

**ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ
ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ**

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

A. Ιστορικό – Περιεχόμενο νομοσχεδίου

Η απόφαση της Κυβέρνησης για την επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με το π.δ. 85/2012 και την ένταξη του Λιμενικού Σώματος σε αυτό ικανοποιεί ένα διαρκές αίτημα όλων των εμπλεκομένων στο ναυτιλιακό χώρο φορέων για την ύπαρξη ενός ενιαίου διοικητικού φορέα αφιερωμένου αποκλειστικά στον κομβικό για την ελληνική κοινωνία και οικονομία τομέα της ναυτιλίας. Η κατάσταση στην οποία βρισκόταν ο τομέας της ναυτιλίας, μετά από τις συνεχείς μεταβολές στο διοικητικό φορέα και τη δομή του, κατέστησε αναγκαία τη νομοθετική παρέμβαση στο σύνολο της νομοθεσίας που ρυθμίζει τη δομή και τη λειτουργία του επανιδρυθέντος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Με το Σχέδιο Νόμου, επαναπροσδιορίζεται, κατ' αρχήν, η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, δια της ενίσχυσης του ρόλου του με την επανάκτηση σειράς αρμοδιοτήτων που σχετίζονται άμεσα με τις βασικές λειτουργίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, τις οποίες το Σώμα ασκούσε αποτελεσματικά, προ των μεταβολών, προς όφελος του εθνικού κεφαλαίου της Ναυτιλίας και, κατ' επέκταση, της χώρας.

Πέραν τούτων, με το Σχέδιο Νόμου, στοχεύοντας στην εν γένει προαγωγή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, την άσκηση σημαντικών δράσεων σε ευαίσθητους τομείς, όπως κατεξοχήν της ναυτιλιακής πολιτικής στο σύνολό της, αλλά και της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, την απλούστευση, εκσυγχρονισμό και διευκόλυνση των συναφών με τη ναυτιλία διοικητικών διαδικασιών, καθώς και τη ρύθμιση σημαντικών ζητημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία και διαχείριση των λιμένων της Χώρας και την εγκαθίδρυση ενός καινοτόμου και σύγχρονου καθεστώτος διοίκησής τους, παρέχεται ένα συνεκτικό σύστημα διατάξεων, βάσει του οποίου καθορίζεται το βασικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης. Συγχρόνως, δια της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ο τομέας της Ναυτιλίας συνδέεται με το σχεδιασμό και την εφαρμογή ολοκληρωμένης στρατηγικής και πολιτικής για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και ειδικότερα του Αιγαίου.

B. Μέθοδοι με τις οποίες έγινε η διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους

Μετά από μια πρώτη «άτυπη» διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς και με τους εκπροσώπους των τριών κομμάτων που στηρίζουν τη συγκυβέρνηση, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με τίτλο «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», συνοδευόμενο από αναλυτικό ενημερωτικό σημείωμα του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, επεξηγηματικό του σκοπού των νομοθετικών ρυθμίσεων

που περιλαμβάνονται σε αυτό, τέθηκε σε ηλεκτρονική δημόσια διαβούλευση, μέσω του ιστοχώρου oregon.gr, που διήρκεσε από τις 13 Δεκεμβρίου έως και τις 28 Δεκεμβρίου 2012.

Λόγω της σπουδαιότητας του προτεινόμενου νομοσχεδίου, η συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων, φορέων και σωματείων, αλλά και των ιδιωτών, στη δημόσια διαβούλευση υπήρξε πολύ μεγάλη. Ανταποκρίθηκαν με την υποβολή πολυάριθμων σχολίων επί των προτεινόμενων νομοθετικών ρυθμίσεων τόσο μέσω της ηλεκτρονικής δημοσιοποίησης του νομοσχεδίου στο oregon.gr όσο και με την αποστολή επιστολών με τις προτάσεις τους απευθείας στο γραφείο της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Ακολούθως, τόσο κατόπιν σχετικής αιτήσεώς τους όσο και προσκλήσεως από το Υπουργείο, έλαβαν χώρα εκτεταμένες συσκέψεις στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την παρουσία του κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλων στελεχών της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, συνεργατών τους και υπηρεσιακών παραγόντων του Υπουργείου με τους φορείς και τα σωματεία που υπέβαλαν προτάσεις ή εισηγήθηκαν μεταβολές επί των νομοθετικών ρυθμίσεων, κατά τις οποίες συζητήθηκαν αναλυτικά οι προτάσεις τους και υιοθετήθηκαν στο μέτρο που ήταν δυνατό.

Επισημαίνεται ιδιαιτέρως ότι τα ζητήματα της ακτοπλοΐας- και ιδίως οι τροποποιήσεις του ν. 2932/2001 - αποτέλεσαν αντικείμενο διακριτής διαβούλευσης, η οποία ξεκίνησε προτού καν καταρτισθούν οι νομοθετικές ρυθμίσεις και εισαχθούν στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου, ήταν δε ανοικτή σε κάθε ενδιαφερόμενο από τις 31 Οκτωβρίου έως τις 5 Δεκεμβρίου 2012 και συνεχίστηκε επί της ουσίας έως τις παραμονές της κατάθεσης του νομοσχεδίου στη Βουλή των Ελλήνων. Τονίζεται ότι αρκετές από τις ρυθμίσεις για την ακτοπλοΐα αφορούν σε μνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας (πρβ. σημεία 6.3.2/1.i(i) και (ii), 6.3.2/1.ii και 6.3.2/1.iii του Μνημονίου).

Σε ό,τι αφορά τη μετεξέλιξη της Πλοηγικής Υπηρεσίας από αμιγώς δημόσια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σε ανώνυμη εταιρία, η διαβούλευση είχε ουσιαστικά ξεκινήσει στο πλαίσιο Επιτροπής που είχε συσταθεί σχετικά από το Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής τον Απρίλιο του 2012 και συνεχίστηκε και μετά το πέρας της ηλεκτρονικής διαβούλευσης, μέσω αλληπάλληλων συναντήσεων του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου με το σύνολο των συνδικαλιστικών φορέων που εκπροσωπούν το ναυτικό προσωπικό της αρμόδιας Διεύθυνσης. Οι κύριες επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν, αφορούσαν : α) στη μορφή του υπό σύσταση νομικού προσώπου β) στην τύχη του προσωπικού που υπηρετεί σήμερα στη Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας και γ) στην κατοχύρωση των αποδοχών και των προνοιακών παροχών των πλοηγών (σύνταξη, ασφαλιστικές εισφορές, κλπ).

Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στη διαβούλευση που επιδιώχθηκε με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ). Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου παρενέβη στο παρελθόν (15 Οκτωβρίου 2012) εγγράφως προς την ΠΝΟ, απαντώντας σε ευρύ φάσμα ζητημάτων που είχε θέσει η Ομοσπονδία, μεταξύ άλλων τη ναυτική εργασία, ναυτική εκπαίδευση, θέματα πρόνοιας κ.α. Με νεότερες επιστολές (30 Οκτωβρίου/ 1 Νοεμβρίου 2012), η ΠΝΟ κλήθηκε να συμμετάσχει ενεργά στον κοινωνικό διάλογο για τη ναυτεργασία, όπως και στη δημόσια

διαβούλευση για τα θέματα ακτοπλοΐας. Ακολούθησαν νέες συναντήσεις, μεταξύ των οποίων και τριμερής συνάντηση (23 Νοεμβρίου 2012) με την ΠΙΝΟ και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), όπου υπεγράφη πλαίσιο συμφωνίας για τη ναυτική εκπαίδευση, προς όφελος των σπουδαστών, της ναυτικής εκπαίδευσης και της ελληνικής ναυτιλίας. Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης του νομοσχεδίου στο oregon.gr, η ΠΙΝΟ αιτήθηκε με επιστολές της την απόσυρση του νομοσχεδίου συνολικά. Ακολούθως, πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με τη διοίκηση της ΠΙΝΟ στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, με στόχο να καταλήξουν σε μια κοινά αποδεκτή διατύπωση των σημείων του σχεδίου νόμου στα οποία υπήρχε διαφωνία, αλλά δεν υπήρξε θετική ανταπόκριση. Καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια για τη συνέχιση του διαλόγου και την εξεύρεση συμβιβαστικής λύσης, χωρίς να έχει καταλήξει σε ικανοποιητικό μέχρι στιγμής αποτέλεσμα.

Σε ό,τι αφορά τα άρθρα 57, 58, 59 και 60 του νομοσχεδίου, σημειώνεται ότι δεν τέθηκαν σε δημόσια διαβούλευση στον ιστοχώρο www.oregon.gr, επειδή έχουν έντονο τεχνοκρατικό χαρακτήρα, δεν επηρεάζουν τους πολίτες στις διοικητικές τους συναλλαγές με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθώς αφορούν σε θέματα που άπτονται της εσωτερικής λειτουργίας αυτού και εισηχθήσαν προκειμένου να αποκαταστήσουν υφιστάμενες αδικίες που συντελέστησαν στο παρελθόν. Ωστόσο, πραγματοποιήθηκε άτυπη διαβούλευση σε εσωτερικό επίπεδο και σε συνεργασία με τις συναρμόδιες υπηρεσίες άλλων Υπουργείων, όπου λήφθηκαν υπόψη οι παρατηρήσεις των αρμόδιων υπηρεσιακών παραγόντων, οι οποίοι αντιμετωπίζουν καθημερινά τα ρυθμιζόμενα από τις εν λόγω διατάξεις ζητήματα. Τέλος, το σύνολο των ανωτέρω ρυθμίσεων διακρίνεται από σαφήνεια και ικανοποιεί όλους τους κανόνες νομοτεχνικής επεξεργασίας, δεδομένου ότι έτυχε επεξεργασίας και από την Κεντρική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή (ΚΕΝΕ).

Γ. Κοινωνικές ομάδες (σωματεία, φορείς, κλπ) που συμμετείχαν στη διαβούλευση

Στη διαβούλευση υπήρξε ανταπόκριση από όλες τις εμπλεκόμενες κοινωνικές ομάδες – φορείς, καθότι το νομοσχέδιο αγγίζει ευρύ φάσμα του ναυτιλιακού κόσμου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη διαβούλευση συμμετείχαν (με κάποιον εκ των τρόπων που περιγράφηκαν ανωτέρω) : το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, ο Επιμελητηριακός Όμιλος Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (Ε.Ο.Α.Ε.Ν.), το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.), ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), η Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), η Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ), ο ΗΑΤΤΑ-Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων, η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.με.Α.), ο Δήμος Καρύστου, ο Δήμος Ιστιαίας – Αιδηψού, το Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας, τα Λιμενικά Ταμεία Αιδηψού και Ωρεων Ευβοίας, η Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας, συναρμόδια Υπουργεία, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων τ. ΥΕΝ, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ΠΟΕΠΑΣ), η Ένωση Απόστρατων Αξιωματικών Λ.Σ., η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λ.Σ. (ΠΕΑΛΣ), η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ), η Διεθνής Ναυτική Ένωση, η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών, η Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Πλοιαρχών Ε.Ν.

(ΠΕΣΠΕΝ) Πάσης Τάξεως, η Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (Ο.Φ.Ε.), η Ένωση Μονίμων και Δοκιμών Λιμενεργατών ΟΛΠ & ο Σύνδεσμος Εποπτών και Αρχιεργατών Ο.Λ.Π., ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) Α.Ε., ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (ΟΛΡ) ΑΕ, ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (ΟΛΚ) ΑΕ, η Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών (Π.Ε.Π.), η Πανελλήνια Ένωση Κυβερνητών – Μηχανικών – Μηχανοδηγών Πλοηγικής Υπηρεσίας η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας, οι τέως υπάλληλοι ΥΕΝ/Πλοηγικής Υπηρεσίας - συνταξιούχοι ΚΠΥ, κ.α.

Δ. Ενσωμάτωση των σχολίων της διαβούλευσης

Οι παρατηρήσεις και τα σχόλια της διαβούλευσης αναλύθηκαν διεξοδικά. Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, λαμβάνοντας υπόψη τη δημόσια διαβούλευση και μελετώντας προσεκτικά τις απόψεις και τις παρατηρήσεις στις προτεινόμενες ρυθμίσεις που κατατέθηκαν στο πλαίσιο αυτής, προχώρησε σε αρκετές και σημαντικές τροποποιήσεις του αρχικού σχεδίου νόμου.

Περί τα τέλη Ιανουαρίου 2013, το νομοσχέδιο εστάλη εκ νέου στους εκπροσώπους των τριών κομμάτων της συγκυβέρνησης, καθώς και στους συνυπογράφοντες το νομοσχέδιο υπουργούς, για τις τελικές τους παρατηρήσεις. Στο μεταξύ, οι κοινωνικοί εταίροι και οι εμπλεκόμενοι φορείς έλαβαν γνώση της «νέας έκδοσης» του νομοσχεδίου, υπέβαλαν εκ νέου τις παρατηρήσεις τους και επακολούθησαν συναντήσεις με στελέχη της πολιτικής ηγεσίας και υπηρεσιακών παραγόντων του Υπουργείου. Οι προτάσεις τους εξετάστηκαν εκ νέου, λήφθηκαν υπόψη και υιοθετήθηκαν, στο βαθμό που αυτό ήταν δυνατό, προτού το νομοσχέδιο κατατεθεί προς ψήφιση στη Βουλή των Ελλήνων.

Σε συνέχεια των παρατηρήσεων και των σχολίων που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης, αναφέρονται, ενδεικτικά, κάποιες από τις σημαντικότερες αλλαγές που επήλθαν στο νομοσχέδιο:

- Κατόπιν σχετικών σχολίων που εκφράστηκαν στη διαβούλευση, στο **άρθρο 1** του νομοσχεδίου γίνεται ρητή αναφορά στις “θαλάσσιες μεταφορές και συγκοινωνίες” ως αντικείμενο που περιλαμβάνεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, στη δε παρ. 3 του νομοσχεδίου προβλέπεται ρητώς η ανάθεση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου του εθνικού συντονισμού για την παρακολούθηση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Integrated Maritime Policy of the EU). Για το σκοπό αυτό, συνιστάται Επιτροπή για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, με έργο το συντονισμό των συναρμόδιων Υπουργείων για τη διαμόρφωση των εθνικών θέσεων και προτεραιοτήτων, την παρακολούθηση των συναφών πολιτικών και νομοθετικών πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και την προετοιμασία δράσεων με θαλάσσια διάσταση που άπτονται της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, η χρηματοδότηση και υλοποίηση των οποίων διενεργείται από τα καθ’ ύλην αρμόδια Υπουργεία.
- Στο ίδιο άρθρο (**άρθρο 1**) και στο πλαίσιο της προσπάθειας σύντμησης των Γενικών Γραμματειών του Υπουργείου, καταργείται η Γενική Γραμματεία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας,

στο δε Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανήκουν πλέον η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία ιδρύεται δια του παρόντος νομοσχεδίου και προέρχεται από την τροποποίηση και μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (στο νομοσχέδιο που αναρτήθηκε στην ηλεκτρονική διαβούλευση αναφερόταν ως Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών), η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και το Λιμενικό Σώμα.

- Στο άρθρο 2, το οποίο αναφέρεται στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προστέθηκαν το Ταμείο Αρωγής Λιμενικού Σώματος (ΤΑΛΣ) και το Πλωτό Μουσείο Νεράιδα του άρθρου 4 του ν. 4081/2012, όχι όμως και το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), όπως ζητήθηκε στη διαβούλευση, διότι αυτό με το άρθρο 213 του ν. 4072/2012 υπήχθη στο Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας.

- Με βάση τις προτάσεις της διαβούλευσης, επιχειρήθηκαν τροποποιήσεις στο άρθρο 3 για τον προγραμματισμό – απολογισμό του έργου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (πχ. σε σχέση με τις προθεσμίες που πρέπει να τηρηθούν, την αρμοδιότητα για κατάρτιση του σχετικού απολογισμού δράσης και προγραμματισμού των Γενικών Γραμματειών του ΥΝΑ και του Λ.Σ., κ.α.), σε συνδυασμό με αναφερόμενα στο άρθρο 15 και επόμενα του προσφάτως ψηφισθέντος ν. 4109/2013.

- Στο άρθρο 4 του νομοσχεδίου γίνεται ρητή αναφορά στις Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος, όπως και στην ύπαρξη του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, το οποίο αποτελεί την ανώτατη επιτελική Υπηρεσία, με την οποία ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ασκεί τη διοίκησή του, ώστε να αρθεί και η παραμικρή αμφιβολία που εκφράστηκε στη διαβούλευση, ότι δηλαδή υπήρξε πρόθεση κατάργησης του Αρχηγείου με το εν λόγω νομοσχέδιο. Ρητά προβλέπεται ότι έργο του Αρχηγείου, ως προϊσταμένης αρχής των Κεντρικών και Περιφερειακών Υπηρεσιών που συγκροτούν το Λιμενικό Σώμα, είναι η μέριμνα για την εκπλήρωση της αποστολής του Λιμενικού Σώματος σύμφωνα με την πολιτική που ασκεί το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

- Ρητή αναφορά γίνεται πλέον στο άρθρο 4 και στην ύπαρξη του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, το οποίο λειτουργεί στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος, ως όργανό του, η συγκρότηση και η λειτουργία του οποίου θα καθοριστούν αναλυτικά με τον Οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο στο άρθρο 62 του νομοσχεδίου αναφέρεται ότι «οι διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 3922/2011 παραμένουν σε ισχύ μέχρι την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου», γεγονός το οποίο σχολιάστηκε στη διαβούλευση, με την έννοια ότι ο Οργανισμός του ΥΝΑ θα καθορίσει εκ νέου τον τρόπο που θα συγκροτείται και θα λειτουργεί το εν λόγω Συμβούλιο.

- Επίσης, στο άρθρο 4 διευκρινίζεται ποιες είναι οι Λιμενικές Αρχές, με το σαφή προσδιορισμό των οργανικών διοικητικών μονάδων που περιέχονται σε αυτήν. Ο

προσδιορισμός αυτός κρίθηκε απολύτως αναγκαίος, λόγω των αμφιβολιών που εγείρονταν κατά καιρούς, ιδίως όσον αφορά στα Λιμενικά Τμήματα. Πλέον καθίσταται σαφές ότι τόσο οι Λιμενικοί Σταθμοί όσο και τα Λιμενικά Τμήματα αποτελούν Λιμενικές Αρχές και ότι η ανωτέρω ιδιότητά τους δεν επηρεάζεται από το πραγματικό και νομικό γεγονός της διοικητικής υπαγωγής τους σε κάποιο Κεντρικό Λιμεναρχείο, Λιμεναρχείο ή Υπολιμεναρχείο. Επίσης, 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.

- 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 και επιχειρείται η αποσαφήνιση της κατά τόπον αρμοδιότητάς του, κατόπιν και σχετικών αιτημάτων που εκφράστηκαν στη διαβούλευση.
- Προστέθηκαν τα άρθρα 6, 7 και 8, τα οποία συμπληρώνουν τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' για το Λιμενικό Σώμα, προσδιορίζοντας ζητήματα διοίκησης και μεταβίβασης αρμοδιοτήτων για την ορθολογική διάρθρωση της ιεραρχίας, καθώς και βαθμών και αναπλήρωσης διοικούντων, ώστε να διασφαλίζεται η αρχή της ασφάλειας δικαίου σε όφελος πρωτίστως των πολιτών που συναλλάσσονται με τις υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος.
- Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 11, ανταποκριθήκαμε στα αιτήματα της διαβούλευσης για την αναμόρφωση και ανασύνταξη του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), με τη σύσταση επιτροπών, συγκροτούμενων από πρόσωπα εγνωσμένου κύρου και εμπειρίας στο σχετικό αντικείμενο, για την τροποποίηση και την κωδικοποίηση του ΚΔΝΔ, καθώς και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ). Σε κάθε περίπτωση, εισήχθησαν στο σώμα του νομοσχεδίου κάποιες επιπρόσθετες προσθήκες ή βελτιώσεις σε συγκεκριμένα άρθρα του ΚΔΝΔ, τα οποία έχρηζαν άμεσης τροποποίησης ή αντικατάστασης.
- Έγιναν, σημειακά, τροποποιήσεις στο άρθρο 12 του νομοσχεδίου σχετικά με τον έλεγχο διαχείρισης ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (τροποποιήσεις του ν. 3622/2007), όπως προτάθηκαν στη διαβούλευση, με ενδεικτική αναφορά στην προσθήκη του ορισμού του Λιμένα, στην απαλοιφή της έννοιας της Συντονιστικής Αρχής Λιμένος, κ.α.
- Στο άρθρο 17 του νομοσχεδίου, επήλθαν μεταβολές ως προς τις κυρώσεις που επιβάλλονται στους παραβάτες των διατάξεων αυτού και συμπληρώθηκαν οι προϋποθέσεις για να μπορούν οι κάτοχοι άδειας χειριστή ταχυπλόου σκάφους να κυβερνούν βοηθητικά σκάφη και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιεργείων.
- Αναδιατυπώθηκε η διάταξη του άρθρου 19 (ναυτολόγηση), κατόπιν σχολίων των θεσμικών συνομιλητών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου να καταστεί

σαφές ότι με την παρούσα ρύθμιση δεν θεσμοθετείται η υπογραφή των ατομικών συμβάσεων εργασίας για τα κατώτερα πληρώματα (διότι γι' αυτές υφίστατο, με βάση την κείμενη νομοθεσία, ούτως ή άλλως το δικαίωμα/η δυνατότητα να καταρτιστούν) και να διευκρινιστεί ότι οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας για ναυτολόγηση σε θέση κατωτέρου πληρώματος, εφόσον δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη συλλογική σύμβαση, διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά τους δικαιώματα ανεξάρτητα από τους όρους της σύμβασης.

- Στο άρθρο 20, επιχειρείται αποσαφήνιση της έννοιας του «Ενεργού Ναυτικού», αλλά και προσαρμογή και εναρμόνιση αυτής σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 63 του ΚΔΝΔ, προκειμένου να επιλυθούν θεσμικά ζητήματα που προκύπτουν από τον ασαφή, έως σήμερα, προσδιορισμό του πραγματικού αριθμού των άνεργων Ελλήνων ναυτικών.
- Κατόπιν σχολίου της διαβούλευσης, διορθώθηκε ο τίτλος του άρθρου 21 σε «Παράταση θητείας επίκουρων καθηγητών, καθηγητών εφαρμογών και μελών Ε.ΔΙ.Π», ώστε να προκύπτει με σαφήνεια ότι αναφέρεται και στις τρεις παραπάνω βαθμίδες τακτικών μελών Ε.Π.
- Στο άρθρο 22, όπου επιχειρείται να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της διενέργειας των εκπαιδευτικών ταξιδιών των σπουδαστών των ΑΕΝ, διευκρινίστηκε ακριβέστερα και σαφέστερα ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις του ν. 27/1975 υποχρεούνται να προσλαμβάνουν, κατ' ελάχιστον, αντίστοιχο αριθμό σπουδαστών των ΑΕΝ σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας, που διαχειρίζονται (όχι «έναν σπουδαστή ανά πλοίο», όπως προβλεπόταν στο νομοσχέδιο που τέθηκε σε διαβούλευση). Οι κατά τα ανωτέρω ναυτολογούμενοι σπουδαστές μπορεί να απασχολούνται σε ένα ή περισσότερα πλοία της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας κατ' επιλογήν της, η δε επιβολή προστίμου διευκρινίστηκε – όπως ζητήθηκε στη διαβούλευση – ότι επιβάλλεται ανά εκπαιδευόμενο υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης.
- Στο άρθρο 23, περιλήφθηκαν πρόσθετες διατάξεις σχετικά με τους σπουδαστές των ΑΕΝ, κατόπιν σχετικών αιτημάτων που εκφράστηκαν στη διαβούλευση για αντικατάσταση του 225 του ν. 4072/2012. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου δύναται 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. Επίσης, προβλέπεται παράταση του χρόνου χορήγησης του μηνιαίου εκπαιδευτικού επιδόματος Πρακτικής Άσκησης στους πρωτοετείς σπουδαστές των ΑΕΝ από 01/01/2014 μέχρι 31/12/2015, αναλαμβάνοντας το Κράτος τοιούτοτρόπως, το κόστος υποστήριξης του ισχύοντος εκπαιδευτικού συστήματος («Sandwich Course») και οικονομικής ενίσχυσης των σπουδαστών των ΑΕΝ κατά την διάρκεια της πρώτης εκπαιδευτικής τους ναυτολόγησης.

- Στο άρθρο 27, για λόγους ασφάλειας του δικαίου, συγκεκριμενοποιήθηκαν οι διατάξεις που καταργούνται, κατά το μέρος που ρυθμίζουν κατά τρόπο διαφορετικό τα θέματα που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο, σε ό,τι αφορά στους φύλακες παροπλισμένων πλοίων ή πλοίων που τελούν υπό νόμιμη απαγόρευση απόπλου λόγω αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή προσωρινής διαταγής των δικαστηρίων.
- Εισήχθη διάταξη στο άρθρο 28, που αφορά στη νομιμοποίηση κτιρίων των ΑΕΝ, σε μια, μεταξύ άλλων, προσπάθεια να αναβαθμιστούν οι ΑΕΝ, όπως ζητήθηκε στη διαβούλευση. Η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης αφορά και στη βελτίωση των εγκαταστάσεων των σχολών, που σήμερα είναι ένα από τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζουν. 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. Σημειωτέον 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.
- Στο ίδιο πνεύμα με την ως άνω αναφερόμενη προσθήκη για την αναβάθμιση των ΑΕΝ, εισήχθη διάταξη στο άρθρο 29, επιχειρώντας την ενίσχυση της βιωσιμότητας του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης μέσω της αύξησης των εσόδων με την πρόβλεψη της δυνατότητας παραχώρησης της χρήσης, έναντι χρηματικού ανταλλάγματος, των προσομοιωτών των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού. Πέρα από τα χρηματικά οφέλη υπέρ του ΚΝΕ και την κατ' επέκταση ενίσχυση της αποστολής του, η σχετική ρύθμιση θα διευκολύνει και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη χρήση του απαραίτητου εξοπλισμού για τη συνεχή επιμόρφωση και εξάσκηση των στελεχών τους.
- Στο άρθρο 33, η εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας απαλείφθηκε ως αυτοτελής ρύθμιση στο παρόν νομοσχέδιο, διότι εντάχθηκε ως ρύθμιση στον υφιστάμενο νόμο για την καλή νομοθέτηση (ν. 4048/2012) και πιο συγκεκριμένα, ως αναγκαίο περιεχόμενο της έκθεσης αξιολόγησης συνεπειών ρυθμίσεων. Με τον τρόπο αυτό, ενισχύθηκε η σημασία της και ήρθη τυχόν ασάφεια και αοριστία ως προς την καθιέρωσή της, γεγονός το οποίο διαπιστώθηκε από τα σχόλια της διαβούλευσης.
- Στο άρθρο 34, διευρύνθηκε η σύνθεση του υπό σύσταση Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ), που θα λειτουργεί στο πλαίσιο της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ώστε να εκπροσωπούνται το δυνατόν περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη. Ενδεικτικά και κατόπιν σχετικών αιτημάτων της διαβούλευσης, περιλήφθηκε στο ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. από έναν (1) εκπρόσωπο για καθέναν από τους κάτωθι φορείς : Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), Ελληνικό Δίκτυο Μικρών Νησιών, Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων

(ΗΑΤΤΑ), Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.με.Α.). Επίσης, προστέθηκαν, ως μέλη, οι Γενικοί Γραμματείς συναρμόδιων υπουργείων για θέματα νησιωτικής πολιτικής, καθώς και - όπως προτάθηκε στη διαβούλευση - ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, ο οποίος αναπληρώνει τον Πρόεδρο, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματός του.

- Στο **άρθρο 35** αναφέρθηκε ρητώς ότι το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής υποστηρίζεται γραμματειακά από τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και επιστημονικά από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, με την έννοια ότι η λειτουργία του Ινστιτούτου δεν επιβαρύνει - σε καμία περίπτωση - τον κρατικό προϋπολογισμό στην παρούσα δύσκολη οικονομική συγκυρία.
- Λήφθηκαν υπόψη και υιοθετήθηκαν παρατηρήσεις που εκφράστηκαν στη διαβούλευση σχετικά με την προστασία δικαιωμάτων επιβατών ακτοπλοΐας (Χάρτα δικαιωμάτων επιβατών) στο **άρθρο 36** του νομοσχεδίου. Ενδεικτικά αναφέρονται οι τροποποιήσεις που επήλθαν εκ νέου, κατόπιν σχολίων της διαβούλευσης, στα κάτωθι άρθρα του ν. 3709/2008 : άρθρο 4 παρ. 1γ, 5 παρ. 2, 6 παρ. 1 και 2, 10, 13 παρ. 1, 14 παρ. 10, 15 παρ. 3, 16 παρ. 4, 5 και 13.
- Σε ό,τι αφορά το **άρθρο σχετικά με τις εκπτώσεις ακτοπλοϊκών εισιτηρίων**, επισημαίνεται ότι πρόθεση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου υπήρξε ο εξορθολογισμός του συστήματος εκπτώσεων με την αναπροσαρμογή των κατηγοριών των δικαιούχων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την ενωσιακή νομοθεσία και πρακτική, διότι η πλειονότητα των εν λόγω κατηγοριών δικαιούχων προέρχεται από νομοθεσία προηγούμενων δεκαετιών η οποία (τυπικά) δεν έχει έως σήμερα καταργηθεί. Το εν λόγω άρθρο απαλείφθηκε από το νομοσχέδιο, προκειμένου να μελετηθεί λεπτομερέστερα ποιες κατηγορίες δικαιούχων πρέπει να περιληφθούν στις χορηγούμενες εκπτώσεις και κατόπιν αυτού, να υπάρξει μια συνολική νομοθετική ή κανονιστική ρύθμιση για το ζήτημα, δεδομένου ότι στη διαβούλευση πολλές κατηγορίες προσώπων αιτήθηκαν να περιληφθούν επιπροσθέτως στους δικαιούχους των εκπτώσεων. Η αντιμετώπιση αυτή, εξάλλου, εξυπηρετεί και το υφιστάμενο δικονομικό πρόβλημα λόγω της εκκρεμοδικίας ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας για την αναστολή και ακύρωση της υπ' αριθμ. 3324.1/15/03/3.4.2003 ΚΥΑ (Β' 438), όπως ισχύει.
- Το **άρθρο σχετικά με την επίταξη πλοίου** κρίθηκε ότι πρέπει να απαλειφθεί, διότι, πέραν των πρακτικών και νομικών δυσχερειών για την εφαρμογή του, το δι' αυτού επιδιωκόμενο αποτέλεσμα μπορεί να ικανοποιηθεί μέσω της υφιστάμενης νομοθεσίας γενικά περί επιτάξεων.
- Προστέθηκε νέο Κεφάλαιο Θ' «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές», το οποίο στο **άρθρο 38** περιλαμβάνει προτεινόμενες τροποποιήσεις του ν. 2932/2001, αναγνωρίζοντας τις εξελίξεις στο δυναμικό και μεταβαλλόμενο περιβάλλον, εντός του οποίου αναπτύσσεται η ακτοπλοϊκή δραστηριότητα και θεωρώντας αναγκαία την

επανεξέταση του πλαισίου ως προς τις ρυθμίσεις που δεν ανταποκρίνονται πλήρως στα σύγχρονα δεδομένα. Με γνώμονα τη στήριξη των θαλάσσιων ενδομεταφορών για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης και συνεχούς εκπλήρωσης του σκοπού τους, αλλά και την τρέχουσα οικονομική συγκυρία που επηρεάζει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, αναπροσαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν στη διαμόρφωση όρων και προϋποθέσεων για τη δραστηριοποίηση των πλοίων, όπως η τροποποίηση – διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων, η αντικατάσταση πλοίου με άλλο κατάλληλου μεγέθους για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών και η δρομολόγηση επιπλέον πλοίου για ορισμένο διάστημα σε γραμμή που η ίδια εταιρία εξυπηρετεί ετησίως και η στελέχωση για περιόδους πέραν εκείνων που έχουν υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων. Στη διαβούλευση που προηγήθηκε της κατάρτισης του συγκεκριμένου άρθρου, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία δεν κατέθεσε προτάσεις μεταρρυθμίσεων, αλλά επέμεινε στη διατήρηση του υφιστάμενου καθεστώτος. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες κατέθεσαν σειρά προτάσεων, οι οποίες υιοθετήθηκαν στο μέτρο που ήταν ρεαλιστικές και στο πλαίσιο του σκοπού του νόμου (θαλάσσιες ενδομεταφορές), καθώς και στο βαθμό που προσέδιδαν αναπτυξιακή προοπτική.

- Στο Κεφάλαιο Ι' για την Ανάπτυξη του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, προστέθηκε ρύθμιση που αφορά στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία. Τα σχετικά σχόλια της διαβούλευσης αφορούσαν στην ανυπαρξία ρύθμισης για την τύχη των Λιμενικών Ταμείων της συγκεκριμένης κατηγορίας, που, αν και υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, χρήζουν όντως ειδικής αντιμετώπισης, κυρίως λόγω της οικονομικής τους αδυναμίας να ανταποκριθούν ακόμη και στις βασικές υποχρεώσεις τους ως φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων. Για το λόγο αυτό, προστέθηκαν δύο διατάξεις και πιο συγκεκριμένα : α) η διάταξη της περίπτωσης ε' της παραγράφου 3 του άρθρου 39, η οποία αποτελεί - στην ουσία της - μεταβατική διάταξη και προβλέπει τη δυνατότητα απορρόφησης Κρατικών Λιμενικών Ταμείων από γειτνιάζοντα Δημοτικά, μετά την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου και β) η διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 43, σύμφωνα με την οποία, εντάσσονται στο Ολοκληρωμένο Σχέδιο Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ, εκτός από τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, και τα Κρατικά.

- Αντιμετωπίστηκε το ζήτημα των λεγόμενων «ορφανών» λιμένων της χώρας, ήτοι των λιμένων ή λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων οι οποίες δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα συγκεκριμένου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, με την προσθήκη τριών (3) συνολικά διατάξεων και πιο συγκεκριμένα:

- α) τη διάταξη της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 39, με την οποία προβλέπεται η ενσωμάτωση της συγκεκριμένης κατηγορίας λιμενικών υποδομών στις ΑΕ των Λιμενικών Δικτύων, Κεντρικών και Περιφερειακών, καθώς και στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, με την έκδοση σχετικής απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου,

- β) τη διάταξη της περίπτωσης δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 39, η οποία αναφέρεται στη δυνατότητα ένταξης των συγκεκριμένων λιμενικών υποδομών στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία με την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου και

γ) τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 43, σύμφωνα με την οποία τα λεγόμενα «ορφανά» λιμάνια εντάσσονται στο Ολοκληρωμένο Σχέδιο Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων.

• Το άρθρο 45 σχετικά με την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), λόγω του σύνθετου περιεχομένου της, αποτέλεσε ευλόγως αντικείμενο εντατικής διαβούλευσης με πολλούς εμπλεκόμενους φορείς. Από τα πολυάριθμα υποβληθέντα σχόλια, αναφέρεται, ενδεικτικά, ότι υιοθετήθηκαν τα εξής:

α) Καταρχάς, για να παρασχεθεί μεγαλύτερη ευχέρεια στους φορείς για την οργάνωση της εκπροσώπησής τους στο όργανο αυτό, απαλείφθηκε η ιδιότητα του Γενικού Διευθυντή/Διευθυντή/αξιωματικού, κλπ, ως εκπροσώπου του οικείου φορέα (όπως αναφερόταν στη νομοσχέδιο που τέθηκε στη δημόσια διαβούλευση), καταλείποντας στον τελευταίο την ευχέρεια να προσδιορίσει τον τρόπο εκπροσώπησής του στο όργανο αυτό.

β) Για το ίδιο ζήτημα, διευρύνθηκε ο κύκλος των φορέων που θα έπρεπε να συμμετέχουν στο όργανο αυτό (πχ. προστέθηκε εκπρόσωπος των Υπουργείων Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Παιδείας και Θρησκευμάτων - Πολιτισμού και Αθλητισμού, καθώς επίσης αυξήθηκαν οι εκπρόσωποι του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων -από έναν που προβλεπόταν αρχικά στο σχέδιο νόμου - σε δύο).

γ) Ελήφθη υπόψη παρατήρηση για τη συμβουλευτική παρουσία καθηγητών Πανεπιστημιακών Ιδρυμάτων στο πλαίσιο λειτουργίας της Επιτροπής, χωρίς ωστόσο, να έχουν δικαίωμα ψήφου.

δ) Απαλείφθηκαν λεπτομερείς ρυθμίσεις σχετικά με τη λειτουργία της Επιτροπής (σύγκλιση, απαρτία, κλπ), δεδομένου ότι τα ζητήματα αυτά είναι προτιμότερο να ρυθμίζονται με κανονιστικές αποφάσεις χαμηλότερης τυπικής ισχύος από το νόμο.

ε) Επίσης, έγινε δεκτή παρατήρηση, η οποία συνάδει εξάλλου και με τη νομική φύση του συλλογικού αυτού διοικητικού οργάνου, τα μέλη της Ε.Σ.Α.Λ. – εκπρόσωποι Υπουργείων ή άλλων δημοσίων φορέων - να μη λαμβάνουν αποζημίωση.

στ) Σημειώνεται, ακόμη, ότι για την αποφυγή ερμηνευτικών παρανοήσεων, η σχετική ρύθμιση για την Ε.Σ.Α.Λ. δεν είναι πλέον αυτοτελής στο παρόν νομοσχέδιο, αλλά αντικαθιστά συνολικά την υφιστάμενη ρύθμιση του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001.

ζ) Τέλος, διευρύνθηκε το πεδίο αρμοδιοτήτων της Ε.Σ.Α.Λ., με την προσθήκη ρυθμίσεων σχετικών πχ. με τους λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος, με τη δυνατότητα καθορισμού των χρήσεων γης και των όρων δόμησης μετά από πρόταση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένος ο οποίος αφορά στη συνολική έκταση της χερσαίας ζώνης του λιμένα, για όλους τους λιμένες, εάν δεν έχουν συνταχθεί αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan), κ.α.

• Βελτιώθηκε η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 47 σχετικά με τις αδειοδοτήσεις έργων στους Οργανισμούς Λιμένων, αφού λήφθηκαν υπόψη τα σχετικά σχόλια της διαβούλευσης. Η προτεινόμενη ρύθμιση έχει ως στόχο την απλοποίηση των διαδικασιών, την ανάδειξη ως κεντρικού οργάνου αδειοδότησης την 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 τη 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 για την εφαρμογή των διαδικασιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

- **Το Κεφάλαιο, το οποίο αφορά στην Πλοηγική Υπηρεσία,** αποτέλεσε αντικείμενο εκτεταμένης διαβούλευσης κυρίως με τους κατεχορήν εκπροσώπους της υπηρεσίας αυτής. Από το συστηματικό - και συχνά επίτονο - διάλογο προέκυψε ότι κατά την παρούσα φάση θα έπρεπε να εγκαταλειφθεί η ιδέα της εξαρχής συστάσεως μιας ανώνυμης εταιρίας, της οποίας το μετοχικό κεφάλαιο κατά πλειοψηφία θα κατείχε το Δημόσιο, δηλαδή μιας ΔΕΚΟ. Από το σχετικό διάλογο προέκυψε περαιτέρω, ωστόσο, ότι δεν πρέπει να εγκαταλειφθεί η ιδέα της συστάσεως ανώνυμης εταιρίας για την παροχή πλοηγικών υπηρεσιών, δεδομένου ότι το σχήμα αυτό της σύστασης ΝΠΙΔ για την παροχή πλοηγικών υπηρεσιών ακολουθείται και σε άλλες ευρωπαϊκές έννομες τάξεις. Ενόψει αυτού, κρίθηκε ως ώριμη και ισορροπημένη επιλογή η ήπια μετάβαση από αμιγώς δημόσια υπηρεσία, η οποία παρέχει σήμερα τις πλοηγικές υπηρεσίες πανελλαδικά, στο καθεστώς μιας ανώνυμης εταιρίας με σκοπό την παροχή του συνόλου των πλοηγικών υπηρεσιών στους εμπορικούς λιμένες της χώρας, αφού προηγουμένως θα έχουν διερευνηθεί και εξετασθεί όλα τα σχετικά ζητήματα που αφορούν στη σύστασή της από μια επιτροπή, της οποίας η συγκρότηση θα εξασφαλίζει την επιτυχή και λυσιτελή αντιμετώπισή τους. Παράλληλα, με την προτεινόμενη ρύθμιση **του άρθρου 49** του νομοσχεδίου λαμβάνεται πρόνοια, ούτως ώστε οι προϋποθέσεις οργάνωσης και παροχής των σχετικών υπηρεσιών της δημοσίου ενδιαφέροντος αυτής υπηρεσίας (προσόντα πλοηγών, πιστοποιήσεις, εκπαίδευση, κλπ) να ρυθμιστούν με προεδρικό διάταγμα. Με τον ίδιο κανονιστικό τρόπο και μετά από σχετική πρόταση της ανωτέρω Επιτροπής θα ρυθμιστούν ζητήματα τιμολογιακής πολιτικής και οικονομικών ανταλλαγμάτων για το Δημόσιο λόγω της παραχώρησης αυτών των υπηρεσιών στην ανώνυμη εταιρία.

- Με αφορμή σχόλιο που διατυπώθηκε στη διαβούλευση ότι το νομοσχέδιο είναι «μια καλή ευκαιρία» για την αντιμετώπιση του προβλήματος σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν κατά τις προηγούμενες δεκαετίες από φορείς του Δημοσίου χωρίς τις απαραίτητες αδειοδοτήσεις και θεωρούνται μέχρι σήμερα μη νόμιμα έργα στον αιγιαλό, εισήχθησαν δύο σχετικές διατάξεις **στο άρθρο 50**, το οποίο αφορά σε ζητήματα λιμενικών υποδομών : α) με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 του εν λόγω άρθρου 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. β) 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.

- Όσον αφορά στο **άρθρο 52**, το οποίο αναφέρεται στη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε Ανώνυμη Εταιρία του ν. 2932/2001, τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Νομού Ευβοίας και τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων τους στην ανώνυμη εταιρία, σημειώνεται ότι διατυπώθηκαν σποραδικές αντιρρήσεις από 2 Δημοτικά Συμβούλια του Νομού Ευβοίας, καθώς και από 3 Λιμενικά Ταμεία (σε σύνολο 11) σε σχέση με τη σκοπιμότητα συγχώνευσης των εν λόγω νομικών προσώπων. Ωστόσο, το προφανές όφελος σε οικονομία κλίμακος και ενιαίας διοίκησης των μικρών και διάσπαρτων αυτών Λιμενικών Ταμείων ήταν αναγκαία και ικανή συνθήκη για να οδηγήσει στην απόφαση να παραμείνει η σχετική ρύθμιση.

- Στο **άρθρο 56** που αφορά στη θεσμοθέτηση δωρεών (αντί της έννοιας των “χορηγιών” που προβλεπόταν στο νομοσχέδιο που τέθηκε σε διαβούλευση) για τη στήριξη των πολιτικών και την ενίσχυση της αποστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων, υιοθετήθηκε σχόλιο που διατυπώθηκε στη διαβούλευση να μπορούν να λαμβάνουν οι δωρεές τη μορφή όχι μόνο χρηματοδότησης, αλλά και δωρεάς είδους (σε εξοπλισμό, μηχανήματα, αναλώσιμα) ή δωρεάν παροχής υπηρεσιών. Πρόκειται για καινοτόμο ρύθμιση που παρέχει συγκεκριμένο νομοθετικό έρεισμα, προκειμένου να καταστεί ο θεσμός των δωρεών στο ναυτιλιακό χώρο ελκυστικός και αποδοτικός, ενόψει και του γεγονότος ότι στο εν λόγω άρθρο προβλέφθηκε εν τέλει ότι οι δωρεές προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου απαλλάσσονται από το φόρο δωρεάς, δεδομένων των κατά καιρούς σοβαρών αναγκών του Υπουργείου (στη διαβούλευση αναφερόταν ότι εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της φορολογικής νομοθεσίας). 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 κοινή απόφαση των συναρμοδίων Υπουργών καταρτίζεται πρότυπο σχέδιο σύμβασης, με το οποίο καθορίζονται, μεταξύ άλλων, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών, καθώς και ζητήματα εμπιστευτικότητας των σε αυτήν αναφερόμενων πληροφοριών (το τελευταίο τέθηκε ως παρατήρηση στη διαβούλευση).

- Κατόπιν σχετικών αιτημάτων που διατυπώθηκαν στη διαβούλευση, περιλήφθηκαν νομοθετικές ρυθμίσεις που επιχειρούν να δώσουν λύση σε πλήθος προβλημάτων του

Λιμενικού Σώματος. Ενδεικτικά αναφέρεται το **άρθρο 57** περί ζητημάτων προσωπικού Λιμενικού Σώματος και το **άρθρο 58** περί δαπανών προσωπικού Λιμενικού Σώματος, όπου ρυθμίζονται, μεταξύ άλλων, θέματα υγειονομικής, νοσοκομειακής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, ανεξόφλητων δαπανών μετακινήσεων, κ.α.

- Αντιστοίχως, τα **άρθρα 59 και 60** επιχειρούν να δώσουν λύση σε άλλα προβλήματα που αφορούν είτε σε δαπάνες αποζημιώσεων που δεν ενταλματοποιήθηκαν είτε σε αξιώσεις εργαζομένων στην ακτοπλοία που δεν ικανοποιήθηκαν, διότι τα εν λόγω ζητήματα δεν μπορούσαν να καλυφθούν από την υφιστάμενη νομοθεσία.

Ε. Σύνοψη περίληψη κάθε κοινού θέματος των σχολίων ανά άρθρο, με παραπομπή σε αυτούσιο απόσπασμα σχολίου

Επισημαίνεται ότι η κατωτέρω ανάλυση ανταποκρίνεται στη μορφή του νομοσχεδίου (Κεφάλαια και άρθρα) όπως αυτό είχε όταν τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Άρθρο 1: Σκοπός – Αρμοδιότητες

Αναφορικά με τις αρμοδιότητες του Υπουργείου, επισημαίνεται ότι απουσιάζουν από την περιγραφή αυτών οι θαλάσσιες μεταφορές και η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Διακήρυξης της Λεμεσού. Υποστηρίζεται ακόμα ότι, λόγω του διαφαινόμενου διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων των Υπηρεσιών του Υπουργείου από τις δυο Γενικές Γραμματείες και το Λιμενικό Σώμα, αναγκαία είναι η καταγραφή τους και η υπαγωγή τους σε κάποια Γενική Γραμματεία και προτείνεται όλες οι Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου να υπάγονται στην Γ.Γ.Ν.Ε και Υποδομών. Προτείνεται ακόμα να γίνει αντιστοίχιση των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου με τις διατάξεις περί αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος και να προσδιορισθεί στην παρ. 1γ εάν αρμόδιος της Οργάνωσης, Διοίκησης και Λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος είναι ο Υπουργός ή ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος. Τέλος, σε νομοτεχνικό επίπεδο, προτείνεται η λέξη «Τμημάτων» του εδ. β' της παρ. 3 του άρθρου 1 να διαγραφεί, διότι στο εδ. (α) δεν μνημονεύονται «Τμήματα».

Στο σχόλια του άρθρου αυτού περιλαμβάνονται και αναφορές στα άρθρα 2 και 3 του νομοσχεδίου. Συγκεκριμένα, προτείνεται να επανενταχθεί στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου το NAT και να προσθεθεί σε αυτούς και το ΤΑΛΣ. Όσον αφορά στο αρ. 3, προτείνεται να καθορισθεί ποιος είναι ο αρμόδιος Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου που θα καταρτίζει τον προγραμματισμό και τον απολογισμό δράσης του Λιμενικού Σώματος, ενώ επισημαίνεται ότι ο ΓΓΑΝΠ είναι αναρμόδιος. Ακόμα, υποστηρίζεται ότι ο απολογισμός της δράσης των εποπτευόμενων φορέων μέχρι 31.1.2013 είναι ανεδαφικός.

Ακόμα, γίνεται αναφορά από σχόλιο που είναι κατατεθειμένο στο παρόν άρθρο, στο αρ. 50 του νομοσχεδίου και προτείνεται οι παράγραφοι 1 και 2 αυτού να μεταφερθούν στο αρ. 37 ή ως νέο άρθρο μετά το αρ. 37. και η παρ. 3 να ενταχθεί στο αρ. 5 ως παρ. 4.

ΜΙΧΑΗΛ Υποβλήθηκε 20/12/2012 12:18
ΜΑΛΕΡΜΠΑΣ Μαλέρμπας Μιχαήλ
malerba@otenet.gr Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α)

79.130.18.138

Θέμα: Δημόσια διαβούλευση για το Σχέδιο Νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Προς τον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου

Κύριο Κωνσταντίνο Μουσουρούλη

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Πρωτίστως σας εύχομαι υγείαν και δύναμιν ώστε να επιτύχετε σε απόλυτο βαθμό στο δύσκολο έργο σας και να έχετε σύντομα ανά χείρας τον εν θέματι νόμο σε ΦΕΚ καθώς και τις Κανονιστικές Πράξεις (Π.Δ. – Υ.Α) που απορρέουν εξ' αυτού.

Σας ευχαριστούμε θερμώς και σας συγχαίρουμε για την κατάρτιση του εν λόγω σχεδίου νόμου και ιδίως για την επανένταξη του Λ.Σ. στον φυσικό του χώρο και με την σωστή και ορθή από ενενήντα ετών ονομασία του.

.....

Ανεξάρτητα αυτού παρακαλώ να εξετάσετε ορισμένες, ουσιαστικά και μη, νομοτεχνικές βελτιώσεις καθώς και προτάσεις – διευκρινήσεις, ως κατωτέρω ειδικά επισημαίνω. Ειδικότερα:

1) Η πργ. 3 του άρθρου 50 "Μεταβατικές διατάξεις" όπου είναι κρυμμένη και χωμένη η ορθή και σωστή ονομασία του φορέως Λ.Σ. δέον ενταχθεί ως πργ.4 στο άρθρο 5 "Νομικός χαρακτήρας Λ.Σ." γιατί εκεί ταιριάζει και για να φαίνεται ευκρινώς η επιτυχία σας

2) Στο άρθρο 1 "Σκοπός – Αρμοδιότητες" πργ. 3 εδάφιο (β), η λέξη "Τμημάτων" δέον διαγραφεί διότι στο εδ. (α) δεν μνημονεύονται "Τμήματα"

3) Ομοίως στο άρθρο 1 πργ.3 εδ.(β). Διαφαίνεται ότι οι αρμοδιότητες των Υπηρεσιών του Υπουργείου διαχωρίζονται από τις δυο Γενικές Γραμματείες και το Λ.Σ. Ερωτάται ποιες είναι (εκτός και εάν καταγραφούν στο υπό έκδοση Π.Δ. του Οργανισμού) και εάν θα υπάγονται σε κάποια Γενική Γραμματεία ή θα είναι αυτόνομες Υπηρεσίες. Εκτιμάται ότι όλες οι Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου πρέπει να υπάγονται στην Γ.Γ.Ν.Ε και Υποδομών.

4) Γιατί η Ναυτική Εκπαίδευση πρέπει να ορισθεί ως "Υπηρεσία" ενώ είναι Διεύθυνση και που θα υπάγεται; Δυνητικός βέβαια ο χαρακτήρας της διατάξεως (άρθρο 1 πργ.3 (β))

5) Στο άρθρο 2 έμεινε απ' έξω το NAT. Δέον επανενταχθεί η διοικητική εποπτεία του στο Υπουργείο Ναυτιλίας για το "ενιαίο" λόγω της διαχειρήσεως των ναυτολογίων από τις Λιμενικές Αρχές, ήτοι, έκδοση – κλείσιμο, απαγόρευση απόπλου λόγω ληξιπροθέσμων ναυτολογίων καθώς και διαχείριση λοιπών διατετιμημένων εντύπων του NAT και των διοικητικών και οικονομικών σχέσεων αυτού με λοιπές υπηρεσίες του Υπουργείου όπως Κ.Ν.Ε., θαλάσσιες Υπηρεσίες κλπ. (Βλέπε και σχετικό άρθρο μου Πλοιαρχική Ηχώ τεύχος 421/2012)

6) Ομοίως στο άρθρο 2 πργ. (ε). Το Γ.Ε.Ν.Ε. δέον καταργηθεί ως εποπτευόμενη Υπηρεσία του υπουργείου και οι αρμοδιότητες του να ενταχθούν, αναβαθμισμένες, εκσυγχρονισμένες και πλέον αυστηρές στην Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου.

7) Άρθρο 3. Ερωτάται ποιος είναι ο "αρμόδιος" Γεν. Γραμματέας του Υπουργείου που θα καταρτίζει τον προγραμματισμό και τον απολογισμό δράσης του Λ.Σ.; Δεν ορίζεται επακριβώς. Ανεξάρτητα αυτού για να μην μείνει το άρθρο 3 "Απολογισμός – Προγραμματισμός" γράμμα κενό δέον στο γραφείο του Υπουργού να τοποθετηθεί, δεόντως πλαισιωμένος, ειδικός επιτελής αναλόγων προσόντων για να υλοποιεί το έργο αυτό.

.....

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ.

άρθρο 1: από τις αρμοδιότητες του ΥΝΑ απουσιάζει παντελώς οποιαδήποτε αναφορά στις θαλάσσιες μεταφορές (!)

απουσιάζει επίσης η «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική», στην οποία, πρόσφατα συμφώνησαν τα 27 Κράτη-Μέλη, με τη «Διακήρυξη της Λεμεσού» επί Κυπριακής Προεδρίας της Ε.Ε.

τα ένστολα στελέχη του Λ.Σ. θα καλύπτουν όλες τις οργανικές θέσεις του ΥΝΑ και των Γενικών Γραμματειών του? θα έχουν άποψη και θα λαμβάνουν αποφάσεις για οικονομικά – επιχειρηματικά θέματα ή θα περιορίζονται μόνο στα θέματα αστυνόμευσης, ασφάλειας ναυσιπλοΐας και ελέγχου των θαλάσσιων συνόρων?

άρθρο 3: το να ζητάει, οι εποπτευόμενοι φορείς να υποβάλλουν στον Υπουργό, και όχι σε άλλη Υπηρεσία του ΥΝΑ, μέχρι τις 31/1, τον απολογισμό δράσης τους για το προηγούμενο έτος είναι ασφυκτικό και ανεδαφικό, αφού ούτε τις οικονομικές καταστάσεις δεν θα έχουν κλείσει μέχρι τότε (σε άλλες περιπτώσεις στο ίδιο Σχέδιο Νόμου δίδεται προθεσμία μέχρι 31/3)

άρθρο 4: Χορηγίες στο ΥΝΑ (!) πώς μπορεί να διασφαλιστεί ότι δεν θα «προβάλλεται» ή θα χρηματοδοτείται έμμεσα το έργο του εκάστοτε Υπουργού ή άλλων πολιτικών προσώπων? πώς μπορεί να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξουν άμεσες ή έμμεσες εξαρτήσεις? τί θα συμβεί αν κάποιος υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, αφού είναι εθελοντική η χορηγία? θα δημοσιεύεται η σύμβαση χορηγίας στο διαδίκτυο?

αντί να φορολογηθούν – έστω με μικρό ποσοστό – οι εφοπλιστές, πράγμα που γίνεται σε οποιαδήποτε οργανωμένη κοινωνία, τους δίνεται η δυνατότητα να «συνεισφέρουν» κατά το δοκούν ...!

.....

Άρθρο 4: Χορηγίες

Επισημαίνεται η ανάγκη διασφάλισης ότι δεν θα υπάρξουν άμεσες ή έμμεσες εξαρτήσεις μέσω των χορηγιών. Προτείνεται να προβλεφθεί η δυνατότητα εισφοράς όχι μόνο χρηματικών χορηγιών, αλλά και σε είδος και σε υπηρεσίες που να καλύπτουν ανάγκες του Υπουργείου και των Υπηρεσιών του. Ακόμα, προτείνεται να καταστούν δυνατές οι χορηγίες των Οργανισμών λιμένων ή λιμενικών ταμείων στα τοπικά λιμεναρχεία για την κάλυψη των λειτουργικών τους αναγκών.

Βαζαΐος Κων/νος –

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:49

Κάβδας Κων/νος

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

212.205.139.250

Κρίνεται σκόπιμο όπως οι χορηγίες να λαμβάνουν τη μορφή όχι μόνο χρηματοδότησης του Υπουργείου όπως προβλέπεται από το παρόν σχέδιο νόμου αλλά και η εισφορά ή χορηγία σε είδος (εξοπλισμοί, μηχανήματα, αναλώσιμα) ή και χορηγίες υπηρεσιών, ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες του Υπουργείου αλλά και των περιφερειακών υπηρεσιών του σε τέτοια είδη. Επίσης θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σχετικά με τα στοιχεία που θα γνωστοποιούνται στους υποψήφιους χορηγούς λόγω της

εμπιστευτικότητας των στοιχείων και της ρητής πρόβλεψης του άρθρου 15 του ν. 3622/2007.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' : ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Μεγάλο μέρος των σχολίων που αφορούν στο Λιμενικό Σώμα, το χαρακτήρα και την αποστολή του, έχουν κατατεθεί στο αρ. 1 του νομοσχεδίου. Η πλειοψηφία των σχολίων επικεντρώνεται στην ανάγκη αποδέσμευσης του Λιμενικού Σώματος από τα τωρινά του καθήκοντα πλην αυτών της αστυνόμευσης. Υποστηρίζεται ότι το Λιμενικό Σώμα ως ένστολο προσωπικό στρατιωτικώς οργανωμένο είναι αναρμόδιο για τα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και πρέπει να περιοριστεί στα καθήκοντα αστυνόμευσης και να επικεντρωθεί σε επιχειρήσεις όπως ασφάλεια πλοίων, λιμένων και συνόρων. Προτάθηκε δε και η επιστροφή του στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη. Επίσης, ασκείται κριτική στη «διαφαινόμενη» υποβάθμιση του Λιμενικού Σώματος μέσω της αγνόησης του Αρχηγείου και της αφαίρεσης του προσδιορισμού του ως Σώμα Ασφαλείας. Αναφέρεται δε ότι με το παρόν νομοσχέδιο πραγματοποιείται ουσιαστική κατάργηση του Αρχηγείου ΛΣ και υποβάθμιση του σε Υπηρεσία στη δομή ενός Υπουργείου, όπως φαίνεται από τις παρ. 3 α, 3 β του αρ. 1 και την κατάργηση του αρ. 23 του ν. 3922/2011 (αρ. 49). Η απάλειψη της «Ελληνικής Ακτοφυλακής» από την ονομασία σχολιάστηκε ως ορθή αφού εμπεριέχεται στον όρο «Λιμενικό Σώμα».

Στο κεφάλαιο Β επικρίνεται από μερίδα των σχολίων η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα, δεδομένων των αστυνομικών καθηκόντων του, όπως αυτά προβλέπονται και στο αρ. 6 του νομοσχεδίου, ενώ υποστηρίχθηκε ακόμα ότι η αναφορά σε παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (αρ. 6 παρ. 2 ζ) υποβαθμίζει το ρόλο του Λιμενικού Σώματος ως σώματος ασφαλείας, ενώ κριτική ασκείται και για τον υποστηρικτικό ρόλο του ΛΣ στην διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας.

Επίσης, προτείνεται η πλήρης αποσαφήνιση της τοπικής αρμοδιότητας του ΛΣ, λόγω ασαφών ορίων αιγιαλού και παραλίας, προς αποφυγή αντιδικιών με την ΕΛ.ΑΣ. Ακόμα, υποστηρίζεται η αναγκαιότητα επιστροφής των ΑΕΝ στο οργανόγραμμα του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος λόγω άρρηκτης σύνδεσης τους και η ανάγκη αύξησης του ορίου ηλικίας εισαγωγής σε σχολές αξιωματικών, υπαξιωματικών και λιμενοφυλάκων του Λιμενικού Σώματος. Προτείνεται, ακόμα, τα καθήκοντα διαμόρφωσης όρων και εξασφάλισης συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας, ναυτικής ασφάλειας και ασφαλούς διαχείρισης στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις να ασκούνται από Έλληνες Πλοιάρχους Ε.Ν. κ όχι αξιωματικούς του ΛΣ.

Τέλος, σε νομοτεχνικό επίπεδο, προτείνεται στο αρ. 5 πργ. 2 να συμπληρωθεί "Στρατιωτικώς συντεταγμένο και οργανωμένο" και παρακάτω, να συμπληρωθεί "εφαρμόζονται όλες οι διοικητικές και οικονομικές διατάξεις που αφορούν....", στο άρθρο 6 πργ.2 (δ), (ε), (στ) και (ζ) να συμπληρωθούν "ως ορίζουν οι σχετικές Διατάξεις και Κανονισμοί" και στο άρθρο 7 να προστεθεί ανατρεπτική προθεσμία 3 μηνών.

Μακης

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:38

poseidon3040@gmail.com

46.103.5.207

Δεν είναι δυνατόν το λιμενικό σώμα να απασχολείται σε καθήκοντα οικονομικού αναπτυξιακού και τεχνικού χαρακτήρα όπως η ναυτιλιακή πολιτική, η ναυτική εργασία και εκπαίδευση,, η πιστοποίηση των πλοίων κλπ. Οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος πρέπει να περιοριστούν σε αστυνομικά, επιχειρησιακά θέματα που αφορούν εξ ορισμού το ένστολο προσωπικό και η χώρα μας έχει μεγάλη ανάγκη (περιορισμός λαθρομετανάστευσης, έρευνα

- 407 -

ΠΟΕΠΛΣ

neaplefsi.gr

info@poepls.gr

85.73.4.48

και διάσωση, αστυνόμευση λιμένων κλπ.).

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:53

Στο συγκεκριμένο Σ/Ν:

- Αγνοείται επιδεικτικά το Αρχηγείο, αναφέροντας μόνο το Λιμενικό Σώμα, παρότι αυτό συνεχίζει να υφίσταται.
- Επισημοποιούνται τα πάρεργα π.χ Οίκος Ναύτη, λόγω της ρύθμισης για κάλυψη όλων ανεξαιρέτως των οργανικών θέσεων του Υ.Ν.Α από προσωπικό Λ.Σ., δημιουργώντας θέμα με τους πόρους που πρέπει να αποδίδονται στα ταμεία μας για τον σκοπό αυτό.
- Αφαιρείται από τον χαρακτήρα του Λιμενικού Σώματος ο προσδιορισμός του ως Σώμα ασφαλείας χωρίς καμία αιτιολογία.
- Δεν δίνεται ταυτόχρονα στην δημοσιότητα το σχέδιο Π.Δ. για την οργάνωση των υπηρεσιών Λ.Σ.

.....

kotsos

kotdos86@gmail.co

m

94.69.192.24

Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:05

Η εμμονή των κυβερνήσεων να διατηρούν τον στρατιωτικό χαρακτήρα του σώματος στα χαρτιά μόνο είναι εντυπωσιακή. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει μελέτες που αποδεικνύουν πως τα στελέχη του νιώθουν περισσότεροι αστυνομικοί μιας και τα (περισσότερα) καθήκοντά τους είναι αστυνομικής φύσεως παρά στρατιωτικοί. Η εμμονή στον Σ.Π.Κ είναι κάτι που μεγάλο μέρος του σώματος δεν τον αντιλαμβάνεται.

Θα μπορούσατε να κάνετε την υπέρβαση και να αλλάξετε την νομολογία όπως έγινε πριν μερικά χρόνια με την ΕΛ.ΑΣ

KIP

kiriakoschr@gmail.

com

178.128.17.230

Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:17

Δείτε άρθρο 6 μιλάει για αστυνόμευση και για απλή υποστήριξη της ναυτιλίας . Είμαστε ΣΩΜΑ ασφαλείας . Τα συμφέροντα κάποιον ακόμα λαμβάνονται υπόψιν στην χρεωκοπημένη Ελλάδα του 2012. Α ναι στην Αγγλική κύριοι το Hellinic Coast Guard σημαίνει Ελληνική Ακτοφυλακή ακόμα και στην μετάφραση μηδέν παίρνουν οι φωστήρες του υπουργείου. Αποσυρετε τώρα αυτό το άρθρο που μόνο κακό θα κάνει στο ΣΩΜΑ .

EIRINIMAN

eiriniman2009@hotmail

ail.com

79.103.92.18

Υποβλήθηκε 16/12/2012 12:42

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΝ ΣΤΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΡΗΚΤΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΜΕ ΑΥΤΟ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Άρθρο 9: Πρόστιμα

Επισημαίνεται η ανάγκη απλοποίησης της διαδικασίας επιβολής προστίμων μέσω της κωδικοποίησής τους.

kotsos

Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:09

kotdos86@gmail.com

94.69.192.24

Σχετικά με τα πρόστιμα θα μπορούσατε να απλοποιήσετε την διαδικασία και να μην ταλαιπωρείται ούτε ο πολίτης ούτε οι Λιμενικοί. Η όλη διαδικασία καταγραφή προστίμου, κλήση σε απολογία, έγγραφη απολογία, επιβολή προστίμου είναι χρονοβόρα και δεν εξυπηρετεί κανένα. Προκαλεί τριβές με τους πολίτες μιας και για τον ίδιο λόγο δίδονται διαφορετικά πρόστιμα με ότι μπορεί να σημαίνει αυτό. Κωδικοποιήστε τα πρόστιμα έτσι ώστε να κόβονται άμεσα χωρίς χρονοτριβές.

Άρθρο 10: Ρυθμίσεις Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973)

Προτείνεται η ολική αναμόρφωση και ανασύνταξη του Κ.Δ.Ν.Δ. προσαρμοσμένου στις νέες ισχύουσες Διεθνείς Ναυτιλιακές καταστάσεις, καθώς και τις διαμορφούμενες Εθνικές απαιτήσεις, με έμφαση στην από-ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος και ειδικά στην ακτοπλοΐα. Συγκεκριμένα, προτείνεται κατάργηση του τέταρτου κεφαλαίου και επανεξέταση των προστίμων των αρ. 45 και 157.

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:21

seen@ath.forthnet.gr

194.219.217.31

Για τον ΚΔΝΔ έχουμε επανειλημμένως ζητήσει την αναμόρφωσή του ώστε αφενός να ανταποκρίνεται στις νομοθετικές εξελίξεις των τελευταίων ετών (όπως π.χ. την κατάργηση διατάξεων του μετά την εφαρμογή του ν. 2932/2001) και αφετέρου για την οριστική παύση της ποινικοποίησης της ακτοπλοϊκής δραστηριότητας.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) απαιτεί εκτεταμένη επένδυση έτσι ώστε να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί από την ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία. Η αναμόρφωση του πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο εργασίας εξειδικευμένων νομικών οι οποίοι σε συνεργασία με παράγοντες του ΥΠΝΑ που γνωρίζουν την λειτουργία του ΚΔΝΔ θα μελετήσουν το υπάρχον κείμενο και θα εισηγηθούν τις απαραίτητες αλλαγές. Λόγω του εύρους και της δυσκολίας της εργασίας αυτής είναι απαραίτητο να ξεκινήσουν άμεσα οι σχετικές εργασίες.

.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 11: Έλεγχος Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Τροποποιήσεις του Ν. 3622/2007)

Στο αρ. 11 επισημαίνεται η αοριστία της αποστολής, των αρμοδιοτήτων και της σύνθεσης της Συντονιστικής Αρχής Λιμένα της παρ. 3 και του φορέα που εκπονεί τις μελέτες της παρ. 7. Ακόμα, προτείνεται τα καθήκοντα ΥΑΛ της παρ. 2 β να ανατίθενται στον Α/Ξ ΛΣ αντί σε ένα εκ των ΥΑΛΕ.

Σχολιάζεται ως αναγκαίος ο σαφής και άνευ αμφισβητήσεων επακριβής καθορισμός του ορισμού «λιμένας» για να γνωρίζει κάθε Αρχή Ασφάλειας Λιμένα τα όρια δικαιοδοσίας της. Συγκεκριμένα, προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου 12 του Ν.3622/2007 ως εξής: «Λιμένας: Η προσδιορισμένη περιοχή ξηράς ή/και ύδατος, στην οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, πλην στρατιωτικών, τα όρια της οποίας καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος και δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 2971/2001, όπως ισχύει, η

οποία περιλαμβάνει υποδομές και εξοπλισμό που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των εργασιών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών».

Ακόμα, κατατίθενται προτάσεις αναδιτύπωσης παραγράφων του άρθρου, όπως παραδείγματος χάριν της παρ. 4 2 β, όπου σχολιάζεται ο κίνδυνος δημιουργίας προβλημάτων εμπιστευτικότητας από την συμμετοχή των υπευθύνων ασφάλειας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που επηρεάζουν την ασφάλεια του στις συνεδριάσεις της Αρχής και προσθήκης εδαφίων, όπως στην παρ. 6 1 β όπου προτείνεται η θεσμοθέτηση ανταποδοτικών τελών ασφαλείας (security fees).

Ν Παπαναστασίου Υποβλήθηκε **28/12/2012 15:14**

papanastasiou_niko Στο άρθρο 11, παρ. 2β αναφέρεται ότι ορίζεται ΥΑΛ ένας εκ των ΥΑΛΕ (προκρίνονται δε οι **s@yahoo.gr** ΥΑΛΕ σε λιμένες δημόσιου χαρακτήρα). Είναι δυνατόν ΥΑΛΕ που συμμετέχει σε συνεδριάσεις της ΑΑΛ ΜΟΝΟ για θέματα που αφορούν τη δική του Λιμενική Εγκατάσταση, να αναλάβει καθήκοντα ΥΑΛ αφού δεν θα έχει γνώση των συνθηκών ασφάλειας σε όλο το λιμένα. Είναι δυνατό να λάβει γνώση του περιεχομένου των ΑΑΛΕ-ΣΑΛΕ των ΛΕ πέραν αυτής που είναι ορισμένος ΥΑΛΕ;
Προτείνεται τα καθήκοντα ΥΑΛ να ανατίθενται σε Α/ξ ΛΣ (ίσως στο Δ/τή Ασφάλειας της οικείας Λιμενικής Αρχής αν όχι στον Προϊστάμενό της – Πρόεδρο της ΑΑΛ) ο οποίος έχει συνολική εικόνα του Λιμένα και γνώση των ΑΑΛΕ-ΣΑΛΕ των ΛΕ αρμοδιότητας της Υπηρεσίας του

Βαζαΐος Κων/νος – Υποβλήθηκε **28/12/2012 13:13**

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.3.β

aviamar.eu α) Με την υφιστάμενη διαδικασία που αφορά μόνο τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ΥΕΝΑΝΠ

aviamar@aviamar.g 4434.1/02/08 ΦΕΚ Β' 1877/08) υπάρχει εφάπαξ κόστος 1,400 ευρώ για την έκδοση της

Γ σχετικής αδείας από την οικεία Λιμενική Αρχή για τη δραστηριοποίηση Ιδιωτικών Επιχειρήσεων
212.205.139.248 Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας ενώ απαιτείται και ασφαλιστική κάλυψη για έκνομες ενέργειες που αφ' ενός εκδίδεται με μεγάλη δυσκολία και αφ' ετέρου με εξαιρετικά υψηλό κόστος.

Β) Εφ' όσον εκδοθεί νέα Υπουργική απόφαση θα πρέπει ενδεχόμενα να υπάρξει τόσο βελτίωση των όρων για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις όσο και προϋποθέσεις μικρότερου κόστους για δραστηριοποίηση ΙΕΠΥΑ σε τμήματα και χώρους Λιμένων ή παρακείμενων περιοχών διαφορετικά δεν θα υπάρχει σωστή εφαρμογή των προβλεπόμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας

Προτείνεται η αναδιτύπωση της παραγράφου ως εξής:

«β. Για την άσκηση των παραπάνω δραστηριοτήτων στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα Λιμάνια, από ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, απαιτείται η έκδοση αδειας αστυνομικής φύσεως από την οικεία Λιμενική Αρχή, οι όροι και οι προϋποθέσεις της οποίας ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού»

Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

Αναφορικά με την παρ. 1 γ του αρ. 12, προτείνεται η ισοτιμία των αριθμητικών τιμών των χωρητικότητων GT και ΚΟΧ να ισχύει όχι μόνο μέχρι τις 31.12.2013, αλλά μέχρι το πλοίο να υποστεί μετασκευές που να αιτιολογούν την ονομαστική αύξηση της χωρητικότητας του. Επίσης, προτείνεται να μην ακολουθηθεί η ως άνω διαδικασία αλλά η διεθνής ολική χωρητικότητα να υπολογίζεται βάσει του ν.δ. 973/71, να γίνεται εγγραφή στο

- 410 -

πιστοποιητικό καταμέτρησης του πλοίου και να έχει ισχύ μόνο όταν το πλοίο αλλάξει τούς πλόες σε διεθνείς.

ΘΗΡΑΙΟΣ Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:50

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ

th@shipinvestigatio ΚΥΡΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕ

n.gr

212.70.212.24

Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

Σας εκφράζουμε την θετική γνώμη μας για την έγγραφη αναφορά στα πιστοποιητικά καταμέτρησης των πλοίων που εκτελούν πλοες εσωτερικού, την έγγραφη και της ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (GT) σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Ν.Δ. 973/71, θα λυθούν πολλά προβλήματα.

Πρέπει όμως να λάβετε υπόψιν ότι ο υπολογισμός χωρητικότητας είναι απόλυτα διαφορετικός. Εάν όπως αναφέρετε στην παράγραφο γ. του παρόντος άρθρου ισοτιμίες η αριθμητική τιμή των δυο χωρητικότητας ΚΟΧ και GT θα είναι μια πρωτοτυπία που μόνο στην Ελλάδα θα εφαρμόζεται και λόγω ότι η ολική χωρητικότητα (GT) υπολογίζεται διεθνώς με έναν τρόπο, έτσι θα είμαστε η μόνοι που την διεθνή ολική χωρητικότητα (GT) θα την έχουμε υπολογίσει έμμεσα με την εθνική νομοθεσία.

Παραδειγματικά σας αναφέρω όταν ένα πλοίο αλλάξει σημαία τότε θα φαίνεται λάθος χωρητικότητα (GT) στα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του.

Προτείνουμε κανονικά σύμφωνα με το Ν.Δ. 973/71 να υπολογίζεται η διεθνή ολική χωρητικότητα, να γίνεται έγγραφη στο πιστοποιητικό καταμέτρησης του πλοίου και να έχει ισχύ μόνο όταν το πλοίο αλλάξει τούς πλόες σε διεθνή. Επιπλέον θα δίνεται και η δυνατότητα να γνωρίζει ο κάθε ενδιαφερόμενος για το συγκεκριμένο πλοίο, τι θα πρόκυψη όταν το πλοίο για κάποιους λόγους (εργασία ή πώληση) αλλάξει σημαία ή πλόες.

ΜΕ ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΘΗΡΑΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Άρθρο 13: Επιθεώρηση πλοίων

Προτείνεται να εξαιρεθούν από την επιθεώρηση πλοίων τα στελέχη το Λιμενικού Σώματος, καθώς αφενός δεν διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις αφετέρου καλούνται επί της ουσίας να αποφανθούν επί της νομιμότητας των δικών τους επιθεωρήσεων και οι ναυτικοί – τουριστικοί πράκτορες. Προτείνεται ακόμα να αποσαφηνιστούν τα κριτήρια στελέχωσης του κλιμακίου Επιθεώρησης και, προκειμένου να μειωθεί η γραφειοκρατία, να αποκεντρωθούν Υπηρεσίες από την Επιθεώρηση. Συγκεκριμένα, τα Τοπικά κλιμάκια Επιθεώρησης να συγκροτούνται, τουλάχιστον στα Κεντρικά Λιμεναρχεία όπου υπάρχουν τουλάχιστον 3 Ναυπηγοί Μηχανολόγοι και να μπορούν να εκδίδουν πρωτόκολλα ή πιστοποιητικά για σκάφη μέχρι 24 μέτρα, με επικεφαλής τον αρχαιότερο Ναυπηγό μηχανολόγο, που θα υπογραφεί μαζί με το Λιμενάρχη, η δε Επιθεώρηση να ασχολείται μόνο με μεγάλα βαπόρια που ούτως ή άλλως μόνο στον Πειραιά μπορούν να επιθεωρηθούν.

panagiotis

Υποβλήθηκε 16/12/2012 13:58

kreisp@gmail.com

94.70.45.233

Από την επιθεώρηση πλοίων πρέπει να εξαιρεθούν τα στελέχη του Λιμενικού σώματος, γιατί δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονα ελεγκτές και ελεγχόμενοι, δηλαδή αφενός μεν να υπογράφουν ως επιθεωρητές αφετέρου δε να ελέγχουν εάν έχουν επιθεωρηθεί τα πλοία. Γιατί έτσι η κρίση είναι εν τοις πράγμασι ανέλεγκτη, αφού καλούνται οι ίδιοι να ελέγξουν τη νομιμότητα ή την ορθότητα των δικών τους πράξεων.

Νικόλαος

Υποβλήθηκε **26/12/2012 10:33**

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

Άρθρο 13

nax2mar@otenet.gr Στην παράγραφο 1.

94.65.103.192

πρέπει να αναφερθεί ότι

Απαγορεύετε να συμμετέχουν στα Τοπικά κλιμάκια

Ναυτικοί Πράκτορες – Τουριστικοί πράκτορες .

Όλοι αυτοί έχουν άμεση σχέση με τα σκάφη κυρίως τα Τουριστικά επαγγελματικά αφού διαχειρίζονται επ αμοιβή τα πιστοποιητικά τους κατάπλους απόπλους και γεμίζουν με επιβάτες τα πλοία .

Είναι αδιανόητο να έχει τέτοια εξάρτηση από το πλοίο και να εκτελεί και επιθεώρησης .

Στα νησιά όπου η τουριστική κίνηση είναι τεράστια όλα τα πλοία επαγγελματικά τουριστικά που είναι η συντριπτική πλειοψηφεια εξαρτώνται από τους Πράκτορες .

Άρθρο 14: Ρυθμίσεις σχετικές με την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή

Προτείνεται η διαγραφή του άρθρου.

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:25

seen@ath.forthnet.gr

Να διαγραφεί, γιατί δεν αλλάζει κάτι ουσιαστικά

194.219.217.31

Άρθρο 16: Βοηθητικά σκάφη και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιεργειών

Προτείνεται, η ρυμούλκηση κλώβων και δεξαμενών από βοηθητικά σκάφη υδατοκαλλιεργειών να γίνεται με την προϋπόθεση να έχουν ΠΓΕ σε ισχύ, να φέρουν εξοπλισμό ανάλογα με το μήκος τους και να εφοδιάζονται με την ανάλογη βεβαίωση ρυμούλκησης ναυπηγού για την συγκεκριμένη ρυμούλκηση, λόγω της ιδιομορφίας των εγκαταστάσεων των υδατοκαλλιεργειών.

ΘΗΡΑΙΟΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 10:43

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ

th@shipinvestigation.

gr

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ,

212.70.212.24

.....

Στην παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου αναφέρεται ότι τα βοηθητικά σκάφη υδατοκαλλιέργειας προορίζονται εκτός των άλλων και για ρυμούλκηση κλωβών, δεξαμενών.

Λόγω της ιδιομορφίας των εγκαταστάσεων των υδατοκαλλιέργειών (αγκυροβόλια, έκταμα σχοινίων κλπ) θα λύνονταν πολλά προβλήματα, εάν προστίθετο μια νέα παράγραφος που θα επέτρεπε την ρυμούλκηση των παραπάνω κλωβών και πλωτών ναυπηγημάτων για τοπικούς πλόες, από σκάφη υδατοκαλλιέργειας, με την προϋπόθεση να έχουν ΠΓΕ σε ισχύ, να φέρουν εξοπλισμό ανάλογα με το μήκος τους (γάντζο ρυμούλκησης – απαγκίστρωση γάντζου η προϋποθέσεις καβοδετικών πλοιαρίων) και να εφοδιάζονται με την ανάλογη βεβαίωση ρυμούλκησης ναυπηγού για την συγκεκριμένη ρυμούλκηση.

Επίσης σας γνωρίζουμε ότι ο μέχρι σήμερα χαρακτηρισμός γι' αυτά τα σκάφη είναι "Βοηθητικά Ιχθυοκαλλιέργειας" ενώ τώρα χαρακτηρίζονται "Βοηθητικά Υδατοκαλλιέργειας" (Πιθανή δημιουργία προβλημάτων με τα υπάρχοντα Ναυτιλιακά Έγγραφα των σκαφών με τον νέο χαρακτηρισμό).

ΜΕΤΑ ΤΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΘΗΡΑΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' : ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Άρθρο 17 : Ναυτολόγηση

Ασκείται κριτική επί του τρόπου υπολογισμού της σύνταξης.

Παναγιώτης Υποβλήθηκε 19/12/2012 15:00

pakal11@hotmail.com

85.75.99.43

Πλήρης εξομίσωσης της ναυτικής εργασίας με την δουλεία.

Απαράδεκτος ο τρόπος υπολογισμού της σύνταξης. Δεν λαμβάνονται υπ όψιν κριτήρια όπως Διπλώματα Τάξεων των Αξιωματικών αλλά κ η ανεργία μέσα στην δεκαετία.

Άρθρο 19: Παράταση θητείας επίκουρων καθηγητών

Ερωτάται αν το άρθρο αφορά και στις τρεις βαθμίδες τακτικών μελών Ε.Π και στην περίπτωση αυτή προτείνεται η αλλαγή του τίτλου προς αποφυγή παρερμηνειών.

Χαράλαμπος Ζώης Υποβλήθηκε 26/12/2012 17:40

hariszois@gmail.com

178.147.206.190

Στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2638/1998, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 3450/2006, αναφέρεται ότι <>.

Είναι προφανές ότι το άρθρο 19 του προς δημόσια διαβούλευση σχεδίου νόμου αναφέρεται και στις τρεις παραπάνω βαθμίδες τακτικών μελών Ε.Π. Όμως, ο τίτλος του συγκεκριμένου άρθρου είναι τέτοιος, ώστε να φαίνεται ότι αυτό αφορά μόνο τους επίκουρους καθηγητές, και όχι τα μέλη Ε.Π. των δύο άλλων βαθμίδων.

Συνεπώς, κατά την ταπεινή μου γνώμη, ο τίτλος του παρόντος άρθρου θα αντιπροσώπευε καλύτερα το ακριβές περιεχόμενό του αν ήταν διατυπωμένος, για παράδειγμα, ως εξής: <>.

Η αλλαγή του τίτλου σε κάποιο άρθρο ενός σχεδίου νόμου είναι, ίσως, λεπτομέρεια, αλλά θεωρώ ότι, στη

- 413 -

συγκεκριμένη περίπτωση, μπορεί και πρέπει να γίνει για να μην δημιουργηθούν παρερμηνείες στο μέλλον.

Νομίζω επίσης ότι η τελευταία πρόταση <> χρειάζεται περαιτέρω διευκρίνιση.

Ευχαριστώ πολύ για τη φιλοξενία

Άρθρο 20: Εκπαιδευτικά Ταξίδια σπουδαστών ΑΕΝ

Επικρίνεται το ύψος των προστίμων της β' παρ. και γενικότερα η λειτουργία των ΑΕΝ και προτείνεται να αναβαθμιστούν και να ενταχθούν στη τριτοβάθμια εκπαίδευση. Προτείνεται ακόμα να προστεθεί τρίτη παράγραφος που να καταργεί το αρ. 225 του ν. 4072/2012

kostas

Υποβλήθηκε 14/12/2012 15:39

kostas2375@yahoo.gr

Να αναβαθμιστούν επιτέλους οι ναυτικές ακαδημίες και να ενταχθούν στην Τρίτη βαθμίδα εκπαίδευσης με τα ΤΕΙ – ΑΕΙ.

Γ

79.103.173.221

Άρθρο 21: Γραφείο Σταδιοδρομίας

Προτείνεται το γραφείο σταδιοδρομίας να υπάγεται στις κατά τόπου Ακαδημίες και όχι στην αρμόδια διεύθυνση ναυτικής εκπαίδευσης

panagiotis

Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:55

kreisp@gmail.com

94.68.160.87

Το γρ. σταδιοδρομίας είναι σημαντικό να υπάγεται στις κατά τόπου Ακαδημίες και όχι στην αρμόδια διεύθυνση ναυτικής εκπαίδευσης. Πιο συγκεκριμένα η φύση και ο στόχος του γρ. σταδιοδρομίας είναι τέτοιος που απαιτεί άμεση σχέση με τους σπουδαστές προκειμένου να είναι σε θέση οποιαδήποτε στιγμή να ζητούν συμβουλές και πληροφορίες και να τους παρέχεται με κάθε τρόπο επαγγελματική καθοδήγηση. Με την υπαγωγή αυτή, το γρ. σταδιοδρομίας των ΑΕΝ θα καταστεί προσιτό, ελέγξιμο και δεν θα απαιτείται να διανύουν μεγάλες αποστάσεις οι σπουδαστές. Τέλος μ' ένα τέτοιο μέτρο επιτυγχάνεται η επιθυμητή αποκέντρωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ' : ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Άρθρο 28: Εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας

Προτείνεται να προβλέπεται ακύρωση του νόμου αν δεν συνοδεύεται από γνωμοδότηση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ακόμα, παρατηρείται ότι οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής είναι ίδιες με αυτές της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1) και ότι δεν συνυπολογίζεται στην ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική η ακτοπλοΐα.

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr
85.74.69.18

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:..

.....
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ': ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

άρθρο 28: αν η Γενική Γραμματεία Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής έχει αρμοδιότητα στην ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών, τότε σε τί διαφέρει (αυτός ο ρόλος) και τί χρειάζεται η Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακών Επενδύσεων & Υποδομών?.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 21:03

ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ
SMALLISLANDS.EU
PRESIDENT@SMAL
LISLANDS.EU
85.72.141.173

Το Άρθρο 28: Εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας, έτσι όπως είναι δημοσιευμένο είναι ασαφές και αόριστο.

Να προβλέπεται ακύρωση του νόμου εάν δεν συνοδεύεται από γνωμοδότηση του Υπ. Αιγαίου και Ναυτιλίας και όχι απλά να τονίζεται η ανάγκη της γνωμοδότησης. Επίσης ποιος και πώς ορίζεται ένα νόμος εάν έχει επιπτώσεις στα νησιά???

Άρθρο 29: Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής

Προτείνεται να συμμετέχουν στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής ο ΓΓΝΕΥ, εκπρόσωποι της ακτοπλοΐας, ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων, εκπρόσωποι των μικρών νησιών και της Στερεάς Ελλάδας (Γενικός Γραμματέας, δήμοι, επιμελητήρια). Ακόμα, ερωτάται αν θα δημοσιοποιούνται τα πρακτικά του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1).

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr
85.74.69.18

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

.....
άρθρο 29: Ο ΓΓΝΕΥ γιατί δεν μπορεί να συμμετέχει, έστω, στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής?

τα πρακτικά του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. θα δημοσιοποιούνται?

αφού όλα τα μέλη του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. είναι ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. ex officio για ποιά θητεία μιλάμε? θα προσέρχεται όποιος έχει ρητή εξουσιοδότηση εκπροσώπησης σε ισχύ από τον φορέα του. αλλιώς, με την κινητικότητα στελεχών που επικρατεί, θα πρέπει να επανεκδίδονται συχνά Υπουργικές αποφάσεις νέας συγκρότησης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

Υποβλήθηκε 15/12/2012 22:18

RAGIAS.GR
RAGIAS1@HOTMAIL
L.COM

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΙΤΑΙ ΚΑΙ Η ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕ ΤΟΝ ΓΕΝΙΚΟ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ, ΤΑ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑ ΕΥΒΟΙΑΣ, ΓΙΑΤΙ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΤΑ ΝΗΣΙΑ : ΕΥΒΟΙΑ,ΣΚΥΡΟΣ, ΣΚΙΑΘΟΣ, ΑΛΛΟΝΗΣΟΣ, ΣΚΟΠΕΛΟΣ. ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΑΥΤΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ

89.210.20.242

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΝΑΠΤΥΣΣΕΤΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ, ΚΛΠ.

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΦΡΑΖΕΤΑΙ Η ΒΟΥΛΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΥΤΩΝ, ΑΦΟΥ ΕΠΙΖΗΤΟΥΜΕ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΗΜΟΥ ΕΡΕΤΡΙΑΣ

Άρθρο 30 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής

Προτείνεται να συμμετέχουν σε αυτό εκπρόσωποι των μικρών νησιών.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 21:18

ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ

Άρθρο 30 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής.

SMALLISLANDS.EU

PRESIDENT@SMAL

LISLANDS.EU

85.72.141.173

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΝΗΣΙΑ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ ΜΕ ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ. ΕΤΣΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΓΚΡΙΖΕΣ ΖΩΝΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ. ΜΕ ΔΕΔΟΜΕΝΟ ΟΤΙ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΕΠΙΘΥΜΕΙ ΓΚΡΙΖΕΣ ΖΩΝΕΣ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΣΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η': ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 31 : Τροποποιήσεις του Ν. 3709/2008

Προτείνεται να συμπεριληφθούν στο Κεφάλαιο και τα άρθρα 15, 16, 17 και 20 του Κανονισμού ΕΕ 1177/2010, ενώ όσον αφορά στην παρ. 13 προτείνεται η γνωστοποίηση να γίνεται και στο τηλεφωνικό κέντρο εξυπηρέτησης επιβατών του Λιμένα (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1).

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

.....

άρθρο 31: παρ. 13: η υποχρέωση του μεταφορέα για ενημέρωση σε περιπτώσεις μεταίωσης – ακύρωσης, αλλαγής ή καθυστέρησης δρομολογίου να γνωστοποιείται και στο τηλεφωνικό κέντρο εξυπηρέτησης επιβατών του Λιμένα (call center),

.....

ΗΑΤΤΑ-Σύνδεσμος

των εν Ελλάδι

Τουριστικών &

Ταξιδιωτικών

Γραφείων

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:51

Δεδομένου ότι στο άρθρο αυτό ενσωματώνονται οι διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1177/2010, ο οποίος ούτως ή άλλως είναι υποχρεωτικής εφαρμογής, στο άρθρο αυτό θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν και τα εξής άρθρα όπως περιέχονται και στον Κανονισμό ΕΕ 1177/2010.

.....

hatta.gr

hatta@hatta.gr

62.38.240.205

Άρθρο 32 : Εκπτώσεις ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

Ασκείται κριτική για την έκπτωση των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, ενώ προτείνεται να ισχύει αυτή και για το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ακόμα, προτείνεται έκπτωση των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων της τάξεως του 50% και για τα μέλη των Τοπικών Κλιμάκων Επιθεώρησης πλοίων (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 12). Τέλος, το άρθρο χαρακτηρίζεται από το ΣΕΕΝ αντισυνταγματικό και αντικείμενο στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Νικόλαος

Υποβλήθηκε **18/12/2012 18:26**

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

Στο άρθρο 32

nax2mar@otenet.gr

79.130.44.252

είναι λογικό τα μέλη των Τοπικών Κλιμάκων Επιθεώρησης πλοίων να έχουν κάποια έκπτωση στα εισιτήρια ,οταν οι Λιμενικοί έχουν εκτωση 100% . Αφου ελεγχουν και υπογραφουν πιστοποιητικά για την Ασφαλεια των επιβατων και των πλοιων .
Με βεβαιωση που θα εκδιδει ο Κεντρικος Λιμεσναρχης οπου ανηκουν .

Τουλαχιστο στα Κεντρικα Λιμεναρχεια .Τουλαχιστον ενα 50%

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε **28/12/2012 12:13**

seen@ath.forthnet.gr

Γ

194.219.217.31

Το συγκεκριμένο άρθρο αποτελεί απαράδεκτη και παράνομη οικονομική επιβάρυνση ιδιωτικών επιχειρήσεων, αντικείμενη στο Σύνταγμα, στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και στα Διεθνή Ανθρώπινα Δικαιώματα. Με το παρόν άρθρο επιχειρείται η δια νόμου επιβολή των υποχρεωτικών εκπτώσεων που μέχρι πρότινος προβλέπονταν με την εξίσου παράνομη και καταχρηστική ΚΥΑ 3324.1/15/03/03-04-2003.

Τονίζουμε ότι η χορήγηση προνομίων σε συγκεκριμένες πληθυσμιακές ομάδες, οι οποίες δύνανται να αλλάζουν κατά το δοκούν του εκάστοτε κυβερνώντα, στο βαθμό που δεν προβλέπει αποζημίωση των εταιρειών για αυτές είναι παράνομη και ανεπίτρεπτη προσβολή της οικονομικής ελευθερίας αλλά και άλλων βασικών δικαιωμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η κάθε εταιρεία έχει το δικαίωμα να αποφασίζει η ίδια ανάλογα με την εμπορική της πολιτική τυχόν εκπτώσεις που επιθυμεί να χορηγεί. Η επιβολή εκπτώσεων ως δημόσια υπηρεσία χωρεί μόνο με ρητή πρόβλεψη αποζημίωσης για τη χορήγησή τους, όπως άλλωστε συμβαίνει και με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Άρθρο 33: Επίταξη πλοίου

Ζητείται η απόσυρση του άρθρου, καθώς χαρακτηρίζεται «εκτός πραγματικότητας», ενώ επισημαίνεται ότι είναι αναγκαία η διασφάλιση ότι δεν θα χρησιμοποιείται για τη μετακύλιση των υποχρεώσεων των πτωχευμένων ναυτιλιακών εταιρειών στον κρατικό προϋπολογισμό (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1).

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:16

seen@ath.forthnet.gr

Γ

194.219.217.31

Το εν λόγω άρθρο αποτελεί ουτοπική οπτική της ακτοπλοΐας και είναι φανερά εκτός πραγματικότητας. Θεωρούμε ότι εισήχθη στο σχέδιο νόμου εκ παραδρομής χωρίς να το έχουν δει οι αρμόδιοι παράγοντες και υπηρεσίες του ΥΝΑ που γνωρίζουν τη λειτουργία της ακτοπλοΐας. Προβλήματα όπως η ασφάλιση του πλοίου, η δυνατότητα των δημοσίων υπαλλήλων να ασκήσουν διοίκηση ναυτιλιακής εταιρείας, η κάλυψη διαφόρων χρηματοοικονομικών εξόδων, οι ευθύνες σε περίπτωση ζημίας, η ευθύνη αποκατάστασης ζημιών κτλ δεν ρυθμίζονται. Η εκτέλεση δρομολογίων όταν αυτά διακόπτονται για οικονομικούς λόγους είναι πρακτικά αδύνατη χωρίς τη συγκατάθεση και τη σύμφωνη γνώμη της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Άρθρο 35: Στρατηγική ανάπτυξης εθνικού λιμενικού συστήματος

Προτείνεται η αποτύπωση στο σχέδιο νόμου μιας δομής σε επίπεδο Διεύθυνσης, που θα είναι αρμόδια για την εσωτερική και εξωτερική διάσταση της εθνικής στρατηγικής για τους λιμένες.

Αριστείδης Δήμου

Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:28

aristidesdimou@yahoo

o.com

88.218.54.37

1. Η στρατηγική ανάπτυξης του εθνικού λιμενικού συστήματος παρέχει τις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής και αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για τις επιλογές σε σχέση με την ανάπτυξη των λιμένων. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί στη δομή του νέου συστήματος ότι η στρατηγική αυτή θα επανεξετάζεται τακτικά ως προς τα επιμέρους στοιχεία της και θα αναθεωρείται κατάλληλα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι σημαντικές εσωτερικές και διεθνείς/ευρωπαϊκές εξελίξεις. Η γενική στρατηγική είναι ορθό να αναπροσαρμόζεται κάθε πενταετία, όπως προβλέπεται στο σχέδιο νόμου, ωστόσο απαιτούνται αναγκαίες μικρο-προσαρμογές σε τακτική ή έκτακτη βάση.

Αυτό σημαίνει ότι στην Κεντρική Δομή (Υπουργείο) θα πρέπει να προβλεφθεί σχετική αρμοδιότητα στο πλαίσιο μιας κατάλληλα στελεχωμένης Διεύθυνσης, ώστε να παρακολουθούνται οι εξελίξεις, να πραγματοποιούνται οι απαραίτητες διεργασίες εντός -και ίσως εκτός- των δομών του Υπουργείου και να καταρτίζονται σχετικές εισηγήσεις προς την Ηγεσία του Υπουργείου, στη βάση των κατευθύνσεων και των στόχων που έχουν ήδη τεθεί με τη στρατηγική. Η αρμόδια Διεύθυνση θα πρέπει ακόμη να επιφορτιστεί με την κατάρτιση εισήγησης για τη συνολική αναθεώρηση της στρατηγικής.

.....

Άρθρο 36 : Διακυβέρνηση Εθνικού Λιμενικού Συστήματος

Επισημαίνεται ότι η διοικητική συνένωση ανταγωνιστικών λιμανιών θα οδηγήσει σε κατάργηση του διαλιμενικού ανταγωνισμού και ότι θα επιφέρει απώλεια οικονομικών

πόρων από τοπικές κοινωνίες. Γι' αυτό προτείνεται να συμμετάσχουν και εκπρόσωποι του Δήμου στα νέα όργανα που θα συστηθούν.
Επίσης, σχολιάζεται η ανάγκη να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες που θα έχει η μητρική και οι θυγατρικές της εταιρείες, ενώ υποστηρίζεται ότι θα εξυπηρετούνται μόνο τα συμφέροντα των θυγατρικών και προτείνεται η συνένωση να γίνεται με βάση κοινές δραστηριότητες και συμφέροντα. Υποστηρίζεται ακόμα ότι είναι απαραίτητο να υπάρχει ένας φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης σε κάθε λιμενικό συγκρότημα, για να μην υπάρχει αλληλοεπικάλυψη και σύγχυση αρμοδιοτήτων, ενώ αναφορικά με την παρ. 7 θεωρείται ότι πρόκειται για παράκαμψη των ΓΓΝΕΥ και ΡΑΛ (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1). Τέλος, ερωτάται αν η παραχώρηση του ναυπηγείου της Ελευσίνας δημιουργεί θέμα αθέμιτου ανταγωνισμού σχετικά με το δίκαιο του Ανταγωνισμού της Ε.Ε.

ΜΗΝΑΣ ΤΑΤΣΗΣ Υποβλήθηκε 19/12/2012 09:25

tatsis@portkavala.gr

62.1.233.66

ΜΕ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ ΟΤΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΜΟΝΟΠΩΛΕΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑ-ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΑΦΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΧΟΥΝ ΠΛΕΟΝ ΛΟΓΟ ΣΕ ΕΝΑΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥΣ.

Κονιδάρης Τάσος Υποβλήθηκε **27/12/2012 14:43**

t.konidaris@gmail.c

om

85.73.159.15

volgab

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Θεωρώ ότι η δημιουργία λιμενικών δικτύων είναι στη σωστή κατεύθυνση. Αυτό που θα πρέπει να γίνει σαφές και να ξεκαθαριστεί θα πρέπει να είναι οι αρμοδιότητες που θα έχει η μητρική και οι θυγατρικές της εταιρείες
Υποβλήθηκε **26/12/2012 21:49**
Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

.....
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.

.....
Είναι σημαντικό να υφίσταται ένας φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης σε κάθε λιμενικό συγκρότημα, διαφορετικά θα υπάρξει πολυδιάσπαση, αλληλοεπικάλυψη και σύγχυση αρμοδιοτήτων και ευθυνών με συνέπεια να μην υπάρχει ενιαίος προγραμματισμός και συντονισμός, καθώς και κοινή δράση και ωφέλεια.

το «Δίκτυο» είναι, αν μη τι άλλο, ατυχής φράση για ενοποίηση ή συγχώνευση ανώνυμων εταιρειών.

Εφόσον γίνεται λόγος για μητρική και θυγατρικές ίσως θα έπρεπε να ονομάζεται π.χ. ΟΜΙΛΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ.

εφόσον γίνεται λόγος για γεωγραφική συνένωση λιμανιών θα μπορούσε να ονομάζεται π.χ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ.

.....
παρ. 7: το να υποχρεωθεί να δημιουργήσει κάθε λιμενικό συγκρότημα (και όχι πλέον Οργανισμός) Γενική Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης, η οποία θα παρέχει επιχειρησιακή και τεχνική υποστήριξη κατευθείαν στον Υπουργό Ναυτιλίας, μόνον η Ελληνική «ατσίδοσύνη» των στελεχών του Λ.Σ. θα μπορούσε να εφεύρει και να εκθέτει έτσι πρόσωπα και καταστάσεις

που δεν «αντέχουν» οργανωμένες ανώνυμες εταιρίες, που έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, με στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια.

Που είναι η ΓΓΝΕΥ και η ΡΑΛ σε όλα αυτά? παρακάμπτονται?

.....

Άρθρο 37 : Ανάπτυξη Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος

Επισημαίνεται ότι δεν γίνεται αναφορά στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, ενώ θα υποτιμηθούν και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που, παρά το γεγονός ότι δεν έχουν έσοδα, είναι απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των τοπικών κοινωνιών.

Κονιδάρης Τάσος Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:32

t.konidaris@gmail.co

m

85.73.159.15

Κατ αρχάς δεν γίνεται καμία αναφορά στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία(πχ Λέσβου,Ζακύνθου,Χαλκιδικής).Όσον αφορά τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία αυτά είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Εσωτερικών και η αλλαγή του καθεστώτος τους χωρίς την συνέργεια του υπουργείου Εσωτερικών δημιουργεί νομικά προβλήματα.Παράλληλα δεν τίθεται κανένας χρονικός η γεωγραφικός περιορισμός για την ενσωμάτωση στα νέα λιμενικά συστήματα η στην δημιουργία νέων Α.Ε,από τα υπάρχοντα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.Έτσι πχ το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σαντορίνης μπορεί θεωρητικά να αποτελέσει μια νέα Α.Ε σε συγχώνευση με το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λευκάδος!ή το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου να επιλέξει να ενταχθεί στο νέο Λιμενικό Σύστημα Βορείου Ελλάδος!!Επίσης δεν δίνεται η δυνατότητα σε ένα ΔΛΤ να αποτελέσει απο μόνο του μια Α.Ε εφ όσον ο κύκλος εργασιών του το επιτρέπει.Παράλληλα δεν υπάρχει αναφορά για εκείνα τα Δ.Λ.Τ που θα αρνηθούν μία από τις παραπάνω λύσεις..

Άρθρο 38 : Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)

Ως προς τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων υποστηρίζεται ότι το πλαίσιο λειτουργίας της είναι ασαφές, καθώς δεν αποσαφηνίζεται αν θα αποτελεί Ανεξάρτητη Αρχή ή δημόσια υπηρεσία με ιδιαίτερο καθεστώς διοίκησης. Αν πρόκειται για Ανεξάρτητη Αρχή, υποστηρίζεται ότι πρέπει να υπάγεται στη νομοθεσία των Ανεξάρτητων Αρχών του Δημοσίου και δεν είναι δυνατό να υπάγεται σε συγκεκριμένο Υπουργείο. Αν πρόκειται για Διεύθυνση του Υπουργείου, προτείνεται η αλλαγή ονομασίας της προς αποφυγή συγχύσεων. Προτείνεται ακόμα να συμμετάσχει στο Δ.Σ. της Ρ.Α.Λ. με θεσμοθετημένη θέση η Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Ακόμα, επισημαίνεται ότι οι αρμοδιότητες της συμπίπτουν με αυτές της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και προτείνεται οι αρμοδιότητες της να αφορούν αποκλειστικά στα ζητήματα του ανταγωνισμού. Τέλος, προτείνεται τα πρόστιμα από τις λιμενικές παραβάσεις να εισπράττονται από τα λιμεναρχεία και όχι από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Αριστειδης Δήμου Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:55

aristidesdimou@ya

1. Προφανώς, η σκέψη πίσω από τη δημιουργία της προτεινόμενης στο σχέδιο νόμου

hoo.com

88.218.54.37

Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) είναι η ρύθμιση των θεμάτων ανταγωνισμού, που ενδέχεται να προκύψουν με τις μελλοντικές παραχωρήσεις λιμενικών χώρων και υπηρεσιών σε ιδιώτες παρόχους λιμενικών υπηρεσιών. Εφόσον οι παραχωρήσεις όντως πραγματοποιηθούν, η ανάγκη για ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ των παρόχων ή των σημερινών φορέων διοίκησης των λιμένων/παρόχων υπηρεσιών και των μελλοντικών ιδιωτών-παρόχων θα είναι δεδομένη σε μια αγορά που ανοίγει και διευρύνεται, αν και ο αριθμός των παραχωρήσεων αναμένεται μικρός και η αγορά θα πρέπει να ρυθμιστεί όχι συνολικά, αλλά κατά κλάδους, π.χ. container terminals, κρουαζιέρα (πολύ μικρότερος αριθμός παικτών-παρόχων αν κλάδο).

2. Η λύση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων φαίνεται να προκρίνεται έναντι άλλων επιλογών, όπως η κατάλληλη ενίσχυση της υφιστάμενης Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ή η πρόβλεψη για επιφόρτιση της καθ' ύλην αρμόδιας Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά, που δεν συνεπάγονται μια πρόσθετη δομή στο σύστημα και θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά τον στόχο αυτό και να επιτελέσουν τη λειτουργία της εποπτείας και ρύθμισης της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών με πολύ μικρότερο κόστος. Όμως δεν φαίνεται να προκύπτει προστιθέμενη αξία από τη δημιουργία της ΡΑΛ ικανή να δικαιολογήσει το πρόσθετο κόστος της επιλογής αυτής. Αντίθετα, επιβαρύνεται το σύστημα με μια νέα δομή, αποδυναμώνεται η κεντρική δομή, παρακάμπτεται μια ανεξάρτητη αρχή.

3. Ακόμη, η ΡΑΛ προτείνεται να δημιουργηθεί όχι ως ανεξάρτητη αρχή, αλλά ως αυτοτελής δημόσια Υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου και εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο. Το θεσμικό καθεστώς της ΡΑΛ δημιουργεί ουσιαστικό προβληματισμό για την επιλογή αυτή. Αν δεν επιλέγεται η λύση της ανεξάρτητης αρχής, τι αλλάζει σε σχέση με τις δυνατότητες που θα είχε μια ενισχυμένη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής να επιτελέσει αυτό το έργο, ενδεχόμενα σε συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού;

4. Τέλος, εάν τελικά η επιλογή της ΡΑΛ διατηρηθεί, οι αρμοδιότητες της θα πρέπει να αφορούν στα ζητήματα του ανταγωνισμού και όχι σε αρμοδιότητες που έχει και ασκεί η σημερινή Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και οι οποίες θα πρέπει να παραμείνουν στην κεντρική δομή. Για παράδειγμα, η ΡΑΛ δεν είναι δυνατό να διαθέτει αρμοδιότητες ως προς την «παρακολούθηση της εφαρμογής της εθνικής στρατηγικής στο λιμενικό τομέα» γενικά.

Συμπερασματικά:

Η δημιουργία της ΡΑΛ δεν δημιουργεί προστιθέμενη αξία σε σχέση με την Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ή/και την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Εάν, ωστόσο, διατηρηθεί στο σχέδιο νόμου, οι αρμοδιότητες της θα πρέπει να αφορούν αποκλειστικά στα ζητήματα του ανταγωνισμού. Οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων θα πρέπει να διατηρηθούν και να ενισχυθούν στη νέα δομή.

Κονιδάρης Τάσος

t.konidaris@gmail.com

m

85.73.159.15

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:45

Αν θεωρήσουμε ότι η Ρ.Α.Λ θα είναι μια ανεξάρτητη Αρχή, κατά τα πρότυπα της Ρ.Α.Ε αυτή δεν θα πρέπει να υπάγεται στον εκάστοτε Υπουργό Ναυτιλίας, αλλά να λειτουργεί όπως και οι υπόλοιπες Ανεξάρτητες Αρχές.

Θα πρέπει παράλληλα η στελέχωση της να γίνει με αξιοκρατικά κριτήρια και με επιστημονικό προσωπικό που να έχει γνώση του αντικειμένου. Θεωρώ σκόπιμο στο Δ.Σ της Ρ.Α.Λ να συμμετέχει και η Ένωση

Λιμένων Ελλάδος με θεσμοθετημένη θέση. Τέλος όσον αφορά την χρηματοδότηση της Ρ.Α.Λ δεν γνωρίζω κατά πόσο είναι δυνατό αυτή να χρηματοδοτείται από Α.Ε ενώ η ίδια είναι Αρχή Δημοσίου Συμφέροντος, και να παραμένει θεωρητικά φορέας ελέγχου των Α.Ε.

Άρθρο 39: Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.)

Προτείνεται να συμμετάσχει στη σύνθεση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων εκπρόσωπος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και συγκεκριμένα της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας, εκπρόσωποι της Αυτοδιοίκησης, της εκάστοτε Περιφέρειας ή/και δήμου (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1) και εκπρόσωποι των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

ΚΑΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Υποβλήθηκε 18/12/2012 21:10

gkatis@mou.gr
84.205.231.44

Μέχρι πρόσφατα στη σύνθεση της ΕΣΑΛ συμμετείχε εκπρόσωπος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης-Γεν Δ/ση Αλιείας, ενώ στο παρόν σχέδιο νόμου παραλήφθηκε. Το ΥΠΑΑΤ υποστηρίζει και εκπροσωπεί τα συμφέροντα του αλιευτικού κλάδου και φυσικά των λιμενικών υποδομών αλιευτικών καταφυγίων. Πληροφορικά αναφέρω για όσους δε γνωρίζουν ότι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ) χρηματοδοτεί δράσεις που αφορούν υποδομές είτε στη χερσαία ζώνη λιμένων (ιχθυόσκαλες) είτε σε λιμάνια και καταφύγια. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας 2007-2013 για την παρούσα περίοδο, χρηματοδοτεί μέχρι στιγμής, 24 δημόσια έργα με π/υ άνω των 40 εκ. €. Η παρουσία εκπροσώπου της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠΑΑΤ για τη λιμενική πολιτική (αναγκαιότητα, σκοπιμότητα κατασκευής νέων ή εκσυγχρονισμού υφιστάμενων υποδομών, κατανομή, νησιωτικότητα, ειδικές συνθήκες κλπ) καθίσταται αναγκαία και ικανή συνθήκη για τη λειτουργία της επιτροπής, καθόσον το εν λόγω υπουργείο υλοποιεί μέσω των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων του λιμενικά έργα, η αδειοδότηση των οποίων φυσικά περνά μέσα από τις διαδικασίες του ανωτέρω οργάνου.

Παρακαλώ να διερευνηθεί η δυνατότητα να εξακολουθεί να υπάρχει εκπρόσωπος του ΥΠΑΑΤ στη σύνθεση της Επιτροπής.

ΜΑΤΑ ΧΑΡΙ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:16

mata_hary_70@yahoo
o.gr
62.103.138.164

Ως προς την παράγραφο 1: Η σύνθεση είναι προβληματική διότι:

- α. Υπάρχει μόνο ένας εκπρόσωπος από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Μεταφορών. Υποδομών και Δικτύων, εναντι 3 (3) σήμερα. Από που θα είναι αυτός ο μοναδικός εκπρόσωπος? Από το πρώην Ανάπτυξης (Βιομηχανία) και όχι από τη Διεύθυνση Λιμενικών Έργων του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ ή το αντίστροφο??
- β. Δεν υπάρχει εκπρόσωπος του Υπ. Γεωργίας. Πως θα γίνεται η χωροθέτηση των αλιευτικών καταφυγίων? Χωρίς Εκπρόσωπο της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας???
- γ. Από το ΥΠΕΘΑ γιατί ανώτατος αξιωματικός και όχι Πολιτικός Υπάλληλος?
- δ. Εάν μελλοντικά καταργηθούν ή συγχωνευθούν Υπουργεία, πως θα γίνει η ανασύσταση της ΕΣΑΛ? Να υπάρχει ρητά διάταξη ότι θα μπορεί να γίνεται με απλή Υπουργική Απόφαση, ώστε να μην χρειάζεται μελλοντική Ρύθμιση.
- ε. Υπουργείο Πολιτισμού δεν υφίσταται σήμερα
- στ. Ποιος ο λόγος υπαρξης Πανεπιστημιακών???

- 422 -

Ως προς την παράγραφο 4 και την παράγραφο 6: Θα συνεδριάζει η ΕΣΑΛ με τα 2/3??? Δηλαδή με απόντες εκπροσώπους Υπουργείων Πολιτισμού και Αμυνας θα λαμβάνονται αποφάσεις???

Ως προς την παράγραφο 7: Η ΕΣΑΛ απο τον Οκτώβριο του 2009 είναι μη αμειβόμενη. ΓΙΑΤΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΤΩΡΑ ΑΜΕΙΒΟΜΕΝΗ??? ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΟΓΟΣ???

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:19

seen@ath.forthnet.gr

194.219.217.31

Ούτε σε αυτή την επιτροπή προβλέπεται η συμμετοχή των ακτοπλοϊκών εταιρειών, οι οποίες θα έπρεπε πρωτίστως και κατ' εξοχήν να συμμετέχουν σε αυτήν

Άρθρο 40 : Αδειοδοτήσεις Έργων σε Οργανισμούς Λιμένων

Ως προς την παρ. 3 προτείνεται η υποβολή της μελέτης για ένταξη να γίνεται στο ΥΠΕΚΑ και σε περίπτωση που απαιτείται τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων, τότε να στέλνεται η μελέτη στην ΕΣΑΛ, ενώ επισημαίνεται ότι η δημοσιότητα του τελευταίου εδαφίου είναι υποχρέωση του ΥΠΕΚΑ και όχι της ΕΣΑΛ.

Αναφορικά με την παρ. 4 προτείνεται να απαιτείται έγκριση και της Εφορίας Ενάλιων Αρχαιοτήτων. Ακόμα, προτείνεται κάποια βοηθητικά λιμενικά έργα ήσσονος σημασίας να εξαιρεθούν από τις διαδικασίες, ενώ για την επισκευή λιμενικών έργων ή προσθήκες σε αυτά να απαιτείται γνωστοποίηση στη ΔΛΥ ή το Λιμεναρχείο. Τέλος, προτείνεται, για λόγους διαφάνειας, η δημιουργία ιστοσελίδας όπου θα δημοσιεύεται η πορεία των έργων.

AGRIDITE

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:33

AFRODITE 70@yahoo.gr

62.103.138.164

Επί του κάτωθι «Μετά την πάροδο της προθεσμίας αυτής απράκτου, η αξιολόγηση λογίζεται ως θετική. Η Γ.Γ.Ν.Ε.Υ. συγχρόνως δημοσιεύει σε δύο εφημερίδες μιας εθνικής κυκλοφορίας και μια τοπική και στον ιστότοπο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου το έργο, ώστε να διενεργηθεί δημόσια διαβούλευση επί των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του στην ευρύτερη περιοχή.» η δημοσιότητα που προβλεπεται απο την κοινοτική οδηγία περί περιβαλλοντικής νομοθεσίας, είναι υποχρέωση του ΥΠΕΚΑ και όχι της ΕΣΑΛ.

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:32

DHMOY

kaya.dim@gmail.com

m

94.71.130.82

Αρκετά βοηθητικά λιμενικά έργα πρέπει να εξαιρεθούν απο τις διαδικασίες των σοβαρων λιμενικων υποδομων.

Κατά καιρούς το Λιμεναρχείο αλλά και η ΔΛΥ έχουν θεωρήσει σαν λιμενικά

έργα και το εξοπλισμό των υπηρεσιων των λιμεναρχείων για ελεγχο αλκοτεστ.

Οι Ο.Λ αλλά και τα Λιμενικά ταμεία ενίοτε καλούνται να δημιουργουν υποδομές για εξυπηρέτηση λουομένων στις παραλίες.Είναι αυτες οι υποδομες λιμενικά έργα!

Άρθρο 42: Ζητήματα λιμενικών υποδομών

Προτείνεται η τροποποίηση και του αρ. 227 του ν. 4072/12.

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:35

XILARI 70@yahoo.gr

62.103.138.164

10 ΧΡΟΝΙΑ ΚΡΑΤΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΔΙΧΤΥΩΝ.

ΝΑ ΖΗΤΗΘΕΙ Η ΑΠΟΨΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ.

ΕΠΙΣΗΣ ΝΑ ΕΠΙΔΙΩΧΘΕΙ ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 227 ΤΟΥ Ν.4072/2012, ΔΙΟΤΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΕΡΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΤΟΥ ΠΥΘΜΕΝΑ ΕΧΕΙ ΜΠΛΟΚΑΡΕΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΥΘΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΦΕΡΤΑ ΥΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΠΛΟΗΓΙΚΗ Α.Ε.)

Άρθρο 43: Ίδρυση της εταιρίας «Πλοηγική Α.Ε.»

Η πλειοψηφία των σχολίων του αρ. 43 αναφέρονται στο σύνολο των διατάξεων του Κεφαλαίου Ι και ασκείται έντονη κριτική σε αυτές, υποστηρίζοντας ότι πρόκειται για τη δημιουργία «μιας ακόμα ΔΕΚΟ», η οποία μάλιστα είναι αντίθετη με τις μνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας και τις διεθνείς συμβάσεις και ότι παραβλέφθηκαν τα πορίσματα και οι μελέτες του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, των Πλοηγών Ελλάδος και της Επιτροπής που σύστησε το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου υπό τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Τα ανωτέρω σχόλια αιτούνται την απόσυρση του Κεφαλαίου. Από τα σχόλια της διαβούλευσης προτείνεται η υιοθέτηση των προτάσεων κάποιου εκ των ανωτέρω φορέων. Τέλος, επισημαίνεται ότι αν η παροχή πλοηγικών υπηρεσιών θεωρηθεί λιμενική δραστηριότητα, πρέπει να υπαχθεί στους φορείς εκμετάλλευσης και διαχείρισης των λιμένων, ενώ αν θεωρηθεί εμπορική λιμενική δραστηριότητα πρέπει να απελευθερωθεί και να λειτουργεί όπως η ρυμούλκηση και υποστηρίζεται ότι το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών στην Πλοηγική ΑΕ είναι ασύμβατο με το δίκαιο ανταγωνισμού (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 1).

Αναστασιαδης

ταςος

anastas.tasos@hotmail.com

94.68.65.130

Υποβλήθηκε **24/12/2012 11:11**

Κ.Υπουργε εκτιμώντας το γλυκο ψωμακι που εφαγα επι 26χρονια στην πλοηγικη,οφειλω να πω ενα μεγαλο ΜΠΡΑΒΟ που τραβηξατε ενα Χ σε ολες της περιεργες προτασεις που σκοπο εχουν μονο το προσωπικο συμφερον ορισμενων.Υπαρχουν πολλες λυσεις, ωστε να διασφαλιστει η βιωσιμότητα της α.ε. πλοηγικη που επι τοσα χρονια προσφερει ασφαλεις υπηρεσιες χωρις καμια επιβαρυνση του κρατικου προυπολογισμου το αντιθετο μαλιστα.Ευχομαι να παρετε την σωστη αποφαση, για το καλο της υπηρεσιας και της πατριδας μας.

Κασμας Γεωργιος

giorgoskasmast@gmail.com

92.118.214.142

Υποβλήθηκε **17/12/2012 09:11**

Κυριε Υπουργε γιατι απορριψατε τις προτασεις του ΝΕΕ και τις επιτροπης που εσεις ο ιδιος συστησατε και προτεινετε την ιδρυση ΔΕΚΟ ???

Κυριε Υπουργε γιατι προικοδοτετε την ΔΕΚΟ με περιουσια του Δημοσιου χωρις κανενα ανταλλαγμα???

Ποια θα ειναι τα οικονομικα οφελη του κρατους απο την ρυθμιση????

Κυριε Υπουργε αποσυρετε αμεσα τη ρυθμιση αν θελετε τα λιμανια να λειτουργουν σωστα και με ασφαλεια.

Η ιδρυση ΔΕΚΟ μας παει πολλα χρονια πισω και δεν συμβαλει σε τιποτα στον

εκσυγχρονισμο της υπηρεσιας

Αγγελος Βασιλακος Υποβλήθηκε **27/12/2012 23:38**

cptavassilakospilot@yahoo.com
79.129.213.199
Τα αρθρα 43,44,45 και 46 μας γνωστοποιουν την ιδρυση μιας καινουργιας ΔΕΚΟ που μαλιστα θα προικοδοτεται απο την περιουσια του Δημοσιου με αποτελεσμα οχι μονο να μην συμβαλλει στον εκσυγχρονισμο,στις επενδυσεις και στην δημιουργια θεσεων εργασιας αλλα να τιθεται στους περιορισμους του μνημονιου ως προς τις προσληψεις,τις δαπανες και την διογκωση εξοδων,εξασφαλίζοντας!!την υποβαθμιση των πλοηγικων υπηρεσιων.Τα αρθρα αυτα πρεπει να αποσυρθουν και να αντικατασταθουν με ρυθμιση συμφωνη με τις προτασεις ολων των εμπλεκομενων στην πλοηγηση ναυτιλιακων φορεων

Κυριακή Υποβλήθηκε **18/12/2012 10:48**

Κουντούρη
kirkountouri@gmail.com
46.177.63.67
Επιτρεψτε μου ένα σχόλιο για το ενημερωτικό σημείωμα του Υπουργείου για τα άρθρα 43 έως 46. Είναι πανθομολογούμενο ότι επιβάλλεται η αποδέσμευση από τις χρόνιες αγκυλώσεις και τα προβλήματα που προέρχονται από δημόσιο φορέα που αδυνατεί να προσαρμοστεί στις ταχύτατες εξελίξεις και στις διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις. Τα ίδια προβλήματα όμως του «στενού» δημόσιου τομέα, συναντώνται και στις δημόσιες επιχειρήσεις, οι οποίες διέπονται από το ίδιο ή όμοιο νομοθετικό πλαίσιο και διοικούνται με τις ίδιες αρχές, επιπροσθέτως οι επιχειρήσεις εμφανίζουν παραδοσιακά μεγαλύτερα ελλείμματα. Συνεπώς η λύση δεν είναι αντικατάσταση του δημοσίου με ένα πιο δαπανηρό δημόσιο. Η βιωσιμότητα δε της πλοηγικής επιχείρησης την οποία επιβάλουν λόγοι ασφαλείας εξασφαλίζεται μόνο με την απόσχιση της από τη δημόσια διοίκηση, συμμετοχή και νοοτροπία και την θέσπιση αυστηρού νομοθετικού πλαισίου ελέγχου της ιδιωτικής πια επιχείρησης. Διότι είναι στατιστικά βέβαιο ότι ως δημόσια επιχείρηση στα επόμενα χρόνια δεν θα έχει την δυνατότητα να παρέχει υπηρεσίες. Και λάβετε υπόψη σας ότι οι πλοηγήσεις σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας

ΝΙΚΟΣ Υποβλήθηκε **28/12/2012 15:06**

nicktsopel@yahoo.gr
87.202.31.249
Ομολογούν οι πρώην Διοικητικοί υπάλληλοι γιατί δεν επενδύονταν τα κεφάλαια . Διότι θα έχαναν η θα μειώνονταν η επικουρική τους σύνταξη . Έτσι υποβαθμίστηκαν οι παρεχόμενες υπηρεσίες . Άρα δεν φταίει το λεγόμενο κράτος αλλά οι συγκεκριμένοι που υπηρετούσαν μόνο τα συμφέροντα τους και όχι την Υπηρεσία . Ας μείνει ανοιχτή η διαβούλευση για λίγες μέρες ακόμα να ομολογήσουν όλοι τα λάθη τους . Οι επικουρικές συντάξεις να μεταφερθούν στον ενιαίο οργανισμό επικουρικών συντάξεων .

Αναστασιαδης Υποβλήθηκε **28/12/2012 16:12**

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

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

Η πλειοψηφία των σχολίων επισημαίνει την ανυπαρξία πρόβλεψης για τις εκκρεμείς οικονομικές διεκδικήσεις των υπαλλήλων και την καταβολή σύνταξης στους δικαιούμενους. Ως εκ τούτου, κατατίθενται προτάσεις όπως : α) να υπάρξει πρόβλεψη ότι οι υπάλληλοι με τουλάχιστον 20ετή υπηρεσία στην Πλοηγική Υπηρεσία να μπορούν να συνταξιοδοτηθούν ανεξαρτήτως ηλικίας από το Ν.Α.Τ, κατ' εξαίρεση των διαμορφούμενων νέων ορίων και των διατάξεων που ισχύουν, β) για τους 24 τέως υπαλλήλους της Πλοηγικής να εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις που ίσχυαν κατά τη συνταξιοδότηση τους (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 43) και γ) να προστεθεί διάταξη σύμφωνα με την οποία όλοι οι μόνιμοι δημόσιοι υπάλληλοι υπηρετούντες στην πλοηγική υπηρεσία να έχουν το δικαίωμα συνταξιοδότησης συμπληρώνοντας ηλικία και υπηρεσία 72 έτη σε άθροισμα χωρίς όριο ηλικίας. Ακόμα, ερωτάται ο τρόπος στελέχωσης της Πλοηγικής ΑΕ και αν το Λιμενικό Σώμα θα εξακολουθεί να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε αυτήν. Προτείνεται να συμμετάσχει στο ΔΣ της Πλοηγικής ΑΕ και η Ένωση Λιμένων Ελλάδος λόγω του άμεσου συσχετισμού των δραστηριοτήτων των δύο εταιρειών Τέλος, αναφορικά με την παρ. 1, προτείνεται η δημοσίευση του επιχειρησιακού σχεδίου της εταιρίας τουλάχιστον τρεις μήνες πριν την δέσμευση του προσωπικού αν θα παραμείνει ή θα μπει σε διαθεσιμότητα (σχόλιο κατατεθειμένο στο αρ. 43).

spanos dimitrios Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:16

spirosspisa@hotmail.com

178.128.6.5

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

Στάθης Υποβλήθηκε **26/12/2012 14:00**

stathis_fanos@hotmail.com

92.118.235.150

ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

MATINA

matinakarageorgiou

@yahoo.gr

46.177.104.24

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

Υποβλήθηκε **27/12/2012 19:52**

.....

2. Μετά τα παραπάνω παρακαλούμε για την διόρθωση της άδικης για εμάς παράληψης με την προσθήκη στο εν λόγω σχέδιο νόμου των παρακάτω διατάξεων:

“ Για τους 24 τέως υπαλλήλους της υπό κατάργηση Πλοηγικής Υπηρεσίας οι οποίοι δικαιούνται επικουρικής σύνταξης εκ του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας και του ενός ο οποίος δικαιούται εξ αυτού εφάπαξ παροχής, εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις που ίσχυαν κατά την συνταξιοδότησή τους. Η υπό ίδρυση Ανώνυμη Εταιρία “Πλοηγική Α.Ε” καθίσταται καθολικός διάδοχος των υποχρεώσεων του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας προς τους συνταξιούχους αυτού. Οι ανωτέρω συνταξιούχοι του ΚΠΥ συμπεριλαμβάνονται με τους ίδιους όρους στο προσωπικό που προέρχεται από την υπό κατάργηση δημόσια υπηρεσία στο οποίο θα παραχωρηθούν μετοχές που εκπροσωπούν το 49 % του μετοχικού κεφαλαίου της “ Πλοηγικής Α.Ε ”.

.....

Άρθρο 45 : Παραχώρηση Μετοχών

Υποστηρίζεται ότι η διάταξη δημιουργεί αβεβαιότητα και δεν εξασφαλίζει τους εργαζόμενους, λόγω της ασάφειας της αξίας και της μεταβίβασης των μετοχών και του κινδύνου υποβάθμισης αυτών.

Κασμας Γεωργιος Υποβλήθηκε **17/12/2012 09:47**

giorgoskasmass@hot Κυρίες Υπουργέ η διάταξη μπορεί να τροποποιηθεί νομοθετικά κατά το δοκούν, **mail.com** ως εκτούτου οι εργαζόμενοι ουδόλως εξασφαλίζονται.

92.118.214.142 Οι μετοχές των εργαζομένων μπορούν να εκμηδενιστούν με συνεχιζόμενες αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου. Η ΔΕΚΟ κατά το δοκούν μπορεί να ανεβαίνει και να κατεβαίνει την αξία των μετοχών.

Δεν υπάρχει καμία προβλεψή για την διασφάλιση των μετοχών των εργαζομένων

olga petrou Υποβλήθηκε **23/12/2012 19:22**

olgapetrou01@gmail Η διάταξη δεν περιέχει καμία δέσμευση, μπορεί να τροποποιηθεί νομοθετικά, μπορεί στην πράξη η **com** συμμετοχή των εργαζομένων να εκμηδενισθεί με αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου, μπορεί η μετοχή της **178.128.6.5** ΔΕΚΟ να μην έχει καμία αξία, όπως θα υποβαθμισθούν οι υπηρεσίες κ.λ.π.

Αναστασιαδης Υποβλήθηκε **25/12/2012 22:59**

ταςος Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΚΡΑΤΗΣΤΕ ΟΛΕΣ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΕΣ ΑΛΛΑ ΔΩΣΤΕ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΕ ΟΛΟΥΣ **anastas.tasos@hotmail** ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΚΑ, ΑΥΤΟ ΜΟΝΟ ΦΤΑΝΕΙ. ΕΙΝΑΙ **mail.com** ΓΝΩΣΤΟ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΤΙ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΑΞΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΙΒΙΩΣΕΙ **94.68.65.130**

Άρθρο 46 : Λοιπές Ρυθμίσεις

Επισημαίνεται η ανάγκη εκπαίδευσης και πιστοποίησης της παρ. 1, ενώ ασκείται έντονη κριτική στην παρ. 3 και ερωτάται με ποια δικαιοδοσία θα εκφέρουν γνώμη για τα πλοηγικά τέλη οι Οργανισμοί Λιμένων.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ Υποβλήθηκε **16/12/2012 20:17**

ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ Η ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΑ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ, ΜΟΝΟ ΠΟΥ Η **grpilots@otenet.gr** ΝΕΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΟΣΑ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΑ ΑΡΘΡΑ ΔΕΝ **94.71.141.27** ΘΑ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΕΙ ΠΡΙΝ ΠΕΡΑΣΟΥΝ ΤΡΙΑ ΜΕ ΤΕΣΣΕΡΑ ΧΡΟΝΙΑ. Η ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ ΕΧΕΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΑΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΕΑΝ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΗΤΑΝ ΣΥΜΦΩΝΟ ΜΕ ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΙΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΛΕΤΕΣ. ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΓΝΩΜΗ ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ Η ΙΔΙΑ Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ.

ΜΑΡΙΑ Υποβλήθηκε **17/12/2012 20:16**

bossaki@windowslive ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ

.com

194.219.192.224

ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ: ΠΟΙΑ ΑΚΡΙΒΩΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΧΟΥΝ ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΣ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΕΚΦΕΡΟΥΝ ΓΝΩΜΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ;;;

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

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

Ερωτάται αν οι μόνιμοι υπάλληλοι των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας θα μεταφερθούν στη Χαλκίδα ή υπάρχει κάποια άλλη ρύθμιση δεδομένων των χιλιομετρικών αποστάσεων. Ως προς την παρ. 5 προτείνεται να αναφέρεται ρητώς ότι οι υφιστάμενες διοικήσεις παύουν και ορίζεται νέα σύμφωνα με το αρ. 21 του ν. 2932/2001. Ακόμα, ο Δήμος Καρύστου με ψήφισμα του αιτείται την απόσυρση του ανωτέρω άρθρου και τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων των υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων της περιοχής στο Δήμο Καρύστου και τη σύσταση Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου.

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:38

XILARI 70@yahoo.

gr

62.103.138.164

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

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ Υποβλήθηκε **19/12/2012 13:11**

dimoskarystou.gr/

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

dkaristos@hol.gr

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

84.205.244.134

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο Υ

Της με αριθ. 44 από 17 Δεκεμβρίου 2012 συνεδρίασης
του Δημοτικού Συμβουλίου Καρύστου

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ: 383/2012

Ο Πρόεδρος κάλεσε το Σώμα να αποφασίσει σχετικά .

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

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εγκρίνει την συζήτηση των παραπάνω εκτάκτων θεμάτων.

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ : 383/ 2012

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

.....
Το Δημοτικό Συμβούλιο αφού άκουσε την εισήγηση του Προέδρου, έλαβε υπόψη του τις δ/ξεις του αρ. 65 του ν. 3852/2010, του αρ. 28 του Ν. 2738/1999 και το αρ. 244 του Ν.

3463/2006, μετά από διαλογική συζήτηση, ο μ ό φ ω ν α
Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

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

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

.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΓ' ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 49 : Διατηρούμενες - Καταργούμενες διατάξεις

Προτείνονται οι εξής τροποποιήσεις για την εναρμόνιση της υφισταμένης νομοθεσίας που αφορά στα τέλη επιβατών Εξωτερικού με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 4055/1986 της 22.12.1986:

1) Να προστεθεί περίπτωση "ν" στη παράγραφο 2.Β του άρθρου 6 του Ν. 2399/1996, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, ως εξής:

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

...

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

2) Να τροποποιηθεί το άρθρο 20 παρ. 2 του Ν. 3622/2007 ως εξής:

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

Γιώργος

Καταπόδης

gkatap@gmail.com

91.140.28.255

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:51

Υπάρχει πρόβλημα εναρμόνισης του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου που αφορά στα τέλη επιβατών Εξωτερικού με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 4055/1986 της 22.12.1986, και συνεπώς προτείνουμε δύο τροπολογίες με στόχο να εναρμονίζεται πλήρως το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο με την κοινοτική νομοθεσία, η οποία επιβάλλει την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών και απαγορεύει την επιβολή, εντός κράτους μέλους, λιμενικών τελών για τις εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές μεταφορές, τα οποία διαφέρουν από τα λιμενικά τέλη που επιβάλλονται στις μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, εφόσον το διαφορετικό αυτό ύψος των τελών δεν δικαιολογείται αντικειμενικώς. Η επιβολή στους επιβάτες πλοίων που προσεγγίζουν ή έχουν τελικό προορισμό λιμένα

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

Άρθρο 51 : Τελικές διατάξεις

Προτείνεται να υπάρξει νομοθετική ρύθμιση του προβλήματος σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν κατά τις προηγούμενες δεκαετίες από φορείς του Δημοσίου χωρίς τις απαραίτητες αδειοδοτήσεις και θεωρούνται μέχρι σήμερα μη νόμιμα έργα στον αιγιαλό.

Ακόμα επισημαίνεται ότι βάσει του άρθρου επέρχεται κατάργηση του αρ. 141 παρ. στ του ΝΔ 187/1973 «Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» και μείωση των αστυνομικών αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος.

Γιώργος

Καρακατσάνης

giorkara79@gmail.co

m

79.129.230.32

Υποβλήθηκε 15/12/2012 22:25

Διαβάζοντας το σύνολο του νομοσχεδίου διαπιστώνει κανείς ότι για άλλη μια φορά δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα που υπάρχει με τις λιμενικές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν κατά τις προηγούμενες δεκαετίες από φορείς του Δημοσίου χωρίς τις απαραίτητες αδειοδοτήσεις και θεωρούνται μέχρι σήμερα μη νόμιμα έργα στον αιγιαλό. Έτσι, τα υφιστάμενα λιμενικά ταμεία πρέπει να καταθέσουν αιτήσεις νομιμοποίησης και να πληρώσουν πρόστιμα στο κράτος για να νομιμοποιήσουν έργα που κατασκευάστηκαν με χρήματα του φορολογούμενου πολίτη. Αυτό το πρόβλημα δεν μπορεί να λυθεί νομοθετικά; Κι αν ναι, μήπως αυτό το σχέδιο νόμου είναι μια καλή ευκαιρία;

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

ΕΝΩΣΗ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ

ΣΩΜΑΤΟΣ

PEALS.GR

pealsgr@gmail.com

213.249.12.179

Υποβλήθηκε 21/12/2012 17:48

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

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

- 430 -

ΣΤ. Παράρτημα με το σύνολο των σχολίων που υποβλήθηκαν στον ιστοχώρο orengov.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Άρθρο 1: Σκοπός – Αρμοδιότητες

EIRINIMAN

Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:51

eiriniman2009@hotmail.com

ail.com

130.43.109.139

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΝ ΣΤΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΡΗΚΤΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΜΕ ΑΥΤΟ.

MIXALHS

Υποβλήθηκε 16/12/2012 17:46

mkioule1959@yahoo

o.gr

85.72.115.229

Με το σχέδιο νόμου επιδιώκεται η πλήρης επανένταξη του Λιμενικού Σώματος στις δομές του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με στόχο την αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων του.

Δημιουργεί λοιπόν ερωτηματικά Η ΕΠΙΜΟΝΗ ένταξης στις αρμοδιότητες του ΛΣ, θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής τα οποία παγκοσμίως ΔΕΝ σχετίζονται με στρατιωτικές δομές και ένστολο προσωπικό. Το θέμα αυτό εξαντλήθηκε προ καιρού με την κατάθεση απόψεων των απόλυτα ενδιαφερομένων μερών, δηλ. του προσωπικού του ΛΣ, το οποίο ήταν ξεκάθαρα ενάντιο στις αρμοδιότητες αυτές, τις οποίες, η μεγάλη πλοιοψηφία του, χαρακτήρισε ως «πάρεργο». Τελικά φαίνεται ότι η ισχύς της ΕΕΕ καλύπτει τα διεθνώς κρατούμενα αλλά ακόμα και την άποψη αυτών που καλούνται να εφαρμόσουν τα «πάρεργα».

Στην σημερινή πραγματικότητα, με τις χιλιάδες άνεργων επιστημόνων στο περιθώριο, ή με το βλέμμα τους προς τα σύνορα για το εξωτερικό, αλλά και με άλλους τόσους τεχνικούς επιστήμονες που ως υπάλληλοι καταργούμενων υπηρεσιών βρίσκονται προ της διαθεσιμότητας, θα πρέπει το κράτος επιτέλους να ανασυνταχθεί και να μελετήσει την αξιοποίηση τους σε τέτοια καθήκοντα όπως τα προαναφερόμενα, το δε προσωπικό ΛΣ να το στελεχώσει, επανδρώσει και εξοπλίσει, επικεντρώνοντας το σε τόσους πολλούς επιχειρησιακούς τομείς που υπολειπουργούν (ασφάλεια πλοίων, συνόρων, ζωών, λιμένων, θαλασσών κλπ).

ΠΟΕΠΛΣ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:53

neaplefsi.gr

Στο συγκεκριμένο Σ/Ν:

info@poepls.gr

- Αγνοείται επιδεικτικά το Αρχηγείο, αναφέροντας μόνο το Λιμενικό Σώμα, παρότι αυτό συνεχίζει να υφίσταται.

85.73.4.48

- Επισημοποιούνται τα πάρεργα π.χ Οίκος Ναύτη, λόγω της ρύθμισης για κάλυψη όλων ανεξαιρέτως των οργανικών θέσεων του Υ.Ν.Α από προσωπικό Λ.Σ., δημιουργώντας θέμα με τους πόρους που πρέπει να αποδίδονται στα ταμεία μας για τον σκοπό αυτό.

- Αφαιρείται από τον χαρακτήρα του Λιμενικού Σώματος ο προσδιορισμός του ως Σώμα ασφαλείας χωρίς καμία αιτιολογία.

- Δεν δίνεται ταυτόχρονα στην δημοσιότητα το σχέδιο Π.Δ. για την οργάνωση των υπηρεσιών

Λ.Σ.

Ποιοι λόγοι οδήγησαν στην εκ νέου αλλαγή του ονόματος κρατώντας για τις διεθνείς σχέσεις τον αγγλικό όρο της Ελληνικής Ακτοφυλακής Hellenic Coast Guard πράγμα που μέχρι σήμερα το έχουμε δει μόνο σε αποφάσεις του Ο.Η.Ε.;

Δυστυχώς όλα αυτά μας κάνουν εξαιρετικά ανήσυχους και επιφυλακτικούς, γιατί διαπιστώνουμε ότι για μία ακόμη φορά για χάρη των ονομάτων και της μαρκίζας, αγνοείται η ουσία, που δεν είναι άλλη, από την ανάγκη ποιοτικών και αποτελεσματικών παροχών ασφάλειας στην ελληνική κοινωνία με ταυτόχρονη ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας, προς όφελος των πολιτών και της χώρας.

Αυτά βεβαίως δεν εξυπηρετούνται από ένα αποδυναμωμένο Λιμενικό Σώμα, όπως αυτό εμφανίζεται μέσα από το συγκεκριμένο Σ/Ν.

ΠΟΕΠΛΣ

ΠΟΕΠΛΣ

neaplefsi.gr

info@poepls.gr

85.73.4.48

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:57

Το Σ/Ν δεν δίνει καμία λύση για πολλές ανάγκες του Λιμενικού Σώματος, όπως:

- Τις ανεξόφλητες δαπάνες υγειονομικής περίθαλψης
- Τις ανεξόφλητες οδοιπορικές δαπάνες μετακινήσεων – αποσπάσεων – μεταθέσεων
- Τις απλήρωτες δαπάνες μεταθέσεων με το εκβιαστικό δίλλημα της μη χορήγησης Φ.Π.
- Τα απλήρωτα πλεύσιμα των υπηρετούντων στα πλωτά Λ.Σ.
- Τα ζητήματα μισθολογίου, συνταξιοδοτικού και ασφαλιστικού των στελεχών Λ.Σ.
- Τις επισκευές – συντηρήσεις – ανανέωση του στόλου, των χερσαίων – πλωτών και εναερίων μέσων.
- Την κάλυψη των κενών της οργανικής δύναμης των υπηρεσιών και κυρίως των τεράστιων κενών ειδικοτήτων στα πλωτά Λ.Σ.
- Τον εφοδιασμό των υπηρεσιών με υλικά και μέσα για την σωστή και αποτελεσματική τους λειτουργία.
- Τον ατομικό εξοπλισμό των στελεχών Λ.Σ για την προστασία, την ασφάλεια και την υγιεινή τους.
- Την εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού.
- Τις προσλήψεις
- Την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης

Επίσης και παρά τις διαβεβαιώσεις δεν υπάρχει σχετική ρύθμιση, τουλάχιστον στον κορμό του Σ/Ν, για:

- Την αποκατάσταση μισθολογικών προαγωγών των αποφοίτων ΑΕΝ.
- Την αποκατάσταση της ασφάλισης των προερχόμενων από τα ασφαλιστικά ταμεία ΤΣΜΕΔΕ και ΤΣΑΥ

ΠΟΕΠΛΣ

dhmos

kon_na60@yahoo.gr

92.118.76.171

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:42

Με τον νόμο 1753 του 1919 επί κυβέρνησης Βενιζέλου πήρε για πρώτη φορά επίσημη μορφή το Λιμενικό Σώμα, στο οποίο ανατέθηκε ο έλεγχος και η εποπτεία της εμπορικής ναυτιλίας. Η αυτοτέλεια του Σώματος επιτεύχθηκε επί Μεταξά με τον νόμο 345 του 1936, με τον οποίο ιδρύθηκε Υφυπουργείο Εμπορικής

Ναυτιλίας.

Από τότε η διαπλοκή Λιμενικού Σώματος και υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) είναι όλο και μεγαλύτερη, γεγονός που δεν συμβαίνει σε καμιά άλλη χώρα του δυτικού κόσμου.

Από το 1945 που μεταφέρθηκε στον Πειραιά το Υπουργείο, ο αριθμός των λιμενικών συνεχώς αυξάνει, με αποτέλεσμα να αποτελεί σήμερα τον σκελετό του.

Όλες οι απόπειρες διαχωρισμού των δύο εμφανώς αντικρουόμενων λειτουργιών, δηλαδή από τη μια ενός αστυνομικού σώματος (του Λιμενικού) και ενός οικονομικού υπουργείου (του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας) προσέκρουαν πάντοτε στην αντίδραση του ίδιου του Σώματος που είχε ήδη γιγαντωθεί, αλλά κυρίως στη θέληση των εφοπλιστών, οι οποίοι έχουν συνδέσει την ικανοποίηση των συμφερόντων τους με την υπάρχουσα κατάσταση και φαίνεται ότι θεωρούν το Λιμενικό Σώμα ως κατάλληλο για τη χάραξη και την εφαρμογή της ναυτιλιακής πολιτικής, όπως την καταλαβαίνουν αυτοί.

Υποτίθεται ότι το Λιμενικό Σώμα συγκροτήθηκε στα πρότυπα της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ και της Γαλλίας, όμως η ιστορική εξέλιξη του σώματος αυτού στην Ελλάδα πολύ γρήγορα πήρε διαφορετικό δρόμο και η σημερινή του κατάληξη είναι να μονοπωλεί σημαντικούς τομείς της οικονομικής, αναπτυξιακής και κοινωνικής ζωής της χώρας.

Μια ματιά στο οργανόγραμμα του ΥΕΝ είναι αποκαλυπτική. Μέσω του αρχηγού και του υπαρχηγού του Λιμενικού Σώματος ελέγχονται όλες οι κρίσιμες διευθύνσεις του υπουργείου, που καμιά σχέση δεν έχουν με δραστηριότητα ακτοφυλακής (αστυνόμευση ακτών, θαλασσών και λιμένων).

Το Λιμενικό Σώμα προσέφερε για πολλά χρόνια υπηρεσίες, στελεχώνοντας το ΥΕΝ μαζί με πολιτικούς υπαλλήλους. Όμως ο καιρός πέρασε, οι ανάγκες αστυνόμευσης στη θάλασσα μεγάλωσαν, ήλθαν τα ναρκωτικά, η αρχαιοκαπηλία, η παράνομη μετανάστευση, η λαθρεμπορία πετρελαίου. Μεγάλωσε παράλληλα και το Λιμενικό. Προσελήφθη πολύς κόσμος (υπερβαίνουν τις 7.500 σήμερα οι οργανικές θέσεις και στο μέλλον προβλέπεται να ξεπεράσουν τις 10.000), εξοπλίστηκε, προμηθεύτηκε πολλά πλωτά, χερσαία και εναέρια μέσα.

Τι παρατηρούμε, όμως; Αντί όλο αυτό το δυναμικό μαζί με τον άρτιο και πανάκριβο εξοπλισμό του να το διαθέτουν για το σκοπό που το διαθέτουν όλα τα Λιμενικά Σώματα του πλανήτη, αυτοί θεώρησαν φρόνιμο να γαντζωθούν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, στελεχώνοντάς το όλο και περισσότερο με λιμενικούς και να προσπαθούν να το στρατιωτικοποιήσουν πλήρως, ικανοποιώντας έτσι πλέον προσωπικές ανάγκες και φιλοδοξίες και σκοπιμότητες.

Στο ΥΕΝ την πολιτική με τη σημερινή δομή και στελέχωση του υπουργείου την παράγει ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος σε συνεργασία με τους Λιμενικούς Αξιωματικούς που προϊστανται στο 90% των διευθύνσεων του υπουργείου.

Για του λόγου το αληθές, αρκεί να ρίξουμε μια ματιά στον ισχύοντα Οργανισμό του ΥΕΝ: Εκεί θα δείτε τι κατάφεραν οι λιμενικοί μέχρι σήμερα, χρησιμοποιώντας τους εκάστοτε υπουργούς και νομοθετώντας με τη μέθοδο του σαλαμιού κάθε τόσο νέους οργανισμούς και νόμους και πώς εξελίχτηκε το Σώμα σε κατεστημένο.

Ο Οργανισμός του ΥΕΝ (π.δ. 242/99) προβλέπει μεταξύ άλλων για τις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος:

- Κλάδο Ναυτιλιακής Πολιτικής, που συντονίζει τις ενέργειες για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την παρακολούθηση θεμάτων ναυτικής εργασίας, μητρώων ναυτικών και ναυτικής εκπαίδευσης. Καλά, μπορούν αξιωματικοί να χαράζουν ναυτιλιακή πολιτική και να βρίσκουν τρόπους να τη συνδέουν με την οικονομία; Ο κλαδάρχης (υπερυπουργός ή καίσαρας) αντικατέστησε τους Υπουργούς Εξωτερικών,

Οικονομικών, Εργασίας, Τουρισμού, Παιδείας)!!!!

- Υπηρεσία Μητρώου ναυτικών εταιρειών. Καλά, οι επιχειρήσεις στη στεριά σε τι διαφέρουν από αυτές στη θάλασσα; Πάει κι ο υπουργός Βιομηχανίας!!!

- Διεύθυνση θαλασσίων συγκοινωνιών. Πάει κι ο υπουργός Μεταφορών!!!

- Διεύθυνση ναυτικής εργασίας. Πάει κι ο υπουργός Εργασίας. Όλα τα επαγγέλματα τα καταφέρνει, αλλά τους ναυτικούς δεν μπορεί, και τους άφησε στους ειδικούς!!!

- Διεύθυνση εκπαίδευσης ναυτικών. Ένας διευθυντής λιμενικός τα καταφέρνει όσο όλο το υπουργείο Παιδείας!!!

- Διεύθυνση επιθεώρησης πλοίων. Όλα τα κράτη συνεργάζονται με νηογνώμονες. Εμείς έχουμε τους ειδικούς επί των πλοίων. Άραγε πόσοι από τους υπηρετούντες λιμενικούς γνωρίζουν το αντικείμενο που λέγεται πλοίο; Πότε πρόλαβαν να ταξιδέψουν για να λάβουν την απαραίτητη τεχνογνωσία;

- Λιμενικές αρχές εσωτερικού και εξωτερικού. Του εσωτερικού τις καταλαβαίνουμε. Του εξωτερικού; Πρόκειται για τα περιβόητα Προξενικά Λιμεναρχεία που κατάφεραν να ιδρύσουν σε όλες τις χώρες και στέλνουν εκεί ανώτερους λιμενικούς αξιωματικούς. Ο επίσημος σκοπός τους είναι να υπηρετούν τους έλληνες ναυτικούς, στην πραγματικότητα όμως εξυπηρετούν τα συμφέροντα των εφοπλιστών, γιατί έτσι οδηγούν -μ' αυτή την εφεύρεση- τους έλληνες ναυτικούς που έχουν παράπονα από τα πλοία στα Προξενικά Λιμεναρχεία μόνο (θεσμοθετημένη αρχή βλέπετε) και όχι στα ελληνικά προξενεία ή τις αρχές της ξένης χώρας που ενδεχομένως θα έδενε το καράβι μετά από τέτοιες καταγγελίες. Ρωτήστε όποιον ναυτικό θέλετε. Εκείνος θα σας τα πει καλύτερα».

Επίσης ο θεσμός αυτός χρησιμοποιείται για την προώθηση των συντεχνιακών συμφερόντων του Σώματος και εκτός συνόρων.

Και ποιο είναι το αποτέλεσμα της συγκέντρωσης όλων αυτών των αρμοδιοτήτων; Η δημιουργία μιας μιλιταριστικής πυραμίδας σε πολιτικό υπουργείο, όπου όλα καταλήγουν στον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος. Τις αρμοδιότητες του Αρχηγού καταγράφει το άρθρο 5 παρ. 3 του Οργανισμού:

Ο Αρχηγός προσυπογράφει όλα τα έγγραφα των υπηρεσιακών μονάδων που προωθούνται για τελική υπογραφή στον Υπουργό ή Γενικό Γραμματέα καθώς και τα προωθούμενα σχέδια νόμων, προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων.

Μ' άλλα λόγια, η πολιτική ηγεσία υπογράφει ό,τι θέλει ο Αρχηγός, νομοθετεί ό,τι θέλει ο Αρχηγός, ακούει ό,τι θέλει ο Αρχηγός. Ο Αρχηγός χαράζει τη ναυτιλιακή πολιτική, κάνει ναυτική εκπαίδευση, λύνει εργασιακά θέματα, ελέγχει ναυτιλιακές εταιρείες, εγκρίνει κατασκευές πλοίων, κ.ο.κ. Κατά τα άλλα, η εκάστοτε πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ εφαρμόζει την πολιτική και το πρόγραμμα της κυβέρνησης.

Το κακό είναι ότι μέσα σ' αυτό το κλειστό συντεχνιακό σύστημα υπονομεύονται ακόμα και οι αρμοδιότητες που δικαιωματικά ανήκουν στο Λιμενικό. Μια από τις σπουδαιότερες είναι βέβαια η επιχείρηση διάσωσης στη θάλασσα. Ο θάλαμος επιχειρήσεων του ΥΕΝ, μας εξηγεί το έμπειρο στέλεχος του υπουργείου, είναι εξολοκλήρου στελεχωμένος από λιμενικούς αξιωματικούς. Από αυτούς ίσως κάποιον να έχουν τελειώσει τη σχολή εμποροπλοιαρχών, αλλά μετά προσλήφθηκαν στο Σώμα και τους βαφτίσανε καπεταναίους χωρίς να έχουν καπετανεύσει ούτε μία ώρα σε μεγάλο καράβι. Θα 'πρεπε να υπάρχουν εκεί δοκιμασμένοι καπεταναίοι του εμπορικού ναυτικού που έχουν αντιμετωπίσει φουρτούνες και δύσκολες καταστάσεις στη διάρκεια της καριέρας τους και έχουν εμπειρία από χειρισμούς και συμπεριφορές μεγάλων πλοίων με

κόσμο. Αλλά δεν αφήνουν κανένα να μπει στις τάξεις τους. Το τίμημα είναι δυστυχώς βαρύ και γνωστό. Όσο για τους συνδικαλιστές του Λιμενικού Σώματος, αυτοί προβληματίζονται για την άρση του στρατιωτικού χαρακτήρα της υπηρεσίας τους, όμως φοβούνται ότι, αν εξομοιωθούν με τα άλλα σώματα ασφαλείας (αστυνομία, πυροσβεστική), θα στερηθούν τα ωφελήματα που τους εξασφαλίζει η σημερινή κατάσταση. Στη Σουηδία, στην πρώτη χώρα της Ευρώπης, το Λιμενικό Σώμα είναι ένα κομμάτι της Αστυνομίας, το maritime police. Στην Ισπανία το ίδιο. Στην Ιταλία το ίδιο. Όλα αυτά είναι αστυνομικά σώματα ενός υπουργείου. Μήπως λοιπόν πρέπει να συζητήσουμε αν θέλουμε ένα Λιμενικό Σώμα στα πρότυπα του United States Coast Guard μια και οι ταυτότητές μας όπως θα δείτε πίσω γράφουν Hellenic Coast Guard;

Συνεπώς θα πρέπει:

1. Άμεση απαλλαγή των Λιμενικών από τα καθήκοντα πέρα της αστυνόμευσης και υπαγωγή τους στο υπουργείο Δημόσιας Τάξης.
2. Στελέχωση του ΥΕΝ από πολιτικό εξειδικευμένο προσωπικό ή συγχώνευσή του με το υπουργείο Μεταφορών.
3. Μοίρασμα των αρμοδιοτήτων του υπουργείου στα καθ' ύλη αρμόδια: Παιδείας, Εξωτερικών, Δικαιοσύνης, Εργασίας, Οικονομικών, κλπ.
4. Άμεση πρόσληψη εν ενεργεία καπεταναίων με πραγματική εμπειρία σε καράβια για τον θάλαμο επιχειρήσεων διάσωσης

Ηρακλής

Φραγκάκης

naftotech.com

naftotechniki@gmail.com

94.70.113.177

Υποβλήθηκε 17/12/2012 21:58

Αγαπητοί Κύριοι,

Είναι καλοδεχούμενη κάθε προσπάθεια να τεθούν κανονες σε μια αγορά η οποία αδυνατεί να αυτορυθμιστεί .

Αν και δεν βλέπω καποια σχετική παράγραφο στο νομοσχέδιο θα επιθυμούσα να συμπεριληφθούν τα ακόλουθα,που απο την εμπειρία μου θα βοηθήσουν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες για το συμφέρον της ανάπτυξης στα νησια.

- i) Σε γραμμές που υπάρχει συμβαση αναθεσης δημόσιας υπηρεσίας ,με επιδότηση για όλη την δωδεκάμηνη δρομολογιακή περιοδο ,δυνατότητα παράλληλης δρομολόγησης για διάστημα εξαμήνου(καλοκαιρινή περίδος), συμβατικών ακτοπλοϊκών πλοίων,σε οποια εταιρια το επιθυμεί. Ο δε ναυλος να καθορίζεται ελευθερα χωρις περιορισμούς μιας και η κίνηση αυτη σκοπό θα έχει να επιφέρει προστιθέμενη αξια στα νησια της αγωνης γραμμης.
Οι μόνιμοι κατοικοι και τα εμπορευματα θα μεταφέρονται συμφώνως του κρατικού ναυολογίου από τον μειοδότη στον οποίο εχει ανατεθει η δημόσια υπηρεσία ενω ταυτόχρονα οι επιβάτες που σκοπό θα έχουν το τουρισμό ,να μπορούν να επιλέξουν το μεταφορέα τους με κριτηρια την ποιότητα,συνέπεια δρομολογιών κλπ.
- ii)Υποχρέωση Ηλεκτρονικου Συστήματος Κρατήσεων Θέσεων επιβατών και οχημάτων σε όλες τις ακτοπλοϊκές γραμμές αλλα και στους περιγηγητικούς πλόες ημερόπλοιων ανεξάρτητα αποστάσεως και τακτικός έλεγχος οτι ο αριθμός επιβατών δεν ξεπρνάει τον επιτρεπομενο σύμφωνα με το πρωτόκολο του

κάθε πλοίου από ειδική υπηρεσία που θα συσταθεί.

III) Έλεγχος τήρησης του κρατικού ναυτολογίου από τις εταιρίες που υποχρεώνονται να το ακολουθούν, λόγω νομοθεσίας.

IV) Κωδικοποίηση ΟΛΩΝ των προστιμών, ώστε να εξαλειφθούν φαινόμενα διαφθοράς από εκατέρωθεν ενδιαφερόμενους.

V) Δυνατότητα ανοιγματος ναυτολογίου κατά τους χειμερινούς μήνες και πληρωμή εισφορών ανά ημέρα για να δοθεί η δυνατότητα σε μια περίοδο χαμηλής κίνησης, η χρήση ημερόπλοιων για τουριστικούς σκοπούς, εφόσον το πρωτοκόλλο γενικής επιθεώρησης είναι σε ισχύ.

VI) Οι έλεγχοι από την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων στα υπο την εποπτεία της πλοία να γίνεται σε τακτική βάση και όχι μόνο δειγματοληπτικά ή μετά από υποδείξεις, περαν των τακτικών ετήσιων ή άλλων ελεγχων με συγκεκριμένες επιπτώσεις αν οι πλοιοκτήτες δε συμμορφώνονται σε ευλογο διασπτημα με αντίστοιχες παρατηρήσεις.

VII) Ίδρυση λιμεναρχείων και πλήρη στελέχωση αυτών σε όλα τα λιμάνια που εξυπηρετούνται με ακτοπλοϊκα δρομολόγια αλλά και σε αυτά που εξυπηρετούν ικανό αριθμο περιγηγητικών πλωων.

Με Φιλικούς Χαιρετισμούς

Ηρακλής Εμμ. Φραγκάκης

GRE.MHX

g.louk80@hotmail.c

om

84.205.244.135

Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:54

Συμφωνώ με τον χρήστη MIXALHS και προσθέτω την επιστροφή της Ελληνικής Ακτοφυλακής στο Υπ. Δημ. Τάξεως όπου και ανήκει. Είναι αδιανόητο ένστολα και ένοπλα στελέχη να ασχολούνται με αντικείμενα Δήμων, Α.Ε. (Οργ. Λιμένων), Τουριστικών πρακτόρων, Ασφαλιστηκών φορέων, Αλιείας (έκδοση αδειών) κ.λ.π.. Είναι απαξιωτικό και ίσως υποκεινούμενο να επιθυμούν στελέχη υποτεταγμένα στο Σ.Π.Κ. να εκτελούν άλλες εργασίες επί 24ώρου αποκλείοντάς τα ταυτόχρονα από κάθε δυνατότητα αντίδρασης όπως οι πολιτικοί υπάλληλοι

kotsos

kotdos86@gmail.co

m

94.69.185.239

Υποβλήθηκε 18/12/2012 19:44

Συμφωνώ απόλυτα με «MIXALHS», «dhmos» και «dhmos». Επιτέλους μια φορά ακούστε την φωνή της λογικής

GRE.MHX

g.louk80@hotmail.c

om

84.205.244.135

Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:48

Συμφωνώ επίσης και με τον χρήστη dhmos

Παναγιώτης

paka11@hotmail.co

m

85.75.99.43

Υποβλήθηκε 19/12/2012 14:47

Συμφωνώ με τον dhmos κ με τον MIXALHS.

Όσον αφορά τις ΑΕΝ δεν έχουν καμία απολύτως σχέση με το λιμενικό σώμα ούτε στην διοίκηση αλλά ούτε κ στην διδακτέα ύλη.

Επιτέλους πρέπει να αντιληφθούμε ότι ο Έλληνας ναυτικός είναι πολίτης κ όχι φαντάρος!!

Εργάζεται σε ιδιωτικές εταιρείες κ κρίνεται από αυτές, για την αναρρίχηση του σε υψηλότερες θέσεις. Φτάνει πια ο άσχετος παρεμβατισμός!
Υποδείξετε μου μια πολιτική υπηρεσία εκτός της δικαστικής (όπου είναι για ευνόητους λόγους), όπου έξω από την πόρτα βρίσκεται φρουρός αστυνομικός. Γιατί λοιπόν αυτός ο εναγκαλισμός πολιτικών-ιδιωτικών υποθέσεων με το ημιστρατιωτικό καθεστώς του Λ.Σ. Ο Έλληνας ναυτικός είναι ισότιμος πολίτης των υπολοίπων Ελλήνων κ όχι υπόδικος με ειλημμένη απόφαση ότι είναι κ ένοχος

ΜΙΧΑΗΛ

ΜΑΛΕΡΜΠΑΣ

malerba@otenet.gr

79.130.18.138

Υποβλήθηκε 20/12/2012 12:18

Μαλέρμπας Μιχαήλ

Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α)

Θέμα: Δημόσια διαβούλευση για το Σχέδιο Νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Προς τον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου

Κύριο Κωνσταντίνο Μουσουρούλη

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Πρωτίστως σας εύχομαι υγείαν και δύναμιν ώστε να επιτύχετε σε απόλυτο βαθμό στο δύσκολο έργο σας και να έχετε σύντομα ανά χείρας τον εν θέματι νόμο σε ΦΕΚ καθώς και τις Κανονιστικές Πράξεις (Π.Δ. – Υ.Α) που απορρέουν εξ' αυτού.

Σας ευχαριστούμε θερμώς και σας συγχαίρουμε για την κατάρτιση του εν λόγω σχεδίου νόμου και ιδίως για την επανένταξη του Λ.Σ. στον φυσικό του χώρο και με την σωστή και ορθή από ενενήντα ετών ονομασία του.

Υπό την ιδιότητα μου ως Υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.) και με τεράστιο επιτελικό συγγραφικό έργο σε υπηρεσιακό επίπεδο, ιδίως στην σύνταξη τόμου (600 σελ.) με την θεματολογική κωδικοποίηση του Λ.Σ. από τα 1919 έως το 1994, την μετά την αποστρατεία μου συγγραφή και έκδοση δέκα επιστημονικών συγγραμμάτων (500 σελ. έκαστο) με γνωστικό αντικείμενο όλα τα θέματα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και του Δικαίου Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, καθώς και την διδασκαλία αυτών στις Σχολές Λ.Σ. και επιπροσθέτως την συμμετοχή μου σε συνέδρια Ναυτικού Δικαίου ως μέλος της Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου, κρίνω κατ' αντικειμενική κρίση ότι το εν λόγω σχέδιο νόμου πλησιάζει τα όρια της πληρότητας, διότι περιλαμβάνει πολλά εκκρεμεί θέματα, καθώς και τελειότητας διότι αναμορφώνει και εκσυγχρονίζει αυτά.

Ανεξάρτητα αυτού παρακαλώ να εξετάσετε ορισμένες, ουσιαστικές και μη, νομοτεχνικές βελτιώσεις καθώς και προτάσεις – διευκρινήσεις, ως κατωτέρω ειδικά επισημαίνω. Ειδικότερα:

- 1) Η πργ. 3 του άρθρου 50 "Μεταβατικές διατάξεις" όπου είναι κρυμμένη και χωμένη η ορθή και σωστή ονομασία του φορέως Λ.Σ. δέον ενταχθεί ως πργ.4 στο άρθρο 5 "Νομικός χαρακτήρας Λ.Σ." γιατί εκεί ταιριάζει και για να φαίνεται ευκρινώς η επιτυχία σας
- 2) Στο άρθρο 1 "Σκοπός – Αρμοδιότητες" πργ. 3 εδάφιο (β), η λέξη "Τμημάτων" δέον διαγραφεί διότι στο εδ. (α) δεν μνημονεύονται "Τμήματα"
- 3) Ομοίως στο άρθρο 1 πργ.3 εδ.(β). Διαφαίνεται ότι οι αρμοδιότητες των Υπηρεσιών του Υπουργείου διαχωρίζονται από τις δυο Γενικές Γραμματείες και το Λ.Σ. Ερωτάται ποιες είναι (εκτός και εάν καταγραφούν στο υπό έκδοση Π.Δ. του Οργανισμού) και εάν θα υπάγονται σε

κάποια Γενική Γραμματεία ή θα είναι αυτόνομες Υπηρεσίες. Εκτιμάται ότι όλες οι Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου πρέπει να υπάγονται στην Γ.Γ.Ν.Ε και Υποδομών.

4) Γιατί η Ναυτική Εκπαίδευση πρέπει να οριστεί ως "Υπηρεσία" ενώ είναι Διεύθυνση και που θα υπάγεται; Δυνητικός βέβαια ο χαρακτήρας της διατάξεως (άρθρο 1 πργ.3 (β))

5) Στο άρθρο 2 έμεινε απ' έξω το NAT. Δέον επανενταχθεί η διοικητική εποπτεία του στο Υπουργείο Ναυτιλίας για το "ενιαίο" λόγω της διαχειρήσεως των ναυτολογίων από τις Λιμενικές Αρχές, ήτοι, έκδοση – κλείσιμο, απαγόρευση απόπλου λόγω ληξιπροθέσμων ναυτολογίων καθώς και διαχείριση λοιπών διατετιμημένων εντύπων του NAT και των διοικητικών και οικονομικών σχέσεων αυτού με λοιπές υπηρεσίες του Υπουργείου όπως Κ.Ν.Ε., θαλάσσιες Υπηρεσίες κλπ. (Βλέπε και σχετικό άρθρο μου Πλοιαρχική Ηχώ τεύχος 421/2012)

6) Ομοίως στο άρθρο 2 πργ. (ε). Το Γ.Ε.Ν.Ε. δέον καταργηθεί ως εποπτευόμενη Υπηρεσία του υπουργείου και οι αρμοδιότητες του να ενταχθούν, αναβαθμισμένες, εκσυγχρονισμένες και πλέον αυστηρές στην Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου.

7) Άρθρο 3. Ερωτάται ποιος είναι ο "αρμοδious" Γεν. Γραμματέας του Υπουργείου που θα καταρτίζει τον προγραμματισμό και τον απολογισμό δράσης του Λ.Σ.; Δεν ορίζεται επακριβώς. Ανεξάρτητα αυτού για να μην μείνει το άρθρο 3 "Απολογισμός – Προγραμματισμός" γράμμα κενό δέον στο γραφείο του Υπουργού να τοποθετηθεί, δεόντως πλαισιωμένος, ειδικός επιτελής αναλόγων προσόντων για να υλοποιεί το έργο αυτό.

8) Άρθρο 5 πργ. 2 να συμπληρωθεί "Στρατιοτικώς συντεταγμένο και οργανωμένο" και παρακάτω να συμπληρωθεί "εφαρμόζονται όλες οι διοικητικές και οικονομικές διατάξεις που αφορούν..." . Τούτο επισημαίνω διότι το στεγαστικό επίδομα εχορηγήθηκε το 1981 μόνο στο Σ.Ξ., Π.Ν., Ε.Α. και στο Λ.Σ., Ε.Α. και Π.Σ. μετά δώδεκα χρόνια με προσωπικές παρεμβάσεις και ενέργειες του τότε Υπουργού Οικονομικών Αντωνίου Σαμαρά. Κάτι παρόμοιο έγινε και με τους συνταξιούχους του Λ.Σ., Ε.Α., Π.Σ. καθό μέρος αφορούσε τις συντάξεις επόμενων και μεθεπόμενων βαθμών καθυστέρηση πέντε έτη. Επιπροσθέτως η πργ. 3 δέον διαγραφεί μετά την αποβολή της ένδειξης "Ελληνική Ακτοφυλακή" από όλες τις διατάξεις του Λ.Σ. Ο χαρακτηρισμός ταιριάζει μόνο για τα πλωτά και εναέρια μέσα.

9) Άρθρο 6 πργ.2 (δ), (ε), (στ) και (ζ) να συμπληρωθούν "ως ορίζουν οι σχετικές Διατάξεις και Κανονισμοί"

10) Άρθρο 10. Ανεξάρτητα του γεγονότος ότι πρόκειται για συμπληρωματικά "μερεμέτια" στο Κ.Δ.Ν.Δ., αναγκαστικά και επειγόντως επιβαλλόμενα εκ των συνθηκών και περιπτώσεων που προέκυψαν επανέρχονται για πολλοστή φορά στο θέμα της ολικής αναμόρφωσης και ανασύνταξης του Κ.Δ.Ν.Δ. προσηρμοσμένου στις νέες ισχύουσες Διεθνείς Ναυτιλιακές καταστάσεις καθώς και τις διαμορφούμενες Εθνικές απαιτήσεις. Όταν το άρθρο δέκα δέον συμπληρωθεί με την πρόβλεψη σύστασης ειδικής επιτροπής για το έργο αυτό (βλέπε σχετικό, εμπειρισματομένο και αναλυτικό άρθρο μου στα "Ναυτικά Χρονικά" τεύχη 77 και 84/2005 και συναφείς, επί του προκειμένου, αναφορές – επισημάνσεις μου ομοίως στα "Ναυτικά Χρονικά" τεύχη 134/2010, 142/2011 και 152/2012 καθώς και άρθρο μου στην Πλοιαρχική Ηχώ 422/2012.

11) Άρθρο 20. Δέον ενταχθεί πργ.3 καταργούσα την διάταξη του άρθρου 225 του νόμου 4072/2012 (Α'86), καθόσον δεν επιτρέπεται να μπαρκάρουν δόκιμοι για εκπαίδευση σε πλοίο με ξένη σημαία, μη συμβεβλημένο με το NAT και όλο το πλήρωμα αλλοδαποί.

12) Άρθρο 37. Όπως είναι συντεταγμένο κατά πνεύμα και κατά γράμμα κινδυνεύει να παραμείνει γράμμα κενό ή να βραδύνει να υλοποιηθεί τα μέγιστα. Υπάρχουν τοπικά συμφέροντα. Όταν δέον να αναδιατυπωθεί με εκτελεστικό χαρακτήρα, ήτοι το "Υπουργείο μετά αιτιολογημένης πρότασης της Ρ.Α.Λ. συγχωνεύει μεταξύ τους Λιμενικά Ταμεία ή τα εντάσσει σε ένα από τα Λιμενικά Δίκτυα" κλπ.

13) Άρθρο 50. Η πργ. 1 και 2 να ενταχθούν ως άρθρο μετά το 37 άρθρο ή και στο 37 στο Κεφάλαιο Θ διότι εκεί ταιριάζουν καθ' ύλην και κατά τόπον οι διατάξεις αυτές, καταργούμενου ούτω του άρθρου 50 δεδομένου ότι και η πργ. 3 αυτού δέον μετακινηθεί ως πργ. 4 στο άρθρο 5, ως ανωτέρω πργ. 1) αναφέρουμε.

Ειδικές επισημάνσεις

α) Στο προβλεπόμενο Π.Δ. στο άρθρο 1 πργ. 3 (β) που μνημονεύεται και στο άρθρο 7 πργ. 1, δέον επιπροσθέτως ενταχθεί η ένδειξη "εντός ανατρεπτικής προθεσμίας τριών μηνών" για να αποθαρρυνθούν ενοχλητικοί και ανασταλτικοί παράγοντες μέσα και έξω από το Υπουργείο που θα θελήσουν να προβάλουν άστοχα προσκόμματα.

β) Ο δυνητικός χαρακτήρας υλοποίησης που διέπει ορισμένες διατάξεις του νομοσχεδίου κατά πνεύμα και κατά γράμμα, δέον απαλειφθεί κατά το δυνατόν, διότι έχει ανασταλτικό πνεύμα στην υλοποίηση των διατάξεων.

γ) Επειδή σίγουρα αναμένεται εντός "επίθεση" κατά του Νομοσχεδίου τριτοκοσμικών και αιθεροβάμωνων παραγόντων και φορέων εντός και εκτός Υπουργείου που διέπονται από μη ναυτιλιακό αναπτυξιακό πνεύμα αλλά από άλλα συμφέροντα, μετά την 28/12/2012 εσείς κύριε Υπουργέ και οι επιτελείς – σύμβουλοι που χειρίζονται το Νομοσχέδιο δέον με επιτελικές συντονισμένες συγχρονισμένες και νομοτεχνικές παρεμβάσεις και ενέργειες, αλλά και ιδιαίτερη προσοχή προς αποφυγή λαθών, να προωθήσετε το νομοσχέδιο προς άμεση ψήφιση και παράλληλα να συντάξετε εγκαίρως τις προβλεπόμενες Κανονιστικές Πράξεις (Π.Δ. – Υ.Α).

Ευχόμενος καλή επιτυχία

Διατελώ με τα τιμής.

Μαλέρμπας Μιχαήλ

ΕΝΩΣΗ

ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Α.Σ.

eaals.com

eaalsgr@yahoo.gr

141.237.130.43

Υποβλήθηκε 21/12/2012 16:31

ΕΝΩΣΗ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Ιίας Μερρχίας 11 Πειραιάς

ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ Σ.Ν. «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΝΑ ΚΑΙ

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

1. Το Σ.Ν. περί «Ανασυγκρότησης του ΥΝΑ και άλλες διατάξεις» που αναρτήθηκε στο διαδίκτυο για διαβούλευση την 13-12-2012 αποτελεί ένα κείμενο πρόχειρα γραμμένο που δημιουργεί στο Διοικητικό Φορέα της ναυτιλίας μας και στο Λιμενικό Σώμα ιδιαίτερα, περισσότερα προβλήματα από εκείνα που φιλοδοξεί να λύσει.

2. Μετά από έξι μηνών κυοφορία, στην κοινωνία, των δεκάδων αστέγων, των διακοσίων χιλιάδων μερίδων τροφής ημερησίως που χορηγούν οι φιλανθρωπικές οργανώσεις της Εκκλησίας και του ενός εκατομμυρίου επτακοσίων χιλιάδων ανέργων, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου παρουσιάζει έναν πολυδάπανο Οργανισμό, ο οποίος προβλέπει, νεοφανείς Γεν. Γραμματείς, νέα Νομικά Πρόσωπα, Υπηρεσίες, ανεξάρτητες Αρχές και συλλογικά όργανα, τα

οποία εκτός εκείνων που προβλέπονται από διεθνείς Συμβάσεις και ανειλημμένες διεθνείς υποχρεώσεις επιτείνουν τη γραφειοκρατία η οποία ταλανίζει τον πολίτη καθιστά δύσπιστο και διστακτικό τον υποψήφιο επενδυτή και απομυζά πρόσθετους πόρους από τον δεινώς χειμαζόμενο δημόσιο προϋπολογισμό.

3. Είναι αδιανόητο εν μέσω οικονομικής κρίσης της εντάσεως και εκτάσεως σαν αυτή που διέρχεται η χώρα μας και ο λαός της, καθώς και της καθολικής απαίτησης περιστολής δημοσίων δαπανών να επιχειρείται δια της νομοθετικής οδού η ίδρυση διοικητικών μηχανισμών προοριζομένων να διαχειριστούν θέματα, επιτυχώς διαχειριζόμενα από ήδη υπάρχοντες μηχανισμούς.

4. Σε πλείστες όσες διατάξεις όχι μόνο αγνοούνται θεμελιώδεις αρχές οργάνωσης και λειτουργίας του Αρχηγείου του Λ.Σ. αλλά θίγεται, αμφισβητείται και ενδεχομένως αλλοιώνεται αυτή η ίδια η φύση του Σώματος το οποίο αικωρείται μεταξύ ιδίων διατάξεων, αλλά και άλλων, μη σαφώς προσδιοριζόμενων που αφορούν άλλα, χωρίς αυτά να προσδιορίζονται, ένοπλα σώματα. Το Λιμενικό Σώμα σχέσιν έχει από της ιδρύσεώς του μόνο με το Π. Ναυτικό. Πρέπει αυτό να ξεκαθαριστεί.

5. Στο άρθρο 1 η περιγραφή των αρμοδιοτήτων του ΥΝΑ πρέπει να αντιστοιχηθεί με τις διατάξεις περί αρμοδιοτήτων του Λ.Σ. Η παρ. 2 (γ) του ίδιου άρθρου να αναδιατυπωθεί ως προς το ποιος (ΑΛΣ ή Υπουργός) έχει την αρμοδιότητα Οργάνωσης, Διοίκησης και Λειτουργίας του Λ.Σ.

6. Στην παρ. 3 του ίδιου άρθρου δίδεται δυνατότητα σύστασης Υπηρεσίας Ν. Εκπαιδεύσεως – προφανώς με κατάργηση της Δ.ΕΚ.Ναυτικών – προκειμένου να αποκτήσει αυξημένη αυτονομία από το Αρχηγείο Λ.Σ. με απώτερο σκοπό την ενδεχόμενη απομάκρυνση των στελεχών του Λ.Σ.

7. Στο άρθρο 2 να προστεθεί στους εποπτευόμενους φορείς το ΤΑΛΣ και το ΝΑΤ.

8. Στο άρθρο 3 ο προγραμματισμός και ο απολογισμός καταρτίζεται από τον ΓΓΑΝΠ προφανώς αναρμοδίως.

9. Το άρθρο 5 λανθασμένα – ή μήπως όχι – περιλαμβάνει το Λιμενικό Σώμα χύδην στην οργάνωση του Υπουργείου και όχι το Λ.Σ. δια του Αρχηγείου του.

Η ασάφεια αυτή θα διατηρεί την καχυποψία, τον διαγκονισμό και τις τριβές μεταξύ του στρατιωτικού και του πολιτικού προσωπικού.

10. Στο άρθρο 6 στις αρμοδιότητες του Λ.Σ. δεν αναφέρεται ευθέως, ως κυρίως έργο του η διοίκηση της Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά ως πάρεργο «παρέχοντας υποστήριξη». Ο αυτός υποστηρικτικός ρόλος επιφυλάσσεται για το Λ.Σ. και στον Τομέα Ναυτικής Εργασίας και Ναυτικής Εκπαίδευσης. Μέγα παραστράτημα.

11. Θα πρέπει να σημειώσουμε κάποια αοριστία στη φύση και τις αρμοδιότητες της Συντονιστικής Αρχής Λιμένος στο άρθρο 11 παρ. 3.

12. Σε πλήθος περιπτώσεων απαντάται η ευχή «θα» ή «πρέπει να ...» σύνταξη η οποία προσιδιάζει σε κείμενα προγραμματικά όχι όμως και κανονιστικά τα οποία συντάσσονται σε έγκληση οριστική ή προστακτική.

13. Τέλος η ίδρυση της Γ.Γ. Επενδύσεων και Υποδομών αποτελεί ανεπίτρεπτη πολυτέλεια και παρεμβολή με απόσπαση αρμοδιοτήτων της παλαιάς Δ/νσης Οργάνωσης Λιμένων και

Λιμενικών Έργων και της Δ/σης Ναυτιλιακής Ανάπτυξης αφ' ενός και αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Ανάπτυξης κλπ. αφετέρου. Και όλα αυτά χωρίς αναμενόμενα συγκεκριμένα οφέλη για την Εθνική Οικονομία.

14. Κάνουμε έκκληση στην ηγεσία του Υπουργείου: Να αποσυρθεί το κείμενο αυτό και να επανεξετασθεί εξ αρχής, στη βάση της θωράκισης του Διοικητικού Μηχανισμού του, με το Λιμενικό Σώμα.

Ευκαιριακή και συντεχνιακή διαχείριση της κατάστασης σήμερα, αποτελεί κάτι περισσότερο από έγκλημα.

Αποτελεί απώλεια της τελευταίας, πριν την κατάρρευση, ευκαιρίας.

ΑΝΑΡΤΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΕΑΛΣ

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ
ΕΝΩΣΗ**

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ

ΣΩΜΑΤΟΣ

PEALS.GR

pealsgr@gmail.com

213.249.12.179

Υποβλήθηκε 21/12/2012 17:46

ΠΕΑΛΣ: Απόψεις επί σ/ν ΥΝΑ – Ζητούμε την απόσυρση....Ζητούμε διάλογο

Αριθμ. Πρωτ.: 78/2012

Έχουν περάσει πάνω από εννέα δεκαετίες από την ιδρυτική πράξη του Λιμενικού Σώματος, το 1919. Η πολυδιάστατη δραστηριότητα του Σώματος, η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία, τα νέα δεδομένα σε επίπεδο ΕΕ αλλά και η συνθετότητα και πολυπλοκότητα των προκλήσεων της παγκοσμιοποίησης έχουν τοποθετήσει το Λιμενικό Σώμα στην αιχμή του δόρατος του κρατικού μηχανισμού σε καθημερινή βάση. Στα πλέον 90 αυτά χρόνια το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος εργάστηκε με μεθοδικότητα για να συνδράμει τις προσπάθειες των ανθρώπων της θάλασσας στο χτίσιμο αυτού του θαυμαστού οικοδομήματος της ελληνικής ναυτιλίας.

Η απόλυτη παρακμή, από τους ανύπαρκτους πόρους για μέσα, εξοπλισμό, υλικοτεχνική υποδομή, στελέχη καθώς και η έλλειψη κονδυλίων για καύσιμα, αναλώσιμα υλικά, ανταλλακτικά, οδοιπορικές δαπάνες για μεταθέσεις, αποσπάσεις, μετακινήσεις, μέχρι και για την υγειονομική περίθαλψη του προσωπικού, έχουν οδηγήσει το Σώμα σε αμφισβήτηση της υπόστασής του, της παραγωγικότητάς του, της αποτελεσματικότητάς του.

Παρ' όλα αυτά το Λ.Σ. άντεξε μέχρι σήμερα, χάρη στην ανιδιοτέλεια των στελεχών του, που συνέχισαν να προσφέρουν όλα αυτά τα χρόνια στον Έλληνα πολίτη και τη χώρα, παραμερίζοντας προσωπικά και οικογενειακά τους προβλήματα.

Μετά από όλη αυτή την δραματική περίοδο που περνούμε, περιμέναμε ότι θα αναλαμβάνονταν η κατάλληλη Νομοθετική Πρωτοβουλία, η οποία θα ήταν σε θέση να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την αναγέννηση ενός ασθενούς οργανισμού, όπως ήταν και είναι το Λ.Σ. και παράλληλα μέσω αυτών να υπάρξουν και οι κατάλληλες συνθήκες για βελτίωση των εργασιακών και οικονομικών συνθηκών του προσωπικού, τουλάχιστον στα θέματα της υγειονομικής περίθαλψης και της κάλυψης των οδοιπορικών εξόδων και δαπανών, σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους του κράτους.

Η δεδομένη πλέον μεταφορά του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στον νεοσύστατο φορέα του Υπουργείου Ναυτιλίας προκάλεσε εύλογες απορίες και προβληματισμούς σε ότι αφορά την κατεύθυνση που θα έχουν οι διορθωτικές παρεμβάσεις και τροποποιήσεις που επίκεινται αλλά και ποιοι θα είναι οι συντάκτες αυτών και από τι είδους λογικές και στρατηγικές θα εμφορούνται.

Οι σοβαρές θεσμικές μεταβολές που προέκυψαν έπρεπε να έχουν ως γνώμονα αφενός την ενσωμάτωση των λοιπών Υπηρεσιών στο Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και αφετέρου να μην υπάρξει αλλοίωση του χαρακτήρα του Σώματος, όπως αυτός ορίζεται και έχει διατυπωθεί με το άρθρο 4 του συστατικού νόμου.

Όμως οι Κασσάνδρες για άλλη μία φορά επαληθεύτηκαν, το σχέδιο νόμου που οδεύει στην Βουλή καταργεί ουσιαστικά το Αρχηγείο και βάζει οριστική ταφόπλακα θέτοντας το ως μία απλή Υπηρεσία στην δομή ενός Υπουργείου.

Ουδμία διάψευση η εγγύηση μπορεί πλέον να δοθεί από την Ηγεσία αφού κάποιος ο οποίος γνωρίζει απλά να διαβάσει ένα Σχέδιο Νόμου όχι μόνο διαπιστώνει την παντελή απουσία της ΕΝΝΟΙΑΣ Αρχηγείο αλλά και την πλήρη ενοποίηση και ουσιαστικά μεταφορά των οργανικών θέσεων του ΛΣ στην ολότητα ενός Υπουργείου και πιο συγκεκριμένα:

1. Στην παρ. 3 α του άρθρου 1 αναγράφεται «και το Λιμενικό Σώμα» και όχι «το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής» το οποίο είχε ιδρυθεί και λειτουργεί σήμερα σύμφωνα με το Ν.3922/2011. Αυτό σημαίνει ότι το Αρχηγείο στην ουσία καταργείται με ό, τι αυτό συνεπάγεται στο επίπεδο της αυτονομίας των λειτουργιών του, αρμοδιοτήτων του και εξουσιών του και αναφέρεται σαν μία τυπική Υπηρεσία στην οριζόντια διάρθρωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ήτοι επαναφερόμαστε στο καθεστώς του 1999. Το εάν αναφερθεί το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.Α.ΚΤ στο οργανόγραμμα του νέου Υπουργείου θα είναι μια αναφορά τυπική αφού με την παρούσα διάταξη αντιμετωπίζεται μόνον ως οργανικές θέσεις.
2. Η παρ. 3 β του άρθρου 1 ουσιαστικά αναφέρεται στην οριζόντια διάταξη του ΠΔ 62/2005 άρθρο 49 και ουσιαστικά καταργεί όλες τις ειδικές εξουσιοδοτήσεις οι οποίες υπήρχαν και οι οποίες ήταν απαραίτητες για τη λειτουργία του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Αυτός είναι ένας άλλος λόγος ενδεικτικός του ότι πλέον το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.Α.ΚΤ ουσιαστικά παύει να υπάρχει αφού οι ειδικές αυτές εξουσιοδοτικές διατάξεις ήταν βασικές και αναγκαίες για τη λειτουργία ενός αυτόνομου φορέα όπως είναι το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Η οριζόντια και εξουσιοδοτική διάταξη η οποία αναφέρεται στην απρ. 3 β αφορά τυπικές υπηρεσίες και γενικές αρμοδιότητες μίας υπηρεσίας ενός συνόλου υπηρεσιών σε ένα υπουργείο.

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

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

4. Στο άρθρο 23 του Ν 3922/2011, η κατάργηση της παρ. 2 είναι άλλη μία απόδειξη της ουσιαστικής καταργήσεως του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.Α.ΚΤ διότι με τη διάταξη αυτή όλα τα ακίνητα, πλωτά, χερσαία μέσα και εν γένει εξοπλισμός περιερχόταν στην κυριότητα του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.Α.ΚΤ ως αυτόνομου φορέα ενώ με την κατάργησή της ουσιαστικά πλέον ανήκουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Επίσης η κατάργηση της παρ. 6 του ίδιου άρθρου σχετικά με τη δυνατότητα μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων των κλιμακίων από τον Αρχηγό σε υφιστάμενα κλιμάκια, αφαιρεί την εξουσία αυτή από τα ανώτατα όργανα με αποτέλεσμα ο εκάστοτε

πολιτικός προϊστάμενος να έχει τον πρώτο και τελευταίο λόγο μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων, πράγμα το οποίο δημιουργεί σοβαρότατο πρόβλημα δυσλειτουργίας των Υπηρεσιών. Παραμονή σε ισχύ της παραγράφου 3 του άρθρου εξουσιοδοτικές διατάξεις, οι οποίες έχουν καταργηθεί με τις αντίστοιχες νεότερες του άρθρου 14 του νόμου 3922/2011, όπως τα προεδρικά διατάγματα περί αδειών, περί συγκρότησης, σύνθεσης και λειτουργίας των πειθαρχικών συμβουλίων.

Σύμφωνα με τις αρχές του διοικητικού δικαίου το τεκμήριο της νομιμότητας δεν έχει πλήρη εφαρμογή στις κανονιστικές διοικητικές πράξεις, για τις οποίες σε όλη τη διάρκεια της ισχύος τους, επιτρέπεται η παρεμπόμπουσα έρευνα της νομιμότητας και του κύρους τους από οποιοδήποτε δικαστήριο. 23 του νόμου 3922/2011, διότι μέχρι και σήμερα δεν έχουν εκδοθεί όλα τα προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 14 του ίδιου νόμου, ενώ εξακολουθούν να ισχύουν προεδρικά διατάγματα που έχουν εκδοθεί με βάση παλαιότερες.

5. Η παρ. 3γ του άρθρου 1 είναι απαράδεκτη δεδομένου ότι πλέον οι οργανικές θέσεις του Λιμενικού Σώματος ρυθμίζονται ως οργανικές θέσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των Γενικών Γραμματειών και μπορούν πολιτικοί υπάλληλοι να καλύψουν θέσεις Αξιωματικών και Υπαξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. και το αντίθετο.

6. Στο άρθρο 5 το ΛΙΜΕΝΙΚΟ Σώμα πλέον δεν αντιμετωπίζεται ως αυτόνομος φορέας αλλά ως μία Υπο-υπηρεσία της οργανωτικής δομής του Υπουργείου Ναυτιλίας.

7. Καταργείται το άρθρο 10 του Ν 3922/2011 που αφορά τους βαθμούς των Διοικούντων. Παραμονή σε ισχύ του άρθρου 10 του νόμου 3922/2011, διότι στο εν λόγω άρθρο αναφέρονται οι βαθμοί των διοικούντων μέχρι και το επίπεδο του Διευθυντή Διευθύνσεων του Αρχηγείου Λ.Σ. και γίνεται σχετική παραπομπή στο τελευταίο σχέδιο προεδρικού διατάγματος περί οργάνωσης των υπηρεσιών Λ.Σ.. Επιπλέον στο ίδιο άρθρο παρέχεται σε όργανα της στρατιωτικής ιεραρχίας Λ.Σ. η δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων ή του δικαιώματος υπογραφής σε ιεραρχικά υφιστάμενα όργανα. Τυχόν κατάργηση του άρθρου 10 θα επέφερε και κατάργηση της δυνατότητας αυτής, δεδομένου ότι σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 9 του νόμου 2690/1999 (Α'45), η δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων ή του δικαιώματος υπογραφής πρέπει να προβλέπεται από σχετικές ειδικές διατάξεις. Εξάλλου η πρόβλεψη της δυνατότητας αυτής σε κανονιστική πράξη όπως στο προεδρικό διάταγμα της οργάνωσης των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν θα ήταν δυνατή διότι η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων καθώς και του δικαιώματος υπογραφής γίνονται με κανονιστική πράξη και θα αποτελούσε μη επιτρεπτή υπεξουσιοδότηση.

8. Καταργείται το άρθρο 24 παρ. 1β ήτοι η εξουσία που έχει το Αρχηγείο για την έκδοση κανονιστικών πράξεων για την ρύθμιση θεσμικών θεμάτων που αφορούν προσωπικό αρμοδιότητες και υπηρεσίες.

Παραμονή σε ισχύ της παραγράφου 1β του άρθρου 24 του νόμου 3922/2011, προκειμένου να παραμείνουν σε ισχύ προγενέστερες εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση κανονιστικών πράξεων περί θεμάτων προσωπικού, υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων Λ.Σ. που δεν ρυθμίζονται από το νόμο 3922/2011, βάσει των οποίων έχουν εκδοθεί και σχετικές κανονιστικές πράξεις. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του νόμου 3079/2002, όπως η

παράγραφος 1α του άρθρου 106 περί μεταβίβασης αρμοδιότητας πειθαρχικής δίωξης από τον οικείο Υπουργό σε υφιστάμενα όργανα της στρατιωτικής ιεραρχίας, η παράγραφος 3 του άρθρου 115 περί σύνθεσης, συγκρότησης και λειτουργίας του Συμβουλίου Κρίσεως Πιπτικής Καταλληλότητας, η παράγραφος 2 του άρθρου 120 περί καθορισμού αρμοδιοτήτων ναυτιλιακών ακολούθων.

9. Καταργείται το άρθρο 24 παρ 2 του ν3922/2011 που αφορά την διατήρηση σε ισχύ όλων εκείνων των διατάξεων που δεν αντίκειται στις διατάξεις του Νόμου.

Παραμονή σε ισχύ της παραγράφου 2 του άρθρου 24 του νόμου 3922/2011, προκειμένου να παραμείνουν σε ισχύ προγενέστερες διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν θέματα όπως υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων και δεν αντίκεινται στον ανωτέρω νόμο. Ενδεικτικά αναφέρεται η παράγραφος 2 του άρθρου 127 του νόμου 3079/2002, όπου ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων Λιμενικών Τμημάτων.

10. Η κατάργηση του Ανωτάτου θεσμικού οργάνου του ΛΣ του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού (άρθρο 8 του Ν3922/2011) μέσω της προσωρινότητας της ισχύος της διάταξης μέχρι τον νέο Οργανισμό μόνο θλίψη μπορεί να προκαλέσει.

11. Ουσιαστικά η κατάργηση του Αρχηγείου σημαίνει κατάργηση του Προϋπολογισμού του, παγίας προκαταβολής δυνατότητας διενέργειας προμηθειών κλπ καταστρέφοντας με αυτόν τον τρόπο την αυτονομία του φορέα που λέγεται Αρχηγείο καθιστώντας το υποχείριο κάθε πολιτικού.

Πρέπει να γίνει απολύτως σεβαστός και απόλυτα διακριτός, ο ρόλος του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στη νέα δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Καμία πρόταση δεν θα πρέπει να γίνει δεκτή η οποία θα εμπεριέχει το στοιχείο της συρρίκνωσης του επιχειρησιακού τομέα του Σώματος, παραχαράσσοντας την φυσιογνωμία και το πλαίσιο που καθορίζει ο σχετικός νόμος.

Δεν πρέπει να παραγνωρίζει κανείς το γεγονός, ότι η σχέση μας με την κοινωνία καθορίζεται σε απόλυτο βαθμό από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών μας, που έχουν άμεση συνάρτηση με την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση των πολιτών στο πεδίο των αρμοδιοτήτων μας.

Οι δομικές αλλαγές που επιβάλλει η επαναφορά του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στο Υπουργείο Ναυτιλίας ως αυτόνομο φορέα, τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από το αντίστροφο εγχείρημα του πρόσφατου παρελθόντος, η ταλαιπωρία, η δυσκαμψία και οι δυσλειτουργίες που έχουν επιφέρει στο Σώμα όλες αυτές οι αλλαγές, η αδυναμία του κράτους να έχει συνέχεια και συνέπεια στην λειτουργία του, φαίνεται δεν είναι αρκετά, ούτε κρίνονται σοβαρά και αναγκαία για να υπάρξει άμεσα ο μεταξύ μας διάλογος, αλλά και η άμεση απόσυρση του νομοσχεδίου. Εμείς θα παλέψουμε να επικρατήσει η κοινή λογική και να τροποποιηθούν οι σχετικές διατάξεις που αναφερόμαστε προς το βέλτιον. Σε κάθε περίπτωση το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αποτελούσε τη μοναδική ίσως θετική ενέργεια, της προηγούμενης κατάστασης (ΥΠΠ) και γι' αυτό το λόγο πρέπει να διαφυλαχθεί. Σε αυτή μας την προσπάθεια καλούμε τον κ. Πρωθυπουργό αλλά και τους Βουλευτές των κομμάτων να συνδράμουν.

Για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος Ο Γενικός Γραμματέας

Δημήτριος ΣΑΪΤΑΚΗΣ Στυριδων ΠΑΣΣΑΚΟΣ

THANASSIS PAPAS Υποβλήθηκε 22/12/2012 18:21

akisapathanasiou ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΣΤΟ 35 ΕΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ
@yahoo.gr ΣΧΟΛΕΣ ΑΞΚΩΝ , ΥΠΕΚΩΝ ΚΑΙ Λ-Φ ΤΟΥ Λ.Σ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΤΕΤΑΜΕΝΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΗΣ
5.54.103.61 ΑΝΕΡΓΙΑΣ . ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

PENTZEΠΕΡΗΣ Υποβλήθηκε 23/12/2012 13:03

ΘΕΟΔΩΡΟΣ διοίκησης της μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ανέμεναν και έχουν ιδιαίτερο λόγο να
kleanthi.rentzeperi συμμετέχουν στην πρόσκληση για δημόσια διαβούλευση επί του σχεδίου νόμου για την
@yahoo.com «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».
91.140.17.247 Και ακόμα πιο ιδιαίτερο λόγο έχουν να συμμετέχουν στη διαβούλευση αυτή όσοι έζησαν και
«μάτωσαν» με το, κατά κοινή παραδοχή, ατυχεστάτο αν όχι και επικίνδυνο πείραμα της
διάλυσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον Οκτώβριο 2009. Και επιτρέψτε μου να
θεωρώ ότι, τα σχόλια ειδικά αυτών των ανθρώπων έχουν και τη μεγαλύτερη σημασία.
Θα μπορούσα και ειλικρινά συγκρατούμαι να μην σχολιάσω το σύνολο σχεδόν των
προτεινόμενων με το σχέδιο αυτό διατάξεων όμως, θεωρώ απολύτως αναγκαίο στη φάση αυτή
να επικεντρωθώ στα σημεία που θίγουν θεσμούς. Τους θεσμούς που η ίδια η Πολιτεία
αναγνώρισε ότι στήριξαν με τον καλύτερο τρόπο και σύμφωνα με τις παραδόσεις και τους
σκοπούς για τους οποίους συστάθηκαν, τη λειτουργία της διοικητικής υποστήριξης της μεγάλης
ελληνικής ναυτιλίας, σε καιρούς που κλυδωνιζόταν από τους πειραματισμούς.
Αναφέρομαι στο Λιμενικό Σώμα και στο προσωπικό του που, με κόπους, με την εμπειρία του,
με τη στρατιωτική οργάνωσή του, αλλά και «ματώνοντας» συνέχισε να ανταποκρίνεται με
επιτυχία σε όλο το εύρος της αποστολής για την οποία συστάθηκε από το έτος 1919 να
επιτελεί και να ανταποκρίνεται.

Το πείραμα του έτους 2009 για τη διάλυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αναπτύχθηκε
σε πολλές φάσεις με περισσότερα από τα βήματα που γίνανε να είναι προς το χειρότερο, παρά
προς το καλύτερο.

Στα βήματα αυτά, καθοριστικό ήταν ο νόμος 3922/2011 για τη Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού
Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Με το νόμο αυτό το Λιμενικό Σώμα περιορίστηκε σε έναν μόνο, σημαντικότερο μεν, αλλά έναν
από τους ρόλους, που ο εμπνευστής και ιδρυτής αυτού εθνάρχης Ελευθέριος Βενιζέλος του
ανέθεσε. Στο ρόλο της Ακτοφυλακής, παραβλέποντας την ανάγκη συνεκτικής και
εξειδικευμένης διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας που η λειτουργία της εξομοιώνεται με αυτή
της λειτουργίας μιας στρατιωτικά οργανωμένης μονάδας. Ο νόμος 3922/2011 λανθασμένα
προσέδωσε στο Λιμενικό Σώμα και τον όρο Ελληνική Ακτοφυλακή, αφού ο όρος Λιμενικό
Σώμα εμπεριέχει και την έννοια της Ακτοφυλακής αλλά, όχι μόνο αυτήν. Το λάθος αυτό
διορθώνει το σχέδιο νόμου που τίθεται προς δημόσια διαβούλευση και αυτό το χαιρετίζω.

Όμως ο νόμος 3922/2011, με το άρθρο 6 αυτού συνέστησε το Αρχηγείο του Λιμενικού
Σώματος ανταποκρινόμενος, σε λάθος εποχή και με λάθος βέβαια συνολική προσέγγιση του
θέματος, σε μια σύγχρονη ανάγκη αλλά και επιθυμία του προσωπικού του.

Και, ατυχώς θέλω να πιστεύω, το σχέδιο νόμου, με την παράγραφο 3 του άρθρου 49 αυτού
διατηρεί σε ισχύ το άρθρο αυτό, όπως και μια σειρά άλλων σημαντικών διατάξεων του νόμου

- 445 -

3922/2011 όπως το άρθρο 8 για το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, μόνο μέχρι την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Προσωπικά θεωρώ ότι με την διάταξη αυτή του σχεδίου νόμου εκφράζεται βούληση για κατάργηση του θεσμού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, πράγμα που θεωρώ λάθος και δεν μπορώ να κατανοήσω τη σκοπιμότητά του.

Αλλά αν η πρόθεση είναι να διατηρηθεί ο θεσμός του Αρχηγείου μέσω του Οργανισμού, τότε πρόκειται περί εξίσου ακατανόητης υποβάθμισής του ενώ ακόμα τίθεται υπό εξέταση και αμφιβολία αν μέσω του Οργανισμού του Υπουργείου, ουσιαστικά ένα Προεδρικό Διάταγμα, μπορεί να συσταθεί ένας θεσμός όπως το Αρχηγείο ή στον Οργανισμό πρέπει και μπορεί να εξειδικευτεί ο τρόπος άσκησης της αποστολής του θεσμού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος που και αυτή θα πρέπει να αναβαθμισθεί με κατάλληλη τροποποίηση του άρθρου 2 του νόμου 3922/2011 και να προστεθούν σε αυτή τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής, της επιθεώρησης πλοίων, της ναυτικής εργασίας και εκπαίδευσης.

Θεωρώ ότι τα παραπάνω σχόλια αντανakλούν τις πρωτότυπες και επανειλημμένες δημόσιες δηλώσεις και τοποθετήσεις του πρωθυπουργού της Χώρας κυρίου Αντώνη Σαμαρά, για επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με το Λιμενικό Σώμα, ως πολιτειακό θεσμό, ενταγμένο σε αυτό με σαφή, προσδιορισμένη και αδιαμφισβήτητη οργάνωση και δομή και κυρίως αποστολή ανάλογη των σκοπών που επιδίωκε με την ίδρυσή του ο εθνάρχης Ελευθέριος Βενιζέλος.

Θέλω να πιστεύω ότι η επανεξέταση του θέματος από τον Υπουργό Ναυτιλίας όχι μόνο δεν θα απογοητεύσει αλλά θα ικανοποιήσει τα σε αποστρατεία στελέχη του Λιμενικού Σώματος, θα εμπνεύσει το σε ενέργεια προσωπικό και περισσότερο από όλα, θα δικαιώσει θυσίες, κόπους, προσμονή και υπομονή.

Ρεντζεπέρης Θεόδωρος

Ναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)

RENTZEPEPHERS

ΘΕΟΔΩΡΟΣ

kleanthi.rentzeperi

@yahoo.com

91.140.17.247

Υποβλήθηκε 23/12/2012 13:07

Όλοι όσοι από εμάς αφιέρωσαν τον παραγωγικό χρόνο του βίου τους στα θέματα της διοίκησης της μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ανέμεναν και έχουν ιδιαίτερο λόγο να συμμετέχουν στην πρόσκληση για δημόσια διαβούλευση επί του σχεδίου νόμου για την «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».

Και ακόμα πιο ιδιαίτερο λόγο έχουν να συμμετέχουν στη διαβούλευση αυτή όσοι έζησαν και «μάτωσαν» με το, κατά κοινή παραδοχή, ατυχέστατο αν όχι και επικίνδυνο πείραμα της διάλυσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον Οκτώβριο 2009. Και επιτρέψτε μου να θεωρώ ότι, τα σχόλια ειδικά αυτών των ανθρώπων έχουν και τη μεγαλύτερη σημασία.

Θα μπορούσα και ειλικρινά συγκρατούμαι να μην σχολιάσω το σύνολο σχεδόν των προτεινόμενων με το σχέδιο αυτό διατάξεων όμως, θεωρώ απολύτως αναγκαίο στη φάση αυτή να επικεντρωθώ στα σημεία που θίγουν θεσμούς. Τους θεσμούς που η ίδια η Πολιτεία αναγνώρισε ότι στήριξαν με τον καλύτερο τρόπο και σύμφωνα με τις παραδόσεις και τους σκοπούς για τους οποίους συστάθηκαν, τη λειτουργία της διοικητικής υποστήριξης της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας, σε καιρούς που κλυδωνιζόταν από τους πειραματισμούς.

Αναφέρομαι στο Λιμενικό Σώμα και στο προσωπικό του που, με κόπους, με την εμπειρία του,

με τη στρατιωτική οργάνωσή του, αλλά και «ματώνοντας» συνέχισε να ανταποκρίνεται με επιτυχία σε όλο το εύρος της αποστολής για την οποία συστάθηκε από το έτος 1919 να επιτελεί και να ανταποκρίνεται.

Το πείραμα του έτους 2009 για τη διάλυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αναπτύχθηκε σε πολλές φάσεις με περισσότερα από τα βήματα που γίνανε να είναι προς το χειρότερο, παρά προς το καλύτερο.

Στα βήματα αυτά, καθοριστικό ήταν ο νόμος 3922/2011 για τη Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Με το νόμο αυτό το Λιμενικό Σώμα περιορίστηκε σε έναν μόνο, σημαντικότερο μιν, αλλά έναν από τους ρόλους, που ο εμπνευστής και ιδρυτής αυτού εθνάρχης Ελευθέριος Βενιζέλος του ανέθεσε. Στο ρόλο της Ακτοφυλακής, παραβλέποντας την ανάγκη συνεκτικής και εξειδικευμένης διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας που η λειτουργία της εξομοιώνεται με αυτή της λειτουργίας μιας στρατιωτικά οργανωμένης μονάδας. Ο νόμος 3922/2011 λανθασμένα προσέδωσε στο Λιμενικό Σώμα και τον όρο Ελληνική Ακτοφυλακή, αφού ο όρος Λιμενικό Σώμα εμπεριέχει και την έννοια της Ακτοφυλακής αλλά, όχι μόνο αυτήν. Το λάθος αυτό διορθώνει το σχέδιο νόμου που τίθεται προς δημόσια διαβούλευση και αυτό το χαιρετίζω. Όμως ο νόμος 3922/2011, με το άρθρο 6 αυτού συνέστησε το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος ανταποκρινόμενος, σε λάθος εποχή και με λάθος βέβαια συνολική προσέγγιση του θέματος, σε μια σύγχρονη ανάγκη αλλά και επιθυμία του προσωπικού του.

Και, ατυχώς θέλω να πιστεύω, το σχέδιο νόμου, με την παράγραφο 3 του άρθρου 49 αυτού διατηρεί σε ισχύ το άρθρο αυτό, όπως και μια σειρά άλλων σημαντικών διατάξεων του νόμου 3922/2011 όπως το άρθρο 8 για το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, μόνο μέχρι την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Προσωπικά θεωρώ ότι με την διάταξη αυτή του σχεδίου νόμου εκφράζεται βούληση για κατάργηση του θεσμού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, πράγμα που θεωρώ λάθος και δεν μπορώ να κατανοήσω τη σκοπιμότητά του.

Αλλά αν η πρόθεση είναι να διατηρηθεί ο θεσμός του Αρχηγείου μέσω του Οργανισμού, τότε πρόκειται περί εξίσου ακατανόητης υποβάθμισής του ενώ ακόμα τίθεται υπό εξέταση και αμφιβολία αν μέσω του Οργανισμού του Υπουργείου, ουσιαστικά ένα Προεδρικό Διάταγμα, μπορεί να συσταθεί ένας θεσμός όπως το Αρχηγείο ή στον Οργανισμό πρέπει και μπορεί να εξειδικευτεί ο τρόπος άσκησης της αποστολής του θεσμού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος που και αυτή θα πρέπει να αναβαθμισθεί με κατάλληλη τροποποίηση του άρθρου 2 του νόμου 3922/2011 και να προστεθούν σε αυτή τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής, της επιθεώρησης πλοίων, της ναυτικής εργασίας και εκπαίδευσης.

Θεωρώ ότι τα παραπάνω σχόλια αντανakλούν τις πρωτότυπες και επανειλημμένες δηλώσεις δηλώσεις και τοποθετήσεις του πρωθυπουργού της Χώρας κυρίου Αντώνη Σαμαρά, για επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με το Λιμενικό Σώμα, ως πολιτειακό θεσμό, ενταγμένο σε αυτό με σαφή, προσδιορισμένη και αδιαμφισβήτητη οργάνωση και δομή και κυρίως αποστολή ανάλογη των σκοπών που επιδίωκε με την ίδρυσή του ο εθνάρχης Ελευθέριος Βενιζέλος.

Θέλω να πιστεύω ότι η επανεξέταση του θέματος από τον Υπουργό Ναυτιλίας όχι μόνο δεν θα

- 447 -

απογοητεύσει αλλά θα ικανοποιήσει τα σε αποστρατεία στελέχη του Λιμενικού Σώματος, θα εμπνεύσει το σε ενέργεια προσωπικό και περισσότερο από όλα, θα δικαιώσει θυσίες, κόπους, προσμονή και υπομονή.

Ρεντζεπέρης Θεόδωρος

Ναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)

Υποβλήθηκε 23/12/2012 23:13

συμφωνώ με τον χρήστη «παναγιώτης»

christos

strpls@otenet.gr

94.65.24.21

volgab

Υποβλήθηκε 26/12/2012 21:49

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις» έχουμε να παραθέσουμε τις παρακάτω προτάσεις, παρατηρήσεις και απόψεις:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ.

άρθρο 1: από τις αρμοδιότητες του ΥΝΑ απουσιάζει παντελώς οποιαδήποτε αναφορά στις θαλάσσιες μεταφορές (!)

απουσιάζει επίσης η «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική», στην οποία, πρόσφατα συμφώνησαν τα 27 Κράτη-Μέλη, με τη «Διακήρυξη της Λεμεσού» επί Κυπριακής Προεδρίας της Ε.Ε.

τα ένστολα στελέχη του Λ.Σ. θα καλύπτουν όλες τις οργανικές θέσεις του ΥΝΑ και των Γενικών Γραμματειών του? θα έχουν άποψη και θα λαμβάνουν αποφάσεις για οικονομικά – επιχειρηματικά θέματα ή θα περιορίζονται μόνο στα θέματα αστυνόμευσης, ασφάλειας ναυσιπλοΐας και ελέγχου των θαλάσσιων συνόρων?

άρθρο 3: το να ζητάει, οι εποπτευόμενοι φορείς να υποβάλλουν στον Υπουργό, και όχι σε άλλη Υπηρεσία του ΥΝΑ, μέχρι τις 31/1, τον απολογισμό δράσης τους για το προηγούμενο έτος είναι ασφυκτικό και ανεδαφικό, αφού ούτε τις οικονομικές καταστάσεις δεν θα έχουν κλείσει μέχρι τότε (σε άλλες περιπτώσεις στο ίδιο Σχέδιο Νόμου δίδεται προθεσμία μέχρι 31/3)

άρθρο 4: Χορηγίες στο ΥΝΑ (!) πώς μπορεί να διασφαλιστεί ότι δεν θα «προβάλλεται» ή θα χρηματοδοτείται έμμεσα το έργο του εκάστοτε Υπουργού ή άλλων πολιτικών προσώπων? πώς μπορεί να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξουν άμεσες ή έμμεσες εξαρτήσεις? τί θα συμβεί αν κάποιος υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, αφού είναι εθελοντική η χορηγία? θα δημοσιεύεται η σύμβαση χορηγίας στο διαδίκτυο?

αντί να φορολογηθούν – έστω με μικρό ποσοστό – οι εφοπλιστές, πράγμα που γίνεται σε οποιαδήποτε οργανωμένη κοινωνία, τους δίνεται η δυνατότητα να «συνεισφέρουν» κατά το δοκούν ...!

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

άρθρο 5: Το Λ.Σ. δεν πρέπει να εμπλέκεται σε όλες τις αρμοδιότητες του ΥΝΑ και αυτό πρέπει να κατοχυρωθεί θεσμικά.

τα στελέχη του Λ.Σ. πρέπει να ασχολούνται αποκλειστικά και μόνον με τα θέματα για τα οποία εκπαιδεύτηκαν ως στρατιωτικό προσωπικό.

άρθρο 6: Γιατί αναλαμβάνει το Λ.Σ. τη γενική αστυνόμευση και όχι την ειδική? σε τι διαφέρουν αυτά?

όταν λέει ότι η αποστολή του Λ.Σ. είναι η έρευνα στη θάλασσα τί εννοεί?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ': ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

άρθρο 11: τί χρειάζεται η Συντονιστική Αρχή Λιμένων? αν πρόκειται για Συντονιστική Αρχή Λιμενικών Εγκαταστάσεων εντός του ίδιου Λιμένα είναι σωστό, αλλά τότε ο φορέας αυτός καλύπτεται από την ύπαρξη της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα.

σε τί θα συντονιστούν οι αρχές ασφαλείας γεωγραφικά απομακρυσμένων μεταξύ τους λιμανιών? (π.χ. των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης)

σε τί θα επικουρεί η ΓΓΝΕΥ τους φορείς των λιμένων για θέματα ασφαλείας?

οι υπεύθυνοι ασφαλείας των λιμένων θα «... συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της Αρχής μόνο για θέματα του συγκεκριμένου λιμένα ...». αφού είναι Αρχή Ασφάλειας συγκεκριμένου Λιμένα γιατί κινδυνεύουν να απασχοληθούν με θέματα ασφαλείας άλλου λιμένα?

γιατί όσα ΣΑΛΕ δεν έχουν καταρτισθεί θα πραγματοποιούνται με ευθύνη της ΓΓΝΕΥ και όχι της ΔΕΔΑΠΛΕ? αφού μετά στη ΔΕΔΑΠΛΕ θα υποβληθεί για έγκριση.

είναι εφικτό εντός τριμήνου από την έγκρισή τους να υλοποιηθούν τα προβλεπόμενα στα ΣΑΛΕ? γιατί τίθενται νομοθετικά προθεσμίες που εκ των προτέρων όλοι γνωρίζουν ότι δεν μπορούν να τηρηθούν, ή τίθενται υποχρεώσεις για τις οποίες δεν υπάρχουν τα χρήματα για να υλοποιηθούν.

γιατί δεν αναφέρεται ρητά η λέξη «φύλαξη» στο έργο των ιδιωτικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας?

παρ. 7: τελικά ποιός εκπονεί μελέτες? η ΓΓΝΕΥ, η ΔΕΔΑΠΛΕ, η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα? η Ενιαία Αρμόδια Αρχή εκπονεί και αυτή μελέτες ή και καταρτίζει ΣΑΛΕ?

υπήρχε περίπτωση το ΣΑΛΕ να έχει εγκριθεί από τη ΔΕΔΑΠΛΕ και να προσκρούει στον Κανονισμό? ποιον Κανονισμό εννοεί?

γιατί απαιτείται η γνώμη της ΓΓΝΕΥ για την έγκριση των ΣΑΛΕ?

παρ. 8: για κάθε επίπεδο ασφαλείας τα ΣΑΛΕ προσδιορίζουν: διαδικασίες, μέτρα και ενέργειες. γιατί δεν προσδιορίζουν και τα μέσα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν, ή τα είδη των μέσων που πρέπει να χρησιμοποιηθούν? τί γίνεται αν αυτά δεν υπάρχουν? τί γίνεται αν δεν λειτουργούν? τί γίνεται αν έχουν αλλάξει γιατί π.χ. προόδευσε η τεχνολογία?

παρ. 11: «α) οι προϋποθέσεις που δικαιολογούσαν την έκδοση της σχετικής απόφασης (αναστολής λειτουργίας) έχουν εκλείψει ...» είναι λάθος Ελληνικά: τα προβλήματα ή τα εμπόδια ίσως είναι το σωστό.

παρ. 12: ποιό Ελληνικό λιμάνι έχει άδεια λειτουργίας, την οποία μπορεί να αναστείλει η αρμόδια Αρχή? γιατί ρυθμίζονται νομοθετικά πράγματα που δεν υφίστανται, ή είναι αδύνατο να εφαρμοσθούν? στην πράξη μπορεί να σταματήσει η αποεπιβίβαση επιβατών γιατί αναστάλη η άδεια λειτουργίας του λιμένα?

άρθρο 13: πρέπει να προστεθεί για τους ιδιώτες και η επαγγελματική δραστηριότητα. πρέπει επίσης να μην αφορά μόνο την κατηγορία του πλοίου, αλλά και την ιδιοκτησία ή τη διαχείριση του πλοίου (φυσικό ή νομικό πρόσωπο).

παρ. 5: γιατί δεν γίνεται κάτι ανάλογο και για ελεγκτές ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων? γιατί πρέπει να φοβόμαστε και να περιμένουμε ελέγχους μόνον από κλιμάκια της Ε.Ε.?

παρ. 6: οι επιθεωρητές μπορεί να είναι και ιδιώτες? ποιός δίδει πιστοποίηση γι' αυτούς? το στέλεχος του Λ.Σ. θα πρέπει να είναι Επιθεωρητής – Ελεγκτής, ενώ ο ιδιώτης θα είναι

Επιθεωρητής – Σύμβουλος – Εκτιμητής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε': ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

άρθρο 18: ποιός παρακολουθεί το Μητρώο Ενεργών Ναυτικών, με ποιες διασφαλίσεις, γιατί δεν διασυνδέεται με τον ΟΑΕΔ? θα συνδέεται με το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας? θα συνδέεται και με το Γραφείο Σταδιοδρομίας για τους απόφοιτους των ΑΕΝ? Γιατί θα πρέπει να λειτουργούν αποσπασματικά όλα αυτά και δεν οργανώνονται – συντονίζονται καλύτερα?

άρθρο 24: η υποχρέωση για φύλακες αγορά πλοία που ευρίσκονται σε Ελληνικά ύδατα και λιμάνια, ή και εκτός Ελλάδος?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

άρθρο 27: μόνο με απόφαση του ΥΝΑ εγκρίνεται η εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων? το Υπουργείο Οικονομικών δεν πρέπει να έχει άποψη?

η ανανέωση της άδειας από ποιόν θα γίνεται?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ': ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

άρθρο 28: αν η Γενική Γραμματεία Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής έχει αρμοδιότητα στην ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών, τότε σε τί διαφέρει (αυτός ο ρόλος) και τί χρειάζεται η Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακών Επενδύσεων & Υποδομών?

άρθρο 29: Ο ΓΓΝΕΥ γιατί δεν μπορεί να συμμετέχει, έστω, στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής?

τα πρακτικά του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. θα δημοσιοποιούνται?

αφού όλα τα μέλη του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. είναι ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. ex officio για ποιά θητεία μιλάμε? θα προσέρχεται όποιος έχει ρητή εξουσιοδότηση εκπροσώπησης σε ισχύ από τον φορέα του. αλλιώς, με την κινητικότητα στελεχών που επικρατεί, θα πρέπει να επανεκδίδονται συχνά Υπουργικές αποφάσεις νέας συγκρότησης.

άρθρο 30: αφού χρειάζεται ως σύμβουλος το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής, τότε τα Επιμελητήρια τί ρόλο έχουν? μήπως πρέπει να ιδρυθεί Νησιωτικό Επιμελητήριο? γιατί δεν ιδρύεται και Ινστιτούτο Λιμενικής Πολιτικής?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η': ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

άρθρο 31: παρ. 13: η υποχρέωση του μεταφορέα για ενημέρωση σε περιπτώσεις μεταίωσης – ακύρωσης, αλλαγής ή καθυστέρησης δρομολογίου να γνωστοποιείται και στο τηλεφωνικό κέντρο εξυπηρέτησης επιβατών του Λιμένα (call center), εφόσον υπάρχει.

άρθρο 33: ποιός εγγυάται ότι η επίταξη πλοίων δεν θα χρησιμοποιηθεί για τη μετακύλιση των υποχρεώσεων των πτωχευμένων ή «έντεχνα» αδυνατούντων ναυτιλιακών εταιρειών στον κρατικό προϋπολογισμό?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

άρθρο 36: το όλο «κατασκευάσμα» πρέπει να είχε άλλη πιο συνεκτική μορφή και υπέστη άτσαλες και αυθαίρετες περικοπές, τροποποιήσεις, συρραφές κ.λ.π.

και για τους γνωρίζοντες φαίνεται ότι το έχουν κακοποιήσει, για μία φορά ακόμη, στελέχη του Λ.Σ., τα οποία φοβούνται μήπως απολέσουν την εξουσία τους μέσα στα λιμάνια. εμφανίζεται να αγνοεί ρυθμίσεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών, περί εταιρειών εισηγμένων σε χρηματιστηριακή αγορά και περί εταιρικής διακυβέρνησης.

Εφόσον γίνει δεκτή η Ευρωπαϊκή εμπειρία και η ορολογία που υπάρχει και στα λιμάνια της Ευρώπης (authority) τότε πρέπει να ονομάζεται π.χ. ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ (αλλά αυτό είπαμε το φοβούνται και δεν το θέλουν οι Λιμενικοί).

Είναι σημαντικό να υφίσταται ένας φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης σε κάθε λιμενικό συγκρότημα, διαφορετικά θα υπάρξει πολυδιάσπαση, αλληλοεπικάλυψη και σύγχυση αρμοδιοτήτων και ευθυνών με συνέπεια να μην υπάρχει ενιαίος προγραμματισμός και συντονισμός, καθώς και κοινή δράση και ωφέλεια.

το «Δίκτυο» είναι, αν μη τι άλλο, ατυχής φράση για ενοποίηση ή συγχώνευση ανώνυμων εταιρειών.

Εφόσον γίνεται λόγος για μητρική και θυγατρικές ίσως θα έπρεπε να ονομάζεται π.χ. ΟΜΙΛΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ.

εφόσον γίνεται λόγος για γεωγραφική συνένωση λιμανιών θα μπορούσε να ονομάζεται π.χ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ.

Θα είναι συνένωση σε μία νέα εταιρεία ή θα είναι συγχώνευση δι' απορροφήσεως? θα γίνει με μετονομασία της απορροφησάσης και κλείσιμο των απορροφούμενων?

Γνώμη μου είναι ότι τα υπόλοιπα λιμάνια του κάθε λιμενικού συγκροτήματος δεν θα πρέπει να συνεχίσουν να λειτουργούν ως θυγατρικές, διότι έτσι δεν θα ωφεληθούν από τις συνέργειες που θα προκύψουν από τον «λιμενικό Καλλικράτη».

και οι συνέργειες είναι πάρα πολλές: επιχειρησιακές, λειτουργικές, οικονομικές, προμηθειών, έργων, σ.σ.ε. και προσλήψεων – μετακινήσεων προσωπικού κ.λ.π.

θα μπορούν κάλλιστα να λειτουργούν σαν ξεχωριστοί τομείς δράσης ή σαν ξεχωριστές Γενικές Διευθύνσεις υπό τη σκέπη της ίδιας όμως ενιαίας Εταιρείας – ομπρέλας.

από τη στιγμή που κάθε μετοχή των μικρών λιμένων αυξάνει το μ.κ. της μητρικής θα πρέπει να μην υφίστανται ως θυγατρικές, δηλαδή ως ξεχωριστές οικονομικές οντότητες.

Θεωρώ πάντως ότι τα πρακτικά θέματα μετατροπής των λιμενικών συγκροτημάτων σε Ομίλους – Ανώνυμες Εταιρείες πρέπει να επανεξεταστούν.

παρ. 7: το να υποχρεωθεί να δημιουργήσει κάθε λιμενικό συγκρότημα (και όχι πλέον Οργανισμός) Γενική Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης, η οποία θα παρέχει επιχειρησιακή και τεχνική υποστήριξη κατευθείαν στον Υπουργό Ναυτιλίας, μόνον η Ελληνική «ασιδοσύνη» των στελεχών του Λ.Σ. θα μπορούσε να εφεύρει και να εκθέτει έτσι πρόσωπα και καταστάσεις που δεν «αντέχουν» οργανωμένες ανώνυμες εταιρίες, που έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, με στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια.

Που είναι η ΓΓΝΕΥ και η ΡΑΛ σε όλα αυτά? παρακάμπτονται?

μήπως θέλει ο Υπουργός Ναυτιλίας να επιλέγει και τα πρόσωπα που θα στελεχώνουν τις Γενικές Διευθύνσεις Αξιοποίησης και Ανάπτυξης κάθε εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο?

μήπως θέλει ο Υπουργός Ναυτιλίας να παραγγέλλει και τα πορίσματα των εκθέσεων και τα συμπεράσματα των μελετών που θα εκπονεί η Γενική Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης? διότι τι είδους τεχνική επεξεργασία και «περαιτέρω εξειδίκευση της κυβερνητικής πολιτικής» θα κάνει η Γενική Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης κάθε εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο και μάλιστα σε συνεργασία με τη Ρ.Α.Λ.? άραγε θα δίνει λόγο στη διοίκηση της

εταιρείας της ή θα αυτονομηθεί πλήρως με τις «πλάτες» του Υπουργού Ναυτιλίας?
για ποιά εποπτεία του ΥΝΑ στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων μιλάμε?
και καλά τεχνική υποστήριξη, αλλά το «επιχειρησιακή» πως δικαιολογείται? μήπως εννοείται
επιχειρηματική ή συμβουλευτική?
τα περί σύστασης και αρμοδιοτήτων της ΓΔΑΑ δείχνουν την προχειρότητα ή το συμβιβασμό
παραγοντίστικων συμφερόντων σε όλο τους το μεγαλείο!
άρθρο 37: η ανάπτυξη του Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος παραπέμπεται στις καλές
άρθρο 38: οι ρυθμιστικές αρχές είναι ανεξάρτητες αρχές και δεν υπάγονται σε Υπουργούς και
Κυβερνήσεις. Διαφορετικά δεν έχουν λόγο ύπαρξης, φερεγγυότητας και αξιοπιστίας. Τα μέλη
της θα πρέπει να εγκρίνονται από τη Βουλή.
άρθρο 39: στην ΕΣΑΛ θα πρέπει να μετέχει και εκπρόσωπος της εκάστοτε Περιφέρειας ή/και
του Δήμου, στην οποία υπάρχει η λιμενική περιοχή της οποίας εγκρίνονται έργα της.
δεν γίνεται να εγκρίνονται λιμενικά έργα κύρια ή βοηθητικά χωρίς τη σύμφωνη γνώμη ή τη
συναίνεση ή, μην τι άλλο, χωρίς την έγκαιρη ενημέρωση και προετοιμασία της Αυτοδιοίκησης.
άρθρο 40: οι θυγατρικές των λιμενικών συγκροτημάτων θα έχουν δικό τους master plan που θα
υποβάλλουν για έγκριση ή θα το εντάξουν στο αντίστοιχο της μητρικής? (άλλος ένας λόγος για
τον οποίο δεν πρέπει να υφίστανται θυγατρικές)
είναι υποκριτικό και αντιφατικό να τίθεται σε δημόσια διαβούλευση ένα έργο που καλείται να
εγκρίνει η ΓΓΝΕΥ ή η ΕΣΑΛ και μάλιστα μόνον για τις περιβαλλοντικές του επιπτώσεις από τη
στιγμή που δεν ζητείται η υπεύθυνη γνώμη της Περιφέρειας ή του Δήμου όπου εντάσσεται το
έργο, καθώς επίσης από τη στιγμή που θα έχουν εκπονηθεί η μελέτη ΠΠΕΑ και η μελέτη ΕΠΟ.
είναι επικίνδυνο και ύποπτο να δίδεται η δυνατότητα ο παραχωρησιούχος να υποβάλει αίτηση
έκδοσης άδειας εκτέλεσης έργου κατευθείαν στην ΕΣΑΛ και όχι να ζητάει την έγκριση πρώτα, ή
εν αγνοία, του φορέα διαχείρισης.
άρθρο 41: (υπάρχουν λάθη στην αρίθμηση των άρθρων που επικαλείται)
(υπάρχουν και φραστικές ελλείψεις: «... στις απαιτούμενες ενέργειες (?)...»)
Πρέπει να ξεκαθαριστεί και διευκρινιστεί επιτέλους ποιές είναι οι εμπορικές και οι μη εμπορικές
δραστηριότητες ενός λιμένα.
Ως Αναθέτουσα Αρχή κάθε διαγωνισμού για επιλογή ιδιώτη επενδυτή πρέπει να είναι το Δ.Σ.
του φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα.
Ως Προϊσταμένη Αρχή κάθε τέτοιου διαγωνισμού πρέπει να ορίζεται η Γ.Σ. (ΤΑΙΠΕΔ & μέτοχοι)
της ανώνυμης εταιρείας που υπάγεται η Αναθέτουσα Αρχή (Δ.Σ.) για τις εισηγμένες εταιρείες
και το ΥΝΑ για τις δημόσιες ή αυτοδιοικητικές.
Επιτέλους η ηγεσία και τα στελέχη του ΥΝΑ πρέπει να καταλάβουν ότι δεν προΐστανται των
φορέων διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμένων, αλλά ασκούν μόνον εποπτεία σε
ανώνυμες εταιρείες που απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν
παρεμβαίνουν στο έργο τους.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
άρθρα 43, 44, 45 & 46: διαφωνούμε επί της αρχής και στο σύνολό του.
η παροχή πλοηγικών υπηρεσιών είναι λιμενική δραστηριότητα? Αν ναι πρέπει να υπαχθεί
τάχιστα στους φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμένων.

αν η παροχή πλοηγικών υπηρεσιών είναι εμπορική λιμενική δραστηριότητα, τότε πρέπει να απελευθερωθεί και να ασκείται από αδειοδοτημένους παρόχους από τους φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμένων και του Λιμεναρχείου. (όπως π.χ. είναι η ρυμούλκηση)

όλα τα άλλα είναι από αφελή έως επικίνδυνα και ύποπτα.

από πού πηγάζει το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών σε όλους τους λιμένες της χώρας, το οποίο θα ασκεί μόνον η Πλοηγική Α.Ε.

Είναι συμβατό αυτό με το δίκαιο Ανταγωνισμού?

τί είναι αυτά τα περί μεταβίβασης μετοχών στο προσωπικό ως αντάλλαγμα για την παρεχόμενη υπηρεσία?

γιατί τα τιμολόγια των πλοηγικών υπηρεσιών δεν θα ελέγχονται και εγκρίνονται από τη Ρ.Α.Λ., αλλά από τον ΓΓΝΕΥ?

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΒ': ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

άρθρο 48: για άλλη μία φορά συστήνονται επιτροπές για την επίλυση των προβλημάτων της ΝΕΖΠ. Οι δραστικές λύσεις έχουν πολιτικό κόστος.

γιατί περιορίζεται μόνο στη ΝΕΖ Περάματος και δεν προβλέπει και τη ΝΕΖ Αρτεμιδίων – Κυνόσουρας Σαλαμίνας?

η χωροθέτηση, η περιβαλλοντική αδειοδότηση και ο Κανονισμός Λειτουργίας είναι τα μόνα προβλήματα της ΝΕΖΠ?

Γενικά είναι ένα Σχέδιο Νόμου που προτείνεται για την τακτοποίηση θεμάτων του Λιμενικού Σώματος και τίποτε άλλο, καθώς τα υπόλοιπα θέματα αντιμετωπίζονται πρόχειρα και αποσπασματικά.

Στα θετικά του είναι οι διατάξεις για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών ακτοπλοΐας (γιατί όχι κρουαζιέρας), καθώς και της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων αν όμως λειτουργήσει σαν Ανεξάρτητη Αρχή.

Ως προς την ανάπτυξη του Λιμενικού Συστήματος δεν αντιμετωπίζει τα θέματα της χαμηλής αποδοτικότητας των φορέων διαχείρισης (δεν παρέχει ευελιξία, δεν μειώνει το διοικητικό - διαχειριστικό κόστος λειτουργίας τους), τις πολλές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες (πολλαπλασιάζει τον παρεμβατισμό του Α.Σ. και του ΥΝΑ), την πολυπλοκότητα των διαδικασιών (δεν αφαιρεί αλλά προσθέτει διαδικασίες) και την έλλειψη σύγχρονου, απλού, σαφούς και κωδικοποιημένου κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου.

N.K.

poseidon3040@hotmail.com

[mail.com](mailto:poseidon3040@hotmail.com)

[46.103.5.207](mailto:poseidon3040@hotmail.com)

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:31

Το θέμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της ελληνικής δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης μέσω της αναδιάρθρωσης των Υπηρεσιών του ΥΝΑ δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται σε καμία περίπτωση συντεχνιακά.

Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ούτε να αρνηθεί ότι τουλάχιστον μέχρι σήμερα η πλειοψηφία των αρμοδιοτήτων της ναυτιλιακής διοίκησης στην Ελλάδα βρίσκονταν υπό καθεστώς στρατιωτικής κηδεμονίας και διαχείρισης από το Λιμενικό Σώμα. Είναι γεγονός ότι σε ένα τέτοιο στρατιωτικά ιεραρχημένο μοντέλο διοίκησης, όπως συμβαίνει σε όλα τα αντίστοιχα, οι αποφάσεις παίρνονται με κάθετο τρόπο, ξεκινώντας από την ηγεσία (εκάστοτε αρχηγός του λιμενικού) και καταλήγοντας σε αυτή. Και φυσικά, ενώ το μοντέλο αυτό είναι εξαιρετικά χρήσιμο για στρατιωτικές, αστυνομικές ή εν γένει επιχειρησιακές δραστηριότητες, όπου απαιτείται

απόλυτη πειθαρχία και συγκεντρωτισμός των αποφάσεων, στην περίπτωση που αυτό εφαρμόζεται σε πολιτικές, οικονομικές, αναπτυξιακές δραστηριότητες της ναυτιλίας, αποδεικνύεται μάλλον αναποτελεσματικό αλλά και παθογόνο. Νομοτελειακά λοιπόν αναπτύχθηκαν ισχυρά δεσμά διαπλοκής μεταξύ υψηλόβαθμων στελεχών του λιμενικού σώματος και των εφοπλιστικών συμφερόντων της χώρας. Μάλιστα ακόμη και σήμερα σε εποχή κρίσης κάποιοι στην ηγεσία του Λ.Σ. συνεχίζουν να ενισχύουν με μη ανταποδοτικές εισφορές και τέλη σε εισιτήρια, πιστοποιητικά, ακόμη και στην θεώρηση γνώσεων αντιγράφων, που πληρώνουν οι φορολογούμενοι (π.χ. υπέρ ΕΚΟΕΜΝ, ΕΛΟΑΝ, ΜΤΝ κλπ.), προκειμένου τα υψηλόβαθμα κυρίως στελέχη του Λιμενικού Σώματος να εξακολουθούν να παίρνουν ιδιαίτερα υψηλά εφάπαξ (της τάξης των εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ) και παχυλές συντάξεις. Είναι η ίδια η δομή του συστήματος που έχει ευνοήσει κάθε προσπάθεια άρθρωσης διαφορετικών απόψεων ή αντιθέσεων των στελεχών του ή ανάληψης πρωτοβουλιών και ανάδειξης καινοτομιών στη ναυτιλιακή διοίκηση. Το σύστημα άλλωστε προαγωγής τους στις βαθμίδες διοίκησης, ακόμα και όταν λειτουργεί αξιοκρατικά, βασίζεται στην αναχρονιστική στείρα αξιολόγηση της αρχαιότητας (σύμφωνα με το βαθμό), ανεξάρτητα από τις πραγματικές ικανότητες, τυπικά προσόντα, γνώσεις και εξειδίκευση που απαιτούνται για τη θέση που καταλαμβάνεται.

Ας αναρωτηθεί κανείς ποια είναι μέχρι σήμερα τα επιτεύγματα, η ανάπτυξη και οι προοπτική τομέων όπως η ναυτιλιακή, λιμενική και οικονομική πολιτική, η ναυτική εκπαίδευση και εργασία, η διεθνής συμμετοχή σε οργανισμούς, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, οι νέες τεχνολογίες κλπ. υπό τη διαχείριση και ευθύνη του λιμενικού σώματος για ολόκληρες δεκαετίες. Σε ποιους άλλους τομείς της ελληνικής δημόσιας διοίκησης υπάρχει στρατιωτική λειτουργική δομή σε παρόμοιους αναπτυξιακούς οικονομικούς τομείς όπως αυτός της ναυτιλίας; Μήπως υπάρχει η ανάγκη αναθεώρησης της δημόσιας διοίκησης ώστε να επανασυσταθεί η ΜΟΜΑ του ελληνικού στρατού για τα δημόσια έργα ή ακόμη και το τηλεοπτικό κανάλι της ΥΕΝΕΔ; Πόσα και ποια ευρωπαϊκά κράτη ασκούν ναυτιλιακή πολιτική και διοίκηση μέσω ένστολων σωμάτων;

Διευκρινίζεται, πως κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί, ότι δεν υπάρχουν ικανά, έμπειρα και με υψηλή τεχνογνωσία στελέχη του λιμενικού σώματος με αξιόλογα τυπικά προσόντα, χωρίς βέβαια να έχει ιδιαίτερη σημασία ότι προσλήφθηκαν με αδιαφανείς διαδικασίες εκτός ΑΣΕΠ ή πανελληνίων εξετάσεων (σε αντίθεση με το υπόλοιπο δημόσιο και όλα βέβαια τα υπόλοιπα στρατιωτικά σώματα και σώματα ασφαλείας).

Άλλωστε στο σύνολο των περίπου 7500 στελεχών του λιμενικού δεν ξεπερνούν τους περίπου 450 οι αξιωματικοί υπαξιωματικοί και λιμενοφύλακες που υπηρετούν σε κεντρικές Υπηρεσίες σχετικές με τη ναυτιλία, δηλ. όχι πάνω από το 6 %!!! του δυναμικού του λιμενικού σώματος. Η τεχνογνωσία δε, που αποκτάται κατά την ολιγοετή κατά κανόνα υπηρεσία τους σε μία θέση ευθύνης, πολλές φορές κατασπαταλάται με τη μη ορθολογική και ρουσφετολογική διαχείρισή τους κατά τις μεταθέσεις τους ανά την Ελλάδα σε ετερόκλητες υπηρεσίες καθώς και κατά τη διεκπεραίωση δευτερευόντων καθηκόντων μέτρων τάξης και συμμετοχής σε παρελάσεις. Και ως μην λησμονούμε ότι τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος αμείβονται με ειδικά μισθολόγια και χαίρουν μειωμένης απαιτούμενης υπηρεσίας πριν συνταξιοδοτηθούν (τουλάχιστον 10 έτη

λιγότερα από τους δημοσίους υπαλλήλους) επειδή είναι ένστολοι και θεωρούνται ότι απασχολούνται σε αντίστοιχα στρατιωτικά αστυνομικά καθήκοντα. Κοστίζουν λοιπόν στον ελληνικό λαό τουλάχιστον 10 χρόνια παραπάνω από τους λοιπούς δημοσίους υπαλλήλους συνταξιοδοτικό κόστος και δικαίως εφόσον επιτελούν το δύσκολο και επικίνδυνο στρατιωτικό αστυνομικό τους καθήκον και μάλιστα σε μία εποχή όπου το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης διά θαλάσσης είναι ιδιαίτερα έντονο. Όταν όμως «αναλώνονται» σε καθήκοντα που κανονικά αφορούν σε πολιτικό προσωπικό τότε δεν μιλάμε για σπατάλη αλλά για σκανδαλώδη διαπλοκή και συναλλαγή.

Αποτελεί όμως και υποχρέωση απέναντι σε όλους αυτούς που τίμησαν και τιμούν τη στολή τους προσφέροντας καθημερινά στα πεδία επιχειρησιακής δράσης, να επισημανθεί ότι όταν η ίδια στολή χρησιμοποιείται για άσκηση έργου στο οποίο δεν προσδίδει κάποια πρόσθετη αξία όπως οι υπηρεσίες της ναυτιλιακής διοίκησης και πολιτικής ή ακόμη και όταν χρησιμοποιείται για δόλιους σκοπούς, τότε απαξιώνεται με τρόπο προσβλητικό για τους «πραγματικούς» αξιωματικούς και την ιστορία του λιμενικού σώματος.

Οι συνεχείς άλλωστε αναφορές από κάποιους στην αναγκαιότητα ιστορικής συνέχειας του «πολυσχιδούς» ρόλου του λιμενικού σώματος (επιτέλους άλλες οι ανάγκες του κράτους το 1919 και άλλες τον 21ο αιώνα) με το επιχείρημα περί εξαιρετικής συμβολής του λιμενικού σώματος στο ελληνικό ναυτιλιακό «θαύμα» ξεπερνά τα όρια του αστείου αποτελώντας μάλλον ύβρη έναντι του ελληνικού εφοπλιστικού δαιμονίου και ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας που ουδέποτε άλλωστε στηρίχθηκαν στις πλάτες του ελληνικού κράτους, πόσο μάλλον της διοικητικής γραφειοκρατίας του.

Αναφορικά δε με την κριτική των λεγόμενων «πειραματισμών» των τελευταίων ετών η αλήθεια είναι ότι ουσιαστικά εξαντλήθηκαν σε απλές αλλαγές του ονόματος του Υπουργείου, ενώ δεν προωθήθηκε καμία απολύτως οργανωτική αλλαγή ή αλλαγή στη στελέχυσή του (το Υπουργείο εξακολούθησε όλο το προηγούμενο διάστημα και εξακολουθεί ακόμη και σήμερα να λειτουργεί με τον Οργανισμό του 1999) με εξαίρεση την ίδρυση του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛΑΚΤ που παρότι ήταν στη σωστή κατεύθυνση και αυτό μέσω του προτεινόμενου σχεδίου νόμου οδεύει προς διάλυση.

Το ζητούμενο σήμερα είναι ο εκσυγχρονισμός της δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης προς όφελος της ελληνικής οικονομίας και ανάπτυξης, της κοινωνίας και της χώρας. Σε αυτή την προσπάθεια αποτελεί μονόδρομο η υπαγωγή όλων των αρμοδιοτήτων της ναυτιλιακής διοίκησης και πολιτικής υπό ενιαίο φορέα, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, με προϋπόθεση τη σύγχρονη, μινιμαλιστική, ορθολογική και ευέλικτη οργάνωσή του με ταυτόχρονη μείωση των λειτουργικών και οργανωτικών δαπανών προηγούμενων αναχρονιστικών δομών και κυρίως με τη συμμετοχή όλων των στελεχών που μπορούν να προσφέρουν, με τρόπο διαφανή ισότιμο και αξιοκρατικό. Κάθε άλλη επιλογή προς διατήρηση αναχρονιστικών δομών ή ακόμη η περαιτέρω ολίσθησή τους, όπως λόγου χάριν η κυοφορούμενη υπαγωγή των σημαντικότερων αρμοδιοτήτων της ναυτιλίας σε στρατιωτική δομή, στο πλαίσιο υποταγής σε συντεταγμένα και κατεστημένα μεμονωμένα οικονομικά και συντεχνιακά συμφέροντα, υπονομεύει κάθε προοπτική ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας, με ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις για την ελληνική οικονομία, την κοινωνία και τα εθνικά συμφέροντα.

- 455 -

ΔΣ Πανελλήνιου

Συλλόγου

Υπαλλήλων Τ.ΥΕΝ

psyven@gmail.com

84.205.244.134

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:30

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ Τ. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
(ΠΣΥΥΕΝ)

ΣΧΟΛΙΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Αιφνιδιαστικά και μέσα στις μέρες των εορτών ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου έθεσε σε δημόσια διαβούλευση σχέδιο νόμου για την ανασυγκρότηση του ΥΝΑ.

Όπως είναι γνωστό στο Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης έχουν συγκροτηθεί Ομάδες Αξιολόγησης για την ανασυγκρότηση όλων των Υπουργείων, των οποίων το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί τις τελευταίες μέρες του έτους. Κατά συνέπεια είναι απορίας άξια η σχετική βιασύνη του Υπουργού να προκαταβάλει με σχέδιο νόμου την έκθεση της αντίστοιχης Ομάδας Αξιολόγησης για το ΥΝΑ, και δημιουργεί εύλογους προβληματισμούς τόσο για το γενικότερο κυβερνητικό συντονισμό, όσο και για τη στόχευση των επιμέρους υπουργικών πρωτοβουλιών.

Πέραν του στοιχείου του αιφνιδιασμού, το εν λόγω σχέδιο νόμου πάσχει από ιδιαίτερη προχειρότητα, η οποία επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι αποσύρθηκε και επανακατατέθηκε τροποποιημένο σε πολλά άρθρα, χωρίς μάλιστα να παραταθεί αντίστοιχα ο χρόνος συμμετοχής στη διαδικασία της διαβούλευσης, όπως υπαγορεύουν οι αρχές της χρηστής διοίκησης.

Βεβαίως και στη δεύτερη έκδοσή του σχεδίου νόμου δεν αλλάζει τίποτα επί της ουσίας, η οποία εξαντλείται στη στρατιωτικοποίηση της ναυτιλίας, ενάντια στην οποία έχει τοποθετηθεί το ΔΣ του ΠΣΥΥΕΝ με σχετική ανακοίνωσή του.

Υπηρεσίες όπως η ναυτική εκπαίδευση, η ναυτική εργασία, οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, σύμφωνα με το άρθρο 6 υπάγονται σε στρατιωτική ιεραρχία, γεγονός μοναδικό σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, με ταυτόχρονη εμπλοκή μεγάλου αριθμού ένστολου προσωπικού σε θέματα διοικητικά, τα οποία θα έπρεπε να επιτελούν αποκλειστικά πολιτικοί υπάλληλοι, προκειμένου το ένστολο προσωπικό να ασχολείται με το κυρίως έργο του.

Η βιασύνη του Υπουργού είναι πρόδηλη και στην περίπτωση των ρυθμίσεων που αφορούν στην Πλοηγική Υπηρεσία, όπου προχωράει σε ένα αρχικό στάδιο ιδιωτικοποίησης της χωρίς προηγουμένως να έχει υπολογισθεί το τυχόν δημόσιο συμφέρον, χωρίς να έχει γίνει καμία μελέτη κόστους-οφέλους. Η άποψη μας είναι ότι ο Υπουργός σε πρώτη φάση κρατά σε δημόσιο έλεγχο το 51% για να πουληθεί αμέσως μετά, όπως έγινε με άλλους φορείς (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΟΣΕ), έχοντας ταυτόχρονα στερήσει από τους εργαζόμενους εργασιακά δικαιώματα. Το ΔΣ του ΠΣΥΥΕΝ έχει παραδώσει στο Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής τις θέσεις του για μια εκσυγχρονισμένη Δημόσια Πλοηγική Υπηρεσία μέσω της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Σε ότι αφορά στο θέμα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, το νέο θεσμικό μόρφωμα που επιχειρείται δεν έχει σαφή και κατανοητά πλαίσια λειτουργίας, συγκεκριμένα δεν είναι σαφές αν θα αποτελεί Ανεξάρτητη Αρχή ή κάποιου άλλου είδους Δημόσια Υπηρεσία με ιδιαίτερο καθεστώς διοίκησης. Το μόνο που είναι σαφές είναι ότι προκειμένου να διαλυθεί η ΓΓΛΛΠ, εκχωρούνται οι αντίστοιχες αρμοδιότητες της χωρίς καμία αναφορά στον τρόπο συγκρότησής,

λειτουργίας και στελέχωσης της νέας ρυθμιστικής αρχής. Ταυτόχρονα το Ελληνικό Δημόσιο επιβαρύνεται, κατά περίπτωση με τη χρηματοδότηση της ΡΑΛ, με ποσοστά μέχρι και 15% επί του Τακτικού Προϋπολογισμού του Υπουργείου, πόσο πολύ μεγαλύτερο από αυτό που απαιτείται για την παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών από τις αντίστοιχες υπηρεσίες της ΓΓΛΠ. Συνεπώς αυτό το οποίο προωθείται με το σχέδιο νόμου είναι δημιουργία μιας ακόμη Ανεξάρτητης Αρχής στη χώρα, χωρίς σαφές πλαίσιο λειτουργίας και μεγάλο κόστος λειτουργίας σε εποχή οικονομικής κρίσης, περικοπών και απολύσεων.

Με το άρθρο 48 «Ρυθμίσεις για τη Ν.Ζ.Π.» αντί για τη συγκρότηση μιας Δημόσιας Υπηρεσίας με αρμοδιότητα τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα γίνονται αναφορές σε συμβουλευτική επιτροπή αρμοδίων που θα κάνουν προτάσεις κ.τ.λ., ενώ ταυτόχρονα προβλέπεται Κανονισμός Λειτουργίας της ΝΖΠ ύστερα από πρόταση του αρμόδιου φορέα διαχείρισης, χωρίς να προσδιορίζεται ποιος είναι αυτός ο φορέας, ο οποίος κατά την άποψη μας πρέπει να είναι μια Διεύθυνση του ΥΝΑ.

Το σχέδιο νόμου του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου δόθηκε σε διαβούλευση με προχειρότητα και βιασύνη και σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί σχέδιο νόμου ανασυγκρότησης του ΥΝΑ, αλλά στην πραγματικότητα φέρνει στην επιφάνεια μοντέλα που αφορούν το διοικητικό φορέα της ναυτιλίας της δεκαετίας του '60, χωρίς επιστημονική τεκμηρίωση και καινοτόμες προτάσεις (π.χ. υπηρεσίες front desk), χωρίς καμία προοπτική για μια σύγχρονη δημόσια διοίκηση. Ζητούμε από τον Υπουργό την άμεση απόσυρση του νομοσχεδίου και την εκ νέου κατάρτισή του με βάση τις μέχρι σήμερα προτάσεις και τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων.

Για το ΔΣ ΠΣΥΥΕΝ

Ο Πρόεδρος Σπύρος Στρομπούλας, Η Γενική Γραμματέας Ζωή Πεντότη

Υ.Γ. Το άρθρο 4 που αφορά σε Χορηγίες ιδιωτών προς το Υπουργείο, δεν σχολιάζεται για λόγους σοβαρότητας.

ΔΣ Πανελλήνιας

Ομοσπονδίας

Υπαλλήλων τ.ΥΕΝ

psyven@gmail.com

84.205.244.134

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:32

Π Ο Υ Ε Ν

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΥΕΝ

Ανάμεσα στη γενικότερη «αναδιάρθρωση» του Δημόσιου Τομέα με τα μεσοπρόθεσμα, τις εφεδρείες, τις συνεχείς πράξεις νομοθετικού περιεχομένου, τις διαθεσιμότητες – απολύσεις, γίνεται και η διαβούλευση για την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Η ομοσπονδία μας θεωρεί ότι οποιαδήποτε συζήτηση γίνεται για τη Ναυτιλία είναι χρήσιμη αρκεί να υπάρχουν απαντήσεις σε κάποια κρίσιμα ερωτήματα βάσει των οποίων θα σηματοδοτηθούν και οι εξελίξεις γύρω από το νέο οργανόγραμμα των Υπηρεσιών του Υπουργείου

Άσκηση αρμοδιοτήτων :

Θα συνεχίσει το ΛΣ να ασκεί τις αρμοδιότητες του Κλάδου Ναυτιλιακής Πολιτικής ;

Σε ποια χώρα της Ευρώπης ένστολο προσωπικό συντονίζει την ανάπτυξη της ναυτιλίας και τη σύνδεση με την Εθνική Οικονομία, την παρακολούθηση θεμάτων μητρώων ναυτικών, ναυτικής εκπαίδευσης, ναυτικής εργασίας, επιθεώρησης πλοίων, θαλασσίων συγκοινωνιών;

Προσλήψεις – Στελέχωση :

Πως θα στελεχωθεί το ΥΝΑ ;

- 454 -

Γιατί αυτή η στασιμότητα στις προσλήψεις πολιτικού προσωπικού; Γιατί ενώ την τελευταία πενταετία έχουν συνταξιοδοτηθεί περισσότεροι από 100 Πολιτικοί Υπάλληλοι δεν προχωρούν οι εγκεκριμένες προσλήψεις από το ΑΣΕΠ;

Ήρυθμιστική Αρχή Λιμένων :

Τι είδους ρυθμιστική αρχή είναι όταν μεταφέρονται αρμοδιότητες από τη ΓΓΛΠ (Δημόσιο) «σε αυτοτελή Δημόσια Υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Ναυτιλίας» διοικούμενη από συμβούλιο (δηλ. ΔΕΚΟ); Οι ρυθμιστικές αρχές που λειτουργούν δεν υπάγονται σε Υπουργό γι' αυτό και είναι ανεξάρτητες.

Πλοηγική Υπηρεσία :

Τι θα κερδίσει το Ελληνικό Δημόσιο από την κατάργηση της πλοηγικής υπηρεσίας και τη μετατροπή της σε ΑΕ ;

Έχει ληφθεί μέριμνα για τους συνταξιούχους υπαλλήλους της πλοηγικής υπηρεσίας ;

Το Δ. Σ.

Άρθρο 4: Χορηγίες

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:49

Κάβδας Κων/νος

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

212.205.139.250

Κρίνεται σκόπιμο όπως οι χορηγίες να λαμβάνουν τη μορφή όχι μόνο χρηματοδότησης του Υπουργείου όπως προβλέπεται από το παρόν σχέδιο νόμου αλλά και η εισφορά ή χορηγία σε είδος (εξοπλισμοί, μηχανήματα, αναλώσιμα) ή και χορηγίες υπηρεσιών, ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες του Υπουργείου αλλά και των περιφερειακών υπηρεσιών του σε τέτοια είδη. Επίσης θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σχετικά με τα στοιχεία που θα γνωστοποιούνται στους υποψήφιους χορηγούς λόγω της εμπιστευτικότητας των στοιχείων και της ρητής πρόβλεψης του άρθρου 15 του ν. 3622/2007.

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:07

DHMOY

Χορηγίες ή χρηματοδοτήσεις υποχρεωτικές των Οργανισμών λιμένων ή λιμενικών ταμείων

kaya.dim@gmail.co

προς τα τοπικά τουλάχιστον Λιμεναρχεία πρέπει να

m

καταστούν δυνατές ώστε να παύουν τα Λιμεναρχεία να γίνονται «ζητιάνοι»

94.71.130.82

για να καλύπτουν βασικές τους λειτουργικές δαπάνες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' : ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Άρθρο 5: Νομικός Χαρακτήρας Λιμενικού Σώματος

ΚΩΣΤΑΣ

Υποβλήθηκε 13/12/2012 18:08

PIGASOS-

@HOTMAIL.COM

84.205.231.43

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 6 ΑΝΑΦΕΡΕΙ ΟΤΙ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΕΧΕΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΩΝ.ΠΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΑΣΚΕΙ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΑΛΛΑ ΝΑ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΣΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΩΔΙΚΑ ?

ΞΕΡΩ ΟΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΙ ΚΑΤΙ ΓΙΑΤΙ ΚΑΙ ΟΤΑΝ ΕΠΙ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΠΑΣΟΚ ΕΙΧΕ ΒΓΕΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΔΕΝ ΕΙΣΑΚΟΥΣΤΗΚΕ ΤΙΠΟΤΑ. Η Η ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΕΙΝΑΙ ΛΑΘΟΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΚΑΙ ΑΥΤΗ ΣΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΩΔΙΚΑ Η

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ !!!ΙΑΣ ΒΓΑΛΟΥΝ ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΟΙ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ!!!

kotsos Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:05

kotdos86@gmail.co Η εμμονή των κυβερνήσεων να δαιτηρούν τον στρατιωτικό χαρακτήρα του σώματος στα χαρτιά **m** μόνο είναι εντυπωσιακή. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει μελέτες που αποδεικνύουν πως τα στελέχη του νιώθουν περισσότεροι αστυνομικοί μιας και τα (περισσότερα) καθήκοντά τους είναι αστυνομικής φύσεως παρά στρατιωτικοί. Η εμμονή στον Σ.Π.Κ είναι κάτι που μεγάλο μέρος του σώματος δεν τον αντιλαμβάνεται.

94.69.192.24

Θα μπορούσατε να κάνετε την υπέρβαση και να αλλάξετε την νομολογία όπως έγινε πριν μερικά χρόνια με την ΕΛ.ΑΣ

KIP

Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:17

kiriakoschr@gmail. Δείτε άρθρο 6 μιλάει για αστυνόμευση και για απλή υποστήριξη της ναυτιλίας . Είμαστε ΣΩΜΑ ασφαλείας . Τα συμφέροντα κάποιον ακόμα λαμβάνονται υπόψιν στην χρεωκοπημένη Ελλάδα του 2012. Α ναι στην Αγγλική κύριοι το Hellenic Coast Guard σημαίνει Ελληνική Ακτοφυλακή ακόμα και στην μετάφραση μηδέν παίρνουν οι φωστήρες του υπουργείου. Αποσυρετε τώρα αυτό το άρθρο που μόνο κακό θα κάνει στο ΣΩΜΑ .

com

178.128.17.230

Βασίλης

Υποβλήθηκε 27/12/2012 13:56

parsec8@hotmail.c 1.Το Αρχηγείο Ελληνικής Ακτοφυλακής ανήκει στην οργανωτική δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ...

om

79.129.1.172

2.Η Ελληνική Ακτοφυλακή είναι ένοπλο Σώμα αστυνόμευσης, στρατιωτικώς συντεταγμένο ...
3.Στις διεθνείς σχέσεις της Ελληνικής Ακτοφυλακής χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος "Hellenic Coast Guard".

Άρθρο 6: Αποστολή – Αρμοδιότητες

EIRINIMAN

Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:42

eiriniman2009@hotm ΚΑΛΟ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΕΚΣΥΧΡΟΝΙΣΤΕΙ ΤΟ Ν.Δ 444/1970(ΦΕΚ 39Α)ΚΑΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΣΤΟ Λ.Σ **ail.com** ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ ΚΑΙ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΝ ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΤΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΡΗΚΤΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΜΕ ΑΥΤΟ .ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ.

130.43.109.139

kotsos

Υποβλήθηκε 15/12/2012 12:34

kotdos86@gmail.co Εφόσον «Η εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση γενικής αστυνόμευσης, τροχαίας» εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Λ.Σ. πότε επιτέλους θα εκσυγχρονίσετε το σύστημα S.I.S. και την βάση δεδομένων όπως της ΕΛ.ΑΣ και να μπορούμε επιτέλους να ελέγχουμε ταυτότητες, πινακίδες, διαβατήρια μέσω του δικού μας συστήματος?Γιατί πρέπει να είμαστε συνεχώς αναγκασμένοι να απευθυνόμαστε στις αστυνομικές διευθύνσεις?

m

94.69.158.18

Η τροχαία και η ασφάλεια έχουν ανάγκη ένα τέτοιο σύστημα αλλά υπάρχει μόνο στο υπουργείο και όχι στις υπόλοιπες Λιμενικές Αρχές.Γιατί?

Και κάτι τελευταίο.Πότε επιτέλους θα διασυνδέσετε τα κανάλια επικοινωνίας έτσι ώστε όταν

υπάρχει περιστατικό να μπορούμε άμεσα να ειδοποιούμε του συναδέλφους της ΕΛ.ΑΣ της Π.Υ. και το προσωπικό του ΕΚΑΒ?

Ξέρω ότι και πάλι τίποτα δεν πρόκειται να εφαρμοστεί ούτε να εκσυγχρονιστεί και αυτό με θλίβει υπερβολικά. Θα μπορούσαμε να είμαστε πολύ πιο αποδοτικοί και επιχειρησιακοί αν μας παρείχατε λίγο καλύτερη υλικοτεχνική υποδομή.

Ευχαριστώ

MARIOS

Υποβλήθηκε 15/12/2012 12:48

mar.kypar@gmail.c

om

85.73.15.93

Δεν είναι κατανοητό για ποιό λόγο εμμένουμε στην ασάφεια αυτή της κατά τόπου αρμοδιότητας η οποία μετά την εφαρμογή του Ν 3922 έχει προκαλέσει αντιδικίες με την ΕΛΑΣ και εξ αυτού του λόγου έχουν εκδοθεί τουλάχιστον δύο εισαγγελικές γνωμοδοτήσεις. Με δεδομένο ότι τα όρια του αιγιαλού και της παραλίας είναι ασαφή και μόνο απο αρμόδια κτηματική Υπηρεσία μπορούν να υποδειχθούν με ακρίβεια και χωρίς αμφισβήτηση (εκεί που έχου οριστεί)προτείνω η αστυνομική αρμοδιότητα ρητα να αναφέρεται σε περίφρακτους λιμένες ,πλοία και θάλασσο χώρο ,δίχως θολές και ερμηνευσιμες περιοχές .

THANASSIS PAPAS

Υποβλήθηκε 15/12/2012 19:03

akisapathanasiou

@yahoo.gr

5.54.103.61

ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ Λ/Φ , ΥΠΑΞ ΚΑΙ ΑΞΚΩΝ ΤΟΥ Λ.Σ ΣΤΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ ΕΤΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΜΕ ΤΟ ΠΙΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΓΡΑΠΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΝΤΕ ΜΑΘΗΜΑΤΑ . ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

Παναγιώτης

Υποβλήθηκε 19/12/2012 14:52

pakal11@hotmail.co

m

85.75.99.43

Σε όλα τα παρακάτω πρέπει να ασκούν καθήκοντα Έλληνες Πλοίαρχοι Ε.Ν. κ όχι του αξιωματικοί του ΛΣ.: Η διαμόρφωση όρων και η εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας (maritime safety), ναυτικής ασφάλειας (maritime security), ασφαλούς διαχείρισης στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, σύμφωνα με τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις και Κανονισμούς και ο έλεγχος εφαρμογής του σχετικού θεσμικού πλαισίου.

Σε όλα τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια του κόσμου οι Harbour Masters είναι πλοίαρχοι του Ε.Ν.

Μακης

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:38

poseidon3040@gma

il.com

46.103.5.207

Δεν είναι δυνατόν το λιμενικό σώμα να απασχολείται σε καθήκοντα οικονομικού αναπτυξιακού και τεχνικού χαρακτήρα όπως η ναυτιλιακή πολιτική, η ναυτική εργασία και εκπαίδευση,, η πιστοποίηση των πλοίων κλπ. Οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος πρέπει να περιοριστούν σε αστυνομικά, επιχειρησιακά θέματα που αφορούν εξ ορισμού το ένστολο προσωπικό και η χώρα μας έχει μεγάλη ανάγκη (περιορισμός λαθρομετανάστευσης, έρευνα και διάσωση, αστυνόμευση λιμένων κλπ.).

Χρήστος

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:36

Αποστόλου

chrisapostolou@fre

email.gr

88.218.46.56

Με το συγκεκριμένο άρθρο ουσιαστικά αποδυναμώνεται το Λιμενικό Σώμα ως προς την κύρια αποστολή του που είναι η λειτουργία του ως Σώμα ακτοφυλακής, ο προσανατολισμός του σε θέματα έρευνας / διάσωσης, αστυνόμευσης , προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτό τον προσανατολισμό διασφάλιζε η σύσταση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής. Η συμπερίληψη στην αποστολή του Λιμενικού Σώματος στο άρθρο 6

αρμοδιοτήτων όπως «η παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας» και «η παροχή υποστήριξης για τη διαμόρφωση και παρακολούθηση της εφαρμογής του θεσμικού πλαισίου για τους όρους και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων, καθώς και για τη ναυτική εκπαίδευση» εμπλέκει εκ νέου το Λιμενικό Σώμα σε θέματα για τα οποία προβλεπόταν η σταδιακή απεμπλοκή του με τον νόμο για τη σύσταση του Αρχηγείου. Αυτό σημαίνει στελέχωση υπηρεσιών όπως για πχ οι Διευθύνσεις Ναυτικής Εκπαίδευσης και Εργασίας εις το διηνεκές με άνδρες και γυναίκες του Λιμενικού Σώματος. Αυτό το προσωπικό θα μπορούσε να βοηθήσει στην υλοποίηση της κύριας αποστολής του Σώματος σε θέματα ακτοφυλακής/ αστυνόμευσης στελεχώνοντας Λιμεναρχεία και περιφερειακές υπηρεσίες που αυτή τη στιγμή όχι μόνο είναι υποστελεχωμένα αλλά αδυνατούν να ανταποκριθούν στην εκτέλεση των βασικών τους λειτουργιών (καταπολέμηση του εμπορίου ναρκωτικών, λαθρεμπορίου, παράνομης μετανάστευσης κλπ.). Την ίδια στιγμή που ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης Ν. Δένδιας δηλώνει ότι οι υπάλληλοι που θα τεθούν σε διαθεσιμότητα από το Δημόσιο θα στελεχώσουν υπηρεσίες γραφείου της αστυνομίας προκειμένου να βγουν οι αστυνομικοί στον δρόμο και ενώ πληθαίνουν τα δημοσιεύματα που αναφέρουν ότι 3000 δημόσιοι υπάλληλοι που απομακρύνονται από τις υπηρεσίες τους θα αντικαταστήσουν αστυνομικούς σε υπηρεσίες γραφείου (διαβατήρια, ταυτότητες κ), στο Υπουργείο Ναυτιλίας ακολουθείται η αντίστροφη πορεία. Με τις διατάξεις του άρθρου 6 Υπηρεσίες που μπορούν να στελεχωθούν με πολιτικούς υπαλλήλους θα εξακολουθήσουν να στελεχώνονται με άνδρες και γυναίκες του Λιμενικού Σώματος εντείνοντας τα προβλήματα υποστελέχωσης των υπηρεσιών που ασχολούνται με την ακτοφυλακή και την αστυνόμευση. Συμπερασματικά από τις διατάξεις του άρθρου 6 για την αποστολή του Σώματος θα πρέπει να απαλειφθούν τα σημεία ζ και η ενώ στο σημείο θ θα πρέπει να αναφερθεί ότι η συμμετοχή στις εργασίες των αντίστοιχων διεθνών οργανισμών και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υποστήριξη και προώθηση των ελληνικών θέσεων θα αφορά σε θέματα που άπτονται της αποστολής του Λιμενικού Σώματος.

Ευχαριστώ

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:16

DHMOY

Κάποιοι άλλοι Κρατικοί φορείς Όπως πχ η Δασική Υπηρεσία -ΔΑΣΑΡΧΕΙΑ-

kaya.dim@gmail.co

θεωρουν πως έχουν δικαιοδοσία στον αιγιαλό και παραλία ,οταν συμβαίνει το παραλιακό

m

μέτωπο να είναι με βλάβη.Πραγματι το ΝΔ444/1970 πρέπει να επαναδιατυπωθεί για να μην

94.71.130.82

δημιουργούνται παρανοήσεις στις αρμοδιότητες των Κρατικών Υπηρεσιων.

Άρθρο 7: Διάρθρωση Υπηρεσιών Λιμενικού Σώματος

EIRINIMAN

Υποβλήθηκε 16/12/2012 12:42

eiriniman2009@hotmail

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΝ ΣΤΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΡΗΚΤΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΜΕ ΑΥΤΟ.

ail.com

79.103.92.16

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Άρθρο 9: Πρόστιμα

kotsos

Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:09

kotdos86@gmail.com

94.69.192.24

Σχετικά με τα πρόστιμα θα μπορούσατε να απλοποιήσετε την διαδικασία και να μην ταλαιπωρείται ούτε ο πολίτης ούτε οι Λιμενικοί. Η όλη διαδικασία καταγραφή προστίμου, κλήση σε απολογία, έγγραφη απολογία, επιβολή προστίμου είναι χρονοβόρα και δεν εξυπηρετεί κανένα. Προκαλεί τριβές με τους πολίτες μιας και για τον ίδιο λόγο δίδονται διαφορετικά πρόστιμα με ότι μπορεί να σημαίνει αυτό. Κωδικοποιήστε τα πρόστιμα έτσι ώστε να κόβονται άμεσα χωρίς χρονοτριβές.

Άρθρο 10: Ρυθμίσεις Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973)

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:21

seen@ath.forthnet.gr

194.219.217.31

Για τον ΚΔΝΔ έχουμε επανειλημμένως ζητήσει την αναμόρφωσή του ώστε αφενός να ανταποκρίνεται στις νομοθετικές εξελίξεις των τελευταίων ετών (όπως π.χ. την κατάργηση διατάξεων του μετά την εφαρμογή του ν. 2932/2001) και αφετέρου για την οριστική παύση της ποινικοποίησης της ακτοπλοϊκής δραστηριότητας.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) απαιτεί εκτεταμένη επένδυση έτσι ώστε να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί από την ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία. Η αναμόρφωση του πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο εργασίας εξειδικευμένων νομικών οι οποίοι σε συνεργασία με παράγοντες του ΥΠΝΑ που γνωρίζουν την λειτουργία του ΚΔΝΔ θα μελετήσουν το υπάρχον κείμενο και θα εισηγηθούν τις απαραίτητες αλλαγές. Λόγω του εύρους και της δυσκολίας της εργασίας αυτής είναι απαραίτητο να ξεκινήσουν άμεσα οι σχετικές εργασίες.

Ιδιαίτερα πρέπει να δοθεί έμφαση στο θέμα της από-ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος και ειδικά στην ακτοπλοΐα, καθώς υπό τις παρούσες διατάξεις ο πλοίαρχος του πλοίου τείνει να αντιμετωπίζεται ως εγκληματίας του κοινού ποινικού δικαίου, εγκαινιάζοντας σε δεκάδες ποινικές διαδικασίες άνευ ουσίας. Π.χ. για καθυστέρηση 5 λεπτών καλείται τόσο ο Πλοίαρχος όσο και ο πλοιοκτήτης σε απολογία σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα, με αποτέλεσμα οι Πλοίαρχοι μας να είναι συνεχώς αντιμέτωποι με τις δικαστικές αρχές, οι οποίες επίσης κατά τον τρόπο αυτό επιβαρύνονται ασύμμετρα προς την σπουδαιότητα του θέματος. Μόνο στην Ελλάδα και μόνο στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες από όλα τα Ελληνικά μέσα μεταφοράς, ισχύει η ποινικοποίηση της εργασίας πλοιάρχων, Α' μηχανικών και πλοιοκτήτη για κάθε πράξη, παράλειψη, καθυστέρηση κλπ. Κατά συνέπεια ζητούμε να τροποποιηθούν και να καταργηθούν τα σχετικά νομοθετήματα κατά τα ισχύοντα για τους άλλους κλάδους μεταφοράς.

Έχουμε επίσης επισημάνει ότι ολόκληρο το κεφάλαιο ΤΕΤΑΡΤΟ του ΚΔΝΔ (άρθρα 164 έως 180α) είναι απηρχαιωμένο και θα πρέπει να καταργηθεί, με εξαίρεση ίσως μεμονωμένων άρθρων που τροποποιήθηκαν μετά τον Ν. 2932/01.

Ειδικά για το άρθρο 45 ΚΔΝΔ, έχουμε ήδη επισημάνει ότι προβλέπει απελπιστικά υψηλά πρόστιμα (μέχρι 500000 ευρώ) για όποια παράβαση παραπέμπεται στο άρθρο αυτό. Η αξία του πλοίου δεν φθάνει να πληρωθούν παραβάσεις για κάποιο άδειο πυροσβεστήρα, για μια υποκειμενική απαγόρευση απόπλου ή κάποια άλλη επουσιώδη παρατήρηση που τυχόν ευρεθεί σε έκτακτη επιθεώρηση, η οποία κατά την κρίση του εκάστοτε επιθεωρητή δύναται να «σχετίζεται με ασφάλεια πλοίου και επιβαίνοντων». Με το παρόν σχέδιο νόμου προστίθεται ακόμη μία κατηγορία προστίμου αυτή για παραβάσεις του ISM CODE που

μπορεί να φθάσουν έως 100.000 ευρώ!

Πέραν των προαναφερθέντων έχουμε ζητήσει την τροποποίηση του αρ. 157 ΚΔΝΔ, το οποίο προβλέπει αύξηση των προβλεπόμενων προστίμων κατά 5% ετησίως, ρήτρα που είναι υπερβολική και οδηγεί σε εξουθενωτικά πρόστιμα ακόμα και για την παραμικρή παράβαση, καθώς και του αρ. 87 ΚΔΝΔ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 11: Έλεγχος Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Τροποποιήσεις του Ν. 3622/2007)

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 16:42

ΖΕΝΤΕΦΗΣ

pfso@ath.forthne.gr

194.219.17.207

1)Αναφέρεται στο σχέδιο νόμου (κεφάλαιο Δ-αρ.11-παράγραφος γ): <>.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ:

Α)Κατά τον IMO λιμένας μπορεί να θεωρείται μια λιμενική εγκατάσταση που διοικείται από κάποιον οργανισμό λιμένα της χώρας,συνγχρόνως στον ίδιο λιμένα καταχωρούνται και λιμενικές εγκαταστάσεις που διοικούνται από λιμενικά ταμεία.Το ερωτημά μου είναι το εξής: Μια ΑΑΛΕ περιλαμβάνει μια εγκατάσταση,άρα ισχύει η παραπάνω παράγραφος ή λογίζεται βάσει του GISIS ως μέρος του λιμένα άρα συμμετέχει στη διαδικασία αφού π.χ. έχουμε ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ και λιμενικές εγκαταστάσεις ΠΑΤΡΑΣ-ΔΡΕΠΑΝΟΥ-ΑΙΓΙΟΥ κ.λπ.;Λογικά θεωρώ πως ισχύει η παραπάνω παράγραφος αφού η διοίκηση διαφέρει.

Β)Εφόσον υπάρχουν 2 ή παραπάνω λιμενικές εγκαταστάσεις εκτός του ΣΑΛΕ πρέπει να εκπονηθούν και Σχέδια Ασφαλείας που θα περιλαμβάνουν συνολικά τις εγκαταστάσεις?

Βαζαΐος Κων/νος –

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:54

Κάβδας Κων/νος

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

ρ

212.205.139.248

Θεωρούμε πολύ σημαντικό και αναγκαίο για τον σαφή και άνευ αμφισβήτησεων επακριβή καθορισμό του ορισμού «λιμένας» (παράγραφος 12, άρθρου 2 Ορισμοί του ισχύοντος Ν.3622/2007) δεδομένου ότι ο ισχύον σήμερα ορισμός του νόμου δεν καλύπτει πλήρως τον αντίστοιχο ορισμό της Οδηγίας. Επίσης, θεωρείται σκόπιμο να γίνει επακριβής καθορισμός της έννοιας «λιμένας» δεδομένου ότι με τον τρόπο αυτό θα είναι σαφές σε οποιαδήποτε από τις Αρχές Ασφάλειας Λιμένα τι περιλαμβάνεται στην έννοια των ορίων του λιμένα και τι όχι, καθώς επίσης θα είναι δυνατός ο προσδιορισμός των οικονομικά δραστηριοποιούμενων εντός του λιμένα καθώς και των γειτνιαζόντων με τον λιμένα περιοχών και των εκεί οικονομικά δραστηριοποιούμενων που ενδεχόμενα θα έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια του λιμένα. Το να αφήνεται στη κρίση της κάθε Αρχής Ασφάλειας Λιμένα ο ορισμός των ορίων των λιμένων θα δημιουργήσει αν μη τι άλλο διαφορετικά καθεστώτα κριτηρίων για τη κάθε Αρχή Ασφάλειας Λιμένα που με βάση τη πρόβλεψη του άρθρου 10 του Ν.3622/2007 έχουν το δικαίωμα να καθορίζουν τα όρια των λιμένων

Παράλληλα, η κατά τα ανωτέρω πρότασή μας θα βοηθήσει στον επακριβή καθορισμό των ορίων του κάθε λιμένα έτσι ώστε οιοσδήποτε πραγματοποιεί την αξιολόγηση ασφαλείας του λιμένα να γνωρίζει ποιες περιοχές θα πρέπει να περιληφθούν στα όρια του λιμένα και ποιες περιοχές ή εγκαταστάσεις πέραν των ορίων του λιμένα επηρεάζουν την ασφάλειά του και όχι αυτό να πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια ή μετά την αξιολόγηση της ασφαλείας του λιμένα.

Αυτό εξ' άλλου σαφώς προβλέπεται και από τον ορισμό της Οδηγίας «Λιμένας, οποιαδήποτε προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και ύδατος, με όρια τα οποία καθορίζουν τα κράτη μέλη...» καθώς και από τον ορισμό του ισχύοντος νόμου 3622/2007 (άρθρο 2 ορισμοί, παράγραφος 12 Λιμένας: Η προσδιορισμένη περιοχή ξηρά και ύδατος...). Σε διαφορετική περίπτωση, ο οιοσδήποτε ΑΟΑ που θα αναλάβει την εκπόνηση μιας αξιολόγησης ασφαλείας ενός λιμένα θα μπορεί να θεωρεί κατά τη κρίση του, άρα και να περιλαμβάνει στην αξιολόγηση, οποιαδήποτε περιοχή θεωρεί ότι είναι λιμάνι ή παρακείμενη αυτού περιοχή και η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα θα υποχρεούται με βάση τη διάταξη του άρθρου 10 του 3622/2007 να την εγκρίνει.

Επίσης, υπάρχουν και περιπτώσεις στη Χώρα μας όπου ένας Λιμένας αποτελείται από μια ή περισσότερες Λιμενικές Εγκαταστάσεις που δεν περιλαμβάνουν ξηρά στα όριά τους όντας τεχνικές νησίδες ή αγκυροβόλια. Για να καλυφθούν και αυτές οι περιπτώσεις προτείνεται διαζευκτικό «ή» μεταξύ των λέξεων «ξηράς και» στην πρώτη σειρά του ορισμού.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου 12 του Ν.3622/2007 ως εξής:

12. Λιμένας: Η προσδιορισμένη περιοχή ξηράς ή/και ύδατος, στην οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, πλην στρατιωτικών, τα όρια της οποίας καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος και δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 2971/2001, όπως ισχύει, η οποία περιλαμβάνει υποδομές και εξοπλισμό που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των εργασιών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:56

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 3

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.248

Ποιά είναι η αποστολή, το έργο και η σύνθεση της «Συντονιστικής Αρχής Λιμένων» που προβλέπεται στην παράγραφο 3 και προστίθεται στους ορισμούς (άρθρο 2) του ν. 3622/2007; Εξ όσων περιγράφονται στο σχέδιο νόμου δεν υπάρχει καμία αποστολή, έργο ή σύνθεση της εν λόγω Αρχής

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:57

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. ΧΩΡΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑ σε συγκεκριμένη Παράγραφο.

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.248

Θα πρέπει να προβλεφθεί διάταξη, σύμφωνα με την οποία στις περιπτώσεις λιμενικών εγκαταστάσεων ή λιμένων που η διάθεση των χώρων τους από το Κράτος (Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου) στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων ή των λιμένων έχουν γίνει με την προϋπόθεση της μη αποκλειστικής χρήσης του παραχωρηθέντος αιγιαλού και παραλίας, δεν θα επιτρέπεται η πρόσβαση στους χώρους των εν λόγω λιμενικών εγκαταστάσεων άσχετων προσώπων ή/και οχημάτων για λόγους ασφαλείας (safety and security) δεδομένου ότι, με τις σημερινές απαιτήσεις ασφαλείας του Κανονισμού και της Οδηγίας, με την ύπαρξη εμποδίων πρόσβασης (περιφράξεις, τοίχοι, κλπ) που προβλέπονται για λόγους ασφαλείας δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα και προστριβές με τους πολίτες οι οποίοι θεωρούν αυτονόητο δικαίωμά τους την δυνατότητα πρόσβασης και παραμονής τους στους χώρους των λιμενικών εγκαταστάσεων λόγω της μη αποκλειστικής χρήσης από τους φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω περιοχών, με καταγγελίες, καταθέσεις μηνύσεων, κλπ. Παράλληλα, θα πρέπει να βρεθεί τρόπος ώστε στις περιοχές των ορίων των Λιμενικών Εγκαταστάσεων και Λιμένων να μπορούν να εγκαθίστανται τα προβλεπόμενα από τα Σχέδια

Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων και Λιμένων φυσικά μέτρα ασφαλείας (π.χ. περιφράξεις χώρων, εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων και καμερών, κλπ)

Προτείνεται η πρόσθεση παραγράφου στο Άρθρο 3 του Ν.3622/2007 ως ακολούθως:

4. Σε λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένων που η διάθεση των χώρων τους έχει γίνει με την προϋπόθεση της μη αποκλειστικής χρήσης του παραχωρηθέντος αιγιαλού και παραλίας, λαμβάνοντας υπόψη την παράγραφο 3 του Άρθρου 15 του Ν.2971/2001, δεν επιτρέπεται η πρόσβαση και παραμονή μη εξουσιοδοτημένων προσώπων και οχημάτων στους οριοθετημένους με βάση το Άρθρο 10 του Ν.3622/2007 χώρους τους. Παράλληλα, επιτρέπεται κατ' εξαίρεση και για λόγους ασφαλείας, η περιφράξη των εν λόγω περιοχών για την αποφυγή ελεύθερης πρόσβασης προσώπων και οχημάτων.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:00

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 4.2.α

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr Στην παράγραφο αυτή περιγράφεται σαφώς ο ρόλος της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα ως προς την παρακολούθηση της κατάρτισης του Σχεδίου Ασφάλειας Λιμένα από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, καθώς και για την εφαρμογή του.

212.205.139.250

α) Ποια η νομική υπόσταση της εν λόγω Αρχής και ποια η διοικητική δομή, οργάνωση και όροι λειτουργίας της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα (προσωπικό, δαπάνες, χώροι λειτουργίας της Αρχής);

β) Με ποια διαδικασία εισηγούνται τα μέλη της Αρχής τα διάφορα θέματα στην ολομέλεια της Αρχής και πώς λαμβάνονται οι αποφάσεις, π.χ. με απλή πλειοψηφία, με ομοφωνία, και παράλληλα πώς αντιμετωπίζονται ενδεχόμενες επιφυλάξεις από μέλη της Αρχής για οικονομικές ή άλλες διοικητικές συνέπειες που μπορεί να δημιουργηθούν σε φορείς οικονομικής εκμετάλλευσης παραχωρηθέντων χώρων εντός του λιμένα;

Στην τρίτη γραμμή και μετά τη φράση «του Σχεδίου Ασφάλειας Λιμένα» να προστεθεί η λέξη «ή των Σχεδίων Ασφάλειας Λιμένων, βάσει των πορισμάτων των αξιολογήσεων ασφαλείας τους, που εκπονούνται σύμφωνα με το άρθρο 7.» δεδομένου ότι στα όρια μιας Λιμενικής Αρχής στην οποία υπάρχει μια Αρχή Ασφάλειας Λιμένα μπορεί να υπάρχουν περισσότεροι λιμένες οι οποίοι εκπονούν Σχέδια Ασφαλείας για τον κάθε Λιμένα. Επίσης, στη τελευταία γραμμή μετά τη φράση «του Υπευθύνου Ασφάλειας Λιμένα» να προστεθεί η λέξη «ή Λιμένων»

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

2 α. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου συγκροτείται, κατά περιοχή ευθύνης κάθε Λιμενικής Αρχής, ανεξαρτήτως του αριθμού των υπόχρεων λιμένων αρμοδιότητάς της, μια Αρχή Ασφάλειας Λιμένα, η οποία είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της κατάρτισης του Σχεδίου ή των Σχεδίων Ασφάλειας Λιμένα ή Λιμένων, βάσει των πορισμάτων της αξιολόγησης ή των αξιολογήσεων ασφαλείας τους, που εκπονείται ή εκπονούνται σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος, και τις αναθεωρήσεις αυτών, από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα, ή των λιμένων καθώς και για την επίβλεψη εφαρμογής του Σχεδίου ή Σχεδίων Ασφάλειας λιμένα ή λιμένων. Επίσης, εισηγείται τον ορισμό του Υπευθύνου Ασφάλειας λιμένα και του αναπληρωτή του, που λειτουργούν ως σημείο επαφής για θέματα σχετικά με την ασφάλεια του λιμένα ή των λιμένων.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:02

Κάβδας Κων/νος

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.246

Άρθρο 11. Παράγραφος 4.2.β

Στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου αυτής, η συμμετοχή, άνευ ψήφου, των υπευθύνων ασφαλείας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που επηρεάζουν την ασφάλεια του, είναι δυνατόν να δημιουργήσει προβλήματα με τα θέματα εμπιστευτικότητας, αφού οι εν λόγω υπεύθυνοι δεν θα διαθέτουν την απαιτούμενη από το άρθρο 15 του Ν. 3622/2007 διαβάθμιση ασφαλείας για τον χειρισμό διαβαθμισμένων πληροφοριών ασφαλείας του λιμένα που ενδέχεται να συζητούνται στις συνεδριάσεις της Αρχής.

Προτείνεται η αναδιατύπωση του εν λόγω εδαφίου αυτής της παραγράφου ως εξής προκειμένου να αποφεύγεται η χρονοβόρα διαβάθμιση των εν λόγω προσώπων κατά ΕΚΒΑ: Στις συνεδριάσεις της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα δύνανται να συμμετέχουν άνευ ψήφου και κατόπιν σχετικής προσκλήσεως της Αρχής για τη συζήτηση συγκεκριμένων θεμάτων ή την παροχή πληροφοριών που θα ήταν χρήσιμες για την Αρχή, οι υπεύθυνοι ασφαλείας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που επηρεάζουν την ασφάλεια του, όπως αυτές έχουν καθορισθεί βάσει των πορισμάτων της αξιολόγησης ασφαλείας του λιμένα.

Βαζαίος Κων/νος –

Κάβδας Κων/νος

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.246

Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:04

Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.β

α) Μετά τις φράσεις της δεύτερης παραγράφου «για την υλοποίηση των μέτρων» να προστεθεί η φράση «και διαδικασιών»

β) Πως οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων θα έχουν την ευθύνη για την εκπόνηση Αξιολογήσεων και Σχεδίων Ασφαλείας και της διάθεσης πόρων (ανθρώπινου δυναμικού και εξοπλισμού ασφαλείας) και τη υλοποίηση και εφαρμογή των προβλεπόμενων στα Σχέδια ασφαλείας μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας χωρίς την θεσμοθέτηση ανταποδοτικών τελών ασφαλείας (security fees) όπως ισχύει σε όλες τις υπόλοιπες χώρες;

γ) Πως θα καλύψουν το κόστος υλοποίησης των προβλεπόμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, χωρίς την θεσμοθέτηση ανταποδοτικού τέλους ασφαλείας, όταν με βάση το υφιστάμενο δημοσιονομικό καθεστώς δεν μπορούν πλέον να χρηματοδοτηθούν για τις λειτουργίες στους από τους Δήμους;

δ) Ο καθορισμός ανταποδοτικού τέλους ασφαλείας (security fee), όπως ισχύει σε όλες τις χώρες που εφαρμόζεται ο Κώδικας ISPS, θα δημιουργήσει σημαντικό αριθμό νέων θέσεων εργασίας ΧΩΡΙΣ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ και παράλληλα θα δοθεί η δυνατότητα για την πληρέστερη εφαρμογή του Κώδικα ISPS.

Προτείνεται η συμπλήρωση της παραγράφου ως εξής:

β. Οι ανωτέρω φορείς έχουν την ευθύνη για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφαλείας των πλοίων τους και των λιμενικών εγκαταστάσεων τους, τη σύνταξη και εφαρμογή των απορρεόντων από την αξιολόγηση σχεδίων ασφαλείας, τις αναθεωρήσεις αυτών και γενικότερα συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού, διαθέτοντας τους απαραίτητους προς τούτα πόρους. Επίσης διαθέτουν πόρους και μέσα για την υλοποίηση των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας των πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που διαχειρίζονται. Με απόφαση του Υπουργού θεσμοθετείται η επιβολή ανταποδοτικού τέλους ασφαλείας για την κάλυψη του κόστους προμήθειας και υλοποίησης των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας στις υπόχρεες εφαρμογές

του Κανονισμού και της Οδηγίας Λιμενικές Εγκαταστάσεις και Λιμένες, το ύψος του οποίου καθώς και η ανταποδοτικότητα θα ελέγχεται από την Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:06

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.γ

aviamar.eu

aviamar@aviamar.g

Γ

212.205.139.248

α) Πως οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα έχουν την ευθύνη για την συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας και την υλοποίηση των μέτρων ασφαλείας διαθέτοντας τους απαραίτητους πόρους και μέσα όταν από τους 37 Λιμένες που αναφέρονται στην εγκύκλιο 4433.1/05/12/25-04-2012 της Αρμόδιας Αρχής (ΔΕΔΑΠΛΕ) οι 11 Λιμένες αποτελούν ομάδες λιμενικών εγκαταστάσεων, υπό διαφορετικούς φορείς διαχείρισης και χωρίς θεσμοθετημένη την προβλεπόμενη νομική υπόσταση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα;

β) Πως οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, και ιδιαίτερα αυτών που αποτελούν ομάδες λιμενικών εγκαταστάσεων, από διαφορετικούς φορείς διαχείρισης, αν και όποτε μπορέσουν να αποκτήσουν νομική οντότητα, θα έχουν την ευθύνη για την εκπόνηση Αξιολογήσεων και Σχεδίων Ασφαλείας και την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της Οδηγίας αλλά και της διάθεσης πόρων για την αγορά εξοπλισμού και τη λειτουργία των μέτρων ασφαλείας χωρίς την θεσμοθέτηση οικονομικής συνεισφοράς από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που περιλαμβάνονται στα όρια του λιμένα όταν τον έλεγχο εφαρμογής των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας θα τον έχει η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα;

γ) Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου περιγράφεται η διάθεση πόρων και μέσων για την υλοποίηση αλλά όχι για την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας που προβλέπονται στα Σχέδια Ασφάλειας. Παράλληλα μετά τις φράσεις της ίδιας παραγράφου «για την υλοποίηση των μέτρων» να προστεθεί η φράση «και διαδικασιών»

δ) Επίσης θεσπίζεται η κατάρτιση αξιολογήσεων και σχεδίων ασφαλείας λιμένα, ορισμός υπευθύνων ασφαλείας παρακειμένων στον λιμένα περιοχών, κλπ., αλλά δεν προβλέπεται ορισμός υπευθύνου ασφαλείας και αναπληρωτής του για τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα, ο οποίος και θα έχει την ουσιαστική ευθύνη υλοποίησης και εφαρμογής των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας του σχεδίου ασφάλειας του λιμένα, δεδομένου ότι ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμένα (άρθρο 4.2.β σχεδίου νόμου) που ορίζεται από τα μέλη της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα δεν έχει καθήκοντα υλοποίησης και εφαρμογής των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας του λιμένα αλλά απλώς αποτελεί σημείο επαφής για το λιμένα.

Προτείνεται η αναδιτύπωση αυτής της παραγράφου ως εξής:

γ. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα έχουν την ευθύνη για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφάλειας των λιμένων τους, τη σύνταξη των σχεδίων ασφάλειας, τις αναθεωρήσεις αυτών και γενικότερα την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ, διαθέτοντας τους απαραίτητους προς τούτο πόρους. Επίσης, οι εν λόγω φορείς διαθέτουν πόρους και μέσα για την υλοποίηση και την εφαρμογή των μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας των λιμένων που διαχειρίζονται, συμπεριλαμβανομένου και του ορισμού Υπευθύνων Ασφαλείας Φορέα (ΥΑΦ) που είναι υπεύθυνοι να συντονίζουν την εφαρμογή μέτρων ασφάλειας του λιμένα και να

συνδράμουν τους Υπευθύνους Ασφαλείας Περιοχών (ΥΑΠ) των φορέων διαχείρισης ή/και κυρίων παρακείμενων περιοχών καθώς και των επιμέρους οικονομικά δραστηριοποιούμενων φορέων σε χώρους των τμημάτων του λιμένα.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:07

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.δ

aviamar.eu Πως θα εφαρμοσθεί στην πράξη η ανωτέρω διάταξη όταν δεν υφίστανται θεσμοθετημένοι

aviamar@aviamar.g φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης για 11 Λιμένες που αναφέρονται στην εγκύκλιο

Γ 4433.1/05/12/25-04-2012 της Αρμόδιας Αρχής (ΔΕΔΑΠΛΕ);

212.205.139.246

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:10

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.ε

aviamar.eu Για την καλλίτερη κατανόηση του κειμένου χρειάζεται να επαναδιατυπωθεί η αρχή της

aviamar@aviamar.g παραγράφου καθώς και να γίνει σαφής η υποχρέωση των φορέων διαχείρισης παρακείμενων

Γ περιοχών ή των επί μέρους οικονομικά δραστηριοποιούμενων σε τμήματα του λιμένα για τον

212.205.139.248 ορισμό υπευθύνων ασφαλείας για τους χώρους ευθύνης τους.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

ε. Ο φορέας διαχείρισης παρακείμενων του λιμένα περιοχών ή εν απουσία αυτού ο κύριος των εν λόγω περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του λιμένα, όπως καθορίστηκαν βάσει των πορισμάτων των αξιολογήσεων ασφαλείας του λιμένα, ορίζουν υπεύθυνους ασφαλείας για τα τμήματα και τις περιοχές αντίστοιχα και εφαρμόζουν με δικούς τους πόρους και μέσα τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας στα τμήματα και στις περιοχές αυτές, εντός τριμήνου από την ημερομηνία έγκρισης του σχεδίου ασφαλείας. Οι επιμέρους οικονομικά δραστηριοποιούμενοι σε χώρους των τμημάτων του λιμένα φορείς, συμπεριλαμβανόμενων και των διαχειριστών των εξυπηρετούμενων σε αυτά πλοίων, ορίζουν υπευθύνους ασφαλείας των εν λόγω χώρων, τα ονόματα των οποίων γνωστοποιούν στην Αρμόδια Αρχή Λιμένα καθώς και στον Υπεύθυνο Ασφαλείας του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα και εφαρμόζουν τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας στους χώρους ευθύνης τους, με δικούς τους πόρους και μέσα, εντός τριμήνου από την ημερομηνία έγκρισης του Σχεδίου».

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:12

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.3.α

aviamar.eu α) Μετά τη φράση «εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα» να αντικατασταθεί το υπάρχον «ή» με ένα

aviamar@aviamar.g απλό «,». Επίσης μετά τη φράση «παρακείμενων περιοχών» να προστεθεί η φράση «του

Γ λιμένα» και τέλος στην ίδια παράγραφο μετά τη φράση «και οι επιμέρους φορείς που δραστηριοποιούνται οικονομικά σε τμήματα υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα» να

212.205.139.248 διαγραφεί η φράση «και σε παρακείμενες αυτού περιοχές που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια,» δεδομένου ότι με το φραστικό της παραγράφου αυτής όπως τροποποιείται κατά τα ανωτέρω καλύπτονται όλες τις περιοχές ενός λιμένα, ήτοι οι λιμενικές εγκαταστάσεις του λιμένα, τα τμήματα του λιμένα που την ευθύνη εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας έχει ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, οι οικονομικά δραστηριοποιούμενοι εντός των περιοχών του λιμένα καθώς και οι εκτός αυτού περιοχές φορείς ή οικονομικά

δραστηριοποιούμενοι που οι δραστηριότητές τους ή η θέση τους έχει επίπτωση στην ασφάλεια του λιμένα.

β) Επίσης στην ίδια παράγραφο στην απορρύθμιση των διενεργούμενων ελέγχων ασφαλείας που νομιμοποιείται να πραγματοποιεί το προσωπικό ασφαλείας των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και παρά την ύπαρξη της λέξης «ιδίως» θεωρούμε σκόπιμο να περιληφθούν ρητά οι παρακάτω υπηρεσίες «ερευνών ασφαλείας χώρων, προσώπων, χειραποσκευών, οχημάτων, εφοδίων, πραγματοποίηση περιπολιών ασφαλείας, επιτήρησης του συστήματος CCTV και λοιπών συστημάτων ασφαλείας όλων των τμημάτων του λιμένα. Επίσης, θεωρούμε σκόπιμο να επανεξετασθεί και επαναδιατυπωθεί η αναφερόμενη υποχρέωση για έλεγχο των παρακείμενων περιοχών και χώρων τους που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του λιμένα διότι με το φραστικό αυτό ενδέχεται να θίγονται θεμελιώδη δικαιώματα των πολιτών. Δηλαδή, με τη υποχρέωση αυτή του εν λόγω προσωπικού ασφαλείας, το προσωπικό αυτό θα δικαιούται να εισέρχεται στους χώρους των περιοχών αυτών για έλεγχο ή ακόμα και έρευνα ασφαλείας, χώροι οι οποίοι, σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να είναι ακόμα και κατοικίες πολιτών.

γ) Οι ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, που τους ανατίθεται η άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας ελέγχων, πρέπει να είναι εφοδιασμένες με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια.

δ) Όταν η άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας ελέγχων πραγματοποιείται από ίδιο προσωπικό των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των Λιμένων, ή των φορέων διαχείρισης ή/και των κυρίων παρακείμενων περιοχών καθώς και από ίδιο προσωπικό των επιμέρους οικονομικά δραστηριοποιούμενων σε χώρους των τμημάτων του λιμένα απαιτείται και αυτοί να κατέχουν την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια.

ε) Στην παράγραφο αυτή γίνεται μνεία για «ελέγχους» και όχι και για «έρευνες» ασφαλείας ενώ δεν αναφέρονται τα οχήματα, τα εφόδια, τα πλωτά μέσα και οι σιδηροδρομικοί συρμοί, όπου έχουν εφαρμογή, που είναι χαρακτηριστικές περιπτώσεις «απειλής» για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τους Λιμένες.

ζ) Παρατηρείται τα τελευταία χρόνια η δυσκολία κατακύρωσης διαγωνισμών για την πρόσληψη ιδιωτικών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας (ΙΕΠΥΑ) από φορείς διαχείρισης Λιμενικών Εγκαταστάσεων με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εφαρμόσουν τα προβλεπόμενα στα εγκεκριμένα ΣΑΛΕ μέτρα ασφαλείας για διάρκεια 1-2 ετών. Προτείνεται η να δοθεί με την τροποποίηση του εν λόγω άρθρου η δυνατότητα πρόσληψης προσωπικού ΙΕΠΥΑ με τη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης, και κατά παράκληση της ισχύουσας νομοθεσίας (ΠΔ 118 ΦΕΚ Α 150/2007 Περί Προμηθειών του Δημοσίου) και μέχρι την οριστική κατακύρωση του σε εξέλιξη διαγωνισμού προκειμένου να μην δημιουργούνται κενά στην υλοποίηση μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις.

Προτείνεται η αναδιατύπωση και η συμπλήρωση της παραγράφου ως εξής:

«3 α. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεων, για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS, του Κανονισμού και της Οδηγίας, λιμενικών εγκαταστάσεων, οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα, ή των παρακείμενων περιοχών του λιμένα που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του και οι επιμέρους φορείς που

δραστηριοποιούνται οικονομικά σε τμήματα υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα μπορεί να αναθέτουν και σε ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας, που 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 και έρευνες προσώπων, αποσκευών, φορτίων, εφοδίων, οχημάτων, πλωτών μέσων και σιδηροδρομικών συρμών, οι έλεγχοι πρόσβασης, οι περιπολίες ασφαλείας και η επιτήρηση ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, τμημάτων λιμένα καθώς και παρακείμενων περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του και χώρων τους. Όταν η άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας ελέγχων πραγματοποιείται από ίδιο προσωπικό των κατά τα ανωτέρω φορέων θα πρέπει και το προσωπικό αυτό να είναι εφοδιασμένο με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια και να εφαρμόζει τις απαιτήσεις – προβλέψεις του νόμου αυτού.

Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεων, για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού, λιμενικών εγκαταστάσεων και οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα εξουσιοδοτούνται κατά παρέκκλιση της ισχύουσας νομοθεσίας, περί κανονισμού προμηθειών δημοσίου (ΠΔ 118 ΦΕΚ Α' 150/2007), στην πρόσληψη προσωπικού από ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας, που είναι εφοδιασμένες με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια, με τη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης και για όσο χρόνο απαιτείται για την οριστική κατακύρωση διαγωνιστικής διαδικασίας πρόσληψης τέτοιου προσωπικού η οποία έχει νόμιμα προκηρυχθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:13

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.3.β

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

Γ

212.205.139.248

α) Με την υφιστάμενη διαδικασία που αφορά μόνο τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ΥΕΝΑΝΠ 4434.1/02/08 ΦΕΚ Β' 1877/08) υπάρχει εφάπαξ κόστος 1,400 ευρώ για την έκδοση της σχετικής αδειας από την οικεία Λιμενική Αρχή για τη δραστηριοποίηση Ιδιωτικών Επιχειρήσεων Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας ενώ απαιτείται και ασφαλιστική κάλυψη για έκνομες ενέργειες που αφ' ενός εκδίδεται με μεγάλη δυσκολία και αφ' ετέρου με εξαιρετικά υψηλό κόστος. Β) Εφ' όσον εκδοθεί νέα Υπουργική απόφαση θα πρέπει ενδεχόμενα να υπάρξει τόσο βελτίωση των όρων για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις όσο και προϋποθέσεις μικρότερου κόστους για δραστηριοποίηση ΙΕΠΥΑ σε τμήματα και χώρους Λιμένων ή παρακείμενων περιοχών διαφορετικά δεν θα υπάρχει σωστή εφαρμογή των προβλεπόμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

«β. Για την άσκηση των παραπάνω δραστηριοτήτων στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα Λιμάνια, από ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας, απαιτείται η έκδοση άδειας αστυνομικής φύσεως από την οικεία Λιμενική Αρχή, οι όροι και οι προϋποθέσεις της οποίας ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού»

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:15

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 7.1

aviamar.eu

Προτείνουμε όπως περιληφθεί διάταξη σύμφωνα με την οποία κατά την διάρκεια εκπόνησης

aviamar@aviamar.g αξιολόγησης ασφαλείας από κάποιο εξουσιοδοτημένο ΑΟΑ οι εμπλεκόμενες Αρχές (Λιμενική
Γ Αρχή, Τελωνειακή Αρχή, Τμήματα Ασφαλείας Ελληνικής Αστυνομίας, ενδεχομένως
212.205.139.248 παραρτήματα ΕΥΠ περιοχής) να παρέχουν πληροφορίες ασφαλείας σχετικές με τις απειλές
που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή μιας Λιμενικής Εγκατάστασης ή ενός Λιμένα καθώς και
στοιχεία σχετικά με τα συμβάντα ασφαλείας που έχουν λάβει χώρα στη περιοχή, ώστε να
μπορεί να πραγματοποιηθεί μια αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης ή λιμένα
βασισμένη σε πραγματικές απειλές και γεγονότα και όχι σε εικασίες ή προσωπικές εκτιμήσεις
των αξιολογητών

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

«Άρθρο 7

Αξιολογήσεις ασφάλειας

1. Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τους λιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 του παρόντος, εκπονούνται μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας από εξουσιοδοτημένους προς τούτο Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας (Α.Ο.Α.). Η Ενιαία Αρμόδια Αρχή διατηρεί το δικαίωμα εκπόνησης μελετών αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων. Κατά την εκπόνηση των εν λόγω μελετών λαμβάνονται υπ' όψιν οι απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 15.3 και 15.4 του μέρους Β' του Κώδικα ISPS, όσον αφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στο παράρτημα Ι της Οδηγίας όσον αφορά στους λιμένες. Οι εμπλεκόμενες Κρατικές Αρχές (Λιμενικές, Τελωνειακές και Αστυνομικές Αρχές καθώς και Παραρτήματα της ΕΥΠ) στις περιοχές ευθύνης των οποίων υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες που εμπίπτουν στις απαιτήσεις του Κανονισμού και της Οδηγίας θα συνεργάζονται με τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων ΑΟΑ προκειμένου να τους παρέχουν πληροφορίες ασφαλείας σχετικές με τις απειλές που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή μιας λιμενικής εγκατάστασης ή ενός λιμένα καθώς και στοιχεία σχετικά με τα συμβάντα ασφαλείας που έχουν λάβει χώρα στη περιοχή, ώστε οι αξιολογήσεις ασφαλείας να είναι βασισμένες σε πραγματικές απειλές και γεγονότα και όχι σε απλές προσωπικές εκτιμήσεις των αξιολογητών του εκάστοτε εμπλεκόμενου ΑΟΑ. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο το παράρτημα Ι της Οδηγίας και ρυθμίζεται το ανάλογο θέμα.

Βαζαΐος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:16

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 7.3

aviamar.eu Οι εγκρίσεις των μελετών αξιολόγησης ασφαλείας λιμένα από το Συντονιστικό Κέντρο θα
aviamar@aviamar.g πρέπει να πραγματοποιείται μετά από γνώμη και όχι εισήγηση των εμπλεκόμενων Αρχών

Γ Ασφαλείας Λιμένα δεδομένου ότι η εισήγηση προϋποθέτει τη γνώση του εξειδικευμένου
212.205.139.246 αντικειμένου της αξιολόγησης ασφαλείας, γεγονός το οποίο δεν ισχύει για όλα τα μέλη των εν
λόγω Αρχών όπως μέχρι σήμερα έχει δείξει η εμπειρία και παράλληλα η εισήγηση είναι
δεσμευτική σε αντίθεση με τη γνώμη δίδοντας μεγαλύτερη ευελιξία στο Συντονιστικό Κέντρο για
την τελική έγκριση με ή χωρίς τροποποιήσεις.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

3. Οι μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και οι αναθεωρήσεις αυτών
εγκρίνονται από το Συντονιστικό Κέντρο. Οι μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας λιμένων και οι
αναθεωρήσεις αυτών εγκρίνονται από το Συντονιστικό Κέντρο, κατόπιν γνώμης της Αρχής

Ασφάλειας Λιμένα, στις περιπτώσεις που αυτή απαιτείται να έχει συγκροτηθεί, και της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:18

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 8.2.

aviamar.eu

Προτείνεται η αναδιατύπωση του πρώτου εδαφίου αυτής της παραγράφου ως εξής:

aviamar@aviamar.g Τα σχέδια ασφάλειας λιμένα λαμβάνουν επιπλέον υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες διαφόρων
Γ τμημάτων αυτού, ενσωματώνουν τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας των εγκεκριμένων
212.205.139.248 σχεδίων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων εντός των ορίων του και αναπτύσσονται από Α.Ο.Α.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:19

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 9.1

aviamar.eu

Κρίνεται σκόπιμη στην προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 1 του άρθρου 9 η αντικατάσταση της πρόβλεψης των προσόντων ΥΑΛΕ όσον αφορά το μορφωτικό τους

Γ επίπεδο να γίνει από τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που προβλέπεται στον ισχύοντα νόμο
212.205.139.248 (3622/2007) σε «τουλάχιστον δευτεροβάθμιας». Η σημερινή πρόβλεψη του άρθρου 9 του ν. 3622/2007 έχει δημιουργήσει τεράστια προβλήματα στελέχωσης των αντιστοίχων θέσεων και δημιουργία σημαντικών καθυστερήσεων στην υλοποίηση των απαιτήσεων του ISPS και του Κανονισμού ΕΚ 725/2004. Επίσης θα πρέπει να υπάρχει και πρόβλεψη για τον τρόπο τεκμηρίωσης των υπολοίπων απαιτήσεων.

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

9. Το άρθρο 9 του ν. 3622/2007 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 9

Ορισμός υπεύθυνου ασφάλειας

1. Για κάθε υπόχρεο ελληνικό πλοίο ορίζονται από τον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσής του, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ) και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ), ως και οι αναπληρωτές αυτών. Για κάθε υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση της χώρας, προτείνεται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσής αυτής και εγκρίνεται από το Συντονιστικό Κέντρο ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), ως και ο αναπληρωτής του (Α/ΥΑΛΕ), οι οποίοι διαθέτουν: α) τουλάχιστον απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, β) εμπειρία στον τομέα ελέγχου ασφάλειας εμπορικών λιμενικών εγκαταστάσεων ή εμπορικών πλοίων, που αποδεικνύεται με σχετική βεβαίωση φορέα διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων ή πλοίων και γ) τις προβλεπόμενες από τον Κανονισμό γνώσεις, που αποδεικνύονται με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης εκπαιδευτικού Σεμιναρίου σύμφωνα με την εγκεκριμένη από το Συντονιστικό Κέντρο του Υπουργείου διδακτική ύλη και τα διαλαμβανόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 14 του Ν.3622/2007 όπως τροποποιείται με αυτό το νόμο. Για κάθε υπόχρεο λιμένα, ορίζεται ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα (ΥΑΛ), σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 του ν. 3622/2007.

Βαζαίος Κων/νος – Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:20

Κάβδας Κων/νος - Άρθρο 11. Παράγραφος 10.

aviamar.eu

Επειδή επικρατεί ασάφεια στον τρόπο, τις διαδικασίες και την ύλη των προβλεπόμενων από

aviamar@aviamar.g τον Κώδικα ISPS εκπαιδεύσεων, θα πρέπει να δημιουργηθεί με τη σωστή διαμόρφωση αυτής

Γ
212.205.139.250

παραγράφου ξεκάθαρο πλαίσιο για τον ομοιόμορφο και αποτελεσματικό τρόπο πραγματοποίησης των εν λόγω εκπαιδεύσεων

Προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγράφου ως εξής:

10. Η παράγραφος 2 του άρθρου 14 του ν. 3622/2007 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Η εκπαίδευση των ΑΑΠ και των πληρωμάτων των πλοίων, των ΥΑΛΕ, Α/ΥΑΛΕ και του προσωπικού ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και των ΥΑΕ διενεργείται από δημόσιους και ιδιωτικούς εκπαιδευτικούς φορείς, οι οποίοι παρέχουν την προβλεπόμενη στις παραγράφους 13.1, 13.2, 13.3, 13.4, 18.1, 18.2 & 18.3 του μέρους Β του Κώδικα ISPS εκπαίδευση σύμφωνα με την εγκεκριμένη από το Συντονιστικό Κέντρο του Υπουργείου εκπαιδευτική ύλη και τα διαλαμβανόμενα στο Ν.3879/2010. Η τεκμηρίωση της εκπαίδευσης αποδεικνύεται με βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης ή πιστοποιητικό εκπαίδευσης που εκδίδεται σύμφωνα με το Ν.3879/2010.».

Ν Παπαναστασίου Υποβλήθηκε 28/12/2012 15:14

papanastasiou niko Στο άρθρο 11, παρ. 2β αναφέρεται ότι ορίζεται ΥΑΛ ένας εκ των ΥΑΛΕ (προκρίνονται δε οι
s@yahoo.gr ΥΑΛΕ σε λιμένες δημόσιου χαρακτήρα). Είναι δυνατόν ΥΑΛΕ που συμμετέχει σε συνεδριάσεις
79.129.28.57 της ΑΑΛ ΜΟΝΟ για θέματα που αφορούν τη δική του Λιμενική Εγκατάσταση, να αναλάβει καθήκοντα ΥΑΛ αφού δεν θα έχει γνώση των συνθηκών ασφάλειας σε όλο το λιμένα. Είναι δυνατό να λάβει γνώση του περιεχομένου των ΑΑΛΕ-ΣΑΛΕ των ΛΕ πέραν αυτής που είναι ορισμένος ΥΑΛΕ;

Προτείνεται τα καθήκοντα ΥΑΛ να ανατίθενται σε Α/Ξ ΛΣ (ίσως στο Δ/τή Ασφάλειας της οικείας Λιμενικής Αρχής αν όχι στον Προϊστάμενό της – Πρόεδρο της ΑΑΛ) ο οποίος έχει συνολική εικόνα του Λιμένα και γνώση των ΑΑΛΕ-ΣΑΛΕ των ΛΕ αρμοδιότητας της Υπηρεσίας του

Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

Νικόλαος Υποβλήθηκε 18/12/2012 18:26
ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ
nax2mar@otenet.gr Στο αρθρο 32
79.130.44.252 είναι λογικό τα μελη των Τοπικων Κλιμακιων Επιθεωρησης πλοιων να εχουν καποια εκπτωση στα εισητηρια ,οταν οι Λιμενικοι εχουν εκτωση 100% . Αφου ελεγχουν και υπογραφουν πιστοποιητικα για την Ασφαλεια των επιβατων και των πλοιων .

Με βεβαίωση που θα εκδίδει ο Κεντρικός Λιμενάρχης όπου ανήκουν .
Τουλάχιστο στα Κεντρικά Λιμενάρχεια .Τουλάχιστον ενα 50%

Σ.Ε.Ε.Ν. Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:24
seen@ath.forthnet.gr Δεδομένου ότι η καταμέτρηση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων με τους κανόνες της Δ.
Γ Συμβάσεως 1969 έχει ως αποτέλεσμα GT σε αριθμό περί τα 30% – 50% μεγαλύτερο από το
194.219.217.31 αποτέλεσμα σε κοχ της καταμέτρησης με τον Ν.Δ. 973/71, τότε από 1/1/2014 όλα τα πλοία εσωτερικών πλόων θα έχουν επιπλέον επιβαρύνσεις διαφόρων ειδών (από πρόσθετα λιμενικά

- 473 -

τέλη έως και πρόσθετα πιστοποιητικά).

Ένα άμεσο παράδειγμα είναι το άρθρο 15 του σχεδίου Νόμου, σύμφωνα με το οποίο ένα πλοίο περί τους 900 κοχ σήμερα, την 1/1/14 θα είναι άνω των 1000 GT και συνεπώς θα απαιτείται να συμμορφωθεί με τον Ν. 3393/2005.

Κατά την γνώμη μας το ορθότερο θα ήταν να θεωρείται ως GT αριθμός των κοχ (όχι μόνο μέχρι 31/12/2013) αλλά μέχρι το πλοίο να υποστεί σημαντικές μετασκευές, οι οποίες να αιτιολογούν την ονομαστική αύξηση της χωρητικότητάς τους.

ΘΗΡΑΙΟΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

th@shipinvestigatio

n.gr

212.70.212.24

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:50

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ

Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

Σας εκφράζουμε την θετική γνώμη μας για την έγγραφη αναφορά στα πιστοποιητικά καταμέτρησης των πλοίων που εκτελούν πλοες εσωτερικού, την εγγραφή και της ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (GT) σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Ν.Δ. 973/71, θα λυθούν πολλά προβλήματα.

Πρέπει όμως να λάβετε υπόψιν ότι ο υπολογισμός χωρητικότητων είναι απόλυτα διαφορετικός. Εάν όπως αναφέρετε στην παράγραφο γ. του παρόντος άρθρου ισοτιμίες η αριθμητική τιμή των δυο χωρητικότητων ΚΟΧ και GT θα είναι μια πρωτοτυπία που μόνο στην Ελλάδα θα εφαρμόζετε και λόγω ότι η ολική χωρητικότητα (GT) υπολογίζεται διεθνώς με έναν τρόπο, έτσι θα είμαστε η μόνοι που την διεθνή ολική χωρητικότητα (GT) θα την έχουμε υπολογίσει έμμεσα με την εθνική νομοθεσία.

Παραδειγματικά σας αναφέρω όταν ένα πλοίο αλλάξει σημαία τότε θα φαίνεται λάθος χωρητικότητα (GT) στα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του.

Προτείνουμε κανονικά σύμφωνα με το Ν.Δ. 973/71 να υπολογίζεται η διεθνή ολική χωρητικότητα, να γίνεται εγγραφή στο πιστοποιητικό καταμέτρησης του πλοίου και να έχει ισχύ μόνο όταν το πλοίο αλλάξει τους πλοες σε διεθνή. Επιπλέον θα δίνεται και η δυνατότητα να γνωρίζει ο κάθε ενδιαφερόμενος για το συγκεκριμένο πλοίο, τι θα πρόκυψη όταν το πλοίο για κάποιους λόγους (εργασία ή πώληση) αλλάξει σημαία η πλοες.

ΜΕ ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΘΗΡΑΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Άρθρο 13: Επιθεώρηση πλοίων

panagiotis

kreisp@gmail.com

94.70.45.233

Υποβλήθηκε 16/12/2012 13:58

Από την επιθεώρηση πλοίων πρέπει να εξαιρεθούν τα στελέχη του Λιμενικού σώματος, γιατί δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονα ελεγκτές και ελεγχόμενοι, δηλαδή αφενός μεν να υπογράφουν ως επιθεωρητές αφετέρου δε να ελέγχουν εάν έχουν επιθεωρηθεί τα πλοία. Γιατί έτσι η κρίση είναι εν τοις πράγμασι ανέλεγκτη, αφού καλούνται οι ίδιοι να ελέγξουν τη νομιμότητα ή την ορθότητα των δικών τους πράξεων.

Νικόλαος

Υποβλήθηκε 18/12/2012 13:17

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

Στο άρθρο 13

nax2mar@otenet.gr

79.130.44.252

Πρέπει διευκρινίζονται τα κριτήρια επιλογής μελών του κλιμακίου Επιθεώρησης

Δηλαδή με σειρά προτίμησης

1. πρέπει προτεραιότητα να έχουν Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Μηχανικοί Α.Ε.Ι

Με θαλάσσια εμπειρία τουλάχιστον 2 έτη και 10 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος

2. Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Α.Ε.Ι με 10 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος

3. Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Μηχανικοί με 2 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος

4. Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Τ.Ε.Ι . με 4 έτη θαλάσσια υπηρεσία και 10 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος

5. .Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Τ.Ε.Ι με 10 έτη απόκτησης αδείας ασκήσεως επαγγέλματος.

6. Μηχανικοί Εμπορικού Ναυτικού Α. Τάξεως

Είναι αδύνατον ένας Μηχανικός εμπορικού Ναυτικού η κάποιος που δεν έχει επιστημονικές γνώσεις να κρίνει

Παραδείγματος χάριν –

την αντοχή ενός ανταλλακτικού ,

την ευστάθεια του σκάφους σε σχέση με το βάρος και την τοποθέτηση της μηχανής ,

τι σχέση έχουν τα Αμπερωρια με τον κίνδυνο πυρκαγιάς στο πλοίο

την αντοχή ενός υλικού στην πυρκαγιά

Για όλα αυτά και πολλά άλλα πρέπει η σειρά να είναι όπως προτείνω

για την Ασφάλεια των επιβαινόντων και τον σωστό έλεγχο των πλοίων

Δεν θα πρέπει Αξιωματικοί του Λιμενικού να επιθεωρούν Μηχανολογικά κανένα σκάφος διότι η εμπειρία τους είναι συνήθως σε μικρές ιπποδυνάμεις και δεν έχουν επιστημονικές γνώσεις (εκτός εάν έχουν διπλώματα η πτυχία ανάλογα)

Νικόλαος

Υποβλήθηκε 21/12/2012 10:46

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

Στο αρθρο 13

nax2mar@otenet.gr

79.130.44.252

Είναι μια ευκαιρία να αποκεντρωθούν Υπηρεσίες από την Γραφειοκρατική Επιθεώρηση

Εμπορικών πλοίων .

Τα Τοπικά κλιμάκια Επιθεώρησης να συγκροτούνται , τουλάχιστον στα Κεντρικά Λιμεναρχεία

Όπου υπάρχουν τουλάχιστον 3 Ναυπηγοί Μηχανολόγοι και να μπορούν να εκδίδουν

πρωτόκολλα η πιστοποιητικά για σκάφη μέχρι 24 μέτρα – μήκους ισάλου-

Την ίδια στιγμή θα εισπράττει πόρους το κράτος που σήμερα διαφεύγουν ,

με τον εξής απλό τρόπο :

Με επικεφαλή τον αρχαιότερο Ναυπηγό μηχανολόγο , που θα υπογραφεί μαζί με τον Λιμενάρχη (η οποιον ορίσει ο Λιμενάρχης)

1.θα εκδίδονται τα πιστοποιητικά

2. θα εκδίδουν και ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ όπως μπορεί και ο Νηογνώμονας .

3. Να καθοριστεί ένα τέλος) για την έκδοση όλων των πιστοποιητικών το οποίο

(που θα αποτελείται από 3 έως 5 άτομα)

θα κατανέμεται ως εξής :

50% θα μοιράζονται όλα τα μέλη του κλιμακίου

- 475 -

25% θα μοιράζεται στο λιμεναρχείο και

25% θα πηγαίνει στο κράτος

π.χ. μέχρι 5 μέτρα ολικού μήκους 150 ευρώ

από 5 μέτρα έως 6 μέτρα 250 ευρώ

από 6 μέτρα έως 8 μέτρα 400 ευρώ

από 8 μέτρα έως 12 μέτρα 700 ευρώ

από 12 μέτρα έως 15 μέτρα 1100 ευρώ

Σε αυτά τα ποσά θα συγκαταλέγονται όλα εκτός από το πιστοποιητικό καταμέτρησης και θα αφορά την έκδοση πιστοποιητικών αφού ο ενδιαφερόμενος θα έχει προσκομίσει όλα τα υπόλοιπα , μελέτες , σχέδια κ.λ.π .

Όπου απαιτούνται

και ουτο καθεξής αυτά θα είναι για την έκδοση των επαγγελματικών τουριστικών πλοίων και των υπολοίπων

Για τα Αλιευτικά θα υπάρχει μείωση 25 %

Όλοι γνωρίζουν ότι αυτά τα ποσά ούτως η άλλως πληρώνονται απο τούς ιδιοκτήτες σκαφών και μάλιστα μαύρα έτσι :

1. Το κράτος θα εισπράττει αυτά που διαφεύγουν

2. Οι λιμενικοί θα έχουν ένα πρόσθετο εισόδημα που ούτως η άλλως χάνεται και δεν θα επιβαρύνεται το κράτος

3. Οι Ναυπηγοί θα έχουν ένα εισόδημα που θα φορολογείται

4. Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ θα ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΘΗ και δεν θα ταλαιπωρείται ο πολίτης

5.θα σταματήσουν τα υπόγεια ΦΑΚΕΛΑΚΙΑ .

6. Δεν θα επιβαρύνεται ο πολίτης στο να ΠΛΗΡΩΝΕΙ τους επιθεωρητές από τον Πειραιά για να έλθουν στο κάθε λιμάνι για επιθεώρηση , όταν οι Ναυπηγοί που υπάρχουν είναι πιο έμπειροι από αυτούς .

7. Και η Επιθεώρηση να ασχολείτε μόνο με μεγάλα βαπόρια που ούτως η άλλως μόνο στο Πειραιά μπορούν να επιθεωρηθούν στο Πέραμα στη ξηρά .

Με αυτό τον τρόπο θα σταματήσει η ΑΙΜΟΡΡΑΓΙΑ που εδώ και δεκαετίες υπάρχει σε όλο αυτό το κυκλωμα .

Αυτά είναι ένας απλός μπουσουλας μετά από 30 χρόνια εμπειρίας

Νικόλαος

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

nax2mar@otenet.gr

94.65.103.192

Υποβλήθηκε 26/12/2012 10:33

Άρθρο 13

Στην παράγραφο 1.

πρέπει να αναφερθεί ότι

Απαγορεύετε να συμμετέχουν στα Τοπικά κλιμάκια

Ναυτικοί Πράκτορες – Τουριστικοί πράκτορες .

Όλοι αυτοί έχουν άμεση σχέση με τα σκάφη κυρίως τα Τουριστικά επαγγελματικά αφού διαχειρίζονται επ αμοιβή τα πιστοποιητικά τους κατάπλους απόπλους και γεμίζουν με επιβάτες τα πλοία .

Είναι αδιανόητο να έχει τέτοια εξάρτηση από το πλοίο και να εκτελεί και επιθεώρησης .

- 476 -

Στα νησιά όπου η τουριστική κίνηση είναι τεράστια όλα τα πλοία επαγγελματικά τουριστικά που είναι η συντριπτική πλειοψηφεια εξαρτώνται από τους Πράκτορες .

Άρθρο 14: Ρυθμίσεις σχετικές με την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:25

seen@ath.forthnet.gr

[194.219.217.31](tel:194.219.217.31)

Να διαγραφεί, γιατί δεν αλλάζει κάτι ουσιαστικά

Άρθρο 16: Βοηθητικά σκάφη και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιέργειών

ΘΗΡΑΙΟΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 10:43

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

th@shipinvestigation.gr

gr

[212.70.212.24](tel:212.70.212.24)

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ

ΚΥΡΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕ,

Αναφέρουμε την γνώμη και εμπειρία μας για την κατηγορία των σκαφών του άρθρου 16 προκειμένου να λυθούν χρόνια προβλήματα που ταλανίζουν τον πιο δυνατό ίσως εξαγωγικό κλάδο της Εθνικής μας Οικονομίας, τον Κλάδο των ΥΔΑΤΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ.

Προκειμένου η Λιμενική Αρχή, μετά από σύμφωνη γνώμη της Υπηρεσίας Αλιείας να εκδώσει την επαγγελματική άδεια σκάφους υδατοκαλλιέργειών, θα πρέπει να έχει όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σκάφους & της μηχανής π.χ. ολικό μήκος, μήκος νηολόγησης, πλάτος νηολόγησης, βάθος νηολόγησης, ολική χωρητικότητα, καθαρή χωρητικότητα, πηλοδύναμη μηχανής κλπ στοιχεία που προκύπτουν από την καταμέτρηση των σκαφών (όπως γίνεται σήμερα με τα Επαγγελματικά Αλιευτικά).

Η παραπάνω ενέργεια γίνεται σήμερα για σκάφη υδατοκαλλιέργειας άνω των 10 μέτρων ολικού μήκους. Θα πρέπει δηλαδή να καταμετρηθούν τα εν λόγω σκάφη και πλωτά ναυπηγήματα ολικού μήκους κάτω των 10 Μ.

Στην παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου αναφέρεται ότι τα βοηθητικά σκάφη υδατοκαλλιέργειας προορίζονται εκτός των άλλων και για ρυμούλκηση κλωβών, δεξαμενών.

Λόγω της ιδιομορφίας των εγκαταστάσεων των υδατοκαλλιέργειών (αγκυροβόλια, έκταμα σχοινίων κλπ) θα λύνονταν πολλά προβλήματα, εάν προστίθετο μια νέα παράγραφος που θα επέτρεπε την ρυμούλκηση των παραπάνω κλωβών και πλωτών ναυπηγημάτων για τοπικούς πλόες, από σκάφη υδατοκαλλιέργειας, με την προϋπόθεση να έχουν ΠΓΕ σε ισχύ, να φέρουν εξοπλισμό ανάλογα με το μήκος τους (γάντζο ρυμούλκησης – απαγκίστρωση γάντζου ή προϋποθέσεις καβοδετικών πλοιαρίων) και να εφοδιάζονται με την ανάλογη βεβαίωση ρυμούλκησης ναυπηγού για την συγκεκριμένη ρυμούλκηση.

Επίσης σας γνωρίζουμε ότι ο μέχρι σήμερα χαρακτηρισμός γι' αυτά τα σκάφη είναι "Βοηθητικά Ιχθυοκαλλιέργειας" ενώ τώρα χαρακτηρίζονται "Βοηθητικά Υδατοκαλλιέργειας"(Πιθανή δημιουργία προβλημάτων με τα υπάρχοντα Ναυτιλιακά Έγγραφα των σκαφών με τον νέο χαρακτηρισμό).

ΜΕΤΑ ΤΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

- 477 -

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΘΗΡΑΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' : ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Άρθρο 17 : Ναυτολόγηση

Παναγιώτης Υποβλήθηκε 19/12/2012 15:00
pakal11@hotmail.com Πλήρης εξομοίωσης της ναυτικής εργασίας με την δουλεία.
85.75.99.43 Απαράδεκτος ο τρόπος υπολογισμού της σύνταξης. Δεν λαμβάνονται υπ όψιν κριτήρια όπως Διπλώματα Τάξεων των Αξιωματικών αλλά κ η ανεργία μέσα στην δεκαετία.

Άρθρο 19: Παράταση θητείας επίκουρων καθηγητών

Χαράλαμπος Ζώης Υποβλήθηκε 26/12/2012 17:40
hariszois@gmail.com Στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2638/1998, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του ν.
178.147.206.190 3450/2006, αναφέρεται ότι <>.
Είναι προφανές ότι το άρθρο 19 του προς δημόσια διαβούλευση σχεδίου νόμου αναφέρεται και στις τρεις παραπάνω βαθμίδες τακτικών μελών Ε.Π. Όμως, ο τίτλος του συγκεκριμένου άρθρου είναι τέτοιος, ώστε να φαίνεται ότι αυτό αφορά μόνο τους επίκουρους καθηγητές, και όχι τα μέλη Ε.Π. των δύο άλλων βαθμίδων.
Συνεπώς, κατά την ταπεινή μου γνώμη, ο τίτλος του παρόντος άρθρου θα αντιπροσώπευε καλύτερα το ακριβές περιεχόμενό του αν ήταν διατυπωμένος, για παράδειγμα, ως εξής: <>.
Η αλλαγή του τίτλου σε κάποιο άρθρο ενός σχεδίου νόμου είναι, ίσως, λεπτομέρεια, αλλά θεωρώ ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, μπορεί και πρέπει να γίνει για να μην δημιουργηθούν παρερμηνείες στο μέλλον.

Νομίζω επίσης ότι η τελευταία πρόταση <> χρειάζεται περαιτέρω διευκρίνιση.

Ευχαριστώ πολύ για τη φιλοξενία

Άρθρο 20: Εκπαιδευτικά Ταξίδια σπουδαστών ΑΕΝ

kostas Υποβλήθηκε 14/12/2012 15:39
kostas2375@yahoo.gr Να αναβαθμιστούν επιτέλους οι ναυτικές ακαδημίες και να ενταχθούν στην Τρίτη βαθμίδα εκπαίδευσης με
ΤΕΙ – ΑΕΙ.
79.103.173.221
kolias Υποβλήθηκε 15/12/2012 00:44
fairyscout@gmail.com δηλαδή εγώ που έχω μια εταιρεία θα πληρωσω 2.500 ευρώ και... »καθαρίσα»? και πότε? ανα
εκπαιδευτική περίοδο? για κάθε μου πλοίο? το μήνα? ή μια φορά όταν διαπιστωθεί

109.242.195.160

η...παραβαση? και αν δεν εχω ελληνα αξιωματικο να τους συμπληρωνει το βιβλιαρακι τους? και εαν δεν ειναι επαρκη τα αγγλικά του δοκιμου για να επικοινωνει με τον ξενο πλοιαρχο που εχω? και εαν παροτι τον προσλαμβανω εκεινος δεν αντεχει (αφου τον κανω να φτυσει το γαλα της μανας του στο καφονι) και παραιτειται? να συνεχισω? βρειτε αλλους τροπους να συνεργαστειτε κι αφηστε τις κρυαδες με τα αστεια και ασαφη προστιμα.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ

simkik@yahoo.gr

94.68.199.117

Υποβλήθηκε 21/12/2012 18:29

Η δημόσια ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα περνάει μία γενικότερη κρίση. Δεν πρέπει να εστιάσουμε μόνο στο πρόβλημα της ναυτολόγησης των δοκίμων.

1)Το μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό που διδάσκει ναυτικά μαθήματα είναι ελάχιστο και στο προσεχές μέλλον ανύπαρκο. Αυτό όπως καταλαβαίνουμε θα έχει τεράστιες αρνητικές συνέπειες στην εκπαιδευτική διαδικασία.

2)Ο πολύπλοκος τρόπος εισαγωγής των σπουδαστών καταλήγει να απευθύνεται σχεδόν σε δύο βασικές κατηγορίες: σπουδαστές που εισάγονται με κριτήρια κοινωνικά (πολύτεκνοι) και σπουδαστές με δήθεν υψηλούς βαθμούς μέσω των ΕΠΑΛ. Το γνωσιακό επίπεδο όμως αυτών των παιδιών είναι τέτοιο που δεν τα βοηθάει να αποπερατώσουν τις σπουδές τους εντός των (4) Ακαδ/κών Ετών. Μάλιστα μέχρι πριν (1) έτος οι ΑΕΝ για πολλά παιδιά ήταν μία πολύ ωραία περίπτωση για δωρεάν σύττιση και στέγαση χωρίς τέλος.

Και κοντά σε όλα τα άλλα προέκυψε και το πρόβλημα της ναυτολόγησης. Ενα έχω να πω, όσο οι ΑΕΝ απευθύνονταν σχεδόν αποκλειστικά σε άρρενες δεν υπηρχε σχεδόν κανένα πρόβλημα με τις ναυτολογήσεις.

Λέξεις κλειδιά : Αναβάθμιση των Ναυτικών Λυκείων, προσπαιτούμενα LOWER ή PROFICIENCY, υποβολή υποψηφίων σε ψυχομετρικά τεστ πριν την εισαγωγή τους στις ΑΕΝ, δημιουργία περιβάλλοντος τύπου στρατιωτικών σχολών εντός των ΑΕΝ, διαρκής επιμόρφωση διδακτικού προσωπικού.

Άρθρο 21: Γραφείο Σταδιοδρομίας

panagiotis

kekisp@gmail.com

94.68.160.87

Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:55

Το γρ. σταδιοδρομίας είναι σημαντικό να υπάγεται στις κατά τόπου Ακαδημίες και όχι στην αρμόδια διεύθυνση ναυτικής εκπαίδευσης. Πιο συγκεκριμένα η φύση και ο στόχος του γρ. σταδιοδρομίας είναι τέτοιος που απαιτεί άμεση σχέση με τους σπουδαστές προκειμένου να είναι σε θέση οποιαδήποτε στιγμή να ζητούν συμβουλές και πληροφορίες και να τους παρέχεται με κάθε τρόπο επαγγελματική καθοδήγηση. Με την υπαγωγή αυτή, το γρ. σταδιοδρομίας των ΑΕΝ θα καταστεί προσιτό, ελέγξιμο και δεν θα απαιτείται να διανύουν μεγάλες αποστάσεις οι σπουδαστές. Τέλος μ' ένα τέτοιο μέτρο επιτυγχάνεται η επιθυμητή αποκέντρωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ' : ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Άρθρο 28: Εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 21:03

ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ

SMALLISLANDS.EU

PRESIDENT@SMAL

LISLANDS.EU

85.72.141.173

Το Άρθρο 28: Εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας, έτσι όπως είναι δημοσιευμένο είναι ασαφές και αόριστο.

Να προβλέπεται ακύρωση του νόμου εάν δεν συνοδεύεται από γνωμοδότηση του Υπ. Αιγαίου και Ναυτιλίας και όχι απλά να τονίζεται η ανάγκη της γνωμοδότησης. Επίσης ποιος και πώς ορίζεται ένα νόμος εάν έχει επιπτώσεις στα νησιά???

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:01

seen@ath.forthnet.gr

Γ

194.219.217.31

Καμία στρατηγική για την οικονομική, κοινωνική αλλά και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένη εάν στην διαμόρφωσή της δεν συμβάλλει και δεν συνυπολογίζεται και η ακτοπλοΐα. Δυστυχώς για μία ακόμη φορά βλέπουμε να αγνοείται η πιο σημαντική δραστηριότητα για την όποια ανάπτυξη των νησιών, η σύνδεσή τους δηλαδή με την ηπειρωτική χώρα αλλά και μεταξύ τους.

Άρθρο 29: Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

Υποβλήθηκε 15/12/2012 22:18

RAGIAS.GR

RAGIAS1@HOTMAIL

L.COM

89.210.20.242

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΙΤΑΙ ΚΑΙ Η ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕ ΤΟΝ ΓΕΝΙΚΟ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ, ΤΑ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑ ΕΥΒΟΙΑΣ, ΓΙΑΤΙ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΤΑ ΝΗΣΙΑ : ΕΥΒΟΙΑ, ΣΚΥΡΟΣ, ΣΚΙΑΘΟΣ, ΔΑΔΟΝΗΣΟΣ, ΣΚΟΠΕΛΟΣ. ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΑΥΤΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΝΑΠΤΥΣΣΕΤΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ, ΚΛΠ.

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΦΡΑΖΕΤΑΙ Η ΒΟΥΛΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΥΤΩΝ, ΑΦΟΥ ΕΠΙΖΗΤΟΥΜΕ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΗΜΟΥ ΕΡΕΤΡΙΑΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 21:13

ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ

SMALLISLANDS.EU

PRESIDENT@SMAL

LISLANDS.EU

85.72.141.173

Άρθρο 29: Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Η ΑΝΑΓΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΙΣΗΣ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΟΣΟ ΠΟΤΕ ΑΛΛΟΤΕ. ΔΕΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ ΠΟΥΘΕΝΑ ΟΤΙ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΙ ΕΠΡΟΣΩΠΟΣ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ. ΠΩΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ Η ΦΩΝΗ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ???

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:03

seen@ath.forthnet.gr

Γ

194.219.217.31

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω είναι παράλογο να μην περιλαμβάνονται εκπρόσωποι της ακτοπλοΐας στο εν λόγω Συμβούλιο.

ΗΑΤΤΑ-Σύνδεσμος

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:49

των εν Ελλάδι

Τουριστικών &

Ταξιδιωτικών

Δεδομένου ότι το ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ 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, θεωρούμε επιβεβλημένο να προβλεφθεί η

Γραφείων

hatta.gr

hatta@hatta.gr

[62.38.240.205](tel:62.38.240.205)

συμμετοχή εκπροσώπου του Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων.

Ο HATTA, ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων είναι ο εκπρόσωπος των τουριστικών γραφείων της Ελλάδας τα οποία αποτελούν τον παραγωγό και το δίκτυο διανομής του τουριστικού μας προϊόντος. Έχει τη γνώση και τη διάθεση προσφοράς προς όφελος της ανάπτυξης της ελληνικής ακτοπλοΐας και του τουρισμού γενικότερα.

Άρθρο 30 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ

ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ

SMALLISLANDS.EU

PRESIDENT@SMALLISLANDS.EU

LISLANDS.EU

[85.72.141.173](tel:85.72.141.173)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 21:18

Άρθρο 30 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΝΗΣΙΑ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ ΜΕ ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ. ΕΤΣΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΓΚΡΙΖΕΣ ΖΩΝΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ. ΜΕ ΔΕΔΟΜΕΝΟ ΟΤΙ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΕΠΙΘΥΜΕΙ ΓΚΡΙΖΕΣ ΖΩΝΕΣ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΣΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η': ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 31 : Τροποποιήσεις του Ν. 3709/2008

Σ.Ε.Ε.Ν.

seen@ath.forthnet.gr

[194.219.217.31](tel:194.219.217.31)

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:11

Επί του συγκεκριμένου θέματος έχουν υποβληθεί στο ΥΝΑ οι κατ' άρθρο παρατηρήσεις μας για τις αναγκαίες αλλαγές έτσι ώστε να ανταποκρίνεται ο Νόμος στα όσα προβλέπονται από τον σχετικό Ευρωπαϊκό Κανονισμό, χωρίς να επιβάλλονται περαιτέρω περιορισμοί, ενώ ταυτόχρονα διορθώνονται οι διατάξεις που στην πράξη κατά την εφαρμογή τους αποδείχθηκαν ανεπαρκείς λαμβανομένης υπόψη της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζουν τα νησιά μας.

HATTA-Σύνδεσμος

των εν Ελλάδι

Τουριστικών &

Ταξιδιωτικών

Γραφείων

hatta.gr

hatta@hatta.gr

[62.38.240.205](tel:62.38.240.205)

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:51

Δεδομένου ότι στο άρθρο αυτό ενσωματώνονται οι διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1177/2010, ο οποίος ούτως ή άλλως είναι υποχρεωτικής εφαρμογής, στο άρθρο αυτό θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν και τα εξής άρθρα όπως περιέχονται και στον Κανονισμό ΕΕ 1177/2010:

Α.Κανονισμός ΕΕ 1177/2010 – Άρθρα 15, 16 & 17

(15) Οι μεταφορείς θα πρέπει, σύμφωνα με τις γενικώς αποδεκτές αρχές, να φέρουν το βάρος της απόδειξης ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση οφείλεται σε τέτοιες καιρικές συνθήκες ή έκτακτες περιστάσεις.

(16) Στις καιρικές συνθήκες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου θα πρέπει να περιλαμβάνονται, χωρίς όμως να περιορίζονται σε αυτές, οι ισχυροί άνεμοι, η θαλασσοταραχή, τα ισχυρά ρεύματα, οι δυσχερείς συνθήκες πάγου και η εξαιρετικά υψηλή ή χαμηλή στάθμη των υδάτων, οι τυφώνες, οι ανεμοστρόβιλοι και οι πλημμύρες.

(17) Στις έκτακτες περιστάσεις θα πρέπει να περιλαμβάνονται, χωρίς να περιορίζονται σε

αυτές, οι φυσικές καταστροφές, όπως οι πυρκαγιές και οι σεισμοί, οι τρομοκρατικές επιθέσεις, οι πόλεμοι και οι στρατιωτικές ή μη στρατιωτικές ένοπλες συγκρούσεις, οι εξεγέρσεις, οι στρατιωτικές ή παράνομες δημεύσεις, οι εργασιακές συγκρούσεις, η μεταφορά στη στεριά ασθενών, τραυματιών ή νεκρών, οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα ή σε εσωτερικές πλωτές οδούς, τα μέτρα που είναι αναγκαία για την προστασία του περιβάλλοντος, οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι φορείς διαχείρισης της κυκλοφορίας ή οι αρχές λιμένα ή οι αποφάσεις αρμόδιων αρχών σχετικές με τη δημόσια τάξη και ασφάλεια, καθώς και για την κάλυψη επείγουσών μεταφορικών αναγκών.

Β. Κανονισμός ΕΕ 1177/2010 άρθρο 20

(20) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να επηρεάζει τα δικαιώματα των επιβατών που έχουν κατοχυρωθεί με την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις. Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να έχει εφαρμογή στις περιπτώσεις που ένα οργανωμένο ταξίδι ματαιώνεται για λόγους άλλους από τη ματαίωση της υπηρεσίας μεταφορών επιβατών ή της κρουαζιέρας.

Άρθρο 32 : Εκπτώσεις ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:41

XILARI_70@yahoo.gr

62.103.138.164

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ ΕΙΣΗΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ? ΔΕΝ ΔΟΥΛΕΥΟΥΝ ΣΤΟ ΦΟΡΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΥΤΟΙ?

Μακης

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:57

poseidon3040@gmail

il.com

46.103.5.207

Απίστευτη παραδοχή διαπλοκής και επίδειξη εξουσίας από το Λιμενικό Σώμα με την πρόβλεψη 100% δωρεάν ακτοπλοϊκών εισιτηρίων για όλα τα στελέχη τους...ακόμη και τους αποστράτους (θα είχε ενδιαφέρον η τεκμηρίωση της έκπτωσης αυτής στην αιτιολογική έκθεση του σχεδίου νόμου). Και μάλιστα όταν δεν υπάρχει καμία αναφορά σε φοιτητές και άλλες ευπαθείς κοινωνικές ομάδες. Προτείνεται ο περιορισμός των εκπτώσεων σε παιδιά, ευπαθείς κοινωνικές ομάδες και φοιτητές σε λογικά όρια (π.χ. 50%) και με πρόβλεψη αντίστοιχου αντισταθμίσματος για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες που ούτως ή άλλως βρίσκονται σε βαθιά οικονομική κρίση.

lazaros

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:12

aggkaradanis@yahoo

oo.gr

79.167.39.48

Σ.Ε.Ε.Ν.

Για τις εκπτώσεις στα εισιτήρια των πλοίων σας γνωρίζω ότι στο Υ.Ε.Ν εκτός του προσωπικού του Λ.Σ και των συνταξιούχων του Λ.Σ , υπάρχουν και μόνιμοι υπάλληλοι εν ενεργεία και συνταξιούχοι του Υ.Ε.Ν που πρόσφεραν επί 35 έτη και τους αγνοείται..

seen@ath.forthnet.gr

Γ

194.219.217.31

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:13
Το συγκεκριμένο άρθρο αποτελεί απαράδεκτη και παράνομη οικονομική επιβάρυνση ιδιωτικών επιχειρήσεων, αντικείμενη στο Σύνταγμα, στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και στα Διεθνή Ανθρώπινα Δικαιώματα. Με το παρόν άρθρο επιχειρείται η δια νόμου επιβολή των υποχρεωτικών εκπτώσεων που μέχρι πρότινος προβλέπονταν με την εξίσου παράνομη και καταχρηστική ΚΥΑ 3324.1/15/03/03-04-2003.
Τονίζουμε ότι η χορήγηση προνομίων σε συγκεκριμένες πληθυσμιακές ομάδες, οι οποίες δύνανται να αλλάζουν κατά το δοκούν του εκάστοτε κυβερνώντα, στο βαθμό που δεν

- 482 -

προβλέπει αποζημίωση των εταιρειών για αυτές είναι παράνομη και ανεπίτρεπτη προσβολή της οικονομικής ελευθερίας αλλά και άλλων βασικών δικαιωμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η κάθε εταιρεία έχει το δικαίωμα να αποφασίζει η ίδια ανάλογα με την εμπορική της πολιτική τυχόν εκπτώσεις που επιθυμεί να χορηγεί. Η επιβολή εκπτώσεων ως δημόσια υπηρεσία χωρεί μόνο με ρητή πρόβλεψη αποζημίωσης για τη χορήγησή τους, όπως άλλωστε συμβαίνει και με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Άρθρο 33: Επίταξη πλοίου

Μακης

Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:02

poseidon3040@gmail
.com

Απίστευτη επίδειξη κρατισμού και αναχρονιστικού τρόπου διαχείρισης της ακτοπλοΐας. Είναι αυτονόητο ότι το άρθρο πρέπει να αποσυρθεί.

46.103.5.207

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:16

seen@ath.forthnet.gr

Γ

194.219.217.31

Το εν λόγω άρθρο αποτελεί ουτοπική οπτική της ακτοπλοΐας και είναι φανερά εκτός πραγματικότητας. Θεωρούμε ότι εισήχθη στο σχέδιο νόμου εκ παραδρομής χωρίς να το έχουν δει οι αρμόδιοι παράγοντες και υπηρεσίες του ΥΝΑ που γνωρίζουν τη λειτουργία της ακτοπλοΐας. Προβλήματα όπως η ασφάλιση του πλοίου, η δυνατότητα των δημοσίων υπαλλήλων να ασκήσουν διοίκηση ναυτιλιακής εταιρείας, η κάλυψη διαφόρων χρηματοοικονομικών εξόδων, οι ευθύνες σε περίπτωση ζημίας, η ευθύνη αποκατάστασης ζημιών κτλ δεν ρυθμίζονται. Η εκτέλεση δρομολογίων όταν αυτά διακόπτονται για οικονομικούς λόγους είναι πρακτικά αδύνατη χωρίς τη συγκατάθεση και τη σύμφωνη γνώμη της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Άρθρο 35: Στρατηγική ανάπτυξης εθνικού λιμενικού συστήματος

Αριστέιδης Δήμου

Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:28

aristidesdimou@yahoo
.com

88.218.54.37

1. Η στρατηγική ανάπτυξης του εθνικού λιμενικού συστήματος παρέχει τις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής και αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για τις επιλογές σε σχέση με την ανάπτυξη των λιμένων. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί στη δομή του νέου συστήματος ότι η στρατηγική αυτή θα επανεξετάζεται τακτικά ως προς τα επιμέρους στοιχεία της και θα αναθεωρείται κατάλληλα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι σημαντικές εσωτερικές και διεθνείς/ευρωπαϊκές εξελίξεις. Η γενική στρατηγική είναι ορθό να αναπροσαρμόζεται κάθε πενταετία, όπως προβλέπεται στο σχέδιο νόμου, ωστόσο απαιτούνται αναγκαίες μικρο-προσαρμογές σε τακτική ή έκτακτη βάση.

Αυτό σημαίνει ότι στην Κεντρική Δομή (Υπουργείο) θα πρέπει να προβλεφθεί σχετική αρμοδιότητα στο πλαίσιο μιας κατάλληλα στελεχωμένης Διεύθυνσης, ώστε να παρακολουθούνται οι εξελίξεις, να πραγματοποιούνται οι απαραίτητες διεργασίες εντός -και ίσως εκτός- των δομών του Υπουργείου και να καταρτίζονται σχετικές εισηγήσεις προς την Ηγεσία του Υπουργείου, στη βάση των κατευθύνσεων και των

- 483 -

στόχων που έχουν ήδη τεθεί με τη στρατηγική. Η αρμόδια Διεύθυνση θα πρέπει ακόμη να επιφορτιστεί με την κατάρτιση εισήγησης για τη συνολική αναθεώρηση της στρατηγικής.

2. Στη νέα δομή δεν προβλέπεται στο σχέδιο νόμου αρμοδιότητα σε σχέση με τα ζητήματα της διαμόρφωσης θέσεων και εκπροσώπησης στα διεθνή φόρα και τους διεθνείς οργανισμούς και ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεδομένης της σημασίας που έχουν οι αποφάσεις που λαμβάνονται στο διεθνές επίπεδο και κυρίως σε επίπεδο ΕΕ για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα -ιδιαίτερα δε σε μια περίοδο έντονων αλλαγών (κατάρτιση ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, αναμόρφωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών κλπ.)-, κρίνεται απαραίτητη η πρόβλεψη στη δομή του Υπουργείου αρμόδιας Διεύθυνσης, που θα διαθέτει κατάλληλα καταρτισμένο προσωπικό με υψηλή εξειδίκευση γύρω από τα σχετικά θέματα. Η Διεύθυνση αυτή θα πρέπει να εξυπηρετεί τη διαμόρφωση και αναπροσαρμογή της εθνικής στρατηγικής για τους λιμένες, αφού θα διαθέτει τη σχετική γνώση και πληροφόρηση, ώστε να τροφοδοτεί τη διαδικασία.

Συμπερασματικά, προτείνεται η αποτυπωση στο σχέδιο νόμου μιας δομής σε επίπεδο Διεύθυνσης, που θα είναι αρμόδια για την εσωτερική και εξωτερική διάσταση της εθνικής στρατηγικής για τους λιμένες.

Άρθρο 36 : Διακυβέρνηση Εθνικού Λιμενικού Συστήματος

ΓΙΑΝΝΗΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

jannis167@yahoo.gr

[94.68.48.98](tel:94.68.48.98)

Υποβλήθηκε 17/12/2012 01:42

ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΕ ΕΝΑ ΕΘΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ. ΞΕΧΩΡΙΣΩ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΟΠΩΣ ΕΧΕΤΕ ΒΑΛΕΙ: ΑΤΤΙΚΗ, ΚΡΗΤΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ. Η ΑΤΤΙΚΗ ΣΑΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ 5.000.000 ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΗΚΩΣΕΙ ΤΟ ΒΑΡΟΣ ΤΗΣ; ΜΗΠΩΣ ΝΑ ΤΗΝ ΕΛΑΦΡΥΝΑΜΕ ΛΙΓΟ ΜΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ; Η ΚΡΗΤΗ ΕΧΕΙ ΤΟ ΔΙΚΟ ΤΗΣ ΦΟΡΤΟ. Η ΒΟΡΕΙΟ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟ ΙΔΙΟ. Η ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ; ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΚΑΙΡΙΟΣ ΕΘΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ; ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΒΡΙΣΚΕΤΕ ΩΣ ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ; ΓΙΑΤΙ ΤΟΥ ΑΦΑΙΡΟΥΜΕ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ; ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΙΚΑΝΗ; ΜΕ ΠΟΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΝΕΤΕ Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ; ΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΝΑ ΕΝΤΑΧΘΕΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ; ΑΦΟΥ ΤΟ ΕΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΑΛΛΟ. ΜΕ ΠΟΙΑ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟΔΟΜΗΤΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ. ΔΥΟ ΩΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ, ΣΤΟ ΑΚΡΟ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΕ ΘΕΣΗ ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ. ΓΙΑΤΙ ΑΠΛΑ, ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΠΤΥΧΘΕΙ ΚΑΙ ΑΡΑ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ.

ΜΗΝΑΣ ΤΑΤΣΗΣ

tatsis@portkavala.gr

[62.1.233.66](tel:62.1.233.66)

Υποβλήθηκε 19/12/2012 09:25

ΜΕ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ ΟΤΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΜΟΝΟΠΩΛΕΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΙΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑ-ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΑΦΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΧΟΥΝ ΠΛΕΟΝ ΛΟΓΟ ΣΕ ΕΝΑΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥΣ.

ΓΙΩΡΓΟΣ

ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ

ysattorney.com

info@ysattorney.com

Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:00

Αξιότιμοι κύριοι, θα ήθελα να συμπεριλάβετε στον προβληματισμό σας για το Αττικό δίκτυο συγκεκριμένα το εξής:

178.59.236.120

πώς γίνεται να παραχωρούνται τα λιμάνια του Λαυρίου, Ραφήνας, Ελευσίνας στον ΟΛΠ, τη στιγμή που αυτού του οργανισμού οι μετοχές έχουν μεταβιβαστεί στο ΤΑΙΠΕΔ;
Επίσης, με την παραχώρηση του ναυπηγείου της Ελευσίνας, δε δημιουργείται και θέμα αθέμιτου ανταγωνισμού σχετικά με το δίκαιο του Ανταγωνισμού της Ε.Ε;

Ευχαριστώ πολύ.

Με τιμή, Γιώργος Α. Σωτηρόπουλος
Δικηγόρος, LL.M
Πλάτωνος 14, 15234, Χαλάνδρι.

**Κυριάκος
Μαϊόπουλος**

gpn.gr

maiopkyr@gmail.com

46.103.87.44

Υποβλήθηκε 26/12/2012 18:44

Για να φτάσει κάποιος στο Λιμάνι της Ραφήνας, διέρχεται μέσω της πόλης, αφήνει το καυσασεριό του, τα σκουπίδια του και δημιουργεί μια άνευ προηγουμένου κυκλοφοριακή συμφόρηση τα καλοκαιρινά Σαββατοκύριακα. Ο Δημότης όχι μόνο υφίσταται όλα τα παραπάνω αλλά επιπλέον πληρώνει απο την τσέπη του (δημοτικά τέλη) για παροχές υπηρεσιών απο το Δήμο που θα έπρεπε να πληρωθούν απο το Λιμάνι.

Και μέχρι σήμερα , υπήρχαν σημεία επαφής μεταξύ Δημοτικής Αρχής και Αρχής ΟΛΠ. Στο μέλλον με μια «απρόσωπη» Διοίκηση που θα έχει ως μοναδικό στόχο το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος, τι θα συμβεί;

Οι Δήμοι εντός των ορίων τους υπάρχουν λιμάνια, γιατί δεν μετέχουν πουθενά στο σχεδιασμό ανάπτυξης; Σε όλους τους σχεδιασμούς για την ανάπτυξη των Λιμανιών , οι Δήμοι πάλι μόνο μέσω διαβούλευσης θα λένε τη γνώμη τους ή τις προτάσεις τους;

Οποσδήποτε θα πρέπει να συμμετέχει και εκπρόσωπος του Δήμου στα νέα «όργανα» που θα συσταθούν.

Κονιδάρης Τάσος

t.konidaris@gmail.co

m

85.73.159.15

Υποβλήθηκε 27/12/2012 14:43

Θεωρώ οτι η δημιουργία λιμενικών δικτύων είναι στη σωστή κατεύθυνση. Αυτό που θα πρέπει να γίνει σαφές και να ξεκαθαριστεί θα πρέπει να είναι οι αρμοδιότητες που θα έχει η μητρική και οι θυγατρικές εταιρείες

Διεύθυνση

**Διοικητικού ΟΛΘ
Α.Ε.**

gvangelas@thpa.gr

176.92.255.168

Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:08

Στην παρ. 6 του άρθρου 36 «Διακυβέρνηση Εθνικού Λιμενικού Συστήματος» του υπό διαβούλευση νομοσχεδίου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», προβλέπεται ότι μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών εισφοράς και αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου, οι μητρικές εταιρίες Ο.Λ.Π. Α.Ε., Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. υποχρεούνται εντός διμήνου από την απόφαση της Γενικής Συνέλευσης έγκρισης της τελικής διαμόρφωσης του ύψους του μετοχικού τους κεφαλαίου να επεξεργασθούν και να εγκρίνουν με απόφαση του Δ.Σ. Ενιαίο Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας και Προσωπικού των εταιριών του Δικτύου.

2. Από το άρθρο ένατο του ιδρυτικού νόμου της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. 2688/1.3.99 προβλέπεται ότι:

Ο Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης & Λειτουργίας της εταιρίας συντάσσεται και τίθεται σε εφαρμογή μετά από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και γνώμη των δύο πλέον αντιπροσωπευτικών δευτεροβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων υπαλλήλων και λιμενεργατών και στη συνέχεια δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

- 485 -

Αν η γνώμη που προβλέπεται ανωτέρω δεν διατυπωθεί μέσα σε ένα μήνα από την ημέρα που θα ζητηθεί, τότε δεν είναι απαραίτητη.

Ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού της εταιρίας συντάσσεται από το Διοικητικό Συμβούλιο μετά από γνώμη των δύο πλέον αντιπροσωπευτικών δευτεροβάθμιων συνδικαλιστικών οργανώσεων υπαλλήλων και λιμενεργατών, εγκρίνεται με κοινή απόφαση αρμοδίων Υπουργών και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αν η γνώμη που προβλέπεται ανωτέρω δεν διατυπωθεί μέσα σε ένα μήνα από την ημέρα που θα ζητηθεί, τότε δεν είναι απαραίτητη.

Στην περίπτωση που η γνώμη των συνδικαλιστικών οργανώσεων επί του Γενικού Κανονισμού είναι αρνητική, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία περί διαιτησίας.

3. Από τις διατάξεις του άρθρου 16 του Ν. 1876/1990, όπως ισχύει, σε συνδυασμό με τα οριζόμενα στην ΠΥΣ 6/2012 προβλέπεται ότι δεν είναι πλέον δυνατή η μονομερής προσφυγή στη Διαιτησία, αλλά απαιτείται κοινή συμφωνία των μερών και η προσφυγή περιορίζεται μόνο στον καθορισμό βασικού ημερομισθίου ή/και βασικού μισθού.

4. Επειδή οι νέες διατάξεις περί διαιτησίας καθιστούν πρακτικά ανενεργή την προαναφερόμενη διάταξη του ν. 2688/1999, η οποία σε περίπτωση ασυμφωνίας παραπέμπει στην κείμενη νομοθεσία περί διαιτησίας, εκτιμούμε ότι είναι αναγκαίο να υπάρξει σχετική νομοθετική πρόβλεψη για το θέμα και κατάργηση της παραπομπής της παρ. 4 του άρθρου ένατου του ν. 2688/99 στη διαιτησία: «...Αν η γνώμη που προβλέπεται στην παράγραφο 2 είναι αρνητική, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία περί διαιτησίας.», ώστε να αποφευχθούν αδιέξοδα που σχετίζονται με την εγκριτική διαδικασία τροποποίησης του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. κατά το στάδιο εφαρμογής του νέου νόμου.

**AIKATERINH
DHMOY**

kaya.dim@gmail.com
94.71.130.82

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:46

Ισως να ήταν καλύτερο τα λιμενικά δίκτυα να είχαν διαφορετική δομή.

Για παραδειγμα να ανηκαν στο ίδιο λιμενικό δίκτυο λιμάνια όπως η Ραφήνα, Μαρμαρί, Ανδρος, Τηнос, Μυκόνος που εξυπηρετούν περιοχές με τα ίδια λίγο πολύ προβλήματα και μπορούν να σχεδιάσουν ένα κοινό πλάνο ανάπτυξης.

Το παρόν προσχέδιο νόμου δεν εξασφαλίζει το συμφέρον των τοπικών κοινωνιών, διασφαλίζει μόνο το Εθνικό Συμφέρον. Οι τοπικές κοινωνίες για παραδειγμα της Ελευσίνας, Ραφήνας, Λαυρίου θα πηγαίνουν στον Πειραιά για να λύσουν τα προβλήματα τους!

Τα τριμελή ΔΣ των «θυγατρικών» ΠΩΣ θα διορίζονται!
Ο τοπικός Δήμος ή η Περιφέρεια θα εκπροσωπούνται!

Οι επενδύσεις στα λιμάνια πως θα προκρίνονται! ΠΟΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΘΑ ΠΡΟΗΓΟΥΝΤΑΙ! της μαμάς Εταιρίας!

Το πλαίσιο των παραχωρήσεων μπορεί και σήμερα να προχωρήσει.
Απαιτούνται μόνο τροποποιήσεις στη υπάρχουσα νομοθεσία η οποία αργεί να προστατεύει τα συμφέροντα των Διοικήσεων του κάθε λιμένα.

**ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΡΑΦΗΝΑΣ**

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:16

- Η δημιουργία Λιμενικών Δικτύων σύμφωνα με την πρόταση του Σχεδίου, λαμβάνει υπόψη μόνον τα συμφέροντα των «μητρικών» ΑΕ με αποτέλεσμα να θίγει κατά κύριο λόγο τα συμφέροντα των

grammateia@rafinaport.gr

[94.71.130.82](tel:94.71.130.82)

«θυγατρικών» ΑΕ, ο αναπτυξιακός ορίζοντας των οποίων περιορίζεται δραστικά καθώς η μετοχή τους εσφěρεται στη «μητρική» ΑΕ χωρίς να προβλέπεται καμία ασφαλιστική δικλείδα.

- Αφαιρεί, ουσιαστικά από τις «θυγατρικές» ΑΕ, κάθε δικαίωμα άποψης στη διαχείριση των συμφερόντων τους.
- Τις εντάσσει με συνοπτικές και ισοπεδωτικές διαδικασίες σε μία απρόσωπη ΑΕ, καταστρατηγώντας τον κοινωφελή υπέρ του δημοσίου σκοπό τους, ενέργεια που αποβαίνει εις βάρος του συμφέροντος των τοπικών κοινωνιών και οικονομιών που συγκροτούν, τελικά, το δημόσιο συμφέρον.

Ειδικότερα και επειδή οι Οργανισμοί Λιμένων ΑΕ που εντάσσονται στο Αττικό Δίκτυο Λιμένων:

* Έχουν δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης τις οποίες το Σχέδιο Νόμου θα έπρεπε να ενθαρρύνει και όχι να ανακόπτει θυσιάζοντάς τις, στο βωμό της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των «μητρικών» ΑΕ, με συνοπτικές διαδικασίες και ισοπεδωτικές διατάξεις.

* Επιτελούν στο πλαίσιο του δημοσίου συμφέροντος και τον κοινωφελή τους σκοπό που στους κρίσιμους αυτούς καιρούς είναι πολύ σημαντικός για τις τοπικές κοινωνίες και οικονομίες και που με τη δημιουργία των Λιμενικών Δικτύων, ο σκοπός αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί από μία απρόσωπη «μητρική» ΑΕ.

* Δεν επιβαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό, αντίθετα συνεισφέρουν σε αυτόν με την τακτική και κατ' έτος απόδοση μερισμάτων, Φ. Π. Α., φόρων, εισφορών και λοιπών τελών.

* Επιτελούν τον κοινωφελή τους σκοπό, και λειτουργώντας πάντα στο πλαίσιο του ετήσιου και μάλιστα πλεονασματικού, προϋπολογισμού τους, συμβάλλουν σημαντικά στην τοπική ανάπτυξη.

Προτείνουμε να επανεξεταστεί το θέμα της συνένωσης των λιμανιών όχι μόνο στη βάση των συμφερόντων των «μητρικών» ΑΕ, αλλά και, κυρίως στη βάση των συμφερόντων των τοπικών οικονομιών και κοινωνιών.

Συγκεκριμένα και εφόσον κριθεί ότι οπωσδήποτε πρέπει να συνενωθούν λιμάνια (αν και δεν υπάρχει, κανένας -πέραν της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των «μητρικών» ΑΕ- προφανής λόγος συνένωσης τους), προτείνουμε να εξετασθεί και η λύση της συνένωσης λιμανιών με κοινές δραστηριότητες και συμφέροντα όπως για παράδειγμα (στην περίπτωση του Αττικού Δικτύου) της ΑΕ «Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας» με την ΑΕ «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας» η οποία προκύπτει, σύμφωνα με το άρθρο 47 του Σχεδίου Νόμου, από τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε ΑΕ και τη συνένωση με αυτήν των Λιμενικών Ταμείων Νομού Ευβοίας, Αιδηψού, Αλιβερίου, Ερέτριας, Καρύστου, Κύμης, Λίμνης, Μαρμαρίου, Σκύρου, Στύρων και Ωρεών.

Ένωση

Λιμενεργατών & Σύνδεσμος Αρχιεργατών- Εποπών ΟΛΠ

dockers.gr

dockers@otenet.gr

[85.75.245.108](tel:85.75.245.108)

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:29

Η Ένωση Λιμενεργατών και ο Σύνδεσμος Εποπών-Αρχιεργατών ΟΛΠ μετά από την ανακοίνωση του σχεδίου νόμου από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου για μια σειρά σοβαρών θεμάτων, έχουμε να σημειώσουμε τα εξής, ειδικά στο Κεφάλαιο Θ που αφορά το Λιμενικό Σύστημα:

- Διαπιστώνουμε ότι έχει μοναδικό στόχο την ιδιωτικοποίηση – παραχώρηση των λιμανιών και των εγκαταστάσεων χωρίς να εξασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον, στα πλαίσια του ξεπουλήματος της δημόσιας περιουσίας
- Ανατρέπει, καταργεί και απορρυθμίζει τις υφιστάμενες εργασιακές σχέσεις και παρεμβαίνει αρνητικά για τους εργαζόμενους ενώ απουσιάζει εντελώς ο η έννοια της συλλογικής εκπροσώπησης τόσο για τους λιμενεργάτες και τους εργαζόμενους στα λιμάνια όσο και για τους ναυτεργάτες
- Η ΡΑΛ δεν είναι αυτόνομη – ανεξάρτητη, εφόσον υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Ν.Α., ενώ δεν ρυθμίζει εργασιακές σχέσεις και δεν διαφαίνεται από τη σύσταση της η προστασία του δημοσίου συμφέροντος των λιμανιών
- Η ΕΣΑΛ αποτελεί επίσης όργανο του Υπουργού Ν.Α. χωρίς ουσιαστικές αναπτυξιακές αρμοδιότητες
- Ο Υπουργός Ν.Α. συγκεντρώνει όλες εκείνες τις εξουσίες για τη διευκόλυνση των ιδιωτικοποιήσεων και

- 487 -

την εξυπηρέτηση ιδιωτικών μονοπωλιακών πρακτικών

• Οι αλλαγές που αναφέρονται στα μικρότερα λιμάνια δημιουργούν προϋποθέσεις εγκατάστασης ιδιωτικών μονοπωλίων με αρνητικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες

Ζητάμε την απόσυρση του νομοσχεδίου και την έναρξη ουσιαστικού και πραγματικού διαλόγου, στον οποίο δηλώνουμε ότι θέλουμε να συμμετέχουμε, με γνώμονα όμως τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, των θέσεων των εργαζομένων και των εργασιακών σχέσεων.

Άρθρο 37 : Ανάπτυξη Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος

Όλγα

Υποβλήθηκε 22/12/2012 21:21

omauirop@gmail.com

94.69.94.76

Κατ'αρχάς θα ήθελα να επισημάνω ότι πουθενά στο σχέδιο νόμου δεν γίνεται σαφής αναφορά για τα κρατικά Λιμενικά Ταμεία και ποιο θα είναι το μέλλον τους.

Αν υποθέσουμε ότι τα κρατικά Λιμενικά Ταμεία συγχωνευτούν με τα Δημοτικά – Διαδημοτικά κλπ Λιμενικά ταμεία μιας Περιφέρειας για να συγκροτήσουν ένα Περιφερειακό Δίκτυο Λιμένων- ΑΕ, αναρωτιέμαι κατά πόσο αυτό το μόρφωμα θα είναι βιώσιμο και λειτουργικό όταν θα περιλαμβάνει λιμένες και λιμενίσκους απομακρυσμένα μεταξύ τους (μπορεί και 50!!! σε μια Περιφέρεια), πολλές φορές σε δύσκολα προσβάσιμες περιοχές που θα διοικούνται ενιαία από που? την έδρα της Περιφέρειας? που θα βρίσκεται σε απόσταση 300 km ?

Είναι ποτέ δυνατό να λειτουργήσει κάτι τέτοιο? Ή θα λειτουργούν όλα αυτά τα ταμεία ως ένα χαλαρό ενιαίο δίκτυο? συνεργαζόμενα μεταξύ τους για ποιο σκοπό?

Αν πάλι θεωρήσουμε ότι τα Δημοτικά κλπ ταμεία μιας Περιφέρειας εντάσσονται στα ήδη διαμορφωμένα δίκτυα λιμένων (Αττικό κλπ), πως είναι δυνατόν τα συγκεκριμένα δίκτυα (που θα λειτουργούν σε Διεθνές επίπεδο) να ασχολούνται με τις ανάγκες επισκευών και υποδομών που έχουν ανάγκη τα μικρότερα λιμάνια τα οποία δεν έχουν κανένα έσοδο αλλά μόνο έξοδα, αλλά είναι ζωτικής σημασίας για τις τοπικές κοινωνίες?

Μήπως τελικά η πιο λειτουργική λύση για τα μικρότερα λιμάνια είναι να μορφοποιηθούν δομές όπως τα Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία υπό την αιγίδα της εκάστοτε Περιφερειακής Ενότητας?

Κονιδάρης Τάσος

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:32

t.konidaris@gmail.co

m

85.73.159.15

Κατ'αρχάς δεν γίνεται καμία αναφορά στα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία(πχ Λέσβου,Ζακύνθου,Χαλκιδικής).Όσον αφορά τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία αυτά είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Εσωτερικών και η αλλαγή του καθεστώτος τους χωρίς την συνέργεια του υπουργείου Εσωτερικών δημιουργεί νομικά προβλήματα.Παράλληλα δεν τίθεται κανένας χρονικός ή γεωγραφικός περιορισμός για την ενσωμάτωση στα νέα λιμενικά συστήματα η στην δημιουργία νέων Α.Ε,από τα υπάρχοντα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.Έτσι πχ το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σαντορίνης μπορεί θεωρητικά να αποτελέσει μια νέα Α.Ε σε συγχώνευση με το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λευκάδος!Ή το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου να επιλέξει να ενταχθεί στο νέο Λιμενικό Σύστημα Βορείου Ελλάδος!Επίσης δεν δίνεται η δυνατότητα σε ένα ΔΛΤ να αποτελέσει απο μόνο του μια Α.Ε εφ'όσον ο κύκλος εργασιών του το επιτρέπει.Παράλληλα δεν υπάρχει αναφορά για εκείνα τα Δ.Λ.Τ που θα αρνηθούν μία από τις παραπάνω λύσεις.

Τέλος θα πρέπει να σημειώσουμε ότι στη χώρα υπάρχουν 800 περίπου λιμενικές εγκαταστάσεις χωρίς καμία διαχειριστική αρχή,και πολλές φορές χωρίς να έχουν νομιμοποιηθεί ως λιμενικά έργα.Κάποιοι απο

- 688 -

αυτές τις λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν τεράστια σημασία για τις τοπικές κοινωνίες (πχ. Λευκίμμη, Διαπόντιοι Νήσοι, αλιευτικά καταφύγια κτλ.) χωρίς να κανείς να έχει την αρμοδιότητα για έργα συντήρησης ή αποκατάστασης ζημιών. Στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο δεν γίνεται καμιά αναφορά σε αυτά

ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΡΑΦΗΝΑΣ

[grammateia@rafinap](mailto:grammateia@rafinap.gr)

ort.gr

94.71.130.82

Υποβλήθηκε 28/12/2012 09:32

- Η δημιουργία Λιμενικών Δικτύων σύμφωνα με την πρόταση του Σχεδίου, λαμβάνει υπόψη μόνον τα συμφέροντα των «μητρικών» ΑΕ με αποτέλεσμα να θίγει κατά κύριο λόγο τα συμφέροντα των «θυγατρικών» ΑΕ, ο αναπτυξιακός ορίζοντας των οποίων περιορίζεται δραστικά καθώς η μετοχή τους εισφέρεται στη «μητρική» ΑΕ χωρίς να προβλέπεται καμία ασφαλιστική δικλείδα.
- Αφαιρεί, ουσιαστικά από τις «θυγατρικές» ΑΕ, κάθε δικαίωμα άποψης στη διαχείριση των συμφερόντων τους.
- Τις εντάσσει με συνοπτικές και ισοπεδωτικές διαδικασίες σε μία απρόσωπη ΑΕ, καταστρατηγώντας τον κοινωφελή υπέρ του δημοσίου σκοπό τους, ενέργεια που αποβαίνει εις βάρος του συμφέροντος των τοπικών κοινωνιών και οικονομιών που συγκροτούν, τελικά, το δημόσιο συμφέρον.

Ειδικότερα και επειδή οι Οργανισμοί Λιμένων ΑΕ που εντάσσονται στο Αττικό Δίκτυο Λιμένων:

* Έχουν δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης τις οποίες το Σχέδιο Νόμου θα έπρεπε να ενθαρρύνει και όχι να ανακόπτει θυσιάζοντάς τις, στο βωμό της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των «μητρικών» ΑΕ, με συνοπτικές διαδικασίες και ισοπεδωτικές διατάξεις.

* Επιτελούν στο πλαίσιο του δημοσίου συμφέροντος και τον κοινωφελή τους σκοπό που στους κρίσιμους αυτούς καιρούς είναι πολύ σημαντικός για τις τοπικές κοινωνίες και οικονομίες και που με τη δημιουργία των Λιμενικών Δικτύων, ο σκοπός αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί από μία απρόσωπη «μητρική» ΑΕ.

* Δεν επιβαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό, αντίθετα συνεισφέρουν σε αυτόν με την τακτική και κατ' έτος απόδοση μερισμάτων, Φ. Π. Α., φόρων, εισφορών και λοιπών τελών.

* Επιτελούν τον κοινωφελή τους σκοπό, και λειτουργώντας πάντα στο πλαίσιο του ετήσιου και μάλιστα πλεονασματικού, προϋπολογισμού τους, συμβάλουν σημαντικά στην τοπική ανάπτυξη.

Προτείνουμε να επανεξεταστεί το θέμα της συνένωσης των λιμανιών όχι μόνο στη βάση των συμφερόντων των «μητρικών» ΑΕ, αλλά και, κυρίως στη βάση των συμφερόντων των τοπικών οικονομιών και κοινωνιών.

Συγκεκριμένα και εφόσον κριθεί ότι οπωσδήποτε πρέπει να συνενωθούν λιμάνια (αν και δεν υπάρχει, κανένας -πέραν της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των «μητρικών» ΑΕ- προφανής λόγος συνένωσης τους), προτείνουμε να εξετασθεί και η λύση της συνένωσης λιμανιών με κοινές δραστηριότητες και συμφέροντα όπως για παράδειγμα (στην περίπτωση του Αττικού Δικτύου) της ΑΕ «Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας» με την ΑΕ «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας» η οποία προκύπτει, σύμφωνα με το άρθρο 47 του Σχεδίου Νόμου, από τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε ΑΕ και τη συνένωση με αυτήν των Λιμενικών Ταμείων Νομού Ευβοίας, Αιδηψού, Αλιβερίου, Ερέτριας, Καρύστου, Κύμης, Λίμνης, Μαρμαρίου, Σκύρου, Στύρων και Ωρεών.

Άρθρο 38 : Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)

κατερίνα παναγου

Υποβλήθηκε 18/12/2012 17:05

489-

kpanagou10@yahoo.gr 'ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΛΠΟ' ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

79.167.98.177

ΚΑΙ ΕΝΩ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 'ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ' ΔΕΝ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΠΟΥΘΕΝΑ, ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 38 ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΜΙΑ 'ΑΥΤΟΤΕΛΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ', ΥΠΑΓΟΜΕΝΗ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΡΑΛ (ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ), Η ΟΠΟΙΑ ΜΑΛΙΣΤΑ ΘΑ ΔΙΟΙΚΗΤΑΙ ΑΠΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ ΚΑΙ ΜΑΛΙΣΤΑ ΑΤΟΜΩΝ ΕΚΤΟΣ «ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΛΠΟ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ»

1.ΕΝΩ ΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΔΕΝ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΩΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ, ΑΛΛΑ ΣΕ ΜΙΑ ΑΓΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ. ΕΠΙΜΕΛΕΣ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΝΑ ΔΙΟΙΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ ΚΑΙ ΜΑΛΙΣΤΑ ΑΤΟΜΩΝ ΕΚΤΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ.

2. ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ 'ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ', ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΟΥΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ. Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ, ΜΕΤΑΤΡΕΠΕΤΑΙ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ. ΠΩΣ ΟΜΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΥΤΟ, ΑΦΟΥ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥΣ ΠΗΓΑΙΝΟΥΝ ΣΤΗΝ 'ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ' ΡΑΛ;

3. ΕΠΙ ΜΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΗΣ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΕΙ ΜΕ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΛΗΝ ΤΗΣ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΗΣ.

4.ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΑΥΤΟ ΠΑΡΟΥΣΙΖΕΤΑΙ ΟΤΙ Η ΕΝ ΛΟΓΩ 'ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ' ΡΑΛ, ΘΑ ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΙΣ ΙΔΙΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΙ Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΛΛΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΦΟΡΑ ΟΙ ΘΑ ΕΧΕΙ ΩΣ ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΕΝΑ ΠΟΣΟ ΑΡΚΕΤΩΝ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ ΚΑΙ ΑΝ ΘΕΩΡΗΣΟΥΜΕ ΟΤΙ ΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΗΣ ΘΑ ΠΛΗΡΩΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΑΦΟΥ ΕΙΝΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, ΤΟΤΕ ΤΟ ΕΝ ΛΟΓΩ ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΘΑ ΠΗΓΑΙΝΕΙ; ΜΑ ΦΥΣΙΚΑ ΣΤΟ ΘΜΕΛΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ.

5. ΑΠΟ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΥΤΑ ΤΑ ΕΞΟΔΑ; ΜΑ ΟΠΩΣ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 4 ΘΑ ΒΑΛΟΥΝ «ΝΤΑΒΑΝΤΖΙΛΙΚΙ» ΤΕΛΟΣ 0.5 ΣΤΑ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΘΕ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ. ΘΑ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΟΛΑ ΤΑ ΧΡΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΠΟΥ ΘΑ ΒΑΖΕΙ ΚΑΘΕ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΚΑΙ ΘΑ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΚΑΙ ΕΝΑ ΠΟΣΟΣΤΟ 10% ΤΟΥ ΕΤΗΣΙΟΥ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. ΤΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ ΛΟΙΠΟΝ ΘΑ ΕΧΕΙ ΝΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ ΕΝΑ ΤΟΣΟ ΜΕΓΑΛΟ ΠΟΣΟ ΕΤΗΣΙΩΣ ΓΙΑ ΕΞΟΔΑ 'ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ' ΤΟΥ.

ΚΥΡΙΕ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΕΝΑ ΤΕΤΟΙΟ ΑΡΘΡΟ:

- ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ 'ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ' ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 «ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ»;

- ΓΙΑΤΙ ΕΝΩ ΥΠΑΡΧΕΙ Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΝΕΤΕ 'ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ' ΠΟΥ ΔΙΟΙΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ;

- ΓΙΑΤΙ ΟΛΟΣ Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΒΟΑ ΚΑΙ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΗΔΗ ΠΟΙΑ ΟΝΟΜΑΤΑ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΟΛΗ ΑΥΤΗΝ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ;

- ΜΗΠΩΣ ΑΥΤΟ ΤΟ ΘΜΕΛΕΣ Δ.Σ ΘΑ ΠΑΙΞΕΙ ΚΑΠΟΙΟ 'ΠΑΙΧΝΙΔΙ';

- 490 -

ΕΧΟΥΝ ΓΝΩΣΕΙ ΟΙ ΦΥΛΑΚΕΣ ΚΑΙ ΟΛΟΣ Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΗΔΗ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ 'ΔΗΜΟΣΙΑ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΡΑΛ' ΚΑΙ ΠΟΙΟΙ ΒΡΙΚΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΙΣΩ

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑΝΑΓΟΥ

Γιώργος Π.

hcg60@yahoo.co.uk

[85.73.155.185](tel:85.73.155.185)

Υποβλήθηκε 19/12/2012 16:30

Είναι απαράδεκτο τα πρόστιμα από λιμενικές παραβάσεις να καταλήγουν στην Ρ.Α.Λ., όταν οι Λιμενικές Αρχές λειτουργούν με «ρεφενέ» των Λιμενικών ή ελεημοσύνη. Ποσοστό των προστίμων πρέπει να διατίθεται για τα λειτουργικά έξοδα των Λιμεναρχείων (γραφική ύλη, συντήρηση πλωτών και χερσαίων μέσων, καθώς και λοιπού εξοπλισμού).

Κυριακή Κουντούρη

kirkountouri@gmail.com

[46.177.63.67](tel:46.177.63.67)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 19:40

Τεράστια νομικά ερωτηματικά δημιουργούνται για την συγκεκριμένη διάταξη. Η ονομασία, οι αρμοδιότητες και η διοίκηση προσιδιάζουν σε ανεξάρτητη αρχή. Πως είναι δυνατόν ανεξάρτητη αρχή να υπάγεται σε συγκεκριμένο υπουργείο. Και αν δεν είναι ανεξάρτητη Αρχή και είναι νέα Διεύθυνση του Υπουργείου με ατυχή ονομασία πως είναι δυνατόν να διοικείται από ΔΣ; Κε Υπουργέ δε θα έβλαπτε προσεκτικότερη αντιμετώπιση σε τόσο σοβαρά ζητήματα της μόνης ίσως ακόμη ζωντανής οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα μας

Κονιδάρης Τάσος

t.konidaris@gmail.com

[85.73.159.15](tel:85.73.159.15)

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:45

Αν θεωρήσουμε ότι η Ρ.Α.Λ θα είναι μια ανεξάρτητη Αρχή, κατά τα πρότυπα της Ρ.Α.Ε αυτή δεν θα πρέπει να υπάγεται στον εκάστοτε Υπουργό Ναυτιλίας, αλλά να λειτουργεί όπως και οι υπόλοιπες Ανεξάρτητες Αρχές.

Θα πρέπει παράλληλα η στελέχωση της να γίνει με αξιοκρατικά κριτήρια και με επιστημονικό προσωπικό που να έχει γνώση του αντικειμένου. Θεωρώ σκόπιμο στο Δ.Σ της Ρ.Α.Λ να συμμετέχει και η Ένωση Λιμένων Ελλάδος με θεσμοθετημένη θέση. Τέλος όσον αφορά την χρηματοδότηση της Ρ.Α.Λ δεν γνωρίζω κατά πόσο είναι δυνατό αυτή να χρηματοδοτείται από Α.Ε ενώ η ίδια είναι Αρχή Δημοσίου Συμφέροντος, και να παραμένει θεωρητικά φορέας ελέγχου των Α.Ε.

Αριστείδης Δήμου

aristidesdimou@yahoo.com

[88.218.54.37](tel:88.218.54.37)

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:55

1. Προφανώς, η σκέψη πίσω από τη δημιουργία της προτεινόμενης στο σχέδιο νόμου Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) είναι η ρύθμιση των θεμάτων ανταγωνισμού, που ενδέχεται να προκύψουν με τις μελλοντικές παραχωρήσεις λιμενικών χώρων και υπηρεσιών σε ιδιώτες παρόχους λιμενικών υπηρεσιών. Εφόσον οι παραχωρήσεις όντως πραγματοποιηθούν, η ανάγκη για ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ των παρόχων ή των σημερινών φορέων διοίκησης των λιμένων/παρόχων υπηρεσιών και των μελλοντικών ιδιωτών-παρόχων θα είναι δεδομένη σε μια αγορά που ανοίγει και διευρύνεται, αν και ο αριθμός των παραχωρήσεων αναμένεται μικρός και η αγορά θα πρέπει να ρυθμιστεί όχι συνολικά, αλλά κατά κλάδους, π.χ. container terminals, κρουαζιέρα (πολύ μικρότερος αριθμός παικτών-παρόχων αν κλάδο).

2. Η λύση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων φαίνεται να προκρίνεται έναντι άλλων επιλογών, όπως η κατάλληλη ενίσχυση της υφιστάμενης Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ή η πρόβλεψη για επιφόρτιση της καθ' ύλην αρμόδιας Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά, που δεν συνεπάγονται μια πρόσθετη δομή στο σύστημα και θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά τον στόχο αυτό και να επιτελέσουν τη λειτουργία της εποπτείας και ρύθμισης της αγοράς των λιμενικών

- 491 -

υπηρεσιών με πολύ μικρότερο κόστος. Όμως δεν φαίνεται να προκύπτει προστιθέμενη αξία από τη δημιουργία της ΡΑΛ ικανή να δικαιολογείσει το πρόσθετο κόστος της επιλογής αυτής. Αντίθετα, επιβαρύνεται το σύστημα με μια νέα δομή, αποδυναμώνεται η κεντρική δομή, παρακάμπτεται μια ανεξάρτητη αρχή.

3. Ακόμη, η ΡΑΛ προτείνεται να δημιουργηθεί όχι ως ανεξάρτητη αρχή, αλλά ως ως αυτοτελής δημόσια Υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου και εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο. Το θεσμικό καθεστώς της ΡΑΛ δημιουργεί ουσιαστικό προβληματισμό για την επιλογή αυτή. Αν δεν επιλέγεται η λύση της ανεξάρτητης αρχής, τι αλλάζει σε σχέση με τις δυνατότητες που θα είχε μια ενισχυμένη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής να επιτελέσει αυτό το έργο, ενδεχόμενα σε συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού;

4. Τέλος, εάν τελικά η επιλογή της ΡΑΛ διατηρηθεί, οι αρμοδιότητες της θα πρέπει να αφορούν στα ζητήματα του ανταγωνισμού και όχι σε αρμοδιότητες που έχει και ασκεί η σημερινή Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και οι οποίες θα πρέπει να παραμείνουν στην κεντρική δομή. Για παράδειγμα, η ΡΑΛ δεν είναι δυνατό να διαθέτει αρμοδιότητες ως προς την «παρακολούθηση της εφαρμογής της εθνικής στρατηγικής στο λιμενικό τομέα» γενικά.

Συμπερασματικά:

Η δημιουργία της ΡΑΛ δεν δημιουργεί προστιθέμενη αξία σε σχέση με την Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ή/και την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Εάν, ωστόσο, διατηρηθεί στο σχέδιο νόμου, οι αρμοδιότητες της θα πρέπει να αφορούν αποκλειστικά στα ζητήματα του ανταγωνισμού. Οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων θα πρέπει να διατηρηθούν και να ενισχυθούν στη νέα δομή.

Άρθρο 39: Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ)

ΚΑΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Υποβλήθηκε 18/12/2012 21:10

gkatis@mou.gr
84.205.231.44

Μέχρι πρόσφατα στη σύνθεση της ΕΣΑΛ συμμετείχε εκπρόσωπος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης-Γεν Δ/ση Αλιείας, ενώ στο παρόν σχέδιο νόμου παραλήφθηκε. Το ΥΠΑΑΤ υποστηρίζει και εκπροσωπεί τα συμφέροντα του αλιευτικού κλάδου και φυσικά των λιμενικών υποδομών αλιευτικών καταφυγίων. Πληροφορικά αναφέρω για όσους δε γνωρίζουν ότι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ) χρηματοδοτεί δράσεις που αφορούν υποδομές είτε στη χερσαία ζώνη λιμένων (ιχθυόσκαλες) είτε σε λιμάνια και καταφύγια. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας 2007-2013 για την παρούσα περίοδο, χρηματοδοτεί μέχρι στιγμής, 24 δημόσια έργα με π/υ άνω των 40 εκ. €. Η παρουσία εκπροσώπου της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠΑΑΤ για τη λιμενική πολιτική (αναγκαιότητα, σκοπιμότητα κατασκευής νέων ή εκσυγχρονισμού υφιστάμενων υποδομών, κατανομή, νησιωτικότητα, ειδικές συνθήκες κλπ) καθίσταται αναγκαία και ικανή συνθήκη για τη λειτουργία της επιτροπής, καθόσον το εν λόγω υπουργείο υλοποιεί μέσω των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων του λιμενικά έργα, η αδειοδότηση των οποίων φυσικά περνά μέσα από τις διαδικασίες του ανωτέρω οργάνου.

Παρακαλώ να διερευνηθεί η δυνατότητα να εξακολουθεί να υπάρχει εκπρόσωπος του ΥΠΑΑΤ στη σύνθεση της Επιτροπής.

ΜΑΤΑ ΧΑΡΙ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:16

- 492 -

mata_hary_70@yahoo

o.gr

62.103.138.164

Ως προς την παράγραφο 1: Η σύνθεση είναι προβληματική διότι:

α. Υπάρχει μόνο ένας εκπρόσωπος από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, έναντι 3 (3) σήμερα. Από που θα είναι αυτός ο μοναδικός εκπρόσωπος? Από το πρώην Ανάπτυξης (Βιομηχανία) και όχι από τη Διεύθυνση Λιμενικών Έργων του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ ή το αντίστροφο??

β. Δεν υπάρχει εκπρόσωπος του Υπ. Γεωργίας. Πως θα γίνεται η χωροθέτηση των αλιευτικών καταφυγίων? Χωρίς Εκπρόσωπο της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας???

γ. Από το ΥΠΕΘΑ γιατί ανώτατος αξιωματικός και όχι Πολιτικός Υπάλληλος?

δ. Εάν μελλοντικά καταργηθούν ή συγχωνευθούν Υπουργεία, πως θα γίνει η ανασύσταση της ΕΣΑΛ? Να υπάρχει ρητά διάταξη ότι θα μπορεί να γίνεται με απλή Υπουργική Απόφαση, ώστε να μην χρειάζεται μελλοντική Ρύθμιση.

ε. Υπουργείο Πολιτισμού δεν υφίσταται σήμερα

στ. Ποιος ο λόγος ύπαρξης Πανεπιστημιακών???

Ως προς την παράγραφο 4 και την παράγραφο 6: Θα συνεδριάζει η ΕΣΑΛ με τα 2/3??? Δηλαδή με απόντες εκπροσώπους Υπουργείων Πολιτισμού και Αμυνας θα λαμβάνονται αποφάσεις???

Ως προς την παράγραφο 7: Η ΕΣΑΛ απο τον Οκτώβριο του 2009 είναι μη αμειβόμενη. ΓΙΑΤΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΤΩΡΑ ΑΜΕΙΒΟΜΕΝΗ??? ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΟΓΟΣ???

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:19

seen@ath.forthnet.gr

194.219.217.31

Ούτε σε αυτή την επιτροπή προβλέπεται η συμμετοχή των ακτοπλοϊκών εταιρειών, οι οποίες θα έπρεπε πρωτίστως και κατ' εξοχήν να συμμετέχουν σε αυτήν

Άρθρο 40 : Αδειοδοτήσεις Έργων σε Οργανισμούς Λιμένων

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

Υποβλήθηκε 15/12/2012 23:24

RAGIAS.GR

RAGIAS1@HOTMAIL

L.COM

89.210.20.242

ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ 4, ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΦΟΡΕΙΑΣ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ, ΜΕ ΑΝΑΛΟΓΕΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ. ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΚΑΙ ΕΔΩ ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΟΚΡΙΣΗΣ.

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΠΟΥ ΝΑ ΑΝΑΡΤΩΝΤΑΙ ΟΙ ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΝΑ ΦΑΙΝΕΤΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥΣ, ΜΕ CHECK LIST ΠΟΥ ΝΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑ ΤΙΣ ΑΝΑΡΤΑ. ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Η ΒΑΣΙΚΗ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ. ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΟΤΙ ΤΟ MASTER PLAN, ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΒΟΙΑ, ΘΑ ΠΕΡΑΤΩΘΕΙ ΕΝΤΟΣ ΠΕΝΤΕ ΜΗΝΩΝ, ΕΣΤΩ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ, ΑΦΟΥ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΟΥΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΟΙ ΔΗΜΟΙ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΛΙΜΑΝΙΑ, ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΑ, ΚΛΠ, ΕΝΤΟΣ ΜΗΝΟΣ.

ΓΙΑ ΚΑΠΟΙΟ ΕΡΓΟ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΔΕΝ ΑΦΟΡΑ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙ ή ΖΩΝΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΚΥΡΙΟ ή ΒΟΗΘΗΤΙΚΟ, ΟΠΩΣ Π.Χ. Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ ΠΟΥ ΕΝΩΝΕΤΑΙ ΜΕ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΞΗΡΑ ή ΔΕΝ ΕΝΩΝΕΤΑΙ, Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΛΩΤΩΝ ΕΞΕΔΡΩΝ, Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΓΕΦΥΡΑΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΠΑΤΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣ, ΚΛΠ (ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΚΤΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ), ΓΕΝΙΚΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ

- 493 -

ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ, ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΟΝΤΑΙ?
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΙ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΗ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1960 – 1970 ή ΚΑΙ ΠΙΟ ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ
ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΜΕ ΤΗ ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΗΜΟΥ ΕΡΕΤΡΙΑΣ

ΜΑΤΑ ΧΑΡΙ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:31

mata_hary_70@yahoo

o.gr

62.103.138.164

Το άρθρο αυτό το διάβασα πολλές φορές αλλά ΕΧΩ ΣΗΚΩΣΕΙ ΤΑ ΧΕΡΙΑ ΨΗΛΑ. Δεκ καταλαβαίνω το πνευμα το νομοθετη, ειλικρινά.

Στην παρ. 2 γίνεται διάκριση μεταξύ έργων (α) περ. και (β) και στη συνέχεια αυτή η διάκριση δεν χρησιμοποιείται πουθενά.

Η ένταξη στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο του λιμένα για έργα όπως στέγαστρα, τουλάτες κτλ είναι υπερβολική.

Η υποβολή της μελέτης για ένταξη θα πρέπει να γίνεται στο ΥΠΕΚΑ (ΕΥΠΕ) ή στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση. Εάν το ΥΠΕΚΑ κρίνει ότι δεν επέρχονται σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και επομένως δεν απαιτείται η διαδικασία τήρησης της διαδικασίας περιβαλλοντικών όρων, θα πρέπει να δίνεται απλά έγκριση από το ΥΝΑ, όπως γίνεται μέχρι τώρα, σύμφωνα με το Ν.2932/2001.

Εάν απαιτείται η τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων, τότε να στέλνεται η μελέτη στην ΕΣΑΛ.

Η ΕΣΑΛ έχει συγκεκριμένες αρμοδιότητες και ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΓΚΡΙΝΕΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΝΑΙ ΛΑΘΟΣ. Το ΥΝΑ από την κείμενη νομοθεσία δεν εκτελεί έργα, δεν αναθέτει μελέτες, δεν είναι Τεχνική Υπηρεσία. Δηλαδή η παράγραφος 4(β) είναι λάθος.

Τα έργα θα γίνονται χωρίς ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ ΑΔΕΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ? Δεν φαίνεται να υπάρχει σχετική πρόνοια.

Η παρ. 6 υποκαθιστά το Ν.2971 άρθρο 24, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 34 του Ν.2932/2003.

ΟΛΟ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΑΝΤΙΚΕΙΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΡΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΣΥΝΤΑΧΘΕΙ ΠΛΗΡΩΣ Ή ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ.

ΕΙΝΑΙ ΑΡΘΡΟ – ΕΚΤΡΩΜΑ ΠΟΥ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΤΙ ΝΑ ΤΑ ΛΥΣΕΙ

AGRIDITE

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:33

AFRODITE_70@yahoo

o.gr

62.103.138.164

Επί του κάτωθι «Μετά την πάροδο της προθεσμίας αυτής απράκτου, η αξιολόγηση λογίζεται ως θετική. Η Γ.Γ.Ν.Ε.Υ. συγχρόνως δημοσιεύει σε δύο εφημερίδες μιας εθνικής κυκλοφορίας και μια τοπική και στον ιστότοπο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου το έργο, ώστε να διενεργηθεί δημόσια διαβούλευση επί των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του στην ευρύτερη περιοχή.» η δημοσιότητα που προβλεπεται απο την κοινοτική οδηγία περί περιβαλλοντικής νομοθεσίας, είναι υποχρέωση του ΥΠΕΚΑ και όχι της ΕΣΑΛ.

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:32

ΔΗΜΟΥ

kaya.dim@gmail.com

94.71.130.82

Αρκετά βοηθητικά λιμενικά έργα πρέπει να εξαιρεθούν απο τις διαδικασίες των σοβαρων λιμενικων υποδομων.

Κατά καιρούς το Λιμεναρχεία αλλά και η ΔΛΥ έχουν θεωρήσει σαν λιμενικά έργα και το εξοπλισμό των υπηρεσιων των λιμεναρχείων για ελεγχο αλκοτεστ.

Οι Ο.Λ αλλά και τα Λιμενικά ταμεία ενίοτε καλούνται να δημιουργουν υποδομές για εξυπηρέτηση

Η ίδρυση ΔΕΚΟ μας πιαει πολλὰ χρόνια πίσω και δεν συμβάλει σε τίποτα στον εκσυγχρονισμό της υπηρεσίας

Αννα Καραγιάννη

akarav@otenet.gr

[85.73.3.65](tel:85.73.3.65)

Υποβλήθηκε 17/12/2012 12:14

Δημιουργείται μια ανώνυμη εταιρεία στην οποία το ελληνικό δημόσιο ασκεί άμεσα αποφασιστική επιρροή, λόγω της συμμετοχής του στο μετοχικό της κεφάλαιο ,ήτοι δημιουργείται μια ΔΕΚΟ σε μια υπηρεσία νευραλγικού χαρακτήρα η οποία θα λειτουργεί στα πλαίσια των αρχών του Δημόσιου Τομέα. Η εταιρεία αυτή θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί, να αναβαθμιστεί, να εξασφαλίσει την αδιάλειπτη και ομοιόμορφη λειτουργία της, να βελτιώσει το προφίλ της το οποίο πρέπει να δομηθεί πάνω σε σύγχρονα πρότυπα, θα πρέπει να εκπαιδεύσει προσωπικό, να εξασφαλίσει την ασφάλεια στις πλοηγήσεις, με την αναβάθμιση των υπηρεσιών της θα καταστήσει τα λιμάνια μας ανταγωνιστικά με συνέπειες στο εμπόριο και στην εν γένει οικονομία, θα πρέπει να προβεί σε οικονομίες κλίμακος και πάνω από όλα θα πρέπει να είναι κερδοφόρα.

Η λειτουργία των ΔΕΚΟ στην Ελλάδα έχει δείξει ότι οι στόχοι εκσυγχρονισμού, οικονομίας κλίμακος και κερδοφορίας δεν εντάσσονται στις προτεραιότητες λειτουργίας τους.

Πόσο μάλλον όταν σχεδιάζεται μια εταιρεία της οποίας

- το νευραλγικό προσωπικό αυτής θα πρέπει να ακολουθήσει ένα εταιρικό σχήμα δίχως μισθολογική εξασφάλιση, και αργότερα όταν θα παραχωρηθεί στους εργαζόμενους το ποσοστό του 49% χωρίς κοινή φιλοσοφία λειτουργίας ως προς την παροχή εργασίας και χωρίς εξασφάλιση του εταιρικού τους ποσοστού όντας εταιρική μειοψηφία.

- Όταν η τιμολογιακή πολιτική χαράσσεται από εξωγενείς με την εταιρεία παράγοντες

Η ασφαλής και συνεχής λειτουργία της πλοηγικής υπηρεσίας έχει σοβαρότατες συνέπειες στην

Ελληνική οικονομία και θα πρέπει οι οποίες ληφθείσες αποφάσεις να ληφθούν με εξαιρετική σύνεση.

ΕΛΕΝΗ

inele_89@hotmail.com

[m](tel:194.219.192.224)

[194.219.192.224](tel:194.219.192.224)

Υποβλήθηκε 17/12/2012 19:47

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 43 ΠΟΥ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΑΤΕ, ΙΔΡΥΕΤΑΙ ΜΙΑ ΔΕΚΟ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΧΑΡΙΖΕΤΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ, Η ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΔΙΟΓΚΩΣΕΙ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΘΕΤΗ ΣΤΟΥΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΤΟΥ ΜΝΗΜΟΝΙΟΥ. ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΥΤΗ ΥΠΟΒΑΘΜΙΖΕΙ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥΣ ΤΙΣ ΠΛΟΗΓΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ. ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΤΙΘΕΝΤΑΙ 2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ, ΑΡΧΙΚΑ ΠΟΙΑ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΑΣ ΑΥΤΗ;;; ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΓΙΑΤΙ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗ;;; ΕΙΝΑΙ ΦΑΝΕΡΟ ΠΩΣ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΕΙ ΕΝΑ ΝΕΟ ΣΥΜΒΑΤΟ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ.

ΜΑΡΙΑ

[bossaki@windowslive](mailto:bossaki@windowslive.com)

[.com](tel:194.219.192.224)

[194.219.192.224](tel:194.219.192.224)

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:15

Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΔΕΚΟ ΑΥΤΗΣ ΘΑ ΕΠΙΦΕΡΕΙ ΜΟΝΟ ΔΙΟΓΚΩΣΗ ΤΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ. ΑΚΟΜΗ ΣΑΝ ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΝΤΕΛΩΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗ ΜΕ ΤΗΝ ΜΝΗΜΟΝΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ. ΕΙΝΑΙ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΠΡΟΚΛΗΤΙΚΟ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ ΝΑ ΧΑΡΙΖΕΤΑΙ Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΕΤΣΙ ΑΠΡΟΚΑΛΥΠΤΑ. ΘΕΩΡΩ ΟΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΕΙΤΕ ΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ.

dhmos

kon_na60@yahoo.gr

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:47

κ. Υπουργέ πρέπει να σας γίνει γνωστό ότι η πλοηγική υπηρεσία προσφέρει κέρδη στο δημόσιο

- 495 -

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Τα επιχειρησιακά σχέδια της εταιρίας θα πρέπει να δημοσιευτεί τουλάχιστον τρεις μήνες πριν την δέσμευση του προσωπικού αν θα παραμείνει ή θα μπει σε διαθεσιμότητα , λόγω της ασάφειας για την μισθοδοσία , τους όρους εργασίας και την πιθανότητα σε κάποιους σταθμούς να επιλέξουν όλοι την διαθεσιμότητα .

ΤΖΕΦΡΙΟΣ

tzefrios@yen.gr

[87.202.7.60](tel:87.202.7.60)

Υποβλήθηκε 14/12/2012 16:58

Να προστεθεί :

Όποιες οικονομικές διεκδικήσεις εκκρεμούν σε υπαλλήλους να υποχρεωθεί η Α.Ε «Πλοηγική Α.Ε.» να τις αναλάβει και να τις αποδώσει στους δικαιούχους , χωρίς σκόπιμες καθυστερήσεις .

Παναγιώτης

pakal11@hotmail.com

[m](tel:85.75.83.124)

[85.75.83.124](tel:85.75.83.124)

Υποβλήθηκε 15/12/2012 13:05

Καλείται ο υπουργός να εξηγήσει με σαφήνεια την απόφαση του, γιατί παρέκαμψε τις ολοκληρωμένες μελέτες του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (επίσημο νομικό σύμβουλο του), των Πλοηγών Ελλάδος που ήδη έχουν ολοκληρωμένο επιχειρησιακό σχέδιο κ πρωτίστως δεν ζητούν το δημόσιο κεφάλαιο που φαίνεται να «δωρίζει» ο υπουργός στην νέα εταιρεία. Επίσης γιατί παρέκαμψε το πόρισμα της επιτροπής που ο ίδιος συνέστησε. Σε ποίους κ για ποίους λόγους κ με τι ανάλογα προσόντα γύρω από το εξειδικευμένο παγκοσμίως αντικείμενο της πλοήγησης, θέλει να εκχωρήσει κρατικοδίαιτες μισθοδοσίες κ προμήθειες.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ

grpilots@otenet.gr

[94.71.141.27](tel:94.71.141.27)

Υποβλήθηκε 16/12/2012 18:46

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΜΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ, ΚΟΙΝΩΣ ΔΕΚΟ. ΟΙ ΑΓΚΥΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ, ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ, ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ, ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ Κ.Λ.Π ΙΣΧΥΟΥΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΕΚΟ ΑΦΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΙΔΙΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ. ΟΙ ΔΕΚΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΙΔΙΟ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΟΜΩΣ ΠΙΟ ΠΟΛΥΔΑΠΑΝΕΣ. ΑΥΤΟΣ Ο ΤΥΠΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΜΕ ΚΑΝΕΝΑ ΤΡΟΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ, ΟΠΩΣ ΕΧΟΥΝ ΑΠΟΤΥΠΩΘΕΙ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΥΕΝ. ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΕΠΑΝΕΛΘΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΜΙΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ, ΠΟΥ ΑΝ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΡΙΝΕΙ ΟΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΕΙ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΕΙ ΜΕ ΜΕΙΟΨΗΦΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΤΗΝ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΚΑΙ ΝΑ ΑΣΚΟΥΝ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ.-

Κασμας Γεωργιος

giorgoskasmass@hotmail.com

[92.118.214.142](tel:92.118.214.142)

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:11

Κυριε Υπουργε γιατι απορριψατε τις προτασεις του ΝΕΕ και τις επιτροπης που εσεις ο ιδιος συστησατε και προτεινετε την ιδρυση ΔΕΚΟ ???

Κυριε Υπουργε γιατι προικοδοτετε την ΔΕΚΟ με περιουσια του Δημοσιου χωρις κανενα ανταλλαγμα???

Ποια θα ειναι τα οικονομικα οφελη του κρατους απο την ρυθμιση???

Κυριε Υπουργε αποσυρετε αμεσα τη ρυθμιση αν θελετε τα λιμανια να λειτουργουν σωστα και με ασφαλεια.

- 694 -

λουομένων στις παραλίες. Είναι αυτές οι υποδομές λιμενικά έργα!

AIKATERINH

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:45

DHMOY

Για επισκευή λιμενικών έργων ή προσθήκες σε αυτά να απαιτείται γνωστοποίηση στην ΔΛΥ ή το
kaya.dim@gmail.com Λιμεναρχείο
94.71.130.82

Άρθρο 42: Ζητήματα λιμενικών υποδομών

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:35

XILARI_70@yahoo.gr

62.103.138.164

10 ΧΡΟΝΙΑ ΚΡΑΤΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΔΙΧΤΥΩΝ.

ΝΑ ΖΗΤΗΘΕΙ Η ΑΠΟΨΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ.

ΕΠΙΣΗΣ ΝΑ ΕΠΙΔΙΩΧΘΕΙ ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 227 ΤΟΥ Ν.4072/2012, ΔΙΟΤΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΕΡΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΤΟΥ ΠΥΘΜΕΝΑ ΕΧΕΙ ΜΠΛΟΚΑΡΕΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΥΘΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΦΕΡΤΑ ΥΛΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΠΛΟΗΓΙΚΗ Α.Ε.)

Άρθρο 43: Ίδρυση της εταιρίας «Πλοηγική Α.Ε.»

ΤΖΕΦΡΙΟΣ

Υποβλήθηκε 13/12/2012 21:28

tzefrios@ven.gr

87.202.14.126

4. Εφόσον οποιοσδήποτε υπάλληλος από τις ανωτέρω κατηγορίες δεν επιθυμεί την πρόσληψη του από την εταιρία τίθεται σε διαθεσιμότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου πρώτου 4093/2012 (ΦΕΚ 222Α'/12-11-2012).

Να προστεθεί :

Υπάλληλος που έχει τουλάχιστον 20 χρόνια θαλάσσια και υπηρεσία στην Πλοηγική Υπηρεσία να μπορεί να συνταξιοδοτηθεί ανεξαρτήτως ηλικίας από το Ν.Α.Τ σε εξαίρεση των διαμορφούμενων νέων ορίων και των διατάξεων που ισχύουν

ΤΖΕΦΡΙΟΣ

Υποβλήθηκε 14/12/2012 11:38

tzefrios@ven.gr

87.202.7.60

Άρθρο 44:

1. Το πρώτο ΔΣ της εταιρίας σε συνεργασία με την αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Υποδομών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου εκπονεί Επιχειρησιακό Σχέδιο της εταιρίας που περιλαμβάνει αναλυτικά την δραστηριότητά της στο σύνολο του λιμενικού συστήματος της Χώρας, τον Οργανισμό Προσωπικού και Οικονομικό Προϋπολογισμό του πρώτου έτους λειτουργίας, καθώς και κάθε άλλη στοιχείο που προβλέπεται από τις ρυθμίσεις του ν. 3429/2005 (314 Α') . Το ανωτέρω Επιχειρησιακό Σχέδιο εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

- 497 -

92.118.76.171

8.000.000 € ετησίως με προοπτική αύξησης τους όταν αυξηθούν τα πλοηγικά δικαιώματα. Αυτό τα λέει όλα και γιατί κάποιοι θέλουν να την πάρουν στα χέρια τους!!!!

Κυριακή Κουντούρη Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:33

kirkountouri@gmail.c

om

46.177.63.67

Οι διατάξεις των άρθρων 43 επ. παραβιάζουν διεθνείς συμβάσεις και νόμους κατά τους οποίους η Κυβέρνηση είναι αποφασισμένη να εφαρμόσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων για τον εκσυγχρονισμό του δημόσιου τομέα και για την μείωση της συμμετοχής της στην επιχειρηματικότητα, να μειώσει την απασχόληση στο δημόσιο τομέα και την επιδότηση των δημοσίων επιχειρήσεων (Μνημόνιο I N.3845/2010), οφείλει να διευκολύνει την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων μεταφέροντας υγιή περιουσιακά στοιχεία από το δημόσιο τομέα στον ιδιωτικό και δεσμεύεται να θεσπίσει αυστηρό πλαίσιο παρακολούθησης ΔΕΚΟ και ΑΕ στις οποίες συμμετέχει το Δημόσιο με σκοπό την αναδιάρθρωση, την κατάργηση και την συγχώνευση αυτών (Μεσοπρόθεσμο και Μνημόνιο III N. 4093/2012). Κατά το διάστημα της εφαρμογής των υποχρεώσεων της χώρας μας που πλήττουν το σύνολο των πολιτών, εισάγεται νομοθετικά εξαίρεση που προβλέπει την ίδρυση δημόσιας επιχείρησης, την επιδότηση της και την αύξηση της απασχόλησης στο δημόσιο, σε βάρος όλων των υπολοίπων και σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος. Η ρύθμιση πρέπει να αποσυρθεί ως μη νόμιμη και ηθικά μη ορθή.

Κυριακή Κουντούρη Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:48

kirkountouri@gmail.c

om

46.177.63.67

Επιτρέψτε μου ένα σχόλιο για το ενημερωτικό σημείωμα του Υπουργείου για τα άρθρα 43 έως 46. Είναι πανθομολογούμενο ότι επιβάλλεται η αποδέσμευση από τις χρόνιες αγκυλώσεις και τα προβλήματα που προέρχονται από δημόσιο φορέα που αδυνατεί να προσαρμοστεί στις ταχύτερες εξελίξεις και στις διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις. Τα ίδια προβλήματα όμως του «στενού» δημόσιου τομέα, συναντώνται και στις δημόσιες επιχειρήσεις, οι οποίες διέπονται από το ίδιο ή όμοιο νομοθετικό πλαίσιο και διοικούνται με τις ίδιες αρχές, επιπροσθέτως οι επιχειρήσεις εμφανίζουν παραδοσιακά μεγαλύτερα ελλείμματα. Συνεπώς η λύση δεν είναι αντικατάσταση του δημοσίου με ένα πιο δαπανηρό δημόσιο. Η βιωσιμότητα δε της πλοηγικής επιχείρησης την οποία επιβάλουν λόγοι ασφαλείας εξασφαλίζεται μόνο με την απόσχιση της από τη δημόσια διοίκηση, συμμετοχή και νοοτροπία και την θέσπιση αυστηρού νομοθετικού πλαισίου ελέγχου της ιδιωτικής πια επιχείρησης. Διότι είναι στατιστικά βέβαιο ότι ως δημόσια επιχείρηση στα επόμενα χρόνια δεν θα έχει την δυνατότητα να παρέχει υπηρεσίες. Και λάβετε υπόψη σας ότι οι πλοηγικές σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας

ΒΑΚΑΛΟΓΛΟΥ ΜΙΧ. Υποβλήθηκε 18/12/2012 14:29

mihvak@hotmail.com

87.202.130.129

Σια-ανακρουε-αναποδα ολοταχως αντι για κατι καινοτομο-συγχρονο-προοδευτικο που εφαρμοζεται με επιτυχια σε Ευρωπαικες και αλλες χωρες με οφελη στα δημοσια εσοδα και που θα μας πηγαινε μπροστα.

Προσπαθωντας να αποφυγουμε οσους και οσα μας εφεραν στην σημερινη κατασταση(παθογενειες-αγκυλωσεις του Δημοσιου -πολιτικες και αλλες παρεμβασεις)επανερχομαστε στα ιδια και κατ αλλους σε χειροτερα.

Σαν μελος της ομαδας εργασιας υπο τον Κ.ΓΓΛΠ ακουσα πολλες αποψεις εισηγησεις και προτασεις και πιστεψα οτι στοχος μας ηταν ο εκσυγχρονισμος της Π.Υ , η απαγκιστρωση απο οσα επι χρονια μας ταλανιζουν και η βουληση για μειωση του Δημοσιου τομεα.Με λυπη διαπιστωνω οτι ποποτε απο τα παραπανω δεν προβλεπεται στα αρθρα 43-44-45-46 του υπο διαβουλευση Σ/Ν

ΑΡΧΙΠΛΟΗΓΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΑΝΑΣΗΣ ΝΙΚΟΥ Υποβλήθηκε 18/12/2012 16:46

thanikou@hotmail.co

m

79.167.155.2

ΠΟΙΑ Η ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΕ ΔΗΛΑΔΗ ΜΙΑΣ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΕΩΚΟΠΗΜΕΝΗΣ ΔΕΚΟ ΜΕ ΤΟ ΥΠΑΡΧΟΝ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ; ΑΝΤΙ ΜΙΑΣ ΑΝΥΠΑΡΚΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΝΑ ΑΠΟΤΥΧΗΜΕΟ Δ.Σ. ΠΟΥ ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΙΝΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΑΥΞΗΣΕΙ ΤΟ ΜΙΣΘΟ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΟΔΗΓΗΣΕΙ ΑΛΛΗ ΜΙΑ ΚΡΑΤΙΚΗ ΑΕ ΣΕ ΧΡΕΩΚΟΠΙΑ-ΠΤΩΧΕΥΣΗ. ΟΛΟΙ ΣΗΜΕΡΑ ΘΕΛΟΥΝ ΚΑΤΙ ΑΛΛΟ ΚΑΤΙ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΚΑΤΙ ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΙΑ ΠΑΛΙΑ ΚΑΚΗ ΣΥΝΤΑΓΗ ΑΛΛΩΝ ΕΠΟΧΩΝ (ΔΕΚΟ). ΔΕΧΘΕΙΤΕ ΑΥΤΟ ΠΟΥ Η ΔΙΚΗ ΣΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΝΕΚΡΙΝΕ, ΠΟΥ ΤΟ Ν.Ε.Ε. ΣΑΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ΟΤΙ ΘΑ ΠΕΤΥΧΕΙ, ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΟΥ ΕΚΑΝΕ ΜΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΡΜΟΔΙΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ. ΠΡΕΠΕΙ ΚΑΠΟΤΕ ΝΑ ΠΑΜΕ ΜΠΡΟΣΤΑ.

ΔΙΟΝΥΣΗΣ

ΔΑΚΟΥΡΑΣ

info@seven-

islands.gr

87.203.116.151

Υποβλήθηκε 18/12/2012 18:17

Κε Υπουργέ,

αντί για μία ιδιωτική υγιή εταιρία, όπως πρότειναν οι πλοηγοί, που θα επέφερε κέρδη και στο κράτος, ιδρύετε μία ΔΕΚΟ, στην οποία τα έξοδά της είναι αυξημένα(Διευθύνοντες Σύμβουλοι – Διοικητικό προσωπικό), οι πλοηγικές υπηρεσίες υποβαθμίζονται και χαρίζονται σε μία ΔΕΚΟ κρατική περιουσία. Το μοντέλο των ΔΕΚΟ είναι αποδεδειγμένα αποτυχημένο κι εσείς ακόμη επιμένετε. Είναι απαράδεκτο, να αποσυρθεί άμεσα.

MARIA

tafomgahf@hotmail.c

om

87.202.25.209

Υποβλήθηκε 19/12/2012 10:51

Η Πλοηγική Υπηρεσία με το ανεξάρτητο κεφάλαιο της δεν είναι χρεοκοπημένη ούτε δανεισμένη και δεν υπάρχει και Ευρωπαϊκή κοινοτική οδηγία για την αλλαγή της υφιστάμενης μορφής της. Οι σκοπιμότητες από όλες τις πλευρές δυστυχώς αποκαλύπτονται και στους σχολιασμούς των άρθρων από τους διεκδικητές της.

ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ

armanix@otenet.gr

87.203.109.22

Υποβλήθηκε 19/12/2012 15:36

ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά το τελικό πορίσμα των πολυμηνων εργασιων της Επιτροπης που συστησε το ΥΝ&Α υπο το γ.γ.λ.λ.π. κο Μουτζουρη, το οποίο εκδόθηκε πριν απο μερικες μερες και το οποίο υιοθετει με απολυτη σαφηνεια την κατευθυνση της προτασης που κατεθεσαν οι πλοηγοι. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η προταση του Ναυτικού Επιμελητηριου Ελλαδας το οποίο ειναι ο θεσμοθετημενα επισημος συμβουλος του κρατους για θεματα ναυτιλιας, η οποία προταση βρισκεται σε κοινη συνισταμενη με την προταση των πλοηγων. (Τα βασισμα σημεια της προτασης του Ναυτικού Επιμελητηριου Ελλαδας στην ιστοσελιδα του <http://www.nee.gr>). ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η αποψη ολων των εμπλεκομενων με την πλοηγηση φορεων (ναυτιλιακων πρακτορων κ.λ.π.) των οποιων η θεση κατατεθηκε στην επιτροπη του ΥΝ&Α. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ λοιπον επιδεικτικά η θεση ΟΛΩΝ των αρμοδιων για την πλοηγηση! Και ΚΥΡΙΩΣ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ ΕΠΙΔΕΙΚΤΙΚΑ η επιτακτικη αναγκη στην οποία βρισκεται η χωρα μας για εξασφαλιση εσοδων στα κρατικα ταμεια, αναγκη την οποία καλυπτει απολυτως η προταση των ελληνων πλοηγων καθως προσφερει εσοδα στο κρατος απο την πρωτη μερα λειτουργιας της νεας εταιριας. ΑΓΝΟΟΥΝΤΑΙ λοιπον επιδεικτικά ΟΛΑ τα ανωτερω και προτεινεται απο τον ΥΝ&Α μια ΔΕΚΟ (ω! τι πρωτοτυπη ιδεα εν ετη 2012) στην οποία ΔΕΚΟ το κρατος παραχωρει ολη την κινητη και ακινητη περιουσια μαζι με μερικα

499 -

εκατομμυρια ευρώ, ΧΩΡΙΣ ΚΑΝΕΝΑ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ προκειμένου η ηγεσία του υπουργείου να «τακτοποιήσει» μια πάρεα χρησίων(!) φίλων ως Δ.Σ. με σκοπό να χρησιμεύσει και αυτή η ΔΕΚΟ ως ευρύτερο parking ρουσφετιών ή να απαξιωθεί οικονομικά και λειτουργικά προκειμένου να ξεπουληθεί όσο όσο (παλι σε χρησίμους(!) φίλους;)ΘΕΡΜΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ!!!

christos

stpls@otenet.gr

[94.65.22.18](tel:94.65.22.18)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 11:59

ωραίο τρόπο βρήκατε να μειώσετε το κράτος και το τέρας της γραφειοκρατίας. ιδρύεται μια δέκο, φοβερή ιδέα. συγχαρητήρια!!!

έχετε άρα υπολογίσει το κόστος από την πρόσληψη των νέων ατόμων που αναγκαστικά θα κανετε; έχετε υπολογίσει άραγε ποιο θα είναι το όφελος για τα έσοδα του κράτους; έχετε προνοήσει για τη διαφάνεια αυτής της δέκο; ειλικρινά δεν κατανοώ το σκοπό ίδρυσης αυτής της δέκο. δεν μπορώ να δω ποιο θα είναι το όφελος για τους εργαζόμενους, το δημόσιο και εθνικό συμφέρον, αλλά και για όλους τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς

γιωργος

arisbartsa@gmail.com

[m](tel:94.68.131.246)

[94.68.131.246](tel:94.68.131.246)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 13:16

Άρνησατε λίγο αλλά το σκεφτήκατε. Τι πρωτοτυπη και προπαντων δοκιμασμενη ιδεα.Οπου εφαρμοσθηκε αυτη η επαναστατικη μεθοδος χρεοκοπιας πετυχε.Συγχαρητηρια και σε αυτους που σας εδωσαν την φοβερη ιδεα.Για αυτο φθασαμε και σαν χωρα σε αυτο το χαλι.

ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ

armanix@otenet.gr

[94.71.208.136](tel:94.71.208.136)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 13:58

ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά το πορίσμα των πολυμηνων εργασιων της Επιτροπης που ειχε συστησει το ΥΝΑ υπο το γ.γ.λ.λ.π. κο Μουτζουρη, και εκδοθηκε πριν απο μερικες μερες και το οποιο με απολυτη σαφηνεια κατεληξε στην κατευθυνση της προτασης που ειχαν υποβαλλει οι πλοηγοι. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η προταση του Ναυτικού Επιμελητηριου Ελλαδας, θεσμοθετημενα επισημου συμβουλου του κρατους για θεματα ναυτιλιας, προταση που βρισκεται σε κοινη συνισταμενη με την προταση των πλοηγων. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η θεση των υπολοιπων εμπλεκομενων στην πλοηγηση φορεων (ναυτικων πρακτορων κλπ) η οποια κατατεθηκε στην Επιτροπη του ΥΝΑ.Δηλαδη, ΑΓΝΟΟΥΝΤΑΙ επιδεικτικά οι αποψεις ΟΛΩΝ οσων «συμμετεχουν» στη διαδικασια πλοηγησης! Αλλα ΚΥΡΙΩΣ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ ΕΠΙΔΕΙΚΤΙΚΑ η επιτακτικη αναγκη της χωρας για εσοδα, αναγκη την οποια καλυπτει απολυτως η προταση των ελληνων πλοηγων, καθως προσφερει χρηματα στα κρατικα ταμεια απο την ΠΡΩΤΗ ΜΕΡΑ λειτουργιας της νεας εταιριας. ΑΓΝΟΟΥΝΤΑΙ ΕΠΙΔΕΙΚΤΙΚΑ ολα τα ανωτερω και προτεινεται απο τον κο ΥΝΑ η δημιουργια μιας ΔΕΚΟ!!! (ω! τι πρωτοτυπη ιδεα εν ετη 2012). Στη ΔΕΚΟ παραχωρεται ολη η κινητη και ακινητη περιουσια του Πλοηγικης, μαζι με μερικα εκατομμυρια ευρω, ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΚΑΝΕΝΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ. Τοποθετειται Δ.Σ. απο χρησίμους(!) φίλους, με σκοπο να λειτουργησει οπως ολες οι ΔΕΚΟ εως σημερα ως ενα ευρύτερο parking προσωπικων ρουσφετιων, εως οτου απαξιωθεί πληρως οικονομικα και λειτουργικα, ωστε να ξεπουληθει όσο όσο (σε αλλους χρησίμους(!) φίλους;) ΘΕΡΜΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ!!!

ΣΤΑΘΗΣ

stathis_fanos@hotmail.com

[87.202.7.104](tel:87.202.7.104)

Υποβλήθηκε 20/12/2012 15:29

Η Πλοηγική Υπηρεσία με το ανεξάρτητο κεφάλαιο της δεν είναι χρεοκοπημένη ούτε δανεισμένη και δεν υπάρχει και Ευρωπαϊκή κοινοτική οδηγία για την αλλαγή της υφιστάμενης μορφής της . Επενδύστε το Κεφάλαιο της Π.Υ σε υποδομές και ανθρώπους και πατάξτε κάθε μορφής παρεκτροπή από τους ισχύοντες νόμους , δώστε οδηγίες και οι χρήστες δεν θα διαμαρτύρονται και το Ναυτικό Επιμελητήριο να σκεφτεί ότι παρασύρθηκε από τα Ευρωπαϊκά πρότυπα τα οποία έφτασαν στα σημερινά επίπεδα

- 500 -

μετά από μεγάλη διαδρομή χρόνων

ΘΑΝΑΣΗΣ ΝΙΚΟΥ Υποβλήθηκε 20/12/2012 16:37

thanikou@hotmail.co

m

46.177.40.105

ΚΑΛΗΣΠΕΡΑ ΣΑΣ

ΤΟ ΠΑΡΑΚΩΤΩ ΜΗΝΥΜΑ ΕΛΑΒΑ ΑΠΟ ΤΟΝ Ομάδα Opengon Ε.Κ.Δ.Δ.Α.

Κύριε, καλησπέρα σας,

Σας ενημερώνουμε ότι λόγω μετάπτωσης των συστημάτων μας σε ασφαλέστερες υποδομές, δημιουργήθηκε ένα τεχνικό πρόβλημα στην εμφάνιση ορισμένων σχολίων που υποβλήθηκαν στις διαβουλεύσεις οι οποίες βρίσκονται σε εξέλιξη στην κεντρική σελίδα του Opengon. Το πρόβλημα σύντομα θα αποκατασταθεί, αμέσως μετά την ολοκλήρωση της μετάπτωσης.

Ευχαριστούμε για την κατανόησή σας.

Με εκτίμηση,

Ομάδα Opengon Ε.Κ.Δ.Δ.Α.

ΜΟΝΑΔΑ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΩΝ (ΜΟΤΕΚ)

ΥΠΟΜΟΝΗ ΜΕΧΡΙ ΝΑ ΞΑΝΑ ΑΝΑΡΤΗΘΟΥΝ

Κυριακή Κουντούρη Υποβλήθηκε 20/12/2012 19:26

kirkountouri@gmail.c

om

46.177.63.67

«MARIA» με ανάρτηση 19-12-2012 και «Σταθη» με ανάρτηση 20-12-2012, να σας επισημάνω ότι η Πλοηγική Υπηρεσία είναι μία υπηρεσία του στενού δημόσιου τομέα και η τύχη της είναι άρρηκτα δεμένη με την τύχη του Ελληνικού Δημοσίου ως προς την χρεωκοπία της ή όχι, τη χρηματοδότηση της ή όχι κ.λ.π. Το «ανεξάρτητο κεφάλαιο» της είναι χρήματα μίας δημόσιας υπηρεσίας και όχι ιδιωτικά κεφάλαια και η διαχείριση τους γίνεται βάσει του καθεστώτος που ισχύει για όλο το δημόσιο. Ουδείς δεν μπορεί να τα επενδύσει κατά βούληση. Άλλωστε όπως ίσως γνωρίζετε καλύτερα εμού, το «ανεξάρτητο κεφάλαιο» είναι «τόπος ανεξιχνίαστος», αφού την τελευταία δεκαετία δεν έχουν συνταχθεί ισολογισμοί και έτσι δεν γνωρίζουμε αν τελικώς υπάρχει ποσό προς διάθεση ή όχι. Ας εκκαθαριστούν πρώτα οι οφειλές της Υπηρεσίας ας ελέγξουμε τον τρόπο διαχείρισης του έως σήμερα και μετά να εξετάσουμε το θέμα της τύχης του υπολοίπου κεφαλαίου. Τέλος όπως εύστοχα αναφέρατε το Ναυτικό Επιμελητήριο υιοθέτησε στην πρόταση του ευρωπαϊκά πρότυπα δοκιμασμένα επί σειρά ετών. Θεωρείτε ότι θα πρέπει να απορρίψουμε την δοκιμασμένη επιτυχημένη ευρωπαϊκή πρακτική και για ποιο λόγο;

ΓΙΩΡΓΟΣ

gflor@hol.gr

46.176.205.99

Υποβλήθηκε 20/12/2012 19:44

Ποιά είναι τα «GOLDEN BOYS» του δημοσίου που θα αναλάβουν Διευθυντικές θέσεις στην νέα σας ΔΕΚΟ αφού λόγω μνημονίων δεν γίνονται προσλήψεις? Τα αποτελέσματα των προηγούμενων ΔΕΚΟ τα βλέπουμε κ τα βιώνουμε σήμερα όλοι μας. Υιοθετήστε τις προτάσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων στην Πλοήγηση που κατά παράβαση των κανόνων της Δημοκρατίας δεν λάβατε καν υπόψη σας.

Δημήτρης

Υποβλήθηκε 21/12/2012 14:54

- 501 -

thrashmania80@yahoo.gr
46.176.205.99

Οι ΔΕΚΟ αποδεδειγμένα δεν βοήθησαν μέχρι σήμερα κ δεν μπορούμε να καταλάβουμε πώς θα βοηθήσουν στη ναυτιλία κ ιδιαίτερα στις πλοηγίες.Η ρύθμιση πρέπει να αποσυρθεί.

MARIA
tgfomgahf@hotmail.com
87.202.3.178

Υποβλήθηκε 21/12/2012 18:13

Κ.... Κ..... Ο Στάθης ψάχνει να μπαρκάρει αλλά , μια ελπίδα είχαμε να μπει για δουλειά , για την δοκιμασμένη πρακτική αν πίστευαν οι επίτροποι ότι είμαστε ικανοί δεν θα έφερναν τον νόμο αυτόν αλλά κάποιον άλλο , ο dhmos έγραφε « η πλοηγική υπηρεσία προσφέρει κέρδη στο δημόσιο 8.000.000 € ετησίως» κάτι θα ξέρει .

Κυριακή Κουντούρη Υποβλήθηκε 21/12/2012 21:23

kirkountouri@gmail.com
46.177.63.67

Δηλαδή MARIA το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου δεν το συνέταξε η ηγεσία του Υπουργείου, αλλά οι επίτροποι, που μας θεωρούν κίολας ανίκανο λαό, εμάς τους Έλληνες αν μη τι άλλο καταξιωμένους για την ναυτοσύνη μας. Εκτίθεσθε και εκθέτετε και τη χώρα μας. Καλύτερα να σχολιάζουμε με επιχειρήματα επί του σ/ν διότι ότι τελικά νομοθετηθεί θα καθορίζει ως προς την Πλοηγική Υπηρεσία την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό ή μη, την ασφάλεια ή μη ζωής, περιβάλλοντος και περιουσίας και το μέλλον 150 περίπου οικογενειών. Προσωπικές βλέψεις για το αν πρέπει τελικά κάποιος να μπαρκάρει ή να λάβει πολυπόθητη θέση στη σχεδιαζόμενη εταιρία ουδόλως εισφέρουν στη διαβούλευση.

Παναγιώτης
Καλκατζάκος
pakal11@hotmail.com
85.72.127.226

Υποβλήθηκε 22/12/2012 13:46

Επειδή κανείς απολύτως δεν γνωρίζει τα οικονομικά της πλοηγικής, δεδομένου του γεγονότος ότι δεν έχει κάνει ισολογισμό / απολογισμό για τουλάχιστον 10 χρόνια, καλόν είναι να μιλάει κάποιος για αυτά με ΦΕΙΔΩ. Η μόνη υγιής πρόταση είναι των πλοηγών

ΜΟΛΩΣΗΣ
ΣΩΤΗΡΗΣ
cpnsim@otenet.gr
94.66.126.159

Υποβλήθηκε 22/12/2012 23:56

ΜΙΑ ΔΕΚΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ «ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Α.Ε.», ΠΟΙΟ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΣΤΟ ΜΟΙΡΑΙΟ ΚΡΑΤΟΣ ΠΟΥ ΠΑΕΙ ΓΙΑ ΦΟΥΝΤΟ?

dhmos
kon_na60@yahoo.gr
92.118.76.171

Υποβλήθηκε 23/12/2012 09:23

Συμφωνώ με τον ΓΙΩΡΓΟ για τα λεγόμενα στην ανάρτηση της 20-12-12 και παρακαλώ για να σας φύγουν οι απορίες για το ποια είναι τα GOLDEN BOYS που θέλουν να "αγοράσουν" την πλοηγική υπηρεσία, διαβάστε το άρθρο εφημερίδας με αληθινά γεγονότα που βρίσκεται στην ιστοσελίδα: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=202127>.

spanos dimitrios
spirosspisa@hotmail.com
178.128.6.5

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:15

Οι ΔΕΚΟ δεν εξυπηρετούν το λιμάνι και τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας, το μοντέλο εγκαταλείπεται σε όλες τις ναυτιλιακές κρατικές υπηρεσίες. Η ρύθμιση πρέπει να αποσυρθεί

olga petrou
olgapetrou01@gmail.com
178.128.6.5

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:24

Ερωτάται το Υπουργείο ποια τα οφέλη του κράτους και της οικονομίας από αυτή τη ρύθμιση; Γιατί υιοθετήθηκε ρύθμιση που δεν εξετάστηκε από την αρμόδια Επιτροπή και απορρίφθηκε εκ προοιμίου

- 502 -

ως αντίθετη στην αρχή της ανάπτυξης και του περιορισμού του κράτους-επιχειρηματία

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:00

christosyzanakov@ya

hoo.gr

46.176.28.198

ΑΥΤΟΣ Ο ΤΥΠΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΜΕ ΚΑΝΕΝΑ ΤΡΟΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ .
ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΑΠΟΣΥΡΕΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΣΩΣΤΑ ΚΑΙ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.
ΛΑΒΕΤΕ ΥΠ ΟΨΗ ΣΟΒΑΡΑ ΟΣΑ ΚΑΙ ΟΠΩΣ ΣΑΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΟΙ ΑΜΕΣΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΜΕ ΤΗ ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΦΟΡΕΙΣ .

Νίκος Μ. Βασιλικής

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:14

nikosmvassilikis@yah

oo.gr

92.118.206.137

Δεν υπάρχουν οικονομικά κέρδη ΔΕΚΟ από ανάλογες ρυθμίσεις. Ας το δει καλύτερα ο Υπουργός και πιστεύω να αποσύρει τα άρθρα 43-46

Κούκουρας

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:23

Ευάγγελος

Vankouk@hotmail.co

m

46.12.122.15

Αρθρο 43. Αν η υπάρχουσα πλοηγητική υπηρεσία του ν.3142/1955 θέλει βελτιώσεις για να προχωρήσει αυτό το πόνημα θέλει άμεση απόσυρση.

ΓΙΩΡΓΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:46

ΦΛΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

gflor@hol.gr

46.176.205.99

Αποσύρεται τα αρθρα 43,44,45,46 καθώς μας γυρίζουν στο παρελθόν κ αντικαταστήστε τα με το προτεινόμενο από τους άμεσα εμπλεκόμενους στις πλοηγίες φορείς μοντέλο.

ΦΩΤΕΙΝΗ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:57

fnochou@gmail.com

46.176.205.99

Διαβάζοντας τα αρθρα 43,44,45,46 γίνεται σαφές σε όλους οτι στόχος σας είναι η ώθηση στην οπισθοδρόμηση κ όχι η ώθηση στην ανάπτυξη που αποτελεί σκοπό(?) των τελευταίων ετών για την Πατρίδα. Να λάβετε πολύ σοβαρά υπόψη την άποψη των εμπλεκόμενων στις πλοηγίες φορέων καθώς είναι οι μόνοι που έχουν εξειδίκευση. Να αποσύρεται τα άρθρα αυτά.

Δημητρης

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:12

thrashmania80@hot

mail.com

94.64.192.12

Τα άρθρα 43,44,45,46 πρέπει να αποσυρθούν & να αντικατασταθούν με σύγχρονο μοντέλο που προτείνουν οι εμπλεκόμενοι.

ΚΑΛΑΒΡΟΥΖΙΩΤΗΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:33

ΦΑΝΗΣ

fkalavrouziotis@yaho

o.gr

46.176.205.99

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις οδηγούν στην καταστροφή μια υγιή επιχείρηση. Να προβείτε σε νέες ρυθμίσεις λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη τις προτάσεις των άμεσα εμπλεκόμενων κ αρμόδιων φορέων.

ΓΕΩΡΓΙΑ

Υποβλήθηκε 24/12/2012 00:44

georgia@seven-

islands.gr

85.75.188.126

Κε Υπουργέ

Ήλθατε σε αυτή τη θέση, μετά από δεκάδες χρόνια παρουσίας της πλοηγικής υπηρεσίας στο παγκόσμιο χάρτη, για να καταστρέψετε ότι έχτισαν οι παλαιότεροι ημών με μια Α.Ε από »golden boys» και αρπακτικά του σύγχρονου κατά εσάς κράτους ντροπής για μια υπηρεσία η οποία προσφέρει στο κράτος χρήμα και δεν το επιβαρύνει σε τίποτα. Η Ευρώπη τιμά τον Ευρωπαίο πλοηγό και δεν τον διαγράφει για ευνόητους λόγους. Σκεφτείτε τί κακό θα κάνετε ενάντια της ασφάλειας της ναυσιπλοίας στα ελληνικά λιμάνια.

Αναστασιαδης

Υποβλήθηκε 24/12/2012 11:11

ταςος

anastas.tasos@hotmail

ail.com

94.68.65.130

Κ.Υπουργε εκτιμώντας το γλυκο ψωμακι που εφαγα επι 26χρονια στην πλοηγικη,οφειλω να πω ενα μεγαλο ΜΠΡΑΒΟ που τραβηξατε ενα Χ σε ολες της περιεργες προτασεις που σκοπο εχουν μονο το προσωποικο συμφερον ορισμενων.Υπαρχουν πολλες λυσεις, ωστε να διασφαλιστει η βιωσιμότητα της α.ε. πλοηγικη που επι τοσα χρονια προσφερει ασφαλεις υπηρεσιες χωρις καμια επιβαρυνση του κρατικου προϋπολογισμου το αντιθετο μαλιστα.Ευχομαι να παρετε την σωστη αποφαση, για το καλο της υπηρεσις και της πατριδας μας.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ

Υποβλήθηκε 24/12/2012 12:04

ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ

fkavad@otenet.gr

87.203.118.239

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ.ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΜΑΣ ΤΟ ΤΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΚΑΝΕΤΕ ΚΑΙ ΠΟΥ ΑΥΤΟ ΑΠΟΣΚΟΠΕΙ.ΓΙΑΤΙ ΤΟΣΕΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ π.χ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΑΚΟΜΑ ΣΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΥΕΝ.ΤΕΤΟΙΑ ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΟΠΩΣ ΕΞΕΙΣ ΕΠΙΘΥΜΕΙΤΕ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΟΥΘΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΠΟΛΥ ΠΙΘΑΝΩΝ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΚΟΣΜΟ.ΤΟΣΟ ΠΟΛΥ ΘΑ ΠΡΟΤΟΤΥΠΙΣΕΙ Η ΕΛΛΑΔΑ.....ΑΣ ΜΗΝ ΤΑ ΙΣΟΠΕΔΩΝΟΥΜΕ ΟΛΑ.ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΝΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΟΝΤΑΙ ΟΛΑ ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΓΙΑΤΙ ΠΟΛΛΑ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ.

ΣΤΑΜΑΤΗΣ

Υποβλήθηκε 24/12/2012 13:11

ΦΑΣΟΥΛΗΣ

faspilot@otenet.gr

94.71.149.83

Κύριε Υπουργέ,

ΟΤΑΝ η κυβέρνηση ψάχνει εναγωνίως έσοδα για τα ταμεία του κράτους,

ΟΤΑΝ έχετε την πρόταση των πλοηγών που προσφέρει άμεσα έσοδα, ΟΤΑΝ έχετε τις θέσεις όλων των εμπλεκόμενων με την πλοήγηση φορέων, ΟΤΑΝ έχετε το πόρισμα της επιτροπής που ο ίδιος συστήσατε,

ΓΙΑΤΙ?

ΔΕΚΟποιείτε την Πλοηγική χρησιμοποιώντας αυτό το απαρχαιωμένο, αναχρονιστικό και χρεοκοπημένο μοντέλο διοίκησης? ΓΙΑΤΙ παραχωρείτε την κινητή και ακίνητη περιουσία της συν το κεφάλαιο της σε ένα ΔΣ χωρίς ΚΑΝΕΝΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ? ΓΙΑΤΙ αγνοείτε την πρόταση των ελλήνων πλοηγών? ΓΙΑΤΙ αγνοείτε το πόρισμα της επιτροπής σας? ΠΟΙΟΝ εξυπηρετεί ένα τέτοιο σχέδιο νόμου? ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ την οικονομία του κράτους. ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ το εμπόριο, την κρουαζιέρα, το περιβάλλον, τον τουρισμό, την ασφάλεια πλοίων και επιβαινόντων. ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ τη δεσπόζουσα θέση της ελληνικής ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή Πλοήγηση. ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΤΩΡΑ, των άρθρων 43, 44, 45, 46 και άμεση διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς και ΜΟΝΟΝ με αυτούς.

Παναγιώτης

Υποβλήθηκε 24/12/2012 16:02

Καλκατζάκος

pakal11@hotmail.co

Τα άρθρα 43-46 να αποσυρθούν κ να συζητηθούν λαμβανομένων υπόψιν οι απόψεις της επιτροπής,

- 504 -

m

85.75.104.252

του Ν.Ε.Ε., των πλοηγών κ των υπολοίπων εμπλεκόμενων φορέων κ όχι μόνο κάποιου γνωστού άγνωστου..

Θα ήθελα δε να υπενθυμίσω σε κάποιους που όπως λένε ότι έφαγαν γλυκό ψωμί, ότι κ αυτοί που παραμένουν στην ενέργεια, έχουν οικογένειες κ παιδιά να αναθρέψουν. Ουδμία εξασφάλιση εργασιακή παρέχεται, όταν ένας καρεκλοκένταυρος αδαής της θαλάσσης θα κρίνει ποιος θα εργάζεται κ ποιος θα απολύεται λόγω του ιδιωτικού δικαίου.

Στον δε δημο που δεν έχει κ το θάρρος να λέει ποιος είναι κ τι κάνει προς το ζείν, αλλά εκφέρει άποψη κ ελεγχόμενη γνώση επί παντός επιστητού σε όλο το νομοσχέδιο, ότι είναι γνωστό τοίς πάσι πώς τα golden boys ανήκαν στις ΔΕΚΟ!! Ήταν διορισμένοι κ αποτυχημένοι συνήθως πολιτευτές. Κ όπως έλεγε στου Μαυρογιαλούρου: εγώ είμαι του κόμματος..

Οι εργαζόμενοι πλοηγοί είναι Πλοίαρχοι Α' Ε.Ν. Καλόν είναι να υπενθυμίζεται αυτό. Οι ευθύνες που αναλαμβάνουν είναι θεωρητικά κ πρακτικά τρομερά μεγάλες. Σε λιμάνια που παραμένουν τα ίδια για δεκαετίες αλλά με πλοία που το μέγεθος τους ίσα ίσα που χωράει, με τον πόντο!!!

Του παραθέτω το κάτωθι άρθρο εφημερίδας για να καταλάβει: τι γίνεται κ πως κ γιατί αναγνωρίζεται η εργασία του πλοηγού σε μιά χώρα όπως η ΗΠΑ.

<http://jacksonville.com/business/2011-02-06/story/risks-and-reward-how-harbor-pilots-make-rounds-400000-year>

Επίσης κ αυτό στα ελληνικά: http://www.evdomi.gr/pub/starcms/show_item.asp?t=article&p=42548&l=1

Γιώργος Ζουλούμης Υποβλήθηκε 24/12/2012 17:46

zouloumisg@gmail.com

om

79.167.149.142

Οι αγαπητοί πλοηγοί ακόμη δεν κατάλαβαν ότι ο πρόεδρός τους κ. Φασουλής τους παρέσυρε άθελά του στο λάκκο των λεόντων και ακόμη επιμένουν στην αρχική τους πρόταση, δεν ήξεραν δε ρώταγαν απλά βλέπανε το τυράκι αλλά τη φάκα δεν την βλέπανε λες και προσωπικό της Π.Υ είναι μόνο οι πλοηγοί. Εύχομαι καλή σύνταξη στους παλαιότερους και καλά ταξίδια στους νεότερους διότι με τους μισθούς που σας επιφυλάσσει ο κ. Υπουργός, δεν θα μείνει κανένας Σας στην Π.Υ απλά θα εισάγει από τις Φιλιππίνες νέους πλοηγούς.

Κύριε Υπουργέ,

εσείς (οι πολιτικοί) το καράβι που λέγεται ελληνική εθνική οικονομία το οδηγήσατε στα βράχια εμείς (το προσωπικό της Π.Υ) μέχρι σήμερα δεν ζητήσαμε καμιά εισφορά από το ελληνικό δημόσιο αντίθετα τώρα που η Ελλάδα μας είχε ανάγκη προσφέραμε και μερικά εκατομμύρια από τα δουλεμένα τα δικά μας χρήματα (μην λέτε λοιπόν ότι θα εισφέρει το ελληνικό δημόσιοδεν έχει να εισφέρει).

Εμείς την αναδιοργάνωση της Π.Υ την κάναμε από χρόνια

Υπηρετώ 19 χρόνια στην Π.Υ και δεν έχω μια μέρα αναρρωτική

Τέσσερις (4) κυβερνήτες καλύπτουμε 24 ώρες το εικοσιτετράωρο 365 μέρες το χρόνο στον Π.Σ.

Θεσσαλονίκης, τώρα μπορείτε να καταλάβετε πως δημιουργήθηκε το κεφάλαιο της Π.Υ!!!

Γιώργος Ζουλούμης κυβερνήτης Π.Σ.Θ αποσύρετε άμεσα τα άρθρα 43-46 του νομοσχεδίου Σας υπάρχει έτοιμη πρόταση της ΠΕΠΠΥ αλλιώς θα έχετε πλοηγική χωρίς Πλοηγούς

χωρίς Κυβερνήτες,

Χωρίς Μηχανικούς.

Και χωρίς Ναύτες.

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία.

Antonis A.M

Υποβλήθηκε 24/12/2012 19:34

antonisPirPit@yahoo.gr

gr

Η εμπειρίες που αποκομίσαν οι Έλληνες απο τις ΔΕΚΟ μεχρι σήμερα είναι

505 -

85.72.127.226

απογοητευτικές και επιζήμιες για την πατρίδα μας

Κύριε υπουργέ με την προσθήκη μιάς ακόμη,πριμοδοτούμενης από τα εναπομεινάντα κεφάλαια της ΠΥ η αποτυχία είναι προδιαγεγραμμένη.

Για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία των λιμανιών παρακαλώ να αποσύρετε τα άρθρα 43,44,45,κ 46 και να συναινέσεται με τους εμπλεκόμενους φορείς στη δημιουργία μιας σύγχρονης ΠΥ χωρίς τα βαρίδια του παρελθόντος.

ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΥΤΟΣ

Υποβλήθηκε 25/12/2012 12:49

s.poutos@yahoo.gr

109.242.50.152

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΟΙΑ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ; ΠΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΟΤΑΝ ΟΛΟΙ ΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΙΘΕΤΟΙ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΑΡΘΡΑ 43-46;ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΑΝΑΛΟΓΙΣΤΕΙΤΕ ΣΟΒΑΡΑ ΤΙΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΟΙΑΣ, ΕΥΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΥΡΕΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΑ ΑΡΘΡΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ

ΧΩΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

gmtchor@yahoo.gr

193.92.80.66

Υποβλήθηκε 25/12/2012 19:36

Κυριε υπουργε ,

Θα ηθελα να σας ρωτησω , με το μοντελο που προτεινετε , ποια θα ειναι τα ωφελη του κρατους και της οικονομιας οταν με αυτη την ρυθμιση δημιουργειτε μια ΔΕΚΟ αμφιβολου βιωσιμοτητας , η οποια ΔΕΚΟ ειναι αντιθετη με τις απαιτησεις της τροικα ; Επισης ποια τα ωφελη του κρατους και της οικονομιας αυτου , αφου δινετε και προικα σε αυτην την ΔΕΚΟ χωρις απολυτως κανενα ανταλλαγμα που βεβαιως ειναι αντιθετα με τις απαιτησεις τις τροικα ;

Γιατι αυτη η προικοδοτηση χωρις ανταλλαγμα κυριε υπουργε ;

Το μονο που ειναι σιγουρο ειναι οτι θα δημιουργηθει θεση για καποιον διευθυνοντα συμβουλο , καποιον προεδρο διοικητικου συμβουλιου , οι οποιοι δεν θα εχουν καμια απολυτως σχεση με την » ναυτικη » λειτουργια της νεας ΔΕΚΟ που ειναι και το τελικο ζητουμενο. Επισης το μονο σιγουρο ειναι οτι με αυτο το μοντελο που προτεινετε , υποβαθμιζετε κυριολεκτικα την λειτουργια της πλοηγικης υπηρεσιας . Για το λογο αυτο θα πρεπει να αποσυρετε ολα τα αρθρα που αφορουν την πλοηγικη υπηρεσια απο το παρον σχεδιο νομου και να αντικατασταθουν με ρυθμιση συμφωνη με τις προτασεις ολων των εμπλεκομενων στην πλοηγηση ναυτικων φορεων.

ΑΠΟΣΥΡΕΤΕ ΑΜΕΣΑ ολα τα αρθρα που αφορουν την πλοηγικη υπηρεσια (43,44,45,46)και καλεστε για διαβουλευση ΕΔΩ ΚΑΙ ΤΩΡΑ μονο τους εμπλεκομενους φορεις και ΜΟΝΟΝ αυτους και οι οποιοι ειναι και οι μονοι που γνωριζουν τι εστι ασφαλης πλοηγηση.

kokolakis

21000000

kok@1952.gr

46.177.129.186

Υποβλήθηκε 26/12/2012 19:32

Μην παραξενευεστε,οπως συνηθως μια κερδοφορος υπηρεσια δινετε σε υμετερους με σκοπο την κονομα και μελλοντικα συμφεροντα απο τον υπογραφοντα την παραχωρηση αυτη

ΝΙΚΟΛΑΣ

nsepetos@gmail.com

87.202.30.73

Υποβλήθηκε 27/12/2012 12:54

Κύριε Υπουργέ, παρόλο που κατάγεστε από νησί και δε νησί με μεγάλη ναυτική παράδοση, φαίνεται πώς ελάχιστα πράγματα γνωρίζετε

για την πλοήγηση και την πλοηγική υπηρεσία η οποία έχει μία παράδοση πολλών ετών ανελλιπούς και ασφαλείς παρουσίας στα λιμάνια της χώρας.

Το βασικό πρόβλημα της υπηρεσίας οφείλετε σε αγκιλώσεις της διοίκησης που λειτουργεί με γραφειοκρατία,

μη μπορώντας να δώσει άμεσες λύσεις, ούτε στα χρόνια, μα ούτε και στα καθημερινά λειτουργικά προβλήματα που δημιουργούνται.
Αφού όμως δεν λάβατε υπόψην σας τα πορίσματα της επιτροπής που φτιάξατε με κάνει να πιστεύω, πώς δεν θα λάβετε και τίποτε από αυτά που υπάρχουν στη δημόσια διαβούλευση, γιατί οπώς δείξατε, είστε αποφασισμένος να προχωρίσετε σε αποφάσεις που δημιουργούν ένα σχήμα που εξυπηρετεί κάποια συμφέροντα τα οποία είναι διαφορετικά από τον εκσυγχρονισμό της υπηρεσίας και την ασφαλή πλοήγηση, σε μια χώρα που θέλει να γίνει ασφαλή πρότυπο λιμενικό και ναυτιλιακό κέντρο, κρουαζιέρας, εμπορευματοκιβωτίων, car terminal και παγκοσμίων αγαθών.
Φτιάχνοντας μια ΔΕΚΟ που όχι δεν θα να μπορεί να δώσει άμεσες λύσεις, αλλά θα δημιουργήσει νέα προβλήματα στον ευαίσθητο τομέα των λιμανιών και της οικονομίας της χώρας.
Αποσύρετε άμεσα τα άρθρα που αφορούν την πλοηγική υπηρεσία και κάνετε διαβούλευση με τους φορείς που έχουν άμεση σχέση με την πλοήγηση και βρείτε το κατάλληλο σχήμα που θα ανταποκρίνεται στην ασφάλεια των χρηστών και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΣΑΡΑΓΑΣ Υποβλήθηκε 27/12/2012 13:16

captainikitas@yahoo.gr

[46.177.81.58](tel:46.177.81.58)

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ

Ο ΤΥΠΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΜΕ ΚΑΝΕΝΑ ΤΡΟΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ ΑΝΤΙΘΕΤΑ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΔΕΚΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΧΕΙ ΔΕΙΞΕΙ ΟΤΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑΣ ΔΕΝ ΕΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ.

ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΑΠΟΣΥΡΕΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΑΝ ΘΕΛΕΤΕ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΣΩΣΤΑ ΚΑΙ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΟΠΩΣ ΝΟΜΩ ΟΤΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ. ΛΑΒΕΤΕ ΥΠ ΟΨΗ ΣΟΒΑΡΑ ΟΣΑ ΚΑΙ ΟΠΩΣ ΣΑΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΟΙ ΑΜΕΣΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΜΕ ΤΗ ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΦΟΡΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΛΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΠΟΥ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΜΟΝΟ ΚΕΡΔΟΣ ΕΧΕΙ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ. ΕΥΧΟΜΑΙ ΝΑ ΠΑΡΕΤΕ ΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΑΠΟΦΑΣΗ, ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΛΟ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΛΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΙΔΑΣ ΜΑΣ ΑΠΟΣΥΡΟΝΤΑΣ ΤΑ ΑΡΘΡΑ 43, 44, 45, 46 ΑΜΕΣΑ

Κονιδάρης Τάσος Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:48

t.konidaris@gmail.com

[85.73.159.15](tel:85.73.159.15)

Θεωρώ ότι και στην Πλοηγική α.ε που δημιουργείται θα πρέπει να συμμετέχει στο Δ.Σ με θεσμοθετημένη θέση η Ένωση Λιμένων Ελλάδος λόγω του άμεσου συσχετισμού των δραστηριοτήτων των δύο εταιρειών

ΑΓΙΟΣΤΡΑΤΙΤΟΥ Υποβλήθηκε 27/12/2012 18:19

**ΣΤΕΛΛΑ-ΖΕΠΠΟΥ
ΕΛΕΝΗ**

a_zeppou@hotmail.com

[79.131.211.40](tel:79.131.211.40)

Ερωτηματικά γεννά το γεγονός ότι δε γίνεται μνεία στους συνταξιούχους της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Αγνοεί το Υπουργείο την ύπαρξή τους ή εσκεμμένα αποσιωπάται αυτή;; Σε κάθε περίπτωση οφείλει το Υπουργείο να μεριμνήσει και δεσμευτεί νομοθετικά για την εξασφάλιση των ελάχιστων συνταξιούχων ή δικαιούχων σύνταξης από την Πλοηγική, σεβόμενο τόσο τους νόμους όσο και την προσφορά των ανθρώπων αυτών κατά τα προηγούμενα έτη

**ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ
MATINA** Υποβλήθηκε 27/12/2012 19:52

- 502 -

matinakarageorgiou
@yahoo.gr
46.177.104.24

Με το εν λόγω σχέδιο νόμου προβλέπεται η εισφορά από το Ελληνικό Δημόσιο του συνόλου του εξοπλισμού και του κεφαλαίου της Πλοηγικής Υπηρεσίας στην υπό ίδρυση "Πλοηγική Α.Ε." χωρίς να διασφαλίζονται πλήρως τα δικαιώματα των 24 τέως υπαλλήλων της Πλοηγικής Υπηρεσίας για την καταβολή σύνταξης και 1 εφάπαξ. Με τον υπ' αριθμ. πρωτ. 40073/27. 12.12 εισερχομένου εγγράφου κατατέθηκε στα γρ. κ. ΥΝΑ, ΓΓΛΠ και ΠΥ το παρακάτω υπόμνημα:

Πειραιάς 27 Δεκεμβρίου 2012

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Των τέως υπαλλήλων ΥΕΝ/Πλοηγικής Υπηρεσίας συνταξιούχων ΚΠΥ

ΠΡΟΣ : 1. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΓΑΙΟΥ/ Γρ. κ. Υπουργού
2. ΥΝΑ/Γρ. κ. ΓΓΛΠ
3. ΥΝΑ/ΓΓΛΠ/ΠΥ

Κύριε Υπουργέ,

1. Με έκπληξη αλλά και πικρία διαβάσαμε τα προβλεπόμενα στο σχέδιο νόμου για την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας που αναρτήθηκε για δημόσια διαβούλευση σχετικά με την ίδρυση της εταιρίας «Πλοηγική Α.Ε.» σύμφωνα με τα οποία:

Ενώ

α) εισφέρεται από το Ελληνικό Δημόσιο στην Ανώνυμη Εταιρία παροχής Πλοηγικών Υπηρεσιών "Πλοηγική Α.Ε." ως μετοχικό κεφάλαιο, με την ίδρυσή της το σύνολο του εξοπλισμού και μέρος του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας και το υπόλοιπο ποσό αυτού κατά την κατάργηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας, και

β) εντός της πρώτης οικονομικής χρήσης της εταιρείας και με βάση την κατεχόμενη θέση, τον χρόνο προϋπηρεσίας, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα θα παραχωρηθούν μετοχές που εκπροσωπούν το 49% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, ως πρόσθετο αντάλλαγμα χωρίς καμία επιβάρυνσή στο προσωπικό που προέρχεται από την καταργηθείσα δημόσια υπηρεσία.

Εν τούτοις

δεν υπάρχει πρόβλεψη για την διασφάλιση της τακτικής δαπάνης του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας για την καταβολή σύνταξης στους 24 δικαιούμενους (μίας υπό απονομή) και ενός εφάπαξ (υπό απονομή) των τέως υπαλλήλων αυτού.

Επισημαίνουμε ότι:

α) η ασφάλισή μας στο ΚΠΥ ήταν βάσει των διατάξεων υποχρεωτική και οι ασφαλιστικές μας εισφορές αποτελούσαν τακτικό έσοδο αυτού έναντι των δικαιωμάτων λήψης επικουρικής σύνταξης και εφάπαξ ποσού

β) εργαστήκαμε με αυταπάρνηση για την δημιουργία, τον έλεγχο και την διασφάλιση του Κεφαλαίου της Πλοηγικής Υπηρεσίας, υπηρετώντας στο τμήμα ή την Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας μέσω των οποίων ασκείται μέχρι σήμερα η διοίκηση της και η λογιστική παρακολούθηση του ΚΠΥ, έτσι ώστε ουδέποτε να επιβαρυνθεί ο κρατικός Π/Υ για την κάλυψη δαπανών του ΚΠΥ και να υπάρχει σημαντικό πλεονασματικό κεφάλαιο στην Τράπεζα της Ελλάδας που να επαρκεί για την πλήρη κάλυψη του συνόλου των υποχρεώσεων του.

2. Μετά τα παραπάνω παρακαλούμε για την διόρθωση της άδικης για εμάς παράληψης με την προσθήκη στο εν λόγω σχέδιο νόμου των παρακάτω διατάξεων:

"Για τους 24 τέως υπαλλήλους της υπό κατάργηση Πλοηγικής Υπηρεσίας οι οποίοι δικαιούνται επικουρικής σύνταξης εκ του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας και του ενός ο οποίος δικαιούται εξ αυτού εφάπαξ παροχής, εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις που ίσχυαν κατά την συνταξιοδότησή τους. Η υπό ίδρυση Ανώνυμη Εταιρία "Πλοηγική Α.Ε." καθίσταται καθολικός διάδοχος των υποχρεώσεων του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας προς τους συνταξιούχους αυτού. Οι ανωτέρω

συνταξιούχοι του ΚΠΥ συμπεριλαμβάνονται με τους ίδιους όρους στο προσωπικό που προέρχεται από την υπό κατάργηση δημόσια υπηρεσία στο οποίο θα παραχωρηθούν μετοχές που εκπροσωπούν το 49 % του μετοχικού κεφαλαίου της " Πλοηγικής Α.Ε ".

3. Παρακαλούμε όπως, στο πλαίσιο της χρηστής, νόμιμης και δίκαιης διοίκησης, ενσωματώσετε την εκ του νόμου απορρέουσα προτεινόμενη διάταξη στο εν λόγω σχέδιο νόμου.

Οι συνταξιούχοι ΚΠΥ

ΤΟΥΡΛΟΥΜΠΟΥΣΗ Υποβλήθηκε 27/12/2012 22:41

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

voula_smart@hotmail.com

85.73.8.179

Θεωρώ ότι στο υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου θα πρέπει να συμπεριληφθεί διάταξη σύμφωνα με την οποία, στους συνταξιούχους της Πλοηγικής Υπηρεσίας διατηρούνται οι διατάξεις που ίσχυαν κατά την συνταξιοδότησή τους.

Αγγελος Βασιλακος Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:38

cptavassilakospilot@yahoo.com

79.129.213.199

Τα αρθρα 43,44,45 και 46 μας γνωστοποιουν την ιδρυση μιας καινουργιας ΔΕΚΟ που μαλιστα θα προικοδοτεται απο την περιουσια του Δημοσιου με αποτελεσμα οχι μονο να μην συμβαλλει στον εκσυγχρονισμο,στις επενδυσεις και στην δημιουργια θεσεων εργασιας αλλα να τιθεται στους περιορισμους του μνημονιου ως προς τις προσληψεις,τις δαπανες και την διογκωση εξοδων,εξασφαλιζοντας!!την υποβαθμιση των πλοηγικων υπηρεσιων.Τα αρθρα αυτα πρεπει να αποσυρθουν και να αντικατασταθουν με ρυθμιση συμφωνη με τις προτασεις ολων των εμπλεκομενων στην πλοηγηση ναυτιλιακων φορεων

Ηραντος Γιωργος Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:53

arisbartsa@gmail.com

m

94.68.131.126

Μιτραβο πως την σκεφτηκατε τετοια πρωτοτυπια;Μειναμε αφωνοι.Φερατε την επανασταση κ.Υπουργε.Πρωτη φορα γινεται αυτο για τα ελληνικα δεδομενα.Οι συμβουλευτοροι βεβαια που τους γεννηθηκε η ιδεα εδω και ενα χρονο και σας την παρουσιασανε στα μετρα τους δεν τους καθησε καλα τωρα.Να σκεφτειτε καλα τι πατε να κανετε σε μια υγιη υπηρεσια που προσφερει ανελλιπως ασφαλεις πλοηγισεις και δεν επιβαρυνε ουτε και επιβαρυνει το ελληνικο δημοσιο.Το αντιθετο μαλιστα.Ειναι απαραδεκτο αυτο το μοντελο και πρεπει αμεσα να το αποσυρετε.

ΤΡΥΦΩΝ ΓΡΥΠΑΙΟΣ Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:04

trypaios@gmail.com

85.74.139.195

Δέκα άτομα που μιλάνε κάνουν περισσότερο θόρυβο από δέκα χιλιάδες που σιωπούν.Οι ομάδες συμφερόντων παγιώνουν την πολιτική ανισότητα ενισχύοντας την φωνή των ευκατάστατων και των προνομιούχων.Το κράτος δικαίου είναι η αρχή σύμφωνα με την οποία το δίκαιο πρέπει να κρατεί, και το οποίο πρέπει να ισχύει εξίσου για όλα τα μέλη της κοινωνίας και να μην ξεχωρίζει εργαζόμενους (πλοηγούς-πλήρωμα).

Η έλλειψη ευθυκρισίας είναι πανταχού παρόν από όλες τις πλευρές. Στο υπάρχον καθεστώς-μοντέλο της Π.Υ. μπορούν να γίνουν τέσσερις έως και πέντε βελτιωτικές αλλαγές για την επίλυση των προβλημάτων, εκτός αν οι ομάδες συμφερόντων θέλουν και αποσκοπούν σε κάτι άλλο.

Το υπάρχον καθεστώς είναι ένα ορθολογικό διοικητικό και αξιοκρατικό μοντέλο χωρίς να επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Δεν μπορώ να καταλάβω τι άλλο επιζητάμε με τα διάφορα μοντέλα που μας παρουσιάζουν, ενώ το πετυχημένο και δοκιμασμένο μοντέλο στο οποίο εντάσσεται μπορεί να γίνει ακόμη καλύτερο με πολύ λίγες παρεμβάσεις. Μήπως θα πρέπει να θεραπεύσουμε την αχαριστία, την

- 509 -

πλεονεξία και την τάση αυτοκαταστροφής που διακατέχει τον ανθρώπινο νου!

Γιωργος Δουρανος Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:22

terranofigurio@yahoo

.gr

79.129.213.199

Οι ΔΕΚΟ δεν εξυπηρετούν το λιμάνι και γενικότερα τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας, το μοντέλο εγκαταλείπεται σε όλες τις ναυτιλιακές κρατικές υπηρεσίες. Τα άρθρα 43,44,45&46 πρέπει να αποσυρθούν και να ξεκινήσει άμεση διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Δουράνος Γεώργιος Υποβλήθηκε 28/12/2012 08:15

terranofigurio@yahoo

.gr

85.73.148.52

Κύριε Υπουργέ,

Πιστεύω ότι μετά από όλα τα ανωτέρω σχόλια συναδέλφων/σχετικών ανθρώπων με το χώρο, την επικινδυνότητα και την υφή του επαγγέλματος, θα καταφέρετε να διακρίνετε έστω και τελευταία στιγμή ότι πρώτο ρόλο έχει η σωστή λειτουργία του λιμανιού της οποίας απαραίτητη προϋπόθεση είναι οι ασφαλείς πλοηγήσεις οι οποίες μέχρι σήμερα σε συνάρτηση με τη Ναυτιλία μας μόνο κέρδος έχουν προσφέρει.

Με όλη αυτή την κρίση που υπάρχει στη χώρα μας όλο αυτό το γεμάτο ένταση διάστημα πιστεύω πως θα διακρίνετε ξεκάθαρα, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις απόψεις των αξιότιμων συναδέλφων μου Πλοηγών, ότι πρέπει να αποσύρετε τα άρθρα 43, 44, 45, 46.

Δουράνος Γεώργιος (Πλοηγός Πειραιά)

Δουράνος Γεώργιος Υποβλήθηκε 28/12/2012 08:27

terranofigurio@yahoo

.gr

85.73.148.52

Κύριε Υπουργέ,

Σεβαστείτε τις απόψεις ανθρώπων σχετικών με το χώρο και της έννοιας «ασφαλής πλοήγηση», και προβείτε άμεσα στην απόσυρση των άρθρων 43, 44, 45, 46!

Γεώργιος Χ. Δουράνος. (Πλοηγός Πειραιά)

ΒΑΣΙΛΗΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 10:08

bkou6@yahoo.co.uk

87.202.31.249

Όλα τα άρθρα πρέπει να αποσυρθούν. Να κάνετε ότι και στις εφορίες με τους στόχους.

Οποιοι διοικητικοί και ναυτικό προσωπικό δεν τα καταφέρνει να παίρνει υποχρεωτική μετάταξη και με μισθολόγιο δημοσίου υπαλλήλου. Όλα τα άλλα θα δημιουργήσουν απροσπέλαστα εμπόδια και θα αναγκαστείτε σε λίγο χρονικό διάστημα να κάνετε πλειοδοτικό διαγωνισμό για την παραχώρηση των υπηρεσιών

Αρβανίτης

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:26

Μανώλης

armanix@otenet.gr

94.71.200.152

Κύριε υπουργέ. Πρέπει να αποσύρετε άμεσα το σχέδιο νόμου. Καταλαβαίνω ότι όταν δώσατε την εντολή στο δικηγορικό γραφείο να συνταξει το νομοσχέδιο δεν είχατε μελετήσει την πρόταση των πλοηγών. Τώρα όμως δεν έχετε κανένα άλλοθι. Δώστε την ελληνική πλοήγηση στους έλληνες πλοηγούς, για να συνεχίσει να υπάρχει ασφαλής πλοήγηση στη χώρα και για να βοηθήσετε τον πρωθυπουργό και την ελληνική κυβέρνηση στην τιπάνια προσπάθεια που κάνουν για να εισρεύσουν εσοδα στα δημόσια ταμεία. Οτιδήποτε άλλο θα σας βαρύνει προσωπικά σε όλον τον υπόλοιπο πολιτικό και δημόσιο βίο σας. Σας ευχαριστώ.

**ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ
MATINA**

matinakarageorgiou
@yahoo.gr
79.167.51.204

Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:03

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

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ
ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ**

fkavad@otenet.gr
87.203.118.239

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:59

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

ΝΙΚΟΣ

nicktsopel@yahoo.gr
87.202.31.249

Υποβλήθηκε 28/12/2012 15:06

Ομολογούν οι πρώην Διοικητικοί υπάλληλοι γιατί δεν επενδύονταν τα κεφάλαια . Διότι θα έχαναν η θα μειώνονταν η επικουρική τους σύνταξη . Έτσι υποβαθμίστηκαν οι παρεχόμενες υπηρεσίες . Άρα δεν φταίει το λεγόμενο κράτος αλλά οι συγκεκριμένοι που υπηρετούσαν μόνο τα συμφέροντα τους και όχι την Υπηρεσία . Ας μείνει ανοιχτή η διαβούλευση για λίγες μέρες ακόμα να ομολογήσουν όλοι τα λάθη τους . Οι επικουρικές συντάξεις να μεταφερθούν στον ενιαίο οργανισμό επικουρικών συντάξεων .

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ
ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ**

grpilots@gmail.com
85.72.127.226

Υποβλήθηκε 28/12/2012 15:18

καθαρές, διαφανείς και σύγχρονες λύσεις στις υπηρεσίες πλοήγησης. Ευελπισθούμε ότι ο κ. υπουργός έχει πλέον αντιληφθεί ότι δημόσιες επιχειρήσεις ΔΕΚΟ, μεταβατικές περίοδοι και λοιπές περιέργες ρυθμίσεις, μας μεταφέρουν σε εποχές που τέθηκαν οι βάσεις για τη σημερινή κατάσταση της χώρας.

Σταμάτης Φασουλής Υποβλήθηκε 28/12/2012 15:36

grpilots@gmail.com
85.72.127.226

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΗΓΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΤΗΝ ΥΠΟ ΑΥΣΤΗΡΟ ΕΛΕΓΧΟ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΥΤΟΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ.
ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΤΟ ΑΥΤΟΝΟΗΤΟ.
ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΗΔΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙ ΑΠΟ ΤΡΙΑΚΟΝΤΑΕΤΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟΝ.
ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΕΝΑ ΒΗΜΑ ΕΜΠΡΟΣ.
ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ ΔΕΙΧΝΟΥΝ ΚΑΘΑΡΑ ΟΤΙ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΠΟΥ ΖΟΥΜΕ ΩΣ ΧΩΡΑ, ΕΧΕΙ ΓΕΡΕΣ ΡΙΖΕΣ ΣΤΟ ΒΥΘΟ ΠΟΥ ΟΝΟΜΑΖΟΝΤΑΙ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ, ΚΑΚΕΣ ΝΟΟΤΡΟΦΙΕΣ, ΑΝΑΧΡΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ, ΒΟΛΕΜΑ, ΑΝΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΜΕ ΤΟΝ ΜΑΝΔΥΑ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΜΙΑΣ ΨΕΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΣΙΓΟΥΡΙΑΣ.

- 544 -

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

**Αναστασιαδης
ταςος**

anastas.tasos@hotmail.com

mail.com

94.68.91.115

Υποβλήθηκε 28/12/2012 16:12

Κυριε Υπουργε να σας εχει ο Θεος καλα,μετα απο 26χρονια εμαθα οτι υ

παρχουν και καποιοι που παιρνουν συνταξη απο την πλοηγικη.

ΧΩΡΙΣ να εχουν ανεβει ποτε σε καραβι,ενω αυτοι που τασα χρονια με ολες της καιρικες συνθηκες τραβανε κουπι ΤΙΠΟΤΑ. ΚΟΨΤΕΤΑ ΟΛΑ,ΔΩΣΤΕ την διοικηση της υπηρεσιας αξιοκρατηκα στο ναυτικο προσωπικο της υπηρεσιας,οπως εσεις θελετε. ΑΥΤΟ ΜΟΝΟ ΦΤΑΝΟΙ.

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

Παναγιώτης

pakal11@hotmail.co

m

85.75.83.124

Υποβλήθηκε 15/12/2012 12:52

Το όλο σχέδιο είναι στημένο στο πόδι. Είναι γεμάτο από ασάφειες κ «θολά νερά» καθώς καλείται κάποιος να το ψηφίσει κ εκ των υστέρων να παρουσιαστούν οι λεπτομέρειες του από καθοδηγούμενες μελέτες. Γενικότερα είναι στο πνεύμα περασμένων δεκαετιών που μας έφεραν εδώ που μας έφεραν. Στερείται δημιουργικής κ ξεχειλίζει από παλαιοκομματική κ παλαιοκρατικίστικη αντίληψη, που δεν συνάδει στις παρούσες ανάγκες του τόπου.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ

grpilots@otenet.gr

94.71.141.27

Υποβλήθηκε 16/12/2012 20:05

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

Κασμας Γεωργιος

giorgoskasmass@hotmail.com

mail.com

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:33

Αδυνατο να καταλαβω το πως θα λειτουργησει η νεα ΔΕΚΟ.

Δεν προβλεπετε πουθενα ρυθμιση για την στελεχωση της εταιριας,δεν προβλεπονται

92.118.214.142

καθολου επενδουσες εκσυγχρονισμου της υπηρεσιας.

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

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

Αποσυρετε την ρυθμιση τωρα./

ΕΛΕΝΗ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 19:48

inele_89@hotmail.co

m

194.219.192.224

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

ΜΑΡΙΑ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:16

bossaki@windowslive

.com

194.219.192.224

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

ΦΑΝΟΣ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 21:27

stathis_fanos@hotmail

il.com

87.202.37.7

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

Κυριακή Κουντούρη

Υποβλήθηκε 18/12/2012 13:18

kirkountouri@gmail.c

om

46.177.63.67

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

ΔΙΟΝΥΣΗΣ

Υποβλήθηκε 18/12/2012 18:31

ΔΑΚΟΥΡΑΣ

Γιατί επιμένετε τόσο πολύ στην ίδρυση μιας ΔΕΚΟ;

info@seven-

islands.gr

87.203.116.151

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

- 513 -

Μήπως εξυπηρετούνται κάποια άλλα συμφέροντα

christos

strpls@otenet.gr

94.65.22.18

Υποβλήθηκε 20/12/2012 12:12

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

ΣΤΑΘΗΣ

stathis_fanos@hotmail

il.com

87.202.7.104

Υποβλήθηκε 20/12/2012 20:12

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

ΦΙΛΙΠΠΟΣ

ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ

fkavad@otenet.gr

79.129.249.80

Υποβλήθηκε 21/12/2012 10:36

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

ΣΟΦΙΑ

ΜΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ

korina@yahoo.com

79.129.249.80

Υποβλήθηκε 21/12/2012 10:54

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

ΜΟΛΩΣΗΣ

ΣΩΤΗΡΗΣ

cptnsim@otenet.gr

94.66.126.159

Υποβλήθηκε 23/12/2012 00:05

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

spanos dimitrios

spirosspisa@hotmail

com

178.128.6.5

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:16

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

olga petrou

olgapetrou01@gmail

com

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:23

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

- 514 -

178.128.6.5

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

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:17

christosyzanakos@yahoo

hoo.gr

46.176.28.198

ΕΙΝΑΙ ΦΑΝΕΡΟ ΠΩΣ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΑΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΚΑΜΙΑ ΒΑΣΗ .
ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΜΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕ ΣΑΦΗΝΕΙΑ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΕΙΑ,
ΧΟΡΤΑΣΑΜΕ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΧΕΙΡΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΙΣΩΓΥΡΙΣΜΑΤΑ

anko

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:29

ankomastro@yahoo

gr

94.67.46.200

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

Κούκουρας

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:36

Ευάγγελος

Vankouk@hotmail.co

m

46.12.122.15

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

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

Στάθης

Υποβλήθηκε 26/12/2012 14:00

stathis_fanos@hotmail

il.com

92.118.235.150

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

ΝΙΚΟΛΑΣ

Υποβλήθηκε 27/12/2012 13:04

nsepetos@gmail.com

87.202.30.73

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

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

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

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

Άρθρο 45 : Παραχώρηση Μετοχών

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

Υποβλήθηκε 16/12/2012 20:12

ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ

arpilots@otenet.gr

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

- 545 -

- 94.71.141.27 ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΙ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΙ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΙ ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΓΙΑ ΜΕΤΟΧΕΣ ΜΙΑΣ ΔΕΚΟ ΑΜΦΙΒΟΛΟΥ ΑΞΙΑΣ. Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΥΤΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΝΕΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕ ΣΑΦΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΩΣ Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΛΟΗΓΩΝ ΣΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΥΕΝ, Η ΟΠΟΙΑ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΕ ΔΙΕΞΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΒΑΣΕΙ ΑΥΤΗΣ ΣΥΝΕΤΑΓΗ ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΟΡΙΣΜΑ.
- Κασμας Γεωργιος** Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:47
giorgoskasmass@hotmail.com
92.118.214.142
Κυρίες Υπουργε η διαταξη μπορεί να τροποποιηθεί νομοθετικά κατά το δοκούν, ως εκ τούτου οι εργαζόμενοι ουδολως εξασφαλίζονται.
Οι μετοχές των εργαζομένων μπορούν να εκμηδενιστούν με συνεχομενες αυξησεις μετοχικού κεφαλαίου. Η ΔΕΚΟ κατά το δοκούν μπορεί να ανεβαζει και να κατεβαζει την αξία των μετοχων.
Δεν υπαρχει καμια προβλεψη για την διασφαλιση των μετοχων των εργαζομενων
- ΕΛΕΝΗ** Υποβλήθηκε 17/12/2012 19:48
inele_89@hotmail.com
194.219.192.224
ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΕ ΕΝΑ ΑΒΕΒΑΙΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΗΣ ΔΕΚΟ ΑΦΟΥ, ΑΦΗΝΕΤΕ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ. ΑΚΟΜΗ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΕΓΓΥΘΕΙΤΕ ΤΗΝ ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΗΣ ΤΗΣ ΔΕΚΟ Η ΟΠΟΙΑ ΜΠΟΡΕΙ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΝΑ ΧΑΣΕΙ ΕΝΤΕΛΩΣ ΤΗΝ ΑΞΙΑ ΤΗΣ. ΠΟΙΟ ΑΚΡΙΒΩΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ;; ΦΑΝΤΑΖΟΜΑΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΕΤΕ ΜΕ ΣΙΓΟΥΡΙΑ, ΑΦΟΥ ΤΟ ΜΟΝΟ ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΤΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΣΤΙΓΜΗ ΕΙΝΑΙ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ.
- ΜΑΡΙΑ** Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:16
bossaki@windowslive.com
194.219.192.224
ΑΦΗΝΕΤΕ ΑΝΟΙΧΤΟ ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΗΣ ΤΗΣ ΔΕΚΟ ΠΟΥ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΤΕ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ. ΠΟΙΟΣ ΑΚΡΙΒΩΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΛΟΓΟΣ ΠΟΥ ΑΥΤΟΙ ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΒΟΥΝ ΣΤΗΝ ΔΙΕΚΔΙΚΙΣΗ ΜΙΑΣ ΤΕΤΟΙΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ;;; ΕΣΕΙΣ ΘΑ ΤΟ ΚΑΝΑΤΕ;;
- ΓΕΩΡΓΙΑ** Υποβλήθηκε 18/12/2012 19:05
georgia@seven-islands.gr
87.203.116.151
Το σενάριο μετοχές είναι απαράδεκτο και η διάταξη δεν περιέχει καμμία δέσμευση και εξασφάλιση.
- Κυριακή Κουντούρη** Υποβλήθηκε 18/12/2012 21:42
kirkountouri@gmail.com
46.177.63.67
Η πρόβλεψη περί συμμετοχής των εργαζομένων στο μετοχικό κεφάλαιο, εξυπηρετεί μάλλον επικοινωνιακούς στόχους του Υπουργείου. Μετά από δύο έτη όταν αναμένεται να είναι έτοιμη η μελέτη για την κατανομή του 49% του μετοχικού κεφαλαίου είναι σφόδρα πιθανόν η διάταξη αυτή να έχει τροποποιηθεί με νεότερη ρύθμιση, με δεδομένη τη δυσλειτουργία της νέας εταιρίας. Εάν αυτό δεν γίνει τότε η όποια συμμετοχή τους θα υποβαθμισθεί εν τοις πράγμασι με αλληπαλλήλες αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου. Τέτοιες ρυθμίσεις δεν είναι αντάξιες του έργου της Επιτροπής του ΥΕΝ, η οποία κινήθηκε στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού των πλοηγίσεων, ούτε συνάδουν με τον ειλικρινή

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

Παναγιώτης

pakal11@hotmail.co
m
85.75.99.43

Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:25

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

ΜΟΛΩΣΗΣ

ΣΩΤΗΡΗΣ

cptnsim@otenet.gr
94.66.126.159

Υποβλήθηκε 23/12/2012 00:11

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

spanos dimitrios

spirosspisa@hotmail.
com
178.128.6.5

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:17

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

olga petrou

olgapetrou01@gmail.
com
178.128.6.5

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:22

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

ΧΡΗΣΤΟΣ

christosyzanakos@ya
hoo.gr
46.176.28.198

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:25

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

Κούκουρας

Ευάγγελος

Vankouk@hotmail.co
m
46.12.122.15

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:10

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

Αναστασιαδης

ταςος

anastas.tasos@hotm
ail.com
94.68.65.130

Υποβλήθηκε 25/12/2012 22:59

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

- 517 -

ΟΛΟΥΣ ΟΤΙ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΙΒΙΩΣΕΙ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 09:52

dimitriskalampokas@

yahoo.gr

87.202.31.249

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

ΝΙΚΟΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 15:04

nicktsopel@yahoo.gr

87.202.31.249

Οι μετοχές δίνονται πιστεύοντας ότι δεν θα διεκδικήσουν οι εργαζόμενοι αποζημιώσεις

Άρθρο 46 : Λοιπές Ρυθμίσεις

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

Υποβλήθηκε 16/12/2012 20:17

ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ

grpilots@otenet.gr

94.71.141.27

Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ Η ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΑ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ, ΜΟΝΟ ΠΟΥ Η ΝΕΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΟΣΑ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΑ ΑΡΘΡΑ ΔΕΝ ΘΑ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΕΙ ΠΡΙΝ ΠΕΡΑΣΟΥΝ ΤΡΙΑ ΜΕ ΤΕΣΣΕΡΑ ΧΡΟΝΙΑ.

Η ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΗΓΩΝ ΕΧΕΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΑΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΕΑΝ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΗΤΑΝ ΣΥΜΦΩΝΟ ΜΕ ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΙΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΛΕΤΕΣ. ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΓΝΩΜΗ ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ Η ΙΔΙΑ Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΝ.

Κασμας Γεωργιος

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:49

giorgoskasmass@hot

mail.com

92.118.214.142

Στα Πλοηγικά τελη γιατι να εχουν λογο οι Οργανισμοι Λιμενων και η εταιρια Πλοηγησεων????

Κασμας Γεωργιος

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:52

giorgoskasmass@hot

mail.com

92.118.214.142

Στα Πλοηγικά τελη γιατι να εχουν λογο οι Οργανισμοι Λιμενων και οχι η εταιρια Πλοηγησεων????

ΕΛΕΝΗ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 19:49

inele_89@hotmail.co

m

194.219.192.224

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

ΜΑΡΙΑ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:16

bossaki@windowslive

.com

194.219.192.224

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

ΓΕΩΡΓΙΑ

Υποβλήθηκε 18/12/2012 19:19

georgia@seven-

- 518 -

islands.gr
87.203.116.151

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

Παναγιώτης
pakal11@hotmail.co
m
85.75.99.43

Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:04

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

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

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

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

Δημήτρης
thrashmania80@yah
oo.gr
46.176.205.99

Υποβλήθηκε 21/12/2012 14:59

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

ΜΟΛΩΣΗΣ
ΣΩΤΗΡΗΣ
cptnsim@otenet.gr
94.66.126.159

Υποβλήθηκε 23/12/2012 00:16

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

spanos dimitrios
spirosspisa@hotmail.
com
178.128.6.5

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:17

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

olga petrou
olgapetrou01@gmail.
com
178.128.6.5

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:21

ΠΟΛΥ ΕΞΥΠΝΟ ΔΕΝ ΘΑ ΤΟ ΚΑΤΑΛΑΒΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΤΙ ΠΑΙΖΕΙ ΜΕΓΓΑΛΗ ΣΟΦΙΑ

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:40

- 519 -

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

Κούκουρας Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:51
Ευάγγελος
Vankouk@hotmail.co
m
46.12.122.15 Άρθρο 46. Η εκπαίδευση και πιστοποίηση είναι υποχρέωση και της σημερινής διορησμένης διεύθυνσης. Και δεν το έκανε ποτέ, γιατί θα το κάνει το διορισμένο διοικητήριο της νέας ΔΕΚΟ που και αυτό θα έχει την ίδια άγνοια.
2. Η αντιστροφή της μετοχικής σύθεσης και της εκπροσώπησης στο Διοικητικό συμβούλιο υπέρ των εργαζομένων θα ήταν μια αρχή δημιουργεία βιοσημώτερου εταιρικού σχήματος.
3. Η τιμολογιακή πολιτική πρέπει να είναι υπόθεση της εταιρείας με τιμές ανταγωνιστικές των γειτονικών λιμένων.

Αναστασιαδης Υποβλήθηκε 25/12/2012 23:17
ταςος
anastas.tasos@hotm
ail.com
94.68.65.130 ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΘΥΜΗΘΗΚΑΝ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ. ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΗΓΙΚΑ-ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΑ ΑΣ ΠΑΡΟΥΝ ΓΙΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΝ ΠΙΟ ΦΤΗΝΗ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΧΩΡΑ ΤΟΣΟ ΔΥΣΚΟΛΟ ΕΙΝΑΙ

christos Υποβλήθηκε 27/12/2012 12:05
strpls@otenet.gr
94.65.33.171 άρθρο 46, παρ. 3: ΣΚΑΝΔΑΛΟ!

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

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΓΙΑΣ Υποβλήθηκε 15/12/2012 23:28
RAGIAS.GR
RAGIAS1@HOTMAIL
L.COM
89.210.20.242 ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 5 ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΞΕΚΑΘΑΡΑ ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΘΕΙ ΟΤΙ ΟΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ ΠΛΑΥΟΥΝ ΚΑΙ ΘΑ ΟΡΙΣΤΕΙ ΝΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 21 ΤΟΥ Ν. 2932/2001

ΖΑΠΠΑ ΜΑΡΙΑ Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:01
limtamio@otenet.gr
62.103.225.5 Οι μόνιμοι υπάλληλοι των Λιμενικών Ταμείων της Εύβοιας που συγχωνεύονται στην Ανώνυμη Εταιρεία μεταφέρονται στην έδρα αυτής στην Χαλκίδα η θα υπαρξει κάποια άλλη ρύθμιση, λαμβάνοντας υπόψη τις μεγάλες χιλιομετρικές αποστάσεις την σημερινή δύσκολη

- 520 -

κατάσταση και τα προβλήματα της κάθε περιοχής.

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:11

dimoskarystou.gr/ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

dkaristos@hol.gr ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

84.205.244.134 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο Υ

Της με αριθ. 44 από 17 Δεκεμβρίου 2012 συνεδρίασης
του Δημοτικού Συμβουλίου Καρύστου

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ: 383/2012

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

«Ψήφισμα διαμαρτυρίας για τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας»

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

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

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

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

ΑΠΟΝΤΕΣ

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

ΠΑΡΟΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ Τ.Κ.

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

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

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

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

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

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εγκρίνει την συζήτηση των παραπάνω εκτάκτων θεμάτων.

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ : 383/ 2012

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

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

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

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

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

Ο Πρόεδρος κάλεσε το Δημ. Συμβούλιο να αποφασίσει σχετικά .

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

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

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

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

Η απόφαση αυτή έλαβε αύξοντα αριθμό 383 /2012.

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ (τ.σ. – Τ.υ.)

ΝΟΒΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΝΤΑΛΑΚΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΚΙΟΥΚΗ ΜΑΡΙΑ

ΚΕΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

ΜΑΣΤΡΟΔΗΜΑΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΚΟΥΝΕΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΑΛΥΒΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΤΟΛΙΑ – ΤΖΑΒΑΡΑ ΠΑΓΩΝΑ

ΓΚΟΤΣΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΡΑΒΙΟΛΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

ΒΟΣΣΟΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ

ΖΕΜΠΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ Υποβλήθηκε 20/12/2012 09:39

dimoskarystou.gr ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

dkaristos@hol.gr ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

84.205.244.134 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο Υ

Της με αριθ. 44 από 17 Δεκεμβρίου 2012 συνεδρίασης

του Δημοτικού Συμβουλίου Καρύστου

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

«Ψήφισμα διαμαρτυρίας για τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας»

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

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

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

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

ΑΠΟΝΤΕΣ

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

ΠΑΡΟΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ Τ.Κ.

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

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

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

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

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

από διαλογική συζήτηση ο μ ό φ ω ν α

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εγκρίνει την συζήτηση των παραπάνω εκτάκτων θεμάτων.

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΗΣ : 383/ 2012

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

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

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

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

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

Ο Πρόεδρος κάλεσε το Δημ. Συμβούλιο να αποφασίσει σχετικά .

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

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

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

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

Η απόφαση αυτή έλαβε αύξοντα αριθμό 383 /2012.

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ (τ.σ. – τ.υ.)

ΝΟΒΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΝΤΑΛΑΚΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΚΙΟΥΚΗ ΜΑΡΙΑ

ΚΕΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

ΜΑΣΤΡΟΔΗΜΑΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΚΟΥΝΕΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΑΛΥΒΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΤΟΛΙΑ – ΤΖΑΒΑΡΑ ΠΑΓΩΝΑ

ΓΚΟΤΣΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΡΑΒΙΟΛΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

ΒΟΣΣΟΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ

ΖΕΜΠΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

ΒΡΑΝΑ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:38

XILARI 70@yahoo.

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ? ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΟΥΝ ΝΑ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΤΟΠΟΥΣ

gr

ΤΩΝ ΥΠΟ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ Ή ΘΑ ΜΕΤΑΦΕΡΘΟΥΝ ΣΤΗ ΧΑΛΚΙΔΑ?

62.103.138.164

ΘΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΠΡΟΝΟΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ (π.χ ΚΥΜΗ, ΚΑΡΥΣΤΟΣ) ή ΟΛΟΙ ΣΤΗ ΧΑΛΚΙΔΑ??

Κονιδάρης Τάσος

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:51

t.konidaris@gmail.c

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

om

85.73.159.15

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΓ ' ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 49 : Διατηρούμενες - Καταργούμενες διατάξεις

Γιώργος

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:51

Καταπόδης

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

gkatap@gmail.com

91.140.28.255

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

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

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

ι. ...

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

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

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

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

Άρθρο 51 : Τελικές διατάξεις

Γιώργος

Καρακατσάνης

giorkara79@gmail.co

m

79.129.230.32

Υποβλήθηκε 15/12/2012 22:25

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

έργα που κατασκευάστηκαν με χρήματα του φορολογούμενου πολίτη.

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

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ
ΕΝΩΣΗ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ
ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ**

ΣΩΜΑΤΟΣ

PEALS.GR

pealsgr@gmail.com

213.249.12.179

Υποβλήθηκε 21/12/2012 17:48

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

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