

## **Αιτιολογική Έκθεση στο Σχέδιο Νόμου**

### **«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»**

#### **I. Εισαγωγικές επισημάνσεις**

Η απόφαση της Κυβέρνησης για την επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με το π.δ. 85/2012, όπως ισχύει, και την ένταξη του Λιμενικού Σώματος σε αυτό ικανοποιεί ένα διαρκές αίτημα όλων των εμπλεκομένων στο ναυτιλιακό χώρο φορέων: την ύπαρξη ενός ενιαίου διοικητικού φορέα αφιερωμένου αποκλειστικά στον κορυφαίας σπουδαιότητας για την ελληνική κοινωνία και οικονομία, τομέα της ναυτιλίας. Κατέστη, συνεπώς, αναγκαία η νομοθετική παρέμβαση στο σύνολο της νομοθεσίας που διέπει τη δομή και τη λειτουργία του επανιδρυθέντος Υπουργείου, στην αποστολή του οποίου περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, βασικοί στρατηγικοί στόχοι, όπως:

- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής για την οργάνωση, βελτίωση, ανάπτυξη και προστασία της ελληνικής ναυτιλίας.
- Η εξασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και ο έλεγχος των θαλάσσιων συνόρων της χώρας.
- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης στρατηγικής και πολιτικής για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και ειδικότερα του Αιγαίου.

Συγχρόνως, δια της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ο τομέας της Ναυτιλίας διασυνδέεται με το σχεδιασμό και την εφαρμογή ολοκληρωμένης στρατηγικής και πολιτικής για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και ειδικότερα του Αιγαίου.

Με το Σχέδιο Νόμου επαναπροσδιορίζεται, κατ' αρχήν, η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και ενισχύεται ο ρόλος του με την επανάκτηση σειράς αρμοδιοτήτων που σχετίζονται άμεσα με ζωτικές λειτουργίες του Υπουργείου, τις οποίες το προσωπικό του Σώματος ασκούσε αποτελεσματικά προς όφελος του εθνικού κεφαλαίου της ναυτιλίας και, κατ' επέκταση, της χώρας.

Πέραν τούτων, με το Σχέδιο Νόμου παρέχεται ένα συνεκτικό σύστημα διατάξεων, βάσει του οποίου καθορίζεται το βασικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης, στοχεύοντας στην εν γένει προαγωγή ευαίσθητων τομέων, όπως η ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η ναυτική ασφάλεια και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η απλούστευση, ο εκσυγχρονισμός και η διευκόλυνση των συναφών με τη ναυτιλία διοικητικών διαδικασιών, καθώς και η ρύθμιση σημαντικών ζητημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία και διαχείριση των λιμένων της χώρας και την εγκαθίδρυση ενός καινοτόμου και σύγχρονου καθεστώτος διοίκησής τους.

## **II. Οι επιμέρους ρυθμίσεις:**

### **Κεφάλαιο Α' : Οργάνωση Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου**

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

Ειδικότερα, στο **άρθρο 1** ορίζονται ο σκοπός και η αποστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, οι αρμοδιότητές του, καθώς και η βασική διάρθρωσή του. Προβλέπεται ότι στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου υπάγονται, πέραν των κεντρικών και περιφερειακών υπηρεσιών του και το Λιμενικό Σώμα, δύο Γενικές Γραμματείες, ήτοι η υφιστάμενη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία ιδρύεται δια του παρόντος νόμου και προέρχεται από την τροποποίηση της δομής και τη μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Με τη νέα Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων επιχειρείται, επιπλέον, η αναβάθμιση των λειτουργιών του Υπουργείου που στοχεύουν στην προώθηση των ναυτιλιακών επενδύσεων και στη στροφή των προσπαθειών προς την ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας. Επίσης, στην παράγραφο 4 του άρθρου αυτού περιέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση προεδρικού διατάγματος, με το οποίο καταρτίζεται ο Οργανισμός του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, στον οποίο αποτυπώνεται το σύνολο των υπηρεσιών και οργάνων του Υπουργείου με τη νέα του πλέον οργανωτική διάρθρωση, καταργουμένων των υφισταμένων σχετικών κανονιστικών κειμένων. Μεταξύ αυτών, περιλαμβάνεται η Υπηρεσία Εκπαίδευσης Ναυτικών, με αρμοδιότητα την παροχή και ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών και τη διοίκηση και εποπτεία των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, καθώς επίσης και νέα Διεύθυνση με αρμοδιότητα, μεταξύ άλλων, την εκπόνηση ή ανάθεση εκπόνησης μελετών και την κατασκευή ή βελτίωση των

κτιριακών έργων ή εγκαταστάσεων που ανήκουν στο Δημόσιο και στεγάζουν υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

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

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

## **Κεφάλαιο Β' : Λιμενικό Σώμα**

Στο Κεφάλαιο Β' επαναπροσδιορίζεται η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και ρυθμίζονται ζητήματα που προσδιορίζουν τις βασικές του δομές. Ειδικότερα:

Στο **άρθρο 4** προσδιορίζεται η νομική φύση του Λιμενικού Σώματος, το οποίο ορίζεται ρητώς ως ένοπλο στρατιωτικό σώμα υπαγόμενο στη δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Στην παράγραφο 3 αναφέρεται η βασική διάρθρωση των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος, Κεντρικών και Περιφερειακών, η οποία πρόκειται να περιγραφεί αναλυτικά στο πλαίσιο του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Επίσης, προσδιορίζονται οι Λιμενικές Αρχές και προβλέπεται, με την έκδοση προεδρικού διατάγματος, η δυνατότητα ρύθμισης του συνόλου των πράξεων που σχετίζονται με την ίδρυση, την ονομασία, την αναδιάρθρωση, τις αρμοδιότητες, τη μετάταξη, τη συγχώνευση και την κατάργηση των Περιφερειακών υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος. Ακόμη, προβλέπεται ότι, όσον αφορά στους Λιμενικούς Σταθμούς και τα Λιμενικά Τμήματα, ως Αρχές υπαγόμενες σε Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία, οι εκ μέρους τους ασκούμενες αρμοδιότητές τους μπορούν να διαφέρουν από τις Αρχές υπαγωγής τους και να προσδιορίζονται ρητά στο προεδρικό διάταγμα ίδρυσής τους. Στην παράγραφο 4 γίνεται αναφορά στο Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος, ως ανώτατη επιτελική Υπηρεσία και στο έργο που αυτό επιτελεί, ενώ στην παράγραφο 5 προβλέπεται η λειτουργία του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, ως όργανο του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος.

Στο **άρθρο 5** οριοθετείται το πεδίο δράσης του Λιμενικού Σώματος, ενόψει και συγκεκριμένων ερμηνευτικών ζητημάτων που είχαν δημιουργηθεί σχετικά με τα καθήκοντα αστυνόμευσης εκ μέρους του, ενώ αναλύεται περαιτέρω η αποστολή του, στην οποία συμπεριλαμβάνονται τόσο οι αυτονόητες διοικητικές αστυνομικές αρμοδιότητές του όσο και οι πολύ σημαντικές υποστηρικτικές δραστηριότητες αυτού για το σύνολο των ναυτιλιακών σχεδιασμών και λοιπών πολιτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Με το προτεινόμενο **άρθρο 6** τροποποιείται το άρθρο 10 του ν. 3922/2011 και προβλέπονται οι βαθμοί των Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος που κατέχουν θέσεις εργασίας σε επίπεδο άσκησης εξουσίας. Ειδικότερα, λόγω της πολυσχιδούς αποστολής του Λιμενικού Σώματος, κρίθηκε αναγκαία η επαναφορά του θεσμού των δύο Υπαρχηγών, οι οποίοι είναι οι άμεσοι βοηθοί του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος και τον επικουρούν στην άσκηση των καθηκόντων του. Επιπροσθέτως, προβλέπεται η δυνατότητα του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος να μεταβιβάζει ορισμένες αρμοδιότητές του, καθώς και η δυνατότητα αυτού και των αξιωματούχων να μεταβιβάζουν το δικαίωμα υπογραφής «με εντολή τους» σε υφιστάμενα υπηρεσιακά κλιμάκια. Επίσης, προβλέπονται ειδικές αρμοδιότητες για Ανώτατο Αξιωματικό του Λιμενικού Σώματος που τοποθετείται στο Γραφείο του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος, ο οποίος παρακολουθεί και συντονίζει, κατά κύριο λόγο, τις δράσεις του Αρχηγείου έναντι των δράσεων των λοιπών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Στο **άρθρο 7** προβλέπονται οι βαθμοί, τους οποίους κατέχει η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, καθώς και λοιπά όργανα του Σώματος, προκειμένου να αναλάβουν συγκεκριμένες θέσεις αυξημένης ευθύνης. Με τον τρόπο αυτό, ιεραρχείται ορθολογικά το συνολικό καθεστώς διοίκησης του Λιμενικού Σώματος, με απώτερο σκοπό την αποτελεσματικότερη εκπλήρωση της αποστολής του.

Με το **άρθρο 8** ρυθμίζεται το ζήτημα της αναπλήρωσης των διοικούντων Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος, σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας τους. Η ρητή πρόβλεψη του νόμου συμβάλλει στη διαμόρφωση κλίματος ασφάλειας δικαίου στους διοικούμενους κατά τη συναλλαγή τους με τη Διοίκηση, αποτελεί δε εξειδίκευση μιας έκφανσης της θεμελιώδους αρχής του διοικητικού δικαίου περί συνέχειας της διοίκησης. Ο τρόπος αναπλήρωσης ανταποκρίνεται στις βασικές αρχές ιεραρχίας και καθορισμού της αρχαιότητας που διέπουν το Λιμενικό, ως στρατιωτικά οργανωμένο Σώμα.

## **Κεφάλαιο Γ': Ασφάλεια και αστυνόμευση**

Στο Κεφάλαιο Γ' ρυθμίζονται θέματα ενίσχυσης της ασφάλειας και της αστυνόμευσης που ασκεί το Λιμενικό Σώμα στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, στις παράκτιες ζώνες και στους λιμένες της χώρας.

Με το **άρθρο 9** τροποποιείται, καταρχάς, η παράγραφος 3 του άρθρου 27 του ν. 4058/2012 που αφορά στη στελέχωση του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Επιτήρησης και Ελέγχου των Συνόρων (Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ.), το οποίο συστήθηκε με την παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου. Η τροποποίηση της παραγράφου 3 προκύπτει ως αναγκαία συνέπεια της επανίδρυσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και της ένταξης σε αυτό του Λιμενικού Σώματος, το οποίο έως την έκδοση του π.δ. 85/2012 υπαγόταν στο (τότε) Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Η προτεινόμενη διάταξη αντανakλά το πνεύμα του ιστορικού νομοθέτη του ν. 4058/2012 και διασφαλίζει τη δυνατότητα για στελέχωση του Κέντρου και από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος.

Με το **άρθρο 10** επεκτείνεται η κράτηση ποσοστού 5% υπέρ του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (Μ.Τ.Ν.) και στα έσοδα που προέρχονται από τα πρόστιμα που επιβάλλουν οι Λιμενικές Αρχές για παραβάσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) για παράνομη στάθμευση.

Στην προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 του **άρθρου 11** επιχειρείται η απλούστευση της διαδικασίας ελέγχου και θεώρησης των ναυτιλιακών εγγράφων των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, εκτός αυτών που εκτελούν δρομολόγια με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, θεσπίζοντας τη δυνατότητα περιοδικού ελέγχου και θεώρησης των ναυτιλιακών εγγράφων πλοίων. Ειδικότερα, προβλέπεται η έκδοση υπουργικής απόφασης, με την οποία καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα εφαρμοσθεί η συγκεκριμένη διάταξη, με σκοπό τη διευκόλυνση των θαλασσίων ενδομεταφορών.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2, ενισχύεται το δικαίωμα της προηγούμενης ακρόασης του διοικουμένου με την επιμήκυνση του χρόνου στον οποίο δύναται να απολογηθεί ενώπιον της Λιμενικής Αρχής, κατόπιν βεβαίωσης παράβασης σε βάρος του και προ της εκδόσεως σχετικής απόφασης από την Αρχή.

Στην παράγραφο 3 προσαρμόζεται το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την αναγνώριση και εξουσιοδότηση των

Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφάλειας (Α.Ο.Α.) και παρέχεται το θεσμικό εξουσιοδοτικό πλαίσιο για τη δυνατότητα ανάθεσης στους εξουσιοδοτημένους Οργανισμούς όλων των υπηρεσιών της Αρχής Σημαίας. Με τη ρύθμιση αυτή απλουστεύονται και κατοχυρώνονται οι διαδικασίες εξουσιοδότησης που αναφέρονται στις εκάστοτε Πρότυπες Συμφωνίες, διασφαλίζεται ευελιξία και εν τέλει ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής Σημαίας.

Με την παράγραφο 4 τροποποιείται η διάταξη του άρθρου 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, προκειμένου να προβλεφθεί κατά τρόπο ειδικό η επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code).

Με την παράγραφο 5 παρέχεται η δυνατότητα καθορισμού, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, της οργανικής σύνθεσης του προσωπικού επιβατηγού ή επιβατηγού/ οχηματαγωγού πλοίου, όταν αυτό εκτελεί πλόες:

α) μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής ή μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής, β) δρομολογιακούς μεταξύ ελληνικών λιμένων συνολικής απόστασης από το λιμένα αφετηρίας μέχρι τον τελικό λιμένα προορισμού έως και 30 ν.μ. και είναι κλειστού τύπου, γ) μεταξύ ελληνικών λιμένων ή μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής ή μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής, όταν αυτό εμπίπτει στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζομένων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Κατά τον τρόπο αυτό, επιδιώκεται ως αποτελεσματικότερη η εξειδικευμένη ρύθμιση του θέματος για τις εν λόγω κατηγορίες πλοίων, καθ' όσον λαμβάνονται υπόψη ειδικότεροι παράγοντες, των οποίων η βαρύτητα δύναται να διαφέρει κατά περίπτωση, ιδίως λόγω των εξελίξεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τεχνολογία. Η οργανική σύνθεση, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την περίπτωση α' της παραγράφου 3 του άρθρου 87 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), διαμορφώνεται με βάση τον απαιτούμενο αριθμό ναυτικών για το χειρισμό και τη στελέχωση των σωστικών μέσων του πλοίου, όπως ο αριθμός αυτός καθορίζεται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, λαμβάνοντας υπόψη και τις αντίστοιχες απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Λόγω του χαρακτήρα τους ως ατομικές διοικητικές πράξεις, καθόσον εκδίδονται κατά πλοίο, δεν απαιτείται η δημοσίευση των αποφάσεων αυτών στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως κατ' εφαρμογή του άρθρου 8 παρ. 1 περ. θ του ν. 3469/2006 ή η ανάρτησή τους στο διαδίκτυο κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 παρ. 4 περ. 22 του ν. 3861/2010 (Α' 112).

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου **6** απελευθερώνεται το όριο ηλικίας των πλοίων, υπό την προϋπόθεση συμμόρφωσής τους στις πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου, καθώς και στους όρους και τις προϋποθέσεις που θα τεθούν, για το λόγο αυτό, με προεδρικό διάταγμα.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου **7** εναρμονίζονται οι προϋποθέσεις δρομολόγησης πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων με τις προϋποθέσεις που ισχύουν για τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές από ή προς λιμένες νησιών.

Σε ό,τι αφορά την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου **8**, σημειώνεται ότι η εκτέλεση περιηγητικών ταξιδιών μεταξύ ελληνικών λιμένων πραγματοποιείται από ελληνικά επιβατηγά πλοία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 165 παρ. 3α του ν.δ. 187/1973 (Α' 261), όπως ισχύει, και του π.δ. 122/1995 (Α' 75). Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση που η περιήγηση προεκτείνεται και σε λιμάνια της αλλοδαπής, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικός. Επιπλέον, με το άρθρο 165 παρ. 3β και παρ. 4 του ν.δ. 187/1973 (Α' 261) συμπεριλήφθηκε στην ελληνική νομοθεσία το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ όλων των ελληνικών λιμένων και από υπό κοινοτική σημαία πλοία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη ΕΚ και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία, αλλά και από τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία τους.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται το δικαίωμα στα ανωτέρω πλοία να παραλαμβάνουν επιβάτες όχι μόνο από τον αφετήριο λιμένα του πλοίου, σύμφωνα με το προγραμματισμένο δρομολόγιό του, αλλά και από τους ενδιάμεσους λιμένες που προσεγγίζει, χωρίς να καταστρατηγείται η έννοια του θαλάσσιου κυκλικού περιηγητικού ταξιδιού, αφού εξακολουθεί να ισχύει η υποχρέωση της οριστικής αποβίβασης των επιβατών στον ελληνικό λιμένα επιβίβασής τους (κυκλικό ταξίδι). Το ανωτέρω δικαίωμα παρέχεται μόνο όταν η διάρκεια του κυκλικού περιηγητικού ταξιδιού από το λιμένα επιβίβασης των επιβατών έως και τον λιμένα αποβίβασής τους, είναι διάρκειας τουλάχιστον 48 ωρών, προκειμένου να μην παρακωλύεται η ακτοπλοϊκή σύνδεση των ελληνικών λιμένων που πραγματοποιείται από δρομολογημένα πλοία, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2932/2001. Για τα πλοία που πραγματοποιούν ταξίδι διάρκειας λιγότερης των 48 ωρών εξακολουθεί να ισχύει η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του π.δ. 122/1995 (Α' 75), σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η παραλαβή περιηγητών από τους ενδιάμεσους λιμένες μετά

γνώμης των Λιμενικών Αρχών προσέγγισης και έγκρισης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την απαραίτητη προϋπόθεση της αποβίβασής τους στο λιμένα επιβίβασής τους. Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθίσταται πιο ευχερής και απελευθερωμένη η δραστηριοποίηση των εν λόγω πλοίων στον κλάδο της θαλάσσιας περιήγησης και αντιμετωπίζεται η συρρίκνωση του κλάδου και η μεταφορά της σχετικής δραστηριότητας σε άλλες χώρες.

Τέλος, στην παράγραφο 9 προβλέπεται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η συγκρότηση μη αμειβόμενης Επιτροπής για την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ). Με όμοια απόφαση προβλέπεται η συγκρότηση μη αμειβόμενης Επιτροπής για τον εκσυγχρονισμό και την κωδικοποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ). Με τις ανωτέρω υπουργικές αποφάσεις ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και γραμματειακής υποστήριξης των Επιτροπών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

#### **Κεφάλαιο Δ' : Ασφάλεια ναυσιπλοΐας**

Στο Κεφάλαιο Δ' επιχειρείται η επικαιροποίηση διατάξεων, με βάση τις οποίες καθορίζεται το βασικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης στα ζητήματα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

**Με το άρθρο 12** επιχειρείται η τροποποίηση διατάξεων του ν. 3622/2007, ο οποίος εκδόθηκε κατ' απαίτηση του άρθρου 9 του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004 και της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και την εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις και τους λιμένες που τα εξυπηρετούν. Η επιχειρούμενη τροποποίηση στοχεύει στο να καταστεί αποτελεσματικότερη η εφαρμογή του ανωτέρω νόμου και να αποσαφηνιστούν οι υποχρεώσεις της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (πρώην Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής), καθώς και των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων. Ειδικότερα:

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1, προστίθεται νέα παράγραφος 16 στο άρθρο 2 του ν. 3622/2007 και δίδεται ο ορισμός του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα κατ' αντιστοιχία με τον ορισμό που υφίσταται και για το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης. Η προσθήκη αυτή συναρτάται με επιμέρους διατάξεις του ίδιου άρθρου που αφορούν σε ευθύνες και αρμοδιότητες

του εν λόγω φορέα, αντίστοιχες με αυτές που υφίστανται για το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης.

Με την εισαγόμενη διάταξη της παραγράφου **2** επαναπροσδιορίζεται ο ορισμός του Λιμένα και του Συντονιστικού Κέντρου και καθορίζεται το Κέντρο Επιχειρήσεων Λιμενικού Σώματος ως Κέντρο Αναφορών Ασφάλειας. Το εν λόγω Κέντρο ήδη λειτουργεί ως Κέντρο Λήψης Αναφορών Ασφάλειας και ενημέρωσης των υπευθύνων ασφάλειας λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων, πλοίων και εταιριών για τις μεταβολές των επιπέδων ασφάλειας, σύμφωνα με τις οδηγίες των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ασκώντας τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στην παρ. 11 του άρθρου 6 του Κανονισμού Οργάνωσης και Λειτουργίας του, ο οποίος κυρώθηκε με την αριθμ. 7100/02/09/21.05.2009 απόφαση του (τότε) Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου **3** αντικαθίστανται οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 4 του ν. 3622/2007. Στην παράγραφο 1 περιγράφονται οι αρμοδιότητες του Συντονιστικού Κέντρου, προκειμένου να συνάδουν με τις απαιτήσεις του άρθρου 2 παρ. 6 του Κανονισμού 725/2004/ΕΚ και επαναπροσδιορίζονται οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (πρώην Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής) σε σχέση με τις επιμέρους διατάξεις του παρόντος νόμου. Στην παράγραφο 2 επαναπροσδιορίζεται η αρμοδιότητα της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα, ρυθμίζεται το θέμα ορισμού του Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμένα (ΥΑΛ) και προβλέπεται ότι ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα και ο αναπληρωτής του ορίζονται εκ των Υπευθύνων Ασφάλειας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΥΑΛΕ). Με τη προτεινόμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται ότι ο ΥΑΛ έχει εκ των προτέρων την απαιτούμενη εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, προκειμένου να εκπληρώνει αποτελεσματικότερα τα καθήκοντα του (σημείο επαφής για θέματα σχετικά με την ασφάλεια λιμένα), να είναι σε θέση να κατανοεί πλήρως τις μελέτες ασφαλείας λιμένα και να εισηγείται κατάλληλα στην Αρχή Ασφάλειας Λιμένα για την εφαρμογή τους. Ο ορισμός ως ΥΑΛ εκ των ΥΑΛΕ δημόσιου χαρακτήρα προκρίθηκε για λόγους δημόσιου συμφέροντος (η αυξημένη ασφάλεια λιμένα βοηθά και στην ασφάλεια των δημόσιων λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο λιμένα), αλλά και επειδή, κατά κανόνα, αυτοί ασκούν αποκλειστικά καθήκοντα και ως εκ τούτου έχουν περισσότερη ευχέρεια άσκησης και των παράλληλων καθηκόντων του ΥΑΛ.

Επίσης, με την προτεινόμενη τροποποίηση αντικαθίσταται, στην Αρχή Ασφάλειας Λιμένα, η Υπηρεσία Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης από την Υπηρεσία Πολιτικής Προστασίας της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, επειδή το αντικείμενο της

τελευταίας εξυπηρετεί λειτουργικά την εύρυθμη λειτουργία της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα.

Περαιτέρω, προκειμένου να ικανοποιηθεί σχετική απαίτηση της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ, αλλά και για την εύρυθμη λειτουργία της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα προβλέπεται όπως:

(α) οι κατά το άρθρο 9 οριζόμενοι υπεύθυνοι ασφάλειας των υπόχρεων εφαρμογής του Κανονισμού λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται σε έκαστο λιμένα συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της Αρχής μόνο για τα θέματα του συγκεκριμένου λιμένα που κατά περίπτωση απασχολούν την Αρχή Ασφάλειας Λιμένα και όχι για όλους τους υπόχρεους της Οδηγίας λιμένες της περιοχής δικαιοδοσίας της λιμενικής Αρχής,

(β) στις συνεδριάσεις της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα συμμετέχουν άνευ ψήφου και οι υπεύθυνοι ασφάλειας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του, όπως αυτές καθορίζονται βάσει των πορισμάτων της αξιολόγησης ασφαλείας του λιμένα και (γ) στην περίπτωση που από την αξιολόγηση ασφάλειας λιμένα προκύψει ότι τα όριά του καλύπτονται από τα όρια της μίας μόνης υπάρχουσας σε αυτόν υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης, δεν απαιτείται η συγκρότηση Αρχής Ασφάλειας Λιμένα (απαίτηση της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ, άρθρο 2 παράγραφος 4).

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 4 καταργείται η παράγραφος 3 του άρθρου 4 του ν. 3622/2007, δεδομένου ότι το θέμα ρυθμίζεται πλέον στη διάταξη της παραγράφου 15 του άρθρου 2 του ν. 3622/2007.

Με την παράγραφο 5 προτείνεται η αντικατάσταση των παραγράφων 1 και 3 του άρθρου 5 του ν. 3622/2007. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις και ιδίως αυτές της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 3622/2007, ανατίθεται στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα και λιμενικών εγκαταστάσεων, ως εκ της ιδιότητάς τους, η ευθύνη για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφαλείας των λιμένων τους, τη σύνταξη των σχεδίων ασφαλείας, τις αναθεωρήσεις αυτών και γενικότερα την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ, του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικα ISPS) και του Κανονισμού, διαθέτοντας τους απαραίτητους προς τούτο πόρους.

Επίσης, τους ανατίθεται η ευθύνη διάθεσης πόρων και μέσων για την υλοποίηση των μέτρων ασφαλείας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα Σχέδια Ασφάλειας των Λιμένων που διαχειρίζονται. Για την επίσπευση της διαδικασίας κατάρτισης των αξιολογήσεων και των Σχεδίων Ασφάλειας Λιμένων προβλέπεται, μετά την πάροδο συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος, αυτές να πραγματοποιούνται με ευθύνη της Γενικής

Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και με δαπάνες των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων.

Με τις λοιπές προσθήκες στις παραγράφους 1 και 3 του άρθρου 5 του ν. 3622/2007 ρυθμίζεται η υποχρέωση των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα ή, εν απουσία αυτών, των κύριων τμημάτων λιμένα (που δεν υπάγονται στις διατάξεις του Κανονισμού) και παρακείμενων περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του, να εφαρμόζουν τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα, μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας στους χώρους ευθύνης τους, με δικούς τους πόρους και μέσα, εντός τριμήνου από την ημερομηνία έγκρισης του σχεδίου.

Επιπροσθέτως, κατ' αντιστοιχία της υφιστάμενης πρόβλεψης του νόμου για τις υπόχρεες εφαρμογής του Κανονισμού λιμενικές εγκαταστάσεις, προβλέπεται η δυνατότητα και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης τμημάτων υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα ή παρακείμενων περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του και στους επιμέρους φορείς που δραστηριοποιούνται οικονομικά σε αυτά, να μπορούν να αναθέτουν και σε ιδιωτικές εταιρίες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, οι οποίες είναι εφοδιασμένες με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια, την άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα Σχέδια Ασφάλειας ελέγχων, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται ιδίως οι έλεγχοι προσώπων, αποσκευών και φορτίων, οι έλεγχοι πρόσβασης και η επιτήρηση ασφαλείας των τμημάτων λιμένα και παρακείμενων περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του λιμένα.

Με την παράγραφο 6 προτείνεται η αντικατάσταση του άρθρου 7 του ν. 3622/2007, καθορίζοντας, για λόγους σαφήνειας και άρσης τυχόν αμφισβητήσεων, ότι οι μελέτες αξιολόγησης ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 του ν. 3622/2007, εκπονούνται από εξουσιοδοτημένους προς τούτο Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας (Α.Ο.Α.) με την Ενιαία Αρμόδια Αρχή να διατηρεί το δικαίωμα εκπόνησης τέτοιου είδους μελετών. Επίσης, στην παράγραφο 3 του προτεινόμενου άρθρου 7 απαλείφθηκε το σχετικό εδάφιο το οποίο αναφερόταν στις μελέτες αξιολόγησης ασφαλείας των πλοίων, καθόσον η εν λόγω διάταξη δεν ήταν συμβατή με τον Κανονισμό 725/2004/EK, παράρτημα II, παράγραφο 8.5.

Με την παράγραφο 7 προτείνεται η αντικατάσταση των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 8 του ν. 3622/2007. Η αντικατάσταση της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 3622/2007 αποσκοπεί στην προσθήκη διάταξης, με την οποία διευκρινίζεται ότι δεν απαιτείται κατάρτιση Σχεδίου Ασφάλειας για Λιμένα εάν από την προβλεπόμενη κατά το άρθρο 7 του ν. 3622/2007 αξιολόγηση ασφαλείας του προκύψει ότι τα όριά του

καλύπτονται από τα όρια της μίας μόνης υπάρχουσας σε αυτόν υπόχρεος στον Κανονισμό λιμενικής εγκατάστασης. Η διάταξη αυτή προστίθεται για την ικανοποίηση της ως άνω αναφερθείσας απαίτησης της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ (άρθρο 2 παρ. 4). Αντίστοιχα, η αντικατάσταση της παραγράφου 2 του άρθρου 8 του ν. 3622/2007 αποσκοπεί στην αναδιατύπωση του τελευταίου εδαφίου της, προκειμένου να συνάδει με τα αναφερόμενα στην αιτιολογική σκέψη (8) της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ.

Με την παράγραφο **8** προτείνεται η αντικατάσταση του άρθρου 9 του ν. 3622/2007. Ειδικότερα, με τη διάταξη της παραγράφου 1 αποσκοπείται η πλήρης εναρμόνιση με την απαίτηση του Κανονισμού 725/2004/ΕΚ και ειδικότερα τις κατευθύνσεις του μέρους Β του Κώδικα ISPS, σύμφωνα με τις οποίες ο ΥΑΛΕ οφείλει να έχει συγκεκριμένες γνώσεις. Επίσης, με την διάταξη της παραγράφου 2 αποσαφηνίζονται οι διαφορετικές αρμοδιότητες του ΥΑΛ από αυτές των υπεύθυνων ασφάλειας πλοίων, των διαχειριστριών εταιριών τους και των λιμενικών εγκαταστάσεων και εναρμονίζεται πλήρως η εθνική νομοθεσία με τη σχετική απαίτηση της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ.

Με την ρύθμιση της παραγράφου **9**, με την οποία αντικαθίσταται η διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του ν. 3622/2007, αίρεται ο περιορισμός παροχής σχετικής εκπαίδευσης μόνον από εκπαιδευτικούς φορείς ναυτικής κατάρτισης και επιμόρφωσης και προσδιορίζεται το είδος της εκπαίδευσης που απαιτείται σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS.

Με τη διάταξη της παραγράφου **10** αντικαθίσταται η παράγραφος Α1β του άρθρου 17 του ν. 3622/2007 και προβλέπεται αποκλειστική αρμοδιότητα του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου για την έκδοση απόφασης αναστολής λειτουργίας λιμενικής εγκατάστασης για όσο διάστημα δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του νόμου, του Κανονισμού και του Κώδικα ISPS. Ειδικά στις περιπτώσεις λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν εποπτεύονται από αυτόν, απαιτείται και η προηγούμενη γνώμη της αρμόδιας διοικητικής αρχής που τις εποπτεύει.

Στην παράγραφο **11** προτείνεται η προσθήκη παραγράφου 3 στο άρθρο 17 του ν. 3622/2007, με την οποία ικανοποιείται η απαίτηση του άρθρου 17 της Οδηγίας, η οποία ορίζει ότι για παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που εκδίδονται σύμφωνα με την Οδηγία, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη θέσπιση κυρώσεων αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου **12** καταργείται η παράγραφος 2 του άρθρου 18 του ν. 3622/2007, δεδομένου ότι τα θέματα που αναφέρονταν σε αυτήν ρυθμίζονται πλέον με τη διάταξη της παραγράφου 15 του άρθρου 2 του ν. 3622/2007.

**Στο άρθρο 13** του προτεινόμενου νομοσχεδίου προωθείται μια σημαντική ρύθμιση αναφορικά με το καθεστώς καταμέτρησης των πλοίων υπό ελληνική σημαία που εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού και τα οποία διαθέτουν πιστοποιητικό καταμέτρησης, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, σε κόρους ολικής χωρητικότητας. Σχετικώς προβλέπεται ότι για τα πλοία αυτά θα πρέπει να καταμετρηθεί και να πιστοποιηθεί καταλλήλως από 1/1/2014 η ολική τους χωρητικότητα σύμφωνα με το διεθνώς ισχύον καθεστώς καταμέτρησης που έχει ενσωματωθεί στην εθνική μας νομοθεσία με το ν. 1373/1983 (Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών 1969). Τούτο κρίθηκε απαραίτητο, προκειμένου να αρθούν οποιεσδήποτε αμφισβητήσεις που ενδεχομένως ανακύπτουν από την εφαρμογή της διεθνούς και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, στην οποία οι οποιεσδήποτε αναφορές σε χωρητικότητα πλοίων διατυπώνονται σύμφωνα με το διεθνές και όχι το εθνικό θεσμικό πλαίσιο.

Με την παράγραφο **1** του **άρθρου 14** διασφαλίζεται η ακεραιότητα και η αντικειμενικότητα του ελέγχου, καθώς και η εφαρμογή της αρχής της χρηστής διοίκησης και διαφάνειας στην άσκηση των εν γένει κρατικών δράσεων, μέσω της πρόβλεψης κωλύματος στη συμμετοχή στα τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ατόμων που σχετίζονται εμπορικά ή επιχειρηματικά με ελέγχους ή επιθεωρήσεις πλοίων.

Στην παράγραφο **2** προβλέπεται η, εκ μέρους των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων, δυνατότητα επιθεώρησης του Συστήματος "Automatic Identification System" (AIS) των πλοίων. Τούτο κρίνεται αναγκαίο για την ευχερή εξυπηρέτηση των ανά τη χώρα αναγκών και τη μείωση του οικονομικού κόστους, αλλά και της επιβάρυνσης σε ανθρώπινους πόρους που απαιτούνται για την κάλυψη των υποχρεώσεων από επιθεωρητές που υπηρετούν στην Κεντρική Υπηρεσία.

Με την παράγραφο **3** προβλέπεται η συμπερίληψη στην ισχύουσα διάταξη του π.δ. 38/2011 εκείνων των πλοίων που υπάγονται στις διατάξεις του β.δ. 36/1967 και εφοδιάζονται με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης.

Στην παράγραφο **4** δίνεται η δυνατότητα να ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου θέματα ελαχίστων κριτηρίων προσόντων ελεγκτών και επιθεωρητών του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, που δεν ορίζονται ως υποχρεωτικά από τη διεθνή νομοθεσία ή τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην παράγραφο 5 προβλέπεται ότι με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης των στελεχών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου που διαθέτουν, κατά περίπτωση, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα που απαιτούνται για την πιστοποίησή τους ως ελεγκτές και επιθεωρητές για τη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων, αρμοδιότητας του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην παράγραφο 6, προβλέπεται η δυνατότητα να ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στα ελάχιστα κριτήρια προσόντων, γνώσεων και εμπειρίας των στελεχών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου αυτά να εκπαιδεύουν τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Με το **άρθρο 15**, επιχειρείται η αντικατάσταση παραγράφων του άρθρου δεύτερου του ν. 3482/2006 "Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2003 της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες διατάξεις", καθώς και του άρθρου τρίτου του ν. 1638/1986 "Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες το 1971 «ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή» και ρύθμιση συναφών θεμάτων".

Με τις επιχειρούμενες τροποποιήσεις, εκσυγχρονίζεται το καθεστώς καταβολής συνεισφοράς στο Διεθνές Κεφάλαιο για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή, καθώς και στο σχετικό Συμπληρωματικό Κεφάλαιο, από κάθε «πρόσωπο» και προσαρμόζεται η διαδικασία πληρωμών των συνεισφορών από τους υπόχρεους, όπως άλλωστε ακολουθείται στην πράξη μετά την απελευθέρωση της αγοράς συναλλάγματος και της ελευθερίας κίνησης κεφαλαίων.

Η ανωτέρω νομοθετική ρύθμιση κρίνεται επιβεβλημένη, διότι η προβλεπόμενη διαδικασία πληρωμών των συνεισφορών από τους υπόχρεους μέσω ειδικού λογαριασμού της Τράπεζας της Ελλάδος θεωρείται παρωχημένη, τόσο από την Τράπεζα της Ελλάδος όσο και από τους ίδιους τους υπόχρεους. Επίσης, προβλέπεται κατ' εξουσιοδότηση η έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης, η οποία θα καθορίζει τη διαδικασία κατάθεσης των εκάστοτε συνεισφορών στο Διεθνές Κεφάλαιο για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή και στο σχετικό Συμπληρωματικό Κεφάλαιο, αντιστοίχως, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση του **άρθρου 16**, η εφαρμογή των διατάξεων του ν.3393/2005 (Α' 242), της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του, επεκτείνεται και στα ελληνικά πλοία, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού και τα οποία δεν είναι υπόχρεα καταμέτρησης σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για τη μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων [ν.δ. 1373/1983 (Α' 92)], αλλά καταμετρώνται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 973/1971 (Α' 194).

Επίσης, διατηρείται η υποχρέωση που απορρέει από τα εδάφια (α) και (β) της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου, για εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3393/2005 (Α' 242) σε ελληνικά πλοία, ολικής χωρητικότητας (ο.χ) άνω των 1000 GT, καταμετρημένα σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για τη μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων [ν.δ.1373/1983 (Α' 92)], ανεξάρτητα των πλόων που εκτελούν και σε πλοία υπό ξένη σημαία ολικής χωρητικότητας (ο.χ) άνω των 1000 GT, για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής που προσδιορίζει το άρθρο 2 της «Σύμβασης».

Σημειώνεται ότι με την προτεινόμενη τροποποίηση των διατάξεων της παραγράφου 2 του ιδίου άρθρου, παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έκδοση προεδρικού διατάγματος, με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, για την επέκταση της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 3393/2005 σε ελληνικά πλοία, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού, ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ) μικρότερης των 1000 κόρων, καταμετρημένης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 973/1971.

**Με το άρθρο 17** ρυθμίζονται θέματα αδειοδότησης, χρήσης και σύνθεσης πληρώματος των βοηθητικών σκαφών και των πλωτών βοηθητικών ναυπηγημάτων υδατοκαλλιέργειας. Στόχος δεν είναι η τροποποίηση των βασικών ναυτιλιακών διατάξεων που προβλέπονται για τα σκάφη και τα ναυπηγήματα, αλλά ο καθορισμός των συγκεκριμένων τύπων τους και η παροχή εξουσιοδότησης στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου για τον προσδιορισμό των ειδικότερων τεχνικών και λεπτομερειακών κριτηρίων. Και αυτό, διότι οι παραπάνω όροι δεν έχουν συγκεκριμενοποιηθεί έως σήμερα, χρησιμοποιούμενοι αδιακρίτως και κατά τρόπο ασαφή, με αποτέλεσμα να επιφέρουν προβλήματα τόσο ως προς τη σύνθεση του αναγκαίου για τη χρήση τους πληρώματος όσο και ως προς τη διαδικασία αδειοδότησής τους, αφού άλλοτε θεωρούνται φορτηγίδες και άλλοτε σκάφη άλλων κατηγοριών από τις θεσμοθετημένες. Τέλος, προσδιορίζεται η διαδικασία για την ανάκληση της σχετικής άδειας, σε περιπτώσεις αλλαγής χρήσης ή παραβάσεων της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας.

Η διάταξη της παραγράφου **1 του άρθρου 18** προκύπτει επαγωγικά από την διοικητική αυτοτέλεια της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.). Ειδικότερα σκοπείται η συμπλήρωση της ρύθμισης που αφορά στην άμεση κινητοποίηση της Υπηρεσίας μετά από ένα ναυτικό ατύχημα και την άμεση αποστολή ομάδας διερευνητών στον τόπο του ατυχήματος.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου **2** συγκεκριμενοποιείται ο Ειδικός Φορέας του Κρατικού Προϋπολογισμού, τον οποίο θα βαρύνουν οι πιστώσεις λειτουργίας της ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.

Με την ρύθμιση της παραγράφου **3** προσδιορίζεται η Εισαγγελική Αρχή, ως η αρμόδια Αρχή η οποία δύναται να αποφασίσει για την αποκάλυψη των πληροφοριών και στοιχείων ενός ναυτικού ατυχήματος στο πλαίσιο του ν. 4033/2011 (Α' 264).

Με τη διάταξη της παραγράφου **4** αποσαφηνίζονται οι προβλέψεις της περίπτωσης β' της παραγράφου 3 του άρθρου 26 του ν. 4033/2011, με σκοπό να επιλυθούν ζητήματα που ανέκυψαν λόγω των διαφορετικών κατηγοριών των πλοίων. Με τη συγκεκριμένη διάταξη, επίσης, προσδιορίζονται τα πιστοποιητικά ασφαλείας των πλοίων, αναλόγως της κατηγορίας στην οποία εντάσσονται.

Επίσης, με την παράγραφο **5** ρυθμίζεται ο τρόπος υπολογισμού του ύψους του παραβόλου σε υπόχρεα πλοία τα οποία εξαιρούνται της πιστοποίησης της χωρητικότητας σε ο.χ (GT), λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις εφαρμογής του άρθρου 13 του προτεινόμενου νομοσχεδίου. Επίσης εισάγεται πρόβλεψη για την εφαρμογή της περίπτωσης β' της παραγράφου 3 του άρθρου 26 του ν. 4033/2011 και από τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς των Νηογνωνόνων, οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες πιστοποίησης πλοίων.

#### **Κεφάλαιο Ε' : Ναυτική εργασία και εκπαίδευση**

Στο Κεφάλαιο Ε' ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα προαγωγής της ναυτικής εργασίας και αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης.

**Στο άρθρο 19** προβλέπεται ότι κατά τη διάρκεια ισχύος του ν. 4093/2012 (Α' 222) και σε περίπτωση που δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη συλλογική σύμβαση εργασίας, οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας για ναυτολόγηση σε θέση κατωτέρου πληρώματος, σε φορτηγά πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 3.000 κοχ νηολογημένα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953 ή σε

ιδιωτικά σκάφη αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματά τους, όπως ειδικότερα καθορίζεται στις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος άρθρου. Με την εν λόγω ρύθμιση πραγματοποιούνται οι αναγκαίες διαρθρωτικές παρεμβάσεις και προσαρμογές, προκειμένου να καταστεί εφικτή όχι μόνο η διασφάλιση και η διατήρηση των θέσεων εργασίας και των συνταξιοδοτικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτικών, αλλά και η αύξηση της απασχόλησης και εν προκειμένω η αύξηση των προσφερομένων θέσεων εργασίας για Έλληνες ναυτικούς.

**Στο άρθρο 20** προβλέπεται η κατάρτιση «Μητρώου Ενεργών Ναυτικών» στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου κατά τρόπο ασφαλή και ελέγξιμο να αποσαφηνίζεται η ιδιότητα του «ενεργού ναυτικού», με την οποία συνδέεται ικανός αριθμός κανονιστικών κειμένων και ρυθμίσεων, ιδίως σχετικών με ασφάλιση, συνταξιοδότηση και ιατρική περίθαλψη.

**Με τη ρύθμιση του άρθρου 21** συμπληρώνεται η παρ. 1 του άρθρου 13 του Ν.2638/1998, (Α' 204), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του Ν.3450/2006 (Α' 64) και ισχύει. Κατά την εφαρμογή των ως άνω διατάξεων, διαπιστώθηκε νομοθετικό κενό ως προς την προβλεπόμενη διαδικασία μονιμοποίησης των εκλεγέντων με τριετή θητεία Επικούρων Καθηγητών, Καθηγητών Εφαρμογών και μελών Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού (Ε.ΔΙ.Π.) στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Τούτο διότι, ενώ προβλέπεται η μονιμοποίησή τους μετά τη λήξη της τριετούς θητείας, κατόπιν αίτησης υποβαλλόμενης εντός διμήνου και κρίσης του εκλεκτορικού σώματος, δεν γίνεται πρόβλεψη για την εργασιακή τους σχέση κατά το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από τη λήξη της θητείας έως την ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών μονιμοποίησης. Τα ζητήματα που ανακύπτουν συνίστανται, αφενός στην υπηρεσιακή κατάσταση των εν λόγω εκπαιδευτικών κατά το ως άνω διάστημα και αφετέρου στο διοικητικό σκέλος της διαδικασίας μονιμοποίησης, με συνέπεια την ασάφεια ως προς τη δυνατότητα των εν λόγω εκπαιδευτικών να ασκούν νομίμως τα καθήκοντά τους κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα, την καταβολή αμοιβής και τον υπολογισμό του διαστήματος αυτού ως πραγματικού χρόνου υπηρεσίας, ενώ απαιτείται ρύθμιση και ως προς τη διαδικασία έκδοσης των σχετικών διοικητικών πράξεων και τον καθορισμό της κρίσιμης ημερομηνίας για μονιμοποίηση ή αυτοδίκαιη λήξη της θητείας, κατά περίπτωση.

Με την προωθούμενη ρύθμιση συμπληρώνονται οι προαναφερόμενες διατάξεις, με στόχο να επιλυθούν τα ανωτέρω προβλήματα, ώστε να διασφαλισθεί η νόμιμη

απασχόλησή τους κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα και η νομιμότητα των ενεργειών τους στο διάστημα αυτό, ιδίως η διενέργεια εξετάσεων σπουδαστών, η έκδοση βαθμολογιών και συνακόλουθα, η ομαλή λειτουργία των ΑΕΝ.

**Με το άρθρο 22** λαμβάνεται μέριμνα για τη δημιουργία πραγματικών προϋποθέσεων, εκ μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, να εξασφαλίσουν θέσεις για την αναγκαία εκπαίδευση των σπουδαστών των ΑΕΝ, προκειμένου να ολοκληρώνεται απρόσκοπτα και να καθίσταται δυνατή η εκτέλεση της πρακτικής άσκησής τους επί πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, επιχειρείται να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της διενέργειας των εκπαιδευτικών ταξιδιών των σπουδαστών των ΑΕΝ, θεμελιώνοντας υποχρέωση για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του ν. 27/1975, να προσλαμβάνουν, κατ' ελάχιστον, αντίστοιχο αριθμό σπουδαστών των ΑΕΝ σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας, που διαχειρίζονται. Οι κατά τα ανωτέρω ναυτολογούμενοι σπουδαστές μπορεί να απασχολούνται σε ένα ή περισσότερα πλοία της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας, κατ' επιλογήν της. Παράβαση της υποχρέωσης αυτής συνεπάγεται επιβολή προστίμου σε βάρος της εταιρίας, ποσού δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500,00) Ευρώ ανά εκπαιδευόμενο υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ). Περαιτέρω ορίζεται ότι με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την ανωτέρω ναυτολόγηση, η διαδικασία επιβολής και είσπραξης του προστίμου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ή αναγκαία λεπτομέρεια.

Με την προωθούμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 **του άρθρου 23** και λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των προσφερομένων σπουδαστών και γενικότερα τις επικρατούσες συνθήκες στη ναυτιλιακή αγορά, δίνεται η δυνατότητα με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου να ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της ναυτολόγησης και της θαλάσσιας υπηρεσίας των σπουδαστών ΑΕΝ για την εκτέλεση των εκπαιδευτικών ταξιδιών σε πλοία με σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, εξασφαλίζοντας ότι η εν λόγω θαλάσσια υπηρεσία θα λογίζεται ως προαγωγική για την απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' τάξεως.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 παρατείνεται ο χρόνος χορήγησης του μηνιαίου εκπαιδευτικού Επιδόματος Πρακτικής Άσκησης στους πρωτοετείς σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού από 01/01/2014 μέχρι 31/12/2015. Με τον τρόπο αυτό, το Κράτος αναλαμβάνει το κόστος υποστήριξης του ισχύοντος

εκπαιδευτικού συστήματος («Sandwich Course») και οικονομικής ενίσχυσης των σπουδαστών των ΑΕΝ κατά τη διάρκεια της πρώτης εκπαιδευτικής τους ναυτολόγησης, προκειμένου να εκπαιδευθούν σύμφωνα με τα κοινά πρότυπα που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση STCW 78/1995, όπως ισχύει, στο πλαίσιο των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας. Σημειώνεται ότι με την προαναφερόμενη παράταση, ρυθμίζεται συνολικά η πράξη της Πρακτικής Άσκησης, δεδομένου ότι για τα εκπαιδευτικά ταξίδια των πρωτοετών σπουδαστών των ΑΕΝ που θα εκτελεστούν κατά τα έτη 2014 και 2015 έχει ήδη εκδοθεί από την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και δια βίου Μάθηση» του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού η με αριθμ.πρωτ. 6727/08-05-2012 πρώτη τροποποίηση της αριθμ. πρωτ. 9617/22-06-09 ανοικτής πρόσκλησης, προϋπολογισμού 24.760.000 ευρώ, προκειμένου η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου να υποβάλει προτάσεις για την ένταξη πράξεων «Πρακτικής Άσκησης πρωτοετών σπουδαστών των ΑΕΝ επί πλοίου ετών 2011, 2012, 2013, 2014 και 2015».

**Με το άρθρο 24** προβλέπεται η σύσταση Γραφείου Σταδιοδρομίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου με αρμοδιότητα την ενημέρωση και την παροχή κατευθύνσεων και υποδείξεων προς τους δοκίμους των ΑΕΝ, προκειμένου να εξασφαλισθεί η ναυτολόγησή τους σε πλοία ναυτιλιακών εταιριών για τη συμπλήρωση της επαγγελματικής κατάρτισής τους.

**Με το άρθρο 25** δίνεται η δυνατότητα να καλυφθούν, κατόπιν έγκρισης από τη Διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), οι θέσεις των ειδικών συμβούλων ή συνεργατών, καθώς και του Προϊσταμένου των Υπηρεσιών του ΝΕΕ, από διατελέσαντες Προέδρους ή Διευθύνοντες Συμβούλους με 15ετή τουλάχιστον υπηρεσία σε διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρία εγκατεστημένη στην Ελλάδα. Η ναυτιλία έχει εξειδικευμένο κανονιστικό και λειτουργικό πλαίσιο, στηριζόμενο σε διεθνείς κανόνες και συμβάσεις, που συνεχώς ανανεώνονται και συμπληρώνονται. Ως εκ τούτου, το ΝΕΕ, προκειμένου να δύναται να ανταποκριθεί ουσιαστικά στο ρόλο του, κυρίως απέναντι στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) πρέπει, πέραν των μονίμων δημοσίων υπαλλήλων, να έχει και μικρό αριθμό στελεχών με επιπρόσθετη γνώση και πείρα αυτού του χώρου. Με την εισαγόμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται η δυνατότητα του ΝΕΕ να αξιοποιεί τέτοια στελέχη, τα οποία διαθέτουν την πείρα που αναφέρεται σε αυτήν.

**Με το άρθρο 26** στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου θεσμοθετείται Διάσκεψη ("Forum") επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας, ως συλλογικό όργανο διαβούλευσης και ανταλλαγής απόψεων, με αποστολή την οργάνωση και συστηματοποίηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, την καταγραφή και τη δημοσιοποίηση συμπερασμάτων και κατευθύνσεων. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία της Διάσκεψης, τη συμμετοχή μελών και την τήρηση σχετικού Μητρώου, τη δημοσιότητα των εργασιών της, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

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

Σημειώνεται ότι σήμερα για τη φύλαξη κατασχεμένων πλοίων ισχύει το π.δ. 280/2000 (Α' 232) που θέτει ηλικιακό όριο τα 55 έτη για τους εν ενεργεία ναυτικούς και τα 65 έτη για τους συνταξιούχους ναυτικούς που προσλαμβάνονται κατ'εξαίρεση. Για τα παροπλισμένα πλοία εφαρμόζονται ειδικοί Κανονισμοί Λιμένων με ηλικιακό όριο πρόσληψης τα 60 έτη για τους εν ενεργεία ναυτικούς και ειδικότητες μόνο του κλάδου προσωπικού καταστρώματος ή μηχανής.

**Με το άρθρο 28** προβλέπεται η νομιμοποίηση του συνόλου των εγκαταστάσεων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Ασπρούργου, Ηπείρου και του κτιρίου Διοικητηρίου της ΑΕΝ Σύρου. Ειδικότερα:

Σε ό,τι αφορά στην ΑΕΝ Ασπροπύργου που αναφέρεται στην παράγραφο **1** του εν λόγω άρθρου, επισημαίνεται ότι αυτή βρίσκεται στην παραλία Ασπροπύργου και ιδρύθηκε το 1951. Οι εγκαταστάσεις της σχολής έχουν κατασκευαστεί επί οικοπεδικής έκτασης ιδιοκτησίας του Δημοσίου, συνολικής επιφάνειας 58.962,35 τ.μ., εκ των οποίων ένα τμήμα, επιφάνειας 46.280,50 τ.μ., βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλης και το υπόλοιπο τμήμα, επιφάνειας 12.681,85 τ.μ., βρίσκεται εντός της χερσαίας ζώνης του Λιμένα Ελευσίνας, όπως φαίνεται και στο από το Σεπτέμβριο του 2003, τοπογραφικό διάγραμμα του Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.) Α.Ε., θεωρημένο από τον Προϊστάμενο της Τεχνικής Υπηρεσίας Ο.Λ.Ε.

Οι εγκαταστάσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν σχολές Πλοιάρχων, Μηχανικών και Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, έχουν κατασκευαστεί σε διάφορες φάσεις, από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, σύμφωνα με τη διαδικασία των Δημοσίων Έργων, με μελέτες εγκεκριμένες από την Επιτροπή του άρθρου 2 του α.ν. 1864/1951 (Α' 184), καθώς και από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Ν.Α. Δυτικής Αττικής, χωρίς όμως την έκδοση οικοδομικής άδειας.

Η συνολική κάλυψη των κτιριακών εγκαταστάσεων είναι 10.277,94 τ.μ. και η συνολική δόμηση 17.699,71 τ.μ., στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και τα κτίρια που σημειώνονται στο τοπογραφικό διάγραμμα με αριθ. (5) και (8), με άθροισμα κάλυψης 2.869,41 τ.μ και άθροισμα δόμησης 7.540,88 τ.μ., που έχουν κατασκευαστεί προ του 1955. Στις εγκαταστάσεις της σχολής περιλαμβάνεται και ο εκπαιδευτικός λιμενίσκος, με τις προσχώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί, επιφάνειας 12.681,85 τ.μ., τα κτίρια και οι κατασκευές που βρίσκονται επ' αυτών, και συγκεκριμένα, ο προσήνεμος μώλος, το κρηπίδωμα, ο υπήνεμος μώλος, καθώς και το μέτωπο των έργων προστασίας της ακτογραμμής που έχουν εκτελεστεί.

Η ΑΕΝ Σύρου, η οποία αναφέρεται στην παράγραφο **2**, βρίσκεται στην περιοχή Νησάκι στην παραλία της Ερμούπολης επί συνολικής οικοπεδικής έκτασης των εγκαταστάσεων 1.224,77 τ.μ. και ιδρύθηκε το 1961. Το σύνολο των κτιριακών εγκαταστάσεων της σχολής βρίσκεται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Ερμούπολης και εκτός αιγιαλού, παραλίας και εκτός χερσαίας ζώνης λιμένα. Η σχολή είναι αποκλειστικά Πλοιάρχων, περιλαμβάνει δε και χώρους ενδιαίτησης των σπουδαστών.

Το κύριο συγκρότημα της Σχολής αποτελείται αφενός από το ιστορικό παλαιό λιθόκτιστο κτίριο και αφετέρου από το κτίριο του Διοικητηρίου.

Το παλαιό λιθόκτιστο κτίριο, το οποίο είναι διώροφο και περιλαμβάνει αίθουσες διδασκαλίας, χώρους ενδιαίτησης, κλπ, καθώς και δώμα με την αίθουσα γέφυρας, παραχωρήθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με την αριθ. Δ.1181/6.2.1961 απόφαση Υπουργού Οικονομικών και έχει συνολική επιφάνεια ορόφων 1.467,55 τ.μ.,

ήδη δε τον προπερασμένο αιώνα φιλοξενούσε την αγγλική εταιρία Eastern Telegraph. Τούτο θεωρείται νομίμως υφιστάμενο ως κατασκευασμένο προ του 1955.

Το διώροφο κτίριο του Διοικητηρίου, του οποίου προτείνεται η νομιμοποίηση, με συνολική κάλυψη κτιρίου 143,57 τ.μ. και συνολική δόμηση 287,14 τ.μ., κατασκευάστηκε στον εν συνεχεία του προαναφερόμενου διωρόφου κτιρίου χώρο, παραχωρημένο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με την αριθ. Ε. 8287/19.6.1961 απόφαση Υπουργού Οικονομικών, με τις διαδικασίες που προβλέπονταν από τις διατάξεις του άρθρου 2 του α.ν. 1864/1951, χωρίς την έκδοση οικοδομικής άδειας.

Η ΑΕΝ Ηπείρου, η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 3, βρίσκεται στην πόλη της Πρέβεζας, στην παραθαλάσσια περιοχή Βαθύ, επί οικοπεδικής έκτασης ιδιοκτησίας του Δημοσίου, συνολικής επιφάνειας 35.887,53 τ.μ. Ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970 και λειτούργησε από το 1973 έως το 1992 ως Σχολή Ραδιοτηλεγραφητών, ενώ το 1991 λειτούργησε και η σχολή Πλοιάρχων. Σήμερα λειτουργεί ως σχολή Πλοιάρχων, περιλαμβάνει δε και χώρους ενδιαίτησης των σπουδαστών.

Οι εγκαταστάσεις της σχολής έχουν κατασκευαστεί σε διάφορες φάσεις, από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, σύμφωνα με τη διαδικασία των Δημοσίων Έργων από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχίας Πρέβεζας, με μελέτες εγκεκριμένες από την Επιτροπή του άρθρου 2 του α.ν. 1864/1951, καθώς και από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Νομαρχίας Πρέβεζας, χωρίς όμως την έκδοση οικοδομικής άδειας. Η συνολική κάλυψη των κτιριακών εγκαταστάσεων της σχολής είναι 7.522,29 τ.μ. και η συνολική δόμηση 10.746,43 τ.μ.

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

Επιπροσθέτως, το γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται αυθαίρετες έχει ως αποτέλεσμα να προκύπτουν μια σειρά από ζητήματα ζωτικής σημασίας για τη σωστή λειτουργία των σχολών γενικότερα, όπως, παραδείγματος χάριν, αδυναμία να

ενταχθούν τα έργα τους έγκαιρα και να χρηματοδοτηθούν από το ΕΣΠΑ. Επισημαίνεται, επιπλέον, ότι έχει υπάρξει ενδιαφέρον από ιδιώτες για επισκευαστικές επεμβάσεις, με δική τους χρηματοδότηση, στις κτιριακές εγκαταστάσεις των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, η έκταση των οποίων δύναται να απαιτήσει την έκδοση οικοδομικών αδειών, οι οποίες δεν μπορούν να εκδοθούν, εάν δεν έχουν νομιμοποιηθεί τα κτίρια.

Κατόπιν αυτών και με δεδομένο ότι τα κτίρια έχουν κατασκευαστεί με τις νόμιμες διαδικασίες εκτέλεσης, με εγκεκριμένες, για το σκοπό αυτό, μελέτες από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του (τότε) Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Επιτροπή του άρθρου 2 του α.ν. 1864/1951), του (τότε) Υπουργείου Δημοσίων Έργων και της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχίας Δυτικής Αττικής και προκειμένου να αποφευχθούν χρονοβόρες και με οικονομικό κόστος, για το Δημόσιο, διαδικασίες, εισάγεται η προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 28, με το οποίο νομιμοποιούνται τα κτίρια των ως άνω αναφερόμενων ΑΕΝ ως έχουν.

Με την παράγραφο 4 του εν λόγω άρθρου, επεκτείνεται η εφαρμογή της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 4081/2012, προκειμένου ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου να δύναται να συνάψει, υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις, σύμβαση με φυσικά ή νομικά πρόσωπα για την επισκευή, με ίδιες αυτών δαπάνες, των ανωτέρω κτιρίων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Η ρύθμιση αυτή εξυπηρετεί τόσο την άμεση αξιοποίηση πόρων που διατίθενται κατά βάση από τον ιδιωτικό τομέα όσο και την ανάγκη ταχείας παρέμβασης για ανακαίνιση ή/και ανακατασκευή υφιστάμενων κτιριακών υποδομών των Ακαδημιών αυτών. Στην περίπτωση που οι μελέτες συντάσσονται από ιδιώτες μελετητές, για λογαριασμό και με δαπάνες των ανωτέρω φυσικών ή νομικών προσώπων, αυτές πρέπει να εγκρίνονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το προηγούμενο εδάφιο ισχύει και στην περίπτωση της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 4081/2012 (κτίρια της ΑΕΝ Μακεδονίας). Περαιτέρω ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην κατάρτιση, υπογραφή και εκτέλεση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια των σχετικών συμβάσεων.

Με την προτεινόμενη παράγραφο 1 **του άρθρου 29** μειώνονται οι εισφορές που χορηγούνται στα επαγγελματικά σωματεία πλοιοκτητών, μέσω των εισφορών υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ), με αποτέλεσμα να περιορίζονται σε σημαντικό βαθμό οι ετήσιες υποχρεώσεις του ΚΝΕ προς αυτά τα σωματεία ή τις ενώσεις, ώστε να είναι δυνατή η διοχέτευση των εξοικονομούμενων πόρων για την κάλυψη των αναγκών της ναυτικής εκπαίδευσης.

Με την παράγραφο 2 προβλέπεται ότι επιτρέπεται η παραχώρηση της χρήσης, έναντι χρηματικού ανταλλάγματος υπέρ του ΚΝΕ, των προσομοιωτών των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με σκοπό την επιμόρφωση των στελεχών τους. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, η διάρκεια της παραχώρησης, το ύψος του ανταλλάγματος, οι υποχρεώσεις των παραχωρησιούχων επιχειρήσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

**Με το άρθρο 30** επανακαθορίζεται μόνο για τη χειμερινή περίοδο, ήτοι από 1ης Νοεμβρίου μέχρι και 31ης Μαρτίου, η οργανική σύνθεση του προσωπικού γενικών υπηρεσιών και συγκεκριμένα του προσωπικού οικονομικών υπηρεσιών, τροφοδοσίας, ενδιαιτημάτων και μαγειρείου των επιβατηγών και επιβατηγών/ οχηματαγωγών πλοίων, με τρόπο αναλογικότερο προς τις μειωμένες απαιτήσεις για γενικές υπηρεσίες κατά την περίοδο χαμηλής κίνησης επιβατών και οχημάτων. Η ρύθμιση αφορά σε πλοία που εκτελούν πλόες δρομολογιακούς μεταξύ λιμένων της ημεδαπής συνολικής απόστασης από λιμένα αφετηρίας μέχρι λιμένα προορισμού ανώτερης των 30 ν.μ., εκτός των δρομολογημένων σε γραμμές Αργοσαρωνικού, αυτών που εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζομένων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και εκείνων των οποίων η σύνθεση καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Σε ό,τι αφορά στην προτεινόμενη ρύθμιση **του άρθρου 31** επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Με τη διάταξη του άρθρου 18 του β.δ. της 18<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1954 (Α' 27), προβλέπεται ότι Υποπλοίαρχοι του Πολεμικού Ναυτικού (Π.Ν.) που απομακρύνθηκαν από τις τάξεις του για οποιονδήποτε λόγο, εκτός από επαγγελματική ανικανότητα, αποκτούν αυτοδίκαια το δίπλωμα Πλοιάρχου Β' τάξης Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.). Ανάλογες διατάξεις υπάρχουν και για λοιπούς βαθμούς Αξιωματικών και βαθμοφόρων του Π.Ν. για τις λοιπές κατηγορίες διπλωμάτων, αδειών και πτυχίων Ε.Ν. Η ανωτέρω διάταξη παραμένει σε ισχύ, δεδομένου ότι δεν έχει καταργηθεί ρητώς νομοθετικά. Από το 2002, έτος πλήρους εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης STCW 1978 και της σχετικής κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας, δεν απονέμονται Αποδεικτικά Ναυτικής Ικανότητας (Α.Ν.Ι.) σε αποστράτους του Π.Ν., Λ.Σ. και σε άλλες ειδικές κατηγορίες, επειδή η σχετική ρύθμιση έρχεται ολοκληρωτικά σε αντίθεση με τις απαιτήσεις της Σύμβασης αυτής, η οποία καθορίζει τα διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποίησης

των ναυτικών. Η εν λόγω Σύμβαση έχει κυρωθεί με το ν. 1314/1983 (Α' 2) και για την εφαρμογή της έχει εκδοθεί το π.δ. 243/1998 (Α' 181), όπως ισχύει.

Με την υπ' αριθμ. 1282/2008 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, που εκδόθηκε κατόπιν άσκησης σχετικής αίτησης ακύρωσης, κρίθηκε ότι το δικαίωμα των προερχομένων από το Πολεμικό Ναυτικό αξιωματικών να εντάσσονται στον αντίστοιχο βαθμό Πλοιάρχου του Εμπορικού Ναυτικού, τελεί υπό τις προϋποθέσεις τήρησης της διαδικασίας ελέγχου και εκπαίδευσης που προβλέπονται από το καθεστώς της Σύμβασης, όπως αυτές εξειδικεύονται με το π.δ. 243/1998, για τη χορήγηση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας που να καλύπτουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Επομένως, υποχρεούται η Διοίκηση, εφόσον υπάρχει σχετικό περί αυτού αίτημα, να υποβάλει και τον εν λόγω ενδιαφερόμενο απόστρατο του Πολεμικού Ναυτικού στην ανωτέρω διαγραφόμενη από το π.δ. 243/1998 διαδικασία εκπαίδευσης και ελέγχου για τη χορήγηση του σχετικού αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας.

Ενόψει των ανωτέρω και κατ' εφαρμογή των αρχών της χρηστής και εύρυθμης λειτουργίας της Διοίκησης και της ανάγκης ορθής ερμηνείας και εφαρμογής του νόμου, με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 31 παρέχεται η δυνατότητα καθορισμού, με προεδρικό διάταγμα, των ελαχίστων υποχρεωτικών απαιτήσεων εκπαίδευσης για την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας από τους αξιωματικούς που προέρχονται από το Πολεμικό Ναυτικό ή το Λιμενικό Σώμα, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση STCW 1978, όπως αυτές έχουν εξειδικευθεί από τον κυρωτικό αυτής ν. 1314/1983 (Α' 2) και τις σχετικές κανονιστικές ρυθμίσεις. Το προεδρικό διάταγμα εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας (ο οποίος είναι αρμόδιος για ζητήματα που αφορούν στο προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού) και Ναυτιλίας και Αιγαίου (λόγω αρμοδιότητάς του επί ζητημάτων αδειών ναυτικής ικανότητας στο Εμπορικό Ναυτικό), ώστε να επιτευχθεί η τυποποίηση και η πιστοποίηση της παρεχόμενης εκπαίδευσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Διεθνή Σύμβαση STCW 1978.

#### **Κεφάλαιο ΣΤ': Ανάπτυξη ναυτιλιακών επιχειρήσεων**

Στο Κεφάλαιο ΣΤ' ρυθμίζονται ζητήματα ανάπτυξης ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μέσω της απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών.

**Με τη διάταξη του άρθρου 32** επιχειρείται η διάκριση των αμιγώς διοικητικών αρμοδιοτήτων για τη χορήγηση άδειας εγκατάστασης γραφείου ή υποκαταστήματος

αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχειρήσεως, βάσει του άρθρου 25 του ν. 27/1975, όπως ισχύει, από εκείνες που έχουν και οικονομικό αντικείμενο σύμφωνα με την ίδια αυτή διάταξη, ούτως ώστε οι πρώτες να διεκπεραιώνονται, χωρίς περιττή γραφειοκρατία, μόνο από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου. Κατά τα λοιπά, δεν επιχειρείται κάποια διαφοροποίηση στις εκεί περιεχόμενες ουσιαστικές διατάξεις, ενόψει και των ρυθμίσεων του άρθρου 107 του Συντάγματος.

## **Κεφάλαιο Ζ' : Ζητήματα νησιωτικής πολιτικής**

Με την προτεινόμενη ρύθμιση **του άρθρου 33**, επιχειρείται η ανάδειξη και η ενίσχυση του ρόλου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, κυρίως μέσω της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, όχι μόνο ως φορέα πρωτοβουλιών για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την εφαρμογή ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής, αλλά και ως φορέα που παρεμβαίνει για τη διασφάλιση ότι για κάθε σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, σχέδιο προεδρικού διατάγματος και λοιπών κανονιστικών πράξεων της Διοίκησης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του ν. 4048/2012, πρέπει υποχρεωτικά να τεκμηριώνονται και να αξιολογούνται οι συνέπειες στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών. Η ρύθμιση αυτή συντονίζεται με τη σχετική επιταγή του άρθρου 101 παράγραφος 4 του Συντάγματος, καθώς επίσης και με το γενικότερο καθεστώς νησιωτικής πολιτικής που θεσπίζεται στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**Με την εισαγόμενη διάταξη του άρθρου 34**, συστήνεται Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ) για την υποστήριξη του ρόλου της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο γνωμοδοτεί κυρίως: α) για τις βασικές αρχές χάραξης πολιτικών στους διάφορους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των νησιών και β) για τη σχεδίαση και υλοποίηση των νησιωτικών πολιτικών. Η συγκρότηση του οργάνου αυτού εγγυάται τη δημιουργία ουσιαστικότερων προϋποθέσεων και καλύτερων σχεδιασμών για τα ζητήματα νησιωτικής πολιτικής, αφού σε αυτό εκπροσωπείται σχεδόν το σύνολο των διοικητικών, οικονομικών και κοινωνικών φορέων ή ενοτήτων του νησιωτικού χώρου.

**Στο άρθρο 35** προβλέπεται η σύσταση, με προεδρικό διάταγμα, νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής, υπαγόμενου στην εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, με έδρα την έδρα της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Το Ινστιτούτο ενεργεί ως

σύμβουλος των Υπουργείων Ναυτιλίας και Αιγαίου και Εσωτερικών, καθώς και του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και της τοπικής αυτοδιοίκησης, για τα θέματα χάραξης και άσκησης πολιτικών ως προς τις νησιωτικές περιοχές και συνεργάζεται με ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα και ερευνητικά ινστιτούτα, της ημεδαπής και της αλλοδαπής. Η λειτουργία του Ινστιτούτου δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό.

#### **Κεφάλαιο Η': Προστασία δικαιωμάτων επιβατών ακτοπλοΐας**

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του **άρθρου 36**, επιχειρούνται τροποποιήσεις του ν. 3709/2008, δια των οποίων επιδιώκεται η προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στο θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πιο συγκεκριμένα στον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1177/2010, με στόχο την ουσιαστική ενίσχυση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφορών επιβατών, προς όφελος των πολιτών εν γένει και, ειδικότερα, των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Ειδικότερα:

Με τις παραγράφους **1 και 2**, προτείνονται η αντικατάσταση της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του ν. 3709/2008 και η προσθήκη παραγράφων 9, 10 και 11 στο άρθρο 2 του ν. 3709/2008 αντιστοίχως, δια των οποίων διασφαλίζεται η ακριβής απόδοση όρων του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 (εφεξής ως «Κανονισμός») που χρησιμοποιούνται σε υφιστάμενες διατάξεις του ν. 3709/2008.

Στις παραγράφους **3, 4 και 5**, προτείνεται η μερική τροποποίηση του άρθρου 4 του ν. 3709/2008 και προβλέπεται η εξασφάλιση του δικαιώματος δωρεάν συνδρομής στους επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα με πρότυπα τα οποία καθορίζονται στον Κανονισμό. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την ισχύουσα σήμερα ρύθμιση της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του ν. 3709/2008, υφίσταται η υποχρέωση του μεταφορέα για παροχή έκπτωσης επί του ναύλου, ανάλογα με το ποσοστό αναπηρίας τόσο στο ίδιο το άτομο με αναπηρία όσο και στο όχημά του και το συνοδό του. Με την προτεινόμενη τροποποίηση και σύμφωνα με την απαίτηση της παραγράφου 4 του άρθρου 8 του Κανονισμού, επιβάλλεται η υποχρέωση για δωρεάν μεταφορά του συνοδού, σε περίπτωση που ο μεταφορέας απαιτήσει την παρουσία του προκειμένου το άτομο με αναπηρία να ταξιδέψει με το πλοίο.

Με τις εισηγούμενες διατάξεις των παραγράφων **6 και 7**, αντικαθίσταται η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του ν. 3709/2008 και προστίθεται παράγραφος 3 στο εν λόγω άρθρο αντιστοίχως, με σκοπό την καθιέρωση της ευθύνης του μεταφορέα σε

περίπτωση ζημίας, από υπαιτιότητά του, του εξοπλισμού κινητικότητας των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα και με το άρθρο 15 του Κανονισμού. Επίσης, στην αντικαθιστώμενη παράγραφο 2 του άρθρου 5 επιβάλλεται η υποχρέωση στο μεταφορέα, σε περίπτωση που ζητήσει από τον επιβάτη να τοποθετεί τις αποσκευές του σε συγκεκριμένο χώρο εναπόθεσης αποσκευών, να εκδίδει σχετική απόδειξη και να διατηρεί τη φύλαξή τους. Με τις υφιστάμενες διατάξεις του ν. 3709/2008, οι μεταφορείς δεν υποχρεούνταν να εκδίδουν αποδείξεις φύλαξης και δεν αναφερόταν ρητώς στο νόμο η ευθύνη τους για την απώλεια των αποσκευών του επιβάτη. Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται επαρκής προστασία των δικαιωμάτων του επιβάτη, δεδομένου ότι επιβάλλεται ρητώς στον πλοιοκτήτη η υποχρέωση φύλαξης των αποσκευών, στην περίπτωση που ζητείται από τον επιβάτη να τοποθετήσει αυτές σε συγκεκριμένο σημείο που βρίσκεται εκτός του πεδίου ελέγχου του.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις των παραγράφων **8 και 9**, αντικαθίστανται τα άρθρα 6 και 7 του ν. 3709/2008 αντιστοίχως, στοχεύοντας στην εναρμόνιση των διατάξεων του ν. 3709/2008 με τις διατάξεις του Κανονισμού (άρθρα 17, 18 και 19), οι οποίες σχετίζονται με την παροχή αποζημιώσεων και συνδρομής από το μεταφορέα προς τον επιβάτη σε περιπτώσεις καθυστερήσεων ή ματαιώσεων των δρομολογίων των πλοίων.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις των παραγράφων **10 και 11**, αντικαθίσταται η παράγραφος 2 του άρθρου 8 του ν. 3709/2008 και προστίθεται παράγραφος 3 στο εν λόγω άρθρο αντιστοίχως, με σκοπό, ομοίως, την εναρμόνιση των διατάξεων του ν. 3709/2008 με τις διατάξεις του Κανονισμού (άρθρο 16), οι οποίες σχετίζονται με τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, σε περίπτωση που ο επιβάτης χάσει ανταπόκριση για συνέχιση του θαλάσσιου ταξιδιού του, λόγω υπαίτιας από το μεταφορέα, καθυστέρησης ή ματαίωσης του σκέλους του ταξιδιού πριν την ανταπόκριση.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου **12** προβλέπεται αφενός ότι η αποζημίωση πρέπει να καλύπτει κάθε ζημία την οποία ο επιβάτης υπέστη αποδεδειγμένα και αφετέρου τίθεται πρακτικός κανόνας δικαιοδοσίας, ορίζοντας ως αρμόδιο κατά τόπο δικαστήριο για την εκδίκαση τυχόν διαφορών μεταξύ επιβατών και του μεταφορέα, λόγω ακύρωσης ταξιδιού, μόνο εκείνο της έδρας του μεταφορέα.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου **13**, αντικαθίσταται το άρθρο 12 του ν. 3709/2008, ούτως ώστε, σύμφωνα με το άρθρο 11 του Κανονισμού, να

καθιερωθούν ομοιόμορφες διαδικασίες για την αντιμετώπιση των παραπόνων - καταγγελιών των επιβατών που σχετίζονται με την εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3709/2008 και του Κανονισμού. Προβλέπεται, κατ' εξουσιοδότηση, η έκδοση υπουργικής απόφασης, η οποία ρυθμίζει με μεγαλύτερη λεπτομέρεια θέματα που αφορούν στη διαδικασία υποβολής, διαχείρισης και διεκπεραίωσης των παραπόνων - καταγγελιών, τη διαδικασία καταβολής αποζημιώσεων και τους υπεύθυνους φορείς για την επίβλεψη της εφαρμογής του ν. 3709/2008 και του Κανονισμού.

Επισημαίνεται, επιπλέον, ότι με την ισχύουσα σήμερα ρύθμιση του άρθρου 12 του ν. 3709/2008 παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση με πεδίο εφαρμογής τη ρύθμιση των προαναφερόμενων θεμάτων μόνο σε ό,τι αφορά το θαλάσσιο ταξίδι. Με την προτεινόμενη ρύθμιση, η νομοθετική εξουσιοδότηση καλύπτει και το θέμα της προσβασιμότητας σε λιμάνια και πλοία των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Επίσης καλύπτει, πέραν από το θαλάσσιο ταξίδι εντός του πεδίου εφαρμογής του ν. 3709/2008 (ενδομεταφορές), και το θαλάσσιο ταξίδι, όπως αυτό επεκτείνεται με το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (διεθνείς μεταφορές).

Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου **14** ρυθμίζεται το ζήτημα της δυνατότητας επιστροφής ή τροποποίησης του εισιτηρίου από τον επιβάτη μόνο από τον εκδότη αυτού ή τον κατά λιμένα οριζόμενο από το μεταφορέα ναυτικό πράκτορα.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου **15** απαλείφεται η αναφορά της έγγραφης καταχώρησης, επί του εισιτηρίου, της έλλειψης επιθυμίας του επιβάτη να γνωστοποιήσει στοιχεία επικοινωνίας του, διότι στην πρακτική δεν υφίσταται δυνατότητα αναγραφής αυτής στο σώμα του εισιτηρίου. Η καταχώρηση παραμένει στο Ηλεκτρονικό Σύστημα Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων Επιβατών και Αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων (Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α.).

Στην εισαγόμενη διάταξη της παραγράφου **16**, προτείνεται η προσθήκη παραγράφου 12 στο άρθρο 14 του ν. 3709/2008, με σκοπό να επιβληθεί η υποχρέωση στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να παρέχουν εντός 48 ωρών όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, προκειμένου να γίνει η απαραίτητη προετοιμασία για να τους παρασχεθεί η προβλεπόμενη συνδρομή τόσο από το φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμενικού τερματικού σταθμού όσο και από το μεταφορέα.

Με την παράγραφο **17**, αντικαθίστανται οι παράγραφοι 3, 6, 8 και 9 του άρθρου 15 του ν. 3709/2008 και καθιερώνεται, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού,

η υποχρέωση των μεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης των λιμενικών τερματικών σταθμών, στο πλαίσιο των αντίστοιχων τομέων αρμοδιότητάς τους, παροχής δωρεάν συνδρομής στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Η συνδρομή αυτή παρέχεται σύμφωνα με συγκεκριμένα πρότυπα που θέτει ο ίδιος ο Κανονισμός.

Σκοπός των προτεινόμενων, με τις παραγράφους **18 και 19**, ρυθμίσεων είναι η διασφάλιση των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα σε ό,τι αφορά το γεγονός ότι ο μεταφορέας δεν μπορεί να αρνηθεί κράτηση και έκδοση εισιτηρίου, πλην μόνον των περιπτώσεων που ορίζει το άρθρο 8 του Κανονισμού, καθώς και η εισαγωγή γενικών διατάξεων στο πλαίσιο εφαρμογής των άρθρων 14 και 15, αντίστοιχα, του Κανονισμού. Επίσης, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου να ρυθμιστούν οι λεπτομέρειες εφαρμογής συγκεκριμένων διατάξεων των άρθρων 9, 10, 11, 12, 13 και 23 του Κανονισμού στους ελληνικούς λιμένες.

Σκοπός της ρύθμισης της παραγράφου **20** είναι η αντικατάσταση του άρθρου 18 του ν. 3709/2008 με τη θέσπιση κυρώσεων σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του Κανονισμού, σύμφωνα και με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 αυτού.

Στο **άρθρο 37** ρυθμίζεται το καθεστώς υπαγωγής της Διοικητικής Επιτροπής Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων, της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ναυλώσεων και της Ειδικής Επιτροπής Προκαταβολών για επιτάξεις και ναυλώσεις στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Παράλληλα, καθορίζεται η ιδιότητα του Γραμματέα της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ναυλώσεων και της Ειδικής Επιτροπής Προκαταβολών.

#### **Κεφάλαιο Θ': Παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές**

Με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/1992 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεσπίστηκε και ισχύει ο κανόνας της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, εντός κράτους μέλους, για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος αυτό.

Με το ν. 2932/2001 (Α' 145) τέθηκαν οι βάσεις για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ακτοπλοΐα, με βασικούς στόχους, την απρόσκοπτη και τακτική σύνδεση της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα, τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον επιβάτη στο πλαίσιο του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού και τη γενικότερη προστασία του δημόσιου συμφέροντος.

Ο ν. 2932/2001, όπως ισχύει, έχει, σε μεγάλο βαθμό, ανταποκριθεί στις ανάγκες για τις οποίες θεσπίστηκε. Αναγνωρίζοντας, ωστόσο, τις εξελίξεις στο δυναμικό και μεταβαλλόμενο περιβάλλον, εντός του οποίου αναπτύσσεται σήμερα η ακτοπλοϊκή δραστηριότητα, θεωρείται αναγκαία η επανεξέταση του πλαισίου ως προς τις ρυθμίσεις που δεν ανταποκρίνονται πλήρως στα σύγχρονα δεδομένα.

Με την προτεινόμενη αντικατάσταση του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, στην παράγραφο **1 του άρθρου 38** απλουστεύονται οι γραφειοκρατικές διαδικασίες κατά την υποβολή των δηλώσεων δρομολόγησης των πλοίων. Ειδικότερα με την παράγραφο 2 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, μειώνονται οι προϋποθέσεις για την ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης ενός πλοίου και κατά συνέπεια, τα απαιτούμενα έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν. Συγκεκριμένα καταργούνται οι προϋποθέσεις δρομολόγησης που αφορούν σε πιστοποιητικά τα οποία υποχρεούται, σύμφωνα με άλλες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, να φέρει το πλοίο κατά την εκτέλεση των δρομολογίων του και τα οποία ελέγχονται από την Αρμόδια Λιμενική Αρχή. Για το σκοπό αυτό στην παράγραφο 4 καθορίζονται οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη, οι οποίες πρέπει να έχουν εκπληρωθεί πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου, για το οποίο έχει εκδοθεί ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης και ελέγχονται πριν από την έναρξη των δρομολογίων από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, με τη συνδρομή, όπου απαιτείται, της καθ' ύλην αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να ανταποκρίνεται στα δρομολόγια της ανακοίνωσης δήλωσης δρομολόγησης. Με την περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου παρέχεται η δυνατότητα εξαίρεσης από το όριο ηλικίας των 30 ετών των πλοίων, με την προϋπόθεση συμμόρφωσής τους στις πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και στους όρους και προϋποθέσεις που θα τεθούν για το λόγο αυτό με προεδρικό διάταγμα. Με την παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου καθορίζεται ο τρόπος αντικατάστασης πλοίου για το οποίο έχει ανακοινωθεί η δήλωση δρομολόγησης του. Επισημαίνεται ότι επεκτείνεται το δικαίωμα του πλοιοκτήτη σε εταιρία του ίδιου ομίλου ή εταιρία που ανήκει στην ίδια μητρική ή σε άλλη ναυτική εταιρία υπό κοινή διαχείριση, με στόχο τη μεγαλύτερη ευελιξία προσαρμογής των

πλοίων στις συγκοινωνιακές ανάγκες και συνεπώς τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας

Με την προτεινόμενη αντικατάσταση του άρθρου τέταρτου του ν. 2932/2001, στην παράγραφο **2**, διευκρινίζεται ο τρόπος με τον οποίο, πλοίο που έχει δρομολογηθεί εκηρόθεσμα, μπορεί να ενταχθεί στις διαδικασίες τακτικής δρομολόγησης, χωρίς να διακόψει την εκτέλεση των δρομολογίων του. Επίσης στο άρθρο τέταρτο προστίθεται νέα παράγραφος με την οποία, δίνεται η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη που έχει δρομολογημένο πλοίο, να δρομολογεί στην ίδια γραμμή ή μέρος αυτής ένα επιπλέον πλοίο από Ιούνιο μέχρι Σεπτέμβριο και για χρονική περίοδο όχι λιγότερη των 60 ημερών. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να δοθεί η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να αυξήσει τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα κατά την περίοδο αιχμής, χωρίς να είναι υποχρεωμένος να έχει δύο δρομολογημένα πλοία κατά την περίοδο χαμηλής κίνησης όπου δεν υφίσταται και η συγκοινωνιακή ανάγκη του δεύτερου πλοίου.

Με την προτεινόμενη προσθήκη του άρθρου τέταρτου α' του ν. 2932/2001, στην παράγραφο **3**, αναγνωρίζεται η ιδιαιτερότητα των ταχυπλόων σκαφών τόσο από πλευράς λειτουργίας όσο και από πλευράς εξυπηρέτησης συγκεκριμένων συγκοινωνιακών αναγκών και θεσπίζονται ξεχωριστές διαδικασίες τακτικής δρομολόγησης για τα πλοία αυτά. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα δρομολόγησης των ταχυπλόων για διάστημα σημαντικά μικρότερο από των συμβατικών πλοίων, καθώς και τη σύνδεση, στο πλαίσιο του εξορθολογισμού του λειτουργικού πλαισίου της ακτοπλοΐας, της υποχρέωσης στελέχωσης του πλοίου με το χρόνο που αυτό δραστηριοποιείται - όπως ειδικότερα ορίζεται στο άρθρο έκτο - εισάγεται, με την παράγραφο **7** του άρθρου τέταρτου α', νέα ρύθμιση η οποία αφορά στην επέκταση για ένα μήνα της ασφαλιστικής κάλυψης των Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών που απολύονται κατά το πέρας των δρομολογίων και δεν έχουν συμπληρώσει θαλάσσια υπηρεσία έξι μηνών εντός της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου. Η ρύθμιση αποσκοπεί στο να μειώσει ανισότητες που θα μπορούσαν να προκύψουν μεταξύ των ναυτικών που απασχολούνται σε συμβατικά πλοία, που είναι υπόχρεα σε ετήσια δρομολόγηση, και αυτών που ναυτολογούνται σε ταχύπλοα και, παράλληλα, να λειτουργήσει ως κίνητρο προς τους ναυτικούς για την απασχόλησή τους στα ταχύπλοα.

Με την προτεινόμενη αντικατάσταση του άρθρου πέμπτου του ν. 2932/2001, στην παράγραφο **4**, παρέχεται, υπό προϋποθέσεις, η δυνατότητα αποδρομολόγησης πλοίου, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.).

Με την προτεινόμενη αντικατάσταση του άρθρου έκτου του ν. 2932/2001, στην παράγραφο **5**, επανακαθορίζονται οι περιπτώσεις διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων και παρέχεται η δυνατότητα επιμέρους επέκτασης του αντίστοιχου χρονικού διαστήματος υπό την προϋπόθεση της εξασφάλισης της συγκοινωνιακής κάλυψης και ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ. Επίσης, με γνώμονα τον εξορθολογισμό του πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοΐας, επανακαθορίζονται οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη όσον αφορά στη στελέχωση του πλοίου και συνδέονται με το διάστημα δραστηριοποίησής του.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 1 του άρθρου έβδομου του ν. 2932/2001, στην παράγραφο **6**, επανακαθορίζονται οι προϋποθέσεις έκτακτης δρομολόγησης πλοίου, με γνώμονα την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας.

Με την παράγραφο **7** συμπληρώνεται η παράγραφος 3 του άρθρου ένατου του ν. 2932/2001, εισάγοντας ρητώς την υποχρέωση για το Σ.Α.Σ. να συνεδριάζει τουλάχιστον έξι (6) φορές στη διάρκεια του έτους, με σκοπό την επιτάχυνση της έκδοσης γνώμης, η οποία απαιτείται σε θέματα που αφορούν στην εύρυθμη λειτουργία της ακτοπλοΐας και προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία. Στο ανωτέρω πλαίσιο, η απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου για την αποδοχή ή μη της γνώμης του Σ.Α.Σ. εκδίδεται εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία συνεδρίασης αυτού.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 2 του άρθρου ενδέκατου του ν. 2932/2001, στην παράγραφο **8**, γίνεται εναρμόνιση της σχετικής διάταξης με το άρθρο έκτο του ίδιου νόμου, μετά την αναρίθμηση των παραγράφων που προήλθαν από την αντικατάσταση του άρθρου αυτού.

### **Κεφάλαιο Ι': Ανάπτυξη Εθνικού Λιμενικού Συστήματος**

Στο Κεφάλαιο Ι' ρυθμίζονται ζητήματα που στοχεύουν στην ανάπτυξη του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο αποτελεί καίρια νομοθετική παρέμβαση, η οποία είναι απαραίτητη για τον εκσυγχρονισμό και την εξέλιξη της νομοθεσίας σε βασικά ζητήματα, όπως είναι το σύστημα διοίκησης των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. και η οργάνωσή τους σε Δίκτυα, η επέκταση στα Ν.Π.Δ.Δ. της ομαδοποίησης τους σε νέες Α.Ε., η αδειοδότηση των λιμενικών έργων και η διευκρίνιση του πλαισίου των ιδιωτικοποιήσεων στο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα, με κανόνες που εξασφαλίζουν τη συνέχιση της απρόσκοπτης λειτουργίας των λιμένων,

την εξυπηρέτηση των χρηστών σε ένα σύγχρονο περιβάλλον ασφάλειας και παραγωγικότητας, καθώς και τη διασφάλιση της χωρικής συνοχής.

**Στο άρθρο 39** και συγκεκριμένα στις παραγράφους 1 και 2 γίνεται περιληπτική αναφορά στην ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού και της χάραξης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, την οποία φέρει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθώς και στην υποχρέωσή του να εκπονεί και να επικαιροποιεί σε τακτά χρονικά διαστήματα (τουλάχιστον μία φορά ανά πενταετία) το Σχέδιο Στρατηγικής Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος.

Στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου παρατίθεται η βασική δομή και διάρθρωση του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, το οποίο βασίζεται σε τρεις κύριους πυλώνες και πιο συγκεκριμένα:

i) Ο πρώτος πυλώνας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην περίπτωση α' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, θεμελιώνεται στη συγκρότηση των τεσσάρων Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων της χώρας, ήτοι: (α) του Αττικού Λιμενικού Δικτύου, αποτελούμενου από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες του Πειραιά, του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Ραφήνας, (β) του Δικτύου Λιμένων Βορείου Ελλάδος, αποτελούμενου από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, (γ) του Δικτύου Λιμένων Δυτικής Ελλάδας, αποτελούμενου από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας και (δ) του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου.

Η δημιουργία των πιο πάνω δικτύων, τα οποία θα αποτελέσουν, από της συγκροτήσεώς τους, τη «ραχοκοκαλιά» του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, σχετίζεται κατ' ουσία με τη διοικητική συνένωση των δώδεκα κεντρικών και μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, μέσω της ίδρυσης τεσσάρων «μητρικών εταιριών» των ΟΛΠ ΑΕ, ΟΛΘ ΑΕ, ΟΛΠΑ ΑΕ και ΟΛΗ ΑΕ και τη «θυγατροποίηση» των υπολοίπων, χωρίς να ιδρύονται νέες ανώνυμες εταιρίες.

ii) Ο δεύτερος πυλώνας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην περίπτωση β' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου βασίζεται στη συνένωση των Λιμενικών Ταμείων που λειτουργούν με τη μορφή ΝΠΔΔ, ανεξαρτήτως δηλαδή αν πρόκειται για Δημοτικά ή Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, είτε μέσω της μεταξύ τους συγχώνευσης με σκοπό την ίδρυση ανωνύμων εταιριών (των λεγόμενων Περιφερειακών Λιμενικών Δικτύων) είτε μέσω της προσχώρησής τους σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της προηγούμενης περίπτωσης α'. Η διαδικασία συνένωσης των Λιμενικών Ταμείων περιγράφεται αναλυτικά στο άρθρο 43 και βασίζεται στην εκπόνηση του

Ολοκληρωμένου Σχεδίου Συνενώσεων, το οποίο θα εκπονηθεί με μέριμνα και ευθύνη των αρμοδίων υπηρεσιών των Υπουργείων Οικονομικών, Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

iii) Ο τρίτος πυλώνας θεμελιώνεται στην οργάνωση των λεγόμενων «ορφανών» λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, εκείνων δηλαδή των λιμενικών υποδομών, που αν και δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα κάποιου συγκεκριμένου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης και εκτελούνται σε αυτές μικρής κλίμακας δραστηριότητες, η λειτουργία τους είναι ζωτικής σημασίας για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών. Με τις διατάξεις των περιπτώσεων γ' και δ' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, παρέχεται η δυνατότητα, μέσω της έκδοσης υπουργικών αποφάσεων, ένταξης των συγκεκριμένων λιμένων ή λιμενικών εγκαταστάσεων στα Δίκτυα Λιμένων, Κεντρικά και Περιφερειακά ή στα Λιμενικά Ταμεία που λειτουργούν με τη μορφή ΝΠΔΔ, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για κρατικά ή δημοτικά.

Τέλος, με την περίπτωση ε' της παραγράφου 3 του ίδιου άρθρου, η οποία ως προς το ουσιαστικό της περιεχόμενο αποτελεί μεταβατική διάταξη, επιδιώκεται η αντιμετώπιση του υπαρκτού προβλήματος της οικονομικής και επιχειρησιακής αδυναμίας ορισμένων Κρατικών Λιμενικών Ταμείων να συνεχίσουν αυτοτελώς την απρόσκοπτη λειτουργία τους και ως εκ τούτου, η ανάγκη συνένωσής τους διά της απορροφήσώς τους από γειτονικά Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, μετά από σχετική εισήγηση του ΤΑΙΠΕΔ, καθίσταται αδήριτη. Η αδυναμία συνέχισης της λειτουργίας των εν λόγω Κρατικών Λιμενικών Ταμείων προέκυψε λόγω των συνενώσεων γειτονικών Λιμενικών Ταμείων, στις οποίες δεν συμπεριλήφθηκαν και τα συγκεκριμένα.

**Στα άρθρα 40 και 41** περιγράφεται το νομικό πλαίσιο, το οποίο παρέχει τη δυνατότητα συγκρότησης των πιο πάνω τεσσάρων (4) Κεντρικών Λιμενικών Ταμείων, των ενιαίων δηλαδή συστημάτων διοίκησης και διαχείρισης των συνολικά δώδεκα Εμπορικών Λιμένων της Χώρας που λειτουργούν με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρίας, ως Ομίλων Επιχειρήσεων Εκμεταλλεύσεως Εμπορικών Λιμένων, μετά την εκπόνηση σχετικής μελέτης βιωσιμότητας από το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) και υπό την προϋπόθεση της λήψης σχετικής απόφασης από τις Γενικές Συνελεύσεις των εταιριών.

Με την εφαρμογή της διάταξης, οι τρεις Ανώνυμες Εταιρίες, φορείς διαχείρισης των Λιμένων του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Ραφήνας, μετατρέπονται σε 100% θυγατρικές εταιρίες της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε. ) Α.Ε. Αντίστοιχα, οι τρεις Ανώνυμες Εταιρίες του Βόλου, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης μετατρέπονται σε θυγατρικές του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ) και οι

δύο Ανώνυμες Εταιρίες της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας μετατρέπονται σε θυγατρικές του Οργανισμού Λιμένα Πατρών (ΟΛΠΑ ΑΕ), ενώ το λιμάνι του Ηρακλείου παραμένει, επί του παρόντος, ως έχει.

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

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

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

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

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

Στην ίδια λογική, η παράγραφος 2 του άρθρου 40 εισάγει την υποχρέωση για την, από μέρους του ΤΑΙΠΕΔ, εκπόνηση μελέτης βιωσιμότητας των λιμένων πριν από οποιαδήποτε ενέργεια, η οποία δύναιται να μεταβάλλει ουσιαδώς την περιουσιακή

κατάσταση ή να επηρεάσει τη λειτουργία οποιουδήποτε λιμένα της χώρας, ανεξαρτήτως της μορφής του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσής του. Η συγκεκριμένη διάταξη στοχεύει στη διασφάλιση της αδιάλειπτης συνέχισης της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών προς τους Έλληνες πολίτες και εν γένει σε κάθε χρήστη των ελληνικών λιμένων, πρωτίστως δε των υπηρεσιών εκείνων που κρίνονται ζωτικής σημασίας τόσο για την οικονομική, εμπορική και κοινωνική ζωή της χώρας όσο και για τη διασύνδεση της νησιωτικής χώρας με την ηπειρωτική.

**Με το άρθρο 42**, οι τέσσερις «μητρικές» εταιρίες των Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του άρθρου 39, υποχρεούνται να συστήσουν Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης, με βασική αρμοδιότητα την προώθηση των διαδικασιών ανάπτυξης των επενδύσεων και κάθε μορφής αξιοποίησης των λιμένων του Δικτύου, πάντα σε στενή συνεργασία με τις κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες των θυγατρικών τους εταιριών για τα ζητήματα των λιμένων της αρμοδιότητάς τους. Η ανάγκη ίδρυσης της πιο πάνω Διεύθυνσης σε καθεμία από τις μητρικές εταιρίες προκύπτει λόγω των εξαιρετικά επειγουσών μνημονιακών υποχρεώσεων που έχει αναλάβει η χώρα και οι οποίες προκρίνουν την αποτελεσματική επίσπευση των απαιτούμενων ενεργειών για την επίτευξη της ανάπτυξης των επενδύσεων, παραχωρήσεων, συνεργασιών και συνεργειών με ιδιώτες και κάθε μορφής επιχειρηματικής πρωτοβουλίας που συνδέεται με την ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμένων του Δικτύου.

Στη διάταξη **του άρθρου 43** περιγράφεται η διαδικασία συγκρότησης και ανάπτυξης του Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος. Πιο συγκεκριμένα, παρέχεται, μέσω ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Συνενώσεων, η δυνατότητα στα Λιμενικά Ταμεία κάθε μορφής, κυρίως όμως σε εκείνα που παρουσιάζουν αξιόλογη εμπορική και επιβατική κίνηση, να συνενωθούν, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων εφαρμογής λιμενικής πολιτικής, τα οποία καθορίζονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και να ιδρύσουν μια Ανώνυμη Εταιρία ή άλλως το λεγόμενο Περιφερειακό Λιμενικό Δίκτυο ή να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του άρθρου 39.

Τα υπάρχοντα Λιμενικά Ταμεία είναι, στην πλειονότητά τους, οργανισμοί περιορισμένης κερδοφορίας, οι οποίοι αδυνατούν να προχωρήσουν σε περαιτέρω επενδύσεις για τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και των παρεχομένων από αυτούς λιμενικών υπηρεσιών. Από την άλλη πλευρά, το σχετικά πρόσφατο μοντέλο (2001) των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. έχει λειτουργήσει με επιτυχία, καθώς πρώην

Λιμενικά Ταμεία εξελίχθηκαν σε σύγχρονες επιχειρήσεις, διοικούμενες με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και οι οποίες πραγματοποίησαν και συνεχίζουν να πραγματοποιούν σημαντικές επενδύσεις με ίδια κεφάλαια, εθνικούς και κοινοτικούς πόρους.

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

Με την παράγραφο 3 της ίδιας διάταξης επιδιώκεται, πάντοτε μέσω της εκπόνησης του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Συνενώσεων, η συνολική και οριστική αντιμετώπιση των χρόνιων προβλημάτων που προκύπτουν από την ανύπαρκτη έως σήμερα αποτύπωση και καταγραφή των λιμενικών υποδομών της χώρας, την ανεπαρκή διοικητική τους οργάνωση και την ασαφή, σε αρκετές περιπτώσεις, χωροθέτησή τους.

Στη παράγραφο 4 του ιδίου άρθρου θεσπίζεται η υποχρέωση, μετά την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, για την επιβολή, στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με την μορφή ΝΠΔΔ, τέλους υπέρ της χρηματοδότησης των ακτοποϊκών γραμμών που εξυπηρετούνται με σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές), με ισόποση μείωση ενδεχόμενης κρατικής επιχορήγησης. Με τη διάταξη αυτή επιδιώκεται η διασφάλιση της απρόσκοπτης συνέχισης εκτέλεσης των συγκεκριμένων δρομολογίων, μέσω της επιβολής τέλους, η ανταποδοτικότητα του οποίου προκύπτει σαφώς από την άρρηκτη σύνδεση της συνέχισης της ακτοποϊκής συγκοινωνίας, όχι μόνο με την επιβατική κίνηση των λιμένων, αλλά και με την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών εν γένει και της εθνικής οικονομίας κατ' επέκταση.

Με τη διάταξη **του άρθρου 44** εισάγεται ο θεσμός της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) με την ίδρυση αυτοτελούς Δημόσιας Υπηρεσίας με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, η οποία εποπτεύεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου και έχει ως κύρια αρμοδιότητα την παρακολούθηση της εφαρμογής της εθνικής στρατηγικής στο λιμενικό τομέα, καθώς και την εποπτεία των εμπορικών λιμένων, κρατικών και ιδιωτικών. Η ίδρυση της Ρ.Α.Λ. υπαγορεύεται από την ανάγκη ύπαρξης ενός ευέλικτου

και λειτουργικά ανεξάρτητου δημόσιου φορέα, ο οποίος θα αποτελεί την εποπτεύουσα αρχή της εφαρμογής της εθνικής λιμενικής πολιτικής, όπως αυτή αναπτύσσεται στο σύνθετο τοπίο που θα διαμορφωθεί μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων των λιμένων. Η λειτουργία της Ρ.Α.Λ. υπό το ανωτέρω νομικό καθεστώς της εποπτείας του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, προβλέπεται καταρχήν να έχει περιορισμένη διάρκεια (π.χ., δύο ετών), προκειμένου να αξιολογηθούν τα αποτελέσματα της άσκησης των συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων της. Ο σκοπός, καταρχήν, του νομοθέτη είναι να αξιολογήσει κατά πόσο η θέσπιση αυτής της Υπηρεσίας με τις ανατιθέμενες σε αυτήν αρμοδιότητες μπορεί να προσλάβει στο μέλλον εντονότερα χαρακτηριστικά Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής.

Στο ίδιο άρθρο περιλαμβάνεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση προεδρικού διατάγματος, με το οποίο θα καθορίζονται ο Οργανισμός της Ρ.Α.Λ., ο Κανονισμός Λειτουργίας της και κάθε άλλη αναγκαία ρύθμιση, ενώ στην παράγραφο 5 γίνεται αναφορά στους χρηματοδοτικούς πόρους της Υπηρεσίας.

Η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) από τη σύστασή της με το ν. 2932/2001, αποτέλεσε χρήσιμο διοικητικό «εργαλείο», το οποίο εντούτοις απαξιώθηκε στην πράξη, αφενός λόγω των δυσχερειών που προκαλούσε η πολυσύνθετη δομή και λειτουργία του, κυρίως, όμως, λόγω της μη εκχώρησης σε αυτήν ουσιαστικών αρμοδιοτήτων. Με την προτεινόμενη διάταξη **του άρθρου 45**, αλλά και με την παράλληλη εφαρμογή άλλων διατάξεων του ίδιου Κεφαλαίου για την ανάπτυξη του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, επιδιώκεται η αξιοποίηση και η αναβάθμιση του ρόλου της Επιτροπής και ενισχύεται η λειτουργία της.

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

Το υφιστάμενο καθεστώς αδειοδότησης έργων εντός ζώνης λιμένος που ανήκει στη διαχείριση Οργανισμού Λιμένος Ανώνυμης Εταιρίας, είναι πολύπλοκο, αντιφατικό, με επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες φορέων και αρχών και αποτελεί συχνά τροχοπέδη για την υλοποίηση αναπτυξιακών έργων εντός των λιμενικών ζωνών. Η προτεινόμενη ρύθμιση **του άρθρου 47** έχει στόχο την απλοποίηση των διαδικασιών, την ανάδειξη ως κεντρικού οργάνου αδειοδότησης την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), ενώ εξασφαλίζει τον έλεγχο μέσα από την πολιτική έγκριση των

προγραμματισμένων έργων, με τις εγκριτικές αποφάσεις σκοπιμότητας των συναρμοδίων Υπουργών.

Επίσης, εξασφαλίζεται ο περιβαλλοντικός έλεγχος σε δύο στάδια, καταρχήν της ένταξης στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan), ώστε να εξασφαλίζεται η συνολική περιβαλλοντική θεώρηση της ζώνης του Λιμένος και η έγκριση περιβαλλοντικών όρων εκτέλεσης του συγκεκριμένου έργου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 4014/2011, με ταυτόχρονη όμως σύντμηση των σχετικών προθεσμιών.

Οι άδειες κατασκευής των έργων εκδίδονται με αποφάσεις του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, οι οποίες αποτελούν εκτελεστές διοικητικές πράξεις. Η υιοθέτηση της προτεινομένης διαδικασίας θα συμβάλλει στην απεμπλοκή πολλών έργων, αλλά κυρίως θα ενθαρρύνει, την υλοποίηση αναπτυξιακών προγραμμάτων εντός λιμενικών ζωνών, με συγχρηματοδότηση και κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων, η οποία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας.

Με την παράγραφο 7 προβλέπεται η δυνατότητα παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών από ανεξάρτητες εταιρίες προς τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου κατά την άσκηση των καθηκόντων της επίβλεψης και εποπτείας των έργων, για τα οποία οι σχετικές αρμοδιότητες, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην αντίστοιχη σύμβαση, δεν ασκούνται από τον αρμόδιο Οργανισμό Λιμένος. Με την παρούσα διάταξη δεν λαμβάνει χώρα καμία μεταβολή των αρμοδιοτήτων που αναφέρονται σε δημοσίου ενδιαφέροντος θέματα, όπως είναι η ίση μεταχείριση των χρηστών, η ασφάλεια, η τιμολογιακή πολιτική, η εφαρμογή της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας κλπ, οι οποίες ασκούνται, κατά περίπτωση, από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, το Λιμενικό Σώμα, τη Ρ.Α.Λ. και την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ανάλογα με το αντικείμενο και κατά τον ίδιο τρόπο που συνέβαινε έως σήμερα ή σύμφωνα με όσα αναφέρονται στις λοιπές διατάξεις του παρόντος νόμου.

**Με το άρθρο 48** τίθενται το πλαίσιο και οι προϋποθέσεις που δύνανται να διασφαλίσουν την ταχύτερη και ομαλή εξέλιξη κάθε μορφής διαγωνιστικής διαδικασίας που αφορά στην ανάπτυξη των επενδύσεων, μέσω των αποκρατικοποιήσεων, ιδιωτικοποιήσεων και παραχωρήσεων, με στόχο την ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμενικών υποδομών της χώρας, με την ταυτόχρονη όμως διασφάλιση της αδιάλειπτης και απρόσκοπτης λειτουργίας των λιμένων και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες.

Με το άρθρο αυτό, ειδικότερα, επιδιώκεται ο καθορισμός της αποτελεσματικότερης διαδικασίας προσέλκυσης των ιδιωτικών επενδύσεων στα λιμάνια της χώρας. Η εν

λόγω διαδικασία κρίνεται απαραίτητη αφενός λόγω της ιδιομορφίας των λιμένων ως μορφών δημόσιας υποδομής και αφετέρου των σκοπών που αυτά εξυπηρετούν μέσω των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών.

Γι' αυτό το λόγο, στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, οι ίδιοι φορείς, ορίζονται ως η Αναθέτουσα Αρχή οιασδήποτε διαγωνιστικής διαδικασίας σχετίζεται αποκλειστικά με την ανάθεση «έργου» υπό την ευρεία έννοια του όρου, είτε δηλαδή αυτό αφορά σε δημόσια σύμβαση ανάθεσης έργου κατασκευής, προμήθειας, υπηρεσίας ή μελέτης είτε αφορά σε αντίστοιχη σύμβαση παραχώρησης.

Αντιθέτως, σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια της προκριθείσας διαδικασίας επιλογής του ιδιώτη επενδυτή, καθίσταται το ΤΑΙΠΕΔ.

Η σχετική αρμοδιότητα της κατά περίπτωση Αναθέτουσας Αρχής, έννοια που συνδέεται αποκλειστικά με την ανάθεση δημόσιας σύμβασης ή την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης, περιγράφεται αναλυτικά στην παράγραφο 3, στην περίπτωση α' της οποίας γίνεται αναφορά στην αρμοδιότητα των φορέων που θα συγκροτήσουν ή θα προσχωρήσουν στα εν λόγω δίκτυα, αρμοδιότητα που εκτείνεται χρονικά έως τη συγκρότηση του κάθε Δικτύου. Για τους υπόλοιπους λιμένες, η περίπτωση β' προσδιορίζει αντίστοιχα την αρμοδιότητα των Ανωνύμων Εταιριών – Περιφερειακών Λιμενικών Δικτύων από της σύστασής τους ή του κατά το νόμο αρμόδιου φορέα για την ανάθεση των συγκεκριμένων έργων, υπό την ευρεία πάντα έννοια του όρου, με εξαίρεση τα λιμάνια, των οποίων την εκμετάλλευση έχει το ΤΑΙΠΕΔ βάσει της οικείας αυτού νομοθεσίας.

Τέλος, αναφέρεται ρητώς η αυτονόητη, κατά τα λοιπά, διατήρηση του αποκλειστικού δικαιώματος κυριότητας του Ελληνικού Δημοσίου επί του λιμένος και των λιμενικών ζωνών, ανεξαρτήτως της διαδικασίας αξιοποίησής τους.

Οι διατάξεις του **άρθρου 49** ρυθμίζουν τα ζητήματα που αφορούν στην ίδρυση, με προεδρικό διάταγμα, ανώνυμης εταιρίας, με σκοπό τη παροχή του συνόλου των πλοηγικών υπηρεσιών στους εμπορικούς λιμένες και στο θαλάσσιο χώρο της επικράτειας, καταρχάς για χρονική διάρκεια πέντε (5) ετών, η οποία δύναται να παραταθεί με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας και σχετική εισήγηση της Ρ.Α.Λ. Τις ανωτέρω υπηρεσίες παρέχει σήμερα η Πλοηγική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία είναι αμιγώς δημόσια υπηρεσία.

Η ίδρυση της ως άνω εταιρίας αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό του φορέα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών στο σύνολο των λιμένων της χώρας, δημιουργώντας παράλληλα τις προϋποθέσεις για τη λειτουργία ενός ευέλικτου και αποτελεσματικού

πλέον σχήματος, αυτού της ανώνυμης εταιρίας, αρμοδίου για την παροχή των υπηρεσιών αυτών. Η μεταφορά των εν λόγω υπηρεσιών στο χώρο του ιδιωτικού δικαίου δεν συνεπάγεται την αποξένωσή τους από την κρατική εποπτεία, ασκούμενη, εν προκειμένω, αφενός ως ο συνήθης διοικητικός έλεγχος της λειτουργίας της ιδρυόμενης ανώνυμης εταιρίας και αφετέρου μέσω της δημιουργίας ενός κανονιστικού καθεστώτος, για το σκοπό αυτό, το οποίο αναφέρεται στον ορισμό των προσόντων των πλοηγών, την εκπαίδευση και την πιστοποίησή τους, τη ρύθμιση της τιμολογιακής πολιτικής, της είσπραξης των πλοηγικών τελών, καθώς και το αντάλλαγμα υπέρ του Δημοσίου.

Για την ομαλή μετάβαση της παροχής των πλοηγικών υπηρεσιών από το χαρακτήρα του αμιγώς δημοσίου στον ιδιωτικό τομέα, συστήνεται ειδική Επιτροπή, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, εντός ενός (1) μηνός από την έναρξη ισχύος του προτεινόμενου νομοσχεδίου, η οποία θα καταρτίσει το επιχειρησιακό σχέδιο της νέας εταιρίας και θα προτείνει, δεσμευτικά, για την έκδοση του προεδρικού διατάγματος ίδρυσης της εταιρίας ό,τι άλλο απαιτείται ως προϋπόθεση για την ίδρυση και λειτουργία της. Η Επιτροπή είναι αντιπροσωπευτική, καθώς σε αυτήν συμμετέχουν το Δημόσιο, εκπρόσωποι των συνδικαλιστικών φορέων των παρόχων των πλοηγικών υπηρεσιών, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ) και οι χρήστες. Η Επιτροπή οφείλει να ολοκληρώσει το έργο της εντός έξι (6) μηνών από τη σύστασή της.

Σε ό,τι αφορά την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 6 του εν λόγω άρθρου, επισημαίνεται ότι σκοπός της, ειδικότερα, είναι μια πολυετής διοικητική πρακτική, η οποία αφορά σε ολιγάριθμες περιπτώσεις του κατωτέρου βοηθητικού προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας, να περιβληθεί νομιμότητας. Επισημαίνεται ότι η συγκεκριμένη διάταξη δεν συνεπάγεται οικονομική επιβάρυνση για το Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας ούτε για τον Κρατικό Προϋπολογισμό, καθώς οι εισφορές στα εν λόγω ταμεία βαρύνουν αποκλειστικά τους ασφαλισμένους.

**Στο άρθρο 50** ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα λιμενικών υποδομών.

Στην παράγραφο 1, με την προτεινόμενη αντικατάσταση του άρθρου 211 του ν. 4072/2012, αποσαφηνίζονται οι φορείς που μπορούν να αιτηθούν την τοποθέτηση προστατευτικών δικτύων κατά τις διατάξεις του π.δ. 23/2000 και επέρχεται, με τον τρόπο αυτό, πλήρης συμφωνία με τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 1 του ως άνω διατάγματος. Η παραπάνω τροποποίηση κρίθηκε επιβεβλημένη προς άρση παρερμηνειών που προέκυψαν σχετικά με το ζήτημα της δυνατότητας των φορέων διοίκησης των λιμένων (Λιμενικών Ταμείων και Οργανισμών Λιμένα) να τοποθετούν, αυτοί και μόνο, προστατευτικά δίκτυα κατά τις διατάξεις του π.δ. 23/2000. Σε κάθε περίπτωση, προβλέπεται κατ' εξουσιοδότηση η έκδοση απόφασης του Υπουργού

Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την οποία καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για τη χορήγηση της εν λόγω άδειας.

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

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου **3** επιδιώκεται η άρση των εμποδίων και η μείωση του απαιτούμενου χρόνου για την έκδοση άδειας εκτέλεσης των έργων της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 2971/2001.

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

Σχετικά με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις **του άρθρου 51** σημειώνονται τα εξής:

Η ναυπηγοεπισκευή στην ευρύτερη περιοχή του Περάματος αποτελούσε κατά το παρελθόν μια ακμαία οικονομική δραστηριότητα. Από το 2008 παρατηρείται σημαντική μείωση της δραστηριότητας αυτής, η οποία οφείλεται τόσο στην όξυνση του διεθνούς ανταγωνισμού από γειτονικά κράτη όσο και στη διόγκωση των προβλημάτων που σχετίζονται με την απαξίωση των υποδομών, τη διατάραξη της εργασιακής ειρήνης, την αυξημένη γραφειοκρατία και την κατάτμηση των αρμοδιοτήτων σε πλήθος φορέων και Υπουργείων. Άμεσο αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι η διακοπή της λειτουργίας πληθώρας επιχειρήσεων και η υπέρμετρη διόγκωση της ανεργίας.

Η αναθέρμανση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς

(Ο.Λ.Π.) ΑΕ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 3654/2008 (Α' 57), θα έχει πολλαπλά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη για πληθώρα επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυπηγοεπισκευή, ενώ τα κοινωνικά οφέλη θα προκύψουν από τη συνεπαγόμενη μείωση της ανεργίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και της Νοτιοδυτικής Αθήνας.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, επιδιώκεται η διαμόρφωση προϋποθέσεων για την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και για την αντιμετώπιση των χρόνιων προβλημάτων της ως άνω Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, με τη συμμετοχή όλων των συναρμόδιων φορέων. Επιπροσθέτως, παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου για την κατάρτιση του Κανονισμού Λειτουργίας της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, ύστερα από πρόταση του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης και αφού προηγηθεί διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης. Ο εν λόγω Κανονισμός θα συμβάλλει στη θέσπιση κανόνων που πρέπει να ακολουθούνται τόσο από τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις όσο και από τους κάθε μορφής χρήστες, έτσι ώστε να δοθεί τέλος στην άναρχη κατάσταση που επικρατεί σήμερα στη Ζώνη.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις **του άρθρου 52**, μετατρέπεται το Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας από ΝΠΔΔ σε Ανώνυμη Εταιρία, κατά το πρότυπο του ν. 2932/2001, ενώ παράλληλα συγχωνεύονται στη νέα εταιρία όλα τα λιμενικά ταμεία του νομού Ευβοίας. Συγχρόνως, ρυθμίζονται όλα τα ζητήματα σχετικά με την περιουσία, τις αρμοδιότητες και το προσωπικό του μετατρεπόμενου και των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων. Η ανώνυμη εταιρία που θα δημιουργηθεί με τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας, την κατάργηση και τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων των δέκα (10) Ν.Π.Δ.Δ., διατηρεί το δημόσιο χαρακτήρα της, αφού οργανώνεται ως δημόσια επιχείρηση. Παράλληλα, με την ενοποίηση, οι οικονομίες κλίμακας θα είναι σημαντικές, ενώ η θαλάσσια και λιμενική πολιτική που έχει στόχο την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και τη συνοχή του ελληνικού χώρου θα είναι άμεσα εφαρμόσιμα στο νομό Ευβοίας, ο οποίος διαθέτει λιμένες κάθε κατηγορίας.

Συγκεκριμένα, στρατηγική της νέας ανώνυμης εταιρίας είναι να εξυπηρετήσει τις ανάγκες τόσο της τοπικής όσο και της εθνικής θαλάσσιας και λιμενικής πολιτικής, που αφορούν στο σύνολο των λιμένων της Ευβοίας, δεδομένου ότι η γεωγραφική θέση της μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα για την προσέλκυση επενδύσεων για βιομηχανικές τουριστικές και αλιευτικές δραστηριότητες.

Για τα ζητήματα που προκύπτουν από τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Ευβοίας και τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων του άρθρου αυτού, εφαρμόζονται αναλόγως οι σχετικές ρυθμίσεις του εικοστού πρώτου άρθρου του ν. 2932/2001, ενώ το προσωπικό των ανωτέρω νομικών προσώπων καθίσταται εκ του νόμου προσωπικό της

συστηνόμενης ανώνυμης εταιρίας, για το υπηρεσιακό καθεστώς του οποίου ισχύουν αναλογικά οι ρυθμίσεις των στοιχείων α', β', γ', δ', και ε' της παραγράφου 10 του άρθρου 4 του ν. 3075/2002. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του ν. 3408/2005, όπως ισχύει.

### **Κεφάλαιο ΙΑ': Λοιπές διατάξεις**

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

Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο και τόπος παροχής σχετικών υπηρεσιών, σκοπός της διατάξεως του **άρθρου 53** είναι να ενισχύσει το θεσμό της ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά με αντίστοιχη ελάφρυνση των δικαστηρίων, ήτοι υπαγωγή σε διαιτησία κάποιων υποθέσεων που μέχρι τώρα έφταναν στα δικαστήρια και δημιουργία ιστορικού διαιτησιών - track record - που θα μπορούσαν να προσελκύσουν και περισσότερους ιδιώτες στην ελληνική διαιτησία. Ο θεσμός αυτός, ήδη σε πλήρη εξέλιξη σε άλλες έννομες τάξεις με ναυτιλιακή παράδοση, θα πρέπει να ενταχθεί πιο συστηματικά στην ελληνική έννομη τάξη. Τούτο θα ενισχύσει τη θέση του Πειραιά ως γενικότερο ναυτιλιακό κέντρο, το οποίο αποτελεί, εξάλλου, γενικότερο στόχο του συνόλου του νομοσχεδίου. Παράλληλα, επιχειρείται να προβλεφθούν πιο ευέλικτες διαδικασίες για τις ναυτικές διαιτησίες σε σχέση με αυτές που θέτει για τις διαιτησίες γενικώς το άρθρο 16 του προσφάτως ψηφισθέντος νόμου 4110/2013 (Α' 17). Ο ορισμός του εθνικού δικαίου ως εφαρμοστέου και η επίλυση των διαφορών στην Ελλάδα είναι όροι συνηθισμένοι στη διεθνή πρακτική για κρατικές μεταφορές και ήδη προβλέπονται στο άρθρο 16 του ν. 4110/2013. Επίσης, καθίσταται σαφές ότι στην διαιτησία του ΝΕΕ μπορούν να υπάγονται και διεθνείς διαιτησίες, για το οποίο σήμερα υφίσταται κάποια αμφισβήτηση.

Σε ό,τι αφορά τις ρυθμίσεις που σχετίζονται με τον Οίκο Ναύτου **του άρθρου 54**, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Μετά τη θέση σε ισχύ του ν. 4075/2012 (Α' 89) και τη μεταφορά προσωπικού από τον Οίκο Ναύτου στον ΕΟΠΥΥ, προέκυψε η ανάγκη συνέχισης της παροχής περίθαλψης προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους από τον ΕΟΠΥΥ. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 παρέχεται η δυνατότητα χρήσης των εγκαταστάσεων του Οίκου Ναύτου από τον ΕΟΠΥΥ, διαθέτοντας προσωπικό για την παροχή ιατρικών και

άλλων συναφών υπηρεσιών, με στόχο την εξοικονόμηση πόρων, τη διευκόλυνση και την εξασφάλιση πιο άνετης και αποτελεσματικής εξυπηρέτησης των ασφαλισμένων.

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

Η νομοθεσία που διέπει τον Οίκο Ναύτου είναι δαιδαλώδης και χρήζει καταγραφής και συστηματοποίησης. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου **3** παρέχεται η σχετική δυνατότητα, με την πρόβλεψη έκδοσης προεδρικού διατάγματος κατόπιν πρότασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, με το οποίο κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο οι νομοθετικές διατάξεις που αφορούν στον Οίκο Ναύτου.

Οι πόροι του Οίκου Ναύτου, μετά τη θέση σε ισχύ του ν. 4075/2012 (Α' 89), περιορίστηκαν σε μικρό ποσοστό του Κεφαλαίου Ανεργίας Ασθενείας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.) και επιπλέον εξαρτώνται από την έκδοση σειράς κανονιστικών πράξεων (υπουργικών και κοινών υπουργικών αποφάσεων), με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ο έγκαιρος οικονομικός προγραμματισμός που επιβάλλεται από τη νομοθεσία και τις δημοσιονομικές συνθήκες. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις των παραγράφων **4 και 5** μειώνουν το πλήθος των απαιτούμενων αποφάσεων και συντομεύουν τη διαδικασία κατανομής του ποσοστού των εισφορών των εν ενεργεία ναυτικών και των πλοιοκτητών που αναλογεί στον Οίκο Ναύτου, ώστε ο οικονομικός προγραμματισμός του να εναρμονίζεται με τις απαιτήσεις της υφιστάμενης νομοθεσίας.

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

επαγγελματικά πλοία αναψυχής που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη ή τουλάχιστον 49 επιβατών.

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

**Το άρθρο 56** περιέχει καινοτόμο ρύθμιση σχετικά με τη θεσμοθέτηση δωρεών για τη στήριξη και την ενίσχυση της αποστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων. Η προτεινόμενη διάταξη παρέχει συγκεκριμένο νομοθετικό έρεισμα, προκειμένου να καταστεί ο θεσμός των δωρεών στο ναυτιλιακό χώρο ελκυστικός και αποδοτικός, ενόψει και του γεγονότος ότι οι εν λόγω δωρεές προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου απαλλάσσονται από το φόρο δωρεάς, δεδομένων των κατά καιρούς σοβαρών αναγκών του Υπουργείου. Το κανονιστικό πλαίσιο για την υλοποίηση των δωρεών είναι δυνατό να συνοδεύεται και από περιγραφή συγκεκριμένων αναγκών σε είδος, ούτως ώστε οι εκάστοτε δωρεές να καθίστανται πλέον αποτελεσματικές. Με κανονιστική ρύθμιση που θα εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση της προτεινόμενης διάταξης, καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται η δωρεά, μέσω της σύνταξης σχετικού προτυποποιημένου συμβατικού κειμένου.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις **του άρθρου 57** ρυθμίζονται επιμέρους ζητήματα που αφορούν στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.). Ειδικότερα:

Με την παράγραφο **1**, καθορίζεται το καθεστώς κύριας και επικουρικής ασφάλισης του προσωπικού του Λ.Σ., καθώς και η διατήρηση της ισχύος των κείμενων διατάξεων που αφορούν στην υγειονομική, νοσοκομειακή και ιατροφαρμακευτική περίθαλψή του.

Στην παράγραφο **2**, ορίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν, προκειμένου οι απόφοιτοι των παραγωγικών Σχολών Λ.Σ. να μπορούν να τοποθετούνται στις Επισκευαστικές Βάσεις Λ.Σ., καθώς και ο αριθμός των κενών οργανικών θέσεων που θα πληρωθούν.

Στην παράγραφο **3**, προβλέπεται η δυνατότητα προκαταβολικής πληρωμής σε ποσοστό έως και 75% των δαπανών για τη μετακίνηση προσωπικού Λ.Σ. στο εξωτερικό προς εκτέλεση υπηρεσίας.

Με τη διάταξη της παραγράφου **4**, δίδεται η δυνατότητα στους Υποναυάρχους Λ.Σ., οι οποίοι υπηρέτησαν στις προβλεπόμενες με βάση τα καθήκοντα τους οργανικές θέσεις του βαθμού τους, πλην του Υπαρχηγού Λ.Σ., πριν από την έκδοση του π.δ. 81/2012 να απολαύουν των προνομίων του άρθρου 1 του π.δ. 308/1997, όπως αυτά ισχύουν και εφαρμόζονται κάθε φορά, αναλογικά και για τα στελέχη Λ.Σ. Στην ίδια διάταξη περιγράφονται, επίσης, οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι ανωτέρω Ανώτατοι Αξιωματικοί Λ.Σ. απολαύουν των προαναφερθέντων προνομίων, καθώς επίσης και οι περιπτώσεις που δεν απολαύουν ή στερούνται των προνομίων αυτών. Επισημαίνεται ότι στο άρθρο 51 του ν. 3079/2002 (Α' 311) προβλέπονταν τιμητικές διακρίσεις των αποστρατευομένων Υποναυάρχων Λ.Σ., μόνον εφόσον υπηρέτησαν ως Υπαρχηγοί Λ.Σ. Μετά την έκδοση του ν. 3654/2008 (Α' 57), προβλέφθηκε ο βαθμός του Αντιναυάρχου για τους Υπαρχηγούς Λ.Σ., ενώ αυξήθηκαν οι θέσεις των Υποναυάρχων Λ.Σ. Στο πλαίσιο αυτό, εξεδόθη η αριθ. πρωτ. 1141.1/02/2008 υπουργική απόφαση (Α' 644), με την οποία καθορίστηκαν εκ νέου τα καθήκοντα των Υποναυάρχων Λ.Σ., πλην του Γενικού Επιθεωρητή. Κατόπιν των ανωτέρω και δεδομένου ότι μετά την έκδοση του ν. 3654/2008 (Α' 57), δεν τροποποιήθηκε αντιστοίχως το άρθρο 51 του ν. 3079/2002, με την υπό πρόωθηση διάταξη αποκαθίσταται η παράλειψη αυτή από 01-01-2008 μέχρι και την έκδοση της νεότερης ταυτόσημης διάταξης του άρθρου 39 του π.δ. 81/2012 (Α' 139), όπου προβλέπονται πλέον τιμητικές διακρίσεις για τους αποστρατευόμενους Υποναυάρχους Λ.Σ., εφόσον υπηρέτησαν σε οποιαδήποτε οργανική θέση του βαθμού τους.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου **5**, αναγνωρίζεται στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, για τη χορήγηση επιδόματος χρόνου υπηρεσίας, καθώς και οιαδήποτε άλλων προσαυξήσεων ή αποδοχών, χρόνος σπουδών δύο ετών και στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, εφόσον το πτυχίο των εν λόγω Σχολών αποτέλεσε προϋπόθεση για την ένταξή τους στο Σώμα. Δι' αυτού του τρόπου, επιδιώκεται η εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που εισάγεται σε αυτό, υπό την προϋπόθεση απόκτησης πτυχίου από σπουδές του σε Ανώτατη Σχολή ή σε Σχολή που προβλέπεται στην παρούσα ρύθμιση και εξελίσσεται χωρίς διαφοροποίηση εξαρτώμενη από την προαναφερθείσα ακαδημαϊκή προέλευση.

Με την παράγραφο **6**, παρέχεται η δυνατότητα να καλύπτονται οι λειτουργικές ανάγκες των παραρτημάτων του Οίκου Ναύτου από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που υπηρετεί στην οικεία Λιμενική Αρχή.

Με την παράγραφο **7** καθορίζεται εκ νέου η σύνθεση του Ανώτερου Συμβουλίου Κρίσεων Λ.Σ., όταν αυτό λειτουργεί με ευρύτερη σύνθεση ως δευτεροβάθμιο Συμβούλιο. Με τις μέχρι σήμερα ισχύουσες διατάξεις, το Συμβούλιο αυτό συγκροτείται από τον Αρχηγό Λ.Σ., ως Πρόεδρο, τον Υπαρχηγό και τον Επιτελάρχη Αρχηγείου Λ.Σ., ως μέλη, καθώς και δύο Αρχιπλοιάρχους προερχόμενους από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ., ως μέλη, αρχαιότερους αυτού που συμμετείχε στο πρωτοβάθμιο Συμβούλιο. Με την προτεινόμενη ρύθμιση, η σύνθεση του ανωτέρω Συμβουλίου αντικαθίσταται ως ίσχυε πριν την έκδοση του π.δ. 38/2012, σύμφωνα με το άρθρο 30 του ν. 3079/2002 (Α' 311), με την εκ νέου προσθήκη ως μέλους του Αναθεωρητή Β' Τάξεως του Δικαστικού Σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων, σε αντικατάσταση ενός εκ των δύο Αρχιπλοιάρχων Λ.Σ.

Με την περίπτωση **α'** της προτεινόμενης παραγράφου **8** προβλέπεται ρητώς ότι στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες των παραγράφων 2, 3 και 4 του άρθρου 3B του ν. 2362/1995 ασκεί ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών, ο οποίος είναι Ανώτατος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος και ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατόπιν εισήγησης του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος. Η διάταξη εισάγεται κατ' αντιστοιχία των ρυθμίσεων που έχουν τεθεί, κατ' εξαίρεση των διατάξεων του ν. 2362/1995, για τα Υπουργεία Εθνικής Άμυνας και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη.

Η παράγραφος 1 του άρθρου 34 του ν. 3979/2011 (Α' 138) θέτει την υποχρέωση για σύσταση Γενικής Διεύθυνσης ή Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, στην οποία υπάγονται όλες οι υφισταμένες οργανικές μονάδες του κάθε Υπουργείου. Με την παράγραφο 5 του ανωτέρω άρθρου ετέθη εξαίρεση για το τέως Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, στο οποίο υπαγόταν μέχρι πρόσφατα το Λιμενικό Σώμα. Ωστόσο, η υπαγωγή του Σώματος στο νεοσυσταθέν Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου επιβάλλει την τροποποίηση της παραγράφου 5 του άρθρου 34 του ν. 3979/2011 με την αναγκαία αφαίρεση της αναφοράς στο Λιμενικό Σώμα, το οποίο επιχειρείται με την περίπτωση **β'** της παραγράφου 8.

Περαιτέρω, με την ίδρυση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με το π.δ. 85/2012, όπως ισχύει, ενεργοποιήθηκε η νομική υποχρέωση της παραγράφου 1 του άρθρου 34 του ν. 3979/2011 για ύπαρξη μιας Διεύθυνσης ή Γενικής Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, η οποία θα καλύπτει οριζόντια το Υπουργείο. Τη νομική αυτή υποχρέωση υλοποιεί η περίπτωση **γ'** της παραγράφου 8, με την οποία προστίθεται παράγραφος 7 στο άρθρο 34 του ν. 3979/2011, αναθέτοντας την άσκηση των

σχετικών αρμοδιοτήτων στην αρμόδια Διεύθυνση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος για το σύνολο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Με την περίπτωση **α'** της παραγράφου **9** αντικαθίσταται η περίπτωση (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ. 81/2012 (Α' 139), και πλέον περιορίζεται η κατ' εξαίρεση προαγωγή ανεξάρτητα της ύπαρξης ή μη κενών οργανικών θέσεων των Αξιωματικών ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού, Οικονομικού και Νομικού, μέχρι και το βαθμό του Πλοιάρχου Λ.Σ., με σκοπό τη μη υπέρβαση του μικρού αριθμού των προβλεπομένων οργανικών θέσεων στους βαθμούς του Αρχιπλοιάρχου και Υποναυάρχου Λ.Σ. ανά ειδικότητα, από τους κάθε φορά αντιστοιχώς προαγόμενους Αξιωματικούς Λ.Σ.

Με τη ρύθμιση της περίπτωσης **β'** της παραγράφου 9 αντικαθίσταται η παράγραφος 5 του άρθρου 7 του π.δ. 81/2012, κατ' αντιστοιχία των όσων προβλέπονται στη νέα ρύθμιση της περίπτωσης (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του ίδιου διατάγματος, με την οποία περιορίζεται η κατ' εξαίρεση προαγωγή ανεξάρτητα της ύπαρξης ή μη κενών οργανικών θέσεων των Αξιωματικών ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού, Οικονομικού και Νομικού, μέχρι και το βαθμό του Πλοιάρχου Λιμενικού Σώματος

Με τη ρύθμιση της περίπτωσης **γ'**, προστίθεται στο άρθρο 10 του π.δ. 81/2012 νέα παράγραφος 2, με την οποία καθορίζεται για τους Αξιωματικούς που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος, ως επιπλέον ειδικό τυπικό προσόν προαγωγής στο βαθμό του Πλοιάρχου Λιμενικού Σώματος, να έχουν διανύσει συνολική υπηρεσία τριών ετών στις Κεντρικές Υπηρεσίες, όπως αυτές καθορίζονται στην εκάστοτε ισχύουσα κανονιστική πράξη οργάνωσης των κεντρικών και περιφερειακών υπηρεσιών Λιμενικού Σώματος.

Ως εκ τούτου, με την περίπτωση **δ'** αναριθμούνται οι υφιστάμενες παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 10 του π.δ. 81/2012 σε 3, 4 και 5 αντιστοιχώς.

Με την περίπτωση **ε'** συμπληρώνεται η διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του π.δ. 81/2012. Συγκεκριμένα, με τη νέα ρύθμιση προστίθεται δεύτερο εδάφιο στην τροποποιούμενη παράγραφο 1 του άρθρου 14, με το οποίο ρυθμίζεται η περίπτωση κένωσης της θέσης του αρχαιότερου Υπαρχηγού όταν δεν κενώνεται παράλληλα και η θέση του δεύτερου Υπαρχηγού.

Με την παράγραφο **10**, παρέχεται πλέον η δυνατότητα απονομής του βαθμού του Ναυάρχου εν αποστρατεία, και στους Αρχηγούς του Λιμενικού Σώματος που έφεραν το βαθμό του Αντιναυάρχου ΛΣ και αποστρατεύθηκαν πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης του ν. 3654/2008 (Α' 57), χωρίς να απαιτείται αίτησή τους και σύμφωνα

με τη διαδικασία που προβλέπεται στις ισχύουσες σχετικές διατάξεις, ήτοι στις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 12 του π.δ. 81/2012 (Α' 139).

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου **11**, η οποία εισάγεται σε συνέχεια των διατάξεων του π.δ. 58/2012 (Α'108), όπου προβλέφθηκε η ειδικότητα του Υπαξιωματικού Υγειονομικού Λ.Σ., παρέχεται η δυνατότητα και σε αυτήν την κατηγορία προσωπικού του Λ.Σ. να υπηρετεί σε Ναυτικά Νοσοκομεία και λοιπές Υγειονομικές Υπηρεσίες του Πολεμικού Ναυτικού. Επίσης, αντικαθίσταται η ειδικότητα του Αξιωματικού Ιατρού Λ.Σ. με εκείνη του Υγειονομικού, στην οποία συμπεριλαμβάνονται οι ειδικότητες των ιατρών, οδοντιάτρων και ψυχολόγων.

Με την προωθούμενη ρύθμιση της παραγράφου **12** θεσπίζεται εξουσιοδοτική διάταξη προς έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Ναυτιλίας και Αιγαίου για ρύθμιση των θεμάτων σχετικών με την υπηρεσιακή κατάσταση των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, τα οποία εντάσσονται και υπηρετούν σε υπηρεσίες των Ενόπλων Δυνάμεων, ακόμα και κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου **13**, προστίθενται παράγραφοι 6, 7 και 8 στο άρθρο 119 του ν. 3079/2002, όπως ισχύει, προβλέποντας τη διαδικασία τοποθέτησης στα Λιμενικά Τμήματα από το προσωπικό που υπηρετεί στη Λιμενική Αρχή όπου υπάγονται διοικητικά, με διαταγή του οικείου προϊστάμενου Λιμενικής Αρχής. Η ρύθμιση αυτή απορρέει από το γεγονός ότι, όσον αφορά στη διαδικασία των τοποθετήσεων, μεταθέσεων και αποσπάσεων, τα Λιμενικά Τμήματα δεν εκλαμβάνονται ως διακεκριμένες Λιμενικές Αρχές, λόγω της προβλεπόμενης διοικητικής εξάρτησής τους από τον προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής όπου υπάγονται, υπό τις διαταγές του οποίου τελούν. Στις υπό προώθηση διατάξεις προβλέπεται, επίσης, το δικαίωμα και η διαδικασία άσκησης ενδικοφανούς προσφυγής του τοποθετούμενου σε Λιμενικό Τμήμα κατά της διαταγής τοποθέτησής του, με ανασταλτικό αποτέλεσμα. Τέλος, εισάγεται εξαίρεση της ανωτέρω διαδικασίας τοποθέτησης, για τα Λιμενικά Τμήματα, τα οποία κατατάσσονται στις κατηγορίες των Λιμενικών Αρχών σύμφωνα με το π.δ. 33/2009 και όπως κάθε φορά ισχύει, όπου δηλαδή ακολουθούνται οι διαδικασίες που προβλέπονται στο διάταγμα αυτό και περιγράφονται ειδικότερα στα Κεφάλαια Β, Γ, Δ' και Ε' του εν λόγω διατάγματος.

**Με το άρθρο 58** ρυθμίζονται ζητήματα δαπανών του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.). Ειδικότερα:

Στην παράγραφο **1** προτείνεται ως αναγκαία και επιβεβλημένη διάταξη, η οποία, στο πλαίσιο της αρχής της χρηστής διοίκησης, ρυθμίζει το ζήτημα της καταβολής δαπανών μετακίνησης του προσωπικού Λ.Σ. που πραγματοποιήθηκαν έως 31-12-2009, αλλά λόγω εμπλοκής που παρουσιάστηκε εξαιτίας των θεσμικών αλλαγών που έλαβαν χώρα

από τον Οκτώβριο 2009 έως τον Ιούνιο 2012, με συχνές αλλαγές σε ό,τι αφορά την υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος σε διαφορετικούς διοικητικούς φορείς, δεν ενταλματοποιήθηκαν. Υφίσταται ακριβής οικονομική πρόβλεψη - καταγραφή του ύψους των οφειλόμενων οδοιπορικών εξόδων της συγκεκριμένης περιόδου, η οποία ανέρχεται στο ένα εκατομμύριο τετρακόσιες χιλιάδες (1.400.000 €) ευρώ περίπου, καθώς και του πλήθους των δικαιούχων. Η εν λόγω δαπάνη είναι εντός των ήδη εγγεγραμμένων πιστώσεων του τακτικού προϋπολογισμού οδοιπορικών εξόδων Λιμενικού Σώματος προηγούμενων ετών. Λόγω ιδιαίτερα αυξημένου όγκου των εν λόγω δικαιολογητικών, κρίνεται απαραίτητη η επέκταση του χρονικού περιθωρίου ενταλματοποίησης των δαπανών αυτών έως τις 31.12.2013.

Στην παράγραφο 2 προβλέπεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος αναφορικά με την υγειονομική περίθαλψη των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και των μελών των οικογενειών τους. Η υγειονομική περίθαλψη των στρατιωτικών των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος, καθώς και των μελών των οικογενειών τους, καθορίζεται από τις διατάξεις του π.δ. 432/1983 (Α' 162), στο οποίο, μεταξύ άλλων, προβλέπονται οι γενικές και ειδικές περιπτώσεις περίθαλψης, η συμμετοχή των στρατιωτικών στις δαπάνες περίθαλψής τους, τα απαιτούμενα ανά περίπτωση δικαιολογητικά, καθώς και η αναγνώριση και πληρωμή των δαπανών. Όσον αφορά σε παροχές που δεν προβλέπει το συγκεκριμένο διάταγμα, αυτές πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζει κάθε φορά το Υπουργείο Υγείας. Η ισχύουσα, μέχρι 31.12.2011, διαδικασία ελέγχου των δικαιολογητικών στηριζόταν στην εφαρμογή των διατάξεων του π.δ. 432/1983 σε συνδυασμό με την αριθμ. οικ. 2/7029/0094/2005 απόφαση «Νέος Κανονισμός Παροχών του Οργανισμού Περίθαλψης Ασφαλισμένων του Δημοσίου» (Β' 213) όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. Υ9/137380/2011 απόφαση (Β' 146). Με τη σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Παροχών Υπηρεσιών Υγείας (ΕΟΠΥΥ) και με έναρξη ισχύος από 1.1.2012, η αρμόδια Υπηρεσία ΛΣ χρησιμοποιεί τις διατάξεις του ΕΟΠΥΥ για τον έλεγχο των δικαιολογητικών για τις περιπτώσεις που δεν προβλέπονται στο π.δ. 432/1983. Με την προωθούμενη διάταξη, επιλύονται τα προβλήματα που έχουν προκύψει από το κενό στη νομοθεσία για τον τρόπο ελέγχου και την έγκριση και διεκπεραίωση των συγκεκριμένων δαπανών.

Προς κάλυψη της αρχής της συνέχειας της Διοίκησης, στην παράγραφο 3 ρυθμίζεται το καθεστώς των εκκρεμών δαπανών του Λιμενικού Σώματος κατά τη διάρκεια της υπαγωγής του στο τώως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 4 πραγματοποιείται καλύτερη απεικόνιση των δαπανών εδρών Ναυτιλιακών Ακολούθων, οι οποίες στην παρούσα φάση εκτελούνται

σε βάρος των πιστώσεων του φορέα 140 «Λιμενικό Σώμα- Ελληνική Ακτοφυλακή». Σημειώνεται ότι με την ισχύουσα διαδικασία υπάρχει αδυναμία εξαγωγής αποτελεσμάτων και δημοσιονομικών στοιχείων για τις δαπάνες που βαρύνουν τις υπηρεσίες της αλλοδαπής.

Στην παράγραφο **5**, καθίσταται αναγκαία, λόγω διεύρυνσης της αποστολής του Λιμενικού Σώματος, η πρόβλεψη των αναγκαίων αντίστοιχων πρόσθετων δαπανών, ιδίως για την επιδότηση των άγονων γραμμών και τη χρηματοδότηση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Με την προτεινόμενη νομοθετική διάταξη **του άρθρου 59** παρέχεται η δυνατότητα να αποδοθούν οι δαπάνες αποζημιώσεων, οι οποίες δεν έχουν ενταλματοποιηθεί και αφορούν στα μέλη των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων (ΤΚΕΠ) που πραγματοποιήθηκαν από 1/12/2008, καθώς και οι δαπάνες Υγειονομικών Επιτροπών Απογραφομένων Ναυτικών Εργατών Θαλάσσης (ΥΕΑΝΕΘ) από 1/7/2010. Οι εν λόγω ληξιπρόθεσμες οφειλές σχετικά με τις δαπάνες αποζημιώσεων των μελών των ΥΕΑΝΕΘ και των μελών των ΤΚΕΠ δεν καλύπτονται από τα προβλεπόμενα για τις ληξιπρόθεσμες οφειλές στο ν. 4093/12, καθώς το άρθρο 1.α. της υποπαραγράφου Γ.2 αναφέρεται σε ληξιπρόθεσμες δαπάνες «που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2011, καθ' υπέρβαση των εγγεγραμμένων πιστώσεων». Οι ανωτέρω δαπάνες δεν έγιναν καθ' υπέρβαση των εγγεγραμμένων πιστώσεων, αλλά εντός των εγκεκριμένων πιστώσεων, διότι μέχρι και το 2011 υπήρχαν εγγεγραμμένες σχετικές πιστώσεις για τα μέλη των ΤΚΕΠ, οι οποίες από την 1η Δεκεμβρίου 2008 μέχρι σήμερα ουδέποτε ενταλματοποιήθηκαν. Επιπροσθέτως και σε ό,τι αφορά στα ΤΚΕΠ, για το οικονομικό έτος 2012 υπήρξε πίστωση στον αντίστοιχο ΚΑΕ του Τακτικού Προϋπολογισμού. Επίσης και σε ό,τι αφορά στα μέλη των ΥΕΑΝΕΘ, από την 1η Ιουλίου 2010 δεν αποδόθηκαν αποζημιώσεις.

Τα ανωτέρω προβλήματα δημιουργήθηκαν, διότι μετά την κατάργηση του Υπουργείου το 2009 υπήρξαν δυσλειτουργίες σε ό,τι αφορά στις αρμοδιότητες για την προώθηση της διαδικασίας ενταλματοποίησης των σχετικών δαπανών.

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

ικανοποιηθούν, διότι δεν είναι δυνατή η κατάταξή τους λόγω των ρυθμίσεων του άρθρου 205 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, στους πίνακες που συντάσσονται στο πλαίσιο των αναγκαστικών κατασχέσεων που έχουν επιβληθεί, κρίνεται αναγκαία η ψήφιση της εισαγόμενης διατάξεως, προκειμένου να ικανοποιηθούν κατά προτεραιότητα οι εργαζόμενοι στον κύριο του ναυαγίου, των οποίων οι κατ' αυτού απαιτήσεις έχουν κριθεί τελεσιδικώς δικαστικά, αλλά και εκείνες μόνον οι οποίες, κατά το χρόνο εκδόσεως του παρόντος, τελούν σε εκκρεμοδικία.

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

#### **Κεφάλαιο IB' : Τελικές και μεταβατικές διατάξεις**

Στο Κεφάλαιο IB' περιλαμβάνονται οι τελικές και μεταβατικές διατάξεις του νομοσχεδίου.

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

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

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

**Στο άρθρο 65** ορίζεται η έναρξη ισχύος του προτεινόμενου νομοσχεδίου.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ  
& ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΝΙΤΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ,  
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ,  
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΙΒΙΕΡΑΤΟΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΥΓΕΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΥΤΑΡΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ  
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΡΟΥΠΑΚΙΩΤΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ