετεί στις ειδικές της μονάδες. Έως τώρα στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. η επιλογή αντίστοιχων συνοδών – χειριστών πραγματοποιείται μόνο από τα Κ.Ε.Α. Αξίζει να μνημονευθεί ότι κατά το παρελθόν έχουν αποχαρακτηριστεί συνοδοί – χειριστές αστυνομικών σκύλων του Κ.Ε.Α λόγω μη επιτυχής τους αξιολόγησης στις αθλητικές δοκιμασίες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα αφενός την μείωση του αριθμού Ομάδων Κ-9 ανίχνευσης εκρηκτικών υλών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και αφετέρου της απώλειας της εμπειρίας των συνοδών – χειριστών. Επιπρόσθετα προτείνω την επιλογή συνοδών – χειριστών ανίχνευσης εκρηκτικών υλών από τους ήδη υπάρχοντες συνοδούς – χειριστές ανίχνευσης ναρκωτικών ουσιών ή άλλων ειδικοτήτων που αφορούν το αντικείμενο της ανίχνευσης, όπου αυτό είναι εφικτό από άποψη επιχειρησιακού σχεδιασμού. Σε περίπτωση όπου δεν είναι εφικτό η επιλογή να γίνεται από όλο το προσωπικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σύμφωνα με προκαθορισμένα κριτήρια, όπως ισχύει για τους αντίστοιχους συνοδούς της ΕΛ.ΑΣ. Η πρόταση αυτή αποσκοπεί στη δημιουργία κινήτρων στους συνοδούς – χειριστές ανίχνευσης προϊόντων οσμής, εκμεταλλεζόμενη την επιχειρησιακή τους εμπειρία. Τα κίνητρα αυτά είναι αφενός χρηματικά λόγω ύπαρξης του σχετικού επιδόματος, για τους συνοδούς – χειριστές ανίχνευσης εκρηκτικών υλών, και αφετέρου η υπηρεσιακή αναγνώριση – εξέλιξη τους. Επιπρόσθετα, αυτό, στοχεύει επίσης στην αύξηση της αποδοτικότητας των συνοδών – χειριστών ανίχνευσης των λοιπών προϊόντων οσμής (π.χ. ναρκωτικά) καθώς και στην χρησιμοποίηση της εμπειρίας στην ανίχνευση που θα αποκομίσουν, από την προηγούμενη ειδικότητα, ως νέοι συνοδοί – χειριστές στην ανίχνευση εκρηκτικών υλών. Για την εφαρμογή της πρότασης θα πρέπει να εφαρμοστεί όλη η προαναφερόμενη στο κείμενο νομοθεσία που αφορά την αντικειμενική αξιολόγηση των συνοδών και εκπαιδευτών αστυνομικών σκύλων.	
18/2/2020	Το Λιμενικό σωμα ελληνική Ακτοφυλακή χρησιμοποιεί αστυνομικούς σκύλους ανίχνευσης εκρηκτικών υλών από το 1992, ξεκίνησε από το εκπαιδευμένο προσωπικό των κλιμακίων ειδικών αποστολών που είναι κατοχοί πτυχίων ελληνικής αστυνομίας Κ-9 και όχι από ιδιώτη (πατεντα) που μαζί με την ειδικότητα των πυροτεχνουργών λόγω της φύσεως της αποστολής τους έχουν αντιμετωπίσει περιστατικά τρομοκρατίας (17 νοεμβρη βομβιστικές απειλές κ.α.) προσωπικές απόψεις που έχουν στοχο να φωτογραφίσουν συγκεκριμένα πρόσωπα ώστε να έχουν οφέλος ριχνοντας λασπη σε μια υπηρεσία που ξεκίνησε να χρησιμοποιεί σκύλους ανίχνευσης εκρηκτικών καθώς και τον πρώτο σκύλο ανίχνευσης ναρκωτικών για το Λιμενικό σωμα είναι απαράδεκτες!!! Με το νομοσχέδιο γίνεται επιτελους ρυθμιση σε θεματα και αναβαθμιζεται σοβαρα το εργο των αστυνομικων σκυλων ανιχνευσης εκρηκτικων υλων	-
19/2/2020	Αμφότερες και οι δυο ομάδες Κ9 (Εκρηκτικών-Ναρκωτικών) του Λιμενικού Σώματος είναι αξιοπαινες...καμιοα αντιστοιχη Ευρωπαϊκη Ομάδα Κ9 δεν είναι τόσο καινοτομα και ανωτερη σε εκπαίδευση όσο και επιτυχίες. Ας δημιουργηθει ενα Γραφειο Κ9 που να υπαχθουν ολοι οι Κ9 ..	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
20/2/2020	Αγαπητοί κύριοι και κυρίες, Η διαδικασία της δημόσια διαβούλευσης έχει ως σκοπό το σχολιασμό επί των άρθρων χρησιμοποιώντας συγκεκριμένη επιχειρηματολογία και σίγουρα δεν είναι χώρος για να σχολιάζουμε (λασπολογούμε) συναδέλφους, να εκφράζουμε τον οικογενειακό μας πόνο και να συγκρίνουμε Υπηρεσίες. Θα ήταν συνετό να σεβαστούμε τη διαδικασία σεβόμενοι και τις απόψεις που δεν μας εκφράζουν ως πολίτες μιας δημοκρατικής κοινωνίας. Τέλος και σχολιάζοντας επί του θέματος συμφωνώ με την άποψη ότι όταν ένας κανονισμός όταν είναι απόρρητος στο βαθμό που δεν υπησέρχεται σε Υπηρεσιακά κομμάτια δεν εξυπηρετεί τη διαφάνεια.	-

	23/2/2020	Με το άρθρο αυτό τροποποιείται για μια ακόμη φορά η νομοθεσία για τους αστυνομικούς σκύλους. Αυτό σημαίνει, ότι δεν έχει εξετασθεί το θέμα των αστυνομικών σκύλων από πλευράς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ ολοκληρωμένα. Γιατί δεν έχει συσταθεί μέχρι σήμερα ΜΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ αναφορικά με τους αστυνομικούς σκύλους; Όχι μόνο είναι αναγκαίο, ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ. Γιατί η σωρεία Κανονισμών για το ίδιο ουσιαστικά αντικείμενο; Γιατί δεν επιλύεται και το θέμα της αξιολόγησης συνοδών και σκύλων και κατά συνέπεια του συγκεκριμένου ΠΟΔΙΝ; Είναι ικανοποιητικά τα αποτελέσματα και ο τρόπος αξιολόγησης μέχρι σήμερα και δεν απαιτείται καμία διόρθωση; Πόσοι Κ.9 μεταφέρθηκαν σε άλλες Υπηρεσίες εφόσον σε μία περιοχή δεν «αποδίδει» η παρουσία τους σε αποτελέσματα κατά της μάστιγας των ναρκωτικών; Πόσοι αποχαρκτηρίστηκαν για ελλιπή δραστηριότητα ή για την μη συνεχή εκπαίδευση και διατήρηση της ικανότητας των σκύλων τους; Στα ερωτήματα αυτά δεν απαντά το άρθρο ούτε οι ισχύοντες κανονισμοί ή Υ.Α. Δεν είναι όμως καινούργια τα θέματα που αναφέρονται παραπάνω. Όλοι τα γνωρίζουν. Λύσεις δεν προτείνονται απλά με αποτέλεσμα να διακινδυνεύει ο ακατανόητος ανταγωνισμός μεταξύ των Υπηρεσιών. Να αποσυρθεί το άρθρο και να διερευνηθεί ο κ. Υπουργός την δυνατότητα: ΜΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, ΕΝΑΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ, ΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΥΝΟΔΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΑΛΛΑ ΣΩΜΑΤΑ ΓΙΑ ΕΚΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ. Να μην επαφίεται η λειτουργία των Κ.9 μόνο στο φιλότιμο κάποιων που τιμούν με το παραπάνω το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, ενώ κάποιοι άλλοι, απλώς επωφελούνται μόνο. Ευχαριστώ.	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
	23/2/2020	οι ειδικότητες των συνοδων καθώς και εκπαιδευτων αστυνομικων σκυλων ανιχνευσης εκρηκτικων υλων εχουν αποκτηθει απο σχολεια της ελληνικης αστυνομιας και γινεται αξιολογηση απο την Ελληνική Αστυνομία σε τακτα χρονικα διαστηματα οπως και οι πυροτεχνουργοί μας το ίδιο, σε αντιθεση με τους συνοδους σκυλων ναρκωτικων που εχουν εκπαιδευτει απο ιδιωτη και δεν τους αξιολογει κανεις! Προσπαθω να καταλαβω για ποια εναρμονιση γινεται λογος με την ελληνικη αστυνομια οταν οι ιδιοι συνοδοι ναρκωτικων δεν επιθυμουσαν ποτε να αξιολογηθουν απο την Ελληνική Αστυνομία!καλο ειναι να ειμαστε πιο προσεκτικοι σε αυτα που γραφονται και να μην ακουγονται παραφιλογολιες που σκοπο εχουν να θιξουν συναδελφους και να εξυτηρητησουν προσωπικα οφελη!Το νομοσχεδιο ρυθμιζει θεματα διαδικαστικα και βοηθαει στο να αναβαθμιστει η ομαδα σκυλων ανιχνεύσης εκρηκτικων υλων του λιμενικού Σώματος -Ελληνικης ακτοφυλακης	-
14	13/2/2020	Απλοποίηση της διαδικασίας απεμπλοκή από την ατέρμονη γραφειοκρατία, πολύ σοβαρή νομοθετική παρέμβαση.	-
	15/2/2020	Είναι σωστό να επιβάλλονται μόνο διοικητικές κυρώσεις. Όταν γίνεται αυθαίρετη κατάληψη για απλή χρήση σε πολλές των περιπτώσεων καταλαμβάνονται χώροι οι οποίοι δεν θα μπορούσαν να αδειοδοτηθούν επειδή είναι απαραίτητοι για την εύρυθμη, (τροχαία, εμπορική, τουριστική, ακτοπλοϊκή) λειτουργία του λιμένα. Σε άλλες περιπτώσεις δεν συμβαίνει αυτό, αλλά δεν υπάρχουν άλλες άμεσες επιπτώσεις πέραν της επιβολής του προστίμου που δεν πάντα αποτρεπτική της συνέχισης της αυθαίρετης κατάληψης ιδιαίτερα όταν το παραγόμενο οικονομικό όφελος από την αυθαίρετη χρήση της είναι υψηλό. Τα πρόστιμα θα πρέπει να μην αφήνονται στην ελεύθερη επιλογή της Λιμενικής Αρχής αλλά το ύψος τους πρέπει να κωδικοποιημένο και να αντιστοιχεί στο εμβαδόν κατάληψης, των επιπτώσεων της αυθαίρετης χρήσης στη λιμενική λειτουργία αλλά και της μισθωτικής αξίας της περιοχής. Τα πρόστιμα πρέπει να είναι υψηλά ώστε να μην είναι συγκρίσιμα με το κόστος της διαδικασίας και του ανταλλάγματος της παραχώρησης. Και να συνοδεύονται από μέτρα αποτρεπτικά για την συνέχιση της αυθαίρετης κατάληψης. Προτείνονται: 1. Η παράλληλη με την διαπίστωση της αυθαίρετης χρήσης, έγγραφη γνωμοδότηση της Λιμενικής αρχής προς τον φορέα διαχείρισης	Καθορίζεται αλγόριθμος για τον υπολογισμό του προστίμου.

	Λιμένα, με την οποία θα βεβαιώνεται εάν τμήμα της, η ολόκληρη η κατάληψη δεν εμποδίζει την εύρυθμη λειτουργία του Λιμένα, άρα δύναται να αδειοδοτηθεί. Εάν δεν δύναται να αδειοδοτηθεί, τα υλικά του χώρου που δεν μπορεί να αδειοδοτηθεί να απομακρύνονται εντός 48 ωρών από την διαπίστωση της αυθαίρετης χρήσης με ευθύνη και δαπάνη του παραβάτη. Σε αντίθετη περίπτωση να επιβάλλεται νέο, διπλάσιο πρόστιμο και ανάληψη των ενεργειών απομάκρυνσης των υλικών από τον φορέα διαχείρισης παρουσία αστυνομικής δύναμης και βεβαίωση των δαπανών για την απομάκρυνση τους στον παραβάτη. 2. Εάν η Λιμενική αρχή βεβαιώνει ότι από την αυθαίρετη κατάληψη ότι δεν εμποδίζεται η εύρυθμη λειτουργία του Λιμένα, θα παρέχεται χρονικό διάστημα ενός μηνός ώστε ο ενδιαφερόμενος να αιτηθεί και λάβει έγκριση παραχώρησης από τον Φορέα διαχείρισης του Λιμένα χωρίς να αναστέλλεται η επιβολή του προστίμου. Σε αντίθετη περίπτωση τα υλικά του καταλαμβανόμενου χώρου να απομακρύνονται εντός 48 ωρών από την διαπίστωση της αυθαίρετης χρήσης με ευθύνη και δαπάνη του παραβάτη, την επιβολή νέου διπλάσιου προστίμου και ανάληψη των ενεργειών απομάκρυνσης των υλικών από τον φορέα διαχείρισης παρουσία αστυνομικής παρουσίας και βεβαίωση των δαπανών για την απομάκρυνση τους στον παραβάτη.	
17/2/2020	ΠΟΛΥ ΣΩΣΤΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗ. ΔΕΝ ΡΥΘΜΙΖΕΤΑΙ ΩΣΤΟΣΟ ΤΙ ΘΑ ΙΣΧΥΣΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ Υ.Α. ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ ΤΟΝ ΑΛΓΟΡΙΘΜΟ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΥΨΟΥΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΕΙΒΟΛΗ ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ. ΘΑ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΕΥΧΕΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΥΨΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΟΛΗ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ;	Καθορίζεται αλγόριθμος για τον υπολογισμό του προστίμου. Η απόφαση είναι στο τελικό στάδιο προετοιμασίας. Αναμένεται η έκδοση σε σύντομο χρονικό διάστημα μετά τη δημοσίευση του νόμου.
18/2/2020	Συγχαρητήρια, επιτέλους απεμπλοκή από μία αναχρονιστική νομοθεσία (Α.Ν. 1539/1938!!!) που οδηγούσε σε αυτόφωρα χωρίς λόγο και με κανένα αποτέλεσμα. Πλέον αναλογικές διοικητικές κυρώσεις για την κάθε μία παράβαση. Πολύ σωστή πρωτοβουλία	
21/2/2020	ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΔ 444/70. ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΑΠΛΗ ΧΡΗΣΗ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΣΕ ΜΗ ΠΕΡΙΦΡΑΚΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΠΙΒΛΗΘΕΙ. ΥΠΑΡΧΕΙ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑΣ ΠΑΤΡΩΝ Κ. ΜΕΙΔΑΝΗ ΑΠΟ ΤΟ 2016 ΣΕ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΚΛΠΑΤΡΑΣ. ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΑΥΤΗ ΣΤΑΜΑΤΗΣΑΝ ΑΚΙ ΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΠΝΙΣΜΑΤΟΣ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΑ ΣΕ ΜΗ ΠΕΡΙΦΡΑΚΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ. ΟΛΗ Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΣΤΗ ΔΛΑ. ΕΠΙΣΗΣ Η ΔΛΑ ΕΞΕΔΩΣΕ ΠΡΙΝ ΔΥΟ ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΚΥΚΛΙΟ ΟΠΟΥ -ΜΟΝΟ ΑΥΤΗ ΞΕΡΕΙ ΠΩΣ- ΚΑΘΟΡΙΣΕ ΟΤΙ Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΓΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΩΡΟΥ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ Η ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΟ ΣΕ ΜΗ ΠΕΡΙΦΡΑΚΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΥ ΕΜΠΙΠΤΕΙ ΣΤΟ ΝΔ 444/70. ΜΑΛΙΣΤΑ ΕΧΕΙ ΕΚΔΟΣΕΙ ΔΙΑΤΑΓΗ ΑΠΟ ΤΟ 2016 ΓΙΑ ΕΠΙΒΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΣΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 295 ΚΑΙ 296 ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΠΑΡΑΒΙΑΖΕΤΑΙ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΓΚΛ. ΟΠΩΣ ΟΡΙΖΕΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΟΙΜΙΟ ΤΟΥ ΟΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ ΓΚΛ ΚΑΙ ΜΟΝΟ. ΜΕ ΑΥΤΗ ΤΗ ΛΟΓΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΑΡΘΡΩΝ. ΚΑΤΑ ΤΗ ΓΝΩΜΗ ΜΟΥ Η ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΚΤΟΣ ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑΣ. Η ΚΑΘΟΛΙΚΗ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΞΕΤΑΖΕΤΑΙ ΑΝ ΕΙΝΑΙ ΠΕΡΙΦΡΑΚΤΗ Η ΜΗ ΕΙΝΑΙ ΕΚΤΟΣ ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑΣ. ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΔΙΕΤΑΞΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΙΝΙΚΩΝ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΩΝ ΠΑΡΟΛΟ ΠΟΥ ΕΚΠΙΠΤΕΙ Η ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΛΣ.	Ο έλεγχος από τις Λιμενικές Αρχές για αυθαίρετες καταλήψεις κοινόχρηστων χώρων ζώνης λιμένα, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να συγχέεται με τον έλεγχο λειτουργίας δημοσίων κέντρων και καταστημάτων στη ζώνη λιμένα, καθώς αφορά αποκλειστικά σε ενέργειες για την εξασφάλιση της ελεύθερης και ακώλυτης πρόσβασης του κοινού στους χώρους αυτούς
25/2/2020	Βρίσκω σωστό το γεγονός ότι "η άσκηση προσφυγής κατά της απόφασης επιβολής δεν αναστέλλει την εκτέλεση" όπως και την εφαρμογή αλγόριθμου που θα καθορίζει το ύψος του προστίμου. Λύνονται τα χέρια των Λιμενικών Αρχών να πραγματοποιούν ελέγχους αφού το πρόστιμο δεν θα υπόκειται στην κρίση του εκάστοτε Προϊσταμένου. Ταυτόχρονα το Γαλάζιο Ταμείο θα έχει επιπλέον έσοδα για να μπορεί να ανταποκριθεί και στις αξιώσεις των αποζημιώσεων από τη ρύπανση που προκάλεσε το Δ/Ξ "ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ".	-

	26/2/2020	Θα πρέπει η όποια διάταξη να τροποποιεί παράλληλα την αντίστοιχη του Α.Ν.1599/38(π.χ. να γίνεται ρητή αναφορά ότι ο Α.Ν.1538/39 δεν ισχύει στους χώρους αιγιαλού, παραλίας, χ.ζ.λ.). Άλλως θα ισχύουν παράλληλα και οι δυο διατάξεις.	Βλ. άρθρο 15
15	13/2/2020	(2 ΣΧΟΛΙΑ) ΕΤΣΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΑΝΑΓΙΝΕΙ... Ο Ν 4597/2019 ΠΙΟ ΠΟΛΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕ ΠΑΡΑ ΕΛΥΣΕ... Επιστροφή στην κανονικότητα πολύ σωστή νομοθετική παρέμβαση.	-
	14/2/2020	Συρρίκνωση η οποία σε συνδυασμό με τον ΕΝΦΕΣ μικραίνει το Λιμενικό Σώμα. Δυστυχώς το μέλλον θα δικαιώσει την άποψη ότι είναι λάθος. Η ανυπαρξία της φυσικής ηγεσίας του ΛΣ επέτρεψε να επικρατήσουν λάθος νοοτροπίες.	Η ρύθμιση σε καμία περίπτωση δεν υποβαθμίζει το ΛΣ. Η ορθή κατανομή των αρμοδιοτήτων είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
	14/2/2020	ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ. ΠΡΕΠΕΙ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑΤΙ ΝΑ ΠΑΕΙ ΣΤΗΝ ΕΛ.ΑΣ. ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΥΟ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΛΛΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΑΙ ΑΛΛΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ.	-
	14/2/2020	Σωστή η επαναφορά. Η οριογραμμή μεταξύ θάλασσας και ξηράς είναι ξεκάθαρη ενώ αυτή μεταξύ γραμμής (όπου έχει χαραχτεί) παραλίας και υπόλοιπης ξηράς όχι.	-
	14/2/2020	Συρρίκνωση του Σώματος.Κριμα	Η ρύθμιση σε καμία περίπτωση δεν υποβαθμίζει το ΛΣ. Η ορθή κατανομή των αρμοδιοτήτων είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
	16/2/2020	Πολύ σωστή η επαναφορά στην προηγούμενη κατάσταση όσων αφορά τις αρμοδιότητες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ στον αιγιαλό-παραλία, καθώς η επέκταση των αρμοδιοτήτων έγινε χωρίς προηγούμενο προγραμματισμό και μόνο προβλήματα δημιούργησε στα στελέχη του λιμενικού σώματος. Το επόμενο βήμα θα ήταν και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων να διεκπαιρώνεται από την ΕΛ.ΑΣ.	-
	17/2/2020	Πολύ σωστή απόφαση γιατί το προηγούμενο καθεστώς είχε επιφέρει σύγχυση αρμοδιοτήτων μεταξύ του Λ.Σ και της ΕΛ.ΑΣ.Επίσης η επιβάρυνση για τις ήδη υποστελεχωμένες Υπηρεσίες (ιδιαίτερα των νησιών) κατά τη θερινή περίοδο ήταν πολλή μεγάλη.	-
	17/2/2020	Πολύ σωστή παρέμβαση. Η προηγούμενη πάρθηκε στο πόδι χωρίς να μπορεί εμπράκτως να υποστηριχθεί.	-
	21/2/2020	Πολύ σωστή απόφαση γιατί το προηγούμενο καθεστώς είχε επιφέρει σύγχυση αρμοδιοτήτων μεταξύ του Λ.Σ και της ΕΛ.ΑΣ.	-
	22/2/2020	Κύριοι ας αφήσουμε το λιμεναρχείο να κάνει την δουλειά του και να το περιορίσετε στο υδάτινο στοιχείο, σε αυτό που έχουν εκπαιδευτεί και τα στελέχη του αλώστε. Όσο αναφορά τον έλεγχο των παραχωρήσεων απλής χρήσης, τον έλεγχο να διενεργεί η εκδοθείσα αρχή της παραχώρησης που συνήθως είναι οι κατά τόπους κτηματικές καθώς και η αστυνομία αν κρίνει μεγάλη ανάγκη	-
	23/2/2020	Μια οφειλόμενη ενέργεια από τον κ. Υπουργό προς τον Έλληνα πολίτη αλλά και το προσωπικό του Λ.Σ.-ΕΛ-ΑΚΤ. Αποτελούσε δέσμευση του στην Βουλή, όταν συζητείτο ο ν. 4597/2019 λίγο πριν τις προηγούμενες εκλογές. Τότε είχε επισημανθεί από αυτόν η χωρίς καμία μελέτη θέσπιση της ρύθμισης αυτής, επισημάνθηκε η σύγχυση αρμοδιοτήτων που θα επέφερε στους πολίτες αλλά και στις ίδιες τις Υπηρεσίες, αφού σχεδόν στο 80% των ακτών δεν έχει χαραχθεί η γραμμή παραλίας και πολλά άλλα. Δεν προσκομίστηκαν στοιχεία κατά την θέσπιση του άρθρου 26 του ν. 4597/2019 με τα οποία αποδεικνυόταν ότι η ΕΛ.ΑΣ των 55.000 χιλιάδων αστυνομικών εκτελούσε πλημμελώς τα καθήκοντα αστυνόμευσης στις παραλίες, ώστε να αναλάβει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ -εν μέσω μεταναστευτικής κρίσης και σωρείας προκλήσεων στο Αιγαίο - στεριανές αρμοδιότητες, απομακρύνοντάς το από την κύρια αποστολή του.	-

	Δεν είχαν ανταλλαγή απόψεις και ούτε είχε ερωτηθεί το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ αν έχει την δυνατότητα να ασκήσει αυτές τις αρμοδιότητες. Ήταν πολιτική απόφαση της τότε πολιτικής ηγεσίας με την συναίνεση της τότε ηγεσίας του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, που σήμερα έχει αναλάβει και ιδιαίτερο ρόλο στην Αξιωματική Αντιπολίτευση. Το Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ με την διάταξη αυτή και σε συνδυασμό με το μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα για τον εξοπλισμό του με σύγχρονα μέσα ξαναβρίσκει τον δρόμο του για την εξυπηρέτηση του Εθνικού Σχεδιασμού. Έτσι το Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ δυναμώνει και πραγματικά μεγαλώνει. Χρειάζεται η χώρα ενόψει και της αντιμετώπισης των ενεργειακών θεμάτων στο άμεσο μέλλον στο Αιγαίο, ένα ισχυρό Λιμενικό Σώμα. Και σε αυτή την δυσκολία είναι βέβαιο, ότι οι Αρχές επιβολής του νόμου στην θάλασσα(οι Ακτοφυλακές και όχι τα Π.Ν) θα διαδραματίσουν τον πρώτο και καθοριστικό ρόλο. Συγχαρητήρια κ. Υπουργέ για την τήρηση του πολιτικού σας λόγου. Ευχαριστώ.	
24/2/2020	Ξεκάθαρη συρρίκνωση του Λιμενικού Σώματος. Αντίθετα θα έπρεπε να ενισχυθεί και να υποστηριχθεί. Η αιτιολογική του άρθρου προσβάλλει το Λιμενικό Σώμα. Καλό θα είναι να γίνει προβολή των αποτελεσμάτων από τη μέρα που πέρασε η αρμοδιότητα στο Λιμενικό. Τα αποτελέσματα που έφερε το ΛΣ ήταν προς όφελος του κράτους και των πολιτών.	Η ρύθμιση σε καμία περίπτωση δεν υποβαθμίζει το ΛΣ. Η ορθή κατανομή των αρμοδιοτήτων είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
24/2/2020	ΟΠΩΣ ΠΡΟΧΕΙΡΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΚΑΝΕΝΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΑΠΕΚΤΗΣΕ ΤΟ Λ.Σ. ΤΟΝ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΧΩΡΩΝ ΑΓΙΑΛΟΥ -ΠΑΡΑΛΙΑΣ, ΧΩΡΙΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΠΕΝΤΕ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΕΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛ.ΑΣ. ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΑΥΤΟ (Π.Χ. ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΕΣ, ΠΤΑΙΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΒΕΒΑΙΩΝΕ Η ΕΛ.ΑΣ.) , ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΙΔΙΟ ΤΡΟΠΟ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑ ΚΑΙ ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΧΡΟΝΟ Η ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΑΥΤΩΝ. ΣΙΓΟΥΡΑ ΤΟ Λ.Σ. ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ (ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 6 ΧΡΟΝΙΑ) ΣΗΚΩΝΕΙ ΤΟ ΒΑΡΥ ΦΟΡΤΙΟ ΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΜΕ ΓΕΡΑΣΜΕΝΟ ΗΛΙΚΙΑΚΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΠΟΥ ΕΠΙΒΑΡΥΝΑΝ ΔΡΑΜΑΤΙΚΑ ΤΗΝ ΠΑΡΕΛΘΟΥΣΑ ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΚΟΜΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ Λ.Σ. ΩΣΤΟΣΟ, ΕΚΤΙΜΑΤΑΙ ΟΤΙ ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΝΑ ΑΥΤΟ ΕΤΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΜΦΙΒΟΛΑ ΣΥΝΤΡΙΠΤΙΚΑ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΕΛ.ΑΣ. ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΟΥ Λ.Σ. ΣΤΟΝ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΤΟΜΕΑ. ΥΠΗΡΞΑΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΛΕΓΧΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΠΙ ΣΕΙΡΑ ΕΤΩΝ ΔΕΝ ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΝ ΟΥΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛ.ΑΣ. ΟΥΤΕ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΝ ΚΤΗΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΣΤΕΛΕΧΩΜΕΝΕΣ. ΟΠΟΤΕ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΤΙΜΟΤΕΡΟ ΝΑ ΠΑΡΑΔΕΧΘΟΥΜΕ ΟΤΙ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ Λ.Σ. ΕΠΙΦΟΡΤΙΣΘΗΚΕ ΕΝΑ ΑΚΟΜΑ ΒΑΡΥ ΚΑΘΗΚΟΝ ΧΩΡΙΣ ΤΟ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ, ΩΣΤΟΣΟ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΘΗΚΕ ΠΟΛΥ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛ.ΑΣ. ΔΙΟΤΙ ΕΤΣΙ ΕΧΟΥΝ ΜΑΘΕΙ ΝΑ ΕΝΕΡΓΟΥΝ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ, ΠΑΡΑ ΤΟ ΟΤΙ Η ΕΛ.ΑΣ. ΑΣΚΟΥΣΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ ΤΑ ΕΝ ΛΟΓΩ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ .Η ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (ΕΑΝ ΑΥΤΑ ΕΙΧΑΝ ΠΟΤΕ ΖΗΤΗΘΕΙ) ΑΥΤΟ ΘΑ ΕΔΕΙΧΝΕ.	-
25/2/2020	Δυστυχώς επικράτησαν οι απόψεις όσων δεν έχουν όραμα και δεν αγαπούν το Λιμενικό. Η επέκταση αρμοδιοτήτων ήταν επέκταση του Σώματος. Θα έπρεπε να στηριχθεί και όχι να υπονομευθεί. Κρατήστε την αρμοδιότητα εάν θέλετε αποτελέσματα.	Η ρύθμιση σε καμία περίπτωση δεν υποβαθμίζει το ΛΣ. Η ορθή κατανομή των αρμοδιοτήτων είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
25/2/2020	Όλα τα θέματα περί αρμοδιότητος στον αιγιαλό και την παραλία αντιμετωπίστηκαν με το Ν.Δ. 444/1970, τέθηκε ως όριο αρμοδιότητας του Λ.Σ. η θάλασσα μέχρι του σημείου επαφής του υγρού στοιχείου με την ξηρά. Τέλος οι αμφισβητήσεις. Το όριο ήταν ορατό, βέβαιο και έπαψαν να υπάρχουν ζητήματα συναρμοδιότητας, αλλά και αν ανέκυπταν, καθορίστηκε η επίλυσή τους σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 6,7 και 8 του ίδιου νομοθετήματος.Σωστή η διόρθωση.Μπράβο στον κ.Υπουργό.	-

	Η επέκταση των αρμοδιοτήτων του ΛΣ στον αιγιαλό και την παραλία ήταν άλλη μια αλλοπρόσαλλη και ανεργάτιστη προσέγγιση των προβλημάτων, ενός υποβόσκοντος ψευδεπίγραφου «μεγαλοϊδεατισμού» για το Λ.Σ.. Ενός «μεγαλοϊδεατισμού» που στόχο έχει να ρίξει στάχτη στα μάτια όλων, προκειμένου καλυφθεί η πλήρης αδυναμία και ανικανότητα αντιμετώπισης των προβλημάτων του Σώματος, της προηγούμενης διακυβέρνησης που αναπόφευκτα οδηγούν στην συρρίκνωση των αρμοδιοτήτων του ΛΣ στην Θάλασσα. ΣΩΣΤΗ Η ΔΙΟΡΘΩΣΗ! ΜΠΡΑΒΟ ΣΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΝ κ.ΓΙΑΝΝΗ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗ.	
26/2/2020	Κρίμα! Τα 100 χρόνια από την ίδρυση του Λιμενικού Σώματος από τον Ελευθέριο Βενιζέλο το 1919, ο οποίος είχε αναθέσει αυτή την αρμοδιότητα στο Λιμενικό, γιορτάζονται με την συρρίκνωσή του. Ήταν μοναδική και ιστορική ευκαιρία να γιναν τωθεί το Σώμα και να προχωρήσει ισχυρότερο και μεγαλύτερο στην νέα 100ετία. Η ψήφιση αυτής της διάταξης είναι δεδομένο ότι θα επηρεάσει αρνητικά την εξέλιξη του Λιμενικού Σώματος, περιορίζοντας δραματικά τις αρμοδιότητές του και την περαιτέρω ενίσχυσή του με προσωπικό και μέσα.	Η ρύθμιση σε καμία περίπτωση δεν υποβαθμίζει το ΛΣ. Η ορθή κατανομή των αρμοδιοτήτων είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
26/2/2020	Το υπό διαβούλευση Σχέδιο Νόμου, συρρικνώνει δραματικά το Λιμενικό Σώμα και οπωσδήποτε θα δημιουργήσει επιπλέον προβλήματα στην αντιμετώπιση του προσφυγικού ζητήματος και στην φύλαξη των θαλασσίων συνόρων, με την σύγχυση αρμοδιοτήτων στους άμεσα γειτνιάζοντες με το θαλάσσιο στοιχείο χώρους της ξηράς, όπως ο αιγιαλός και η παραλία. Ο Ελευθέριος Βενιζέλος το 1919, προσωπικότητα με όραμα και διορατικότητα ίδρυσε το Λιμενικό Σώμα, στο οποίο ανατέθηκε από την αρχή η γενική καθ' ύλην και κατά τόπον αστυνομική και προανακριτική αρμοδιότητα, σε όλη την επικράτεια στις ακτές, στον αιγιαλό, στην παραλία, στα λιμάνια, στα πλοία και στην αιγιαλίτιδα ζώνη, χώροι άμεσα συναφείς για την ενιαία και αποτελεσματική αστυνόμευσή τους από έναν και μόνον φορέα. Θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη και η συνάφεια των αρμοδιοτήτων που ασκούνται στο θαλάσσιο χώρο με εκείνες που ασκούνται στον αιγιαλό και την παραλία, λόγω της φυσικής γειτνίασης, όπως π.χ. ο έλεγχος των ταχυπλόων σκαφών και των θαλασσίων μέσων αναψυχής, ο έλεγχος των επιχειρήσεων εκμίσθωσης θαλασσίων μέσων αναψυχής, ο έλεγχος ναυαγοσωστών και των αντιστοίχων σχολών, ο έλεγχος αυθαίρετης κατάληψης και παρανόμων κατασκευών, ο έλεγχος και επιτήρηση ναυταθλητικών δραστηριοτήτων κ.λ.π., που με ειδικότερες διατάξεις έχουν ανατεθεί στο Λιμενικό Σώμα.	Η ρύθμιση σε καμία περίπτωση δεν υποβαθμίζει το ΛΣ. Η ορθή κατανομή των αρμοδιοτήτων είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
26/2/2020	Ενώ ο 4597/19 κινήθηκε προς μια λογική κατεύθυνση δεν έλαβε υπόψη σε καμία περίπτωση το ζήτημα στελέχωσης των Λιμενικών Αρχών. Επιπλέον δεν είναι πάντα τεχνικά εφικτό να γίνεται διαχωρισμός των ορίων αρμοδιότητας (ζώνες αιγιαλού-παραλίας) σε αντίθεση με τη ΧΖΛ η οποία λογικά ορίζεται από τα όρια των οδών. Έτσι, περισσότερα προβλήματα δημιουργήθηκαν και λιγότερα λύθηκαν με αυτόν.	-
26/2/2020	Σωστή η κατάργηση γιατί η αλλαγή επέφερε αρχικά σύγχυση αρμοδιοτήτων μεταξύ Λ.Σ. και ΕΛ.ΑΣ. αλλά κυρίως ένα τεράστιο όγκο εργασίας στις ήδη επιβαρυνμένες υποστελεχωμένες Υπηρεσίες 6ης, 8ης και 9ης Περιφέρειας που με υπερπροσπάθεια βγάζουν εις πέρας το υπόλοιπο τεράστιο εργασιακό αντικείμενο του Λ.Σ.	-
26/2/2020	Τα όρια αρμοδιοτήτων των Υπηρεσιών και εν προκειμένω της ΕΛ.ΑΣ και του Λ.Σ θα πρέπει να σαφή και μη αμφισβητήσιμα, με σήμανση και κυρίως να είναι αναγνωρίσιμα και από τους πολίτες.	-

		Με την προηγούμενη ρύθμιση θυμηθήκαμε πάλι τις απείρου κάλους καταστάσεις του παρελθόντος, που μας αφηγούνταν οι παλαιότεροι αναφερόμενοι ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1950 έως 1970, οπότε θεσπίστηκε το ΝΔ 444/1970 και κόπασαν οι όποιες αμφισβητήσεις... Πόσες φορές Χωροφύλακες και Λιμενοφύλακες δεν διαφωνούσαν για το σημείο που φθάνει το μέγιστο χειμέριο κύμα, προκειμένου επιληφθούν ενός συμβάντος; Όταν μιλάμε, ότι υπάρχει αμφιβολία αρμοδιότητας για θέματα γενικής αστυνόμευσης, τα πράγματα δεν είναι καθόλου αστεία... Μιλάμε για ανθρώπινες ζωές που μπορεί να κινδυνέψουν ή και να χαθούν γιατί κάποιοι δεν μελέτησαν τις συνέπειες πριν νομοθετήσουν... Βλέπετε, μια ζωή σε κίνδυνο ή η λήψη άμεσων προληπτικών μέτρων ασφαλείας, δεν είναι σαν ένα αυθαίρετο που μπορείς, όταν γυρίσεις στο γραφείο με την ησυχία σου στέλνοντας και σχετικά έγγραφα σε άλλες Υπηρεσίες να διερευνήσεις, αν είναι στον αιγιαλό ή την παραλία. Ο κίνδυνος μιας ζωής και η ανταπόκριση σε ανάλογο είδους καταστάσεις επιβάλλουν την άμεση και αστραπιαία αντίδραση... Με την προηγούμενη κάκιστη ρύθμιση όλα τα παραπάνω επανήλθαν στην καθημερινότητα των δύο σωμάτων. Αναγκαία λοιπόν η διόρθωση από τη νέα κυβέρνηση και τον νέο Υπουργό!	
16	19/2/2020	Το "Συλλογικό όργανό" που θα αποφασίζει για την περίοδο δραστηριοποίησης των ναυαγοσωστών είναι ένας ιδιώτης επαγγελματίας. Τεχνηέντως δεν αναφέρεται. Πως λοιπόν είναι δυνατόν να παρακαμπτεί η τριμελής αξιόπιστη επιτροπή που ήδη υπάρχει και αποτελείται από εκπρόσωπο του Δήμου, του Λιμεναρχείου και της περιφέρειας και να αντικαθιστάται από έναν ιδιωτή επιχειρηματία. -Στις περιοχές που δεν δραστηριοποιείται ιδιώτης επαγγελματίας τι θα γίνεται; Θα έρχεται από αλλού, χωρίς να γνωρίζει τις τοπικές ανάγκες; -Αυτά αποδεικνύουν, ότι υπάρχει προσπάθεια για ιδιωτικό έλεγχο κάποιον καταστάσεων... --Την ίδια στιγμή στο προσχέδιο του Π.Δ. υπάρχει άρθρο που το αναθετεί στην τριμελή προαναφερομένη επιτροπή. Δηλαδή: Για το ίδιο θέμα υπάρχουν δυο διαφορετικές αποφάσεις, με ανάθεση του σε διαφορετικούς φορείς!	Το άρθρο αφορά τη χρονική περίοδο δραστηριοποίησης των ναυαγοσωστών.
	26/2/2020	Ο ΓΚΛ 20 όπως ισχύει, με την Υπουργική Απόφαση 2133.1/39328/2018 «Ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη και λουπά θαλάσσια μέσα αναψυχής» προβλέπει, μεταξύ άλλων, την απαγόρευση χρήσης των θαλάσσιων μέσων αναψυχής όταν πνέει άνεμος έντασης άνω των πέντε (5) μποφόρ. Ειδικότερα η χρήση Ιστιοσανίδας και Αετοσανίδας απαγορεύεται όταν η ένταση του ανέμου είναι άνω των έξι (6) μποφόρ (άρθρο 33) Η κοινή Υπουργική Απόφαση 1329.1/53/2002 «Περί διάθεσης μέσων και παροχής υπηρεσιών από το ΛΣ σε τρίτους» καθορίζει τις περιπτώσεις, τους όρους διάθεσης των μέσων (χερσαίων, πλωτών, εναέριων) και το είδος των παρεχομένων από το ΛΣ σε τρίτους υπηρεσιών με καταβολή ανταλλάγματος, ο καθορισμός του τιμολογίου για κάθε ώρα χρήσης των μέσων ή παροχής υπηρεσιών από το προσωπικό ΛΣ, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και η διαδικασία είσπραξης των οφειλομένων χρηματικών ποσών, κτλ. Το άρθρο 2, παρ. ε προβλέπει ότι τα σωστικά μέσα και το προσωπικό ΛΣ θα διατίθενται σε τρίτους με καταβολή ανταλλάγματος στην περίπτωση άσκοπης κινητοποίησης επιχειρησιακών μέσων ΛΣ με δόλο ή ευήθεια προς παροχή οποιασδήποτε βοήθειας, σε βάρος εκείνου που την προκάλεσε. Με αφορμή ορισμένα μεμονωμένα περιστατικά έρευνας και διάσωσης κατά την περίοδο των εορτών και την σχετική ερώτηση βουλευτή, ο Αρχηγός ΛΣ εξέδωσε την ΕΓΚ 2050.3/4362/2020 «Καταβολή αποζημιώσεων προς το Ελληνικό Δημόσιο από άσκοπες κινητοποιήσεις μέσων – προσωπικού Λ.Σ – ΕΛ.ΑΚΤ σε επιχειρήσεις	Το άρθρο αφορά τη χρονική περίοδο δραστηριοποίησης των ναυαγοσωστών.

	Έρευνας – Διάσωσης λόγω υπαιτιότητας πολιτών» η οποία προβλέπει ότι «με σκοπό την αποφυγή, κατά το δυνατόν και καθ' οιονδήποτε τρόπο, ύπαρξης συμβάντων (έρευνας και διάσωσης) εις το μέλλον, τα οποία προσδίδουν περίσσιο και αχρείαστο άχθος στο ενασχολούμενο με αυτά προσωπικό, ως και αβεβαιότητα ως προς την επιτυχή έκβασή τους, θέτοντας πολλές φορές σε κίνδυνο τις ζωές των ανθρώπων που υπηρετούν με αυταπάρνηση το κοινωνικό σύνολο, με υπαιτιότητα των ιδιωτών, ειδικότερα όταν αυτά λαμβάνουν χώρα υπό εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες, γνωστές ποικιλοτρόπως σε οποιοδήποτε φυσικό πρόσωπο (τουλάχιστον μέσω των ΜΜΕ και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης του 21ου αιώνα)...Δεδομένου ότι: Κατά το σύνταγμα, ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της Πολιτείας. Η Πολιτεία οφείλει να προστατεύει ΟΛΟΥΣ τους πολίτες Η ύψιστη προτεραιότητα του ΛΣ είναι η διαφύλαξη του υπέρτατου θεμελιώδους αγαθού, αυτού της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και της ασφάλειας των Ελλήνων πολιτών.Οι παρεχόμενες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης παρέχονται για κοινωφελείς σκοπούς και αδαπάνως για τον Έλληνα πολίτη.ΟΛΟΙ οι Έλληνες πολίτες δικαιούται περίθαλψης, είναι ισότιμοι απέναντι στο νόμο, έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις, συνεισφέρουν χωρίς διακρίσεις στα δημόσια βάρη και στην άμυνα της χώραςΚατά το σύνταγμα, όλοι οι Έλληνες πολίτες έχουν το συνταγματικό δικαίωμα στην ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητας και προσωπική ελευθερία και απαγορεύονται ατομικά διοικητικά μέτρα που περιορίζουν σε οποιονδήποτε Έλληνα την ελεύθερη κίνησηΕρωτάται ο κ. Υπουργός:Ποιος εξετάζει την κατά περίπτωση διάθεση του προσωπικού και των μέσων με καταβολή ανταλλάγματος, στο πλαίσιο της άσκοπης κινητοποίησής τους με δόλο ή ευήθεια για παροχή οποιασδήποτε βοήθειας σε βάρος εκείνου που την προκάλεσε?Πως ορίστηκε το όριο των 6Bf ως δυσμενής καιρικές συνθήκες για την ιστιοσανίδα, αετοσανίδα χωρίς να λαμβάνονται υπόψη άλλες συνθήκες (πχ. θερμοκρασία, διεύθυνση ανέμου) όταν τα αθλήματα αυτά διεξάγονται αποκλειστικά σχεδόν σε αυτές τις συνθήκες και ο εξοπλισμός είναι ειδικά σχεδιασμένος γι' αυτές τις συνθήκες?Που προβλέπεται η επιβολή αυθαιρέτων και εξοντωτικών προστίμων των 1000€ σε αθλητές για παράβαση του ορίου των 6Bf, για την αποτροπή και μόνο ενδεχόμενης διάσωσης όταν μάλιστα δεν γίνεται καμία επιτόπια μέτρηση από το ΛΣ άλλα λαμβάνεται το γενικό δελτίο καιρού της ΕΜΥ το οποίο μπορεί να μην ισχύει στην περιοχή τη δεδομένη χρονική στιγμή? Η εντατικοποίηση των ελέγχων, η υπερβολική αστυνόμευση και επιβολή άδικων κυρώσεων σε αθλητές, δεν συνιστά περίσσιο και αχρείαστο άχθος στο ενασχολούμενο προσωπικό του ΛΣ?Έχουν ξεταστεί οι επιπτώσεις σε τουριστικές επιχειρήσεις και στον θαλάσσιο τουρισμό γενικότερα? Θα υπάρχει αστυνόμευση και επιβολή κυρώσεων στους τουρίστες κατά την θερινή περίοδο?Ποιος θα αναλάβει την ευθύνη αν αυξηθούν τα περιστατικά άρνησης κλήσης σε βοήθεια έρευνας- διάσωσης στη θάλασσα λόγω κόστος? Σε περίπτωση που αθλητής ιστιοσανίδας ή αετοσανίδας στην περιοχή της Χίου, Λέσβου, Σάμου, Καστελόριζου, Καρπάθου, κτλ ζητήσει την συνδρομή έρευνας-διάσωσης από την Τουρκία, λόγω κόστους, πως θα αντιδράσει το Ελληνικό κράτος? Συμφωνείτε με τα ερωτήματα, όπως της Ελληνίδας βουλευτή, που διχάζουν την Ελληνική κοινωνία σε συνετούς πολίτες και απερίσκεπτους αθλητές των θαλασσιών σπορ? Συνιστά ευήθεια η χρήση ιστιοσανίδας ή αετοσανίδας σε συνθήκες 6Bfonshore με χρήση κατάλληλου εξοπλισμού? Έχει τις απαραίτητες γνώσεις και ικανότητες το όργανο αστυνόμευσης να κρίνει τον αθλητή πριν καν μπει στη θάλασσα, μόνο με βάση το δελτίο της ΕΜΥ (που μπορεί να μην ισχύει) και να επιβάλει τόσο αυστηρές κυρώσεις, αυθαίρετως? Μπορεί ο Έλληνας πολίτης να χαρεί την ελληνική θάλασσα, να αναπτύξει την ναυτοσύνη και τις ικανότητές του στο άθλημα της ιστιοσανίδας, αετοσανίδας ή πρέπει να μεταναστεύσει?Για ποιο λόγο περιορίζετε τους Έλληνες αθλητές της ιστιοσανίδας να προπονούνται σε μη-ανταγωνιστικές συνθήκες? Πως θα ανταγωνιστούν στο αγώνισμα της ιστιοσανίδας, το οποίο είναι ολυμπιακό αγώνισμα?Υπάρχει αντίστοιχη απαγόρευση στην Ευρώπη?Τι σκοπεύετε να κάνετε για τον εκσυγχρονισμό του ανόητου, άδικου, αντισυνταγματικού και αυθαίρετου άρθρου 33 του ΓΚΛ20 και την κατάργηση των κυρώσεων σε αθλητές?Προτείνω:1. Την κατάργηση των περιορισμών του άρθρου 33 του ΓΚΛ20 για το άθλημα της ιστιοσανίδας, αετοσανίδας.2. Εάν δεν είναι εφικτό, την εξαίρεση στην απαγόρευση χρήσης πάνω από το όριο των 6Bf εφόσον ο αθλητής	
--	---	--

		ιστιοσανίδας, αετοσανίδας είναι ασφαλισμένοι. Υπάρχουν ασφάλειες που καλύπτουν και έξοδα διάσωσης μέχρι 5000€3. Την τροποποίηση του άρθρου 16 «Χρονική περίοδος δραστηριοποίησης ναυαγοσωστών» του παρόντος σχεδίου νόμου ως εξής: «... η ελάχιστη χρονική περίοδος και το ελάχιστο εύρος των ωρών επιμηκύνονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους παράλιους χώρους που διενεργούνται θαλάσσια σπορ όπως ιστιοσανίδας, αετοσανίδας...»4. Την τροποποίηση του άρθρου 08 «Άλλοι φορείς υπόχρεοι παροχής ναυαγοσωστικής κάλυψης» του υπό συζήτηση Σχέδιου Προεδρικού Διατάγματος «Σχολές ναυαγοσωστικής εκπαίδευσης, χορήγηση άδειας ναυαγοσώστη, υποχρεωτική πρόσληψη ναυαγοσώστη σε οργανωμένες ή μη παραλίες» ως εξής: «... Υποχρέωση ναυαγοσωστικής κάλυψης έχουν όλες οι επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται παράλιο χώρο καθ' οιονδήποτε τρόπο (συμπεριλαμβανομένων καφεστιάτοριών) και όχι μόνο οι Ναυτικοί Όμιλοι ή όσοι διοργανώνουν εκδηλώσεις στον αιγιαλό...»5. Την τροποποίηση του άρθρου 11 «Διαδικασία χαρακτηρισμού παράλιων χώρων ως πολυσύχναστων» του υπό συζήτηση Σχέδιου Προεδρικού Διατάγματος «Σχολές ναυαγοσωστικής εκπαίδευσης, χορήγηση άδειας ναυαγοσώστη, υποχρεωτική πρόσληψη ναυαγοσώστη σε οργανωμένες ή μη παραλίες» ως εξής: «... ο προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία), χαρακτηρίζει τους παράλιους χώρους ως πολυσύχναστους, αποφασίζει την επιμήκυνση του χρονικού διαστήματος και του εύρους των ωρών εφόσον και για όσο διάστημα διενεργούνται θαλάσσια σπορ (ενδεικτικά ιστιοσανίδα, αετοσανίδα) και καθιστά υποχρεωτική την παρουσία ναυαγοσώστη και σωστικών μέσων στους χώρους αυτούς.	
17	17/2/2020	ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΚΑΙ Ο ΟΡΟΣ ΣΚΑΦΟΣ.ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕ ΔΥΝΑΤΑΙ ΝΑ ΒΕΒΑΙΩΘΟΥΝ ΕΠΙ ΕΤΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΜΟΔΙΕΣ Δ.Ο.Υ. ΚΑΙ ΤΑΛΑΝΙΖΟΥΝ ΕΠΙ ΜΑΚΡΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ (ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΚΛΗΣΕΩΣ ΣΕ ΑΠΟΛΟΓΙΑ Η ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ-ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ-ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ-ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ-ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΠΙ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ) ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΚΑΦΗ. ΕΑΝ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ Η ΑΝΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΟΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΤΟ 157 ΤΟΥ Κ.Δ.Ν.Δ. ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ Η ΕΝ ΛΟΓΩ ΔΙΑΤΑΞΗ ΑΝΑΛΟΓΙΚΑ ΣΤΑ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΣΚΑΦΗ (ΙΔΙΩΤΙΚΑ-ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ)	Στην έννοια του πλοίου εμπεριέχεται και η έννοια του σκάφους.
	26/2/2020	Η διάταξη να επεκταθεί σε κάθε μορφής (Ν.4256 κ.α.) επιβαλλόμενο πρόστιμο από τις Λιμενικές Αρχές και όχι μόνον στα επιβαλλόμενα κατά το άρθρο 157 του ΚΔΝΔ πρόστιμα.	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
	27/2/2020	Είναι επιτακτική ανάγκη η επίλυση του ζητήματος της διεκπεραίωσης των παραβάσεων σε άτομα τα οποία δεν διαθέτουν Α.Φ.Μ.,κυρίως σε αλλοδαπούς, καθόσον είναι υποθέσεις που συνήθως παραμένουν στις λιμενικές αρχές πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα.Θα μπορούσαν να προστεθούν τα εξής: 1.-Εάν ο παραβάτης δεν διαθέτει Α.Φ.Μ. συντάσσεται βεβαίωση παράβασης και αφαιρείται προσωρινά από την κατοχή του οποιοδήποτε επίσημο έγγραφο Αρχής κατέχει την στιγμή του ελέγχου από το οποίο αποδεικνύεται η ταυτότητά του ή η ταυτότητα του υπό την κυριότητα ή νομή του πλοίου,σκάφους ή οχήματος (έγγραφο εθνικότητας,πιστοποιητικό κυριότητας,πιστοποιητικό αξιοπλοΐας,αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας,άδεια κυκλοφορίας οχήματος,πινακίδες κυκλοφορίας κτλ).2.-Εάν ο παραβάτης δεν διαθέτει την στιγμή του ελέγχου κάποιο από τα παραπάνω έγγραφα, είναι δυνατή η προσωρινή αφαίρεση του Δελτίου Αστυνομικής ταυτότητας ή του διαβατηρίου του, ενώ σε περίπτωση μη κατοχής τους ακολουθείται η προβλεπόμενη εκ του νόμου διαδικασία εξακρίβωσης των στοιχείων του.3.-Η αφαίρεση οποιουδήποτε εκ των παραπάνω αναφερόμενων εγγράφων σημειώνεται υποχρεωτικά από το Λιμενικό όργανο στην βεβαίωση της παράβασης.4.-Τα αφαιρούμενα έγγραφα των προηγούμενων παραγράφων αποδίδονται στον παραβάτη μετά την πληρωμή του προστίμου ή την έκδοση απαλλακτικής απόφασης ή την κατάθεση εγγυητικής επιστολής τραπεζής ή τον ορισμό αντικλήτου στην Ελλάδα, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, ο οποίος θα αναλάβει την πλήρη διεκπεραίωση του διοικητικού φακέλου.	Αντίκειται στη φιλοσοφία της ρύθμισης/ Αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας.

18	13/2/2020	Κατά την γνώμη μου δεν είναι σωστό να διατίθεται προσωπικό από τις ένοπλες δυνάμεις για να συνδράμουν στην στελέχωση της υπηρεσίας ΥΕΜ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Πρώτον διότι θα πρέπει να προβλέψει η υπηρεσία να έχει ικανά σε αριθμό πτητικά μέσα για πτήσεις και δεύτερον εφόσον θέλει και άλλο προσωπικό για στελέχωση της ΥΕΜ να ζητήσει από την αρμόδια διεύθυνση εκδήλωση ενδιαφέροντος υπαμένων μέσα από το ίδιο σώμα. Επίσης τα στελέχη των ενόπλων δυνάμεων θα καθυστερήσουν να πάρουν τον τύπο του ελικοπτέρου ή του αεροσκάφους για να μπορέσουν να πετάξουν. Επίσης σε ομοιόβαθμο κυβερνήτη, συγκυβερνήτη ποιος θα είναι ο αρχαιότερος εκ των δύο σωμάτων!!!!!!	Είναι επιτακτική η ανάγκη χρήσης, έστω και προσωρινά, προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων για την εκπλήρωση του σκοπού της διάταξης .
	25/2/2020	1. Η ΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑ ΤΩΝ ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (ΚΟΙΝΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ, ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ κ.λπ) ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΟΣΟ ΣΤΙΣ ΕΝΟΠΛΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΟΣΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ , ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΧΡΟΝΟ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙ.2. Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΤΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΣΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ Υ.Ε.Μ ΕΙΝΑΙ ΒΕΒΑΙΟ ΟΤΙ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΕΚΤΙΜΑΤΑΙ ΟΤΙ ΘΑ ΛΥΣΕΙ. ΟΤΑΝ ΜΑΛΙΣΤΑ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΥΤΑ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΥΠΟ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ Υ.Ε.Μ ΚΑΙ ΟΧΙ ΠΡΩΤΙΣΤΩΣ ΥΠΟ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΤΩΝ ΜΟΙΡΑΡΧΩΝ.3. ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ Η Υ.Ε.Μ ΕΧΕΙ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ ΜΕ ΙΠΤΑΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ Λ.Σ ΜΕ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΝΙΣΧΥΣΗ. 4. ΣΥΝΕΠΩΣ Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΑΥΤΗ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΒΑΣΗ ΚΑΙ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ Η ΦΡΑΣΗ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗ ΤΟΥ “ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ” ΝΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΙ	Εξετάζεται, αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
19	13/2/2020	Θα πρέπει να προβλεφθεί και η εισαγωγή μέσω ΣΣΑΣ ή μέσω ΑΣΕΠ και ενός ιατρού με ειδικότητα ανδρολόγου, ουρολόγου. Στο σώμα αυτή την στιγμή υπάρχουν 3 γυναικολόγοι και ούτε ένας ανδρολόγος ουρολόγος.	Η διάταξη τροποποιήθηκε
	17/2/2020	Θα πρέπει να προβλεφθεί και η εισαγωγή μέσω ΣΣΑΣ ή μέσω ΑΣΕΠ και ενός ιατρού με ειδικότητα κτηνιατρος.[για τον υγειονομικο ελεγχο τοσο των καταστημάτων υγειονομικου ενδιαφεροντος εντος χωρου αρμοδιοτητας ΛΣΕΛΑΚΤ αλλά και για την κτηνιατρικη γνωματευση των αστυνομικων σκυλων ανιχνευσης οσμων του ΛΣ ΕΛΑΚΤ]	Η διάταξη τροποποιήθηκε
	18/2/2020	Θεωρώ ότι το όριο ηλικίας στα 35 έτη είναι ιδιαίτερα υψηλό για εισαγωγή σε σχολή αξιωματικών . Επίσης αξιοσημείωτο είναι ότι ο μεταπτυχιακός τίτλος αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση συμμετοχής και όχι μοριοδοτούμενο προσόν όπως στην τελευταία προκήρυξη.	Η διάταξη τροποποιήθηκε
	23/2/2020	Γιατί θα πρέπει να προστρέξουμε στη ΣΣΑΣ για την πρόσληψη Οικονομικών, Νομικών; Δεν μπορεί να γίνει η πρόσληψη μέσω ΑΣΕΠ; Δηλαδή όλο το άλλο Δημόσιο μπορεί να προσλαμβάνει πτυχιούχους ΑΕΙ μέσω ΑΣΕΠ και το Λ.Σ. δεν μπορεί; Ασφαλώς δεν μπορεί να γίνουν αποδεκτοί οι ισχυρισμοί ότι ο ΑΣΕΠ δεν έχει σύντομες διαδικασίες. Οι αξιωματικοί των παραπάνω κατηγοριών άλλωστε δεν είναι από τις ειδικότητες που θα πάνε στα σύνορα και δεν θα υλοποιηθεί κάποιος προγραμματισμός. Βλάφθηκε το Λιμενικό Σώμα που με τις διαδικασίες μέχρι σήμερα προσέλαβε στις τάξεις του Οικονομικούς και Νομικούς Αξιωματικούς με σωρεία μεταπτυχιακών τίτλων; Μήπως κ. Υπουργέ σας προσκόμισαν διατάξεις στο πλαίσιο της λογικής της εξίσωσης των προσόντων του προσλαμβανόμενου προσωπικού προς τα κάτω; Γιατί τίθεται ως όριο ηλικίας για τις προσλήψεις Οικονομικών και Νομικών Αξιωματικών τα 35 έτη; Πως δικαιολογείται αυτό όταν για τους άλλους αξιωματικούς είναι τα 27 έτη; Πτυχιούχοι οι μεν πτυχιούχοι και οι δε. Ομοίως και για τον Ψυχολόγο. Δεν βγάζει Ιατρική. Γιατί τα 38 έτη; Μήπως το άρθρο πρέπει να επανεξετασθεί στο σύνολό του;	Η διάταξη τροποποιήθηκε
20	14/2/2020	ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΠΡΟΣΛΗΦΘΟΥΝ ΤΟ ΣΥΝΤΟΜΟΤΕΡΟ ΔΥΝΑΤΟΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΓΙΑ ΝΑ ΑΝΑΚΟΥΦΙΣΤΟΥΝ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΩΝ Π.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΥΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΣΥΓΚΥΡΙΑ ΥΠΕΡΑΝΘΡΩΠΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ	Στόχος η ταχεία στελέχωση
	14/2/2020	Οτι καλύτερο για τα πλωτά μας την αιχμή του δόρατος του Λ.Σ που	Στόχος η ταχεία στελέχωση

	υποφέρουν από έλλειψη Πλοιαρχων και Μηχανικών από την στιγμή που έχει δρομολογηθεί μάλιστα και η ενίσχυση σε σκάφη. Ωστόσο υπάρχει ερωτηματικό για την εξέλιξη του εν λόγω προσωπικού!!!! Θα είναι δηλαδή όπως και των Σημαιοφόρων που έβγαιναν από την ΣΝΔ μέχρι σήμερα και θα εξελίσσονται μέχρι τον ανώτατο βαθμό της Ιεραρχίας!!!!	
14/2/2020	Εύγε ...πολύ σωστή κίνηση. Επιτέλους θα αντικατασταθούν τα γηρασμένα πληρώματα των πλωτών. Έχουμε φτάσει να βλέπουμε Κυβερνήτες και μηχανικούς 45 -50 χρονών στα σκάφη με υπηρεσία σε αυτά 20-30 χρόνια. Πόσο εξαιρετικά δύσκολο,επίπονο,μαχητικό και ψυχοφθόρο. Επιτέλους θα υπάρξει ανακύκλωση και απόσυρση των γηραιότερων.Ελπίζω οι καταταχθέντες να μην εξαφανίζονται και τρυπνούν στα γραφεία μετά απο 3-4 χρόνια υπηρεσίας στα σκάφη όπως έκαναν όλοι οι αποφοίτοι της σχολής ΣΝΔ αλλά και αρκετοί απο ΣΔΥΛΣ. Θα πρέπει να εφαρμοσθεί ένα ελάχιστο όριο πλεύσιμων ετών στα 15 χρόνια minimum.	Στόχος η ταχεία στελέχωση
15/2/2020	Πολύ σωστό μέτρο, γεράσαμε και γέρασαν και τα σκάφη μαζί μας.. Ωστόσο απαιτείται σαφής ορισμός αυτων των θέσεων, δηλαδή θα είναι σαν τους απευθείας κατάταξης; θα είναι ειδικής μονιμότητας; ποια η βαθμολογική τους εξέλιξη και η θέση τους στην ιεραρχία; Οφείλουν να διευκρινιστούν γιατί βλέπω να ξεσπα πόλεμος για την ιεραρχία μεταξύ των ΑΞ εκ ΣΝΔ, των Τεχνικών, των Νομικών και των Οικονομικών αλλά και μεταξύ των ΑΞ εκ Δυλς που έφαγαν τα χρόνια τους στα σκάφη και ξαφνικά ένας νέος ΑΞ με ταχύρυθμη μάλλον εκπαίδευση όπως των Τεχνικών ΑΞ θα βρίσκεται πιο πάνω στην ιεραρχία χωρίς να έχει προσφέρει ακόμη τίποτα και χωρίς καμία παραπάνω γνώση ή πτυχίο.	Στόχος η ταχεία στελέχωση
17/2/2020	Το μέτρο κινείται στην σωστή τροχιά. "Κάλιο αργά παρά ποτέ" λένε στο χωριό μου. Για να γίνει όμως αυτό, χρειάζονται και κίνητρα. Παράδειγμα πρώτο:Να θεσμοθετηθεί επιτέλους η ημερήσια αποζημίωση όπως αυτή προβλέπεται και για τις υπόλοιπες κατηγορίες των δημοσίων υπαλλήλων, με την ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΗ ΕΞΑΛΕΙΨΗ της υποχρέωσης προσκόμισης αποδεικτικού πληρωμής από ξενοδοχείο. Αποζημίωση που για λόγους που κανείς δεν γνωρίζει έχει παραμείνει στα προ έλευσης του ευρώ εποχές. Παράδειγμα δεύτερο: Θα πρέπει επιτέλους να αποδεχθούν όλοι με πράξεις και όχι μόνο στα λόγια τα μεγάλα και τα κενά περί "αιχμής του δόρατος " και άλλες τέτοιες φαιδρότητες. Θα πρέπει λοιπόν να δοθούν σε αυτά τα στελέχη που ήδη έχουν δώσει τα μέγιστα υπηρετώντας στα πλωτά και για όλα όσα θα υπηρετήσουν σε αυτά, η δυνατότητα να αναγνωρίσουν κάποια εξάμνηνα, εάν όχι ολόκληρα χρόνια ως ΔΙΠΛΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, με την αντίστοιχη φυσικά παρακράτηση των ανάλογων κρατήσεων. Για να έχουν και νόημα όλα αυτά που λέγονται για πληρώματα των σκαφών.	Στόχος η ταχεία στελέχωση
23/2/2020	Αναγκαία και επιβεβλημένη κίνηση για την στελέχωση των σκαφών. Προτείνεται οι 600 θέσεις (πέραν των 900 που θα καταμερισθούν στο Αιγαίο) από τις 1.500 που θα αυξηθεί η Οργανική Δύναμη, ΝΑ ΚΑΛΥΨΘΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ για την στελέχωση των σκαφών του Σώματος (παλαιών και νέο-παραλαμβανόμενων). Η διάταξη επιβάλλει την επανεξέταση του Κανονισμού Σπουδών στην ΣΝΔ για να μην υπάρχει επικάλυψη ή παραγωγή αξιωματικών πολλών ταχυτήτων και της ίδια ειδικότητας. Ευχαριστώ	Στόχος η ταχεία στελέχωση
23/2/2020	Τεράστιο θέμα ο ΔΒΣ στα υγειονομικά κριτήρια. Είναι ένας λανθασμένος δείκτης ως κριτήριο της φυσικής κατάστασης του υποψήφιου. Αθλητής ύψους 1.80 με 87κιλα με χαμηλό ποσοστό λίπους μπαίνει στην κατηγορία Ι2, βάση αυτών των απαρχαιομενων διατάξεων... και κρίνεται ακατάλληλος στα πλαίσια παχυσαρκίας... Είναι τρελό.. Αυτή η αναφορά πρέπει να αφαιρεθεί απο τα κριτήρια.	Αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας
24/2/2020	Προσλήψεις αποφοίτων ΑΕΝ έγιναν και στο παρελθόν αλλά τι πραγματικά συνέβη και πολλά πλωτά έχουν πρόβλημα στις συγκεκριμένες ειδικότητες; Τι πραγματικά δεν λειτούργησε σωστά και υποφέρουν ελάχιστοι συνάδελφοι (κυβερνήτες και μηχανικοί) οι	Στόχος η ταχεία στελέχωση

		οποίοι είναι αφημένοι στην μοίρα τους στα πλωτά; Αυτό που δημιούργησε το πρόβλημα είναι ότι το μεγαλύτερο ποσοστό συναδέλφων των συγκεκριμένων ειδικοτήτων, κυρίως οι Α/Ξ, πέρασαν και δεν ακούμπησαν από τα πλωτά. Δεν είναι δυνατόν Α/Ξ εκ ΣΝΔ, αλλά και αρκετοί εκ ΔΥΛΣ να έχουν υπηρεσία π.χ 17,20 ή 25 έτη στο Λ.Σ και να έχουν υπηρετήσει στα πλωτά 2,4, ή 6 maximum έτη και μετά να κρύβονται στα διάφορα γραφεία. 45άρηδες κυβερνήτες είναι μόνο οι εκ ΔΥΛΣ...οι άλλοι κρύφτηκαν. Να γίνει υποχρεωτική η πολυετής υπηρεσία σε πλωτά για αυτές τις ειδικότητες, π.χ 12 έτη ελάχιστο.	
21	21/2/2020	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΤΟΒΑΘΜΙΑ ΒΑΘΜΙΔΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΟΠΩΣ ΣΥΝΙΣΤΑ Η ΣΔΣΛΣ ΔΕΝ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΠΟΥΘΕΝΑ. ΑΛΛΙΩΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΕΙ. ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ? Η ΕΧΕΙ ΔΙΑΤΥΠΩΘΕΙ ΛΑΘΟΣ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΚΑΙ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΤΕΙ ΟΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΟΙ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ ΝΑ ΚΑΤΕΧΟΥΝ ΑΝΑΛΟΓΟ ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΤΙΤΛΟ Η ΑΛΛΙΩΣ ΔΣΚΟΠΙΜΑ ΥΠΟΒΑΘΜΙΖΕΤΑΙ Η ΣΧΟΛΗ ΤΩΝ ΔΣΛΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΥΠΟΥ ΙΕΚ. ΠΡΟΦΑΝΩΣ ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΟΤΙ ΣΤΗΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΑΣ Η ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΣ ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΕΤΕΡΟΧΡΟΝΙΣΜΕΝΑ ΠΡΟΣΠΑΘΟΥΝ ΛΑΘΟΣ ΝΑ ΜΠΑΛΩΣΟΥΝ ΜΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.	Η διάταξη είναι μεταβατική
22	14/2/2020	Θα πρέπει να προβλεφθεί θέση Υποπλοιάρχου προερχόμενου από Σχολή Δοκίμων Λιμενοφυλάκων έτσι ώστε να έχει νόημα το άρθρο 28 "Εξορθολογισμός βαθμολογίου Αξιωματικών προερχομένων από τη Σχολή Δοκίμων Λιμενοφυλάκων – Τροποποιήσεις του Π.Δ. 81/2012 (Α' 139)"	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθορισθεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
	14/2/2020	Κάθε αλλαγή που προωθείται και αποσκοπεί στην καλύτερη και ευνοϊκότερη εξέλιξη των στελεχών του Λ.Σ. είναι καλοδεχούμενη. Καλό όμως θα είναι να μην ρίχνουμε στο ανάθεμα και στα ήδη υπάρχοντα στελέχη που έχουν προσφέρει και αποδεδειγμένα έχουν προσφέρει πάρα πολλά και συνεχίζουν να προσφέρουν. Τι εννοώ. Στο συγκεκριμένο άρθρο έχουν μοιραστεί θέσεις και βαθμοί, με την πρόφαση ή ευκαιρία της αύξησης των οργανικών θέσεων. Βαθμοί που θα επιφέρουν σίγουρα ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ στον προϋπολογισμό του κράτους. Στις θέσεις αυτές θεωρώ ΗΘΙΚΟ, ΝΟΜΙΜΟ και ΛΟΓΙΚΟ, να υπάρξει η ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ της θέσης που χάθηκε για τους Αξιωματικούς προερχόμενους από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. (ΣΔΥΛΣ). Πρέπει ο καταληκτικός βαθμός των στελεχών αυτών να ΞΑΝΑΓΙΝΕΙ αυτός του ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ., από Αντιπλοίαρχου Λ.Σ. που είναι μέχρι σήμερα. Η θέση αυτή, σίγουρα και δεδομένα, ΔΕΝ(αρν) επιφέρει δημοσιονομικό κόστος τέτοιο που να καθιστά απαγορευτική μία τέτοια αλλαγή. Και σίγουρα πολύ μικρότερη των προωθούμενων θέσεων και βαθμών που ευαγγελίζεται το άρθρο αυτό. Καιρός λοιπόν να αποδειχθεί εν της πράγμᾱσι ότι το νομοσχέδιο αυτό προωθεί και επιλύει ζητήματα για όλες τις βαθμίδες των στελεχών του Λ.Σ. και όχι μόνο αυτών που έχουν τις άκρες όπως λένε οι "παρεπιδημούντες στην ΙΕΡΟΥΣΑΛΗΜ".	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθορισθεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
	15/2/2020	Αναφέρεται στο παραπάνω άρθρο ότι αυξάνεται η οργανική δύναμη του Λ.Σ. κατά 1500 θέσεις. Για ποιό λόγο δεν αυξάνεται και ο αριθμός των λιμενοφυλάκων που θα προσληφθούν στον διαγωνισμό που εκρεμούν τα αποτελέσματα και αντί των 155 να προσληφθεί ικανός αριθμός έτσι ώστε να ικανοποιηθούν άμεσα και σε πρώτο χρόνο οι τεράστιες ανάγκες που υπάρχουν στο Λ.Σ. Αλλωστε τα αποτελέσματα δεν έχουν εκδοθεί έχουν υποβληθεί περίπου 5000 αιτήσεις η διαδικασία είναι υπό την εποπτεία με συμμετοχή του ΑΣΕΠ ΜΕ ΕΚΠΡΟΣΩΠΙΟ ΤΟΥ δηλαδή όλα διαφανή και ετοιμα για να προσληφθούν λιμενοφύλακες.	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθορισθεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
	15/2/2020	Αναγράφεται: "ι) Αξιωματικοί Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με ειδικότητα Κυβερνήτη ή Μηχανικού απευθείας κατάταξης, τριακόσιες πενήντα (350) οργανικές θέσεις οι οποίες κατανέμονται ως ακολούθως: Σημαιοφόροι έως και τον καταληκτικό βαθμό (ενιαίες): τριακόσιες πενήντα (350)." Ποιος είναι ο καταληκτικός βαθμός; Είναι μυστικό;	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθορισθεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
	17/2/2020	Παρά τη σημαντική αύξηση των οργανικών θέσεων, γεγονός ιδιαίτερα	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα

	θετικό για την εκπλήρωση της αποστολής του Σώματος, με το άρθρο αυτό επιχειρείται (για μια ακόμη φορά) η ένταξη των θέσεων των αξιωματικών ειδικότητας σε διακριτές οργανικές θέσεις, σε αντίθεση με τις ενιαίες οργανικές θέσεις που ίσχυαν με το ΠΔ. 13/2018. Με τον τρόπο αυτό, αναμένεται εξαιρετικά μεγάλη καθυστέρηση στην προαγωγή στον επόμενο βαθμό για σημαντικό αριθμό αξιωματικών ειδικότητων από τον ίδιο κιάλας χρόνο. Είναι σκόπιμο λοιπόν, να επιλυθεί το πρόβλημα αυτό και σε αυτή την περίπτωση, όπως και για τους συναδέλφους εκ ΣΝΔ. Εξάλλου, μιλάμε για διαφορετικές επετηρίδες, χωρίς να επηρεάζει η μια την άλλη. Η ύπαρξη ενιαίων θέσεων από το βαθμό του Σημαιοφόρου έως το βαθμό του Αντιπλοιάρχου είναι η μόνη λύση στην περίπτωση αυτή. Είναι ανούσιο να μένουν κενές οργανικές θέσεις στο βαθμό του υποπλοιάρχου-ανθυποπλοιάρχου με προοπτική κάλυψης σε τέσσερα και άνω χρόνια. Και για να προλάβω σκέψεις περί υποτιθέμενης «ισότητας», οι αξιωματικοί ειδικότητας αποτελούν προσωπικό που έχει προσληφθεί με συγκεκριμένη διαδικασία και προσόντα, διαφορετικά από αυτά των αξιωματικών γενικών υπηρεσιών, έχουν διαφορετική εξέλιξη και ως εκ τούτου δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται και στο ζήτημα των προαγωγών τους με τον ίδιο τρόπο όπως οι αξιωματικοί γενικών υπηρεσιών.	καθοριστεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
18/2/2020	Από την μία αυξάνονται οι οργανικές θέσεις πράγμα θετικό, από την άλλη με την κατάργηση των ενιαίων οργανικών θέσεων (μέχρι το βαθμό του Αντιπλοιάρχου) και την πρόβλεψη συγκεκριμένων θέσεων ανά βαθμό, δημιουργείται πρόβλημα στους αξιωματικούς ειδικότητας, καθώς πολλοί αξιωματικοί ειδικότητας θα κολλήσουν και δεν θα προαχθούν. Θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 78 του ΠΔ 13/2018 και να εξευρεθεί λύση και για τους αξιωματικούς εκ ΣΔΣΛΣ ώστε να προάγονται και αυτοί χωρίς κώλυμα τουλάχιστον μέχρι το βαθμό του Αντιπλοιάρχου. Η αύξηση των οργανικών θέσεων θα πρέπει να γίνει αναλογικά και με τρόπο που να μην δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα, στο πλαίσιο της καλής νομοθέτησης	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθοριστεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
20/2/2020	Το εν λόγω άρθρο προβλέπει αύξηση της οργανικής δύναμης του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής κατά χίλιες πεντακόσιες (1.500) θέσεις, εννιακόσιες εκ των οποίων θα κατανεμηθούν υποχρεωτικά στις Λιμενικές Αρχές των 6ης, 8ης και 9ης Περιφερειακών Διοικήσεων Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ (νησιά Κεντρικού και Ανατολικού Αιγαίου). Το γεγονός ότι το Α' Λ/Τ Σαμοθράκης ανήκει διοικητικά στην 2η Περιφερειακή Διοίκηση Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αποκλείει την Υπηρεσία αυτή από την κατανομή του μεγαλύτερου μέρους των οργανικών θέσεων, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι οι υπαγόμενες σε αυτές Υπηρεσίες σηκώνουν το μεγαλύτερο βάρος της φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων και της αντιμετώπισης των μεταναστευτικών ροών προς την χώρα. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω οι προαναφερόμενες Υπηρεσίες αναμφισβήτητα ανήκουν στις Λιμενικές Αρχές που δέχονται τις μεγαλύτερες μεταναστευτικές ροές και ως εκ τούτου αυτοδικαίως το Κ.Λ. Αλεξανδρούπολης και το Α' Λ/Τ Σαμοθράκης θα έπρεπε να συμπεριληφθούν στην εν λόγω ρύθμιση.	Οι εξακόσιες οργανικές θέσεις κατανέμονται όπου υφίσταται ανάγκη στις υπόλοιπες πέραν της 6ης, 8ης και 9ης ΠΕΔΙΛΣ.
20/2/2020	Πρέπει να προστεθεί ο βαθμός του υποπλοιάρχου στους Αξ εκ Λ/Φ με διαγωνισμό για να ισχύει η ευεργετική διάταξη του άρθρου 28.	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθοριστεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
24/2/2020	Στην παράγραφο ιγ πρέπει να προστεθεί και ο βαθμός του υποπλοιάρχου για να είναι σωστά καταμερισμένα η οργανική δύναμη.	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθοριστεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
24/2/2020	Οι θέσεις Αξιωματικών Πλοιάρχων εκ ΣΔΣΛΣ να αυξηθούν κατά 10 θέσεις ήτοι 70	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθοριστεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
25/2/2020	ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΒΡΕΘΕΙ ΕΝΑΣ ΤΡΟΠΟΣ ΠΟΥ ΝΑ ΑΥΞΗΘΕΙ Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΜΑΣ!!! ΟΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΕΙΝΑΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΚΑΙ ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΣΥΝΕΧΩΣ!!!	Αυξάνονται κατά 1500 οι οργανικές θέσεις του ΛΣ
25/2/2020	ας μιλήσουμε για αξιοκρατία δύναμη υποναύαρχοι αρχιπλοιάρχοι πλοιάρχοι ΣΝΔ 1104 6 15 60 ποσοστό 0,54% 1,36% 5,43%	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθοριστεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ

		T 113 1;,,,; 1 3 ποσοστό 0,88% όποτε κάτσει 0,88% 2,65% I 34 1+1;,,,; 1 3 ποσοστό 2,94%σίγουρο και 0,88% όποτε κάτσει 2,94% 8,82% O 41 1;,,,; 1 2 ποσοστό 0,88% όποτε κάτσει 2,44% 4,88% N 35 1;,,,; 1 2 ποσοστό 0,88% όποτε κάτσει 2,86% 5,71%	
	25/2/2020	Οι οργανικές θέσεις είναι ανισοκατανεμημένες σε σχέση με τις κατηγορίες. Αν λάβουμε υπόψιν μας ότι οι ανάγκες σε ειδικές γνώσεις είναι επιβεβλημένες είτε από ΣΝΔ είτε από ειδικότητες καταλαβαίνουμε πόσο αναξιοκρατική είναι η διάταξη. Σε πολύ λίγα χρόνια θα ψάχνουμε εξειδίκευση και δεν θα την έχουμε. Ένα σώμα συνυφασμένο με τη ναυτιλία, που παράγει νομοθετήματα, που κάθε υπηρεσία θέλει νομική υποστήριξη θα μείνει ορφανή με στελέχη "γενικών γνώσεων" ούτε καν εμπορικού ναυτικού. Μπαίνουν διαχειριστές οικονομικών στελέχη άσχετα με οικονομικά, νομοθετούν στελέχη με κανένα νομικό υπόβαθρο και οι ναυπηγοί και οι μηχανολόγοι είναι μετρημένοι στα δάχτυλα. Αποσυντιθέμεθα κοινώς.	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθοριστεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
	27/2/2020	Κατόπιν υπολογισμών, έχουμε νέα οργανική δύναμη με:1104 ΑΞ απο ΣΔΣ, 597 από Ειδικότητες και 1458 από ΣΔΥΛΣ (1057), ΣΔΛΦ, αθλητές, κλπ. Σύνολο ΑΞ 3159, δλδ το 33,2% της δύναμης του ΛΣ. Σε αυτό δεν μετράμε όσους εκ ΣΔΥΛΣ με πτυχίο ΑΕΙ/ΑΤΕΙ προάγονται εκτός οργανικών, σύμφωνα με τις πρόνοιες του ΠΔ 81/2012. Από τους 6341 Ανθυπασις, Υπαξιωματικούς, Λ/Φ, μόνο οι 1034 είναι Λ/Φ, δλδ μόλις το 11%!!! Τα πρώτα συμπεράσματα και ερωτήματα είναι τα εξής: α) Τεράστιος αριθμός Α/Ξ (ιδίως από ΣΔΥΛΣ), μικρός αριθμός Λ/Φ, δυσανάλογη κατανομή ΑΞ, Ανθυπασις, ΥΞ και Λ/Φ. Η συγκεκριμένη αναλογία είναι αποτέλεσμα κάποιας ορθολογικής οικονομοτεχνικής μελέτης με βάση τις πραγματικές ανάγκες του ΛΣ?Μελετήθηκαν καθόλου τα παραδείγματα των ΕΔ, ΣΑ ή άλλων Ακτοφυλακών ευρωπαϊκών χωρών? Σε ποιους τελικά θα δίνουν εντολές όλοι αυτοί οι βαθμοφόροι? Αλήθεια, έχει σκεφτεί κανείς ποια θα είναι σύνθεση του Σώματος σε 5-10 χρόνια μετά?Θα ψάχνουμε τους Λ/Φ με το φανάρι και τα καθήκοντα αυτών (σκοποί λιμένα, τροχονομία, κλπ) θα τα κάνουν Ανθυποπλοίαρχοι και Σημαιοφόροι? β) Υπαρξη κατανομής ανά βαθμό ΑΞ για προερχόμενους από ΣΔΣ και Ειδικότητες, ενιαία κατανομή από Σημαιοφόρο μέχρι Αντιπλοίαρχο για τους προερχόμενους από ΣΔΥΛΣ. Έτσι, οι πρώτοι "κολλάνε", οι τελευταίοι προάγονται κανονικά. Δεν συζητάμε καν για τους εκ ΣΔΥΛΣ με πτυχίο που προάγονται εκτός οργανικών και σε λιγότερο χρόνο. ΓΙΑΤΙ ΑΥΤΗ Η ΑΔΙΚΙΑ? Θα πρέπει λοιπόν να γίνει ορθολογικότερη κατανομή στους βαθμούς ώστε αφενός να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες του Σώματος (και όχι στις επιθυμίες των πολλών) και αφετέρου να αρθούν οι παραπάνω αδικίες στις προαγωγές.	Ελήφθη υπόψη – Η κατανομή θα καθοριστεί με το νέο π.δ. του οργανισμού ΥΝΑΝΠ
23		ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
24	14/2/2020	Το προεδρικό διάταγμα αναμένεται από το 2017, πότε θα εκδοθεί τελικά?	Το νέο π.δ. βρίσκεται ήδη υπό επεξεργασία
	14/2/2020	Στην παρ. 2α' αναφέρεται " ..του άρθρου 27 του παρόντος νόμου" το οποίο δεν είναι συναφές με το ζήτημα	Ελήφθη υπόψη – Το άρθρο τροποποιήθηκε
	14/2/2020	ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΣΤΑ ΜΕΛΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΦΘΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΓΟΝΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΕΛΕΧΟΥΣ Ή ΤΗΣ ΣΥΖΥΓΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ (π.χ. ΑΝΑΠΗΡΙΑ 67% ΚΑΙ ΑΝΩ, ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΑ ΜΕΛΗ)	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση
	14/2/2020	Θεωρώ ότι στο Άρθρο 30 παρ. (ε) που αφορά τον μέγιστο χρόνο παραμονής, πρέπει να υπάρξει διόρθωση και να γίνει ως ελάχιστος χρόνος παραμονής στον τόπο επιλογής τους τα 10 έτη. Και αυτό διότι πρέπει να ληφθεί υπόψιν ότι πλέον έχουν αυξηθεί σε 40 χρόνια	Δεν συνάδει με τη φιλοσοφία της ρύθμισης

	υπηρεσίας στο Σώμα και κατά αντιστοιχία να υπάρξει η ανάλογη αύξηση στα χρόνια παραμονής στον τόπο επιλογής.	
14/2/2020	Συνάδελφοι που με απόφαση δικαστικής αρχής έχουν οριστεί δικαστικοί συμπαραστατές σε αδέρφια τους ΑΜΕΑ και διαμένουν στην ίδια κατοικία αποδεδειγμένα με αυτά που έχουν ακόμα και αναπηρία 100% με απόφαση ΚΕΠΑ δεν θα έχουν ειδική ρύθμιση? Μπορεί να είναι ελάχιστες περιπτώσεις αλλά υπάρχουν. Και ιδιαίτερα όταν το ΚΕΠΑ ορίζει ρητά ότι το άτομο ΑΜΕΑ χρήζει βοήθειας εφ' όρου ζωής. Τέτοια άτομα (ΑΜΕΑ) πάντα πρέπει να έχουν την καλύτερη ιατρική βοήθεια και νοσοκομειακή για την επιβίωση τους. Που όλα τα επιμελούνται τα άτομα που ορίζονται δικαστικοί συμπαραστατές	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση
15/2/2020	Την ίδια στιγμή που σε άλλα σώματα ασφαλείας το ζήτημα των μεταθέσεων έχει λυθεί εδώ και χρόνια χωρίς να δημιουργεί στα στελέχη τους το ετήσιο άγχος της παραμονής ή μη στην περιοχή που έχουν δομήσει τη ζωή τους, εδώ καθόμαστε και παίζουμε με τον μέγιστο χρόνο παραμονής. Κάντε προσλήψεις σε τοπικό επίπεδο καλύπτοντας δύσκολες περιοχές και κάντε τις απαραίτητες μεταθέσεις όταν ο άλλος είναι φρέσκος στο σώμα και δεν έχει δομήσει ακόμα την ζωή του κάνοντας οικογένεια, αποκτώντας επιπλέον οικονομικές και κοινωνικές υποχρεώσεις. Υπάρχουν πάρα πολλοί συνάδελφοι που λόγω εργασιακών συνθηκών της/του συζύγου δεν μπορούν να μετακινηθούν μαζί με την οικογένεια. Δεν καταλαβαίνετε ότι όταν ο άλλος είναι μακριά από την οικογένεια για πολλά χρόνια και είναι επιφορτισμένος με επιπλέον έξοδα δεν θα μπορεί να έχει το μυαλό του στην Υπηρεσία; Και επιτέλους βάλτε ένα ηλικιακό ή χρονικό όριο πέραν του οποίου ο άλλος δεν θα δύναται να μετατεθεί σε άλλη Υπηρεσία παρά μόνο εάν το επιθυμεί ή έχει υποπέσει σε κάποιο σοβαρό ποινικό ή πειθαρχικό αδίκημα. Εκσυγχρονίστε το σώμα προς τη σωστή κατεύθυνση και μη κάνετε τα στελέχη του δέσμους του εκάστοτε πολιτικού γραφείου ώστε να παρακαλάνε για τα αυτονόητα.	Η ρύθμιση είναι σαφής
15/2/2020	Νομίζω ότι πρέπει να συμπεριληφθούν στα κοινωνικά κριτήρια όλοι οι α' βαθμού συγγενείς όπως εξάλλου ορίζεται και από την νομοθεσία μας.	Η ρύθμιση είναι σαφής
15/2/2020	ΑΝ ΚΑΠΟΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣΕΙ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 27 ΘΑ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙ ΟΤΙ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΜΕΤΑΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΜΟΝΟ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΝΑΤΟΥ Ή ΠΑΘΗΣΗΣ ΑΠΟ ΑΝΙΑΤΟ Ή ΔΥΣΙΑΤΟ ΝΟΣΗΜΑ ΣΤΕΛΕΧΟΥΣ, ΣΥΖΥΓΟΥ Ή ΤΕΚΝΟΥ. ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ ΩΣΤΕ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΒΕΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ.	Η ρύθμιση είναι σαφής
15/2/2020	Νομίζω ότι όλοι μας έχουμε και γονείς, αδέρφια κ.λ.π. στο έκτακτο συμβούλιο κάποιοι μόνο έτσι το δικαιολογώ εκ παραδρομής τους ξέχασαν.	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση
15/2/2020	Παρατήρησα ότι στα έκτακτα συμβούλια οι γονείς μας είναι έξω από τα τα κοινωνικά κριτήρια. Ξέρετε η τρίτη ηλικία είναι αυτή που έχει ανάγκη φροντίδας. Άμεσα να συμπεριληφθούν.	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση
15/2/2020	Γιατί μόνο μέχρι Ανθυποπολιάρχου μετατίθενται στο έκτακτο αυτό το νόημα βγαίνει όπως είναι γραμμένο.	Μέσω αντικειμενικών κριτηρίων. Η ρύθμιση είναι σαφής
16/2/2020	Στα Υπηρεσιακά κτίρια εκεί που αναφέρεται α) ο χρόνος υπηρεσίας του Στελέχους, καλό θα ήταν συμπεριληφθεί και ο όρος "μόρια" τα οποία δεν χωρούν αμφισβήτηση και αμφιβολία για τον καθένα, δημοσιεύονται και είναι ότι πιο δίκαιο, διότι είναι συνάρτηση της παλαιότητας του Στελέχους καθώς και του χρόνου και των χιλιομέτρων που έχει υπηρετήσει μακριά από τον τόπο συμφερόντων του. Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις που Στελέχη ίδιας σειράς-παλαιότητας να έχουν 1.000 έως και 2.000 μόρια διαφορά διότι το ένα ήταν στο σπίτι του όλα τα χρόνια και το άλλο από μετάθεση σε μετάθεση μακριά από τον τόπο του και σε δύσκολες Υπηρεσίες.	Τα μόρια υπολογίζονται με το σχετικό π.δ.
17/2/2020	Κύριε Υπουργέ θεωρώ ότι εκ παραδρομής δεν έχουν συμπεριληφθεί ως μέλη οικογένειας οι γονείς μας!!!! Σε περίπτωση που αποδεδειγμένα έχουν κάποιο πρόβλημα υγείας τι θα πρέπει να κάνουμε?	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση

	Σε μία παράγραφο του άρθρου να γραφτεί κάθε πότε θα γίνονται τα έκτατα συμβούλια , κάθε 10 αναφορές στελεχών? μία φορά κάθε δίμηνο ? έχουμε δει και έχω ζηήσει να ζητάς έκτατη μετάθεση αλλά μέχρι να πραγματοποιηθεί ο γονέας να έχει αποβιώσει. Συγκεκριμένα μέχρι να απαντηθεί η αναφορά μου για έκτατη μετάθεση στην βόρεια Ελλάδα (επειδή πάντα αυτή η Θεσσαλονίκη είναι υπερπλήρης) ο γονέας λόγω της ασθένειας του (καρκίνος) να μην προλάβω να μετατεθώ, ο άνθρωπος απεβίωσε. Επίσης σε έκτατες περιπτώσεις υγείας να δίνεται η δυνατότητα το στέλεχος να διατίθεται προσωρινά, μέχρι να συνεδριάσει το συμβούλιο στην υπηρεσία που επιθυμεί.	
22/2/2020	-Θα ήταν σκόπιμο να συμπεριληφθεί και ανώτατο όριο στις μεταθέσεις - τοποθετήσεις του κάθε βαθμοφόρου(χωρίς την αίτηση-συναίνεση του) ,π.χ. όριο: α) πέντε (05) μεταθέσεων - τοποθετήσεων αν συμπεριλαμβάνονται σε αυτές δύο (02) τουλάχιστον Υπηρεσίες Α΄ ή Β΄ κατηγορίας και β) έξι (06) μεταθέσεων - τοποθετήσεων σε όλες τις άλλες περιπτώσεις. Δικαίωμα στην σταθερότητα έχουν και οι οικογένειες με ένα (01) παιδί και με δύο (02) παιδιά και οι άγαμοι και όσοι έχουν σύζυγο που εργάζεται στον ιδιωτικό τομέα. -Επίσης θα πρέπει προκειμένου να έχουν δικαίωμα σε οποιαδήποτε ευεργετική διάταξη, που αφορά την εξαίρεση από το κοινό για όλους σύστημα μεταθέσεων, να τεθεί ένα ελάχιστο όριο μεταθέσεων - τοποθετήσεων (π.χ. τέσσερις (04) συμπεριλαμβ. τουλάχιστον μία (01) σε Υπηρεσία Α΄ ή Β΄ κατηγορίας) το οποίο θα είναι υποχρεωτικό για όλα τα στελέχη που θα μπουν στο Σώμα.	Εξετάζεται αλλά όχι στο πλαίσιο του εν λόγω ν/σ.
23/2/2020	Δεν είναι κατανοητό γιατί τα θέματα των μεταθέσεων δεν επιλύονται με Π.Δ. όπως προβλέπεται από τον νόμο. Το έτος 2015 ολοκληρώθηκε από Τριμελή Επιτροπή ένα Σχέδιο Π.Δ και τον Ιανουάριο του 2019 ένα Δεύτερο Σχέδιο Π.Δ.. Έχει ενημερωθεί γι' αυτό από τις αρμόδιες υπηρεσίες ο κ. Υπουργός ή τον ενημερώνουν ότι δεν είναι έτοιμοι και θα χρειαστούν 4 έως 5 μήνες για την επεξεργασία ενός Νέου Π.Δ.; Γιατί κάποιες διατάξεις πρέπει να «κλειδώσουν» αποσπασματικά με νόμο; Τι θα γίνει όταν απαιτηθεί να τροποποιηθεί μελλοντικά ένα ΠΔ μεταθέσεων; Θα έχουμε διατάξεις μεταθέσεων δύο ταχυτήτων; Ας περιληφθούν τότε όλα τα θέματα μεταθέσεων σε νόμο και να μην προβλέπεται η έκδοση Π.Δ. Μήπως θα ήταν σκόπιμο ο κ. Υπουργός παράλληλα με την ψήφιση του νομοσχεδίου να αναρτηθεί στην διαβούλευση και Σχέδιο Π.Δ. όπου να περιλαμβάνονται σε αυτό όλα τα θέματα μεταθέσεων; Επειδή οι απαντήσεις στα παραπάνω είναι αυτονόητες, ο κ. Υπουργός θα πρέπει να προβληματισθεί για την διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθήσει προκειμένου υπάρξει ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος των μεταθέσεων του προσωπικού. Θέλουμε να πιστεύουμε, ότι και η ηγεσία του Σώματος στεκόμενη στο ύψος των περιστάσεων, θα έχει λάβει και για το θέμα αυτό εκείνες τις αποφάσεις, που αφενός θα προκρίνουν το όφελος λειτουργίας και αποτελεσματικής δράσης του Λ.Σ. και αφετέρου θα διευκολύνουν το έργο του πολιτικού προϊσταμένου Υπουργού. Η βούληση του κ. Υπουργού για αναβάθμιση του ρόλου του ανώτατου οργάνου αποφάσεων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού για την λήψη υποχρεωτικά αποφάσεων για τα σημαντικά θέματα λειτουργίας και οργάνωσης του, έχει εκφραστεί με συγκεκριμένο άρθρο στο νομοσχέδιο αυτό, το άρθρο 43. Συνεπώς δεν δικαιολογείται καμία ολιγωρία ή υπεκφυγή. Ευχαριστώ.	Το νέο π.δ. βρίσκεται ήδη υπό επεξεργασία

24/2/2020	Το Σύνταγμα της Ελλάδος θεσπίζει το δικαίωμα του σεβασμού όσοι πάσχουν από ανίατη σωματική ή πνευματικοί νόσο (ΑΜΕΑ), όπως επίσης με ΑΚ θεσπίζει το δικαίωμα του "δικαστικού συμπαράστατη" ατόμων ΑΜΕΑ. Στο Ν. 4504/2017 άρθρο 27 αναφέρονται και στα άτομα με δικαστικής απόφασης. Εδώ δεν το αναφέρει πουθενά.. Σύμφωνα πάλι με τον ΑΚ α βαθμού συγγενειας (κατιοντες-ανιοντες) γονείς παιδιά (εξ αγχιστείας) ο/η σύζυγος πεθερος πεθερά. ΑΤΟΜΩΝ ΑΜΕΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση
25/2/2020	Άμεση εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 4504/17 όπως όριζαν και οι αντίστοιχες μεταβατικές διατάξεις εντός 4 μηνων από την έκδοση του νόμου σε ΦΕΚ (οι οποίες περάσανε απο τις αρχές του 2018) με την έκδοση του νέου Π.Δ. μεταθέσεων. Δεν είναι δυνατόν να διαθέτει κάποιος εδώ και δύο ολόκληρα χρόνια την συμπαράσταση και επιμέλεια με δικαστική απόφαση του ΑΜΕΑ γονέα του (ΠΑΡΑΠΛΗΓΙΑ - ΤΕΤΡΑΠΛΗΓΙΑ 90%) και να μην μπορεί να μετατεθεί στον τόπο προτίμησης του. Το αναχρονιστικό Π.Δ. 33/2009 εμπεριέχει πολλές ασάφειες στα θέματα υγείας, γενικότητες και εκτελείται κατά το δοκούν. Επίσης να οριστεί ένα εύλογο διάστημα για το κάθε πότε θα συγκλινεται έκτακτο συμβούλιο μεταθεσεων. Όλοι ήμασταν μάρτυρες στο πρόσφατο που έγινε και αναγκαστηκαμε να περιμενουμε 23 ολόκληρους μήνες!	Αντικείμενο του π.δ.
26/2/2020	Τα άτομα ΑΜΕΑ με βαριά αναπηρία είναι αδύνατον να μετακινηθούν όταν το περιβάλλον που ζούνε είναι αυστηρά ελεγχόμενο . Με μια σειρά συγκεκριμένων ιατρικών μηχανημάτων που ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ για να διατηρούνται στην ζωή . Συνάδελφοι που είναι δικαστικοί συμπαράστατες σε αδέρφια τους - γονείς τους με πολύ βαριές αναπηρίες ρυθμίστε το να έχουν το ΑΜΕΤΑΘΕΤΟ όσο ζουν τα εξαρτομενα αυτά άτομα ΑΜΕΑ ανεξάρτητος ύπαρξης κενών οργανικών θεσεων. Κ. Υπουργέ μας εύχομαι να συμπεριλαβετε και αυτήν την κατηγορία συναδέλφων με τέτοια ζητήματα. Η μετάθεση συναδερφων με τέτοια ζητήματα και η απομάκρυνση τους από τα άτομα που βοηθούν θα θέσουν σε άμεσο κίνδυνο την ζωή τους	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση
26/2/2020	Τακτικές μεταθέσεις με την συμμετοχή στα συμβούλια ΟΛΩΝ των συμπληρωμένων στελεχών στους τόπους που υπηρετούν σε ΟΛΕΣ τις Λιμενικές Αρχές συμπεριλαμβανομένου και του Κέντρου και των νησιών και των υποτιθέμενων υποστελεχωμένων υπηρεσιών. Μεταθέσεις δίκαιες με κύριο και πρωταρχικό κριτήριο τα ΜΟΡΙΑ. Συνάδελφοι με πολλά μόρια λόγω πολλών μεταθέσεων, δεν μπορούν να υπηρετήσουν στους τόπους επιλογής τους γιατί οι θέσεις καλύπτονται απο ειδικές κατηγορίες, κοινώς αμετάθετους, μέχρι και σε ποσοστά 80% . Μήπως τελικά είναι δικαιο και συνετό να βρεθεί μια λύση σ'αυτό το πρόβλημα? Μήπως τελικά να μην έχει κανένας αμετάθετο αλλα σε αυτές τις κατηγορίες να δίνονται έξτρα 2 χρόνια παραμονής(10 χρόνια)π.χ στους τρίτεκνους?Με τις συνυπηρετήσεις με αστυνομικούς μήπως να δούμε και το θέμα των βαθμών ανώτερος-κατώτερος? Και γενικότερα μήπως πρέπει να προβλεφθεί στο Π.Δ. μεταθέσεων μόνο το 20% με 30% των οργανικών της καθε υπηρεσίας να καλύπτονται απο τις ειδικές κατηγορίες? Έτσι και παραγωγικές θα είναι οι υπηρεσίες και θα μπορούν να λειτουργούν και θα μπορούν να υπηρετήσουν σε αυτές ελεύθεροι και παντρεμένοι με ενα και δύο τέκνα. Οι ειδικές κατηγορίες με βάση τα μόρια τους να "παίζουν" μεταξύ τους. Είμαστε ενα μικρό σώμα με παρα πολλους αμετάθετους με παρα πολλους που δεν υπηρετήσει ΠΟΤΕ σε νησί και που καθε χρόνο την πληρώνουν 40-50 φουκαράδες με 4-5 μεταθέσεις στην πλάτη τους.Τα σέβη μου!!!	Δεν συνάδει με τη φιλοσοφία της ρύθμισης
26/2/2020	Προτείνουμε τη συμπλήρωση της παρ. 2 ως εξής: (2) Κοινωνικά κριτήρια, δηλαδή συνδεόμενα με την προτίμηση των στελεχών με βάση: α) την οικογενειακή τους κατάσταση ως ακολούθως: αα) Οι πολύτεκνοι, σύμφωνα με τον ν. 1910/1944 (Α 229). ββ) Οι γονείς τριών (3) τέκνων ή οι γονείς ενός (1) τουλάχιστον τέκνου με ανίατο ή δυσίατο νόσημα ή αναπηρία με ποσοστό 67% ή οι γονείς που είναι άγαμοι ή χήροι, ή οι σύζυγοι, γονείς, τέκνα ή αδελφοί ατόμων με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω, καθώς και οι πάσχοντες από ανίατα ή δυσίατα νοσήματα, ή άτομα με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω μετατίθενται, μόνο κατόπιν πρότερης σχετικής	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση

	αναφοράς τους. Για τους σκοπούς του προηγούμενου 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, για τους σκοπούς της παρούσας υποπερίπτωσης 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 καθώς και οι δικαστικοί συμπαραστάτες ή θετοί ή ανάδοχοι γονείς ατόμων με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω. Δυσίατα νοσήματα θεωρούνται οι νοσηρές καταστάσεις και τα νοσήματα που απαιτούν μακροχρόνια νοσηλεία ή θεραπεία, προσβάλλουν ένα ή περισσότερα όργανα και χαρακτηρίζονται από εξάρσεις ή υφέσεις. Η πάθηση μέλους της οικογένειας από νόσημα αποδεικνύεται με γνωμάτευση η οποία εκδίδεται από το Κέντρο Πιστοποίησης Αναπηρίας (Κ.Ε.Π.Α.) σύμφωνα με τον Ενιαίο Πίνακα Προσδιορισμού Ποσοστού Αναπηρίας, όπως κάθε φορά ισχύει, ή από τις Επιτροπές Πιστοποίησης Αναπηρίας οι οποίες εξακολουθούν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους, μετά τη δημιουργία του Κ.Ε.Π.Α., σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3863/2010 (Α'115), ή από τις αρμόδιες Υγειονομικές Επιτροπές. Η πάθηση του στελέχους Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από νόσημα αποδεικνύεται με γνωμάτευση της Ανώτατης Υγειονομικής Επιτροπής του Πολεμικού Ναυτικού. (β) τους λόγους υγείας του ιδίου ή μέλους της οικογένειάς του, (γ) τον τόπο προτίμησής τους, όπως αυτός καθορίζεται στο άρθρο 28, (δ) την ηλικία και τις σπουδές των τέκνων, (ε) τη διάθεση στέγης, (στ) τον θάνατο συζύγου ή τέκνου.	
26/2/2020	Στα θετικά του άρθρου ότι τα αντικειμενικά κριτήρια προηγούνται των υπολοίπων. Στα αρνητικά το ΣΕΣ και οι έκτακτες μεταθέσεις όπου θα πρέπει είτε να απαλειφθεί η παράγραφος είτε στη χειρότερη περίπτωση να τροποποιηθεί. Επίσης καλό θα ήταν ο υπολογισμός της υπέρβασης τις κάθε υπηρεσίες να γίνεται με την πραγματική οργανική σύνθεση του Α.Σ. Όπως επίσης οι προϋποθέσεις και τα κριτήρια για παραμονή άνω των 8 ετών θα πρέπει να καθορίζονται στο ΠΔ.	Ελήφθη υπόψη – Η διάταξη τροποποιήθηκε
26/2/2020	Μία είναι η λύση και απλή. Αμετάθετο.	Δεν είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης
27/2/2020	Ο Σακχαρώδης Διαβήτης είναι μία σοβαρή χρόνια πάθηση, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε πλήθος σοβαρών και επίπονων επιπλοκών, όπως είναι η νεφροπάθεια, η πολυνευροπάθεια, ο ακρωτηριασμός άκρων, η τύφλωση κλπ. Ειδικά στις περιπτώσεις των ανθρώπων με Σακχαρώδη Διαβήτη τύπου 1, η αντιμετώπιση της πάθησης απαιτεί καθημερινή χορήγηση ινσουλίνης και πολλαπλές μετρήσεις σακχάρου, ώστε το άτομο να μπορεί να ελέγχει κατά τη διάρκεια της ημέρας το επίπεδο του σακχάρου στο αίμα του και ανάλογα να κρίνει αν χρειάζεται ή όχι παρέμβαση προκειμένου να αποφευχθούν οι υπογλυκαιμίες και οι υπεργλυκαιμίες. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να έχει απόλυτο έλεγχο της καθημερινής του διατροφής και της σωματικής άσκησης ώστε αυτές να μην οδηγήσουν σε υπογλυκαιμία ή υπεργλυκαιμία το άτομο. Οι καταστάσεις υπογλυκαιμιών και υπεργλυκαιμιών είναι αυτές που επισπεύδουν την εμφάνιση των σοβαρών επιπλοκών. Επιπλέον, η τακτική παρακολούθηση από τον θεράποντα ιατρό είναι εξαιρετικά σημαντική για την πορεία της πάθησης και την απομάκρυνση αυτών των σοβαρών επιπλοκών. Από τα ανωτέρω και μόνο γίνεται φανερό ότι η καθημερινότητα ενός ανθρώπου με Σακχαρώδη Διαβήτη είναι απαιτητική και κρίσιμη για την πορεία της υγείας του και χρειάζεται συνεχή φροντίδα σε οποιαδήποτε ηλικία. Παράλληλα, στη βάση της ισονομίας και της ίσης μεταχείρισης των εργαζομένων, δε νοείται να δίνεται η δυνατότητα αυτή σε άλλους εργαζόμενους, όπως είναι τα Στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων, αλλά όχι στους Λιμενικούς που πάσχουν από Σακχαρώδη Διαβήτη, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό εργαζόμενους δύο ταχυτήτων. Για όλους τους παραπάνω λόγους, θεωρούμε αναγκαίο πως πρέπει	Εξετάζεται από την αρμόδια Διεύθυνση

		απαραίτητα να συμπεριληφθεί το αίτημά μας στο υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου προκειμένου οι υπάλληλοι του Λ.Σ. και της ΕΛ.ΑΚΤ. να μπορούν να υποστηρίξουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την υγεία τη δική τους και/ή των παιδιών τους. Παρακάτω, σας σημειώνουμε τις τροποποιήσεις που πρέπει απαραίτητως να γίνουν με στόχο το όφελος των ανθρώπων με Σακχαρώδη Διαβήτη: «ββ) Οι γονείς τριών (3) τέκνων ή οι γονείς ενός (1) τουλάχιστον τέκνου με ανίατο ή δυσίατο νόσημα ή αναπηρία με ποσοστό 67% ή οι γονείς παιδιών με σακχαρώδη διαβήτη τύπου 1 ινσουλινοεξαρτώμενο με ποσοστό αναπηρίας 50% τουλάχιστον ή οι γονείς που είναι άγαμοι ή χήροι, καθώς και οι πάσχοντες από ανίατα ή δυσίατα νοσήματα ή άτομα με αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω ή οι πάσχοντες από σακχαρώδη διαβήτη με ποσοστό αναπηρίας 50% τουλάχιστον μετατίθενται, μόνο κατόπιν πρότερης σχετικής αναφοράς τους. Για τους σκοπούς του προηγούμενου 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 ή όσα πάσχουν από σακχαρώδη διαβήτη τύπου 1 ινσουλινοεξαρτώμενο μέχρι την ηλικία των 18 ετών, άγαμα παιδιά ανεξάρτητα από το όριο ηλικίας. Επίσης, για τους σκοπούς της παρούσας υποπερίπτωσης 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. Δυσίατα νοσήματα θεωρούνται οι νοσηρές καταστάσεις και τα νοσήματα που απαιτούν μακροχρόνια νοσηλεία ή θεραπεία, προσβάλλουν ένα ή περισσότερα όργανα και χαρακτηρίζονται από εξάρσεις ή υφέσεις. Η πάθηση μέλους της οικογένειας από νόσημα αποδεικνύεται με γνωμάτευση η οποία εκδίδεται από το Κέντρο Πιστοποίησης Αναπηρίας (Κ.Ε.Π.Α.) σύμφωνα με τον Ενιαίο Πίνακα Προσδιορισμού Ποσοστού Αναπηρίας, όπως κάθε φορά ισχύει, ή από τις Επιτροπές Πιστοποίησης Αναπηρίας οι οποίες εξακολουθούν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους, μετά τη δημιουργία του Κ.Ε.Π.Α., σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3863/2010 (Α'115), ή από τις αρμόδιες Υγειονομικές Επιτροπές. Η πάθηση του στελέχους Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από νόσημα αποδεικνύεται με γνωμάτευση της Ανώτατης Υγειονομικής Επιτροπής του Πολεμικού Ναυτικού». Επίσης, στο υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για τη δυνατότητα χορήγησης μειωμένου κατά μία ώρα ωραρίου όχι μόνο στους γονείς παιδιών με Σακχαρώδη Διαβήτη τύπου 1 ινσουλινοεξαρτώμενο, αλλά και στους ίδιους τους πάσχοντες. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να εισαχθεί στο σχέδιο νόμου που είναι σε διαβούλευση τροποποίηση της περίπτωσης 1 του άρθρου 7 του προεδρικού διατάγματος υπ' αριθμόν 80 (ΦΕΚ 153 Α'/23.11.2015) ως εξής: «1. Στο προσωπικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. το οποίο έχει σύζυγο ή άγαμα τέκνα ανεξαρτήτως ορίου ηλικίας, που πάσχουν από ψυχική, νοητική ή σωματική αναπηρία με ποσοστό 67% και άνω, χορηγείται ανά ημερολογιακό έτος και ανά περίπτωση, άδεια απουσίας διάρκειας είκοσι (20) ημερών, με αποδοχές. Η ανωτέρω άδεια χορηγείται μετά από αίτηση του στελέχους Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., είτε ολόκληρη είτε τμηματικά. Οι ενδιαφερόμενοι δύνανται να αιτηθούν αντί της άδειας αυτής, μείωση του ωραρίου εργασίας τους κατά μία (1) ώρα την ημέρα. Το προσωπικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. το οποίο έχει τέκνα έως δεκαπέντε (15) ετών τα οποία πάσχουν από σακχαρώδη διαβήτη ινσουλινοεξαρτώμενο ή τύπου 1 με ποσοστό αναπηρίας 50% ή είναι οι ίδιοι πάσχοντες από σακχαρώδη διαβήτη με ποσοστό αναπηρίας 50% δύναται ομοίως να αιτηθεί ανά περίπτωση, μείωση του ωραρίου εργασίας του κατά μία (1) ώρα την ημέρα. Για το προσωπικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που είναι πάσχοντες με ποσοστό αναπηρίας 50% χορηγείται επιπλέον ειδική άδεια έξι (6) ημερών για την εξυπηρέτηση των αναγκών που απορρέουν από την πάθησή τους. Το ποσοστό αναπηρίας του συζύγου, της συζύγου, των τέκνων ή του τέκνου καθορίζεται από το Κέντρο Πιστοποίησης Αναπηρίας (Κ.Ε.Π.Α.), σύμφωνα με τον Ενιαίο Πίνακα Προσδιορισμού Ποσοστού Αναπηρίας, όπως κάθε φορά ισχύει.»	
--	--	---	--

25	13/2/2020	Θα έπρεπε να έχει συμπεριληφθεί άρθρο σχετικά με τις εξελίξεις στο θέμα Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής. Πολλά στελέχη έχουν έχουν υποβάλει αίτηση. Η ΕΛ.ΑΣ. το έχει προβλέψει και δημιουργήσει άρθρο που δίνει την δυνατότητα χορήγησης αδείας άνευ αποδοχών για τον λόγω αυτό, με σκεπτικό τα στελέχη που θα υπηρετήσουν στην FRONTEX να επιστρέψουν την τεχνογνωσία στην ΕΛ.ΑΣ. και δεύτερον να υπάρχει έντονη ΕΛΛΗΝΙΚΗ παρουσία στον οργανισμό, με ότι αυτό συνεπάγεται. Ένα άρθρο που να δίνει την δυνατότητα χορήγησης αδείας άνευ αποδοχών σε στελέχη που προσλαμβάνονται σε ευρωπαϊκές υπηρεσίες όπως europol, frontex κ.α για χρονικό διάστημα ίσο με αυτό της σύμβασης εργασίας.	Δεν αφορά στη διάταξη
	13/2/2020	Ο ειδικός όρος να είναι αξ εκ ΣΝΔ ή τεχνικός ή νομικός αποτελεί μέτρο αποκλεισμού από τα εργασιακά δικαιώματα για τους αξ προερχόμενους από σδυλς ή λφ. Εξάλλου με γνώμονα ότι οι αναφερόμενοι αξ κατέχουν πτυχία αξ ή ΑΤΕΙ και πτυχίο ξένων γλωσσών καθώς και πολυετή εμπειρία επί θεματικών ενότητων αρμοδιότητας ΛΣ θα έπρεπε να τους παρέχεται το δικαίωμα απόσπασης στο εξωτερικό.Ένας τεχνικός αξ απευθείας κατάταξης πόση εμπειρία διαθέτει σε ειδικά θέματα που δεν διαθέτει ένας αξ εκ δυλς ή λφ; Πρέπει να αρθεί η αδικία αυτή	Έρχεται σε αντίθεση με τη φιλοσοφία της ρύθμισης
	14/2/2020	1. ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΘΕΣΠΙΣΘΟΥΝ ΔΙΑΦΑΝΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ. ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΩΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙ Η ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΛΟΓΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΚΟΛΟΥΘΩΝ. ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟ ΜΕΤΑΞΥ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Η ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΕΝΟΣ ΠΛΩΤΑΡΧΗ, ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΠΛΗΡΟΥΝ ΤΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ, ΝΑ ΕΠΙΛΕΓΕΤΑΙ ΠΛΩΤΑΡΧΗΣ ΓΙΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΕΝΗΣ ΘΕΣΕΩΣ. ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΕΝΤΟΝΟ ΑΙΣΘΗΜΑ ΑΔΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΙΣΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΥΕΙ ΚΑΘΕ ΕΝΝΟΙΑ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΙΑΣ. 2. ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΘΕΣΠΙΣΘΕΙ ΩΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ Η ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗ ΓΙΑ ΔΥΟ (02) ΕΤΗ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ, ΤΡΙΑ (03) ΕΤΗ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΑΕΝ ΓΙΑ ΤΕΣΣΕΡΑ (04) ΕΤΗ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ (ΣΔΣΛΣ-ΤΕΧΝΙΚΩΝ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ-ΝΟΜΙΚΩΝ). ΚΑΤ'ΑΥΤΟ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΘΑ ΑΝΕΥΡΕΘΕΙ ΛΥΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΕΞΕΥΡΕΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΩΝ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΤΟ ΑΝΤΙΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΑΡΘΡΟ 10 ΤΟΥ ΠΔ 33/2009, ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΑΦΟΡΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΟΣΩΝ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΩΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΣ. 3.ΓΙΑ ΤΗ ΔΕ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΥ ΤΙΤΛΟΥ ΓΛΩΣΣΟΜΑΘΕΙΑΣ ΑΠΟ PROFICIENCY ΣΕ ADVANCED ΚΑΙ ΓΙΑ 2 ΧΡΟΝΙΑ ΣΕ LOWER, ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΔΙΧΩΣ ΑΛΛΟ ΟΠΙΣΘΟΔΡΟΜΗΣΗ, ΩΣΤΟΣΟ ΕΝ ΜΕΡΕΙ ΔΙΟΡΘΩΝΕΙ/ΘΕΡΑΠΕΥΕΙ ΤΗΝ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΟΥ PROFICIENCY ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΔΕΝ ΚΑΤΕΙΧΑΝ ΤΕΤΟΙΟ ΤΙΤΛΟ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΙΧΑΝ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΤΟΝ ΑΠΟΚΤΗΣΟΥΝ. 4. Η ΣΥΝΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΡΙΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΕΝΕΚΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΕΛΕΧΟΥΣ ΣΕ ΑΝΑΛΟΓΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΣΑΦΗΣ ΚΑΙ ΜΗ ΜΕΤΡΗΣΙΜΗ/ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΙΜΗ. ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΗ Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΠΟΥ ΣΥΝΕΚΤΙΜΑΤΑΙ;	Πραγματοποιείται τροποποίηση για λόγους ισότητας
	14/2/2020	Η απαίτηση για τουλάχιστον πολύ καλή γνώση ξένης γλώσσας αδικεί συναδέρφους ηλικίας 47-52 ετών σήμερα που όταν μπορούσαν με καλή γνώση δεν "μπόρεσαν" να Υπηρετήσουν στο εξωτερικό και τώρα είναι αναγκασμένοι να καταφύγουν σε ξενόγλωσσα κέντρα ή ιδιαίτερα μαθήματα ,μαζί με τα παιδιά τους ενδεχομένως,συγκεράζοντας ταυτόχρονα υπηρεσιακές,οικογενειακές και προσωπικές ανάγκες	Η ξένη γλώσσα είναι απαραίτητη για την υπηρεσία στο εξωτερικό και υφίσταται μεταβατική διάταξη
	14/2/2020	Δηλαδή προϋποθεση για να πας προξενικό είναι να έχεις advanced.Και μετάξυ εκατοντάδων αξιωματικών πως γίνεται η επιλογή με αυτό το μοναδικό κριτήριο;;;Αν κάποιος έχεις 3 πτυχία, μεταπτυχιακά, διδακτορικά δεν παίζουν κανέναν ρόλο;Συνεκτιμούνται απλά άλλες γλώσσες και αυτό δεν είναι δεσμευτικό;; Το μόνο θετικό είναι συναφής υπηρεσία στους διεθνείς οργανισμούς... Αλλά είναι δυνατόν να μην υπολογίζεται ότι εγώ είμαι 20 χρόνια στην ασφάλεια στο ΚΛΠ με Διογραφίες στην πλάτη, μηνύσεις, ναυτοδικεα από κατηγορούμενους και να μην υπολογίζεται αλλά να υπολογίζεται ο άλλος που έχει κάνει	Έρχεται σε αντίθεση με τη φιλοσοφία της ρύθμισης

	5 χρόνια στη ΔΑ;;;Θα πρέπει να μην υπάρχει δέσμευση προϋπηρεσίας στο υπουργείο αλλά γενικά ο χρόνος υπηρεσίας σε αντίστοιχες θέσεις εσωτερικού	
14/2/2020	Θα πρέπει να υπάρξουν περισσότερα κριτήρια επιλογής για τη θέση στο εξωτερικό όπως στα άλλα σώματα και όπλα. Μοριοδότηση ανάλογα χρόνια υπηρεσίας σε παραμεθόριο, ξένες γλώσσες, πτυχία, μεταπτυχιακά, συναφής υπηρεσία κτλ Στους διεθνείς οργανισμούς που είναι πιο εξειδικευμένο το αντικείμενο σαφώς θα πρέπει να υπάρχει ως κριτήριο επιλογής η προηγούμενη υπηρεσία με συναφές αντικείμενο όπως και η ύπαρξη εξειδικευμένων τίτλων σπουδών. Στα σωστά πρότυπα ήταν η ΥΑ 1141.1/29/02 όπου αναφερόταν στην προτίμηση των υποψηφίων κατόχων εξειδικευμένων πτυχίων, μετά πτυχιακών κτλ, η οποία απλά έπαψε να ισχύει με το Ν 4504/17. Θα πρέπει να επανέλθει καθώς αποτελεί μια αξιολογική βάση επιλογής. Δε γίνεται πχ για θέση στον ιμο να μην εκτιμηθεί υποψήφιος που έχει μεταπτυχιακό στα ναυτιλιακά σε σχέση με κάποιον που δεν έχει... Πέρα από τη συναφή υπηρεσία είναι άκρως σημαντική	Έρχεται σε αντίθεση με τη φιλοσοφία της ρύθμισης
15/2/2020	Στην παραγράφου πέρα των ανωτέρω συνεκτιμώνται: Θα πρέπει να δοθεί περισσότερη βαρύτητα στη γνώση της τοπικής διαλέκτου. Δε γίνεται σε θέση στην Τουρκία να μην έχει προτεραιότητα κάποιος που μιλάει Τουρκικά ή στη Ρωσία Ρώσικα ή στη Γαλλία Γαλλικά σε σχέση με κάποιον που μπορεί να μιλάει δύο άσχετες γλώσσες. Επίσης στη συνεκτίμηση της προηγούμενης εμπειρίας σε σχέση με την υπηρεσία που αποσπάται είναι υποκειμενικό θα πρέπει να γίνει αντικατάσταση η συνεκτίμηση της προηγούμενης υπηρεσίας αντί εμπειρίας Ιδιαίτερα σημαντικό να προστεθεί η κατοχή τίτλων σπουδών σε σχέση με την υπηρεσία που αποσπάται το στέλεχος. Προπτυχιακά γεωπολιτική, μεταπτυχιακά διεθνών σχέσεων, διοίκηση λιμένων, διδακτορικά ναυτιλιακά κτλ δε θα πρέπει να αποτελεί πλεονέκτημα για τους υποψηφίους για αντίστοιχες θέσεις εξωτερικού με κάποιων που δεν έχει τίποτα; Αξιοκρατία..... Η σχετική ΥΑ που ίσχυε για τους διεθνείς οργανισμούς ήταν στο ΦΕΚ 257-2002Β ΥΑ 1141.1/29/02) όπου θα πρέπει να καλύπτει όλο το εύρος σπουδών από προπτυχιακά έως διδακτορικά, ελληνικών πανεπιστήμιο ή αντίστοιχων (ισοτιμών / ισοδύναμων επαγγελματικά) της αλλοδαπής	Δεν αφορά Συνδέσμους ΛΣ, κατά τα άλλα έρχεται σε αντίθεση με τη φιλοσοφία της ρύθμισης
15/2/2020	Θα πρέπει η επιλογή αξιωματικού για Ε.Ν.Α. να πραγματοποιείται με μόρια και ΜΟΝΟ μέσω ΑΣΕΠ. Τουλάχιστον μία ξένη γλώσσα, Αγγλικά σε επίπεδο proficiency και μία δεύτερη γλώσσα για την χώρα που επιθυμεί να τοποθετηθεί το στέλεχος Λ.Σ., δηλαδή επιθυμεί να τοποθετηθεί στο Νοβοροσίσκ ? ως δεύτερη γλώσσα να έχει πτυχίο τα Ρώσικα σε επίπεδο lower τουλάχιστον , θέλει να τοποθετηθεί στο Αμβούργο ? να έχει δεύτερη γλώσσα τα Γερμανικά, όλα αυτά με μόρια, όσο πιο πολλά πτυχία ξένων γλωσσών κατέχει τόσα παραπάνω μόρια να παίρνει ειδικά όμως περισσότερα μόρια εφόσον είναι γνώστης της μητρικής γλώσσας στην χώρα που επιθυμεί να πάει. Επίσης οι τοποθετήσεις να γίνονται με μόρια κατ ελάχιστο το στέλεχος Λ.Σ. να έχει υπηρετήσει ως λιμενάρχης ή υπολιμενάρχης τουλάχιστον 5 χρόνια ή κυβερνήτης , ύπαρχος ή μηχανικός σε σκάφη τουλάχιστον 5 χρόνια. Θα πρέπει να δίνονται παραπάνω μόρια ως λιμενάρχης, υπολιμενάρχης σε νησιά κατηγορίας 1,2,3. Εφόσον υπηρετεί ή έχει υπηρετήσει παραπάνω από 5 χρόνια να δωθούν παραπάνω μόρια. Ως κυβερνήτης ή ύπαρχος ή μηχανικός σε σκάφη τύπου ΠΑΘ να δωθούν παραπάνω μόρια .	Έρχεται σε αντίθεση με τη φιλοσοφία της ρύθμισης

	Μεταξύ ισοβαθμίας μορίων αλλά με τον ίδιο βαθμό Π.χ. ΠΧΗΣ Λ.Σ. να τοποθετείται στην Ε.Ν.Α. ο αρχαιότερος. Μεταξύ ισοβαθμίας μορίων π.χ. ΠΧΗ με ΑΝΤΧΟΣ θα τοποθετείται ο ανώτερος. Θα πρέπει τέλος κύριε Υπουργέ να σταματήσει το ρουσφέτι και πολιτικές φιλίες μεταξύ στελεχών και πολιτικής ηγεσίας για το ποιος θα γίνει προξενικός λιμενάρχης.	
15/2/2020	ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΦΘΕΙ ΚΑΙ Η ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΓΙΑ ΣΟΒΑΡΟΥΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΟΤΑΝ ΑΠΟΣΠΑΤΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΟΠΩΣ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥΣ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΣ	Υφίσταται παράταση στη ρύθμιση
15/2/2020	Η διατύπωση για την υποχρέωση παραμονής αλλά και η "αποζημίωση ίση με το δεκαπλάσιο του γινομένου του βασικού μισθού του κατεχόμενου βαθμού επί τους υπολειπόμενους μήνες υποχρέωσης παραμονής στην υπηρεσία", είναι καταχρηστική και πρέπει να αφαιρεθεί. Πρώτη φορά αναφέρθηκε στο νόμο 4504 του 2017 από την προηγούμενη κυβέρνηση. Εάν αυτό το νομοσχέδιο, έρχεται να διορθώσει τα κακώς κείμενα του 4504, θα πρέπει η αναφορά αυτή να απαληφθεί. Αντίστοιχες διατάξεις ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ούτε στην ΕΛΑΣ, ούτε στις ΕΔ. Δεν υπάρχει νομική βάση πίσω από αυτή την υποχρέωση και θα καταπέσει από οποιονδήποτε προσφύγει. Δεν είναι σαν τις υποτροφίες που δίνονται και πρέπει να επιστραφούν, ή τις εκπαιδεύσεις που πλήρωσε το δημόσιο και πρέπει να τις αποζημιώσει το στέλεχος που τις έκανε. Μετάθεση ή απόσπαση στο εξωτερικό, γίνεται για εκτέλεση υπηρεσίας, χωρίς επιπλέον οικονομική επιβάρυνση του Δημοσίου. Η διάταξη αυτή είναι καθαρά εκδικητική για το προσωπικό.	Ελήφθη υπόψη και τροποποιήθηκε η διάταξη
17/2/2020	Η συγκεκριμένη διάταξη δε λαμβάνει υπόψη της την πρόσφατη ίδρυση της Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής. Ως γνωστόν από τον Δεκέμβριο του 2019, βρίσκεται σε εφαρμογή η νέα ευρωπαϊκή οδηγία για τον Frontex, που προβλέπει το πρώτο ένστολο ευρωπαϊκό σώμα. Στην πρώτη πρόσκληση για το νέο ευρωπαϊκό σώμα μεγάλος αριθμός στελεχών του ΛΣ αλλά και της ΕΛΑΣ, έχει ήδη υποβάλλει αίτηση (ήδη έχουν σταλεί οι πρώτες προσκλήσεις για τις εξετάσεις που απαιτούνται). Θα είναι μεγάλη επιτυχία της Ελλάδας να καταφέρει να έχει δικά της στελέχη στο σώμα αυτό, για εθνικούς λόγους (μεταναστευτικό, εξωτερικά σύνορα ΕΕ, δικτύωση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο κλπ.). Ενώ η ΕΛΑΣ έχει ήδη προβλέψει διαδικασίες για άδεια ανευ αποδοχών, αντίστοιχη πρόβλεψη στο ΛΣ δεν υπάρχει. Θα είναι μεγάλο κρίμα νέα στελέχη με ικανότητες να αναγκαστούν να παραιτηθούν (γιατί αν επιλεγούν κάποιοι το πιο πιθανό θα είναι αυτοί να είναι νέοι σε ηλικία και ικανοί), οπότε το ΛΣ θα χάσει όλη την τεχνογνωσία αλλά και την πληροφορία που τα στελέχη αυτά θα φέρουν στο σώμα με την επιστροφή τους. Η πολιτική ηγεσία, πρέπει να λάβει υπόψη τα ανωτέρω, στο πλαίσιο της αναβάθμισης του στελεχιακού δυναμικού και να προβλέψει διευκόλυνση για τα στελέχη που θα επιλεγούν, ώστε να βοηθήσει στην μελλοντική αναβάθμιση του ΛΣ.	Η διάταξη δεν αφορά στη Frontex
17/2/2020	Το γεγονός ότι οι αξιωματικοί εκ ΣΝΔ πρέπει να έχουν υπηρετήσει 5 χρόνια σε λιμ. αρχές ή σκάφη για να εκπληρώσουν τα Ειδικά Τυπικά Προσόντα Προαγωγής σε Πλωτάρχη ώστε να μπορούν να μετατεθούν σε θέση εξωτερικού ενώ οι Α/Ξ απευθείας κατάταξης δεν έχουν προϋποθέσεις προαγωγής και υποχρεούνται μόνο για 2 χρόνια υπηρεσίας σε λιμ. αρχές, δημιουργεί αδικίες και διακρίσεις, ενώ χαρακτηρίζει τη διάταξη ως φωτογραφική. Το δικαιότερο είναι 5 χρόνια υπηρεσίας σε λιμ. αρχές για όλους το οποίο ισχύει σήμερα. Τα πισωγυρίσματα στις διατάξεις μόνο κακό κάνουν στο Σώμα.	Η αρχή της ισότητας επιβάλλει τον συγκεκριμένο διαχωρισμό
17/2/2020	Μέχρι τώρα ίσχυε η "άριστη" γλώσσα ξένης γλώσσας για μετάθεση εξωτερικού. Το γεγονός ότι τώρα αλλάζει σε "καλή" για δύο χρόνια και έπειτα σε "πολύ καλή" αποτελεί πισωγύρισμα, εξυπηρέτηση παλαιότερων Α/Ξ χωρίς ξένες γλώσσες και τυπικά προσόντα ενώ δεν εξυπηρετεί την ποιοτική επιλογή Α/Ξ αλλά επιλογή του να μη κόψουμε	Εκτός φιλοσοφίας της ρύθμισης

	κανέναν. Η υπηρεσία 5 χρόνια σε σχετική Διεύθυνση του Υπουργείου για μετάθεση σε Διεθνή ή Ευρωπαϊκό Οργανισμό εκτός του ότι είναι γενική, κρίνεται υπερβολική και αδικεί κατάφορα όσους Α/Ξ υπηρετούν σε Λιμεναρχεία θα μπορούσε να είναι 2 χρόνια υπηρεσίας σε σχετική Διεύθυνση. Επίσης Α/Ξ εκ Σ.Ν.Δ. για να μπορεί να μετατεθεί σε Ε.Ν.Α. ή Οργανισμό πρέπει να υπηρετήσει 5 χρόνια σε λιμ. αρχή και 5 χρόνια σε σχετική Διεύθυνση του Υπουργείου δηλαδή μετά από 10 χρόνια! Λοιπές κατηγορίες Α/Ξ χρειάζονται λιγότερα χρόνια δημιουργώντας αδικίες μεταξύ Α/Ξ. Όσον αφορά την παράγραφο 3 το σχετικό σχολείο έως σήμερα δεν έχει πραγματοποιηθεί ενώ υφίσταται σε κείμενες διατάξεις, είναι πολύ περιοριστική καθόσον στην περίπτωση που υλοποιηθεί θα περιορίζει τους υποψηφίους μόνο σε όσους έχουν ασχοληθεί με την επιθεώρηση πλοίων και ειδικότερα σε όσους έχουν υπηρετήσει στον ΚΕΠ.	
18/2/2020	Στο άρθρο 115 πργ.5(ια) του ν 4504/17 αναφέρει:&lt;&gt;Στην τροπολογία που προωθείται αφήνει ίδια τα ειδικά τυπικά προσόντα για τους Αξιωματικούς ΣΝΔ (ήτοι πέντε έτη σε Λιμενικές Αρχές) ενώ μειώνει το χρόνο και δεν αναφέρει τόπο που θα πρέπει οι Αξιωματικοί ειδικοτήτων να συμπληρώσουν αυτά. Με δεδομένο ότι οι Αξιωματικοί ειδικοτήτων κατέχουν τα ίδια πτυχία με Αξιωματικούς ΣΝΔ θα πρέπει να τύχουν της ίδιας αντιμετώπισης όσον αφορά το δικαίωμα να υπηρετήσουν σε θέσεις εξωτερικού σύμφωνα με τους κανόνες περί ίσης μεταχείρισης. Για τους ίδιους κανόνες όμως θα πρέπει και οι Αξιωματικοί ΣΝΔ να τύχουν της ίδιας αντιμετώπισης όσον αφορά το χρονικό διάστημα της υποχρέωσης. Ως εκ τούτου νομίζω ότι η διάταξη πρέπει να επανεξεταστεί και να εφαρμοστεί οριζόντια τόσο για Αξιωματικούς ΣΝΔ όσο και ειδικοτήτων.	Η αρχή της ισότητας επιβάλλει τον συγκεκριμένο διαχωρισμό
18/2/2020	Θα έπρεπε να περιληφθεί διάταξη για λόγους ισονομίας όμοια με αυτή που ισχύει σε όλο το δημόσιο (Ν.3528/2007 Άρθρο 51), στην Ελλ. Αστυνομία (Νόμος 4249/2014 Άρθρο 48), στην Πυροσβεστική (ΠΔ 3/2014 ΦΕΚ.6/Α/10-01-2014 άρθρο 102Α) σύμφωνα με την οποία "Στον υπάλληλο (δημόσιο υπάλληλο, αστυνομικό, πυροσβέστη) που αποδέχεται θέση, υπό καθεστώς σύμβασης, στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή σε διεθνή οργανισμό στον οποίο μετέχει η Ελλάδα, χορηγείται άδεια χωρίς αποδοχές, μέχρι πέντε έτη. Η άδεια μπορεί να παραταθεί με την ίδια διαδικασία μέχρι μία ακόμα πενταετία.	Δεν είναι αντικείμενο της ρύθμισης
19/2/2020	Θα πρέπει να υπάρξει άμεση πρόβλεψη ώστε το προσωπικό του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. να μπορεί να εργασθεί στη νέα μορφή του FRONTEX χωρίς να χρειάζεται να παραιτηθεί από το Σώμα. Η ΕΛ.ΑΣ. το είχε "προβλέψει" εγκαίρως και πρόσθεσε στο Π.Δ. αδειών τους την δυνατότητα λήψης άδειας άνευ αποδοχών 5+5 έτη για εργασία σε Ευρωπαϊκούς οργανισμούς. Είναι τουλάχιστον άδικο για το πολύπαθο προσωπικό του Λ.Σ., που έχει επωμιστεί το μεγαλύτερο κομμάτι του μεταναστευτικού, να μην μπορεί να εργαστεί σε έναν Οργανισμό που ασχολείται κατά 95% με το κομμάτι αυτό (μεταναστευτικό) έτσι ώστε παράλληλα με το προσωπικό του όφελος, να συνεισφέρει και στο Λ.Σ. με τις γνώσεις που θα αποκομίσει.	Η διάταξη δεν αφορά στη Frontex
21/2/2020	Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΓΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΑΣ (PROFICIENCY) ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΔΕΝ ΠΑΙΖΕΙ? ΜΕ ΙΩΕΡ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ? ΣΕ ΠΟΙΑ ΓΛΩΣΣΑ ΘΑ ΣΥΝΕΝΩΕΙΤΑΙ? Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΓΡΑΠΤΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΙΑ ΦΟΡΑ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΑ ΟΡΙΖΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΜΕ ΥΛΗ ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΗ ΚΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΤΟΥ ΑΣΕΠ ΜΕ ΔΙΟΡΘΩΤΕΣ ΕΚΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΒΙΣΜΑΤΑ ΔΕΝ ΠΑΙΖΕΙ? ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ FRONTEX ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ? ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΜΑΘΑΙΝΕΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΑΣ ΑΛΛΑ ΑΛΛΑΖΕΤΕ ΣΥΝΕΧΩΣ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΑ?	Εκτός φιλοσοφίας της ρύθμισης
21/2/2020	Αντικείμενα αξιολογικά κριτήρια Επιλογή υποψηφίων με μόρια.. Ούτε εξετάσεις, ούτε συνεντεύξεις ούτε τιποτα. Γλώσσες 40 έως 60 μόρια (Β2, Γ1, Γ2) Τοπική γλώσσα διπλάσια μόρια Προπτυχιακό 200	Εκτός φιλοσοφίας της ρύθμισης

	Μεταπτυχιακό 100 Διδακτορικό 300 Για κάθε τίτλο συναφείας με τη θέση μετάθεσης ή απόσπασης επιπλέον 100 Προυπηρεσία λιμεναρχη για προξενικά και ειδικές υπηρεσίες για Διεθνή οργανισμοί 3 μόρια ανά μήνα κι όχι πάνω από 5 χρόνια Βγαίνει και μια ωραία λίστα με συναφεία πτυχίων και προϋπηρεσία για όλα τα προξενικά και μια για κάθε θέση οργανισμού. Το πιο αξιοκρατικό και δίκαιο	
23/2/2020	Γιατί προβλέπεται στο άρθρο παράταξη της παραμονής στον ΙΜΟ και στους άλλους Οργανισμούς 2 συν 1, συν 1; Δηλαδή συνολικά 4 έτη; Έτσι όπως αναφέρεται η ρύθμιση παραπέμπει σε ανάλογες ρυθμίσεις του παρελθόντος, που φωτογράφιζαν λίγο πολύ πρόσωπα και θέσεις. Θα μπορούσε να γίνει δεκτό κατ' εξαίρεση και για αιτιολογημένους λόγους να δοθεί παράταση ενός μόνο έτους στους διεθνείς οργανισμούς. Οι Υπηρεσίες οφείλουν να εκπαιδεύουν νέους αξιωματικούς, ώστε να είναι έτοιμοι, ανά πάσα στιγμή να αναλάβουν, να εκπροσωπήσουν επάξια την χώρα στους Οργανισμούς αυτούς. Ούτε δημιουργία «αξιωματικών μόνο για τις θέσεις εξωτερικού», ούτε αναντικατάστατοι αξιωματικοί. Η αδράνεια και η ολιγωρία στην λειτουργία των Υπηρεσιών δεν πρέπει να οδηγήσει στην ευλογία της με νόμο. Η κατάργηση της διάταξης τοποθέτησης νέων Ανθυποπλοιάρχων στις Υπηρεσίες του Υπουργείου, αυτά τα αποτελέσματα έχει. Η γνώση των θεμάτων της Ελληνικής Ναυτιλίας στα διεθνή φόρα δεν έρχεται με επιφώτιση. Απαιτείται πολύς κόπος και υπηρέτηση σε Υπηρεσίες με σχετικό αντικείμενο. Βέβαια θα πρέπει να επισημάνουμε ότι ο προηγούμενος σχεδιασμός των διάρθρωσης των Υπηρεσιών του Υπουργείου δεν προσέβλεπε στην ουσιαστική σε αυτό συμμετοχή των στελεχών του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Για ΚΑΝΕΝΑ μα για ΚΑΝΕΝΑ λόγο δεν δικαιολογείται η παράταση της τοποθέτησης στις ΕΝΑ. ΟΥΤΕ ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ. Όλοι θα πρέπει να γνωρίζουν, ότι η θητεία είναι ΑΥΣΤΗΡΑ ΔΙΕΤΗΣ. Ο κάθε αξιωματικός θα πρέπει να λαμβάνει τις αποφάσεις του με βάση αυτό το δεδομένο. Κάθε παράταση θα καταντά καταστρατήγηση. Μη παροχή δυνατότητας τοποθέτησης σε ΕΝΑ όλων των εχόντων τα προσόντα Αξιωματικών. Ευχαριστώ.	Η φιλοσοφία της ρύθμισης είναι να δίδεται παράταση για συγκεκριμένους λόγους
27/2/2020	Σωστότερο θα ήταν ένα οριζόντιο για όλους (ΣΝΔ, Τεχνικούς, Οικονομικούς, Νομικούς) σύστημα με μόρια σε συνδυασμό με αναγκαίες προϋποθέσεις. Υποχρεωτικά άριστα Αγγλικά (χωρίς μεταβατικές διατάξεις), 5 χρόνια σε Λιμεναρχεία ή επιχειρησιακά μέσα, επιπλέον 5 χρόνια συναφή επιτελική προϋπηρεσία για Διεθνή/Ευρωπαϊκό Οργανισμό/ΜΕΑ και μόρια ως εξής: - Γνώση ξένης Γλώσσας της χώρας τοποθέτησης (εκτός Αγγλικής): 80 μόρια (Β1), 120 μόρια (Β2), 160 μόρια (Γ1), 200 μόρια (Γ2) - Μεταπτυχιακός τίτλος συναφής με τις αρμοδιότητες του ΥΝΑΝΠ: 200 μόρια (100 μόρια για κάθε επιπλέον συναφές μεταπτυχιακό) - Εξειδικευμένα Σχολεία εσωτερικού/εξωτερικού (π.χ. Ενόπλων Δυνάμεων, ΕΛΑΣ, MARSHAL, επιθεωρητών ParisMoU) διάρκειας άνω των 3 μηνών (όχι επιπέδου μάστερ): 50 μόρια για κάθε Σχολείο) - Εμπειρία διοίκησης (κριτήριο η χορήγηση επιδόματος διοίκησης): 7 μόρια/μήνα - Συναφής επιτελική εμπειρία: 7 μόρια/μήνα (μόνο για Οργανισμούς/ΜΕΑ). Σε περίπτωση ισοβαμίας, προτεραιότητα να έχει πάντα ο αρχαιότερος. Για το θέμα της χορήγησης άδειας άνευ αποδοχών σε στελέχη που επιλέγονται από Διεθνείς Οργανισμούς, που έχει επισημανθεί από πολλούς, για λόγους ισότιμης συνταγματικής μεταχείρισης, θα πρέπει να ρυθμιστεί με τον ίδιο τρόπο που έγινε π.χ. στην ΕΛ.ΑΣ, δλδ με το άρθρο 48 του Ν.4249/2014. Στις υπόλοιπες αναπτυγμένες χώρες της Ευρώπης, αντιλαμβάνονται την στρατηγική χρησιμότητα να έχουν όσο	Η αρχή της ισότητας επιβάλλει τον συγκεκριμένο διαχωρισμό

		γίνεται περισσότερους υπηκόους τους σε ανάλογες θέσεις. Η ΕΛ.ΑΣ αλλά και το Π.Σ. έχουν επίσης αντιληφθεί την προστιθέμενη αξία από την μεταφορά τεχνογνωσίας από τα στελέχη που επιστρέφουν στις Υπηρεσίες τους. Καίριος να το κάνει και το Λ.Σ., αν πραγματικά θέλει να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του μέλλοντος.	
	27/2/2020	Σε οργανισμούς όπως την Frontex όπου οι θέσεις δεν είναι αποκλειστικά για την Ελλάδα αλλά κερδίζονται μετά από γραπτές εξετάσεις από τους Έλληνες οι οποίοι συναγωνίζονται με όλους τους αστυνομικούς και λιμενικούς των κρατών μελών της ΕΕ, πρέπει να δίνεται η δυνατότητα παραμονής τους το μέγιστο δυνατό ως αποσπασμένοι εμπειρογνώμονες. Οι θέσεις αυτές δεν ανήκουν στην Ελλάδα και σε καμία περίπτωση δεν είναι εγγυημένη η αντικατάσταση τους με άλλους Έλληνες εμπειρογνώμονες. Είναι θέσεις που έχουν αποκτηθεί από τους ίδιους μετά από επίπονες εξετάσεις, χωρίς καμία επιβάρυνση στον προϋπολογισμό του υπουργείου.	Η διάταξη δεν αφορά στη Frontex
	27/2/2020	Δεν θα πρέπει να αποκλείονται από τη δυνατότητα πρόσβασης στις θέσεις αυτές πρόσωπα που κρίθηκε αρμοδίως η προαγωγή τους και μάλιστα για λόγους που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητά τους. Θα πρέπει συνεπώς να επανεξετασθεί η ισχύουσα από το 2017 διάταξη για τη συμπλήρωση των πραγματικών προσόντων της παρ. 5 ιβ' τουλάχιστον για λόγους εμπέδωσης του αισθήματος δικαίου και του κύρους των διαδικασιών. Σε κάθε περίπτωση εφόσον διατηρηθεί κάτι τέτοιο να υφίσταται μεταβατική διάταξη και να διασφαλίζεται η συνάφεια των προσόντων τυπικών και ουσιαστικών με το αντικείμενο των καθηκόντων που καλούνται να επιτελέσουν.	Η διάταξη δεν αφορά στη Frontex
	27/2/2020	Δεν θα πρέπει να αποκλείονται από τη διαδικασία πρόσωπα που αρμοδίως έχουν κριθεί και προαχθεί και μάλιστα όταν δεν υφίσταται υπαιτιότητά τους τόσο για λόγους εμπέδωσης του αισθήματος δικαίου όσο και για το κύρος των διαδικασιών. Σε άλλη περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει μεταβατική διάταξη	Εκτός φιλοσοφίας της ρύθμισης
26	17/2/2020	Θετικό μέτρο, προς την σωστή κατεύθυνση αλλά ταυτόχρονα και καταφανώς άδικο αν παραμείνει με αυτή την διατύπωση. Συγκεκριμένα ένας Βολιώτης που υπηρετεί επί σειρά ετών στον Βόλο και πάει για δύο χρόνια στο ανατολικό Αιγαίο θα επιστρέψει πάλι στον Βόλο ενώ ένας Βολιώτης που υπηρετεί για παράδειγμα στην Κέρκυρα μετά από δύο χρόνια στο ανατολικό Αιγαίο δεν θα μπορέσει να πάει στον Βόλο αλλά θα επιστρέψει πάλι στην Κέρκυρα. Ουσιαστικά πριμοδοτούνται οι ήδη ευνοημένοι που βρίσκονται ήδη στον τόπο τους. Φρονώ ότι μετά την παρέλευση δύο ετών σε υπηρεσίες του ανατολικού Αιγαίου πρέπει να πηγαίνουν στον τόπο επιλογής τους όλοι ανεξαρτήτως οργανικών θέσεων γιατί σε αντίθετη περίπτωση ένας Βολιώτης που δεν υπηρετεί στον τόπο επιλογής του δεν πρόκειται να πάει ποτέ σπίτι του.	Εκτός φιλοσοφίας της ρύθμισης
	20/2/2020	Το εν λόγω άρθρο προβλέπει την ενίσχυση της οργανικής δύναμης των Λιμενικών Αρχών που υπάγονται στις 6η, 8η και 9η Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από εκείνο της απόσπασης με την παραμονή στις ανωτέρω Υπηρεσίες να ανέρχεται υποχρεωτικά στα δύο (02) έτη. Το Α' Λ/Τ Σαμοθράκης αποτελεί μία Υπηρεσία η οποία παραμένει διαρκώς υποστελεχωμένη και η ένταξη της στην ανωτέρω ρύθμιση θα συνδράμει σε μεγάλο βαθμό στην επίλυση ενός προβλήματος που υφίσταται εδώ και δεκαετίες. Το Α' Λ/Τ Σαμοθράκης ανήκει στις Υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένες με τη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων και την αντιμετώπιση των μεταναστευτικών ροών με ότι αυτό συνεπάγεται αναφορικά με την απασχόληση ανθρώπινου δυναμικού, δεδομένου ότι διαθέτει πλωτό το οποίο απασχολεί επτά (7) Στελέχη τη στιγμή που επί της ουσίας στο νησί υπηρετούν μόνο 20 Λιμενικοί.	Η στελέχωση δύναται να γίνει με άλλο τρόπο.
	21/2/2020	Το φαινόμενο του 24μήνου των προηγούμενων ετών "γέννησε" μόνο προβλήματα. Δημιουργήθηκαν Λιμενικοί πολλών "κατηγοριών" και "ταχυτήτων". Συνάδελφοι που ήδη υπηρετούν σε ακριτικές περιοχές 5,6 και πολλές φορές περισσότερα χρόνια δεν μπορούν να μετακινηθούν από αυτές τις Υπηρεσίες. Ήδη αυτοί οι συνάδελφοι βίωσαν μια φορά το παράδοξο αυτό φαινόμενο. Να υπηρετούν στην παραμεθόριο, να τοποθετούνται συνάδελφοι με διέτια σε αυτές τις Υπηρεσίες οι οποίοι ήλθον, είδον και απήλθον δημιουργώντας τεράστιο αίσθημα αδικίας	Η διάταξη είναι προσωρινή – ρυθμίζεται με το νέο π.δ.

		και ανασφάλειας στους ήδη υπηρετούντες εκεί συναδέλφους. Είναι αδικία να ξαναζήσουν ένα τόσο άσχημο συναίσθημα, αυτό της αδικίας και της εγκατάλειψης για άλλη μια φορά. Άμεση απόσυρση του 24μήνου εφόσον υπάρχει ΠΔ μεταθέσεων και το οποίο πρέπει να εφαρμοστεί, να τηρηθεί και να τροποποιηθεί δίνοντας κίνητρα, όπως είναι τα επιπλέον μόρια για να μπιορέσουν κάποτε και αυτοί οι λιμενικοί μιας άλλης κατηγορίας να υπηρετήσουν στους τόπους επιλογής τους.	
	21/2/2020	Αφού υφίσταται το Π.Δ. περί μεταθέσεων το οποίο ορίζει τον απαιτούμενο χρόνο παραμονής των στελεχών σε κάθε κατηγορία για ποιο λόγο να ψηφιστεί ένα νέο μέτρο το οποίο έχει ήδη δείξει μια φορά ότι δεν λειτούργησε και είναι κατάφωρα άδικο για τους συναδέλφους που ήδη υπηρετούν διπλάσια και τριπλάσια χρόνια αυτών της διετίας και που για δεύτερη φορά θα γίνουν θεατές στο ίδιο έργο. Συγκεκριμένα υπάρχουν συνάδελφοι οι οποίοι υπηρετούν σε νησιά πρώτης κατηγορίας 5 και 6 χρόνια οι οποίοι έχουν ήδη μια φορά δει τους συναδέλφους να πηγαίνουν για 2 ακριβώς χρόνια και να φεύγουν στην Υπηρεσία από την οποία έφυγαν (συνήθως στον τόπο συμφερόντων τους) και οι άλλοι οι δόλιοι που δεν κατάφεραν να μπουν στο καθεστώς να περιμένουν... Θα δημιουργηθεί λιμενικό με συναδέλφους δυο και τριών ταχυτήτων....	Η διάταξη είναι προσωρινή – ρυθμίζεται με το νέο π.δ.
	24/2/2020	Το Λ.Σ διέπεται από συγκεκριμένο Π.Δ μεταθέσεων που ορίζει ανάλογα τον απαιτούμενο χρόνο παραμονής στις Υπηρεσίες του. Το ανωτέρω λοιπόν άρθρο είναι η προσωποποίηση της αδικίας, για άτομα που Υπηρετούν σε Υπηρεσίες τις Α' κατηγορίας (νησιά διετούς παραμονής) για πέντε και έξι χρόνια, ΧΩΡΙΣ την προοπτική να γυρίσουν αυτοδίκαια στην προηγούμενη Υπηρεσία τους, ανεξάρτητα της ύπαρξης κενών οργανικών θέσεων, όπως ορίζει το εν λόγω άρθρο. Επιτέλους να εφαρμοστεί και να τροποποιηθεί το Π.Δ μεταθέσεων προς το συμφέρον όλων των Στελεχών του Λ.Σ, έτσι ώστε να υπάρχει ισονομία μεταξύ των Υπηρετούντων και όχι λιμενικοί διαφόρων ταχυτήτων.	Η διάταξη είναι προσωρινή – ρυθμίζεται με το νέο π.δ.
	26/2/2020	ΆΔΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΠΟΥ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕ ΜΟΝΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΙΚΙΕΣ.	Η διάταξη είναι προσωρινή – ρυθμίζεται με το νέο π.δ.
	26/2/2020	Παρά το γεγονός ότι προσβλέπει στην επίλυση προβλήματος, μόνο εάν προβλέπει την μετάθεση στον τόπο επιλογής έχει νόημα τέτοια διάταξη. Άλλως υφίσταται άνιση μεταχείριση του προσωπικού.	Η διάταξη είναι προσωρινή – ρυθμίζεται με το νέο π.δ.
	26/2/2020	Αρνητικό το Άρθρο αυτό και θα πρέπει να καταργηθεί. Η διετία που εφαρμόστηκε και στο παρελθόν, πέραν της ελάχιστης ενίσχυσης που προσέφερε στις υποστελεχωμένες Υπηρεσίες του Αν. Αιγαίου, είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία τεράστιων ανισοτήτων μεταξύ στελεχών που είχαν κοινό τόπο συμφερόντων, ήδη υπηρετούσαν και παρέμεναν περιμένοντας τις τακτικές μεταθέσεις και ότι προβλέπει το ΠΔ μεταθέσεων, με στελέχη που έκαναν χρήση της ευεργετικής διάταξης και επέστρεψαν με την συμπλήρωση της 2ετίας. Επίσης η επιστροφή όσων κάνουν χρήση 2ετίας στις υπηρεσίες τους ανεξαρτήτως αν υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις σε συνδυασμό με όσους μετατεθούν με τα τυπικά κριτήρια των τακτικών μεταθέσεων θα δημιουργήσει γενική ανισοκατανομή προσωπικού με υπεράριθμες και υποστελεχωμένες υπηρεσίες.	Η διάταξη είναι προσωρινή – ρυθμίζεται με το νέο π.δ.
	27/2/2020	ΑΝ ΤΗΡΗΘΟΥΝ ΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΘΕΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΛΣ ΤΟΤΕ ΤΑ ΝΗΣΙΑ ΘΑ ΓΕΜΙΣΟΥΝ ΚΟΣΜΟ. ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΑΜΕΤΑΘΕΤΟΥΣ 25 ΧΡΟΝΙΑ ΣΤΑ "ΔΥΣΠΡΟΣΙΤΑ" ΝΗΣΙΑ, ΣΤΟ "ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ" ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΜΕΘΟΡΙΟ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ. ΟΛΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΝΔΡΕΣ ΑΝΕΞΑΙΡΕΤΩΣ ΝΑ ΜΕΤΑΤΕΘΟΥΝ ΜΕ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ ΠΑΡΑΜΕΝΟΝΤΕΣ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ.	Η διάταξη είναι προσωρινή – ρυθμίζεται με το νέο π.δ.
27	16/2/2020	Να συμπεριληφθεί ως βασική προϋπόθεση για την προαγωγή σε αρχιπλοίαρχο 2 χρόνια ως λιμενάρχης ως ανώτερος Αξιωματικός (από πλωτάρχης έως πλοίαρχος). Έτσι θα λυθεί το αιώνιο πρόβλημα αδυναμίας εύρεσης λιμεναρχών και θα υπάρχει ισότιμη αντιμετώπιση.	Εκτός φιλοσοφίας της ρύθμισης
	18/2/2020	Καταστάσεις προσωπικού - Υπηρεσία Γραφείου Ανάγκη Τροποποίησης του άρθρου 4 του ΠΔ 37/2012 αναφορικά με τα ε.ε. στελέχη του Λ.Σ.	Δεν ρυθμίζεται στο παρόν ν/σ η υπηρεσία γραφείου

	τα οποία έχουν τεθεί σε Υπηρεσία Γραφείου για θέματα υγείας. Σύμφωνα με τα υφιστάμενα στο άρθρο 4 του Π.Δ 37/2012 και συγκεκριμένα στην παράγραφο 4 αναφέρεται: «Οι τιθέμενοι σε κατάσταση Υπηρεσίας Γραφείου τοποθετούνται σε γραφική Υπηρεσία ανάλογα με τα προσόντα τους και την κατάσταση της υγείας τους...» Το ανωτέρω προφανώς και θέλει αποσαφήνιση διότι υπάρχουν στελέχη Λ.Σ. με προϋπηρεσία στο Λ.Σ.. - τίτλους σπουδών – αποκτηθείσες γνώσεις και εμπειρία, καθώς και κατεχόμενους βαθμούς κατωτέρων – ανωτέρω αξιωματικών για τα οποία υπάρχει σύγχυση για το ποια είναι τα καθήκοντα που μπορούν να αναλάβουν από τους εκάστοτε προϊσταμένους τους οι οποίοι βεβαίως όμως και έχουν τη δυνατότητα και τους αξιολογούν σε καθημερινή βάση. Η Διοίκηση του Λ.Σ. όμως στα τιθέμενα ερωτήματα – αναφορές προϊσταμένων Λιμενικών Αρχών αναφορικά για την αξιοποίηση των εν λόγω στελεχών (καθόσον η κάθε περίπτωση είναι μοναδική – πόσο μάλλον όταν υφίστανται λόγοι υγείας) επιλέγει τη στερεότυπη θέση της όταν αυτή ερωτάται: Ότι "Δε δύναται εφεξής να τους ανατεθούν καθήκοντα προϊσταμένου ή αναπληρωτή προϊσταμένου Λιμενικής Αρχής, προϊσταμένου ή αναπληρωτή προϊσταμένου τομέα - γραφείου υπηρεσίας" . Ουσιαστικά αξιολογείται εξ' αποστάσεως και υπό το πρίσμα της γενίκευσης η περίπτωση που το στέλεχος εκφράζει την άοκνη επιθυμία του να προσφέρει με όλες του τις δυνάμεις στην Υπηρεσία του, οι θεράποντες ιατροί του στο ΝΝΑ να μην εκφράζουν επιφυλάξεις σε αυτό και ο προϊστάμενος του να κάνει θετική εισήγηση και το στέλεχος του όμως εκείνος να παραμένει στο Υπηρεσιακό παραγκωνισμό του που νομοτελειακά οδηγεί στην σταδιακή υποβάθμιση και απαξίωση του από τους λοιπούς αρχαιότερους συναδέλφους του ακόμα και νεώτερους του αφού η θέση της Διοίκησης του Λ.Σ. απαντάται στην προηγούμενη παράγραφο. Τα συγκεκριμένα στελέχη ουσιαστικά δεν εξετάζονται κατά περίπτωση (εν προκειμένο η δική μου περίπτωση όπου πάσχω από διαβήτη τύπου 1 - ινσουλινοεξαρτώμενος - χωρίς παρενέργειες) αλλά υπό το πρίσμα την γενίκευσης ενός νόμου που κατά την άποψη μου θέλει διευκρινήσεις.ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Λ.Σ. ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	
20/2/2020	Στο ΦΕΚ 184Α'/29-11-2017 (4068) στο άρθρο 70 "Ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής" μπορεί να γίνει μια προσθήκη που να αναφέρει ότι για την προαγωγή στο βαθμό του Σημαιοφόρου και Πλωτάρχη Λ.Σ αντίστοιχα εκτός από πλωτά, εναέρια μέσα ή ΜΥΑ περιλαμβάνονται επίσης το Κέντρο Επιχειρήσεων Λ.Σ και το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) διότι το αντικείμενο με το οποίο ασχολούνται τα στελέχη τους, κατόπιν εκπαίδευσής τους, είναι άμεσα συνυφασμένο με τη θάλασσα και συντονίζουν δράσεις και επιχειρήσεις σε όλο τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο αλλά και εκτός αυτού όταν και όπου απαιτείται.	Δεν είναι αντικείμενο της ρύθμισης - Εξετάζεται, αλλά όχι στο πλαίσιο του παρόντος ν/σ.
20/2/2020	Επειδή απαιτείται εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία στην Υπηρεσία ΕΚΣΕΔ Λ.Σ/ΕΛ.ΑΚΤ και τα στελέχη Λ.Σ ΕΛ-ΑΚΤ που υπηρετούν σε αυτήν είναι διπλωματούχοι Εμπορικού Ναυτικού, η ανωτέρω Υπηρεσία θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο άρθρο 70 του ΦΕΚ 184 Α /2017 περί ειδικών τυπικών προσόντων προαγωγής όπως ήδη ισχύει με τις Υπηρεσίες ΜΥΑ - VTS - ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΗ - ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΡΑΡΙΣΜΟΥ προκειμένου υπάρξει φυσιολογική εξέλιξη των προαγωγών τους.	Δεν είναι αντικείμενο της ρύθμισης - Εξετάζεται, αλλά όχι στο πλαίσιο του παρόντος ν/σ.
20/2/2020	Να συμπεριληφθεί η υπηρεσία ΕΚΣΕΔ - ΚΕΠΙΧ στο άρθρο 70 του ΦΕΚ 184 Α/2017 περί ειδικών τυπικών προσόντων προαγωγής των στελεχών που υπηρετούν στην ανωτέρω υπηρεσία και είναι διπλωματούχοι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί. Όπως υφίσταται και ισχύει στο VTS - ΜΥΑ- επιθεωρητές ΜΟΥ.	Δεν είναι αντικείμενο της ρύθμισης - Εξετάζεται, αλλά όχι στο πλαίσιο του παρόντος ν/σ.
20/2/2020	Για τα ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής αξιωματικών Λ/Σ-ΕΛ.ΑΚΤ να συμπεριληφθεί η υπηρεσία ΕΚΣΕΔ - ΚΕΠΙΧ / ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ και να προστεθεί στις νομοθετικές διατάξεις των παραγρ.1 και παραγρ. 3 άρθρου 10 του π.δ. 81/2012 καθώς και του αρθρ. 70 ΦΕΚ 184 Α/ 2017.	Δεν είναι αντικείμενο της ρύθμισης - Εξετάζεται, αλλά όχι στο πλαίσιο του παρόντος ν/σ.

28	14/2/2020 - 27/2/2020	<i>*Δημοσιεύθηκαν 176 σχόλια στη δημόσια διαβούλευση με τη συντριπτική πλειοψηφία αυτών να τάσσεται υπέρ της νομοθετικής ρύθμισης . Υπήρξαν απειροελάχιστα σχόλια τα οποία ισχυρίζονταν ότι δημιουργείται πρόβλημα ίσης μεταχείρισης πτυχιούχων και μη καθώς και ότι δημιουργείται ζήτημα στην ιεραρχία. Επιπροσθέτως, ότι δημιουργείται δαπάνη καίτοι αναφέρεται διαφορετικά στην αιτιολογική έκθεση.</i>	Η νομοθετική ρύθμιση βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση. Δεν γεννάται ζήτημα στην ιεραρχία ή ζήτημα ίσης μεταχείρισης. Ελήφθησαν υπόψη τα σχόλια για την οικονομική επιβάρυνση κατόπιν και της έκθεσης της ΓΔΟΥ και έγινε η απαραίτητη αλλαγή στην αιτιολογική έκθεση.
29	23/2/2020	Στην παρ. 1 θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στα στελέχη του Λ.Σ/ΕΛ.ΑΚΤ. που διαθέτουν τον κατάλληλο τίτλο σπουδών, και εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις, να μετατάσσονται και στις υπόλοιπες ειδικότητες Αξιωματικών -Τεχνικοί, Νομικοί, Οικονομικοί- και όχι μόνο στις κατηγορίες Υγειονομικού και Ιερέα. Η διάταξη αυτή αντικρούει το δικαίωμα της ισότητας.	Το άρθρο αποσύρθηκε και επανεξετάζεται.
	24/2/2020	Το Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. έχει άμεση ανάγκη από Αξιωματικούς γενικών καθηκόντων, οι οποίοι θα πληρώνουν τις κενές οργανικές θέσεις. Συνεπώς, με τη συγκεκριμένη τροποποίηση οι μετατασσόμενοι δεν θα μπορούν να στελεχώνουν Υπηρεσίες που αντιμετωπίζουν αντικειμενικές δυσκολίες, παρά συγκεκριμένες μόνο θέσεις.	Το άρθρο αποσύρθηκε και επανεξετάζεται.
	24/2/2020	Να γίνεται μνεία ως προς το να προκηρύσσονται ετησίως ένας αριθμός 20 ατόμων ανά ειδικότητα αξιωματικών προς μετάταξη όλων των ειδικοτήτων (ιδιαίτερα των Τεχνικών ειδικότητας πληροφορικής που χρειάζονται για την ψηφιοποίηση και την διαλειτουργικότητα των Υπηρεσιών που παρέχει το ΛΣ-ΕΛΑΚΤ προς τους πολίτες) δεδομένου ότι αυξάνονται οι οργανικές θέσεις του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ καθώς και οι απαιτήσεις σε προσωπικό ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και τα στελέχη που κατέχουν τον κατάλληλο τίτλο σπουδών προσφέρουν το μέγιστο των δυνατοτήτων τους για το ΛΣ-ΕΛΑΚΤ. Με τον τρόπο αυτό η Υπηρεσία επιβραβεύει τα στελέχη που θυσιάζουν προσωπικό χρόνο για την απόκτηση εκπαίδευσης άνευ ανταλλάγματος με στόχο να βελτιώσουν την εικόνα της Υπηρεσίας και την εξέλιξη αυτής.	Το άρθρο αποσύρθηκε και επανεξετάζεται.
	25/2/2020	Να προβλεφθεί η κάλυψη ειδικότητας τεχνικού πληροφορικής μιας και έχει περάσει σημαντικός χρόνος για την στελέχωση του σώματος με Τεχνικούς απευθείας κατάταξης.	Το άρθρο αποσύρθηκε και επανεξετάζεται.
30	20/2/2020	αν και δεν αφορά το εν λόγω άρθρο θα πρέπει να γίνει μία διάταξη του νόμου όπου το ασθενοφόρο του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ να αναληφθεί και να είναι υπό την ευθύνη του σώματος και όχι και του Πολεμικού Ναυτικού. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος από το ασθενοφόρο θα πρέπει εκτός από την τροχαία της περιοχής θα πρέπει να μεταβεί στο συμβάν και η Ναυτονομία. Δηλαδή υπάρχει ένα ασθενοφόρο μη επανδρωμένο με κατάλληλο εκπαιδευτικό προσωπικό το οποίο ανήκει και στο Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. και στο Πολεμικό Ναυτικό από την στιγμή που η δωρεά ήταν αποκλειστικά για το Λιμενικό Σώμα.	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ
	20/2/2020	Συμφωνώ με το σχόλιο του akis και επαυξάνω θα πρέπει να εκδοθεί μία νέα διάταξη ή ένα άρθρο που να το ρυθμίζει το θέμα του ασθενοφόρου είναι εντελώς λαθός, ότι ανήκει σε 2 δημόσιες υπηρεσίες (ευρωπαϊκή πρωτοτυπία) θα πρέπει να λυθεί άμεσα.	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ
	20/2/2020	Μέρος Ε' με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του» Κεφάλαιο Δ Μέριμνα για το Πολιτικό Προσωπικό του ΥΝΑΝΠ 1) Υγειονομική υποστήριξη πολιτικού προσωπικού από την Υπηρεσία Υγειονομικού Με το άρθρο 80 του Ν.4504/2017 ικανοποιήθηκε ένα από τα σημαντικότερα πάγια αιτήματα της ΠΟΥΕΝ και συγκεκριμένα προβλέφθηκε ότι στην Υπηρεσία Υγειονομικού υπάγονται διοικητικά και λειτουργούν το Ιατρείο του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και τα Περιφερειακά Ιατρεία, με αποστολή την πρόληψη, διάγνωση,	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ

		θεραπεία, αποκατάσταση της υγείας, συμβουλευτική υποστήριξη, τη συνταγογράφηση και εντολή διενέργειας παρακλινικών εξετάσεων του προσωπικού Λ.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. Πάρα ταύτα η ίδια κυβέρνηση που εισηγήθηκε στη Βουλή το ανωτέρω άρθρο, μερικούς μήνες αργότερα και συγκεκριμένα όταν εισηγήθηκε στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και εκδόθηκε το ΠΔ13/2018 (Οργανισμός ΥΝΑΝΠ) εξαίρεσαι και πάλι τους πολιτικούς υπαλλήλους από τις υπηρεσίες της Υπηρεσία Υγειονομικού, επαναφέροντας μια αδικία χρόνων εις βάρος των πολιτικών υπαλλήλων. Προς αποκατάσταση της ανωτέρω αδικίας θα πρέπει να υπάρξει ρητή νομοθετική πρόβλεψη, ανεξαρτήτως του ΠΔ του Οργανισμού του Υπουργείου, για την εξυπηρέτηση των πολιτικών υπαλλήλων από την Υπηρεσία Υγειονομικού. 2) Παροχή Δικαιώματος Υγειονομικής Περίθαλψης στα Ναυτικά Νοσοκομεία στους υπαλλήλους και τα μέλη των οικογενειών των εν ενεργεία και συνταξιούχων Πολιτικών Υπαλλήλων Επίσης πάγιο αίτημα της ΠΟΥΕΝ αποτελεί η ρητή νομοθετική πρόβλεψη για παροχή δικαιώματος εξωνοσοκομειακής και νοσοκομειακής περίθαλψης σε όλα τα Ναυτικά Νοσοκομεία της χώρας στους εν ενεργεία και συνταξιούχους πολιτικούς υπαλλήλους και στα μέλη των οικογενειών τους, όπως ακριβώς προβλέπεται για το εν ενεργεία και εν αποστρατεία ένστολο προσωπικό και τα μέλη των οικογενειών τους. Επισημαίνεται ότι τα Ναυτικά Νοσοκομεία της χώρας θα ωφεληθούν καθώς θα αποκτήσουν επιπλέον έσοδα από την παροχή υπηρεσιών στους πολιτικούς υπαλλήλους του ΥΝΑΝΠ, αφού οι δαπάνες περίθαλψης θα βαρύνουν τον ασφαλιστικό μας φορέα. 3) Ακτοπλοϊκά εισιτήρια και εισιτήρια αστικών συγκοινωνιών Επειδή υπηρετούμε σε ένα υπουργείο όπου πλέον του 95% του προσωπικού μετακινείται δωρεάν τόσο με την ακτοπλοΐα, όσο και με τις αστικές συγκοινωνίες και μάλιστα με μέριμνα του ίδιου του υπουργείου, επειδή καθημερινά πολλοί συνάδελφοί μας μετακινούνται όχι μόνο με αστικές συγκοινωνίες αλλά και με την ακτοπλοΐα για να μεταβούν στην υπηρεσία τους θεωρούμε αυτονόητο ότι θα πρέπει να υπάρξει η αντίστοιχη μέριμνα μέσω ρητής νομοθετικής διάταξης και για τους πολιτικούς υπαλλήλους.	
31		Είμαι μία από τις 10 νοσηλεύτριες που εργάζεται για το Λιμενικό Σώμα .Θεωρώ ότι η ρύθμιση αυτή είναι άδικη ,καθώς δεν προβλέπεται και για εμάς και για τους εργοθεραπευτές η δυνατότητα ελεύθερου επαγγέλματος εκτός ωραρίου. Πιστεύω εκ' παραδρομής ξεχάστηκαν οι κλάδοι αυτοί οι οποίοι έχουν 12 άτομα και δεν μπορώ να βρώ άλλο λόγο γιατί ιατροί , οδοντοτεχνίτες , ψυχολόγοι, λογοθεραπευτές και φυσικοθεραπευτές μπορούν πολύ σωστά να ασκούν το ελεύθερο επάγγελμα και οι νοσηλεύτες και εργοθεραπευτές δεν μπορούν. Παράκληση στην πολιτική ηγεσία να συμπεριληφθούν και οι ειδικότητες αυτές για να ικανοποιηθεί το αίτημα δικαίου στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής.	Εξετάστηκε και τροποποιήθηκε το εν λόγω άρθρο.
	21/2/2020	Σύμφωνα με το άρθρο 31 που αναρτήθηκε στις 17/2/2020 το οποίο αναφέρεται στην άσκηση επαγγέλματος από προσωπικό ειδικότητας Υγειονομικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, και αναθεωρεί την παράγραφο 2 του άρθρου 139 του ν. 3079/2002 «Κώδικας Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, παρατηρούνται ελλείψεις. Συγκεκριμένα από τους 15 Υπαξιωματικούς Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι κατέχουν τις ειδικότητες Νοσηλευτικής (10 Υπαξιωματικοί), Εργοθεραπείας (2 υπαξιωματικοί), Φυσικοθεραπείας (2 υπαξιωματικοί) και Λογοθεραπείας (1 υπαξιωματικός), δόθηκε άδεια άσκησης επαγγέλματος ιδιωτικά μετά τις ώρες εργασίας, μόνο στους 3 Υπαξιωματικούς ειδικοτήτων Φυσικοθεραπείας και Λογοθεραπείας. Παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία σύμφωνα με την οποία καθιερώνεται ο επαγγελματικός τίτλος του νοσηλευτή (Ν.1579/1985 άρθρο 5), εκδίδεται άδεια άσκησης νοσηλευτικού επαγγέλματος (Ν. 3252/2004 άρθρο 31), καθιερώνονται τα επαγγελματικά δικαιώματα του νοσηλευτή (Π.Δ. 351/1989 άρθρο 2), αλλά και σύμφωνα με τον ισχύοντα κώδικά Νοσηλευτικής Δεοντολογίας (Π.Δ. 216/2001), οι 10	Εξετάστηκε και τροποποιήθηκε το εν λόγω άρθρο.

	Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Νοσηλευτικής έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Επίσης παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία που αφορά την έννοια επαγγελματικής κατοχύρωσης του Εργοθεραπευτή αλλά και τα εργασιακά δικαιώματα (Π.Δ. 83/1989 άρθρο 3) και την χορήγηση άδεια ασκήσεως επαγγέλματος Εργοθεραπευτή (Ν.4461/2017 άρθρα 72-86), επίσης οι 2 Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Εργοθεραπείας έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Πιστεύουμε πως έχει γίνει παράλειψη των παραπάνω ειδικοτήτων παρά το ότι όλοι οι Υπαξιωματικοί Υγειονομικού ξεκίνησαν να υπηρετούν το Λιμενικό Σώμα από την ίδια ημερομηνία (ΦΕΚ 390/2018 Τεύχος 3ο και ΦΕΚ 1440/2018 Τεύχος 3ο) και αναμένουμε την διόρθωση του παραπάνω άρθρου.	
21/2/2020	Σύμφωνα με το άρθρο 31 που αναρτήθηκε στις 17/2/2020 το οποίο αναφέρεται στην άσκηση επαγγέλματος από προσωπικό ειδικότητας Υγειονομικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, και αναθεωρεί την παράγραφο 2 του άρθρου 139 του ν. 3079/2002 «Κώδικας Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, παρατηρούνται ελλείψεις. Συγκεκριμένα από τους 15 Υπαξιωματικούς Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι κατέχουν τις ειδικότητες Νοσηλευτικής (10 Υπαξιωματικοί), Εργοθεραπείας (2 υπαξιωματικοί), Φυσικοθεραπείας (2 υπαξιωματικοί) και Λογοθεραπείας (1 υπαξιωματικός), δόθηκε άδεια άσκησης επαγγέλματος ιδιωτικά μετά τις ώρες εργασίας, μονό στους 3 Υπαξιωματικούς ειδικοτήτων Φυσικοθεραπείας και Λογοθεραπείας. Παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία σύμφωνα με την οποία καθιερώνεται ο επαγγελματικός τίτλος του νοσηλευτή (Ν.1579/1985 άρθρο 5), εκδίδεται άδεια ασκήσεως νοσηλευτικού επαγγέλματος (Ν. 3252/2004 άρθρο 31), καθιερώνονται τα επαγγελματικά δικαιώματα του νοσηλευτή (Π.Δ. 351/1989 άρθρο 2), αλλά και σύμφωνα με τον ισχύοντα κώδικα Νοσηλευτικής Δεοντολογίας (Π.Δ. 216/2001), οι 10 Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Νοσηλευτικής έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Επίσης παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία που αφορά την έννοια επαγγελματικής κατοχύρωσης του Εργοθεραπευτή αλλά και τα εργασιακά δικαιώματα (Π.Δ. 83/1989 άρθρο 3) και την χορήγηση άδεια ασκήσεως επαγγέλματος Εργοθεραπευτή (Ν.4461/2017 άρθρα 72-86), επίσης οι 2 Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Εργοθεραπείας έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Πιστεύουμε πως έχει γίνει παράλειψη των παραπάνω ειδικοτήτων παρά το ότι όλοι οι Υπαξιωματικοί Υγειονομικού ξεκίνησαν να υπηρετούν το Λιμενικό Σώμα από την ίδια ημερομηνία (ΦΕΚ 390/2018 Τεύχος 3ο και ΦΕΚ 1440/2018 Τεύχος 3ο) και αναμένουμε την διόρθωση του παραπάνω άρθρου.	Εξετάστηκε και τροποποιήθηκε το εν λόγω άρθρο.
21/2/2020	Συμφωνά με το άρθρο 31 που αναρτήθηκε στις 17/2/2020 το οποίο αναφέρεται στην άσκηση επαγγέλματος από προσωπικό ειδικότητας Υγειονομικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, και αναθεωρεί την παράγραφο 2 του άρθρου 139 του ν. 3079/2002 «Κώδικας Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, παρατηρούνται ελλείψεις. Συγκεκριμένα από τους 15 Υπαξιωματικούς Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι κατέχουν τις ειδικότητες Νοσηλευτικής (10 Υπαξιωματικοί), Εργοθεραπείας (2 υπαξιωματικοί), Φυσικοθεραπείας (2 υπαξιωματικοί) και Λογοθεραπείας (1 υπαξιωματικός), δόθηκε άδεια άσκησης επαγγέλματος ιδιωτικά μετά τις ώρες εργασίας, μονό στους 3 Υπαξιωματικούς ειδικοτήτων Φυσικοθεραπείας και Λογοθεραπείας. Παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία σύμφωνα με την οποία καθιερώνεται ο επαγγελματικός τίτλος του νοσηλευτή (Ν.1579/1985 άρθρο 5), εκδίδεται άδεια ασκήσεως νοσηλευτικού επαγγέλματος (Ν. 3252/2004 άρθρο 31), καθιερώνονται τα επαγγελματικά δικαιώματα του νοσηλευτή (Π.Δ. 351/1989 άρθρο 2), αλλά και σύμφωνα με τον ισχύοντα κώδικα Νοσηλευτικής Δεοντολογίας (Π.Δ. 216/2001), οι 10 Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Νοσηλευτικής έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Επίσης παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία που αφορά την έννοια επαγγελματικής κατοχύρωσης του Εργοθεραπευτή αλλά και τα εργασιακά δικαιώματα (Π.Δ. 83/1989 άρθρο 3) και την χορήγηση άδεια ασκήσεως επαγγέλματος Εργοθεραπευτή (Ν.4461/2017 άρθρα 72-86), επίσης οι 2 Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Εργοθεραπείας έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Πιστεύουμε πως έχει γίνει παράλειψη των παραπάνω ειδικοτήτων	Εξετάστηκε και τροποποιήθηκε το εν λόγω άρθρο.

	παρά το ότι όλοι οι Υπαξιωματικοί Υγειονομικού ξεκίνησαν να υπηρετούν το Λιμενικό Σώμα από την ίδια ημερομηνία (ΦΕΚ 390/2018 Τεύχος 3ο και ΦΕΚ 1440/2018 Τεύχος 3ο) και αναμένουμε την διόρθωση του παραπάνω άρθρου.	
21/2/2020	Σύμφωνα με το άρθρο 31 που αναρτήθηκε στις 17/2/2020 περί άσκησης επαγγέλματος από προσωπικό ειδικότητας Υγειονομικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, και αναθεωρεί την παράγραφο 2 του άρθρου 139 του ν.3079/2002 «Κώδικας Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, παρατηρούνται ελλείψεις. Συγκεκριμένα από τους 15 Υπαξιωματικούς Λιμενικού Σώματος, με ειδικότητες Νοσηλευτικής (10 Υπαξιωματικοί), Εργοθεραπείας (2 Υπαξιωματικοί), Φυσικοθεραπείας (2 Υπαξιωματικοί) και Λογοθεραπείας (1 Υπαξιωματικός), δόθηκε άδεια άσκησης επαγγέλματος ιδιωτικά μετά τις ώρες εργασίας, μόνο στους 3 Υπαξιωματικούς ειδικοτήτων Φυσικοθεραπείας και Λογοθεραπείας. Παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία που αφορά την έννοια επαγγελματικής κατοχύρωσης και των εργασιακών δικαιωμάτων των Εργοθεραπευτών (Π.Δ. 83/1989 άρθρο 3) και τη νομοθεσία σχετικά με τη χορήγηση άδειας ασκήσεως επαγγέλματος Εργοθεραπευτή (Ν.4461/2017 άρθρα 72-86) οι 2 Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Εργοθεραπείας έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Το ίδιο ισχύει και για τους 10 Υπαξιωματικούς Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Νοσηλευτικής οι οποίοι έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο παρά την ισχύουσα νομοθεσία σύμφωνα με την οποία καθιερώνεται ο επαγγελματικός τίτλος του νοσηλευτή (Ν.1579/1985 άρθρο 5), καθορίζεται ο τρόπος έκδοσης άδειας ασκήσεως νοσηλευτικού επαγγέλματος (Ν. 3252/2004 άρθρο 31), καθιερώνονται τα επαγγελματικά δικαιώματα του νοσηλευτή (Π.Δ. 351/1989 άρθρο 2) αλλά και θεσπίζεται κώδικας Νοσηλευτικής Δεοντολογίας (Π.Δ. 216/2001). Πιστεύουμε πως έχει γίνει παράλειψη των παραπάνω ειδικοτήτων καθώς όλοι οι Υπαξιωματικοί Λ.Σ. Υγειονομικής Ειδικότητας ξεκίνησαν να υπηρετούν το Λιμενικό Σώμα από την ίδια ημερομηνία (ΦΕΚ 390/2018 Τεύχος 3ο και ΦΕΚ 1440/2018 Τεύχος 3ο) και αναμένουμε την διόρθωση του παραπάνω άρθρου.	Εξετάστηκε και τροποποιήθηκε το εν λόγω άρθρο.

21/2/2020	Σύμφωνα με το άρθρο 31 που αναρτήθηκε στις 17/2/2020 το οποίο αναφέρεται στην άσκηση επαγγέλματος από προσωπικό ειδικότητας Υγειονομικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, και αναθεωρεί την παράγραφο 2 του άρθρου 139 του ν. 3079/2002 «Κώδικας Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, παρατηρούνται ελλείψεις. Συγκεκριμένα από τους 15 Υπαξιωματικούς Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι κατέχουν τις ειδικότητες Νοσηλευτικής (10 Υπαξιωματικοί), Εργοθεραπείας (2 υπαξιωματικοί), Φυσικοθεραπείας (2 υπαξιωματικοί) και Λογοθεραπείας (1 υπαξιωματικός), δόθηκε άδεια άσκησης επαγγέλματος ιδιωτικά μετά τις ώρες εργασίας, μονό στους 3 Υπαξιωματικούς ειδικοτήτων Φυσικοθεραπείας και Λογοθεραπείας. Παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία σύμφωνα με την οποία καθιερώνεται ο επαγγελματικός τίτλος του νοσηλευτή (Ν.1579/1985 άρθρο 5), εκδίδεται άδεια ασκήσεως νοσηλευτικού επαγγέλματος (Ν. 3252/2004 άρθρο 31), καθιερώνονται τα επαγγελματικά δικαιώματα του νοσηλευτή (Π.Δ. 351/1989 άρθρο 2), αλλά και σύμφωνα με τον ισχύοντα κώδικα Νοσηλευτικής Δεοντολογίας (Π.Δ. 216/2001), οι 10 Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Νοσηλευτικής έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Επίσης παρά την υφιστάμενη και ισχύουσα νομοθεσία που αφορά την έννοια επαγγελματικής κατοχύρωσης του Εργοθεραπευτή αλλά και τα εργασιακά δικαιώματα (Π.Δ. 83/1989 άρθρο 3) και την χορήγηση άδειας ασκήσεως επαγγέλματος Εργοθεραπευτή (Ν.4461/2017 άρθρα 72-86), επίσης οι 2 Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος με ειδικότητα Εργοθεραπείας έχουν εξαιρεθεί από το συγκεκριμένο εκδοθέν άρθρο. Πιστεύουμε πως έχει γίνει παράλειψη των παραπάνω ειδικοτήτων παρά το ότι όλοι οι Υπαξιωματικοί Υγειονομικού ξεκίνησαν να υπηρετούν το Λιμενικό Σώμα από την ίδια ημερομηνία (ΦΕΚ 390/2018 Τεύχος 3ο και ΦΕΚ 1440/2018 Τεύχος 3ο) και αναμένουμε την διόρθωση του παραπάνω άρθρου.	Εξετάστηκε και τροποποιήθηκε το εν λόγω άρθρο.
22/2/2020	Προτείνεται να προστεθεί στην παρ. 2 και νέα περ. δ) ως εξής: δ) σε όλο το προσωπικό να παράγει και εκδίδει συγγραφικό έργο Πρόκειται για μια αυτονόητη ελευθερία που προκύπτει αβίαστα από το άρθρο 16 παρ. 1 Σ κατά το οποίο « Η τέχνη και η επιστήμη, η έρευνα και η διδασκαλία είναι ελεύθερες η ανάπτυξη και η προαγωγή τους αποτελεί υποχρέωση του Κράτους.» Πρόκειται για ανεπιφύλακτο δικαίωμα που δεν τίθεται καν σε νομικούς περιορισμούς. Επειδή, όμως, έχουν προκύψει σχετικά ζητήματα άρνησης από μέρους της υπηρεσίας, κρίνεται σκόπιμο να τεθεί και σαφώς. Είναι κρίμα να εμποδίζεται η συγγραφική παρουσία στελεχών στους επιστημονικούς αλλά και καλλιτεχνικούς κλάδους, τη στιγμή μάλιστα που μεγάλος αριθμός στελεχών διαθέτει διδακτορικά διπλώματα και παράγει σημαντικό επιστημονικό έργο. Είναι, άλλωστε, άνισο, αν όχι περίεργο, να δίνεται η δυνατότητα σε κάποιους συναδέλφους να ανοίγουν φυσικοθεραπευτήρια και να ασκούν το επάγγελμα του οδοντοτεχνίτη με προφανή σκοπό το κέρδος και να τίθεται υπό αμφισβήτηση η έκδοση βιβλίων και η συγγραφική συνδρομή στην επιστημονική κοινότητα που μόνο καλοπληρωμένη δεν είναι.	Εξετάζεται αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
24/2/2020	Προτείνεται να προστεθεί στην παρ. 2 και νέα περ. δ) ως εξής: δ) σε όλο το προσωπικό να παράγει και εκδίδει και επ' αμοιβή συγγραφικό έργο ιδίως επιστημονικού και καλλιτεχνικού περιεχομένου Μεγάλος αριθμός στελεχών, διαθέτει διδακτορικά διπλώματα και παράγει σημαντικό επιστημονικό έργο. Είναι παράλογο αυτό, να μην μπορεί να το εκδοθεί. Να σημειωθεί ότι η αμοιβή από συγγραφικό έργο θα αποδίδει οικονομικό όφελος για το Σώμα μέσω των σχετικών κρατήσεων. Εκτός αυτού δείχνει στην Ελληνική κοινωνία και ένα άλλο πρόσωπο των στελεχών του Λιμενικού.	Εξετάζεται αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.

	25/2/2020	Προτείνεται να προστεθεί στην παρ. 2 και νέα περ. δ) ως εξής: δ) σε όλο το προσωπικό να παράγει και εκδίδει επ' αμοιβή συγγραφικό έργο ιδίως επιστημονικού και καλλιτεχνικού περιεχομένου Η διάταξη αυτή είναι απαραίτητη για στελέχη με σημαντικές σπουδές, οι οποίοι εμποδίζονται από την επ' αμοιβή συγγραφή και έκδοση επιστημονικών/καλλιτεχνικών έργων. Η συγγραφή είναι μια επίπονη και σοβαρή δραστηριότητα, καθόλου καλοπληρωμένη, αλλά που προάγει και την επιστήμη και τέχνη. Σε καμία περίπτωση δε συνεπάγεται την αποκόμιση οικονομικού κέρδους, όπως, αντιθέτως, γίνεται με την προτεινόμενη διάταξη, με την οποία επιτρέπεται η άσκηση ελευθέρων επαγγελματιών με προφανή σκοπό το κέρδος. Τέλος, επισημαίνεται ότι η αμοιβή από συγγραφικό έργο θα έχει και οικονομικό όφελος για το Λιμενικό μέσω των σχετικών κρατήσεων, ενώ θα συμβάλει στην ανάδειξη της ποιότητας του στελεχιακού δυναμικού του Σώματος	Εξετάζεται αλλά όχι στα πλαίσια του παρόντος ν/σ.
32	13/2/2020	Θα πρέπει να ψηφιστεί και ένα άρθρο για τις συνυπηρετήσεις μεταξύ των στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ και υπαλλήλων των ΟΤΑ. όπως επίσης ποιος θα είναι αρχαιότερος εξ αυτών. Πρέπει μεταξύ στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ ειδικής μονιμότητας ή τεχνικού ή οικονομικού ή υγειονομικού ή νομικού και στελεχών ΕΛ.ΑΣ να ψηφιστεί ένα άρθρο για την αρχαιότητα, ποιος δηλαδή θα πρέπει να κάνει αίτηση το στέλεχος του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ ή της ΕΛ.ΑΣ??	Θα εξεταστεί στο μέλλον
	15/2/2020	θα πρέπει να καλυφεί και τη συνυπηρετηση για το εξωτερικό (σε περίπτωση μη εκπαιδευτικής μονάδας, να υπάρχει η δυνατότητα απόσπασης στην πρεσβεία)	Δεν είναι αντικείμενο της ρύθμισης
	15/2/2020	Η συνυπηρετηση στο εξωτερικό είναι προβληματική. Συνυπηρετηση στην ίδια υπηρεσία ή σε άλλη υπηρεσία του Υπουργείου στην ίδια πόλη εφόσον υπάρχει οργανική θέση; Που υπάρχει αυτό σε όλον τον κόσμο ειδικά για υπαξιωματικό ή ΛΦ σύζυγο; Συνυπηρετηση πρέπει να προβλέπεται στην πλησιέστερη υπηρεσία του αποσπασμένου συζύγου ανεξαρτήτως κενής οργανικής αλλά χωρίς την καταβολή της ειδικής αποζημίωσης εξωτερικού	Υφίσταται διάταξη για τη συγκεκριμένη συνυπηρετηση
	15/2/2020	Επιτέλους δίνεται λύση σε ένα θέμα που απασχολεί πολλούς συναδέλφους και τις οικογένειές τους.	-
	16/2/2020	Το συγκεκριμένο άρθρο καλό θα ήταν να διευκρινιστεί/διευρυνθεί κ για τους αναπληρωτές εκπαιδευτικούς η ρύθμιση αυτή κ όχι μόνο για τους μόνιμους.καθε χρόνο υπάρχουν οικογένειες που βρίσκονται για να πάει ο αναπληρωτής εκπαιδευτικός να εργαστεί στο μέρος που τον πήραν αφήνοντας πίσω το στέλεχος του λιμενικού.	Θα εξεταστεί στο μέλλον
	17/2/2020	Θα πρέπει να διευρυνθεί η πρόβλεψη συνυπηρετήσης και για τους αναπληρωτές εκπαιδευτικούς οι οποίοι αποτελούν ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της εκπαίδευσης, καθώς για αυτούς δεν υφίστανται επί του παρόντος ο όρος απόσπαση.	Θα εξεταστεί στο μέλλον
	17/2/2020	κύριε Υπουργέ θα πρέπει να γραφτεί ένα άρθρο που να συμπεριλαμβάνει όλους τους κλάδους του δημοσίου (πλην των ενόπλων δυνάμεων) ώστε να ξέρει κάθε στέλεχος που είναι δεσμευμένο με αναπληρωτή καθηγητή, με μόνιμο δάσκαλο, με υπάλληλο των Ο.Τ.Α. κ.α. ,ποιός θα προηγείται και που θα πηγαίνει το στέλεχος (ποιός/ποιά θα "τραβάει" το στέλεχος του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ). Επίσης θα πρέπει να δοθεί και μία λύση με τα στελέχη που έχουν προσληφθεί ως Νομικοί, Τεχνικοί, Οικονομικοί, Ειδικής Μονιμότητας να μην έχουν το αμετάθετο στο κέντρο. Να δοθεί η δυνατότητα να γίνει η λεγόμενη αποκέντρωση και σε αυτή κατηγορία στελεχών.	Τα στελέχη ειδικοτήτων δεν αφορούν τη ρύθμιση. Η ρύθμιση είναι συγκεκριμένη.
	18/2/2020	Σωστή νομοθετική ρύθμιση. Θα πρέπει ωστόσο να περιλάβει και τους αναπληρωτές καθηγητές	Θα εξεταστεί στο μέλλον

	21/2/2020	Πολύ λογικό και θα λύσει αρκετά προβλήματα!	-
33	20/2/2020	Το εν λόγω άρθρο προβλέπει την μίσθωση ακινήτων για την στέγαση προσωπικού που μετατίθεται στις Λιμενικές Αρχές του Αιγαίου και ιδίως της 9ης , 8ης και 6ης Περιφερειακής Διοίκησης Λιμενικού Σώματος για τη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων και την αντιμετώπιση των μεταναστευτικών ροών προς την χώρα και τα άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε. Το Α΄ Λ/Τ Σαμοθράκης αναμφίβολα ανήκει στις Υπηρεσίες που αντιμετωπίζουν μεταναστευτικές ροές και ως εκ τούτου θα πρέπει να συμπεριληφθεί στην ανωτέρω ρύθμιση καθώς πέραν της οικονομικής ανακούφισης των Στελεχών που Υπηρετούν ήδη εδώ, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 26, θα αποτελέσει κίνητρο για την πλήρωση των επί μακρόν οργανικών κενών.	Εξετάζεται αλλά όχι επί του παρόντος ν/σ.
	21/2/2020	Εκτός την πρόβλεψη μίσθωσης ακινήτων, θα μπορούσε να δοθεί και επίδομα ενοικίου, ειδικά σε τουριστικές περιοχές (Ρόδο, Σντορίνη, Μύκονο).	Εξετάζεται αλλά όχι επί του παρόντος ν/σ.
	26/2/2020	Διαπιστώνω με έκπληξη ότι το κράτος νομοθετεί επιλεκτικά. Γιατί πρέπει να επιχορηγεί το ενοίκιο ενός Λιμενικού που είναι στην 6η, 8η και 9η ΠΕΔΙΛΣ; Δηλαδή η Μύκονος, η Πάρος, Μήλος, αντιμετωπίζουν μεταναστευτικές ροές και πρέπει να δίνονται τα χρήματα του Έλληνα φορολογούμενου για τη διαμονή των Λιμενικών. Δλδ δεν ανήκουν σε ειδικό μισθολόγιο και πληρώνονται καλύτερα από τους υπολοίπους Δημοσίους Υπαλλήλους και θέλουν τώρα και επίδομα ενοικίου για μετάθεση που διαρκεί δύο και τρία χρόνια. Δεν λαμβάνουν και επίδομα παραμεθορίου πολλοί από αυτούς? Επιπρόσθετα πολλοί εξ αυτών τη διάρκεια του καλοκαιριού ασκούν και μυστικά και δεύτερο επάγγελμα στον τομέα του τουρισμού. Νομίζω ότι για τον εκπαιδευτικό που διδάσκει στο Καστελόριζο, στη Χάλκη δεν αναλαμβάνει το κράτος το κόστος της μίσθωσης των ακινήτων. Τελικά δημιουργούμε υπαλλήλους πολλών ταχυτήτων.	Δεν αποτελεί επιλεκτική νομοθέτηση. Δε δημιουργούνται υπάλληλοι δύο ταχυτήτων.
	26/2/2020	Η παροχή στέγης στα στελέχη που υπηρετούν στις υποστελεχωμένες Υπηρεσίες της 6ης, 8ης και 9ης σίγουρα αποτελεί ισχυρό κίνητρο στελέχωσής τους. Με αναμενόμενη την δυσκολία να βρεθούν οικίες που θα καλύψουν το σύνολο του προσωπικού και αποφεύγοντας την δημιουργία ανισοτήτων, προτείνω την επιχορήγηση ενοικίου στα στελέχη αντί της μίσθωσης ακινήτων.	Εξετάζεται η πρόταση, αλλά όχι στο παρόν ν/σ.
34	13/2/2020	Το σωστότερο και δικαιότερο θα ήταν όλα τα στελέχη που υπηρετούν στα Κεντρικά Λιμεναρχεία Ηγουμενίστας και Κέρκυρας να παίρνουν το επίδομα παραμεθορίου καθότι συνορεύουν με την γείτονα Χώρα Αλβανία..Βέβαια είναι ένα πρώτο σωστό βήμα η καταβολή έστω και σε αυτές τις λιμενικές αρχές και ευελπιστούμε στην ορθή επέκταση του.Επίσης δημιουργεί Λιμενικούς δύο ταχυτήτων καθότι οι ανωτέρω αρχές ανήκουν διοικητικά στην Ηγουμενίστα και Κέρκυρα.	Εξετάζεται αλλά όχι επί του παρόντος ν/σ.
	14/2/2020	Επίσης προς συμπλήρωση ανωτέρου σχολίου μου με την Αριθμ. πρωτ.: ΔΙΔΑΔ/Φ.48/51/οικ.13129/7.6.2012 Καθορισμός περιοχών για τη χορήγηση επιδόματος Απομακρυσμένων - Παραμεθόριων περιοχών εγκύκλιο η οποία λέει : Προκειμένου να εκδοθεί η προβλεπόμενη από τις ως άνω διατάξεις κοινή υπουργική απόφαση για τον καθορισμό των απομακρυσμένων παραμεθόριων και προβληματικών περιοχών για τη χορήγηση του αντίστοιχου επιδόματος στους υπηρετούντες στις υπηρεσίες που εδρεύουν σ' αυτές τις περιοχές υπαλλήλους θα πρέπει να θεσπιστούν ενιαία κριτήρια προκειμένου να μην δημιουργούνται φαινόμενα άνισης μεταχείρισης υπαλλήλων που υπηρετούν σε περιοχές με ανάλογα χαρακτηριστικά. Για το λόγο αυτό σας αποστέλλουμε την παρούσα εγκύκλιο, προκειμένου να προτείνετε αιτιολογημένα πόλεις ή χωριά που εμπίπτουν στη χωρική αρμοδιότητα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης της οποίας προΐστασθε και πληρούν ένα (1) τουλάχιστον από τα κάτωθι κριτήρια: · Βρίσκονται στην παραμεθόριο ζώνη της χώρας μας, και συγκεκριμένα στους Νομούς Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου, στα νησιά του Βορείου Αιγαίου (περιφέρεια Βορείου Αιγαίου), στα Δωδεκάνησα, ή απέχουν είκοσι (20) χιλιόμετρα από τα σύνορα με την Αλβανία, την Π.Γ.Δ.Μ. και την Βουλγαρία.	Εξετάζεται αλλά όχι επί του παρόντος ν/σ.

		· Βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από αστικά κέντρα, σε συνδυασμό και με συνθήκες δύσκολης πρόσβασης σε σχολεία Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης καθώς και μονάδες υγειονομικής περίθαλψης (νοσοκομεία) ή υφίστανται άλλοι γεωφυσικοί παράγοντες (π.χ. υψόμετρο). · Ειδικότερα για τις πόλεις και τα χωριά που βρίσκονται σε νησιά, με εξαίρεση όσα βρίσκονται σε νησιά με μεγάλη γεωγραφικά έκταση και δεν ανήκουν στα νησιά του Βορείου Αιγαίου και στα Δωδεκάνησα, κριτήριο θα αποτελέσει τόσο η δυσχέρεια πρόσβασης λόγω μη ύπαρξης συχνών δρομολογίων πλοίων όσο και άλλοι γεωφυσικοί παράγοντες ΘΑ ΗΘΕΛΑ ΝΑ ΕΠΙΣΗΜΑΝΩ ΟΤΙ Η ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΚΑΙ ΚΕΡΚΥΡΑ Η ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΒΑΝΙΑ, ΟΠΩΣ ΟΡΙΖΕΙ Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ, ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΤΩΝ 20 ΧΛΜ ΚΑΙ ΩΣ ΕΚ ΤΟΥΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΟ ΤΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΠΑΡΑΜΕΘΟΡΙΟΥ.	
	26/2/2020	Στο παρόν νομοσχέδιο θα πρέπει να επαναπροσδιοριστεί το απαξιωτικό επίδομα θέσης ευθύνης με το οποίο αμείβονται οι Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος που ασκούν διοίκηση . Είναι ντροπή να αμείβεται ένας Πλοίαρχος Λ.Σ που είναι Διευθυντής στο Υπουργείο Ναυτιλίας ή Κεντρικός Λιμενάρχης με 60 ευρώ ενώ την ίδια στιγμή ένα διευθυντής ενός μικρού επαρχιακού δημοτικού σχολείου να λαμβάνει ως επίδομα θέσης 280 ευρώ περίπου . Θα πρέπει να υπάρξει εναρμόνιση του επιδόματος θέσης ευθύνης με ότι ισχύει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα . Είναι μεγάλη αδικία να αμείβεται σχεδόν το ίδιο αυτός που ασκεί διοίκηση και έχει όλη την ευθύνη μιας μονάδας με κάποιον άλλο που είναι υπό τις διαταγές και υπό την προστασία του. Με τον τρόπο αυτό θα αποκατασταθεί μια μεγάλη αδικία μου συντελείται εις βάρος όσων ασκούν διοίκηση χωρίς να αμείβονται ουσιαστικά για τις υπηρεσίες που προσφέρουν και για τις ευθύνες που αναλαμβάνουν σε καθημερινή βάση . Με τον τρόπο αυτό θα βρεθεί λύση και στο μεγάλο πρόβλημα ανεύρεσης προϊσταμένων των Λιμενικών Αρχών , αφού όπως είναι διαμορφωμένο το επίδομα θέσης-ευθύνης , κανένας αξιωματικός του Λ.Σ δεν έχει κίνητρο για να αναλάβει χρέη Λιμενάρχη χωρίς να αμείβεται ουσιαστικά για αυτή την Υπηρεσία που θα προσφέρει .	Η ρύθμιση δεν αφορά το επίδομα θέσης ευθύνης.
	26/2/2020	Εάν η Κέρκυρα και η Ηγουμενίτσα θεωρείται παραμεθόριος, τότε με την ίδια λογική να δοθεί το επίδομα στην Κεφαλλονιά, στη Ζάκυνθο, στους Παξούς κτλ...Είναι ντροπή το κράτος να ασκεί επιδοματική πολιτική σε στελέχη που αμείβονται με το καθεστώς του ειδικού μισθολογίου και λαμβάνουν περισσότερα από τους λοιπούς δημοσίους υπαλλήλους.	Η ρύθμιση δεν αφορά το ειδικό μισθολόγιο ή το μισθολόγιο των δημοσίων υπαλλήλων.
	26/2/2020	Πρέπει να γίνει δικαιοδικά περαιτέρω χορήγηση του επιδόματος και στις Λιμενικές αρχές Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας.	Εξετάζεται αλλά όχι επί του παρόντος ν/σ.
35		<i>*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ</i>	-
36	17/2/2020	ΑΞΙΟΤΙΜΕ Κε ΥΠΟΥΡΓΕ ΜΟΥ Τα περισσότερα εκ των στελεχων αγοραζουν απο προσωπικα τους χρηματα τον ατομικο τους οπλισμο και εξοπλισμο Τους ...καλο θα ηταν με την αποστρατεια τους να μεταπιπτει η αδεια οπλοφοριας σε αδεια οπλοκατοχής και να μην χρειάζεται για να κρατησουμε το ιδιωτικο μας οπλο να εγγράφομαστε σε Σκοπευτικούς Συλλογους (εξτρα χρηματα για αγωνες και εγγραφη).	Δεν είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
	19/2/2020	Αξιότιμε Κε Υπουργέ, Ο ισχύον κανονισμός περί κατοχής και οπλοφορίας προσωπικού Λ.Σ. σίγουρα χρήζει βελτιώσεων. Ενδεικτικά αναφέρω ότι σε περίπτωση ανάκλησης άδειας κατοχής και οπλοφορίας ο ανωτέρω κανονισμός ορίζει ως ελάχιστο χρόνο για την έκδοση νέας άδειας ή επανεξέτασης το 1 ημερολογιακό έτος. Φυσικά μετά την πάροδο ενός έτους δεν εκδίδεται η νέα άδεια και μπορεί να παρέλθουν αρκετοί μήνες μετά. Επίσης ένα φαινόμενο που παρατηρείται είναι η έκδοση δεύτερης άδειας , δηλαδή δεύτερου όπλου σε ορισμένα στελέχη. Δεν είναι ξεκάθαρο στο σύνολο του προσωπικού Λ.Σ. σε ποιες περιπτώσεις και κάτω από ποιες προϋποθέσεις δύναται να κατέχει και δεύτερο	Εξετάζεται ως δευτερογενής νομοθεσία

		ιδιωτικό όπλο. Εκτιμώ ότι η διαρκής εκπαίδευση, η συντήρηση των στελεχών και ένας νέος αναμορφωμένος κανονισμός είναι πιο απαραίτητα από ποτέ.	
	24/2/2020	ΑΞΙΟΤΙΜΕ Κε ΥΠΟΥΡΓΕ, ΣΑΣ ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ ΟΠΩΣ ΔΩΣΩΤΕ ΤΙΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΝΤΟΛΕΣ ΣΑΣ ΩΣΤΕ ΜΙΑ ΑΔΕΙΑ ΟΠΛΟΦΩΡΙΑΣ ΝΑ ΜΗΝ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΕΩΣ ΕΞΙ (06) ΜΗΝΕΣ ΝΑ ΕΚΔΟΘΕΙ ΕΝΩ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΣ ΣΤΗΝ ΕΛ.ΑΣ. ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΜΕΣΑ ΣΕ ΔΥΟ ΗΜΕΡΕΣ..	Υπό εξέταση. Όχι ως νομοθετική ρύθμιση.
	25/2/2020	Αξιότιμε κύριε Υπουργέ – Αγαπητοί συνάδελφοι, νομίζω ότι ο Κανονισμός 68 και συγκεκριμένα περί κατοχής και οπλοφορίας ιδιωτικού πυροβόλου όπλου από το προσωπικό ΛΣ-ΕΛΑΚΤ στο σύνολο του είναι επαρκής αλλά επειδή ο εχθρός του καλού είναι το καλύτερο φρονώ ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα: -όταν στέλεχος ΛΣ-ΕΛΑΚΤ απολέσει το έντυπο άδειας κατοχής και οπλοφορίας ιδιωτικού όπλου αποδεδειγμένα λόγω κλοπής/ληστείας να γίνεται άμεση επανέκδοση του εντύπου και να μην αφαιρείται η άδεια οπλοφορίας και ο οπλισμός του στελέχους για ένα και πλέον έτη. Έτσι επιτυγχάνεται η καλύτερη άσκηση των αστυνομικών καθηκόντων ειδικά των στελεχών που στερήθηκαν χρημάτων για να αγοράσουν ιδιωτικό πυροβόλο όπλο , -τα στελέχη ΛΣ-ΕΛΑΚΤ τα οποία προτίθενται να εκδώσουν άδεια κατοχής και οπλοφορίας ιδιωτικού όπλου στο όνομα τους εκτός από τις προβλεπόμενες υγειονομικές εξετάσεις από την Ειδική Επιτροπή Καταλληλότητας για την ορθή χρήση όπλου προσωπικού ΛΣ να εξετάζονται την ίδια ημέρα γραπτά και πρακτικά από επιτροπή αποτελούμενη από πιστοποιημένους εκπαιδευτές οπλοτεχνικής ΔΕΠΙΧ Γ' και εφόσον πετύχουν την υγειονομική γραπτή και πρακτική δοκιμασία να τους χορηγείται σχετική βεβαίωση την οποία θα χρησιμοποιούν ως δικαιολογητικό για την έκδοση προαναφερόμενης άδειας, -να προβλεφθεί να υπάρχει χρονικός περιορισμός για την έκδοση της άδειας οπλοφορίας για παράδειγμα μέχρι 20 ημέρες ως προς την τήρηση ως προς την τήρηση της διοικητικής διαδικασίας και σε περίπτωση που δεν χορηγείται άδεια να ενημερώνεται εγγράφως το στέλεχος, -το έντυπο της άδειας οπλοφορίας να υπογράφεται σε επίπεδο Κλαδάρχη Επιχειρήσεων. Θα ήθελα να ενημερώσω τους συναδέλφους ότι σε περίπτωση συνταξιοδότησης στέλεχος ΛΣ-ΕΛΑΚΤ που κατέχει ιδιωτικό οπλισμό παραδίδει υποχρεωτικά τον οπλισμό και τα πυρομαχικά του στην ΚΑΟ/ΛΣ και εφόσον αυτός επιθυμεί έχει τη δυνατότητα να προβεί στην πώληση τους για χρονικό διάστημα δυο ετών ή (διαζ) να απευθυνθεί στην κατά τόπου Αστυνομική Διεύθυνση κατοικίας του προκειμένου να εκδώσει άδεια κατοχής πυροβόλου όπλου με την ίδια διαδικασία που ακολουθείται και για τα απόστρατα στελέχη της ΕΛΑΣ.	Είναι άλλος ο σκοπός της ρύθμισης
37	13/2/2020	Οι περισσότεροι εξ αυτών προερχόμενοι από ΔΥΛΣ το μόνο που προσφέρουν στο σώμα είναι η κωλυσιεργία, δεν έχουν να προσφέρουν τίποτα. πλέον εισέρχονται στο σώμα νέοι μέσω πανελληνίων εξετάσεων εκτός του ότι καταλαμβάνουν οργανική θέση.	Δεν είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
	15/2/2020	Κύριε Υπουργέ πλήρης κατάργηση του άρθρου. Με την συμπλήρωση 35 ετών στο Σώμα άμεσα αποστρατεία, ούτε ένα χρόνο επιπλέον.	Δεν ρυθμίζεται ο χρόνος υπηρεσίας αλλά αλλάζει η διαδικασία εφαρμογής του άρθρου.
	16/2/2020	Κατάργηση τώρα.	Δεν είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
	25/2/2020	Ποσο πιο γερασμενο λιμενικο σωμα απο το ηδη υπαρχον θελουμε αραγε? Στις λιμενικες αρχες τις ηπειρωτικης ελλαδας τουλαχιστον ο μεσος ορος των στελεχων που υπηρετουν εκει ειναι ανω των 45 ετων με οτι αυτο συνεπαγεται. Αμεση καταργηση του εν λογω αρθρου!	Δεν είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
38		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
39		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-

40		<i>*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ</i>	-
41		<i>*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ</i>	-
42	13/2/2020	είναι στην πιο σωστή κατεύθυνση. όταν το σώμα θα φθάσει την οργανική δύναμη των 9.500 τότε να δημιουργηθούν ξανά οι θέσεις αυτές. και ο επιθεωρητής νοτίου αιγαίου να μην έχει έδρα την αθήνα.	Θα εξεταστεί σε μελλοντικό χρόνο.
	14/2/2020	Πριν καταργηθούν Υπηρεσίες θα έπρεπε τουλάχιστον να λειτουργήσουν κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα για να δοκιμασθούν όταν μάλιστα δεν υπάρχει καμία χρηματική επιβάρυνση του Υπουργείου από τη λειτουργία τους. Επίσης αντί να καταργηθούν θα μπορούσαν να δοθούν σε αυτές περισσότερες αρμοδιότητες για να διευκολυνθεί και η λειτουργία της Κεντρικής Υπηρεσίας. Στη Θεσσαλονίκη, που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδος υπάρχουν Ανώτατοι Αξιωματικοί σε όλα τα σώματα ασφαλείας και στρατιωτικά σώματα (στο βαθμό του Αντιστρατήγου) και φρονώ ότι και το Λιμενικό Σώμα θα έπρεπε να εκπροσωπείται από έναν τουλάχιστον Ανώτατο Αξιωματικό.	Θα επανεξεταστεί σε μελλοντικό χρόνο. Στην παρούσα στιγμή δεν είναι στη φιλοσοφία της ρύθμισης.
	15/2/2020	Είναι απολύτως σωστό αυτό το άρθρο. Υπάρχει επιβάρυνση στον κρατικό προϋπολογισμό διότι το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ πρέπει να βγάζει μισθοδοσία για ένα υποναύαρχο. Υπάρχει χρηματική επιβάρυνση στον προϋπολογισμό για την λειτουργία των συγκεκριμένων υπηρεσιών διότι εάν δεν βρεθεί δωρεάν χώρος στέγασης το κόστος ενοικίου θα το πληρώνει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Εάν βρεθεί δωρεάν χώρος στέγασης τους λογαριασμούς ΔΕΗ,ΟΤΕ,ΕΥΑΘ,ΦΥΣΙΚΟ Αέριο θα πρέπει να τους πληρώνει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Εάν δεν βρεθούν δωρεές για τον εξοπλισμό των γραφείων θα πρέπει να τα πληρώσει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Επίσης τις μετακινήσεις (βενζίνη,πετρέλαιο) για υπηρεσιακές ανάγκες επιθεωρήσεις ή έκτατα περιστατικά θα πρέπει να τα πληρώνει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, όπως επίσης θα πρέπει να δωθεί και κρατικό όχημα από την στιγμή που την δουλειά μπορεί να την κάνει και ο εκάστοτε περιφερειάρχης Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Τέλος το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ δεν έχει τόσο οργανική δύναμη σε ανθρώπινο δυναμικό ώστε να μπορούμε να συγκριθούμε με το Σ.Ξ. ή ΕΛ.ΑΣ. για να έχουμε ένα υποναύαρχο στην Θεσσαλονίκη. Η Πάτρα είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας και το Ηράκλειο είναι, τι θα πρέπει να κάνουμε σε κάθε μεγάλη πόλη να έχουμε και ένα υποναύαρχο? Μπράβο κύριε Υπουργέ.	-
	15/2/2020	Να καταργηθούν κ οι ΠΕΔΙΛΣ, δεν έχουν ρόλο αφού κάποιες δεν εγκρίνουν ούτε τη μετακίνηση των οχημάτων εντός της περιφέρειας αρμοδιότητας ΤΟΥΣ και απλά αναμεταβιβάζουν στις Λιμενικές Αρχές δικαιοδοσίας τους απλά τις σημαντικές δγες της Κεντρικής Διοίκησης και του Κεπιχ αξιουμενες πίστη εφαρμογή. Οι Ανώτατοι μπορούν κάλλιστα να αναλάβουν προϊστάμενοι κεντρικών λιμενικών αρχών. Διαφορετικά θα πρέπει να αναβαθμιστεί ο ρόλος τους και να γίνουν κέντρα λήψης αποφάσεων.	Δεν εξετάζεται ως νομοθετική ρύθμιση.
	17/2/2020	1.ΑΝΑΜΦΙΒΟΛΑ ΟΡΘΗ Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ.ΑΝΕΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΟΥΣΙΑΣ Η ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΘΕΣΕΩΝ, Η ΟΠΟΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕ ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΗ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ. 2. ΝΑ ΕΠΑΝΑΞΕΤΑΣΘΕΙ ΚΑΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ Η ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ ΠΕΔΙΛΣ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΣΥΝΗΘΩΣ, ΠΕΡΑΝ ΤΩΝ Ε.Δ.Ε.-ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΝ-ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΔΙΕΝΕΡΓΟΥΝΤΑΙ ΟΧΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΔΙΛΣ, ΑΛΛΑ ΑΠΟ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΩΝ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΕΔΙΛΣ, ΔΙΑΔΡΑΜΑΤΙΖΟΥΝ ΚΑΘΑΡΑ ΡΟΛΟ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΤΙΚΟ ΡΟΛΟ - ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΩΣ ΔΙΑΤΑΓΩΝ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ Λ.Σ., ΧΩΡΙΣ ΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΦΟΡΕΣ ΝΑ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΠΑΡΑΣΧΟΥΝ ΚΑΙ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ-ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΤΙΣ ΥΠΑΓΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΑΥΤΕΣ	Δεν εξετάζεται ως νομοθετική ρύθμιση.

	ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ. 3. ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΒΑΘΜΟΥ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΓΙΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ-ΡΑΦΗΝΑΣ-ΠΑΤΡΑΣ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ-ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΥ ΓΙΑ Κ.Λ.ΠΕΙΡΑΙΑ.ΙΣΩΣ ΚΑΙ Η ΣΥΡΟΣ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΘΕΙ ΣΕ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ.	
17/2/2020	Κατάργηση και των ΠΕΔΙΛΣ αφού ο ρόλος τους αποκλειστικά περιορίζεται στην αναμεταβίβαση διαταγών του Υπουργείου μας. Το προσωπικό να ενισχύσει τις ήδη επιβαρυμένες και αποδεκατισμένες Υπηρεσίες υπαγωγής των.	Δεν εξετάζεται η κατάργηση των ΠΕΔΙΛΣ
26/2/2020	Είναι μία πολύ θετική νομοθέτηση, προς το συμφέρον του πολίτη, καθώς γλιτώνει άχρηστα και μη παραγωγικά έξοδα. Επίσης πρέπει να εξεταστεί και η μείωση των ανώτατων αξιωματικών του ΛΣ, καθώς δεν είναι δυνατόν ένα σώμα 7500 ατόμων να έχει τόσους ναυάρχους. Το κόστος για το ελληνικό κράτος είναι δυσανάλογο. Επόμενη κίνηση πρέπει να είναι και η κατάργηση των Περιφερειών, καθώς επί της ουσίας δεν προσφέρουν κάτι παραπάνω-πλην γραφειοκρατίας, ενώ αποδυναμώνουν και τις μάχιμες υπηρεσίες από προσωπικό. Η βασική λογική πάνω στην οποία δημιουργήθηκαν ήταν η αύξηση των οργανικών θέσεων των αρχιπλοιάρχων και όχι η βελτίωση της αποδοτικότητας του ΛΣ.	
26/2/2020	Το άρθρο είναι στη σωστή κατεύθυνση, καθώς ο συγκεκριμένος θεσμός επιβαρύνει οικονομικά τον προϋπολογισμό του υπουργείου, ενώ επί της ουσίας δεν προσφέρει κάτι στην λειτουργία του ΛΣ. Ο συγκεκριμένος θεσμός, όπως και αυτός των ΠΕΔΙΛΣ, αποδυναμώνει τις μάχιμες υπηρεσίες, αυξάνει την γραφειοκρατία και ο πραγματικός λόγος δημιουργίας τους ήταν η αύξηση οργανικών θέσεων ανώτατων αξιωματικών.	
26/2/2020	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΚΑΝΕΝΑΣ ΛΟΓΟΣ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΟΥΣ ΓΙΑΤΙ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥΣ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΑ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΤΙΚΕΣ. ΣΩΣΤΟ ΜΕΤΡΟ ΚΑΘΩΣ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΕΚΕΙ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΣΟΥΝ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.Ο ΜΟΝΟΣ ΛΟΓΟΣ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥΣ ΉΤΑΝ ΟΠΩΣ ΚΑΙ ΠΑΛΛΙΟΤΕΡΑ ΝΑ ΑΥΞΗΘΟΥΝ ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ. ΚΑΝΕΝΑΣ ΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΜΙΑ ΜΕΛΕΤΗ ΑΠΛΑ ΒΟΛΕΜΑ. ΕΠΙΣΗΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΠΕΔΙΛΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΣΤΕΛΕΧΗ ΜΕ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΚΑΙ ΜΟΝΟ ΚΑΙ ΑΠΛΑ ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΥΝ ΔΙΑΤΑΓΕΣ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥΣ, ΜΕΙΩΣΗ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΘΕΣΗ ΟΠΛΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ ΓΙΑ ΝΑ ΔΟΥΛΕΨΟΥΝ. ΕΧΟΝΤΑΣ ΔΙΑΤΕΛΕΣΕΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ Ο ΤΟΤΕ ΠΕΔΙΛΣ ΔΕΝ ΕΙΧΕ ΑΣΚΗΣΕΙ ΟΥΤΕ ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΕ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ. ΤΟ ΙΔΙΟ ΕΠΙΣΗΣ ΟΤΑΝ ΗΜΟΥΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑ. ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΟΙ ΠΕΔΙΛΣ ΔΕΝ ΕΠΕΛΥΑΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΣΑΝ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΘΩΣ ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΑΝ ΑΠΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗ. ΠΑΡΕΠΕΜΠΑΝ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΚΑΜΙΑ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ. ΜΑΛΙΣΤΑ ΠΑΡΑΠΕΜΦΘΗΚΑ ΣΤΟ ΝΑΥΤΟΔΙΚΕΙΟ ΕΠΕΙΔΗ ΕΠΕΣΤΡΕΨΑ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ ΣΕ ΠΕΔΙΛΣ ΓΙΑΤΙ ΑΠΕΥΘΥΝΟΤΑΝ ΣΕ ΑΥΤΗΝ ΓΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑ ΤΟΥ ΑΝΥΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΑΘΩΩΘΗΚΑ ΜΕ 5-0 ΚΑΘΩΣ ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΑΠΕΦΑΝΘΗ ΟΤΙ ΕΙΧΑ ΔΙΚΙΟ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΩΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΔΙΛΣ ΓΙΑΤΙ ΕΛΛΕΙΠΕΙ ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΝΑ ΤΙΣ ΧΡΕΩΝΟΥΝ ΣΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ. ΟΠΩΣ ΕΠΙΣΗΣ Η ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΝ ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΝΟΜΙΚΑ ΟΥΤΕ ΣΑΝ ΠΡΑΞΗ ΟΥΤΕ ΣΑΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΧΡΕΩΝΟΝΤΑΙ ΜΕ ΗΔ ΣΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ ΧΩΡΙΣ ΕΠΙΣΗΣ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙ ΑΥΤΟ. ΕΚΤΟΣ ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΛΑΔΗ. ΠΕΡΙΤΤΟ ΔΕ ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΘΕΙ ΟΤΙ ΟΥΤΕ ΣΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΩΝ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΟΥΝ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΡΑΠΕΜΠΟΥΝ ΣΤΟ ΑΡΧΗΓΕΙΟ. ΟΥΤΕ ΚΑΝ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΥΠΑΡΧΕΙ ΟΣΟΙ ΕΙΝΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΕΣ ΠΕΔΙΛΣ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΜΙΑ ΦΟΡΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ. ΒΟΛΕΜΑ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΔΕΝ ΣΥΝΙΣΤΑ ΧΡΗΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ. ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗΣ ΓΝΩΣΗ ΑΠΟ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΟ ΟΤΙ ΟΣΟ ΠΙΟ ΠΟΛΛΑ ΕΠΙΠΕΔΕ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΣΟ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΚΟ ΚΑΙ	Δεν εξετάζεται η κατάργηση των ΠΕΔΙΛΣ

		ΔΥΣΚΑΜΠΤΟ ΚΑΝΕΙΣ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ.	
43		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
44	27/2/2020	Θεωρώ ότι το συγκεκριμένο άρθρο (44) κινείται προς θετική κατεύθυνση διότι με τις διατάξεις του επιτυγχάνετε σημαντική εξοικονόμηση χρημάτων του κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης (ΚΝΕ) και εξασφαλίζεται επιτάχυνση των διαδικασιών ανάθεσης, συγγραφής και έκδοσης βιβλίων των ΑΕΝ. Επίσης, τα βιβλία που τώρα αγοράζονται, σχετικά ακριβά, από το ελεύθερο εμπόριο, για τις ανάγκες των ΑΕΝ, όταν εκδοθούν από το ΙΕ, θα προσφέρονται σε ηλεκτρονική μορφή (αρχεία pdf), ελεύθερα προσβάσιμα και αχρεωστήτως, σε κάθε ενδιαφερόμενο όπως εξάλλου συμβαίνει με όλα τα βιβλία εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου (Ι.Ε.) από τη διαδικτυακή πύλη της βιβλιοθήκης του (βλέπε βιβλιοθήκη του ναυτικού).	Εντός της φιλοσοφίας της ρύθμισης.
45		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
46		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
47	24/2/2020	Στο παρόν νομοσχέδιο θα πρέπει να προβλεφθεί και η δωρεάν μετακίνηση με τα πλοία της ακτοπλοΐας του συνόλου προσωπικού του Λ.Σ που υπηρετεί σε όλα τα νησιά της χώρας.	Δεν είναι αντικείμενο της διάταξης. Εξετάζεται ως πρόταση για μελλοντική νομοθετική ρύθμιση.
48		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
49	26/2/2020	Άρθρο 49 Τροποποίηση του ν. 4150/2013 (Α'102) Προτείνουμε τη συμπλήρωση της παρ. 2 ως εξής: 2. Το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής αποτελείται από: α) Τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ως Πρόεδρο και ως μέλη: β) Τον Γενικό Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, γ) τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος αναπληρώνει τον Πρόεδρο, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος του. δ) τον Προϊστάμενο Γενικής Διεύθυνσης της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. ε) έναν (1) εκπρόσωπο του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ) με τον αναπληρωτή του οριζόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΕΟΑΕΝ. στ) ένα (1) μέλος που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Με την ίδια απόφαση ορίζεται και ο αναπληρωτής του. ζ) ένα (1) μέλος που ορίζεται με απόφαση του Πρωθυπουργού. Με την ίδια απόφαση ορίζεται και ο αναπληρωτής του. η) έναν (1) εκπρόσωπο της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας (ΚΕΔΕ) με τον αναπληρωτή του, οριζόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΚΕΔΕ. θ) έναν (1) εκπρόσωπο της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ) με τον αναπληρωτή του, οριζόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΝΠΕ. ι) έναν (1) εκπρόσωπο της Συνόδου των Πρυτάνεων των ΑΕΙ της χώρας με τον αναπληρωτή του, οριζόμενο από τη Σύνοδο των Πρυτάνεων των ΑΕΙ. κ) έναν (1) εκπρόσωπο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) με τον αναπληρωτή του, οριζόμενο από το Δ.Σ. της Ε.Σ.Α.μεΑ.	Εξετάστηκε και υφίσταται η δυνατότητα να παρίσταται η ΕΣΑμεΑ σε επίπεδο επιτροπών ως προβλέπει η νομοθεσία για τις αναγκαίες προτάσεις της.
50		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
51		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
52	23/2/2020	1) Η επέκταση της θαλάσσιας ζώνης της λιμενικής εγκατάστασης πέραν του ορίου των 500μ. (από το προς θάλασσα όριο της χερσαίας ζώνης) και έως το ναύδετο, τι πλάτος θα έχει; 2) Στην περίπτωση γειτονικών λιμενικών εγκαταστάσεων (π.χ. Ο.Λ. Α.Ε., ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ, ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ κ.α.) εάν τέμνονται τα όρια των γειτονικών θαλάσσιων ζωνών με τα όρια των ναυδέτων, με ποιόν τρόπο θα ρυθμίζονται τα αλληλοσυγκρουόμενα όρια θαλάσσιων ζωνών;	Εξετάστηκε από την αρμόδια υπηρεσία και απορρίφθηκε.

53	14/2/2020	Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία πρέπει το συντομότερο να καταργηθούν και να περιληφθεί πάλι η αρμοδιότητα στον Υπουργό Ναυτιλίας .Συμφωνά με τον επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης είναι οι πιο διαβλητοί Οργανισμοί. Ότι πόρους εισπράττονται δεν πάνε σε λιμενικά έργα αλλά σε Δημοτικά .Ταυτόχρονα Οι πρόεδροι των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ορίζονται από το Δήμαρχο και τοποθετούνται άτομα δίχως να έχουν καμιά εξειδίκευση αφού ο Δήμαρχος είναι αναγκασμένος να τοποθέτησή όποιον Δημοτικό σύμβουλο βρει . Τουλάχιστον εάν επανέλθουν στο ΥΕΝ μπορεί να γίνεται επιλογή ατόμων με τα καταλληλα προσόντα .	Η λιμενική πολιτική θα εξεταστεί σε επόμενο νομοσχέδιο. Επί του παρόντος δεν ελήφθη υπόψη το σχόλιο.
	14/2/2020	• Επί της παρ 2 α πρέπει να ορίζεται το χρονικό όριο της παραχώρησης και προτείνεται να είναι ως μέγιστο τα 40 έτη. • Προκειμένου να ενισχυθούν οι υποδομές τουρισμού καθόσον οι θέσεις ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών σε μαρίνες είναι ανεπαρκείς αλλά και παραχωρημένες σε ετήσια βάση η σε επιχειρήσεις ενοικίασης σκαφών, το γεγονός ότι τα περισσότερα τουριστικά σκάφη κατά την βόρεια ακτή του θαλάσσιου τουρισμού αναζητούν θέσεις στα λιμάνια και όχι στις μαρίνες, στα οποία δεν υπάρχουν οι βασικές υποδομές φιλοξενίας τους (Νερό -ρεύμα- χώροι υγιεινής, δυνατότητα λήψης λυμάτων, wifi, μόνιμα αγκυροβόλια κλπ) προτείνεται να παρέχεται και η δυνατότητα της παραχώρησης ανεργών τμημάτων λιμένων (πχ εσωτερικός λιμένας Μυτιλήνης, Κυπαρισσίας, Ναυπλίου κ.α) η τμημάτων Χ Ζωνών προς δημιουργία - επέκταση νέων εγκαταστάσεων σε επενδυτές,(αν ο φορέας αδυνατεί να το πράξει) προκειμένου να μετατραπούν σε τουριστικά καταφύγια και όχι μαρίνες, Παράλληλα ο ευρύτερος παραλιακός εμπορικός ιστός θα εξασφαλίζει την ύπαρξη κάθε λογής υπηρεσιών και προϊόντων που στην περίπτωση των μαρίνων περιλαμβάνονται ενός του χώρου τους με μεγάλη αύξηση του κόστους κατασκευής τους. Με αυτό τον τρόπο θα αναπτυχθούν υφιστάμενα λιμάνια προς όφελος των τοπικών κοινωνιών και του τουρισμού. Ενώ παράλληλα θα μπορούν να φιλοξενούν με ασφάλεια σκάφη που διαχειμάζουν ώστε να μην φεύγουν από τις ελληνικές θάλασσες για το εξωτερικό. • Για τους λόγους αυτούς, στις περιπτώσεις παραχώρησης προτείνεται να προστεθεί η τουριστική χρήση και η απαίτηση της σύμφωνης γνώμης του Υπουργείου τουρισμού.	Δεν εντάσσεται στο πλαίσιο του παρόντος νομοσχεδίου. Κατά του πνεύματος της διάταξης οι προτεινόμενες αλλαγές.
	18/2/2020	Με αφορμή το άρθρο αυτό θα πρέπει να μεριμνήσει το Υπουργείο να δημιουργήσει νέες δομές διοίκησης των Λιμενικών Ταμείων και ειδικότερα των Δημοτικών . Είναι πλέον αναγκαίο να φύγει η διοίκηση και ο έλεγχος αυτών των Λιμενικών Ταμείων από τους ΟΤΑ και να επιστρέψει στη Γενική Γραμματεία Λιμένων όπου θα οριστική Διοικητική Δομή τέτοια που οι πόροι θα κατανέμονται στα Λιμάνια και σε μεγάλα Λιμενικά Έργα και όχι σε δευτερευοντες πρωτοβουλίες που στόχο έχουν την εξυπηρέτηση των Δημοτικών Αρχών και όχι το γενικότερο σύνολο . Αρκεί να γίνει ένας έλεγχος στα πειραγμένα των ΔΛΤ και θα διαπιστωθεί η έλλειψη σχεδιασμού , η χρηματοδότηση πολύ μικρών έργων και η παντελή έλλειψη μεγάλων έργων	Η εν λόγω πρόταση αφορά την οργάνωση των Ταμείων και δεν εμπίπτει στα ρυθμιστικό πλαίσιο του παρόντος νομοσχεδίου.

19/2/2020	Η διατύπωση στη σχετική εγκύκλιο του ΥΠΝΝΠ με Αριθ. Πρωτ.: 8321.6/01/12 με Θέμα : «Οδηγίες για την εκμετάλλευση της Ζώνης Λιμένα στα πλαίσια της παραχώρησης του ιδιαίτερου δικαιώματος χρήσης των χώρων αυτής» και ειδικότερα στους όρους και στα κριτήρια που διέπουν τις παραχωρήσεις απλής χρήσης χρονικής διάρκειας μικρότερης ή ίσης των τριών (3) ετών (επισυνάπτεται το σχετικό απόσπασμα), είναι πολύ γενική και αόριστη. Σε συνδυασμό με τη γνωμοδ. 548/1993 του ΝΣΚ, υπάρχουν ασάφειες και γενικότητες. Οι χαρακτηρισμοί των ΚΥΕ ως «γειτονικά, παρακείμενα, εφαπτόμενα, απέναντι ως προς τη ΧΖΛ και τους τυχόν δρόμους», αλλά και όροι όπως: «πρόσοψη, προβολή της κεντρικής εισόδου ή της πλευράς του κτιρίου», δημιουργούν ασάφειες. Είναι σύνθετες να δημιουργούνται «παρερμηνείες», από τα μέλη της αρμόδιας Λιμενικής Επιτροπής, διορισμένα με μοναδικό κριτήριο την επιθυμία του τοπικού Δημάρχου. Η προτεραιότητα παραχώρησης και τα αναλογούντα τμ. ανάμεσα στα Καταστήματα Υγ. Ενδ. (ΚΥΕ) που διεκδικούν το χώρο της ΧΖΛ για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, κρίνεται κατά το δοκούν, «στα πλαίσια πάντα της Χρηστής Διοίκησης». Η υπάρχουσα κατάσταση αποτελεί πιθανή πηγή Κακής Διοίκησης (το λιγότερο), καθώς τα κεφάλαια των παραχωρήσεων που καταβάλλονται κάθε χρόνο είναι μεγάλα (έως αρκετές χιλιάδες ευρώ ανά παραχώρηση), ενώ τα μέλη που παίρνουν τις αποφάσεις είναι ανεκπαίδευτα. Θεωρώ αναγκαία την αναλυτική επαναδιατύπωση των όρων και των κριτηρίων των παραχωρήσεων αυτών και του διορισμού των μελών των ΛΤ, με σκοπό την εξασφάλιση αντικειμενικότητας στις αποφάσεις των ΔΛΤ, με δυνατότητα διοικητικού ελέγχου (ο αρμόδιος Γραμ. της Αποκεντρωμένης Περιφέρειας, ελέγχει μόνο το τυπικό μέρος λήψης της απόφασης). ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΕΝΤΟΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΩΝ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ή ΕΜΠΡΟΣΘΕΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ Η χρήση των χώρων αυτών, παραχωρείται αναλόγως των προσόψεων των καταστημάτων αυτών ή αναλόγως άλλων κριτηρίων (τοπικών, τουριστικών, κυκλοφοριακών, ιδιόμορφης ρυμοτομίας πρασίνου κ.λπ.). Σε καμία περίπτωση, ο κατά χρήση παραχωρούμενος χώρος επιτρέπεται να επεκτείνεται εμπροσθεν παρακείμενου καταστήματος ή κατοικίας παρά μόνο μετά από έγγραφη συγκατάθεση του χρησιμοποιούντος ή κατέχοντα τα ακίνητα αυτά. Κοινόχρηστοι χώροι, επί των οποίων ουδέν κατάστημα προβάλλεται ή ουδέν κατάστημα έχει πρόσοψη, είναι δυνατόν και αυτοί να παραχωρούνται, κατόπιν όμως δημοπρασίας (πρβλ. Σ. τ. Ε. 476/1997, 3628/1996, 2875/1988). Σε ειδικές – εξαιρετικές περιπτώσεις τοπικής-εδαφικής ιδιομορφίας, η διαδικασία της παραχώρησης θα εναπόκειται στην κρίση του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα στα πλαίσια πάντα της Χρηστής Διοίκησης. Σε περιπτώσεις που καταστήματα στεγάζονται σε κτίρια και πρόσοψη έχει μόνο το κτίριο και όχι το στεγαζόμενο κατάστημα, τότε ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα δεν υποχρεούται σε παραχώρηση χώρου, παρά μόνο κατά την δυνητική του κρίση, εκτιμώντας την υφιστάμενη ιδιαιτερότητα της περιοχής και τις δυνατότητες που του παρέχονται για την ικανοποίηση αιτήματος, σε τυχόν κατάστημα το οποίο στεγάζεται επί κτιρίου.	Η πρόταση αφορά το δευτερογενές πλαίσιο παραχωρήσεων, το οποίο θα εξετασθεί με την έκδοση της αντίστοιχης ΚΥΑ, η οποία προβλέπεται στη νέα παράγραφο 11 του άρθρου 53του παρόντος.
25/2/2020	ΑΣΥΜΒΙΜΒΑΣΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ Λ.Σ Σύμφωνα με το άρθρο 14 του Νόμου 3852/2010 είναι ασυμβίβαστο για τους αξιωματικούς των σωμάτων ασφαλείας να εκλεγούν ή να είναι δήμαρχοι, δημοτικοί σύμβουλοι, σύμβουλοι της δημοτικής ή τοπικής κοινότητας ή εκπρόσωποι της τοπικής κοινότητας ενώ συνεπάγεται ότι δεν είναι ασυμβίβαστο για τους υπαξιωματικούς και τους Λιμενοφύλακες . Τίθεται το ερώτημα στη παρούσα φάση της διαβούλευσης : Είναι επίφοβο μόνο για τους αξιωματικούς να συμμετέχουν στη τοπική αυτοδιοίκηση και όχι για τους υπαξιωματικούς και τους Λιμενοφύλακες?? Δηλαδή εάν ένας υπαξιωματικός του Λ.Σ είναι εκλεγμένος και διορισμένος αντιδήμαρχος τεχνικών υπηρεσιών ενός Δήμου ή πρόεδρος ενός Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου για παράδειγμα , εάν την στιγμή που θα εκτελεί υπηρεσία υπαξιωματικού φυλακής ή που θα είναι προϊστάμενος σε ένα Λιμενικό Σταθμό ,	Δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο. Σε κάθε περίπτωση υφίστανται δικλείδες προστασίας και διαφύλαξης της αμεροληψίας στο ελληνικό και ευρωπαϊκό δίκαιο.

		κάποιο τεχνικό συνεργείο του δήμου του εκτελέσει ένα παράνομο έργο σε περιοχή δικαιοδοσίας του , αυτός θα επέμβει τι στιγμή που ο ίδιος ενδεχομένως να έχει δώσει την εντολή εκτέλεσης του παράνομου έργου ??? Προφανώς όχι . Είναι εντελώς παράλογο το προσωπικό των σωμάτων ασφαλείας να συμμετέχει στις αυτόδιοικητικές εκλογές και στην τοπική αυτοδιοίκηση κατ' επέκταση . Δεν είναι δυνατόν να είναι κάποιοι και ελεγκτές και ελεγχόμενοι . Πρόκειται για μια καθαρή περίπτωση ασυμβίβαστου που πρέπει να αποκατασταθεί με την έκδοση του παρόντος νόμου , γιατί εκτίθεται το Λιμενικό Σώμα με αυτό τον τρόπο .	
25/2/2020		1.Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΗΣ ΔΟΛΕΑ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΠΑΡΩΧΗΜΕΝΗ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΠΟΥ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗ ΚΑΘΩΣ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΔΙΚΑΙΟ, ΡΥΘΜΙΖΕΙ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΙΚΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕ ΣΥΡΡΑΦΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΠΡΟ 50ΕΤΙΑΣ. 2.ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΕΝΤΟΣ ΠΟΙΑΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ (ΗΜΕΡΩΝ) ΟΦΕΙΛΕΙ Ο ΦΟΡΕΑΣ ΝΑ ΕΞΕΤΑΖΕΙ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΝΑ ΜΗΝ ΕΠΑΦΙΕΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΕΥΧΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΡΧΗ ΤΗΣ "ΧΡΗΣΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ" ΠΟΤΕ ΘΑ ΕΞΕΤΑΖΕΙ ΜΙΑ ΑΙΤΗΣΗ. 3. ΕΠΙΣΗΣ, ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΟΥ Η ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ (ΔΛΠ) ΣΕ ΟΜΟΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΔΙΝΕΙ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ. ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΛΟΓΟ ΟΤΑΝ ΜΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ Η ΕΝΑΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΠΟΒΑΛΕΙ ΕΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ, ΑΥΤΟ ΜΕΤΑ ΝΑ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΗΣ ΔΛΠ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ; ΓΙΑΤΙ ΑΥΤΟ ΔΕΝ ΓΙΝΕΤΑΙ; 4. Η ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΘΕΙ ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΟΥΝ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΡΓΑ-ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ, ΚΑΘΩΣ ΩΣ ΓΝΩΣΤΟ ΟΙ ΟΤΑ ΕΙΝΑΙ Ο ΠΛΕΟΝ ΔΙΕΦΘΑΡΜΕΝΟΣ ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ. 5. Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΠΙ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΚΟΦΑΝΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ ΘΑ ΕΧΕΙ ΜΟΝΟ ΑΚΥΡΩΤΙΚΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΣ Η ΘΑ ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ ΚΑΙ ΤΟΝ ΦΟΡΕΑ ΝΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙ ΤΟΝ ΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΩΡΟ;ΓΙΑΤΙ ΕΑΝ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ, Ο ΦΟΡΕΑΣ ΘΑ ΔΥΝΑΤΑΙ ΝΑ ΛΑΒΕΙ ΝΕΑ ΑΠΟΦΑΣΗ ΠΑΛΙ ΑΠΟΡΡΙΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ Ο ΠΟΛΙΤΗΣ ΘΑ ΚΑΤΑΣΤΡΕΦΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ. 6. ΕΠΙΣΗΣ ΣΤΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ, ΚΑΘΩΣ Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΛΕΓΧΕΙ ΤΗΝ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΑΥΤΟΝ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ Ο ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΕΛΕΓΧΕΙ ΤΙΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΜΕΤΕΧΕΙ Ο ΙΔΙΟΣ (ΑΣΥΜΒΙΒΑΣΤΟ)	Η πρώτη πρόταση αφορά το δευτερογενές πλαίσιο παραχωρήσεων, το οποίο θα εξετασθεί με την έκδοση της αντίστοιχης ΚΥΑ, η οποία προβλέπεται στη νέα παράγραφο 11 του άρθρου 53του παρόντος. Οι υπόλοιπες προτάσεις αφορούν το οργανωτικό πλαίσιο των Ταμείων, το οποίο δεν τροποποιείται στο παρόν νομοσχέδιο.
26/2/2020		Κατάργηση Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων χθες. Ενιαία Λιμενική Πολιτική από το κράτος με σχέδιο και όχι από τους τοπικούς συλλέκτες ψήφων.	Η χάραξη νέας λιμενικής πολιτικής δεν αποτελεί στόχο του παρόντος νομοσχεδίου. Θα εξεταστεί σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία
54		<i>*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ</i>	-
55	13/2/2020	Η διαδικασία έκδοσης αδειάς για της πλωτές εξέδρες πρέπει να αλλάξει. Για πλωτές με εμβადόν μέχρι 15 m2 πρέπει να είναι απλή μελέτη αγκυροβολιάς και έγκριση από το λιμεναρχείο . Οι συντριπτική πλειοψηφία είναι κάτω από 15 m2 και ταλαιπωρούνται όλοι αφού χρειάζεται μελέτη αγκυροβολιάς μελέτη ευστάθειας (λες και είναι πλοίο) και έγκρισης από ΥΕΝ ,Τουρισμού ,Κτηματική και πάει λέγοντας έτσι είναι όλοι παράνομοι και κάνουμε όλοι τα στραβά μάτια .Για μεγαλύτερες από 15 m2 να υπάρχει και η μελέτη ευστάθειας έτσι θα απλουστευτούν πολλά στρεβλά πράγματα.	Δυνατότητες απλούστευσης θα ληφθούν υπόψη στο δευτερογενές πλαίσιο τοποθέτησης και χρήσης πλωτών εξεδρών.
	14/2/2020	Αναφέρεται για τις πλωτές εξέδρες στο άρθρο 55..... "να τοποθετούνται στη θάλασσα, χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό, πλωτές εξέδρες επιφάνειας μέχρι εκατό πενήντα (150) τετραγωνικών μέτρων και για εποχιακή χρήση μέχρι έξι μηνών, για την εξασφάλιση πρόσβασης και την επιδίωξη σκοπών που προβλέπονται στις κείμενες διατάξεις, καθώς και για πολιτιστικούς σκοπούς". Δεν διευκρινίζεται ο τρόπος σύνδεσης με τον αιγιαλό αλλά αναφέρεται η φράση "χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό".	Χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό σημαίνει κατασκευή χωρίς σύνδεση/ράμπα και δεν πρόκειται για κατασκευή εξ σκυροδέματος (μπετόν). Σε κάθε περίπτωση δεν πρόκειται για μη αναστρέψιμη κατασκευή και άρα δεν έχει μόνιμο χαρακτήρα.

	Τι ευνοούμε χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό; Να μην συνδέονται με κάποιο τρόπο με τον αιγιαλό η την ΧΖΛ; . Να να συνδέονται χωρίς έργο μόνιμης σύνδεσης; ΠΧ σχοινιά; Προτείνεται η σύνδεση τους με το αιγιαλό η τη ΧΖΛ με αλυσίδες ανάλογες των μεγεθών των εξεδρών και στηριγμάτων πρόσδεσης αυτών επί του αιγιαλού η τη ΧΖΛ.	
16/2/2020	Πρέπει οπωσδήποτε να υπάρχουν υποκατηγορίες πχ 150τμ Με αναλογες προβλεψεις αδειοδότησης και διαδικασιας. Πρέπει οπωσδήποτε, εαν δεν καλυπτεται απο αλλο πλαίσιο της Δημοσιας Διοικησης, να υπαρχει ανωτατο οριο εντος 60 ημερων για τη προβολη αντιρρησηων απο τους Φορεις, ελλείψει της οποίας να θεωρηται εγκεκριμενη η αιτηση αποφευγοντας ομηρια και συναλλαγη. Με εκτιμηση Τonu Βαμβακιδης	Δυνατότητες απλούστευσης θα ληφθούν υπόψη στο δευτερογενές πλαίσιο τοποθέτησης και χρήσης πλωτών εξεδρών.
18/2/2020	Προς αποφυγή προστριβών, καλό θα είναι να διευκρινιστεί στην υπόψη διάταξη εάν οι πλωτές εξέδρες θα είναι για αποκλειστική χρήση του ενδιαφερόμενου ή θα είναι κοινόχρηστες	Ανάλογα με το ποιος καταθέτει το αίτημα για τις πλωτές εξέδρες, αν πρόκειται για φορέα διαχείρισης η πλωτή έχει κοινόχρηστο χαρακτήρα, αν το αίτημα προέρχεται από ιδιώτη θα χρησιμοποιείται από τον ίδιο.
24/2/2020	Υπάρχουν σοβαρές επιφυλάξεις και ερωτηματικά τόσο για τις χρήσεις όσο και για τους σκοπούς που θα εξυπηρετήσουν οι πλωτές εξέδρες: 1. Ενώ ο αρχικός σκοπός αφορούσε τη διευκόλυνση επιβίβασης και αποβίβασης από πλωτά μέσα, θαλάσσια sports και μικρά σκάφη, δυστυχώς τείνει να καταλήξει ως μία πρόχειρη λύση για ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής ανεξαρτήτως μεγέθους. Θα πρέπει να διευκρινιστεί ρητά στο νόμο ότι δεν επιτρέπεται ο ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής. Διότι οι πλωτές εξέδρες δεν αποτελούν κατάλληλες και ασφαλείς λιμενικές υποδομές για πρόσδεση σκαφών αναψυχής, προστασία από καιρούς και εγκατάσταση δικτύων για βασικές παροχές υπηρεσιών. Πού θα πηγαίνουν τα απόβλητα των σκαφών εάν επιτρέπεται ο ελλιμενισμός τους? Θα τοποθετούνται πλησίον λουτρικών εγκαταστάσεων? Ποια σχέδια ανάγκης θα ισχύουν και πώς θα εφαρμόζονται σε περίπτωση πυρκαγιάς, κατάκλυσης, ακραίων καιρικών φαινομένων? 2. Οι προδιαγραφές εγκατάστασης και λειτουργίας των πλωτών εξεδρών πρέπει να είναι ανάλογες με τη δημιουργία λιμενικών υποδομών (2160/93 καταφύγια ή αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών) ώστε να προβλέπονται αυστηροί περιβαλλοντικοί όροι και διατάξεις για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής. 3. Είναι τουλάχιστον "παράφωνο" να εγκρίνεται η εγκατάσταση και λειτουργία πλωτών εξεδρών είτε εντός είτε εκτός της Θαλάσσιας Ζώνης Λιμένα με απόφαση ΓΓ και σύμφωνη γνώμη Υπ. Τουρισμού ενώ θεωρείται τροποποίηση χωροθέτησης (με απαίτηση έκδοσης Προεδρικού Διατάγματος) όταν πρόκειται για την εγκατάσταση πλωτών εξεδρών ΕΝΤΟΣ τουριστικού λιμένα.	Το παρόν νομοσχέδιο αφορά τις προϋποθέσεις τοποθέτησης και χρήσης πλωτής εξέδρας καθώς και τη παροχή εξουσιοδότησης σε όργανα της εκτελεστικής εξουσίας. Ο σκοπός της χρήσης των πλωτών εξεδρών και η αναδιαμόρφωση αυτού δεν εντάσσεται στο πνεύμα της παρούσας διάταξης.
25/2/2020	Η κατασκευή και τοποθέτηση πλωτών εξεδρών προβλεπόταν για πρώτη φορά από την παρ. 5 του άρθρου 14 του ν.2971/2001 για την επιδίωξη σκοπών που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για πολιτιστικούς σκοπούς. Περαιτέρω ήταν δυνατή η τοποθέτηση τους σύμφωνα και με την παρ. 4 του ανωτέρω άρθρου και για την επιδίωξη των σκοπών που περιγράφονται στις παρ. 1, 3 και 6 ήτοι για σκοπούς εμπορικούς, βιομηχανικούς, κοινωνικών, λιμενικούς ή άλλου είδους σκοπούς που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις. Από καμία από τις παραπάνω διατάξεις δεν προβλεπόταν η παραχώρηση χρήσης θαλάσσιου χώρου για την τοποθέτηση πλωτής εξέδρας με σκοπό την πρόσδεση ιδιωτικών σκαφών και την εξυπηρέτηση παρακείμενων ιδιοκτητών ακινήτων. Δεν υπήρχε η δυνατότητα οποιουδήποτε ιδιώτη να αιτείται και να απαιτεί την	Το οικονομικό αντάλλαγμα και ο τρόπος υπολογισμού αυτού θα αποτελέσει αντικείμενο ΚΥΑ κατά την παράγραφο 1 γ του παρόντος άρθρου.

		τοποθέτηση πλωτής εξέδρας για προσωπική του χρήση, προκειμένου να προσεγγίζει την παρακείμενη του ιδιοκτησία, «πλημμυρίζοντας» κατά τον τρόπο αυτό τις ακτές με πλωτές εξέδρες. Για το λόγο αυτό μάλιστα η ΠΟΛ:1149/11-12-2007 εγκύκλιος του Υπουργείου Οικονομικών ερμηνεύοντας την ανωτέρω διάταξη δέχτηκε ότι στη διάταξη αυτή εμπίπτουν αποκλειστικά τα θαλάσσια μέσα αναψυχής (σκι, θαλάσσιο αλεξίπτωτο, τζετ σκι κλπ), που για λόγους ασφάλειας των λουομένων είναι προτιμότερο να μη βρίσκονται στην ακτογραμμή. Στη συνέχεια με το άρθρο 27 του ν. 4256./2014, Η παρ. 5 του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 (Α' 285) αντικαθίσταται ως εξής: «5. α. Με την επιφύλαξη των διατάξεων για τις περιοχές απόλυτης περιβαλλοντικής προστασίας, επιτρέπεται, έναντι οικονομικού ανταλλάγματος και σύμφωνα με τη διαδικασία της περίπτωσης β', να τοποθετούνται στη θάλασσα, χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό, πλωτές εξέδρες επιφάνειας μέχρι εκατό πενήντα (150) τετραγωνικών μέτρων και για εποχιακή χρήση μέχρι έξι μηνών, για την εξασφάλιση πρόσβασης και για την επιδίωξη σκοπών που προβλέπονται στις κείμενες διατάξεις, καθώς και για πολιτιστικούς σκοπούς. β. Για την τοποθέτηση και χρήση πλωτής εξέδρας εντός θαλάσσιας ζώνης λιμένα (ΘΖΛ) εκδίδεται απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Γραμματέα Τουριστικών Υποδομών και Επενδύσεων του Υπουργείου Τουρισμού και κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής. Στις περιπτώσεις όπου η πλωτή εξέδρα προβλέπεται να τοποθετείται εκτός ΘΖΛ απαιτείται, πλέον των ανωτέρω, και η σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Κτηματικής Υπηρεσίας. Επί του ανωτέρω θέματος κατά νομοθετική εξουσιοδότηση του άρθρου 14 παρ. 5 δε εξεδόθη κατά νομοθετική εξουσιοδότηση η Υ.Α. 8220/131/14/ ΦΕΚ 1651/τ. β' / '' , όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, "Τοποθέτηση πλωτών εξεδρών επιφάνειας μέχρι εκατόν πενήντα (150) τετραγωνικών μέτρων στη θάλασσα χωρίς πρόσβαση στον αιγιαλό για εποχιακή χρήση". Περαιτέρω, κατά νομοθετική εξουσιοδότηση του άρθρου 14 παρ. 5δ εξεδόθη η Κ.Υ.Α. 8321.3 /06/14/ ΦΕΚ 2788/τ. β' / Καθορισμός ύψους του οικονομικού ανταλλάγματος για την τοποθέτηση και χρήση πλωτής εξέδρας, διαδικασία εισπραξης καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα , η οποία ορίζει σχετικά στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 1 ότι για την τοποθέτηση πλωτής εξέδρας καταβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο οικονομικό ανάλλαγμα το οποίο ορίζεται σε τριάντα (30) ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο επιφάνειας. Με το άρθρο 32 του ν. 4607/2019 (Α' 65) αλλάζει ο τρόπος αδειοδότησης των πλωτών εξεδρών. Ναι μεν η αρμοδιότητα θα παραμένει στον Γενικό Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων για τις πλωτές εξέδρες εντός ζώνης λιμένα, αλλά η αρμοδιότητα για τη θαλάσσια ζώνη εκτός ζώνης λιμένα μεταφέρεται στο Υπουργείο Οικονομικών. Με το άρθρο 55 του υπό διαβούλευση νομοσχεδίου επαναφέρονται οι διατάξεις που ίσχυαν πριν τις τροποποιήσεις του ν. 4607/2019 (Α' 65) και αφορούν στη διαδικασία τοποθέτησης πλωτών εξεδρών. Ειδικότερα στην αιτιολογική έκθεση του υπό κατάθεση νομοσχεδίου αναφέρονται τα εξής: Λόγω της αύξησης των γνωμοδοτούσων υπηρεσιών η διαδικασία κατέστη χρονοβόρα και αναποτελεσματική. Η αποφασιστική αρμοδιότητα για την τοποθέτηση και τη χρήση τους εντός θαλάσσιας ζώνης λιμένα (ΘΖΛ) ανήκει στον Γενικό Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Γραμματέα Τουριστικών Υποδομών και Επενδύσεων του Υπουργείου Τουρισμού και κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, ενώ για τις περιπτώσεις εκτός ΘΖΛ προβλέπεται επιπλέον σύμφωνη γνώμη της Κτηματικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Οικονομικών. Συγχρόνως, για λόγους ταχύτητας της	
--	--	--	--

		διαδικασίας και με γνώμονα την αρχή της αποτελεσματικότητας ορίζεται αποκλειστική προθεσμία δύο μηνών, ώστε να παρασχεθούν οι απαραίτητες σύμφωνες γνώμες που προβλέπονται στην περίπτωση β' και σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της προθεσμίας η διοικητική διαδικασία που προβλέπει η παράγραφος 2 συνεχίζεται χωρίς αυτές. Με την αλλαγή της νομοθεσίας κάθε επιχειρηματίας που δραστηριοποιείται σε κάποια από τις παραλίες ή κάθε ιδιοκτήτης παραθαλάσσιας κατοικίας έχει τη δική του εξέδρα. Προφανώς, για τον λόγο αυτό επιλέχθηκε η προαναφερόμενη διαδικασία και το προαναφερόμενο οικονομικό αντάλλαγμα. Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι, να παρατηρείται η ανεξέλεγκτη τοποθέτηση πλωτών εξεδρών από ιδιώτες και επιχειρήσεις. Επειδή στη χώρα μας έχουν κατασκευασθεί πλησίον της θάλασσας πληθώρα κατοικιών, έχουν τοποθετηθεί από τους ιδιοκτήτες πλωτές εξέδρες για την καθημερινή πρόσδεση των σκαφών τους, καταστρατηγώντας το σκοπό του νόμου με συνέπεια, η τοποθέτηση των πλωτών εξεδρών, να εξυπηρετεί θέσεις μονίμου ελλιμενισμού σκαφών. Επί της αρχής δεν είμαστε αρνητικοί στην τοποθέτηση και χρήση πλωτών εξεδρών από ιδιώτες, όμως, πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ επαγγελματικής και ιδιωτικής χρήσης, με συγκεκριμένες προϋποθέσεις και κριτήρια λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης. Δεν μπορεί να βάσεις συλλήβδην στο ίδιο τουβάλι αυτόν που υποχρεωτικά τοποθετεί και χρησιμοποιεί μια πλωτή εξέδρα, ως εργαλείο για την δουλειά του, με τον ιδιώτη που την θέλει να προσδένει το σκάφος του. Δεν έχουν τα ίδια χρήματα, ούτε η χρήση τους είναι ίδια. Η πολιτεία, συνεπώς, θα πρέπει να λάβει ειδική μέριμνα για τον εκσυγχρονισμό και την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν. «επαγγελματική χρήση», πλωτής εξέδρας, δηλαδή τη χρησιμοποίηση της για την άμεση άσκηση αμειβόμενης επαγγελματικής δραστηριότητας. Άλλωστε, με την αριθμ. 3122.2/23914/2019 Υπουργική Απόφαση Τροποποίηση της 8220/131/14 ΥΝΑ (ΦΕΚ 1651/Β') «Τοποθέτηση πλωτών εξεδρών, επιφάνειας μέχρι εκατόν πενήντα (150) τετραγωνικών μέτρων, στη θάλασσα, χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό, για εποχιακή χρήση», προβλέπεται ότι: Στην περίπτωση χρήσης της πλωτής εξέδρας ως σημείο εκκίνησης μηχανοκίνητων θαλασσίων μέσων αναψυχής απαιτείται τόσο η σύμφωνη γνώμη της Λιμενικής Αρχής όσο και η σύμφωνη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 35 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αρ. 20. Δηλαδή, για την τοποθέτηση και χρήση πλωτής εξέδρας που χρησιμοποιείται αποκλειστικά ως σημείο εκκίνησης των θαλασσίων μέσων αναψυχής καθιερώνεται ειδική διαδικασία «έγκρισης». Τυχόν θετική σύμφωνη γνώμη ή απόρριψη της αίτησης του εκμισθωτή θαλασσίων μέσων αναψυχής από την Επιτροπή του άρθρου 35, καταργεί, συνεπώς, την νομική σημασία κάθε επόμενης συναφούς κρίσης ή πράξης της διοίκησης, όπως είναι η σύμφωνη γνώμη του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Τουρισμού και Επενδύσεων και της αρμόδιας Κτηματικής Υπηρεσίας. Θεωρούμε αδιανόητο για ένα τόσο σοβαρό θέμα που έχει σχέση με την αισθητική του κάθε τόπου και την ασφάλεια των λουομένων, να αναίρεται η σύμφωνη γνώμη ενός συλλογικού οργάνου στο οποίο μετέχει ως πρόεδρος ο Προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής και ως μέλη εκπρόσωπος του οικείου δήμου και της οικείας περιφέρειας. Κανένας πλην του ντόπιου δεν γνωρίζει καλύτερα τις ανάγκες του τόπου και κανένας υπάλληλος οποιουδήποτε Υπουργείου δεν μπορεί να είναι περισσότερο ευαισθητοποιημένος σε θέματα αισθητικής και διαφύλαξης του θαλασσίου ή μη περιβάλλοντος. Προκειμένου, λοιπόν, να αποφευχθεί η διάσπαση και επικάλυψη αρμοδιοτήτων και εξουσιών που μόνο διοικητικά βάρη προσθέτει, προτείνουμε να αλλάξει η διαδικασία έγκρισης και τοποθέτησης για του εκμισθωτές θαλασσίων μέσων αναψυχής ως εξής: Στην περίπτωση που η πλωτή εξέδρα χρησιμοποιείται αποκλειστικά ως σημείο εκκίνησης θαλασσίων μέσων αναψυχής εκδίδεται απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών	
--	--	--	--

		Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής του άρθρου 35 του Γ.Κ.Α. 20 και σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Κτηματικής Υπηρεσίας. Ας δούμε όμως τι συμβαίνει στην πράξη: Για να δουλέψει κάποιος επαγγελματίας με νόμιμη άδεια εκμίσθωσης θ.μ.α, πάνω στο σώμα της οποίας αναγράφεται υποχρεωτικά ότι το σημείο εκκίνησης των χρησιμοποιούμενων μέσων για λόγους προστασίας των λουομένων θα γίνεται από πλωτή εξέδρα τοποθετημένης σε απόσταση από την ακτογραμμή ανάλογα με τις ιδιομορφίες της περιοχής και την κρίση της γνωμοδοτικής Επιτροπής του άρθρου 35 του Γ.Κ.Α. 20, υποχρεούται να καταβάλλει το οικονομικό αντάλλαγμα των 30 ευρώ ανά τ.μ. Επιπρόσθετα απαιτείται η καταβολή οικονομικού ανταλλάγματος για την παραχώρηση (ύστερα από δημοπρασία) του δικαιώματος απλής χρήσης του αιγιαλού. Τουτέστιν με την ισχύουσα νομοθεσία ο εκμισθωτής Θ.Μ.Α υποχρεούται να πληρώνει ένα σοβαρό οικονομικό αντάλλαγμα για την παραχώρηση τμήματος αιγιαλού, αφού αυτός συνδέεται αιτιωδώς με την επιχειρηματική του δραστηριότητα. Για αυτόν ακριβώς τον λόγο ο νομοθέτης επέτρεπε εκούσια μέχρι το 2014 στους εκμισθωτές Θ.Μ.Α την τοποθέτηση και χρήση πλωτής εξέδρας χωρίς οικονομικό αντάλλαγμα, δεδομένου ότι η υποχρεωτική τοποθέτηση και χρήση της προέρχεται απευθείας από τον νόμο, ενώ στους εκμισθωτές Θ.Μ.Α δεν απομένουν παρά «δέσμιες ενέργειες», αφού δεν μπορούν να επηρεάσουν τις αποφάσεις (υποχρεωτική χρήση πλωτής εξέδρας) των οικείων Λιμενικών Αρχών. Αύξηση τελών (τα οποία κατά την ανωτέρω υπουργική απόφαση για μία πλωτή εξέδρα εκατόν πενήντα (150) τετραγωνικών ανέρχονται σε 4.500,00 ευρώ) σε ένα κλάδο που ήδη έχει επιβαρυνθεί με πολλά βάρη σημαίνει «εκτέλεση» της ανταγωνιστικότητας. Το συγκεκριμένο τέλος πλήττει, ως επί το πλείστον τις εκατοντάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου μας, οι οποίες προσπαθούν να επιβιώσουν, να αποδώσουν τις εισφορές τους, να παραμείνουν ανταγωνιστικές και να διατηρήσουν τις θέσεις εργασίας που έχουν δημιουργήσει. Εάν, οι επισκέπτες της χώρας μας δεν κάνουν χρήση των υπηρεσιών μας, δεν θα επιβαρυνθούν μόνο οι εκμισθωτές θαλασσίων μέσων αναψυχής, αλλά η ίδια η κοινωνία δεδομένου ότι, οι επιχειρήσεις που θα αναγκαστούν εκ των πραγμάτων να μετακυλήσουν το κόστος αυτό στις τιμές των παρεχομένων υπηρεσιών, θα καταστούν μη ανταγωνιστικές. Η αύξηση αυτή σημαίνει βέβαιη πτώση δική μας και αύξηση των άλλων ανταγωνιστριών χωρών. Τίθεται κατά συνέπεια το ερώτημα αν για την διατήρηση σε ισχύ και των δύο σωρευτικών τελών συντρέχουν λόγοι δημοσίου ή κοινωνικού ενδιαφέροντος ή αντίθετα το δημόσιο και κοινωνικό συμφέρον επιβάλλει τη άμεση κατάργηση του ενός εκ των δύο. Ποιον και σε τι εξυπηρετεί τελικά; Με βάση τα πιο πάνω πραγματικά και αληθή γεγονότα κρίνουμε ότι επιβάλλεται να περιγραφτεί στον Νόμο και όχι σε κατά εξουσιοδότηση Υπουργική Απόφαση ότι το οικονομικό αντάλλαγμα που καταβάλλεται για την επαγγελματική χρήση πλωτής εξέδρας από τους εκμισθωτές θαλασσίων μέσων αναψυχής θα είναι μειωμένο κατά το εν τρίτο (1/3) σε σχέση με το οικονομικό αντάλλαγμα που πληρώνουν οι ιδιώτες και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δέκα (10) ευρώ ανά τ.μ. Η προαναφερόμενη εξουσιοδότηση της παρ.1γ του άρθρου 55 δεν έχει το συγκεκριμένο περιεχόμενο, στην περίπτωση αυτή, και δεν είναι σύμφωνη με το άρθρο 43 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, 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 οικονομικού 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' / , βρίσκεται εκτός εξουσιοδότησης και είναι, ως εκ τούτου, ανίσχυρη και	
--	--	---	--

	μη εφαρμοστέα (πρβλ. ΣτΕ 2850/2015). Σημειωτέον εντέλει ότι η επιφάνεια των εκατόν πενήντα (150) τ.μ είναι η ελάχιστη αναγκαία επιφάνεια για την ασφαλή ανύψωση κάθοδο του αλεξιπτώτου και δεν είναι αποτέλεσμα διακριτικής ευχέρειας. Ως εκ τούτου η επιβολή προοδευτικού τέλους είναι μη αναλογική, καταχρηστική και υπερβολική. Όσον αφορά το διάστημα της εξαμήνης (6) εποχιακής χρήσης της πλωτής εξέδρας θεωρούμε ότι δεν ανταποκρίνεται στις σημερινές πραγματικές συνθήκες, λαμβανομένου υπόψη ότι, σε πολλές τουριστικές περιοχές η τουριστική κίνηση ξεκινάει από τις αρχές Απριλίου και επεκτείνεται μέχρι τα μέσα Νοεμβρίου. Εξάλλου, η άδεια εκμίσθωσης θαλασσίων μέσων αναψυχής που κατέχουμε είναι τουλάχιστον χρονικής διάρκειας ενός (01) χρόνου. Δηλαδή, έχουμε το δικαίωμα να εκμισθώνουμε θαλάσσια μέσα αναψυχής καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη ότι η τοποθέτησης και χρήση πλωτής εξέδρας είναι άμεσα λειτουργικά συνδεδεμένη με την άσκηση των δραστηριοτήτων μας, η εποχιακή χρήση πλωτής εξέδρας για έξι (06) μήνες, αναφέρει στην ουσία το δικαίωμά μας για εργασία, αφού με την λήξη της άδειας της πλωτής εξέδρας απαγορεύεται κάθε άλλη δραστηριότητα. Για το λόγο αυτό προτείνουμε να υπάρχει εξαιρετική διάταξη ως προς τους εκμισθωτές θαλασσίων μέσων αναψυχής και να επιτρέπεται η χρήση της πλωτής εξέδρας για ισόχρονο διάστημα που είναι σε ισχύ και η άδεια εκμίσθωσης θαλασσίων μέσων αναψυχής. Άλλως και όλως επικουρικά να επιτρέπεται τουλάχιστον η εννέαμηνη (09) εποχιακή χρήσης της. Συνεπώς θα πρέπει να εξαλειφθούν τα διοικητικά βάρος και εμπόδια που παρακωλύουν την ανταγωνιστική παροχή υπηρεσιών και να παρασχεθεί στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της εκμίσθωσης Θ.Μ.Α το ασφαλές επιχειρηματικό κλίμα το οποίο χρειάζονται, έτσι ώστε να μην χαθεί το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η χώρα μας στον τομέα αυτό έναντι των άλλων ανταγωνιστριών χωρών.	
25/2/2020	Συμφωνούμε απολύτως με τα σχόλια και τις προτάσεις του Πανελληνίου Συνδέσμου Εκμισθωτών Θαλάσσιων μέσων αναψυχής. Θέλουμε δε, να συμπληρώσουμε ότι η αύξηση της διάρκειας χρήσεως της πλωτής εξέδρας που προορίζεται για επαγγελματική χρήση σε 9 ή ακόμα και 12μηνη διάρκεια (σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα λειτουργούν 12 μήνες το χρόνο) είναι πλέον απαραίτητη, διότι η τουριστική σεζόν έχει αυξηθεί και με βάση την κλιματική αλλαγή θα αυξηθεί και ακόμα περισσότερο στο μέλλον. Επίσης η πλωτή εξέδρα σε πολλές επιχειρήσεις (λόγω ιδιομορφίας της περιοχής όπου δραστηριοποιούνται) είναι άκρως απαραίτητη προκειμένου να λειτουργούν με ασφαλή τρόπο. Η απομάκρυνση τους πριν ολοκληρώσει η επιχείρηση την επαγγελματική της δραστηριότητα στο τέλος του έτους, δημιουργεί αρκετά προβλήματα προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι πελάτες (τουρίστες) με τον καλύτερο δυνατό και ασφαλή τρόπο. Τέλος θέλουμε να υπενθυμίσουμε ότι μέχρι και το έτος 2001 οι επιχειρήσεις που λειτουργούσαν όλο το χρόνο, είχαν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν την πλωτή τους εξέδρα σε δωδεκάμηνη βάση, χωρίς ουδέποτε να δημιουργηθεί το παραμικρό πρόβλημα.	Το παρόν άρθρο αφορά την εποχιακή χρήση πλωτών εξεδρών.
26/2/2020	ΚΑΤΑΘΕΤΩ ΤΗΝ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΜΟΥ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΙΟΥΧΩΝ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ, ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡ.8220/131/14/2014, ΦΕΚ1651Β'23-6-2014 ΑΠΟΦΑΣΗΣ Η ΟΠΟΙΑ ΣΤΟ ΑΡΧΙΚΟ ΑΡΘΡΟ 2 ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥΣ 2δ&amp;5ββ, ΑΝΕΦΕΡΕ ΤΟΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ &lt;&gt; ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΤΩΝ ΒΑΘΜΙΔΩΝ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΟΠΩΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΑΙ ΤΕΙ, ΕΝΩ ΤΩΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΑΡ.3132.2/23914/2019, ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΠΛΩΤΩΝ ΕΞΕΔΡΩΝ ΕΠΟΧΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΜΕΧΡΙ 150ΤΜ, ΑΝΑΦΕΡΕΙ ΜΟΝΟ ΩΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΟΡΗΓΟΥΝ ΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ &lt;&gt;, ΕΞΑΙΡΩΝΤΑΣ ΑΝΑΙΤΙΑ ΑΠΟ ΛΑΘΟΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΗ ΟΛΟΚΛΗΡΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΛΗΤΤΟΝΤΑΣ ΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΟΥΣ. ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΕΤΕ ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΕΠΑΝΑΦΟΡΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΘΕΤΕΤΕ ΤΩΡΑ ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ, ΤΗΣ	Η πρόταση αφορά το δευτερογενές πλαίσιο χρήσης και τοποθέτησης εξεδρών και θα ληφθεί υπόψη στο αντίστοιχο στάδιο.

		ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΩΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΤΩΝ <>, ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΟΡΗΓΟΥΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΙ ΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΕΞΕΔΡΩΝ ΚΑΙ ΝΑ ΕΞΑΛΕΙΨΕΤΕ ΤΟ ΤΡΟΜΕΡΟ ΛΑΘΟΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΕ ΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ.	
	27/2/2020	Σύμφωνα με ΟΜΟΦΩΝΗ απόφαση του ΔΣ της ΚΕΔΕ την 22/01/2020: διαμαρτυρόμαστε έντονα, προς κάθε αρμόδια αρχή για την μη συμμετοχή του Δήμου με αποφασιστική γνωμοδότηση του σε αποφάσεις τοποθέτησης πλωτής εξέδρας και ζητάμε την άμεση τροποποίηση της με αριθμ.8220/131/14 υπουργικής απόφασης η οποία δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1651 Β΄/23 Ιουνίου 2014 με προσθήκη εδαφίου. Συγκεκριμένα απαιτούμε την κατάργηση του άρθρου 27 του Ν.4256/14 και επαναφορά της διάταξης του άρθρου 14 παρ.5 του Ν.2971/2001 που προέβλεπε σύμφωνη γνώμη των Ο.Τ.Α. Ο Δήμαρχος Μυκόνου Κωνσταντίνος Π. Κουκάς Μέλος Δ.Σ. Κ.Ε.Δ.Ε.	Η πρόταση αφορά το δευτερογενές πλαίσιο χρήσης και τοποθέτησης εξεδρών και θα ληφθεί υπόψη στο αντίστοιχο στάδιο και επίσης η εν λόγω πρόταση δεν βοηθά στην απλούστευση των διαδικασιών.
	27/2/2020	Συμφωνούμε με τα σχόλια και τις προτάσεις του Πανελληνίου Συνδέσμου Εκμισθωτών Θαλάσσιων μέσων αναψυχής. Η αύξηση της διάρκειας χρήσεως της πλωτής εξέδρας που προορίζεται για επαγγελματική χρήση από επιχειρήσεις εκμίσθωσης θαλασσίων σπορ &π; μέσων αναψυχής, σε 9 ή ακόμα και 12 μήνες (εφόσον λειτουργούν) είναι για κάποιες επιχειρήσεις απαραίτητη προκειμένου να λειτουργούν με ασφαλή τρόπο.	Το παρόν άρθρο αφορά την εποχιακή χρήση πλωτών εξεδρών.
56	23/2/2020	1)Επειδή στον ν.2971/2001 ρυθμίζονται τα σχετικά με τον καθορισμό της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα και των χώρων που εξομοιώνονται με ζώνη λιμένα, είναι σημαντικό να διευκρινισθεί ότι με την παράγραφο 15 του άρθρου εικοστού πρώτου του ν. 2932/2001 (Α΄145) «προσδιορίζονται τα όρια της ζώνης δικαιοδοσίας και περιοχής ευθύνης Λιμένα των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε.». 2)Σχετική είναι και η απόφαση ΣΤΕ 1683/ 2015/ ΤΜΗΜΑ Ε.	Το παρόν άρθρο αφορά στο χρονικό πλαίσιο καθορισμού ζώνης λιμένα και όχι το τοπικό.
57	20/2/2020	Θα πρέπει να προβλεφθεί η εξαίρεση και μη επικαιροποίηση εγκρίσεων, με βάση το νέο νόμο, για όσες μελέτες έχουν ήδη εγκριθεί και είναι έτοιμες για υλοποίηση προκειμένου να μην υπάρξουν άσκοπες καθυστερήσεις και απώλεια χρηματοδοτήσεων.	Για όσες μελέτες έχουν εγκριθεί η διαδικασία έχει ολοκληρωθεί και δεν χρειάζεται να προβλεφθεί στο παρόν άρθρο.
58	18/2/2020	Η τοποθέτηση στις έδρες ναυτιλιακών ακόλουθων θα πρέπει να συνδέεται με την προηγούμενη εμπειρία και του στελέχους κατ' αντιστοιχία με όσα προβλέπεται στις θέσεις της ΜΕΑ και ΕΝΑ Λονδίνου. Για την τοποθέτηση ενός Αξιωματικού ως προϊστάμενου μια Λιμενικής Αρχής Εξωτερικού πρέπει να απαιτείται η προηγούμενη εμπειρία του ως προϊστάμενος Λιμενική Αρχής Εσωτερικού για εύλογο χρονικό διάστημα. Επιπρόσθετα, θα μπορούσε να τεθεί κατ' αντιστοιχία πάλι με τις διατάξεις για τη ΜΕΑ διάταξη με την οποία να προβλέπεται η τοποθέτηση του στελέχους μετά την επιστροφή του από εξωτερικό σε θέση προϊσταμένου Λιμενικής Αρχής. Σε σχέση με την ΜΕΑ Βρυξελλών και την ΕΝΑ Λονδίνου, πρέπει να εξεταστεί η πρακτική που εφαρμόζεται από το σύνολο των ναυτιλιακών χωρών (που αποτελούν νηολόγια ανταγωνιστικά του Ελληνικού) ώστε να δίνεται η δυνατότητα στην Υπηρεσία να τοποθετεί αξιωματικό για δεύτερη θητεία στην ίδια θέση (ΜΕΑ Βρυξελλών ή ΕΝΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ), η οποία σε καμία περίπτωση δεν θα είναι συνεχόμενη, ούτε θα απαλλάσσει το στέλεχος από την εκπλήρωση του συνόλου των κριτηρίων προαγωγής, που ισχύουν για το λοιπό προσωπικό.	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ
59		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
60		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
61	13/2/2020	ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΤΟ κ. ΥΠΟΥΡΓΟ ΚΑΙ ΤΗΝ Π.Ο.Ε.Π.Α.Σ. !!!!	-
	14/2/2020	Μπράβο σε όλους αλλά έχω μια απορία οι αξιωματικοί από λ/φ το πτυχίο δεν το χρησιμοποίησαν για το βαθμό του Ανθυπασιστή αν είναι έτσι γιατί ξανά.Εύχομαι ενότητα και δικαίωση	Άλλη η φιλοσοφία της ρύθμισης
62	24/2/2020	Προτείνουμε στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων να καλείται υποχρεωτικά, χωρίς δικαίωμα ψήφου,	Στο παρόν άρθρο τα θέματα τουριστικού ενδιαφέροντος θα

	εκπρόσωπος της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας (Ε.ΜΑ.Ε.). Ειδικότερα όταν συζητώνται θέματα που αφορούν στη δημιουργία χώρων κατάλληλων για σκάφη αναψυχής σε εμπορικούς λιμένες ή Λιμενικά Ταμεία θεωρούμε χρήσιμη τη συμμετοχή στη συζήτηση και την άποψη της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας. Σταύρος Κατσικάδης Ένωση Μαρινών Ελλάδας	καλύπτονται με τη συμμετοχή του Γενικού Γραμματέα του εν λόγω Υπουργείου.
27/2/2020	Σύμφωνα με το νόμο έως σήμερα στην ΕΣΑΛ συμμετέχουν ανώτερα στελέχη – υπηρεσιακοί παράγοντες των εμπλεκόμενων Υπουργείων και προεδρεύει ο ΓΓΑΛΠΝΕ. Με την παρούσα τροπολογία προτείνεται η αντικατάσταση των υπηρεσιακών στελεχών με τους Γενικούς Γραμματείς των Υπουργείων και ουσιαστικά ένα συλλογικό υπηρεσιακό-τεχνοκρατικό όργανο μετατρέπεται σε κυβερνητικό όργανο. Με την εν λόγω τροπολογία καταστρατηγείται ουσιαστικά το αρχικό πνεύμα του νομοθέτη που ήταν να δημιουργήσει ένα τεχνοκρατικό γνωμοδοτικό όργανο που θα εισηγούνταν στην κυβέρνηση σχετικά. Με την προτεινόμενη στο παρόν άρθρο σύνθεση ουσιαστικά το διορισμένο κυβερνητικό όργανο θα εισηγείται στην κυβέρνηση. Ως εκ τούτου προτείνουμε η σύνθεση της ΕΣΑΛ να παραμείνει σε επίπεδο υπηρεσιακών παραγόντων και επιπλέον να διευρυνθεί η σύνθεση του ως προς τα μέλη με δικαίωμα λόγου και με άλλους εκπροσώπους εμπλεκόμενων φορέων, όπως η ΠΟΥΕΝ και η ΟΜΥΛΕ.	Προβλέπεται η συμμετοχή και αναπληρωματικών μελών με γνώσεις του αντικειμένου που εκπροσωπούν και οι οποίοι είναι υπηρεσιακοί παράγοντες των Υπουργείων.
27/2/2020	Η ΕΣΑΛ μέχρι σήμερα λειτουργούσε ως ένα αποφασιστικό ή γνωμοδοτικό όργανο κατά περίπτωση, το οποίο εξέταζε επιστημονικά, τεχνικά και νομικά τις κατατεθειμένες προτάσεις για νέα λιμενικά έργα από τους φορείς διαχείρισης των λιμανιών. Για το σκοπό αυτό τα ορισμένα στην ΕΣΑΛ μέλη, είχαν κατά κύριο λόγο ειδική γνώση στο αντικείμενο του Υπουργείου τους στη βάση όχι μόνο των ειδικών σπουδών τους, αλλά και της εμπειρίας που είχαν αποκτήσει. Με τον τρόπο αυτό διασφαλιζόταν η αρτιότητα των εγκεκριμένων έργων ή των έργων για τα οποία εξασφαλιζόταν θετική γνωμοδότηση και μάλιστα σε σχετικά σύντομο χρόνο. Με την προτεινόμενη διάταξη και την αντικατάσταση των υπηρεσιακών παραγόντων από πολιτικά στελέχη, όπως είναι οι Γενικοί Γραμματείς των Υπουργείων, η Επιτροπή παύει να είναι ένα “τεχνοκρατικό” όργανο αφού οι γενικοί γραμματείς δεν είναι υποχρεωτικό και θα είναι μάλλον σπάνιο, να διαθέτουν την απαιτούμενη επιστημονική γνώση και εμπειρία και μετατρέπεται σε πολιτικό όργανο που θα υποτάσσει τις αποφάσεις της στους κομματικούς σχεδιασμούς της εκάστοτε κυβέρνησης. Εύκολα όλοι μπορούν να συμπεράνουν ότι η επιχειρούμενη αλλαγή στον τρόπο λειτουργίας της ΕΣΑΛ συνδέεται με την απόρριψη από αυτό το όργανο μέρους των επενδύσεων του ιδιώτη επενδυτή στο λιμάνι και επιχειρείται η χειραγώγηση των αποφάσεών του, εξυπηρετώντας μικροκομματικά οφέλη από την εκάστοτε κυβέρνηση. Είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι στην επιχειρούμενη αυτή διαδικασία γιατί αποδυναμώνεται ακόμη περισσότερο η θεσμική λειτουργία της ΕΣΑΛ ως οργάνου που προασπίζει τις αρχές της αντικειμενικότητας, της διαφάνειας και του δημόσιου συμφέροντος. ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΥΔΑΚΗΣ ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	Προβλέπεται η συμμετοχή και αναπληρωματικών μελών με γνώσεις του αντικειμένου που εκπροσωπούν και οι οποίοι είναι υπηρεσιακοί παράγοντες των Υπουργείων.
27/2/2020	Σύμφωνα με το νόμο έως σήμερα στην ΕΣΑΛ συμμετέχουν ανώτερα στελέχη – υπηρεσιακοί παράγοντες των εμπλεκόμενων Υπουργείων και προεδρεύει ο ΓΓΑΛΠΝΕ. Με την παρούσα τροπολογία προτείνεται η αντικατάσταση των υπηρεσιακών στελεχών με τους Γενικούς Γραμματείς των Υπουργείων και ουσιαστικά ένα συλλογικό υπηρεσιακό-τεχνοκρατικό όργανο μετατρέπεται σε κυβερνητικό όργανο.	Προβλέπεται η συμμετοχή και αναπληρωματικών μελών με γνώσεις του αντικειμένου που εκπροσωπούν και οι οποίοι είναι υπηρεσιακοί παράγοντες των Υπουργείων.

		Με την εν λόγω τροπολογία καταστρατηγείται ουσιαστικά το αρχικό πνεύμα του νομοθέτη που ήταν να δημιουργήσει ένα τεχνοκρατικό γνωμοδοτικό όργανο που θα εισηγούνταν στην κυβέρνηση σχετικά. Με την προτεινόμενη στο παρόν άρθρο σύνθεση ουσιαστικά το διορισμένο κυβερνητικό όργανο θα εισηγείται στην κυβέρνηση. Ως εκ τούτου προτείνουμε η σύνθεση της ΕΣΑΛ να παραμείνει σε επίπεδο υπηρεσιακών παραγόντων και επιπλέον να διευρυνθεί η σύνθεση του ως προς τα μέλη με δικαίωμα λόγου και με άλλους εκπροσώπους εμπλεκόμενων φορέων, όπως η ΠΟΥΕΝ και η ΟΜΥΛΕ.	
63		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	
64	26/2/2020	Πόσα ακόμη χρόνια θα χρειαστούν για να εξαλειφθούν οι ουρές στα λιμεναρχεία;	Με το παρόν άρθρο απλοποιείται η διαδικασία ναυλοσυμφώνου.
65	26/2/2020	Χαρτιά και σφραγίδες... Φτάνει πια. Ψηφιοποίηση της Δημόσιας Διοίκησης χθες.	Το παρόν άρθρο προβλέπει την ηλεκτρονική καταχώριση και της ιδιοχρησιμοποίησης.
66	21/2/2020	Όταν μελετήσει κανείς το έντυπο ΔΕΚΠΑ θα διαπιστώσει ότι κυρίως αναφέρεται σε μεγάλα επαγγελματικά σκάφη τα οποία αλλάζουν πλοιοκτήτες, καπετάνιους, διαθέτουν πλήρωμα και είναι υποχρεωμένα να καταθέτουν απόπλου και κατάπλου σε κάθε τους μετακίνηση. Ένα ιδιωτικό ερασιτεχνικό φουσκωτό σκάφος αναψυχής μικρότερο των 10 μέτρων, δεν έχει εκ του νόμου καμία από τις παραπάνω δυνατότητες και υποχρεώσεις. Δηλαδή το έντυπο ΔΕΚΠΑ πρακτικά δεν θα το χρησιμοποιήσω ποτέ. Αυτός είναι και βασικός λόγος που υπήρξε παρανόηση και λανθασμένη πληροφόρηση για την αναγκαιότητα έκδοσής του. Είναι προφανές επομένως ότι ο νομοθέτης σχεδίασε το συγκεκριμένο έντυπο για πλοία τα οποία υποχρεούνται σε θεώρηση απόπλου/κατάπλου, μπορούν να εκμισθώνονται, να προσλαμβάνουν διάφορους πλοιάρχους και να διαθέτουν πλήρωμα. Δηλαδή καμία σχέση με ένα μικρό σκάφος το οποίο δεν έχει καμία από τις παραπάνω υποχρεώσεις και δυνατότητες. Όλες αυτές οι αντιφάσεις οδήγησαν σε αρκετούς ιδιοκτήτες μικρών σκαφών, σε κάποια στελέχη της λιμενικής αρχής, αλλά και στους ναυτικούς πράκτορες που διαχειρίζονται τα έγγραφα αρκετών ιδιοκτητών μικρών σκαφών, στην παρανόηση ότι δεν απαιτείται η έκδοση του ΔΕ.Κ.Π.Α από όλους. Το πρόβλημα είναι ότι ένα απλό μικρό σκάφος αντιμετωπίζεται όπως μια θαλαμηγός! Ακόμα και ως παράβαση η αμέλεια έκδοσης ενός εντύπου, επέβαλε πρόστιμο το οποίο είναι υπερβολικά υψηλό, σε σχέση με την βαρύτητά της, γεγονός που αντιβαίνει στις αρχές του δικαίου και της αναλογικότητας. Επειδή θύματα του προηγούμενου νόμου υπήρξαν πολλοί ιδιοκτήτες μικρών σκαφών με τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν να είναι για τον καθένα 1000€, θα πρέπει, αφού καταργείται το έντυπο ΔΕΚΠΑ να καταργηθούν και οι εκκρεμείς αποφάσεις προστίμων.	Με το παρόν άρθρο προβλέπεται κατάργηση του ΔΕΚΠΑ και έχει προβλεφθεί μείωση κυρώσεων στο άρθρο 68 του παρόντος.
	26/2/2020	Επικαιροποιημένη αλλά χωρίς θεώρηση δεν έχει ουσία. Την γράφει κανείς επί τόπου, την ώρα του ελέγχου. Είτε θεωρημένη, είτε καθόλου. Καλύτερα το δεύτερο. Κατάργηση ΔΕΚΠΑ. Πρόσβαση στην εφαρμογή ΤΕΠΑΗ για όλες τις Λιμενικές Αρχές.	Με το παρόν άρθρο προβλέπεται κατάργηση του ΔΕΚΠΑ και έχει προβλεφθεί μείωση κυρώσεων στο άρθρο 68 του παρόντος.
	27/2/2020	Το νομοσχέδιο αυτό έχει συνολικά 27 τροποποιήσεις/προσθήκες στο Ν. 4504/2017 και στο Ν. 4256/2014. Μετά από δύο θερινές περιόδους συνεχούς πτώσης των αφίξεων επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (με κοινοτική και μη κοινοτική σημαία) και την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού στις γείτονες χώρες -κυρίως Τουρκία και Αλβανία-, το άρθρο 3 περίπτωση β' της παρ. 3 του ν. 4256/2014 (άρθρο 136 του Ν. 4504) εξακολουθεί να είναι σε ισχύ. Προαπαιτούμενο για τα εν λόγω σκάφη αναψυχής ώστε να δύνανται σε επιβίβαση ή/και αποβίβαση εντός Ελλάδος είναι να λάβουν άδεια ελληνικού επαγγελματικού σκάφους (charterlicense), όπως αντικαταστάθηκε το περασμένο έτος με την ηλεκτρονική εγγραφή στο	Το παρόν άρθρο αποσκοπεί στη μείωση του διοικητικού κόστους και στην ελαχιστοποίηση των διοικητικών βαρών στον τομέα των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.

		Μητρώο Πλοίων. Σκοπός του Μητρώου Πλοίων ήταν να καταργήσει την ελληνική επαγγελματική άδεια. Δυστυχώς, αντί να απλοποιούνται οι διαδικασίες γίνονται πιο περίπλοκες, καθώς τα ίδια δικαιολογητικά της επαγγελματικής άδειας εξακολουθούν ισχύουν και για την εγγραφή στο Μητρώο Πλοίων. Στην ουσία προστέθηκε και η ηλεκτρονική εγγραφή... Είναι σκόπιμο να επανεξετασθεί ο σκοπός του νομοθέτη σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του νόμου 4256/2014 για το άρθρο 2 Ηλεκτρονικό Μητρώο Πλοίων. Παραθέτω τους σκοπούς του νομοθέτη από την αιτιολογική έκθεση: "α) την λεπτομερή χαρτογράφηση των πάσης φύσεως πλοίων, τα οποία χρησιμοποιούνται για τουρισμό και αναψυχή, τόσο για ιδιωτικούς σκοπούς όσο και για επαγγελματική εκμετάλλευση στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού β) την απλοποίηση και τη συντόμηση των διαδικασιών που αφορούν στη δραστηριοποίηση των πλοίων αυτών γ) την άντληση στατιστικών στοιχείων για την υποβοήθηση του στρατηγικού σχεδιασμού και δ) τη διευκόλυνση του έργου των ελεγκτικών Αρχών. Το Μητρώο θα διασυνδεθεί α) με την εφαρμογή για την υποβολή του ναυλοσυμφώνου με ηλεκτρονικό τρόπο ώστε να διευκολύνεται η παρακολούθηση των ναυλώσεων και β) με την εφαρμογή για την ηλεκτρονική πληρωμή του Τέλους Παραμονής και Πλόων για την διευκόλυνση του ελέγχου". Θα ήταν εύλογο να μην χρειάζεται η δημιουργία υποκαταστήματος και η ύπαρξη νόμιμου εκπροσώπου, αλλά φορολογικού όπως ακριβώς ισχύει στην υπόλοιπη Ευρώπη. Με την θέσπιση φορολογικού εκπροσώπου η (προ)είσπραξη και απόδοση του Φ.Π.Α. επί του ναύλου θα γίνει πιο εύκολη καθώς το Υπουργείο Οικονομικών με την Απόφαση Α1018 προβλέπει στο άρθρο 7, παράγραφος 4 την ύπαρξη φορολογικού εκπροσώπου για την απόδοση ΦΠΑ στα διερχόμενα σκάφη αναψυχής. Δεν είναι δυνατόν να απαγορεύεται η επιβίβαση και αποβίβαση, αλλά να πληρώνεται το ΤΕΠΑΙ και ο ΦΠΑ στο ναύλο. Εκτός από υποχρεώσεις υπάρχουν και δικαιώματα.... Πρέπει επιτέλους τα δύο Υπουργεία -Οικονομικών και Ναυτιλίας- να έρθουν σε συνεννόηση και σε συνεργασία για να εναρμονιστεί ο νόμος 4256/2014 ως ισχύει με την απόφαση Α1018. Να τονιστεί ακόμη ότι το άρθρο 136 του Ν. 4504/2017 δεν τέθηκε ΠΟΤΕ σε διαβούλευση και αντίκειται και στον ΕΚ 3577/1992.. Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να λειτουργήσει ως αναπτυξιακός μοχλός της Εθνικής Οικονομίας και να συμβάλλει με αξιοσημείωτο ποσοστό στο ΑΕΠ όπως η ναυτιλία και οι λοιπές μορφές του τουρισμού. Με την κατάργηση του άρθρου 136 -πέραν της εναρμόνισης με την ΕΚ 3577/1992, θα επιτευχθούν οι παρακάτω στόχοι: 1. Άμεσα έσοδα για το κράτος, κυρίως από την είσπραξη του Φ.Π.Α. κατά την επιβίβαση στον λιμένα εκκίνησης. 2. Δημιουργία σταθερού περιβάλλοντος για την προώθηση της επιχειρηματικότητας και προσέλκυση κεφαλαίων λειτουργώντας συμπληρωματικά με την ανάπτυξη των υποδομών (μαρίνες). 3. Περιφερειακή ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών των νησιών και των παράκτιων περιοχών. 4. Άνθιση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και των συγγενών επαγγελμάτων. 5. Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. 6. Προώθηση της ελληνικής ναυτοσύνης και κουλτούρας διεθνώς. Η Ελλάδα έχει, εκ της γεωστρατηγικής θέσης της, συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς τις δυνατότητες ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και των δραστηριοτήτων γύρω από αυτόν. Στόχος είναι να γίνει η χώρα μας αυτή που θα καθορίζει τις εξελίξεις του κλάδου αποβάλλοντας τον μανδύα του προστατευτισμού, προσελκύοντας επενδύσεις σε υποδομές, εκσυγχρονίζοντας τις μαρίνες και προσφέροντας, υψηλού επιπέδου και προσαρμοσμένου στις σύγχρονες παγκόσμιες τουριστικές τάσεις, υπηρεσίες, και εν γένει να	
--	--	---	--

		καταστεί μια από τις κυριότερες αγορές που συγκροτούν την παγκόσμια αγορά του θαλάσσιου τουρισμού. Ας σταματήσουμε να στέλνουμε το κεφάλαιο, που επιθυμεί και να πληρώσει στην χώρα μας και να είναι νόμιμο, στην Αλβανία και στην Τουρκία!!!	
67	17/2/2020	Κάπου πρέπει να προβλεφθεί η διαδικασία πληρωμής των λιμενικών τελών αφού τα κατά τόπους λιμενικά ταμεία απογευματινές ώρες και σαββατοκύριακα δεν διαθέτουν προσωπικό για εξυπηρέτηση.	Η παρούσα πρόταση δεν συνάδει με το ρυθμιστικό πλαίσιο του παρόντος άρθρου.
	20/2/2020	Το άρθρο αυτό είναι όντως μια καλή αρχή για την ελευθερία κινήσεων των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής δημιουργεί όμως προβλήματα σε πολλούς τομείς όπως την αποφυγή των Λιμενικών ή Τελωνειακών Αρχών από τους ιδιοκτήτες και πλοιάρχους οι οποίοι εφόσον είναι κοινοτικοί πολλές φορές δεν προβαίνουν σε διαδικασίες τελωνείου ιδιαίτερα κατά την έξοδο από τη χώρα . Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αποφυγή πληρωμής ΤΕΠΑΙ και άλλων τελών . Επίσης δημιουργεί πρόβλημα στις αρχές σε περίπτωση που θα πρέπει να επιβάλουν πρόστιμο ή να επιδώσουν κάποια απόφαση . Προτείνω την επέκταση του άρθρου 9 του ΠΔ 229/1995 - ΦΕΚ 130/Α/20-6-1995 και στο άρθρο του παρόντος νόμου "Άρθρο 67 Διευκολύνσεις απόπλου-κατάπλου ιδιωτικών πλοίων αναψυχής" να προβλέψετε την υποχρέωση Πρακτόρευσης κατά την Είσοδο στη χώρα των σκαφών αναψυχής σημαία άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. κατά αυτό το τρόπο θα υπάρξει μια επεαφή μεταξύ του σκάφους και των αρχών για την προστασία της Ασφάλειας , των Εσόδω του Δημοσίου αλλά και διασφάλιση της τήρησης των κανονισμών περί παράνομης ναύλωσης ιδιωτικού σκάφους αναψυχής .	Το παρόν άρθρο στοχεύει στην απλοποίηση των διαδικασιών απόπλου κατάπλου για τα πλοία με σημαία κρατών μελών ΕΕ ή ΕΟΧ. Ο έλεγχος τους κατά την είσοδο και κατά την έξοδο από τη χώρα διασφαλίζεται με την παρούσα διάταξη.
68	26/2/2020	1) Απαγόρευση απόπλου για κάθε παράβαση που δεν υπάρχει ΑΦΜ. 2) Προσδιορισμός ότι η έννοια υποτροπή αφορά και το πλοίο και τον πλοιοκτήτη. 3) Δημιουργία βάσης δεδομένων υποτρόπων (πλοίων και πλοιοκτητών), προσβάσιμης από κάθε Λιμενική Αρχή. 4) Δεσμευτική επιβολή διπλάσιου προστίμου επί υποτροπής. 5) Υποτροπή επί τριετία.	Με το παρόν άρθρο λαμβάνεται υπόψη κατά την επιβολή κυρώσεων η αρχή της νομιμότητας καθώς και η αρχή της αναλογικότητας διασφαλίζοντας ένα ορθολογικότερο πλαίσιο κυρώσεων.
69	13/2/2020	5. Επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα οποία έχει καταβληθεί ο αναλογών φόρος προστιθέμενης αξίας κατά την εισαγωγή ή την απόκτηση, χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί, δεν έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης. ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η παράγραφος 5 καταργήθηκε με την παράγραφο 7 του άρθρου 94 του νόμου 4504/2017 (ΦΕΚ 184/Α/2017). Αυτο το αρθρο που καταργήθηκε,έβαλε την ταφοπλακα στα παλαιότερα σκαφη που μετα βιας συντηρουνταν αφού οι απαιτουμενες ανα τριετια ημερες ναυλωσης,λογο του ανταγωνισμού, με κανενα τροπο δεν μπορούν να συμπληρωθουν Η επαναφορα του ως ηταν πριν το 2017... θα εδινε μια ανασα (επιβιωσης) και σε οσους αδυνατουμε να συμπληρωσουμε (νομιμως τουλαχιστο) τις ελαχιστες ανα τριετια ημερες ναυλωσης.	Το παρόν σχόλιο δεν αφορά το συγκεκριμένο άρθρο.
70		*ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	-
71	27/2/2020	Μέρος Ε΄ με τίτλο «Θέματα Οργάνωσης και Λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και των Πολιτικών Υπαλλήλων του» Κεφάλαιο Ε Λοιπές διατάξεις πολιτικού προσωπικού 1) Τροποποίηση της Υπουργικής Απόφασης (Β 248/2016) Το ναυτικό προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας δεν έχει ναυτικό φυλλάδιο εν ισχύ με συνέπεια η διοικητική ερμηνεία του νόμου να καθιστά την προαγωγή των Κυβερνητών, Μηχανοδηγών και Ναυτών αδύνατη. Ως εκ τούτου και προς αποκατάσταση της εν λόγω αδικίας προτείνεται η τροποποίηση της υποπερίπτωσης (ββ) της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 1 ως εξής: «ναυτικό φυλλάδιο σε	ΜΗ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ / ΔΕΝ ΕΛΗΦΘΗ ΥΠΟΨΗ

		ισχύ, πλην των εν ενεργεία πλοηγών και του λοιπού ναυτικού προσωπικού που υπηρετεί στην Πλοηγική Υπηρεσία και των καθηγητών ναυτικών μαθημάτων Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (Μονίμων ΙΔΑΧ-ΙΔΟΧ)». Δηλαδή ζητάμε η ρύθμιση που έχει γίνει για τους Πλοηγούς και τους Καθηγητές να ισχύσει και για τους Κυβερνήτες, Μηχανοδηγούς και Ναύτες της Πλοηγικής Υπηρεσίας. 2) Έλεγχος Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης Πάγιο αίτημα της ΠΟΥΕΝ είναι η υπαγωγή των πολιτικών υπαλλήλων του ΥΝΑΝΠ στο ίδιο καθεστώς υποβολής Δήλωσης περιουσιακής κατάστασης που διέπει το σύνολο των πολιτικών υπαλλήλων του κράτους. Με το άρθρο 83 του ν.4504/2017 επανήλθε η καθολική υποχρέωση του πολιτικού προσωπικού του ΥΝΑΝΠ να υποβάλει ετησίως δήλωση περιουσιακής κατάστασης, σε αντίθεση με ότι ισχύει για τους πολιτικούς υπαλλήλους του υπόλοιπου δημόσιου τομέα. Η εν λόγω παράλογη υποχρέωση για ειδικότητες όπως επί παραδείγματι καθαρίστριες, κλητήρες και οδηγούς αυξάνει απλά τη γραφειοκρατία και δεν έχει καμία προστιθέμενη αξία. Επισημαίνεται ότι είμαστε το μοναδικό Υπουργείο του οποίου όλοι οι υπάλληλοι υποβάλλουν τις εν λόγω δηλώσεις αδιακρίτως, καθώς η ίδια υποχρέωση δεν ισχύει ούτε για τους υπαλλήλους του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, ούτε για τους υπαλλήλους του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Κατά συνέπεια επαναφέρουμε το πάγιο αίτημά μας για κατάργηση του ανωτέρω άρθρου. 3) Κανόνες διαφάνειας ΥΝΑΝΠ Πάγιο αίτημα της ΠΟΥΕΝ είναι η υπαγωγή των πολιτικών υπαλλήλων του ΥΝΑΠ στους ίδιους κανόνες διαφάνειας που υπάγεται το σύνολο των δημοσίων υπαλλήλων του κράτους, όπως αυτοί ρυθμίζονται από τον Κώδικα Δημοσίων Πολιτικών Υπαλλήλων. Ο Ν.4504/2017, δυστυχώς με πρόφαση τη διαφάνεια περιέλαβε διατάξεις τιμωρητικού χαρακτήρα όπως: - κανόνες διαφάνειας και δεοντολογίας όσον αφορά στις επαφές του πολιτικού και στρατιωτικού προσωπικού με τους προμηθευτές του ΥΝΑΝΠ, χωρίς όμως οι κανόνες αυτοί να έχουν εφαρμογή στις αντίστοιχες επαφές της Πολιτικής Ηγεσίας του Υπουργείου, δημιουργώντας τη στρεβλή εντύπωση ότι οι όποιες επαφές γίνονται με ευθύνη των υπαλλήλων και εξαντλούνται σε αυτούς, - περιορισμούς-ρήτρες απαγόρευσης απασχόλησης για το προσωπικό του Υπουργείου εν γένει στις προμηθεύτριες εταιρείες του Υπουργείου, στους νηογνώμονες και στους οργανισμούς ασφάλειας, δημιουργώντας ένα επιπλέον καθεστώς διάκρισης για τους πολιτικούς υπαλλήλους του ΥΝΑΝΠ, σε σχέση με τους δημοσίους υπαλλήλους της υπόλοιπης δημόσιας διοίκησης. - θέσπιση Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών ΥΝΑΝΠ, χωρίς καμία πρόβλεψη για την ανεξαρτησία των ελεγκτών καθιστώντας το σχήμα ελέγχου στο Υπουργείο φακικό και τελικώς αδιαφανές καθώς δεν προσδιορίζεται η σχέση- συνεργασία με τις υπόλοιπες δομές ελέγχου τόσο του υπουργείου όσο και εν γένει του δημοσίου. Δηλαδή δεν προσδιορίζεται πότε έχει αρμοδιότητα ο Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, πότε το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, που είναι ανεξάρτητα όργανα, ποια είναι τα όρια ελέγχου και η συνεργασία με τη Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου των Πολιτικών Υπαλλήλων, με τη Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και με το Γραφείο Εσωτερικών Υποθέσεων. Με τις ανωτέρω ρυθμίσεις διαφωνήσαμε τεκμηριωμένα στη Βουλή ζητώντας να αποσυρθούν και να κληθεί η ΑΔΕΔΥ να τοποθετηθεί επί δημοσιοϋπαλληλικών θεμάτων. Ως εκ τούτου επανερχόμαστε και δηλώνουμε ότι επί της αρχής η Ομοσπονδία μας είναι σύμφωνη με ρυθμίσεις που προάγουν τη διαφάνεια, αλλά αυτές θα πρέπει να έχουν καθολική ισχύ στο δημόσιο και σε όσους το υπηρετούν (υπουργοί, δήμαρχοι, γενικοί γραμματείς, διοικητές, μετακλητοί εν γένει, δημόσιοι υπάλληλοι κλπ), όπως ακριβώς συμβαίνει στο γαλλικό διοικητικό σύστημα στο οποίο άλλωστε έχει στηριχθεί και το ελληνικό διοικητικό σύστημα. Αντιθέτως οι διατάξεις του ν. 4504/2017 είναι μερικές, αποσπασματικές και εξαντλούνται σε συγκεκριμένες κατηγορίες υπαλλήλων θεσπίζοντας επιπλέον διακρίσεις για τους πολιτικούς υπαλλήλους του ΥΝΑΝΠ.	
--	--	---	--

		Άλλωστε επί των εν λόγω θεμάτων αρμόδια είναι τα Υπουργεία Εσωτερικών και Δικαιοσύνης, τα οποία θα πρέπει να διαβουλευτούν με την ΑΔΕΔΥ για τον προσδιορισμό του πλαισίου των όρων διαφάνειας που θα διέπουν τους δημόσιους πολιτικούς υπαλλήλους. 4) Τροπολογία που αφορά στη συγκρότηση των Λιμενικών Επιτροπών των Λιμενικών Ταμείων Με το άρθρο 63 παρ.2 του Ν.4609/19 (Α'67) αντικαταστάθηκε το άρθρο 2 του β.δ. της 14/19 Ιανουαρίου 1939 (Α'24) που αφορά στη Συγκρότηση των Λιμενικών Επιτροπών των Λιμενικών Ταμείων. Με το εν λόγω άρθρο καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη νόμου που αντίκειται στις ρυθμίσεις του και κατά συνέπεια καταργείται η διάταξη του άρθρου 10 παρ.6 (3) δ του Ν.2503/1997 με την οποία προβλεπόταν ότι «...Στα λιμενικά ταμεία στα οποία υπάρχει πρωτοβάθμιος σύλλογος μονίμων υπαλλήλων, εκπροσωπείται στο Διοικητικό Συμβούλιο με έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή του». Πέραν λοιπόν από την πρόβλεψη για διορισμό, χωρίς κάποιο συγκεκριμένο κριτήριο επιλογής, 3 κατοίκων του οικείου Νομού απευθείας από τον Υπουργό Ναυτιλίας, η οποία εγείρει πολλά ερωτήματα για τη σκοπιμότητά της, καταργήθηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση και η εκπροσώπηση των εργαζομένων του οικείου Λιμενικού Ταμείου. Επισημαίνεται ότι το κεκτημένο δικαίωμα συμμετοχής των εργαζομένων στη Λιμενική Επιτροπή ανέκαθεν συνεισέφερε στην εύρυθμη λειτουργία των ΛΤ, καθώς αφενός η άμεση διεκδίκηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων συνέβαλε στη διαμόρφωση ομαλών συνθηκών εργασίας και βέλτιστης αποδοτικότητας, αλλά και αφετέρου η πολυετής εμπειρία των εργαζομένων υπήρξε καθοριστική για την λήψη εύστοχων αποφάσεων από τη Λιμενική Επιτροπή. Ως εκ τούτου θα πρέπει στη σύνθεση των Λιμενικών Επιτροπών να προβλεφθεί η εκπροσώπηση των εργαζομένων του Λιμενικού Ταμείου, όπως ακριβώς προβλεπόταν με τη διάταξη του άρθρου 10 παρ.6 (3) δ του Ν.2503/1997.	
72	27/2/2020	Με την κατάργηση της θέσης του ΓΓ Ναυτιλίας του ΥΝΑΝΠ γεννήθηκαν εύλογα ερωτήματα: Ποια είναι η σκοπιμότητα της; Υπήρξαν παρατηρήσεις, παράπονα από τις υπηρεσίες του ΥΝΑΝΠ; Υπήρξε κάποια εισήγηση και από ποιόν; Έγινε στα πλαίσια του επιτελικού κράτους; Τα ερωτήματα αυτά παραμένουν αναπάντητα, ενώ οκτώ μήνες μετά την κατάργηση της θέσης του ΓΓ Ναυτιλίας εγείρεται το πλέον βασικό ερώτημα: Τελικά η κατάργηση της θέσης του ΓΓ Ναυτιλίας έλυσε ή δημιούργησε προβλήματα; Η άποψη μου είναι πως μόνο προβλήματα, δυσλειτουργίες και καθυστερήσεις δημιούργησε. Είναι αδιανόητο όταν όλες οι κυβερνήσεις εξαίρουν την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και της ναυτοσύνης και όταν υπάρχουν στελέχη στην πατρίδα μας με συγκεκριμένες σπουδές στη ναυτιλία να μην αξιοποιείται η σημαντική αυτή γνώση στη θέση του ΓΓ Ναυτιλίας. Πέραν αυτών όμως ο ΓΓ Ναυτιλίας προήδρευε και είχε την ευθύνη κρίσιμων συμβουλίων όπως το ΣΑΣ, το ΣΝΕ κλπ, με την ιδιότητα του προϊσταμένου των αρμόδιων υπηρεσιών (ΔΕΚΝ, ΔΘΣ, ΔΝΕΡ, ΚΕΕΠ κλπ). Τώρα ο ένας εκ των δύο ΓΓ, που τελικώς επιλεγεί να προεδρεύσει των ανωτέρω Συμβουλίων πως θα αντλεί καθημερινή ενημέρωση, τεχνογνωσία, εμπειρία αφού δεν προϊσταται αυτών των υπηρεσιών; Επίσης η επίλυση, επεξεργασία και προώθηση Διοικητικών και Οικονομικών Θεμάτων, ζητημάτων των εργαζομένων και όχι μόνο προβλέπεται στο υπόλοιπο δημόσιο να γίνεται από Υπηρεσιακό Γραμματέα. Το ΥΝΑΝΠ γιατί εξαιρείται; Προτείνεται η θεσμοθέτηση στο ΥΝΑΝΠ θέσης ΓΓ Ναυτιλίας και θέσης Υπηρεσιακού Γραμματέα	Αποτελεί αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας.

73	26/2/2020	Από την 1η Οκτωβρίου 2018 μέχρι την 31η Οκτωβρίου 2021, ο επιτηρητής της παραγράφου 2 μπορεί να αντικαθίσταται από κάτοχο βεβαίωσης επιτυχούς φοίτησης της Σχολής Δυτών Καλύμνου και, αν δεν υπάρχει τέτοιος, από κάτοχο άδειας δύτη ή από μαθητευόμενο δύτη. Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου ισχύουν και εφαρμόζονται αναλόγως και για τα σπογγαλιευτικά σκάφη.»». Επί της ουσίας με την συγκεκριμένη διάταξη δίνεται συγχωροχάρτι σε όσους αλιείς δραστηριοποιούνται όλο αυτό το διάστημα χωρίς άδεια επιτηρητή, είτε από υπαιτιότητά τους, είτε από υπαιτιότητα των αρμοδίων αρχών να δρομολογήσουν έγκαιρα τις διαδικασίες για να αποκτήσουν το απαιτούμενο έγγραφο (του επιτηρητή), ενώ εντύπωση προκαλεί και η αναδρομική ισχύς της διάταξης που επί της ουσίας ακυρώνει τις όποιες παραβάσεις έχει επιβάλλει η Λιμενική Αρχή. Τέλος θεωρώ ότι θα πρέπει κάποια στιγμή οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων να ασχοληθούν σοβαρά με το ζήτημα υπεραλίευσης του συγκεκριμένου είδους γιατί από ότι φαίνεται με τις συνεχιζόμενες τροποποιήσεις των όποιων μέτρων έχουν κατά καιρούς ληφθεί (VMS, Ηλεκτρονικά Ημερολόγια κ.τλ) που επί της ουσίας δίνεται παράταση στην παράταση και εξαίρεση στην εξαίρεση αποδεικνύοντας έμπρακτα τα συμφέροντα που ικανοποιούνται στο βωμό του κέρδους από την αλίευση και εξαγωγή του είδους.	Δε συνάδει με τη φιλοσοφία της ρύθμισης.
74	25/2/2020	Η ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΔΟΜΗ ΕΣΠΑ/ΥΝΑΝΠ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΘΕΙ ΣΕ ΑΜΙΓΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ. ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΣΧΟΛΗΘΕΙ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘ'ΥΛΗΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ.	Το ΛΣ δεν είναι μονοδιάστατο. Προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες και στην Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ ΥΝΑΝΠ.
75	25/2/2020	Το Υπουργείο Ναυτιλίας και το Λιμενικό Σώμα θα πρέπει να απεμπλακούν από τα θέματα του οίκου ναύτου εφόσον αρμόδιος πλέον είναι ο ΕΟΠΥΥ.	Το παρόν σχόλιο αφορά την οργάνωση του Οίκου Ναύτου το οποίο υπάγεται σε ξεχωριστό νομικό πλαίσιο.
	27/2/2020	Με το παρόν άρθρο λύνεται το πρόβλημα διορισμού του ΔΣ του Οίκου Ναύτου, που προέκυψε από την κατάργηση του άρθρου 8 του Ν.2575/1998 με το άρθρο 39 του Ν. 4256/2014. Επίσης η σύσταση της θέσης νομικού συμβούλου προφανώς στοχεύει στην επίλυση του χρόνιου προβλήματος της έλλειψης νομικής υποστήριξης του Οίκου Ναύτου. Παρόλα αυτά η πρόβλεψη για θέση νομικού συμβούλου και όχι δικηγόρου με έμμισθη εντολή ουσιαστικά παρακάμπτει την προκήρυξη της θέσης, καθώς σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 43 του ν.4194/2013 «Κώδικας Δικηγόρων» προβλέπεται ότι «η πρόσληψη δικηγόρων στους φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός καθορίζεται κάθε φορά με νόμο, γίνεται με επιλογή ύστερα από προκήρυξη, με βάση όσα παρακάτω ορίζονται, εκτός αν πρόκειται για πρόσληψη του προϊσταμένου νομικής ή δικαστικής υπηρεσίας ή νομικού συμβούλου στους φορείς αυτούς, ο οποίος προσλαμβάνεται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του φορέα». Κατά συνέπεια η Ομοσπονδία μας προτείνει για λόγους διαφάνειας να προβλεφθεί μία (01) θέση Δικηγόρου με έμμισθη εντολή αορίστου χρόνου και πάγια μηνιαία αμοιβή, όπως ακριβώς προβλεπόταν στο καταργηθέν άρθρο 8 του ν.2575/1998. Το γεγονός ότι θα προκηρυχθεί η θέση και θα ακολουθήσει επιλογή από ανεξάρτητη πενταμελή επιτροπή, προφανώς καθιστά τη διαδικασία επιλογής περισσότερο διαφανή από το να καλυφθεί η θέση χωρίς προκήρυξη από το ΔΣ του Οίκου Ναύτου. Άλλωστε η όσο το δυνατόν αμερόληπτη επιλογή για την κάλυψη της θέσης, αποτελεί διασφάλιση για το κύρος του επιλεγέντος δικηγόρου, ώστε να μην κρίνεται απαραίτητο σε κάθε αλλαγή κυβέρνησης και σύνθεσης ΔΣ του Οίκου Ναύτου να αλλάζει και ο νομικός σύμβουλος. Κατά συνέπεια η θέση δικηγόρου με έμμισθη εντολή διασφαλίζει τόσο τη διαφάνεια όσο και τη θεσμική και διοικητική συνέχεια.	Από το 1998 η θέση δεν καλύφθηκε. Θεωρήθηκε σκόπιμο για την ορθή λειτουργία του ΟΝ να επιλεχθεί νομικός σύμβουλος. Η οργάνωση του Οίκου Ναύτου στοχεύει στην υποβοήθηση του έργου του και στην όσον δυνατόν αποτελεσματικότερη κάλυψη των αναγκών του.